

Dépéočko



Martin
CHOVANEK

Jaké změny a výhody přinese našim cestujícím revitalizace důležitého dopravního uzlu v centru Ostravy?

str. 6–7



Rekonstrukce

náměstí

Republiky

OSTRAVA!!!



Naše práce dává smysl

Milé kolegyně, milí kolegové, letošní zima se pomalu blíží ke konci a spolu s ní snad i nepříjemná chřipková sezóna, která letos potrápila nejednoho z nás. Děkuji vám všem, kteří jste i v tomto období drželi naši MHD v pohybu a zajistili plynulou dopravu pro naše cestující.

Naše práce ale nekončí – právě naopak. Stále více si uvědomujeme, že klíčová je pro nás informovanost cestujících, a proto jsme do naší mobilní aplikace MojeDPO přidali novou, uživatelsky nastavitelnou funkcionalitu. Jde o možnost sledování informací o vybraných linkách MHD, a díky tomu budou mít lidé ještě lepší přehled o aktuálním provozu, navíc podle svých priorit.

Začínáme také instalovat technologii pro počítání cestujících v našich vozidlech, což nám pomůže lépe plánovat spoje, resp. tvořit jízdní řády, a zefektivnit dopravu.

Blíží se stavební sezóna a my se připravujeme na důležité projekty. Je jich letos dost a bude opět náročné je všechny zvládnout. A skvělá zpráva na závěr – stavba Vzdělávacího a rozvojového centra míří do finále! Brzy budeme mít moderní prostor pro školení a rozvoj našich zaměstnanců.

Děkuji vám za vaši práci a nasazení. Dává to smysl!

Váš
Daniel Morys

- 3 V Ostravě jezdí nové dvoučlánkové trolejbusy
- 4 **PERSONALISTIKA:** Nejsme „přestupní zastávkou“, lidé u nás zůstávají déle
- 5 Číslo měsíce
- 6 **TÉMA:** Náměstí Republiky v novém stříhu. Už brzy!
Rozhovor s Martinem Chovancem
- 8 **DOPRAVA:** Ostrava modernizuje dopravní infrastrukturu. Výluky budou řidiče doprovázet po celý rok
- 10 Pár tipů, jak se vyhnout kolonám
- 11 Během výluk posílíme klíčové linky
Změny jízdních řádů od března
- 12 **MAPA VÝLUK:** Plán dopravních omezení v Ostravě na rok 2025
- 14 **POHLED DO HISTORIE:** počátky provozu tramvají KT8D5 v Ostravě provázely těžkosti
- 15 Kalendář akcí: co chystáme pro fanoušky MHD
- 16 Služební příkazy už jen elektronicky
První rok se žolíky
Noví pomocníci ve vozovém parku
- 17 Tramvajová kola pod bdělým zrakem údržby
- 18 **INFORMUJEME:** Tyrkysová sbírka opět ukázala, že máme srdce na správném místě
Změna v Porubě
Nová specialista personální péče
- 19 Zásadní změna pro seniory. „Nulový“ kupón teď pohodlně prodlouží přímo ve voze
Dvakrát nejhezčí
Naše vánočka bodovala v anketách o nejhezčí vánoční tramvaj
Zazářili jsme v médiích
- 20 Výšlapy do Beskyd 2025
- 21 **PORTRÉT:** Ajták se stylem pop-art
Rozhovor s Markem Jurnostem
- 22 Zprávy z Facebooku
Pochvaly a poděkování
Fóry o MHDěčku
Nová rubrika
- 24 Křížovka
Jubilea

Proměna

dopravního uzlu

náměstí Republiky



Str. 6–7



Nové trolejbusy nabízejí díky pokročilé elektrické výzbroji ekologický provoz i splehlivost a komfort pro cestující.

V OSTRAVĚ JEZDÍ NOVÉ DVOUČLÁNKOVÉ TROLEJBUSY

Náš vozový park jsme rozšířili o šest nových 18metrových kloubových trolejbusů Škoda 27 Tr Solaris. První dva k nám dorazily už koncem loňského roku, druhá dodávka byla realizována během ledna a poslední dvě vozidla jsme převzali v únoru.

Klimatizované, s WiFi a nabíječkami

Nové trolejbusy dodala Škoda Electric (Škoda Group), která vozidla vybavila svou elektrovýzbrojí. Vozidla jsou postavena na karosérii Solaris New Urbino čtvrté generace. Koncepte vozidla vychází z nízkopodlažní modulární stavby. Trolejbusy disponují klimatizací salónu a kabiny pro řidiče, kamerovým systémem a systémem pro počítání přepravovaných osob. Interiér má dvě místa pro vozíček pro hendikepované, nájezdovou plošinu, USB nabíjecí porty pro cestující, WiFi a všechny ostatní prvky podle standardu našich nových moderních vozidel.

Detekční systém zvyšuje bezpečnost

Trolejbusy jsou určeny k použití na trakční síti a nemají alternativní pohon. Pro zvýšení bezpečnosti je každé vozidlo vybaveno asistenčním systémem řidiče Mobileye Shield+, který řidiče upozorní na některé

potenciálně nebezpečné situace. Zařízení představuje nejmodernější inovaci softwaru pro strojové vidění a jiných detekčních technologií. Nenahrazuje ale žádné funkce, které řidiči běžně používají při řízení motorového vozidla, ani nesnižuje potřebu, aby řidiči zůstali ostražití a bdělí za všech jízdních podmínek, dodržovali všechny normy a postupy bezpečné jízdy i dopravní zákony, pravidla a předpisy.

S finanční podporou EU

Pořízením těchto šesti trolejbusů pokračujeme v modernizaci našeho vozového parku. Čtyři z nich financujeme z vlastních zdrojů. Zbývající dvě nová

vozidla s evidenčními čísly 3814 a 3816 jsou zařazena do dotačního projektu v rámci Integrovaného regionálního operačního programu (IROP). Celkem je z tohoto projektu pořízeno čtrnáct nízkopodlažních trolejbusů s ekologickým provozem: dvanáct 12metrových parciálních trolejbusů a dva zmíněné dvoučlánkové 18metrové. Všechna vozidla jsou plně nízkopodlažní, bezbariérová a klimatizovaná.

První čtyři nové trolejbusy Škoda 27 Tr nahrazují třinápravové jednočlánkové trolejbusy Solaris Trollino 15 AC. Zbývající dva (3814 a 3816) nahradí trolejbus SOR TNB 18 a jediný trolejbus s dieslovým alternativním pohonem Solaris Trollino 18 AC. Touto poslední dodávkou bude trolejbusová doprava v Ostravě stoprocentně bez dieselu.

DPO má ve svém vozovém parku přes 70 trolejbusů, z nichž přibližně polovina byla pořízena v posledních letech.

Jaroslav Jelínek, Alena Mikulcová



Spolufinancováno
Evropskou unií



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

Název projektu: Nákup vozidel pro DPO II. z IROP-1., r.č. CZ.06.06.01/00/22_027/0000372

Spolufinancováno EU v rámci Integrovaného regionálního operačního programu. Výše podpory bude činit 85 % z celkových způsobilých výdajů.

NEJSME „PŘESTUPNÍ ZASTÁVKOU“, LIDÉ U NÁS ZŮSTÁVAJÍ DÉLE

Trh práce v České republice patří stále k „nejpřehřátějším“ v rámci Evropské unie. Chybí jak kvalifikovaná pracovní síla v odborných pozicích, tak lidé do výrobních procesů. Náš dopravní podnik si dokázal i v takto složitých časech udržet kvalitní zaměstnance, snížit celkovou odchodovost a úspěšně pokračovat v náborových aktivitách. Detaily prozrazují Jan Bílý (JB), personální ředitel, a Soňa Subiková (SS), vedoucí oddělení personální podpora a nábor.

V loňském roce jsme měli nejnižší fluktuaci za poslední čtyři roky – 8,5 procenta. O čem vlastně toto číslo vypovídá?

JB: Jde o počet zaměstnanců, kteří z naší firmy odešli ve sledovaném období (v našem případě to je kalendářní rok) v porovnání s celkovým počtem zaměstnanců za stejný časový úsek. „Dobrovolná“ fluktuace nastává, když zaměstnanec odejde z vlastního rozhodnutí, u té „nedobrovolné“ jde například o přirozený úbytek zaměstnanců odcházejících do penze, nebo o odchody ze zdravotních důvodů (ztráta zdravotní způsobilosti pro vykonávanou profesi) – tyto důvody nemůžeme ovlivnit. Fluktuaci lze hodnotit z různých úhlů pohledu, ale mimo jiné je i měřítkem toho, jak jsou zaměstnanci v naší firmě spokojeni.

Bavíme se o tom, že fluktuace u nás klesá. Jsme už tam, kde bychom chtěli být, nebo je 8,5 procenta ještě stále hodně?

JB: Přirozená obměna zaměstnanců je určitě žádoucí v každé firmě. Není to jen negativní jev, protože na uvolněné

pracovní pozice přicházejí lidé, kteří mohou do týmů přinést nový pohled, nové zkušenosti či know-how. Na druhou stranu adaptační proces, zaučení a výškolení každého nového pracovníka, firmu stojí hodně peněz. Podle odborníků je za „zdravou“ fluktuaci považována ta, která se pohybuje mezi 5 až 7 procenty. Takže „našlápnuto“ máme velmi dobře 😊. A jak jsme na tom v celorepublikovém měřítku? V České republice se průměrná fluktuace aktuálně pohybuje okolo 17 procent, v odvětví služeb dokonce přesahuje 30 procent.

Navzdory nepříznivé situaci na pracovním trhu se nám už dva roky enormně daří nové zaměstnance přijímat, za rok 2024 jsme už „nad plánem“. Co nám pomohlo nepříznivý trend v náboru zlomit?

SS: Určitě to je referenční příspěvek pro zaměstnance, kteří doporučují své kamarády, známé, rodinné příslušníky. U řidičů samozřejmě pomohl i náborový příspěvek 100 tisíc korun. Těm, kdo nechtějí pracovat na „full time“,

nabízíme zkrácené úvazky. A vše podporujeme kampaněmi, v nichž se snažíme ukázat, jaké jsou výhody práce u stabilního zaměstnavatele, který poskytuje veřejnou službu.

Z jakých důvodů, a také z kterých pozic, nám naopak zaměstnanci odcházejí?

SS: Největší skupinu končící pracovní poměr představují zaměstnanci s nárokem na starobní důchod. V naší firmě s průměrným věkem zaměstnanců 48 let jde o přirozený jev. Markantně se to projevilo například v roce 2022, kdy řada zaměstnanců využila možnost mimořádně výhodného odchodu do předčasné penze.

Pokud zaměstnanci odcházejí v průběhu zkušební doby, je to většinou naše rozhodnutí ve spolupráci s nimi nepokračovat. Důvodem rozhodnutí odejít, které učiní zaměstnanec sám, bývá samozřejmě i to, že není spokojen s vyšší mzdou. Pozitivní je, že nejčastější způsob rozvázání pracovního poměru je dohoda, tzn. souhlas obou stran. Pokud jde o pracovní pozice, asi nikoho nepřekvapí, že nejvyšší fluktuace je mezi řidiči, protože ti tvoří polovinu všech zaměstnanců naší firmy.

Jak už zaznělo, nyní máme plánovaný stav zaměstnanců „přeplněn“, což nám následně pomůže překonávat období dovolených a vyšší absence. A to vše je možné jen díky vysoké atraktivitě DPO jako zaměstnavatele na trhu práce. Pochvalu si určitě zaslouží naše specialistky personální péče, které jsou v první linii při náboru nových uchazečů.

Ludmila Kadrnková

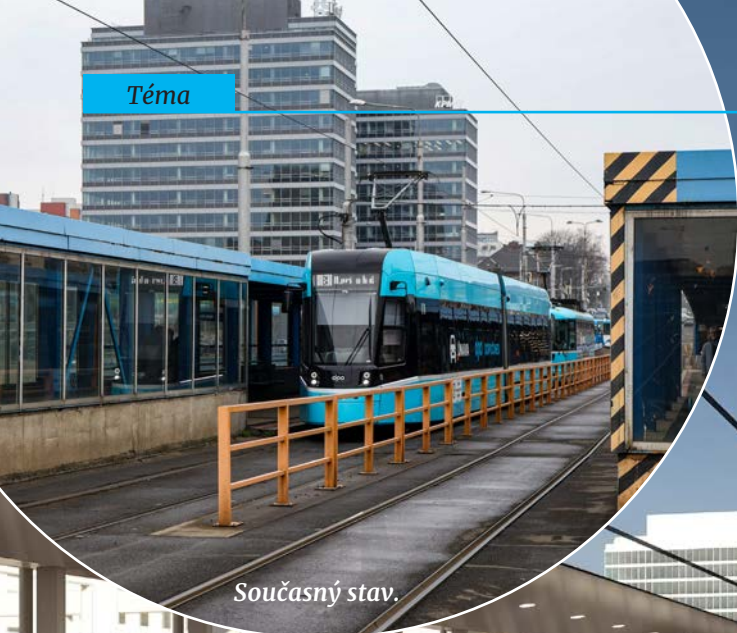
Odchody a nástupy zaměstnanců v posledních čtyřech letech

Rok	Odchod	Nástup	Rozdíl	Fluktuace
2021	-182	149	-33	9,07 %
2022	-205	188	-17	10,34 %
2023	-194	221	27	9,68 %
2024	-174	216	42	8,50 %

ČÍSLO MĚSÍCE 8,5 %

Tolik činila fluktuace
(obměna zaměstnanců)
v DPO v roce 2024
– nejméně za poslední
čtyři roky.





Současný stav.



Nová podoba nástupiště (vizualizace AFRY CZ).

NÁMĚSTÍ REPUBLIKY V NOVÉM STŘIHU. UŽ BRZY!

Přípravy důležité investiční akce, která zjednoduší přestupování především pro cestující tramvajové dopravy a vtiskne novou podobu Frýdlantským mostům (nástupiště, rampy, podchody), finišují. O stavbě se hovoří více než deset let. Proč to trvalo tak dlouho a proč nakonec půjde o „pouhou“ rekonstrukci? Podrobnosti vysvětluje Martin Chovanec (MCH), ředitel úseku rozvoj a údržba majetku.

Jaké důvody vedly k tomu, že se začalo uvažovat o přestavbě složitého uzlu, v němž se stýká tramvajová, silniční, a také trolejbusová doprava?

MCH: Dopravní uzel byl vystavěn v první polovině 80. let, původní podoba přetrvala do dneška. Stavebně-technický stav většiny objektů je špatný, mostní konstrukce degradují, zatéká do nich, dokonce už opadávají kusy betonu, což se nám stalo například loni. Ale ani estetika podchodů není nejlepší. Také funkčnost se změnila. To jsou tři důvody, proč se rekonstrukce ukázala jako nezbytná. S posledními dvěma se dá pracovat dlouhodobě, ale ten první už nás začínal tlačit, ten neošidíte a řešení se nedá do nekonečna odkládat.

Jakým směrem se ubíraly počáteční úvahy?

MCH: Možností, jak k tomu přistoupit, je celá řada. Můžete to pojmout „megalomansky“ a udělat z toho velký projekt, který bude řešit širší území a který bude stát stovky milionů až miliardy korun. Anebo můžete změnit celé dopravní uspořádání. O obou těchto věcech se během příprav jednalo. Například se objevila snaha změnit úrovníovou křižovatku na okružní, tak aby se mohlo jezdit všemi směry. Město v tomto smyslu zpracovávalo investiční záměr, který trval nějaký rok a půl až dva. Ale postupným projektováním se ukázalo, že to nelze realizovat, v některých směrech by se auta začala hromadit a křižovatka by to „nejezdila“, anebo bychom zablokovali či omezili tramvajovou dopravu. Takže úmysl určitě dobrý, ale bohužel neproveditelný.

Stejně tak estetika: například se uvažovalo, že budou zastřešena nejen

nástupiště, ale celá kolej. Ale když jsme si prověřovali, kolik by to stálo a jaké by pak byly provozní náklady v porovnání s tím, co by to cestujícím přineslo navíc, tak se ukázalo, že je to neadekvátní.



Takže výsledkem je kompromis?

MCH: Projekt postupně prošel dlouhodobým přirozeným vývojem a výběrem toho, co je a co není možné, až k současnému rozsahu. Mohli jsme samozřejmě zkoušet další cesty ve spolupráci s městem, ale jak bylo řečeno, už nás doháněl neuspokojivý technický stav. Takže de facto dochází „POUZE“ k rekonstrukci, dopravní uzel se zásadně

dispozičně nemění. Samozřejmě v jejím rámci jsme měli na zřeteli zejména přínosy pro cestující, změny se pozitivně dotknou hlavně uživatelů MHD.

Jako jeden z důvodů nutnosti změny jste uvedl funkčnost. V čem je dnes jiná?

MCH: Tehdy byla poplatná době. Třeba podchod: historicky sloužil potřebám tehdejšího velkého Ústředního autobusového nádraží (ÚAN), k propojení městské veřejné dopravy s příměstskými autobusy, a když se ÚAN zredukoval do současné podoby, podchod ztratil původní účel. Příměstské autobusy „navezly“ horníky z šachet, všichni se vyhnuli ven do podchodu a přestoupili na tramvaj. Všichni najednou. Proto byly také nahoře vybudovány tři koleje. Protože jakmile přijely po směně všechny ty autobusy, část lidí chtěla jet tramvají na Jih, část do Poruby. Tramvaje by musely jet jedna za druhou, ale takhle se cestující „rozhodili“ na dvě nástupiště a kapacity se tomu přizpůsobily. Ale to už je minulost, podobně jako původní význam podchodu.

Jaké jsou dnešní potřeby cestujících, kteří jedou přes náměstí Republiky, a jak je rekonstrukce řeší?

MCH: Na náměstí Republiky se sjíždějí linky z Poruby či Ostravy-Jihu a za Karolinou se zase rozjíždějí na Přívoz a přestupní terminál Hranečnick. Větší význam než původně přestup mezi příměstskými busy a tramvají dnes získává přestup mezi tramvajemi, případně mezi tramvají a trolejbusem. A tady naopak uspořádání do tří kolejí je spíše překážkou, kvůli přebíhání podchodem na jiné nástupiště. Tři koleje už nepotřebujeme, nově jsou navrženy dvě. Takže když sedíte v tramvaji z Hranečnicku, tramvaj pokračuje do Poruby a chcete na Jih, prostě jen vystoupíte a nastoupíte do linky, která jede na Jih. Tuto změnu cestující určitě přivítají. Navíc nahoře mezi nástupišti doplníme úrovnový přechod, tzn. když někdo přijede směrem od DOV a chce ke krajskému úřadu nebo do Mariánských Hor, už nebude muset do podchodu, jen přejde z jednoho nástupiště na druhé.

Zvýší se i komfort při přestupování?

MCH: Přístup na nástupiště bude bezbariérový. Dnešní rampy vystřídají travelatory – pojezdové chodníky. Pro maminky s kočárky a vozíčkáře bude vybudován výtah, který je vyveze do horního patra. Podobně se upraví i přístup k autobusovým zastávkám příměstských autobusů nahoře, kam se dnes musí chodit po schodech.

Kdysi, když se uzel stavěl, byly tramvaje kratší. Pro efektivní přestupy mezi spoji potřebujeme, abychom tam mohli zastavit se dvěma soupravami. Aby nástupní hrana byla dostatečně dlouhá pro dvě nejdelší soupravy. V dnešním stavu se tam například dvě dvojčata tramvají Vario nevejdou, protože z jedné i z druhé strany jsou schody. Takže nástupní hranu prodloužíme. Navíc ji zvýšíme – pro bezbariérový nástup potřebujete minimálně 20 cm výšku. Do teď to kvůli schodištím z obou stran nešlo. Nyní to dokážeme díky stavebním úpravám. Jsou to velké benefity, kterými reagujeme na historický vývoj.

REVITALIZACE NÁMĚSTÍ REPUBLIKY

- › Stavba řeší přestavbu tramvajové trati, přestavbu vjezdové části na ÚAN a rekonstrukci prostoru podchodů Frýdlantských mostů. Její součástí je oprava silničních mostů v obou směrech.
- › Jde o společnou investici města Ostravy, Dopravního podniku Ostrava a Správy silnic Moravskoslezského kraje.
- › Zahájení se předpokládá začátkem května 2025.

Přijde si „na své“ také estetika?

MCH: Staré zastřešení bude kompletně zbouráno a postaveno nové, bude tam více světla, kamery... Záměrem je, ať jsou přístřešky snadno udržovatelné a nejsou hezké jen, když se slavnostně přestříhne páska. I proto jsme opustili variantu, že bude zastřešena i kolej. Kdybychom měli původně navrhované celé zastřešení umývat a udržovat, tak buď budeme šetřit peníze a budeme to šidit, nebo budou provozní náklady neúměrně vysoké. Cestující budou i v našem finálním řešení ukryti pod střechem a nutně nepotřebujeme, aby se pod střechem schovala i tramvaj.

Co bude s podchodem?

MCH: To je jeden z problémů, majetkově navíc do teď nepatřil městu, ale vlastníkové dnešního autobusového nádraží. Jako pouhý přístup k obchodům je to velký luxus. Není v dobrém stavu, teče tam voda zespod a musí se čerpat. Město se bude rozhodovat, co s tím. Ale pro dopravní uzel je důležité, že přístup k tramvajím a přestup

na příměstské autobusy je součástí rekonstruovaných tras.

Které subjekty se budou na rekonstrukci podílet?

MCH: Objekty mají více majitelů. My vlastníme trať nahoře, nástupiště, a zastřešení. Město vlastní podchody a mostní konstrukci pod tramvajovou trať, v majetku kraje jsou silniční mosty nad podchody. Trvalo půl roku, než jsme se dohodli a došli ke konsensu i v detailech, ale jdeme do toho společně.

Budou na rekonstrukci dopravního uzlu navazovat další projekty?

MCH: Projekt samozřejmě bere v úvahu i budoucí vývoj, například dobudování čtyřproudovky na Místecké. Město by chtělo zrekonstruovat parkoviště pod Frýdlantskými mosty a my jsme se domluvili, že přímo z parkoviště by mohl vést výtah na most, odkud krátkým chodníkem přejdete k tramvaji. Tady město opět může podpořit veřejnou dopravu – zaparkujete, vyjedete nahoru, pokračujete tramvají jednu zastávku a jste v centru. Projekt už s tím počítá. Přístup tam vybudujeme a město za pár let už jen dobuduje výtah.

Do jaké míry práce omezi dopravu?

MCH: Máme vydané stavební povolení, v době uzávěrky Dépéčka uplyne lhůta pro nabídky zhotovitelů. Celou stavbu chystáme z hlediska uzavírky, připravujeme dopravní model, abychom věděli, které světelné signalizace na okolních křižovatkách máme upravit, protože objíždkami se změní dopravní proudy. Samotné omezení tramvajové dopravy by mělo trvat čtyři měsíce, kdy se vrhneme na to, co je „nahoře“, na mostech, to se budeme snažit udělat co nejrychleji. Pak až do příštího roku si může zhotovitel „hrát“ s tím, co je dole, v podchodech. Musíme být rychlí i z toho důvodu, že na další roky máme připraveny další projekty: sousední Vítkovickou, Opavskou, a své projekty má i město.

Asi se opět budeme setkávat s nadávkami řidičů, že se tady „furt něco kope...“

MCH: Ve městě se musí infrastruktura opravovat kontinuálně, nedá se to dělat tak, že jeden rok zavřete všechno a opravíte a deset let pak neděláte nic. Je to nikdy nekončící proces, nikdy se „nekope“ na stejném místě. Ve městě se bude pořád něco dít.

OSTRAVA MODERNIZUJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU. VÝLUKY BUDOU ŘIDIČE DOPROVÁZET PO CELÝ ROK

Město Ostrava se připravuje na rozsáhlou modernizaci a opravy dopravní infrastruktury, což bude mít za následek řadu omezení v provozu městské hromadné dopravy (MHD), a to nejen v lokalitách zasažených stavbami. Co nás čeká a jak se na výluky připravujeme?

Mosty na páteřní Rudné

Jedním z nejvýznamnějších projektů, který bude mít dopad na MHD, jsou opravy a rekonstrukce mostů na ulici Rudná. Celkově se jedná o pět mostních objektů, a to Rudná × Polanecká, Rudná × Plzeňská, Rudná × Místecká, Rudná × Frýdecká a Rudná × trať ČD, z nichž tři objekty budou po rekonstrukci zcela nové.

Na Polanecké se už staví 1/2025 – 4/2026

Rekonstrukce mostu Rudná × Polanecká byla zahájena již v lednu a dokončena by měla být někdy v polovině roku 2026. Během této doby dojde k dvěma úplným uzávěrám ulice Polanecké kvůli demolici mostu podle směru projíždění ulice Rudné. První uzávěra už proběhla, byla ukončena 22. ledna 2025. V místě stavby je nyní běžný provoz MHD. Druhá úplná uzávěra se plánuje na druhou polovinu letošního roku.

Místecká a Frýdecká 3/2025 – 6/2026

Rekonstrukce mostních objektů Rudná × Místecká, Rudná × Frýdecká a Rudná × ČD (železniční most) budou zahájeny víceméně současně, a to v průběhu března a dubna 2025, s dokončením v polovině roku 2026. Rekonstrukce mostu Rudná × Místecká (rekonstrukce spočívá v demolici mostního objektu a postavení nového) si vyžádá mnoho dopravních omezení v dané lokalitě včetně cca čtyř deseti- až čtrnáctidenních výluk v tramvajovém provozu. První z nich se realizuje v termínu od 17. do 28. března 2025. Na závěr opravy se počítá i s krátkodobou uzávěrou celé silnice Rudná v místě rekonstrukce.

V rámci alespoň částečné eliminace dopadů na autobusovou dopravu díly kolonám individuální dopravu připravujeme tam, kde to bude možné, vybudování samostatných BUS pruhů na silnicích Rudná i Místecká. Dále dojde u nejvíce dotčených autobusových linek

na ulici Rudná ke změnám tras, popř. navýšení časů na konečných stanicích. To vše z důvodu dodržení řádných přestávek spojů. Dále připravujeme jako náhradu za odkloněné autobusové spoje posílení tramvajové dopravy v relaci Hranečník – Nová Huť. To vše od stanovených změn jízdních řádů, tedy od neděle 16. března 2025.

Plzeňská 3/2025–6/2025; 6/2025–11/2025

Ke čtyřem mostním objektům na Rudné je třeba přidat opravu ulice Plzeňské nad ulicí Rudnou ve směru k Nové Vsi vodárně, kde proběhne oprava mostních závěrů v termínu od března do června 2025, a dále od června do listopadu 2025 práce v opačném směru (Hrabůvka) na opravě samotného mostu. Obě tyto činnosti si vyžádají úpravu tras autobusových linek a opět omezení na ulici Rudná.

Most na Výškovické 3/2025 – 11/2025

Protože oprav mostů není nikdy dost 😊, v březnu bude zahájena oprava mostu na ulici Výškovické nad místní komunikací Dolní. Aby bylo zajištěno tramvajové spojení do Výškovic, bude po dobu opravy vybudována jednokolejná trať v opravovaném úseku. Zároveň bude odkloněna i autobusová doprava. První výluka v tramvajovém provozu v rámci této stavby (budování jednokolejné trati) proběhne od 29. března do 4. dubna 2025. Ukončení opravy se dočkáme na konci letošního roku.

Ruská ve Vítkovicích 4/2025

Když už jsem se zastavil u tramvajové dopravy, čeká nás po vybudování jednokolejné tratě a zahájení opravy výše zmíněného mostu další tramvajová výluka, tentokrát v oblasti Vítkovic na ulici Ruská, kde dojde k výměně kolejí v úseku od Staré ocelárny po ulici Štramberskou v termínu od

7. dubna do 27. dubna. Výluka si vyžádá odklon tramvajových linek přes Novou Ves vodárnu, zavedení poměrně složité náhradní dopravy, a vlivem jednosměrné uzávěry ulice Ruské pro silniční provoz i odklon pravidelné autobusové dopravy.

Dopravní uzel náměstí Republiky 5/2025 – 9/2025

Další, časově a organizačně nejdelší tramvajovou výlukou a silniční uzávěrou, připravuje společně statutární město Ostrava, náš dopravní podnik a Správa silnic Moravskoslezského kraje. Jde o kompletní rekonstrukci dopravního uzlu náměstí Republiky s uzávěrou tramvajové tratě v úseku křižovatek Vítkovická × 28. října a 28. října × Nádražní. Termín rekonstrukce je plánován od 1. května do 10. září 2025. Součástí je i oprava ulice 28. října na mostním objektu, vlivem které dojde v rámci samostatných etap opravy na ulici 28. října k omezením pro individuální dopravu, o jejichž konkrétní podobě se nyní jedná. Pro zajištění provozu MHD si výstavba vyžádá spojení tramvajových linek v oblasti náměstí Republiky a zavedení náhradní tramvajové dopravy, která spojí centrum města s Hranečníkem, popř. Liberty (Novou Hutí), a zároveň zavedení náhradní autobusové dopravy mezi zastávkami Don Bosco a Elektra. Po celou dobu rekonstrukce nebude existovat tramvajové spojení střediska tramvaje Moravská Ostrava s oblastí Poruby a Martinova, což musíme vzít v úvahu při plánování oprav a údržby tramvajů v Moravské Ostravě.

V souvislosti s plánovaným zastavením tramvajového provozu v úseku od náměstí Republiky po Nádražní ulici děláme vše pro to, aby se ve stejném období realizovala rekonstrukce tramvajových zastávek Karolina včetně jejich zastřešení, která se vlivem okolností nezaviněných DPO neuskutečnila v loňském roce.

Ředitelství silnic a dálnic dále připravuje opravy komunikace na všech rampách mostního celku Místecká × 28. října, což zapříčiní další komplikace ve vedení autobusových linek včetně náhradní autobusové dopravy za vyloučenou drážní dopravu.



Nejvytíženější ostravská dopravní tepna, ulice Rudná, se letos stane místem rozsáhlých oprav, které přinesou řadu výluk a uzavírek.

Nádražní u „hlaváku“ 5/2025

V tramvajové dopravě je ještě ve hře akce DPO, a to výměna kolejí na ulici Nádražní v křižovatce ulic Nádražní × Jirská u hlavního nádraží v termínu od 5. do 25. května 2025. Realizace této akce však závisí na rekonstrukci náměstí Republiky a našich technických možnostech při zabezpečení provozu MHD.

Mariánské Hory 3/2025-11/2025

Další akcí, která nás čeká v nejbližší době, je úplná uzavěra ulice Přemyslovců v Mariánských Horách pro veškerou, a tedy i městskou dopravu. Autobusový provoz bude odkloněn místními komunikacemi do prostoru obratiště Hulváky. Samotná akce bude realizována v termínu od 2. března do konce listopadu roku 2025.

Poruba 17. listopadu 3/2025-10/2025

Letos budou po ročním odkladu zahájeny práce na rekonstrukci křižovatky

17. listopadu × Dr. Slabihoudka, jejíž součástí bude kompletně nová opravená komunikace včetně umístění trvalého světelně signalizačního zařízení (v současné době stále přechodné) s preferencí městské hromadné dopravy. Součástí této opravy bude tramvajová zastávka Hlavní třída a oprava tramvajových zastávek Fakultní nemocnice. Rekonstrukce si vyžádá krátkodobé výluky v tramvajovém provozu a odklonové trasy v provozu autobusovém. Termín realizace je naplánován od března do října 2025.

Martinov 7/2025-8/2025

V průběhu prázdnin, tedy od července do srpna 2025, nás čeká další výzva v organizaci dopravy, a to oprava ulice Martinovské v úseku od dílen DPO po křižovatku ulic Martinovská × 1. čs. armádního sboru. Opravě bude předcházet rekonstrukce parovodu u křižovatky Martinovská × B. Nikodéma, která bude prováděna obdobně jako

loni v Ostravě-Přívozu, tedy otevřeným výkopem. Jediná změna bude v tom, že tramvajový provoz bude zachován v plném rozsahu, ale autobusový provoz bude odkláněn do protisměrných pásů i s obsluhou zastávek v opravované trase. V případě opravy ulice Martinovské, zvláště kolem zastávky Dílny DPO, budou autobusové spoje odkláněny na náhradní trasy.

Radvanice a Bartovice 5/2025-10/2025

Čekají nás dvě významné stavební akce, obě s realizací od května. Tou první je rekonstrukce mostu přes řeku Lučinu na ulici Pod Bažantnicí, kde dojde k úplné uzavěře dané komunikace.. Druhou akcí je pokračování opravy ulice Šenovské od ulice Datyňské po cca oblast Zářičí. Tato oprava si vyžádá částečné uzavěry, v době pokládky živичné vrstvy uzavěru úplnou. Z hlediska provozu veřejné dopravy dojde ke změně trasy autobusové linky, případně k zavedení kyvadlové autobusové dopravy.

Václavovice 7/2025-8/2025

O letních prázdninách proběhne oprava ulice Vratimovská v úseku od ulice Frýdecké po obratiště Václavovice. Oprava bude realizována za úplné uzávěry zmiňované komunikace a díky tomu nebude úsek ulice Frýdecké od Šenova po Václavovice střed obsluhován autobusovou dopravou, popř. dojde k zavedení kyvadlové dopravy. Autobusová linka 28 bude vedena pouze po ulici Václavická, tedy přes Šenov, Volenství.

Stará Bělá a Proskovice 7/2025-8/2025

Zde se bude opravovat ulice Staroveská (mezi Starou Bělou a Proskovicemi) včetně opravy propustku na dané komunikaci. Veřejná doprava bude pouze omezena, nicméně při pokládce živичné vrstvy se zkrátí trasy autobusových linek obsluhujících tuto lokalitu.

...a to není všechno!

Další významnou akcí na území města, která ovlivní hlavně individuální

dopravu s přesahem na veřejnou dopravu, je uzávěra ulice Slovenské v úseku od okružní křižovatky s D47 po ulici Grmelovu. Zmíněnou komunikaci čeká nejen oprava samotné silnice, ale i rekonstrukce třech mostních objektů. O organizaci provozu autobusové linky se v současné době jedná.

Hned vedle této lokality plánuje Ředitelství silnic a dálnic opravu ulice Hlučínská, a to od zastávky Důl Odra po ulici Slovenskou. Oprava (pokud se bude realizovat) bude probíhat až k hlavě tramvajové koleje. Nedostatečný prostor pro to, aby se tramvaj bezpečně vyhnula s autobusem, bude znamenat odklon tramvajové dopravy a jízdu autobusů na tramvajovém pásu.

Mimo zmiňované stavební akce roku 2025 se v současné době po několikaleté odmlce jedná o broušení kolejí v síti drážní tramvajové dopravy MHD. Jelikož byly dopravní cestou vydefinovány úseky s velkým opotřebením kolejí, plánuje se začátkem prosince tohoto roku celkem 13 po sobě jdoucích devítihodinových výluk v tramvajovém

provozu. Broušení kolejí je důležité pro zajištění hladkého provozu tramvají a prodloužení životnosti kolejí.

Cílem je pohodlnější a bezpečnější cestování

I když nás čeká období komplikací, dočasných omezení, či úplných uzávěr komunikací, je důležité si uvědomit, že tyto projekty mají za cíl zlepšit kvalitu a bezpečnost městské dopravní infrastruktury. Po dokončení všech prací se můžeme těšit na modernizované mosty, lépe udržované silnice, opravené zastávky a vlivem rozšiřující se preference MHD i efektivnější systém veřejné dopravy, který přispěje k pohodlnějšímu a bezpečnějšímu cestování v Ostravě. Doporučuji všem, nejen řidičům DPO, aby byli trpěliví a věnovali pozornost aktuálním informacím o změnách v provozu, které budou pravidelně aktualizovány.

David Mlčák

KUDY JET? PÁR TIPŮ, JAK SE VYHNOUT KOLONÁM

Největší dopravní zátěž a komplikace v dopravě nastanou v souvislosti s opravami či rekonstrukcemi mostních celků na silnici Rudná. Lze očekávat, že bude docházet, hlavně ve špičkách, k výrazným a dlouhým kolonám veškeré dopravy na zmíněné silnici i na silnicích, které Rudnou protínají. Proto je nejlepší se daným komunikacím co možná nejvíce vyhnout. Ale kudy? I když některé možné náhradní trasy se mohou jevit jako příliš dlouhé, v mnoha případech je lepší zvolit trasu delší než nekonečné stání v kolonách.

↘ Z Havířova do centra Ostravy

Podle délky kolony buď ihned sjet z ulice Ostravské (dále přechází v Rudnou) na ulici Těšínskou, po ní jet až na Hranečník, odkud vede MHD do dalších částí města, nebo pokračovat v jízdě po ulici Rudná po křižovatku Rudná x Vratimovská. Tam odbočit na ulici Vratimovskou a dále buď přes ulice Škrobálkova nebo Lihovarská na ulici Frýdeckou, a dále do centra města.

↘ Z Havířova na D1

Zvolit stejnou trasu jako z Havířova do centra města a dále pokračovat po ulici Bohumínské na exit 365, s napojením na dálnici D1.

↘ Z Opavy směrem do centra a na Havířov

Využít dálnici D1 exitem 354 směr Bohumín a dalšími výjezdy do cíle svých cest (centrum Ostravy).

Využít dálnici D1 exitem 354 směr Bohumín, výjezd z D1 exitem 365, pokračovat ulicemi Bohumínská,

Frýdecká, Lihovarská, Vratimovská, Rudná a dále směr Havířov.

↘ Z Frýdku-Místku do centra Ostravy

Odstavit auto na parkovišti u Tesca Hrabová a dále pokračovat autobusem MHD na zastávku Hrabůvka kostel, odtud tramvajovým spojením do centra města.

Využít sjezd z ulice Místecké do Hrabůvky a pokračovat po ulici Plzeňské/Mariánskohorské do centra města.

↘ Z Mošnova (po dobu opravy mostu Rudná x Plzeňská) směrem do Poruby nebo na D1

Ze silnice I/58 odbočit na silnici Mitrovická, přes Starou Bělou, Polanku do Svinova, odtud zpět na Rudnou, popř. dálnici D1 a dále do cíle své trasy.

David Mlčák

BĚHEM VÝLUK POSÍLÍME KLÍČOVÉ LINKY

Od 16. března vstupují v platnost změny jízdních řádů, které reagují na dopravní omezení v Rudné ulici, kde projde rekonstrukcí několik mostů. Cílem je za těchto mimořádných dopravních okolností zajistit co nejplynulejší provoz MHD.

Stejný počet spojů, dodatečné vozy

Uzavírky v Rudné ulici budou pravděpodobně způsobovat zpoždění nejen na linkách, které přímo projíždějí touto ostravskou pátevní komunikací, ale i na těch, které jsou vedeny po alternativních trasách osobní přepravy. Zvýšený objem osobní dopravy na objížděných trasách může zásadně ovlivnit pravidelnost spojů. Abychom minimalizovali dopad dopravních omezení na cestující, identifikovali jsme klíčové linky, které budou posíleny. Počet spojů zůstane nezměněn, ale na vybrané trasy nasadíme dodatečné vozy. Díky tomu by se měla snížit pravděpodobnost, že zpoždění budou přenášena na následné spoje.

Do centra raději tramvají

Nejkritičtější dopad výluk očekáváme na autobusové lince číslo 45, která projíždí všemi omezenými úseky na Rudné. Abychom zmírnili zpoždění a zajistili pravidelnost provozu, byla tato linka v nejvíce exponované časy zkrácena – nebude pokračovat až na Novou Huť. Většinu cestujících z této oblasti převezme tramvajová linka číslo 4, kterou jsme intervalově posílili. Cestujícím doporučujeme, aby využívali tramvajové spoje, které budou spolehlivější a rychlejší než autobusová doprava.

Další změna se týká tramvajové linky číslo 6, která bude odkloněna na Hranečník. Tímto krokem reagujeme na předpokládaný zvýšený provoz příměstských autobusů, které budou na terminálu Hranečník končit a nebudou pokračovat do centra města.

Linka číslo 78 bude odkloněna z Rudné ulice dříve a povede přes ulice Výškovická a Čujkovova. Touto změnou chceme zachovat pravidelnost provozu a vyhnout se přetěžovaným úsekům.



Jednou z linek, které budou během oprav klíčových mostů v Rudné ulici jezdit častěji, je tramvajová linka číslo 4. Cestující, kteří své auto zaparkují na Hranečníku, se s ní mohou pohodlně svést do centra a dále směrem na Porubu a do Martinova.

Aktualizace za provozu

Vzhledem k tomu, že dopravní situaci nelze předem plně predikovat, jsme připraveni navržená preventivní opatření kombinovat s operativním postupem při řešení aktuálních problémů. Situaci budeme průběžně monitorovat a upravovat plánované trasy a intervaly podle aktuálního stavu.

Martin Sulowski

AIRPORT EXPRESS

Od 30. března se mění trasa linky AE (Airport Express). V plné trase ze zastávky ÚAN na konečnou Mošnov, Airport nádraží pojedou pouze večerní a noční spoje, denní spoje budou vyjíždět až z Dubiny, abychom mohli zvýšit jejich frekvenci vzhledem k rostoucímu počtu letů, zejména během letního letového řádu.

PLÁN DLOUHODOBÝCH DOPRAV

8

Poruba

Třebovice

Svinov

1

1

Rekonstrukce mostu
na ulici Rudné nad
ulicí Polaneckou

2

Oprava mostu na
ulici Výškovické nad
ulicí Dolní

3

Rekonstrukce mostu
na ulici Rudné nad
ulicí Míšeckou

4

Rekonstrukce mostu
na ulici Rudné nad
ulicí Frýdeckou

DŮVOD OMEZENÍ

INVESTOR

PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN

ŘSD

8. 1. 2025 – 30. 4. 2026

SSMSK

3/2025 – 11/2025

ŘSD

3/2025 – 6/2026

ŘSD

3/2025 – 6/2026

3/2025 – 6/2026

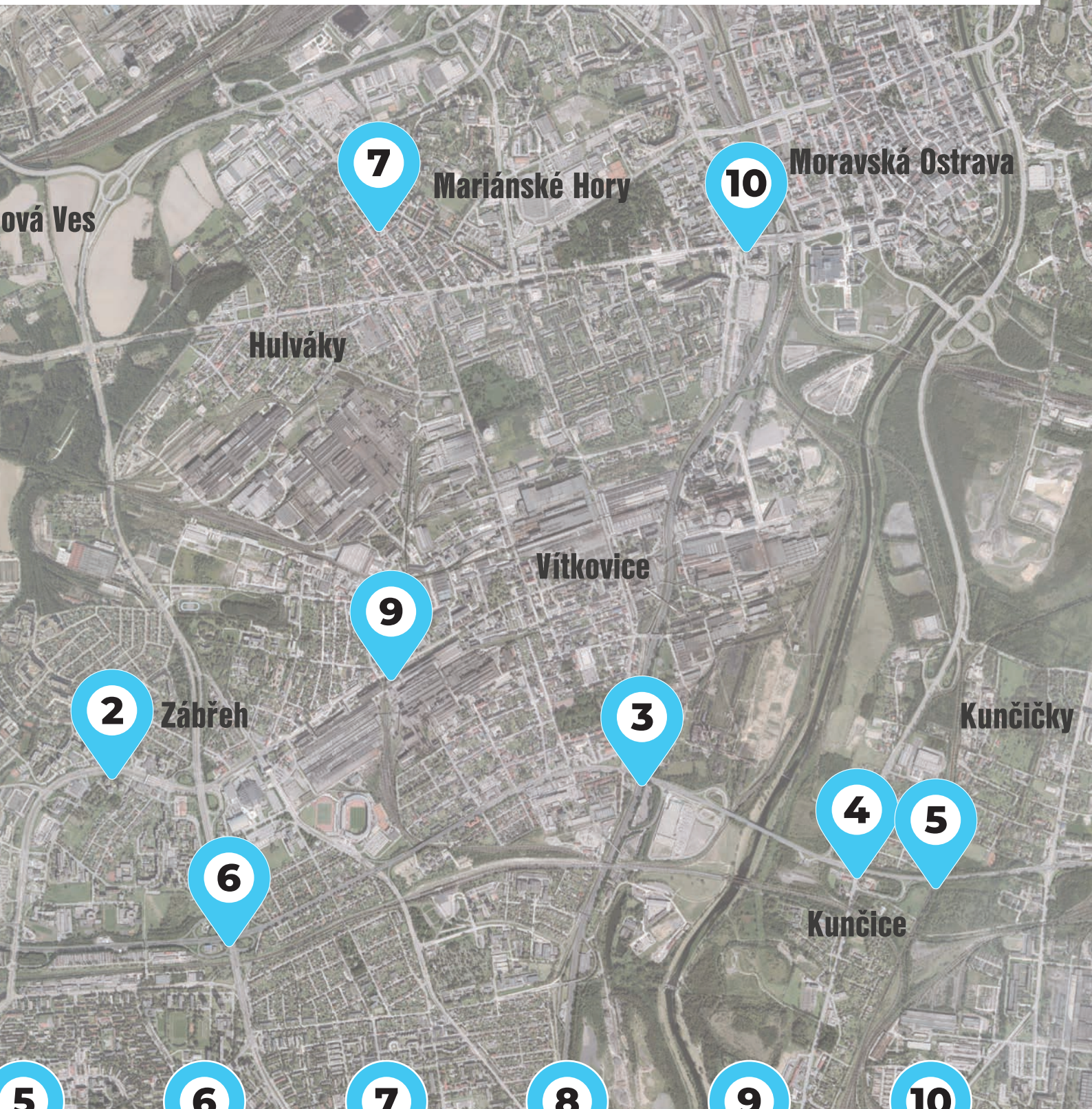


0

1 km

Výškovice

KLÍČOVÝCH OMEZENÍ V OSTRAVĚ NA ROK 2025



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Rekonstrukce mostu na ulici Rudné nad železniční tratí	Oprava mostu na ulici Rudné nad ulicí Plzeňskou	Rekonstrukce ulice Přemyslovců v Mariánských Horách	Rekonstrukce křižovatky ulic 17. listopadu x Dr. Slabihoudka	Výměna kolejí na ulici Ruské v úseku Štramberská – Stará ocelárna	Rekonstrukce dopravního uzlu Náměstí Republiky				
ŘSD	ŘSD	MMO	MMO	DPO	SSMSK, DPO, SMO				
1. 5. 2025 – 6. 6. 2026	3. 3. 2025 – 6. 6. 2025	2. 3. 2025 – 30. 11. 2025	3. 3. 2025 – 10. 10. 2025	7. 4. 2025 – 27. 4. 2025	1. 5. 2025 – 10. 9. 2025				



Vozy KT8D5 (po úpravě na jednosměrné s vloženým nízkopodlažním článkem označené KT8D5.RN1) jsou deponovány ve vozovně Moravská Ostrava, která je vypravuje převážně na linku číslo 2 z hlavního nádraží do Výškovic.

POHLED DO HISTORIE: POČÁTKY PROVOZU TRAMVAJÍ KT8D5 V OSTRAVĚ PROVÁZELY TĚŽKOSTI

V roce 1989 byl do ostravského provozu zařazen prototypový tramvajový vůz KT8D5 číslo 1500 a o rok později dalších patnáct již sériových vozů. Od té doby prošly takzvané „kačeny“ řadou modernizací. Všech šestnáct tramvajů tohoto typu můžeme v našem městě potkat ještě dnes.

Za účelem předstihového zácviku řidičů a získání zkušeností s novým typem tramvajů KT8D5 byl v roce 1988 odkoupen od ČKD Praha druhý prototyp tohoto typu vozu číslo 0019, který byl vyroben již v roce 1984. V říjnu 1988 byl přemístěn do Ostravy, kde obdržel číslo 1500, a po kompletaci a zkouškách byl 6. února 1989 zařazen do provozu s cestujícími.

Dodávku dalších již sériových patnácti tramvajů KT8D5 s čísly 1501 až 1515 provázely neobvyklé těžkosti. Jelikož nebylo možné přepravit, pro jejich délku, kompletní vozy po železnici, byly vyráběny a dodávány po jednotlivých článcích. V průběhu května a června 1989 tak bylo dodáno 45 kusů jednotlivých článků. Sestavování vozidel prováděli v Ústředních dílnách Martinov montéři z ČKD Praha v součinnosti s pracovníky tehdejšího Dopravního podniku města Ostravy (DPMO). Z důvodu velkého počtu a nekompletnosti vozů se jejich

zprovoznění protáhlo až do začátku roku 1990. Smlouvu na dodávku dalších 21 tramvajů KT8D5 v roce 1990 DPMO odmítnul, neboť kvůli problémům se zprovozněním prvé dodávky a její

kvalitou vznikla silná averze vůči dalším dodávkám těchto vozů.

S prototypovým vozem číslo 1500 se pojí ještě jedna, dnes méně známá zajímavost, a to úprava pro přepravu automatické strojní podbíječky Beaver po tramvajových tratích. Podbíječka byla umístěna pro umožnění průjezdu oblouky malých poloměrů na speciálně vyrobených nízkých podvozcích vybavených kolejnicovými brzdami a tažena právě tímto vozem KT8D5.

Jiří Boháček



Částečně nesestavené vozy KT8D5 deponované v tehdejších Ústředních dílnách Martinov na odstavných kolejích, které byly vybudovány pro tento účel (snímek z 18. 6. 1989).

KALENDÁŘ AKCÍ: CO CHYSTÁME PRO FANOUŠKY MHD

V loňském roce jsme si nabitým programem připomněli 130 let bohaté historie ostravské MHD. Letos se chceme tak trochu vrátit do zajetých kolejí, ale i přesto ve spolupráci s Kroužkem přátel MHD připravujeme pro naši ostravskou veřejnost mnoho zajímavých akcí, které propojí nostalgii po pestré minulosti veřejné dopravy s její moderní soudobou realitou.

V dubnu k Dolu Michal

Po zimní odmlce se o pozornost přihlásíme v dubnu jízdami historických vozidel k Dolu Michal. Připomeneme si tak každoroční Mezinárodní den památek a sídel, a ve spolupráci s partou ostřílených havířů, kteří zájemcům přiblíží těžkou práci horníka a historii autentické národní kulturní památky, nabídneme všem hezky strávenou jarní sobotu 19. dubna.

Květnová muzejní noc

Letitou tradicí se stala naše účast na Ostravské muzejní noci. Ta letos připadá na sobotu 17. května. Opět jsme připraveni vyvézt všechna historická vozidla z našeho deponáře a v promyšleném aranžmá je představit návštěvníkům. Naši akcí, kterou se řadíme k dalším organizátorům této specifické muzejní akce, obvykle přilákáme ke dvěma tisícovkám návštěvníků, kteří také oceňují doprovodný tematický program, včetně krátkých prezentačních okružních jízd uvnitř martinovského areálu.

Sto let jednokolejky do Kyjovic

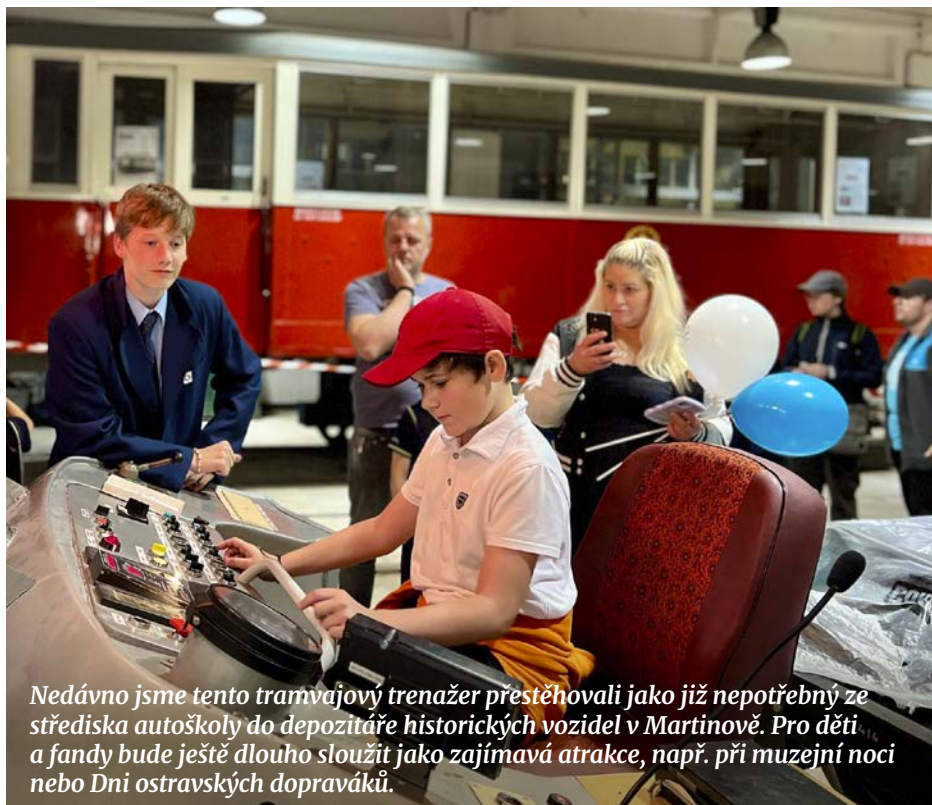
Každý rok je v našem kalendáři z pohledu 130leté historie MHD v určité souvislosti jubilejním. V roce 2025 to platí, mimo jiné, pro ikonickou ostravskou jednokolejku do Kyjovic. Ta letos oslaví přesně sto let od doby, kdy ji bratři Špačkové, jako jedni z nejuznávanějších stavitelů v této oblasti, zprovoznili a Slezské zemské dráhy ji začaly provozovat – nejprve ze Svinova do Vřesiny, a postupně pak až po dnešní konečnou Zátíši na pomezí Kyjovic a Budišovic.

O prázdninách do zoo a za Komárkem

Zahálet nebudeme ani o letních prázdninách, kdy opět plánujeme vyrazit s našimi historickými vozidly v pravidelném intervalu až k zoologické zahradě. Akce, kterou jistě ocení rodiny s dětmi, se uskuteční v sobotu

Podzimní výročí tramvají řady T

Jako jedno z tematických výročí, kterému se chceme dílčím způsobem věnovat, jsme pro letošní rok zvolili 70 let provozu tramvají řady T. Právě v roce 1955 bylo do Ostravy dodáno prvních šestnáct moderních vozů typu T1, které zahájily éru provozu ikonických československých tramvají, trvajících



Nedávno jsme tento tramvajový trenážer přestěhovali jako již nepotřebný ze střediska autoškoly do deponáře historických vozidel v Martinově. Pro děti a fandy bude ještě dlouho sloužit jako zajímavá atrakce, např. při muzejní noci nebo Dni ostravských dopraváků.

12. července. Druhou prázdninovou akcí bude připomínka 50 let od ukončení provozu Komárka do Ščučí. Již vloni jsme si při organizované vycházce po stopách této zrušené trati uvědomili, že téma je pro veřejnost poutavé, a proto letošní výročí doplníme jízdami historických vozidel po blízkých tramvajových tratích.

V září na DOD

Poprázdninový program akcí pro veřejnost začne tradičně první zářijovou sobotu (6. září) Dnem ostravských dopraváků. Tento festival prezentací, jízd historických i současných vozidel MHD a všeho souvisejícího s ostravskou MHD, doplněný o bohatý doprovodný program našich partnerů, je naší vůbec nejnavštěvovanější akcí, a přirozeně je i nejnáročnější na organizaci. Věřím, že i letos si náš „DOD“ užijí tisícovky návštěvníků.

v podobě posledních verzí tramvají typu T3 až do dnešních dnů. Sedmdesáté výročí si připomeneme dvěma akcemi, a to fotografickou výstavou vzorku vozidel této řady 27. září, a dále jejich vyhlídkovými jízdami 4. října.

...a jsou tu Vánoce

Velmi oblíbené jsou také naše Mikulášské jízdy, které letos 6. prosince opět nabídnou na obvyklé trase po Ostravě-Jihu nevšední zážitek především malým dětem. Novou tradicí, kterou jsme před několika lety zavedli a v letošním roce ji 21. prosince zopakujeme, jsou tzv. adventní jízdy historických vozidel na trase hlavní nádraží – Hranečník. Akce svým charakterem spadá do projektu „Ostravských Vánoce“.

Miroslav Albrecht

SLUŽEBNÍ PŘÍKAZY UŽ JEN ELEKTRONICKY

Po krátkém zkušebním provozu v závěru loňského roku jsme pro řidiče MHD s příchodem roku 2025 „naostro“ spustili revoluční novinku: elektronické seznamování se služebními příkazy. Spolu s elektronickou knihou závad (EKZ) jde o další krok v digitalizaci procesů a zlepšování pracovních podmínek řidičů.

Řidiči se nyní seznamují se služebními příkazy, které vydává oddělení jízdní řády a oddělení výluk, v aplikaci Plánování směn („dlaždice“ v MS365). Zároveň s úpravami a rozšířením této aplikace byl pro autory služebních příkazů vyvinut redakční systém, který umožňuje adresovat služební příkaz na jednotlivé trakce, střediska, linky, nebo konkrétní směny.

Se služebním příkazem se mohou řidiči seznámit na kterémkoli firemním nebo vlastním zařízení s připojením do sítě DPO (stolní počítač, notebook, tablet nebo mobilní telefon). Ty, kteří nechtějí využívat vlastní zařízení, zaměstnavatel vybavil mobilem nebo tabletem. Podrobně vše popisuje vnitřní předpis VP-353-1. Další informace lze nalézt na firemní sociální síti Viva Engage.

V průběhu zkušebního provozu jsme přijímali připomínky řidičů k funkčnosti nebo zobrazování aplikace. Ty jsme ve spolupráci s jejími vývojáři postupně zapracovali a omezili tak množství „dětských nemocí“, které provázejí každou novou věc. Samozřejmě i nadále vítáme podněty a nápady, které povedou k většímu uživatelskému komfortu. Příkladem může být možnost zobrazení vozového jízdního řádu konkrétní směny. Vzhledem k formátu současných vozových jízdních řádů jde o poměrně složitý technický problém, ale nikoliv neřešitelný.

Děkujeme řidičům za aktivní zapojení do zkušebního provozu aplikace a podnětné připomínky.

Libor Třetina

PRVNÍ ROK SE ŽOLÍKY

Systém odměňování řidičů za pomoc při řešení mimořádných situací s názvem „žolíky“ má za sebou první rok fungování. Přestože začátky měly své „porodní“ bolístky, systém se osvědčil.

Získané žolíky slouží řidičům pro upřednostnění požadavku (dovolená, volno atd.) u již zveřejněných směn. Neuplatněné žolíky se jednou za kalendářní čtvrtletí proplácejí.

V roce 2024 jsme proplatili celkem 3055 žolíků, a to následovně:

- > první čtvrtletí: 518 žolíků
- > druhé čtvrtletí: 773 žolíků
- > třetí čtvrtletí: 946 žolíků
- > čtvrté čtvrtletí: 818 žolíků.

Výsledek je odrazem ochoty pracovat nad rámec běžných povinností a přispět tak k hladkému chodu dopravy. Děkujeme za váš přístup a nasazení!

Jiří Suchánek

NOVÍ POMOCNÍCI VE VOZOVÉM PARKU



V prosinci do DPO dorazilo nové dvoucestné vozidlo značky MAN. Jde o speciálně upravený automobil, který je schopen jízdy po silnici i po tramvajových kolejích. Po vydání průkazu způsobilosti pro drážní provoz jej středisko vrchní vedení začalo používat pro opravy trakčního vedení (trolejí) na tramvajových tratích. Realizace této investice v rámci obnovy trvala skoro tři roky a podílelo se na ní nemalé množství pracovníků, kteří si zaslouží velký dík.



Na sklonku loňského roku jsme rovněž dokončili obnovu takzvané zemědělské techniky. Nové traktory a vlečky pořízené v předešlých letech jsme doplnili novými traktorovými vlečkami od výrobce WTC. Pro pracovníky střediska vrchní stavba jsou výborným pomocníkem pro převoz materiálu.

Přeji uživatelům, ať jim vozidla dlouho a dobře slouží.

Václav Kupka

TRAMVAJOVÁ KOLA POD BDĚLÝM OKEM ÚDRŽBY

Spolehlivost tramvajové dopravy, kterou v Ostravě provozujeme, závisí na mnoha faktorech. Jedním z nich jsou tramvajová kola, která čelí neustálému opotřebení. Proto jsme přistoupili k proaktivní údržbě kol, která prodlužuje jejich životnost, zároveň zvyšuje bezpečnost a snižuje provozní náklady.

Proaktivní údržba je, když...

...se problémy identifikují a řeší dříve, než se začnou závažně projevovat. V kontextu tramvajových kol to znamená průběžné monitorování jejich stavu, prediktivní analýzu opotřebenění a včasné zásahy, které předcházejí haváriím nebo nákladným opravám.

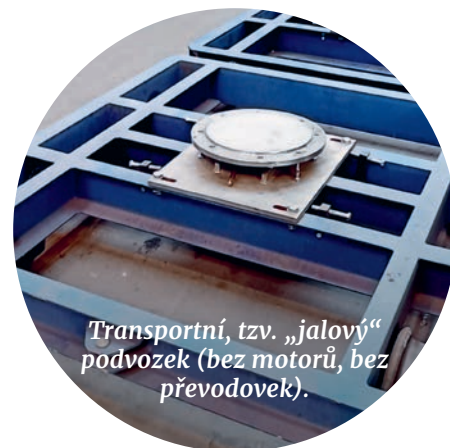
Moderní technologie = přesnější diagnostika

Měříme profily kol pomocí specializovaných senzorů, které odhalují nerovnoměrné opotřebenění. Na obou

kolech vozidel. Na trati máme instalovanou technologii, přes kterou projíždí několikrát denně většina vozidel. Technologie detekuje vady, které vznikají při provozu – většinou se jedná o tzv. „plochá kola“, neboli o plošky na obvodu kol vznikající při brzdění a následném smyku.

Díky automatizovanému soustružení kol optimalizujeme jízdní vlastnosti vozidel a minimalizujeme riziko neplánovaných odstávek, a to na základě sběru dat a algoritmů, které pomáhají plánovat údržbu s dostatečným předstihem.

vozidel jsou již kola obroučová, která můžeme „přezouvat“ sami. Prozatím máme jen technologii pro výměnu obrouč na tramvajích Astra a Trio, proto jsme



pro výměnu obrouč vozidel Tango NF2 na středisku údržba tramvají Moravská Ostrava v roce 2024 zahájili přípravu podvozků k demontáži obrouč jejich flotily.

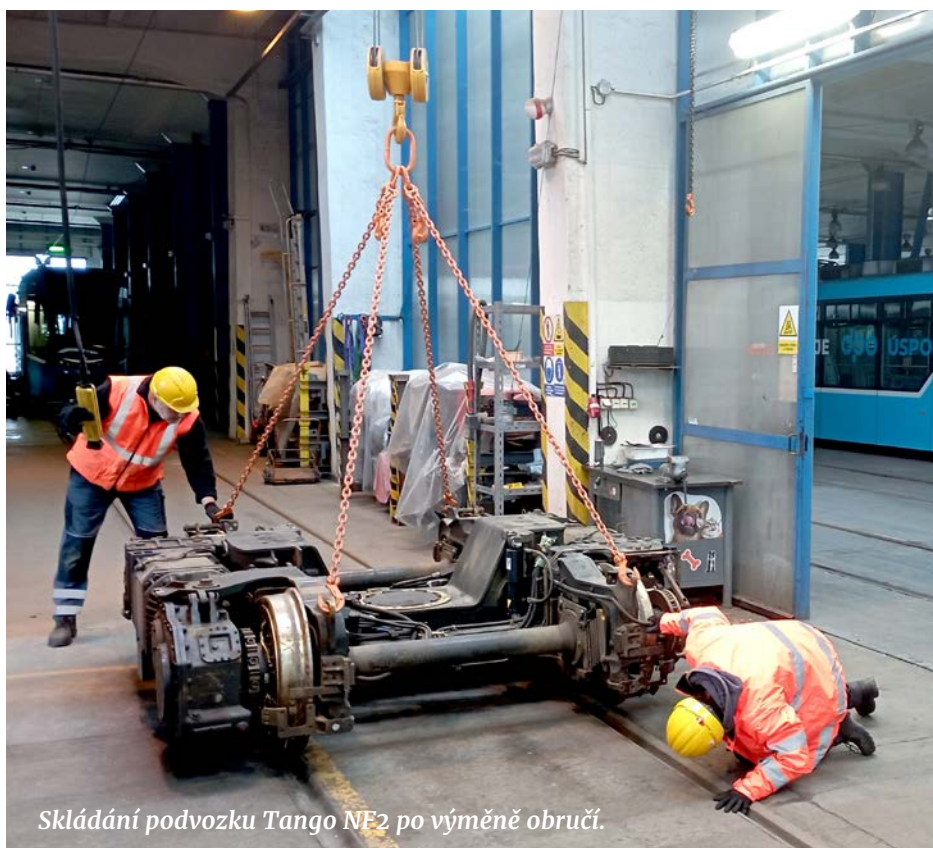
Zatímco dříve jsme museli použít nákladní jeřáb, což bylo nepraktické a neekologické, dnes dokážeme pomocí šroubových zvedáků zvednout celou tramvaj, vyvázat podvozky a s pomocí nově pořízeného sloupového jeřábu o nosnosti 6 tun naložit kompletní podvozky na valník. Ten následně podvozky odváží k výměně obrouč. Zavedením sdíleného pracoviště jsme celý proces výměny obrouč výrazně urychlili a zkrátili. Abychom do budoucna nemuseli podvozky odvážet, plánujeme pořízení speciálního zařízení, kterým budeme realizovat výměnu přímo na vozovkách.

Méně oprav, havárií a vynaložených peněz

Přechod na proaktivní údržbu minimalizuje riziko havárií způsobených vadami kol (zvyšuje se bezpečnost), snižuje počet mimořádných oprav a prodlužuje životnost kol, méně neplánovaných odstávek znamená vyšší spolehlivost spojů, a tedy plynulejší provoz, a v neposlední řadě má efektivnější využití materiálů a snížení odpadu ekologický přínos. Jinými slovy, proaktivní údržba přináší výhody nám i cestujícím.

Stále hledáme nové možnosti, jak údržbu tramvajových kol ještě více zefektivnit. V budoucnu počítáme například s rozšířením senzorových systémů a větším zapojením umělé inteligence pro ještě přesnější predikce opotřebenění.

Radek Koráb



Skládání podvozku Tango NF2 po výměně obrouč.

našich tramvajových vozovkách máme nainstalovanou technologii pro průběžné měření parametrů kol všech vozidel, která se vracejí ze svých kurzů.

V rámci prediktivní analýzy diagnostikujeme vady na jednotlivých

I kola na tramvajích se musí měnit

Stejně jako musíme vyměňovat pneumatiky na svých autech, musíme při limitním opotřebenění měnit také kola na tramvajích. Většinou tuto službu zajišťujeme poddodavately, zejména u kol monoblokových. U nových moderních

TYRKYSOVÁ SBÍRKA OPĚT UKÁZALA, ŽE MÁME SRDCE NA SPRÁVNÉM MÍSTĚ

Tyrkysová sbírka znovu pomohla tam, kde je to nejvíce potřeba. Díky štedrosti cestujících a zapojení zaměstnanců a partnerů DPO se podařilo vybrat celkem 164 tisíc korun na dobročinné projekty.

Hlavním podpořeným subjektem sedmého ročníku se stal Mobilní hospic Ondrášek, jenž pečuje o nevléčitelně nemocné, kteří si přejí strávit své poslední dny v kruhu rodiny. Částka sto tisíc korun bude využita na podporu odlehčovací zdravotní služby pro rodiny s nevléčitelně nemocnými dětmi.

Druhou oblastí pomoci byla podpora dětí s poruchou autistického spektra. Celkem 64 tisíc korun bylo rozděleno mezi čtyři organizace:

- › Světlo rodin – Lepší svět pro děti s autismem a vzácným onemocněním
- › ABC – Stanový tábor pro děti s autismem
- › Svépomocná společnost Mlýnek, z. s. – Rekondičně ozdravný pobyt pro nemocné duše



64 tisíc korun z celkových 164 tisíc si převzali zástupci čtyř organizací.

- › AlFi – Příměstský tábor pro děti s autismem

Sbírka odstartovala v prvním prosincovém týdnu 2024, kdy dobrovolníci s kasičkami oslovovali cestující ve vozech MHD za doprovodu asistentů přepravy. K výsledné částce významně přispěli

také naši zaměstnanci, kteří se zapojili prostřednictvím charitativního bazárku a prodeje tradičních laskomin.

Více informací o všech podpořených projektech najdou zájemci na webu www.tyrkysovasbirka.cz.

Tereza Šnoblová

Nominujte na cenu KŘIŠŤÁLOVÝ PANTOGRAF 2025

Máte mezi sebou kolegy,
jejichž příběh zaslouží ocenit?

Návrhy posílejte
na e-mail: pantograf@dpo.cz
do 14. března 2025.

ZMĚNA V PORUBĚ



Od ledna se mohou zaměstnanci v areálu Tramvaje Poruba obracet na novou specialistku personální péče. Veronika Klosíková si do DPO přinesla desetiletou zkušenost práce s lidmi, z toho poslední tři roky na pozici personalistky.

ZÁSADNÍ ZMĚNA PRO SENIORY. „NULOVÝ“ KUPÓN TEĎ POHODLNĚ PRODLOUŽÍ PŘÍMO VE VOZE

Koncem roku jsme veřejnosti představili novinku pro seniory nad 65 let, kteří v ostravské MHD jezdí bezplatně. Prodloužit svůj tzv. „nulový“ roční kupón na čipové kartě ODISka nyní mohou pohodlně dvěma kliknutími na validátoru přímo ve voze, nemusejí už navštívit naši prodejnu.

Pro prodloužení kupónu stačí stisknout na validátoru ve voze tlačítko „Kupóny“, vybrat „nulový kupón“ a přiložit kartu. A to je vše. V každém voze DPO je několik validátorů. Doposud šlo kupón prodloužit na přepážce v zákaznickém centru, v jízdenkomatech nebo e-shopu DPO.

„S úctou a respektem k našim seniorům se snažíme neustále zlepšovat služby, které jim usnadní život. Prodloužení nulového kupónu přímo ve voze je krok, který jim ušetří čas i cestu na prodejnu. Chceme, aby si mohli užívat cestování našimi spoji

pohodlně a bez starostí. V DPO věříme, že moderní technologie by měly sloužit lidem a přinášet jednoduchá, praktická a dostupná řešení,“ uvádí generální ředitel DPO Daniel Morys.

„Jsem rád, že Dopravní podnik Ostrava přichází s další inovací, která usnadní život našim cestujícím. Možnost prodloužit nulový kupón přímo ve voze je ukázkou, jak moderní technologie mohou zpříjemnit každodenní cestování po našem městě. Ostrava dlouhodobě podporuje dostupnou, pohodlnou a přívětivou veřejnou dopravu



pro všechny generace,“ říká náměstek primátora pro dopravu Břetislav Riger.

Tereza Šnobllová

DVAKRÁT NEJHEZČÍ

Naše vánočka bodovala v anketách o nejhezčí vánoční tramvaj. Ve dvou ze tří anket jsme obsadili první příčku. Hlasy fanoušků nás dostaly na první místo v případě ankety portálu Zdopravy.cz. Nadpoloviční většinou se držíme jako první také v anketě CNN Prima NEWS. Na čtvrtém místě jsme se pak umístili v rámci ankety webu MHD86. I vám moc děkujeme za hlasy a podporu!

Tereza Šnobllová



ZAZÁŘILI JSME V MÉDIÍCH

Rok 2024 byl nás úspěšný nejen v oblasti modernizace a rozvoje služeb, ale také z pohledu mediálního zájmu. Naše aktivity a inovace byly často diskutovanými tématy a v médiích jsme se objevovali v pozitivním světle.

Největší pozornost médií vzbudilo téma celkového pokrytí vozidel kamerovými systémy. Tento krok posilující bezpečnost cestujících i řidičů byl jedním z nejúspěšnějších komunikovaných projektů DPO. Pozitivní

mediální ohlas jsme zaznamenali také v souvislosti se zajištěním dopravy během hokejového šampionátu, kdy jsme pomohli tisícům fanoušků pohodlně se dostat na zápasy i zpět domů.

Významnými komunikačními tématy loňského roku byly i oslavy 130 let městské hromadné dopravy v Ostravě, které připomněly bohatou historii i moderní směřování DPO. Tradiční vánoční tramvaj se opět stala symbolem sváteční atmosféry ve městě a těšila cestující všech generací. Velkou pozornost upoutal i projekt Kouzelné místo, který přinesl maminkám s malými dětmi pohodlnější a příjemnější cestování v našich vozech.

Tereza Šnobllová

VÝŠLAPY DO BESKYD 2025



Od dubna do října vyrazí speciální autobus pro vás,
vaše blízké i čtyřnohé mazlíčky. Objevte společně horské stezky
a užijte si přírodu. Přidejte se k nám!

26. 4.

Lysá hora od Bezruče

(Středně náročná trasa - 13 km)

31. 5.

Ondřejník - Skalka

(Lehká trasa - 14 km)

21. 6.

Gruň - Bílý kříž

(Velmi lehká trasa - 14 km)

26. 7.

Lysá hora z Visalají

(Středně náročná trasa - 15 km)

20. 8.

Velký Javorník

(Lehká trasa - 12 km)

27. 9.

Radhošť - Čertův mlýn

(Náročná trasa - 20 km)

18. 10.

Lysá hora od Šance

(Středně náročná trasa - 15 km)

Naskenuj



AJŤÁK SE STYLEM POP ART

V Dépéočku budete nově nacházet ilustrované vtipy odehrávající se v našich vozidlech a na zastávkách. V loňském roce u příležitosti 130. výročí MHD v Ostravě je knižně vydal odbor marketingu v limitované edici s názvem *Sranda v kapse*. Autorem ilustrací je Marek Jurnost (MJ) z oddělení provoz IT systémů.



Marek Jurnost s knihou o humoru v MHD.

Marku, jak útlá knížečka úsměvných situací v MHD vznikla?

MJ: S nápadem přišel náš generální ředitel Daniel Morys, který už léta vtipy o/z MHD sbírá. Oslovil mě, zda bych k nim nakreslil obrázky. Byla to pro mě skvělá výzva a příležitost vyzkoušet si zase něco nového. Nejdřív proběhl výběr toho, co bude do knížky zařazeno, a pak už jsem dostal „volnou ruku“. Zbytek obstarali kolegové z odboru marketingu, za což všem moc děkuju.

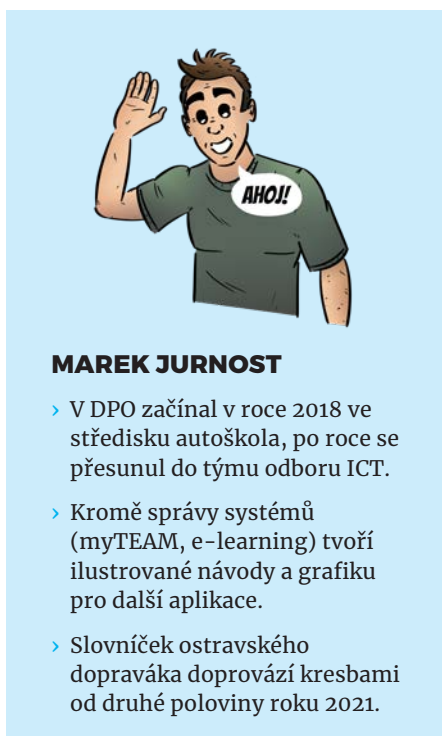
Kreslíš nejen pro DPO, ale třeba v Original gallery na internetu lze najít (a koupit) tvé olejomalby. Jak ses k malování vlastně dostal a jakému žánru se věnuješ?

MJ: K umění jsem tíhnul odmala a nějaké vlohy jsem asi zdědil po dědečcích z obou stran, oba malovali obrazy. Začínal jsem perokresbou, malováním uhlem, ale i třeba pomáháním spolužákům v technickém kreslení (*smích*). Teď maluju hlavně akrylem a olejem. Miluju velkoformátová plátna. Nějakou dobu jsem hledal svůj styl, oslovil mě hlavně pop art a figurální malba. Maluju především tváře a ženské postavy, ale rád zkouším i jiná témata. Věnuji se také digitální grafice a gamedesignu (navrhování počítačových her).

Tvé kresby doprovázejí Dépéočko už několik let ve Slovníčku ostravského dopraváka: jak náročné je takový barevný obrázek vytvořit?

MJ: Zatímco své první obrázky jsem kreslil tužkou ručně na papír, pak obtahoval

černým fixem a skenoval je, teď kreslím na grafickém tabletu. Nejdřív si načrtnu něco jako „základní linky“ tužkou, přidávám další vrstvy, obtahuju a nakonec



MAREK JURNOST

- › V DPO začínal v roce 2018 ve středisku autoškola, po roce se přesunul do týmu odboru ICT.
- › Kromě správy systémů (myTEAM, e-learning) tvoří ilustrované návody a grafiku pro další aplikace.
- › Slovníček ostravského dopraváka doprovází kresbami od druhé poloviny roku 2021.

vybarvuje. Obrázek se nakonec skládá třeba i z 30 vrstev. Jeden mi zabere v průměru asi pět hodin.

Není tajemstvím, že už druhým rokem pracuješ na své autorské knížce. O čem bude?

MJ: Je to komiks s názvem *Locus: Stínohra*. Nazval bych ho dobrodružně-kriminálním cestopisem. Odehrává se hlavně na Blízkém východě a ve Střední Asii, i když hlavní hrdina pochází z Ostravy, kde příběh také začíná. Ztratil se mu nejlepší přítel z dětství a on se ho vydává hledat do divoké přírody. Vydání knihy o 105 stranách připravuji ve spolupráci s nakladatelstvím Pointa.

Má tvůj příběh i nějaké autobiografické rysy?

MJ: Spíše do něj promítám svůj sen, který jsem před časem chtěl uskutečnit s jedním kamarádem. Plánovali jsme, že se spolu vydáme na Mongol Rally, která se každoročně jezdí starými auty z Londýna napříč Evropou až k bajkalskému jezeru. Ale zůstalo jen u přání, protože kamarád si založil rodinu a dvou a půl měsíční dobrodružství už nějak nepřipadalo v úvahu. Takže ho zatím realizuju aspoň „na papíře“. Ale sen stále trvá a jednou si ho splním (*smích*).

Kdy se knížka objeví na trhu?

MJ: Věřím, že se jí čtenáři dočkají letos pod vánoční stromček. Zatím připravuju crowdfundingovou kampaň *#locusstinohra* na objednávky knihy v předprodeji. Kampaň spustíme 3. března. Po úspěšném ukončení kampaně bude trvat zhruba půl roku, než projde kniha finálním knihařským zpracováním a tiskem.

Ludmila Kadrnková

ZPRÁVY Z FACEBOOKU

Dagmar Lacinová: Ta je krásná... 🍷
(vánoční tramvaj)

Andrea Hývnarova: Ta je překrásná. 😍
Už se těším až se pojedou tuhle hezkou tramvají. (vánoční tramvaj)

Iveta Stanovská: Ta je nádherná, moc se Vám tento rok povedla a snad se nám se synem podaří se v ní projet ❤️❤️❤️
(vánoční tramvaj)

Lukáš Lhota: Páni, naprostá nádhera, kéž

bych jednou měl šanci se takovou tramvají taky projet, bohužel žiju v Karvině 😞😞
(vánoční tramvaj)

Soňa Illíková: Krásné Vánoce a poděkování všem řidičům MHD v Ostravě za bezpečnou a nelehkou jízdu. (vánoční video)

Tomáš Procházka: Krásné video a přání, kéž bychom si všichni z toho vzali alespoň trochu, hned by naše MHD byla zase o krok úžasnější. (vánoční video)

Jaroslav Verzich: Všem řidičům autobusu, trolejbusu či tramvají z DPO, všem z provozu přeji krásné svátky a v příštím roce beze stresu na silnicích a kolejích, i díky našlapaným jízdním řádům.... šťastné kilometry bez nehod (vánoční video)

Son Ka: Hezké video, mám slzy v očích. Kouzlo je v těch maličkostech, které dokážeme nezištně udělat pro druhého. ❤️🍷 (vánoční video)

POCHVALY A PODĚKOVÁNÍ

Doprava autobusy Hranečnick

- > Alice Alena Andersová Jeřábková, řidička: za vykázaní podnapilého a agresivního cestujícího z vozidla.
- > Marcela Ďuricová, řidička: za plynulou jízdu.
- > Vitalii Chaplyhin, řidič: za nalezení a vrácení mobilního telefonu.
- > Zdeněk Surý, řidič: za nalezení ztracené peněženky.

Doprava trolejbusy

- > Roman Mrázek, řidič: za dodržování

příjezdů podle jízdního řádu.

- > Viktor Debnár, řidič: za vyčkání na dobíhajícího cestujícího.

Doprava tramvaje Poruba

- > Tomáš Matera, řidič: za klidnou jízdu, profesionalitu a ohleduplnost vůči cestujícím.
- > Jan Havlíček, řidič: za vyčkání a umožnění přestupu cestujících z příjíždějící linky.
- > Kristýna Domesová, řidička: za profesionalitu.

- > Radim Jelínek, řidič: za lidský přístup k přepravované veřejnosti.

- > Jana Děcká, řidička: za vyloučení zapáchajícího cestujícího z vozidla.

Doprava tramvaje Moravská Ostrava

- > Milan Smolár, řidič: za vyčkání na cestující.
- > Jiří Práger, řidič: za pomoc s nalezením ztracené tašky.



FÓRY O MHDěčku

V této rubrice budete nacházet ilustrovaný situační humor z našich vozidel a zastávek. Vybrané vtipy v roce 2024 knižně vydal odbor marketing v limitované edici, jež není určena k prodeji. Chceme vám je proto zprostředkovat alespoň touto formou a doufáme, že vás pobaví a zlepší vám náladu.

Redakce

„Jsem ukázněný řidič, nikdy nikoho nepředjíždím!“

„A co máte za vůz?“

„Tramvaj.“



óóó

Nakupujte

na cool.cz



79 Kč

MULTIFUNKČNÍ ŠÁTEK S MOTIVY TRAKCÍ

Ochrání před sluníčkem i lehkým větrem. Lze jej totiž nosit jako čelenku, kuklu, šál, ale i jako gumičku do vlasů.

cool.cz

Pán si v tramvaji stěžuje
sousedovi: „Ta dnešní mládež je
ale nevychovaná.“
„Proč, vždyť Vás pustili
sednout?“

	SORTA ZIMNÍCH JABLEK	VZOREC KYSELINY MRAVENČÍ		A SICE	ECO VY INICIALY	DRAVÝ PTÁK		PANÍ (ANGL. ZKR.)	LATINSKÁ DVOJHLÁSKA	PODOBY	OPAK PRAVÉ	ANGLICKÝ NEURČITÝ ČLEN	ZDE
								PATLAT					
								FRANCOUZSKÝ PŘÍJEM					
								ČERVENÁ KARTA (ZKR.)					
POMUCKA AMÁDO, ANJIN, DEKORT, ESKADRONA, HORVÁTH, OTOK, ROMA	CITO-SLOVCE UDÍVU	KOTRMELEC	FRANCOUZSKÁ REKA	INIC. HERCE VOJTKA	1. DÍL TAJENKY POZVÁNÍ KE VSTUPU		ZKRATKA NAŠÍ BY-VALE MĚNY NORSKÉ SÍDLO		ZNAČKA ABVOULTU ROSOLOVITÁ HMOTA			PROSTOR ZA SINI	ZNAČKA ELEKTRO- NIKY
TYP HARMONIKY						365 DNI KRÁLIK Z KLO-BOUKU		DAREBÁK VELKÝ LICHOKO-PYTNÍK					
BYVALÝ ČESKÝ FOTBALISTA						ŽAL ZARÍZENÍ K PŘENOSU HLASU		ANGL. KLÍČ NĚMECKÝ ČLEN URČITÝ			CHEM. ZN. STRIBRA SEVRÍT		
	CHEM. ZN. TERBIA DRŽADLA HRNKŮ		SOLMIZAČNÍ SLABIKA DŘINA			KUBÁNSKÁ REKA ŘEZACÍ NÁSTROJ		PRACOVISTE HAVIŘE ČÁST SLOVA DRAK ÚŘEDNÍ SPISY		LATINSKÝ KOST ČÁST VELKÉ BRITANIE			TAHLE
UNIVERZITA OBRANY (ZKR.)			ZÁPOR ODVAR Z LÉČIVÝCH BYLIN			KNIŽNÍ SPOJKA DISTRIBU- TOR TISKU (ZKR.)				SPOJIT POMOČÍ HŘEBÍKŮ ZNÁMKOVÝ PŘETISK			
NEMAJETNÁ					POLOVINA BRAZILSKÝ LITERAT		NĚMECKÝ JAKO CHVATNĚ PIT		ČISTICI PŘÍPRAVEK NA OČNA SLEČNA (ZKR.)				
2. DÍL TAJENKY								3. DÍL TAJENKY AKKADSKÝ BŮH NEBES					!
	VELIKOST (ZKR.)	NĚKAM (BÁSNICKY) KÓD LESOTHA				KOPANÁ OBJEVITEL SNĚTI SLEZINNÉ				INIC. HERCE MATONOHY PTAČÍ HLÁSEK		STROP (NÁREČNĚ)	RÝNSKÝ ČLUN
NADÁNÍ						OMAMNÁ DROGA RODINNÝ DŮM (ZKR.)			ŠPATNĚ POČASÍ UKAZOVACÍ ZÁJEMNO				
BOJOVÁ SESTAVA NĚKOLIKA SETNIN							OCHRANNÁ VRSTVA NA POVRCHU ORGANISMU						
BIBLICKÁ POSTAVA			ODCHYCENÍ				SOUHLAS			POLSKÉ SÍDLO			

JUBILEA

Jméno a příjmení	výročí	datum výročí	útvár
Karin Motyčková	25	01.01.2025	TDC
Martin Kostelník	25	24.01.2025	EPK
Miroslav Wöhl	25	27.01.2025	TTR
Roman Pokorný	25	01.02.2025	DTR
Jiří Punda	25	10.02.2025	DAH
Miroslav Kopačka	30	23.01.2025	DTP
Pavel Večerka	30	26.01.2025	DTO
Petr Bystrůň	30	01.02.2025	TVS
Peter Stanovský	30	27.02.2025	DTO
Marie Harakálová	35	22.01.2025	PMU
Ivana Kafková	40	01.01.2025	ECO
Dagmar Trantinová	40	01.02.2025	DTO

PRO ZASMÁNÍ / K ZAMYŠLENÍ

na co se zaměříme...

...to poroste



Vydává Dopravní podnik Ostrava a.s.
Poděbradova 494/2, 702 00 Ostrava
email: zpravodaj@dpo.cz
www.dpo.cz

Sazba a tisk: ZEMAN ART s.r.o.

Redakční rada
Ludmila Kadrnková – šéfredaktor
Miroslav Albrecht, Tereza Šnoblová,
Petr Tomala, Aleš Hladký,
Martina Vybíralová, Svatava Hueberová

Neprošlo odbornou jazykovou úpravou.

Magazín Dopravního podniku Ostrava
Dépéčko