

Dépeočko



David
MLČÁK

Jak náročná je tvorba organizace dopravy při probíhajících stavbách ve městě?

Jak zvládnout to, aby výluka měla co nejmenší dopad na cestující i práci řidičů?

str. 6–7

Výluky

a stavby

pod drobnohledem

OSTRAVA!!!



Díky, že tu jste

Milí kolegové a kolegyně,

i tentokrát je vydání našeho magazínu *Dépéočko* hlavně o lidech – protože právě oni tvoří naši firmu, náš příběh i naši budoucnost.

Velmi mě potěšilo, že jsme mohli předat Křišťálový pantograf panu Jiřímu Boháčkovi, člověku, který dopravnímu podniku zasvětil kus svého života a jehož laskavý vztah k historii MHD nám připomíná, odkud jdeme a kam směřujeme.

Stejně srdečná byla i naše tradiční akce „Na pivo s generálem“. Děkuji všem, kteří přišli. Atmosféra byla úžasná a zájem obrovský, proto příští rok kapacitu navýšíme. Takové chvíle posilují naši firemní kulturu, která není o pravidlech, ale o našich vřelých vztazích a spolupráci.

Chceme zvyšovat kvalitu kultury nejen uvnitř naší firmy, ale i v našich vozech. Proto využíváme změny zákona a zpřísníme postihy za jízdu bez jízdenky. Věřím, že je to krok správným směrem.

A držíme si palce a jsme v očekávání, jak dopadnou tendry na nové velkokapacitní tramvaje a trolejbusy, které dají našemu městu další tyrkysový náboj.

Díky, že tu jste.

Váš Daniel Morys

- 3 Nadčasová fasáda korunuje dílo
Dokončení nového Vzdělávacího centra
- 4 **KŘIŠŤÁLOVÝ PANTOGRAF 2025:**
Příběhy, které zaujaly

Když se koníček stane zaměstnáním...
Rozhovor s vítězem zaměstnaneckého hlasování Jiřím Plachkým
- 6 **TÉMA:** Jak probíhá příprava výluky a co všechno jí předchází?
Rozhovor s Davidem Mlčákem
- 8 Čeká nás letní maraton dopravních omezení
- 9 Jak budeme jezdit během prázdnin?

Výluky ve žlutém: jednotné značení zjednoduší orientaci
- 10 **PROJEKT:** Proměna náměstí Republiky v moderní dopravní uzel začne v červenci
- 11 Od vizí k realitě: odborníci diskutovali o dostavbě tramvajové tratě do Poruby
- 12 **HISTORIE:** Ostravským „žehličkám“ je sedmdesát
- 13 **AKCE PRO VEŘEJNOST:** Muzejní dlouhá noc v Martinově

Dětský den s DPO ocenili ti nejdůležitější
- 14 **PRŮZKUM:** Jak to vidí cestující? Jsou s námi spokojeni
- 15 Číslo měsíce
- 16 Mobil místo papírů

Testujeme pracovní obuv
- 17 **INFORMUJEME:** Týdenní akce asistentů přepravy

Odbaveno! Sčítače jsou na svém místě
- 19 Ostrava je tyrkysová. Alespoň v dopravě
Generální ředitel Daniel Morys hostem pořadu Městověda

Chaluš z Baníku jako asistent přepravy
- 20 **SPORTUJEME:** Fotbalový turnaj vstoupil do nové dekády

Bronzový triumf házenkářek
- 21 **AKCE PRO ZAMĚSTNANCE:** Ostřílené bojovnice i nováčci u pádel dračích lodí

S generálem na pivo
- 22 Zprávy z facebooku

Pochvaly a poděkování
Fóry o MHDěčku
- 24 Křížovka

Jubilea

Uvnitř magazínu najdete plakát s tramvají T1. Vozy zvané „žehličky“ se v Ostravě poprvé objevily před sedmdesáti lety.



Akce pro veřejnost



Pohled na novou fasádu objektu Vzdělávacího centra v prvních okamžicích po odstranění lešení (detail vlnkového vzoru fasády ve výřezu).

NADČASOVÁ FASÁDA KORUNUJE DÍLO

Po úspěšném dokončení fasády a kolaudaci máme hotovo. Finální stěhování našich zaměstnanců do nového Vzdělávacího centra proběhne v první polovině července.

Nejen rozmary počasí

Mohlo by se zdát, že všechno běželo jako „po másle“, ale ani závěr této stavby nebyl jednoduchý. Do dokončení v dřívějším termínu nám stále promlouvaly velice deštivé dny v květnu i v červnu. Po nasycení vodou nebylo možné nanášet další vrstvy fasádní omítky – vrstev je celkem sedm. Až finální nátěr Lotusan zajišťuje vodoodpudivost celé fasády a ochrání ji před dalšími povětrnostními vlivy i usazováním prachu a nečistot. Nakonec se ale vše povedlo a můžeme se pyšnit fasádou, která nemá v rámci České republiky obdoby. Právě fasáda byla na začátku realizace stavby předmětem změny v projektu a klasický kontaktní

zateplovací systém s finální povrchovou úpravou formou speciální omítkové směsi nahradil původně plánované panely z cetris desek.

Dalším úskalím bylo získání kolaudačního rozhodnutí. Po souhlasných stanoviscích Hasičského záchranného sboru MSK, hygieny, Drážního úřadu a Státní energetické inspekce se nám situace zkomplikovala u odboru životního prostředí města Ostravy, který si vyžádal dodatečnou změnu stavby. Nakonec se nám vše podařilo. Nyní už jen zbývá nové prostory finálně vybavit nábytkem.

V „novém“ je celý areál

Přípravné pracoviště řidičů se tak dočkalo modernizace po šedesáti letech.

Kompletní rekonstrukce trvající jeden a půl roku se dotkla celé trolejbusové vozovny, ale především budovy Vzdělávacího centra. Řidičům centrum nabídne například novou zdržovnu, výpravnu nebo jídelnu. Areál má nové chodníky, komunikace a parkovací stání.

Na závěr se musím přiznat, že za dobu mého působení v dopravním podniku to byl jeden s nejnáročnějších projektů, na kterých jsem se podílel. Z mého pohledu byla nejkomplicovanější částí stavby realizace zpevněných betonových ploch a inženýrských sítí (vodovod, kanalizace, kabelové kanály apod.), které se nacházely pod nimi. Práce probíhaly při zachování trolejbusového provozu! Po dokončení této stavby věřím, že v rámci DPO nás už žádná stavba nemůže překvapit 😊. Ještě jednou bych rád poděkoval všem, kteří se na náročném projektu podíleli.

Petr Holuša

PŘÍBĚHY, KTERÉ ZAUJALY

„Náš dopravní podnik je tak dobrý, jak dobří jsou lidé, kteří v něm pracují. A že máme lidi opravdu skvělé, o tom svědčí také dnešní setkání“ – těmito slovy zahájil generální ředitel Daniel Morys předávání ceny Křišťálový pantograf 2025 v ostravském Klubu Atlantik 3. června. Sešli se na něm všichni zaměstnanci, kteří byli na letošní ocenění nominováni. I když ne všichni si mohli odnést cenu nejvyšší, výhrou bylo už jen to, že jejich příběh zaujal a byl poslán do hlasování.

V pořadí už osmý Křišťálový pantograf si z rukou generálního ředitele převzal Jiří Boháček. Rozhovor s naším „dvorním“ historikem jsme zveřejnili v Dépéočku 4/2024, připomenout si ho stále můžete na stránkách www.dpo.cz v sekci O nás (Dépéočko). Nejvíce hlasů zaměstnanců získal Jiří Plachký, elektromechanik z údržby trolejbusů. Vedení společnosti ocenilo oba nominované týmy: úspěšné „obchodnice“ z oddělení prodej reklamy

i asistenty přepravy a revizory z oddělení přepravní kontrola.

Jak v úvodu poznamenal generální ředitel Daniel Morys, tradice ceny Křišťálový pantograf spoluutváří naši firemní kulturu. Těšíme se, že i letošní rok bude bohatý na vaše příběhy, které si zaslouží, aby se o nich dozvěděli všichni ostatní, a které se v roce 2026 ocitnou mezi návrhy na výroční cenu.

Ludmila Kadrnková



Cena je vyrobena z železnobrodského skla.



Jiří Boháček a generální ředitel Daniel Morys.



Jiří Plachký, vítěz zaměstnaneckého hlasování.



Tým prodeje reklamy: Adriana Kováčová (vlevo), Jaroslava Kolencová.



Za tým z oddělení přepravní kontrola ocenění přebírá Jan Mecner.

KDYŽ SE KONÍČEK STANE ZAMĚSTNÁNÍM...

Na nejvyšší příčku ceny Křišťálový pantograf v kategorii anketa zaměstnanců vaše hlasy letos vynesly Jiřího Plachkého (JP), elektromechanika ze střediska údržba trolejbusy. „Chtěl bych poděkovat všem kolegům a kolegyním, kteří mi dali svůj hlas, moc si toho vážím,“ říká na úvod rozhovoru novopečený nositel prestižního ocenění.

Na cenu Křišťálový pantograf 2025 jste byl nominován za svou práci s uční a studenty. Jak dlouho se jim už věnujete?

JP: Začalo to před několika lety, kdy snaha vedení DPO vychovat si vlastní „dorost“ vyústila v přípravu maturitního studijního oboru na ostravské Střední škole technické a dopravní. Spolupracoval jsem na vytváření osnov, na tom, co by studenti měli po stránce teoretické znát a s čím se pak u nás mohou setkat.

Obor bude mít příští rok první absolventy, kteří k nám chodí na povinnou praxi. Kolik učňů či studentů Vám ročně „projde rukama“?

JP: V průměru jich je tak patnáct až dvacet. Mám je na starosti spolu s kolegou Radimem Chmelovským. Pod naším dozorem si mohou vyzkoušet, co se ve škole naučili, podílet se na konkrétní opravě. Kromě toho jednou ročně, na podzim, jezdíme s naším trolejbusem přímo do školy, kde novým žákům i vyšším ročníkům představujeme, jak trolejbus funguje a co je na jeho provozu specifického či zajímavého.



Jiří Plachký: sen o tramvajáckovi nahradila práce (a koníček) elektromechanika trolejbusů.

Kromě toho v autoškolě učíte techniku nové řidiče trolejbusů. Co je těžší – pracovat s mládeží, nebo s dospělými?

čili to své know-how, aby i oni pak mohli svou práci vykázat dobře. Nemám rád, když si člověk své znalosti „slyší“ pro sebe a pak se tváří, že je nepostradatelný. Na druhou stranu to ale vyžaduje, abych se i já ve svém oboru neustále vzdělával.

Jako mechanik silnoproudých zařízení jste do DPO přišel v roce 2005. Proč jste si vybral dopravní podnik?

JP: Vlastně jsem si chtěl splnit dětský sen: řídit tramvaj. Když jsem ale po škole nastoupil, bylo mi teprve devatenáct. Poslali mě k výrobě trolejbusů, která tady tehdy fungovala, a říkali mi: vydrž dva roky, pak můžeš přejít jinam. Práce mě ale začala bavit a já jsem zůstal. Koníček se mi stal zaměstnáním 😊. Řidičák na MHD jsem si ale stejně udělal a občas vozím naše fanoušky historickými vozidly.

Máte i jiné záliby, než je práce spojená s DPO?

JP: Ve svém volnu se věnuji rekonstrukci rodinného domu a své dceři.



Mezi studenty během trolejbusové roadshow.



Oddělení výluk: (zleva) Patrik Kozel, David Mlčák a Martin Gluč.

„NAŠE ČINNOST JE OBLÍBENÝM TERČEM NADÁVEK. ALE NA KONCI VIDÍME OPRAVENÉ SILNICE A MOSTY“

Bez jejich práce by se řidiči MHD občas ztratili v chaosu dopravních omezení. Musí vědět téměř o každé stavbě a překážkách v silniční či drážní síti v Ostravě a při organizování dopravy pružně reagovat na změny, které během stavební sezóny nastanou. Na jedné straně předvídatost a pečlivé plánování, na té druhé rychlost a přizpůsobení se tomu, co se v dané chvíli ve městě děje. Řeč je o oddělení výluk, které v DPO vede David Mlčák (DM).

Při realizaci konkrétní stavby musíte vymyslet, jak budou naši řidiči jezdit. Co ale přípravě samotné výluky předchází?

DM: V případě dlouhodobě plánovaných staveb funguje koordinační skupina pod hlavičkou Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, která se schází několikrát do roka. V ní jsme seznamování s velkými stavbami hlavních investorů. I když by to byl pro koordinaci staveb ideální stav, silniční síť ve městě i v okolí nemá pouze jednoho vlastníka. Máme tady „státní“ cesty ve správě Ředitelství silnic a dálnic, krajské silnice ve správě Správy silnic MSK, komunikace ve správě města Ostravy, a ještě do toho vstupují samotné městské obvody. Každý z investorů se snaží uhájit své priority, a protože naše „zájmové území“ zahrnuje celou Ostravu i lokality mimo ni, musíme reagovat na všechny stavby. V této skupině jde jen o prvotní

seznámení s plánovanými projekty. Zhruba před třemi lety jsme si založili vlastní skupinu, v níž jsou už konkrétní „hráči“, lidé, kteří stavbu organizují a disponují předběžnými termíny, od nichž se můžeme odrazit. Tady už začínáme nabírat konkrétní představy o samotných stavbách. Naším cílem je koordinovat je tak, aby byly časově zvládnutelné, měly co nejmenší dopad na cestující a zároveň byly pochopitelné pro naše řidiče.

To vypadá docela jednoduše...

DM: Jen na první pohled. Tvorba organizace dopravy při jakémkoliv omezení vlivem stavební činnosti je časově velmi náročná. Jde o celý řetězec činností různých oddělení a provozů, od informace „o co jde“ až po samotné výstupy ve formě vozových jízdních řádů, ale také výstupy pro oddělení centrální plánování, pro tvorbu dat do vozidel, pro marketing i pro kolegy

z provozu údržba příslušenství dopravní cesty. Takže o jednoduchosti nemůže být řeč. Navíc abychom mohli zpracovávat jakékoliv stavební omezení provozu, musíme znát konkrétní den zahájení a ukončení stavby, což mnohdy víme až na poslední chvíli. Z časového hlediska jsme de facto mezi mlýnskými kameny. A teď mi řekněte, který investor či zhotovitel stavby vám tři měsíce dopředu sdělí, kdy přesně zahájí stavbu? Žádný.

Co tedy následuje?

DM: Pokud máme v dostatečném předstihu informace přesné, veškeré činnosti do sebe zapadají tak, jak mají. V případě, že to tak není, což je u větší množiny staveb, přecházíme do roviny operativní, kdy se snažíme vytvářet podmínky pro ostatní v řetězci činností a následně se vše dopracovává. Tady ale logicky nastává velké riziko chybovosti ve výstupech, což nikdo nechce. Je třeba si uvědomit, že konstruktér jízdních řádů pracuje dnes a denně se stovkami dat, které jsou potřebné pro zvládnutí organizace dopravy. Nejhorší situace nastává, když se uprostřed tvorby výluky změní podmínky, nebo se ve výlukové trase objeví další uzávěra. Konstruktér pak může, obrazně řečeno, celou práci hodit do stoupy a začít znovu. Bohužel k tomu dochází často, takže pracovní atmosféra v hlavní sezóně je vždycky napjatá.

A hlavní sezóna je...?

DM: V minulosti začínala stavební sezóna v průběhu března a končila na přelomu října, listopadu. Vzhledem ke klimatickým podmínkám a časovým náročnostem staveb se období stavební činnosti posunulo natolik, že pokud to lze, začínají firmy pracovat již v lednu a končí v prosinci. Takže jsme se dostali do fáze, kdy stavební sezóna běží po celý rok. Samozřejmě, že největší nápor nastává cca od května do konce listopadu.

Vraťme se k výlukám. Termíny se mění i v průběhu stavby?

DM: V našich možnostech není stavba, kromě našich vlastních, „ukočirovat“ tak, aby jedna skončila a druhá začala. Samozřejmě se stává, že stavba se z klimatických, technických či jiných důvodů prodlužuje. Musíme na to ihned reagovat, výluky znovu překreslit, doplnit, opravit. Dopravní podnik není tak silný hráč, aby zastavil či odložil stavbu „protože se nám to zrovna nehodí“. Snažíme se termíny korigovat, ale stejně se jednoduše musíme přizpůsobit. Někdy i tím, že k nelibosti kolegů z dopravní cesty odsuneme plány našich vlastních staveb. A do toho nám třeba ještě „padají“ různé kulturní a sportovní aktivity městských obvodů, takže o humorné situace není nouze. Co už moc „humorné“ není, jsou výluky okamžité, tzn. výluky ze dne na den. Mimořádně těžká dopravní nehoda, překážka na dopravní cestě (tramvajové, či v trolejbusové dráze)... Když není oprava či obnovení provozu otázkou pouhých hodin, potřebují naši řidiči, výpravčí a dispečeri vědět, jak se bude v dalších dnech jezdit. Opět i tady nastupují konstruktéři výlukového oddělení, kteří musí mimořádný stav z hlediska dalšího provozu vyhodnotit a ihned zpracovat, bez ohledu na to, zda mají rozdělanou jinou práci.

V kolika lidech takové nárazové situace řešíte?

DM: Výlukové oddělení tvoří dva konstruktéři a já. Když jsou opravdu vypjaté situace a nakumulují se tolik omezení, že už není v naší moci je zvládnout, pomáhají nám konstruktéři z oddělení jízdních řádů, se kterými samozřejmě úzce spolupracujeme.

Jak seznamujete naše řidiče s tím, jak a kudy mají v rámci staveb vlastně jezdit?

DM: Jedním z výstupů je tzv. služební příkaz. Určuje lokalitu, termín omezení nebo změny, trasu po dobu odklonu či výluky, i podrobný popis činností jak pro řidiče, tak pro příslušné útvary. Víme, že písemné vyjádření pro člověka, který danou

lokalitu nezná úplně přesně, nestačí, proto vkládáme do příkazů mapky s nakreslenou trasou. Všichni, kdo se podílejí na zpracování jakékoliv výluky či odklonu, si dobře uvědomují, že cílový a jediný zástupce DPO, který přijde jako první do kontaktu s cestujícími, je právě řidič. Snažíme se tedy podávat mu informace co nejsrozumitelněji. V dnešní době, a letos zvláště, není výjimkou, že zejména řidiče autobusů čekají na cestě z bodu A do bodu B dvě i tři odklonové trasy.



Ing. David Mlčák

- > Absolvent Vysoké školy dopravní v Žilíně zahájil svou pracovní kariéru v DPO v září 1991 „seznamovacím kolečkem“ napříč celou firmou a poté jako traťový dispečer dopravního dispečinku.
- > Dosavadních 34 let jeho profesních zkušeností je spojeno s dopravou, kde prošel řadou pozic, včetně vedoucích funkcí.
- > Oddělení výluk vede od podzimu 2017.

Úplně sami v tom ale nejste?

DM: Celá činnost zajištění provozu v nestandardních stavech je jedna velká mozaika, která se skládá z mnoha kostiček, a když jedna kostička nefunguje, mozaika se rozpadne. Už jsem zmiňoval oddělení jízdních řádů, včetně datového specialisty, kterého oddělení výluk nemá, centrální plánování z hlediska řidičů, marketing z hlediska informování veřejnosti, údržbu příslušenství dopravní cesty – „zastávkáře“, kteří vkládají informace o výlukách na označnický zastávek a instalují přenosná zařízení. V neposlední řadě sem patří i technický úsek, který připravuje případná vozidla nad rámec běžné výpravy, a dopravní dispečink, který dozoruje, popřípadě zajišťuje samotný průběh výluky.

Výstup práce našeho oddělení je startovací pro ostatní útvary. Je pravda, že pokud se některá z kostek mozaiky dopustí chyby, která není včas odhalena, v tu ránu to ví celá Ostrava. A pak nestačí pouze zmáčknout „delete“ nebo opravit excelovskou tabulku, musíme s omluvou vysvětlovat, proč je to trochu jinak.

Jak fungují kontrolní mechanismy, aby k chybě nedošlo?

DM: Řadu věcí při tvorbě výluky našťestí automaticky hlídá program. Samozřejmě do všeho vstupuje lidský faktor, a tam už k chybě dojít může. Když například já nebo kolegové píšeme služební příkaz, nepustíme ho dál, aniž by si ho nepřečetl někdo jiný. Všude, kde je „ruční práce“, platí pravidlo minimálně čtyř očí. Přes všechna opatření ale není zaručena bezchybnost.

Pomáhá Vám ve Vaší práci, že zároveň máte řidičské oprávnění na autobus?

DM: Jezdíme všichni, jsme tady dva řidiči autobusu a jeden řidič tramvaje. Můžeme si tak vyzkoušet, zda model, který jsme navrhli, nebo model, který jsme na základě jiného zadání zpracovali, je funkční a dá se „ujet“. Je to pro nás velmi cenná zpětná vazba. Mapy.cz jsou fajn, ale reálný stav je obvykle jiný než fotka.

Kolik výluk ročně zpracováváte?

DM: Loni jsme připravili, když si odmyslím dlouhodobé výluky většinou zpracovávané kolegy z jízdních řádů, zhruba šedesát výluk provozu tramvají, autobusů i trolejbusů. Vydali jsme téměř 300 služebních příkazů. Mimořádné výluky ze dne na den raději vůbec nepočítám.

Jsou pojmy „výluka“ a „výlukář“ opravdu synonymem pro „nepříjemnosti“?

DM: Přes všechna úskalí toho, co děláme, přes všechna slova a gesta, která v souvislosti s výlukami padají, ať už to jsou nadávky, hádky nebo třískání do stolu, komentáře typu „proč tak a ne jinak, já bych to udělal lépe“ (samozřejmě bez zodpovědnosti za důsledky) a já nevím, co ještě, na konci zdánlivého chaosu je konkrétní výsledek: zrekonstruovaná silnice, opravený most, opravené zastávky... Samozřejmě, že tento výsledek je práce obrovského množství lidí, že jsme jen jedním z článků dlouhého řetězce činností, ale když pak vidíme novou cestu nebo novou zastávku, můžeme si říct: ano, zvládl jsem to. Mám rád práci, která má od počátku jasně viditelný cíl.

Ludmila Kadrnková



Jednokolejná trať na Výškovické ulici.

ČEKÁ NÁS LETNÍ MARATON DOPRAVNÍCH OMEZENÍ

Chtělo by se říct, že stavby, které byly zahájeny na jaře, jsou posledními stavbami a není už co „zavřít“. Chyba lávky. Stavební aktivity pokračují v nastaveném tempu letošního roku, a to průřezem přes všechny ostravské městské obvody.

Stavby „v běhu“

Realizují se rekonstrukce čtyř mostních objektů na ulici Rudné, rekonstruuje se křižovatka 17. listopadu × Dr. Slabihoudka v Porubě a tramvajová zastávka Fakultní nemocnice, realizuje se oprava kanalizace v Heřmanicích, probíhá rekonstrukce mostu Výškovická × Dolní v Zábřehu, opravuje se ulice Martinovská a staví se kruhový objezd v Rychvaldě.

Výluky na tramvajových tratích

Jelikož hlavním stavebním mottem letošních prázdnin je rekonstrukce náměstí Republiky, musíme před jejím zahájením realizovat opravy a činnosti,

které během výluky nelze provést. V období od 29. června do 10. července proběhne výluka tramvajového provozu na ulici 17. listopadu v Porubě. V jejím rámci bude firma STRABAG pracovat v křižovatce ulic 17. listopadu × Dr. Slabihoudka, vrchní stavba zrealizuje výměnu křížení u horní brány vozovny Poruba a výměnu kolejnic v křižovatkách 17. listopadu × Opavská a 17. listopadu × Vřesinská, zároveň bude navařovat oblouky v křižovatce ulic 17. listopadu × Vřesinská. Další tramvajová výluka následuje 12. a 13. července, kdy dojde k podbíjení kolejí na ulici Opavské s vyloučením tramvajové dopravy v úseku Nová Ves vodárna – Martinovská. Aby omezení tramvajové dopravy z kraje

prázdnin nebylo málo, v neděli 6. července dojde z důvodu instalace nosné konstrukce mostu Rudná × Místecká k výluce tramvají na ulici Místecké. V rámci tramvajové dopravy očekáváme ještě v průběhu prázdnin výluku na ulici Výškovické pro přehození směrů opravy mostů, a tím jednokolejně tratě.

Omezení pro autobusy

29. června bude zahájeno několik oprav či rekonstrukcí silnic s vlivem na provoz autobusové dopravy. V období od 29. června do 30. srpna bude probíhat rekonstrukce mostu na ulici Pod Bažantnicí v Bartovicích a zároveň rekonstrukce ulice Šenovské ve stejné oblasti. Ve stejném termínu bude rekonstruována ulice Vratimovská ve Václavovicích s dopadem na linku 28. V termínu od 29. června do 15. prosince bude kvůli výstavbě chodníku úplně uzavřena ulice Karla Svobody v Plesné.

Náměstí Republiky

Rekonstrukce bude zahájena 20. července, z důvodu převěšení trolejí, úplnou uzavěrou náměstí Republiky pro tramvajový provoz. Hlavní, dlouhodobá výluka začne o den později, (21. 7.). Tramvaje budou jezdit ve směru ulic Vítkovická – 28. října (krajský úřad), druhá větev dopravy povede z centra města přes Výstaviště na Hranečník, popř. k zastávce Nová Huť jižní brána. Ve vyloučeném úseku bude zavedena náhradní autobusová doprava, která pojedje po trase Don Bosco, ÚAN, Karolina a Elektra v pravidelném intervalu tři až pět minut. V nočních hodinách bude prodloužena až na Hlavní nádraží.

V průběhu července dojde ke změně etap, a tím ke změně linkového vedení, v souvislosti s další fází výstavby křižovatky 17. listopadu × Dr. Slabihoudka, a v srpnu se změní organizace provozu autobusových linek v souvislosti s další etapou rekonstrukce mostu Výškovická × Dolní.

Trolejbusy nepřijdou „zkrátka“

V srpnu (17. 8. – 24. 8.) bude omezena trolejbusová doprava kvůli opravě kruhového objezdu u ostravského magistrátu (Nová radnice).

David Mlčák

JAK BUDEME JEZDIT BĚHEM PRÁZDNNIN?

Léto se nezadržitelně blíží a s ním přicházejí tradiční sezónní změny v jízdních řádech městské hromadné dopravy. V letošním roce však cestující čeká, kromě obvyklého přechodu na prodloužené intervaly ve špičkách, i řada výluk a dílčích úprav na jednotlivých linkách.

O létě plném výluk blíže informujeme na předchozí straně 8. Na řadě míst bude docházet k rekonstrukcím silnic, mostů i kolejové infrastruktury, které si vyžádají operativní změny v trasování

některých linek a zavádění náhradních variant dopravy. Podrobné informace včas vyvěsíme na zastávkách a zveřejníme online. U většiny linek během letních prázdnin tradičně přecházíme na

prodloužené intervaly v dopravní špičce, což znamená méně spojů zejména v ranních a odpoledních hodinách.

Tento krok je již zavedenou prázdninovou praxí, kdy klesá počet cestujících především kvůli školním prázdninám. V rámci letního režimu zároveň nebudeme vypravovat linky, jejichž provoz je každoročně během prázdnin dočasně přerušen. Konkrétně se jedná o linky 6, 92 a 109.

Martin Sulowski

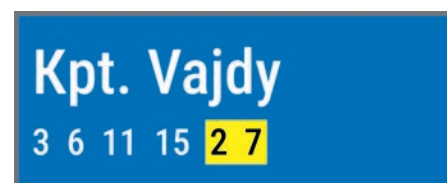
VÝLUKY VE ŽLUTÉM: JEDNOTNÉ ZNAČENÍ ZJEDNODUŠÍ ORIENTACI

Když dojde k výluce, cestující potřebují jediné – rychle pochopit, co se změnilo a jak se dostanou do cíle. Právě přehlednost a čitelnost informací jsou klíčové. Proto zavádíme nové, jednotné značení výluk napříč celým systémem.

Proč žlutá?

S nápadem odlišit linky, které během výluky nejedou po své běžné trase, přišel Dušan Konečný, vedoucí provozu údržba

příslušenství dopravní cesty. Linky jsou nyní zvýrazněny přímo na zastávkovém označnicku černým číslem ve žlutém poli. Tím je na první pohled zřejmé, že



se jedná o výlukovou trasu. „Původní návrh počítal s červenou barvou, ale navrhl jsem změnu na žlutou, protože ji cestující už znají z výlukových letáků. Cílem bylo, aby všechny výlukové prvky vizuálně ladily a cestující si je okamžitě spojili,“ říká Marek Vlček, UX/UI designér DPO.



Na zastávkách i online

Žlutá se tedy nově objevuje na zastávkovém označnicku (černá linka ve žlutém poli), na výlukových jízdních řádech (linky střídají bílou a žlutou pro lepší čitelnost), na výlukových letácích v označnicku, a také v online prostředí, kdy na webu a v aplikaci nahradila žlutá dosavadní oranžové zvýraznění. Jednotný vizuální jazyk zjednodušuje orientaci a přispívá k přívětivosti městské dopravy, a to i v náročnějších situacích, jako jsou výluky.



Výlukové letáky v označnicku.

Redakce

PROMĚNA NÁMĚSTÍ REPUBLIKY V MODERNÍ DOPRAVNÍ UZEL ZAČNE V ČERVENCI

Rekonstrukce náměstí Republiky bude probíhat ve třech etapách. V rámci první etapy dojde k přestavbě tramvajové trati, nástupišť, podchodů a přilehlé silniční komunikace. Práce jsou naplánovány od července do prosince, navazující stavební etapy budou pokračovat v roce 2026. Co se změní viděno naším „technickým“ pohledem?

Návaznost na další projekty

Jedná se o společný projekt tří investorů: města Ostravy, našeho dopravního podniku a Správy silnic Moravskoslezského kraje. Projekt má povýšit strategický dopravní uzel města na místo, které budou cestující rádi využívat a budou se zde cítit příjemně a bezpečně.

Z hlediska technických parametrů DPO dojde k úpravě kolejiště, nástupišť, přístřešků, a také trakčního vedení. Rekonstrukce je zároveň propojena s dalšími už realizovanými nebo návaznými projekty: modernizace tramvajové trati na ulici 28. října, pevná jízdní dráha na ulici Vítkovická (bude se realizovat v roce 2026), modernizace zastávky Karolina, a také obnova vegetačního krytu na rampě Frýdlantských mostů.

Redukce kolejí a jejich výměna

V přímém směru se rekonstrukce dotkne cca 275 metrů trati v ulici 28. října, dále bude kompletně vyměněna odbočná



Vizualizace plánované podoby nástupišť.

větev kolejí do ulice Vítkovické v délce zhruba 86 metrů a částečně bude také vyměněna odbočná větev Vítkovice – Hulváky v délce cca 54 metrů. Konstrukce kolejí bude zachována na

dřevěných prazčích s použitím pružného upevnění.

Redukce kolejí ze tří na dvě přinese úpravy trakčního vedení. Bude vyměněno všech 25 trakčních stožárů a původní trolejový drát nahrazen novým, vysokopevnostním.

Nové přístřešky a delší nástupiště

Modernizovaná nástupiště budou zastřešena novou konstrukcí. Pro efektivní a plynulejší přestupy potřebujeme, abychom u nástupišť mohli zastavit se dvěma tramvajovými soupravami, a to i s těmi nejdelšími (například dvě dvojčata tramvají Vario se tam v současném stavu nevejdou). Proto prodloužíme nástupní hranu, a také ji zvýšíme, aby byla maximálně komfortní pro bezbariérový nástup cestujících. Nástupní hrana bude navíc osvětlena LED svítidly.

Jedná se o velký a náročný projekt, který vdechne nový život místu, jež je považováno za jedno z nejhorších v ostravské dopravní síti. Zásadní stavební práce budou zahájeny po skončení hlavních letních festivalů (o připravované tramvajové výluce informujeme na straně 8 – pozn. red.). Věřím, že realizace projektu zvýší komfort cestování městskou hromadnou dopravou, jako tomu bylo svého času například u Svinovských mostů.

Petr Holuša



Významné přestupní místo z osmdesátých let už nevyhovuje současným požadavkům na komfortní cestování.

OD VIZÍ K REALITĚ: ODBORNÍCI DISKUTOVALI O DOSTAVBĚ TRAMVAJOVÉ TRATĚ DO PORUBY

V úterý 15. dubna se na Fakultě stavební VŠB–TUO konal kulatý stůl věnovaný dostavbě tramvajové tratě do 7. a 8. porubského obvodu. Strategický infrastrukturní projekt, který má změnit způsob dopravy v jedné z nejhustěji osídlených částí Ostravy, přilákal odborníky z různých oblastí – od dopravy přes urbanismus až po veřejnou správu.

Nejde jen o koleje

Diskuzi moderoval zkušený novinář a šéfredaktor časopisu *Silnice a železnice* Petr Kotek. Mezi panelisty vystoupil bývalý primátor hlavního města Prahy a expert na plánování měst doc. RNDr. Tomáš Hudeček, Ph.D., architekt a vedoucí prostorového plánování MAPPA Ing. arch. Pavel Řihák, Ph.D., místostarosta městského obvodu Ostrava-Poruba Bc. Richard Hanáček, vedoucí dopravy KAM Brno Ing. Martin Všetečka, Ph.D., a ředitel úseku rozvoj a údržba majetku Dopravního podniku Ostrava Ing. Martin Chovanec.

Úvodní slovo pronesl děkan fakulty, profesor Jiří Brožovský. V rámci diskuze zaznělo, že tramvaj do 7. a 8. porubského obvodu byla součástí plánů už v 60. letech. Došlo i na klíčové přínosy projektu: propojení s centrem města bez přestupů, ekologický a tichý provoz, snížení dopravní zátěže a kultivace veřejného prostoru. Dostavba tramvajové trati totiž není jen o kolejích – je o čistších ulicích, bezpečnějším pohybu, vyšších hodnotách nemovitostí a moderní infrastruktuře.



Na otázky novinářů odpovídal také Martin Chovanec, ředitel úseku rozvoj a údržba majetku.

Zazněly i obavy veřejnosti

Probírala se i efektivita provozu, modernizace inženýrských sítí, bezbariérovost i očekávané zvýšení hodnoty nemovitostí. Nechyběla

environmentální témata – výsadba nové zeleně, snížení hlukové zátěže či přínosy pro mikroklima sídlišť. Důležitou částí diskuze byly také obavy veřejnosti: možné výluky, kácení či dočasné omezení dopravy. Tyto otázky však odborníci vysvětlovali s respektem a věcně.

Panelová diskuze ukázala, že dostavba tramvajové tratě není jen dopravním

projektem, ale i urbanistickým krokem, který může zásadně zlepšit kvalitu života v 7. a 8. porubském obvodě.

Redakce

NA RUSKÉ JEZDÍME PO OPRAVENÝCH KOLEJÍCH

Ve druhé polovině dubna jsme dokončili rekonstrukci tramvajové trati ve Vítkovicích na ulici Ruská, v úseku od ulice Štramberské po prodejnu brusiva Jími.

Kompletní rekonstrukci tratě v délce 315 metrů si vyžádalo značné ojetí kolejnic, přičemž docházelo až k jejich lomům. Do té doby jsme je opravovali pouze lokálně. Nyní jsme původní,

již opotřebené části tramvajové tratě nahradili novými prvky, a to hlavně v případě kolejnic a pražců. Součástí byla také finální výměna povrchu: betonové panely byly nahrazeny živčným povrchem. Všechny práce jsme zvládli během dvaceti dní, a tramvaje se tak po krátké výluce mohly rozjet po nově opravených kolejích.

Pro plynulý provoz tramvajové dopravy v celé ostravské síti jsou vedle velkých modernizací tramvajových tratí neméně důležité i tyto realizace menšího rozsahu.

Petr Holuša



OSTRAVSKÝM „ŽEHLIČKÁM“ JE SEDMDESÁT

Před několika týdny uplynulo již sedm desítek let od doby, kdy se na ostravských tramvajových kolejích objevily tramvajové vozy T1. Jednalo se o první československé tramvaje moderní koncepce technicky vycházející z amerických vozů PCC (Vůz výboru konference prezidentů).

Jelikož v ostravské tramvajové síti byly v té době pouze dvě smyčky, vyjely „té jedničky“ nejprve na vsuvky linky číslo 2 Hlavní nádraží – Mírové náměstí, později na kurzy linky číslo 1 Mírové náměstí – Petřkovice nádraží. Od listopadu 1955 se jejich doménou stala zejména linka číslo 9

Lepší kvalita cestování

Jejich příchodem byla zahájena zásadní obměna vozového parku, neboť do té doby byly v Ostravě v provozu pouze obousměrné dvounápravové motorové a vlečné vozy starší konstrukce. I přes své dětské nemoci znamenaly vozy T1 výrazný posun v kvalitě cestování, neboť měly pohodlná čalouněná sedadla, elektricky ovládané dveře, usměrněný pohyb cestujících, lepší vytápění a osvětlení, vyšší provozní rychlost a plynulý rozjezd a brzdění pomocí zrychlovače.

K výročí osvobození

První dva vozy číslo 501 a 502 byly vyloženy z železničních vagonů ve vozovně na Křivé ulici poslední březnový den roku 1955. Dodávka se uskutečnila po dlouhém přesvědčování a předkládání argumentů úředníkům tehdejšího ministerstva místního hospodářství, kteří odmítali Ostravě nové tramvaje přidělit s tvrzením, že tyto vozy nemohou v ostravských



Pro Ostravu bylo typické nasazování těchto tramvají také ve sprážených dvojicích. Na snímku z 3. 4. 1976 souprava vozů 510 a 518 na ulici 1. máje ve Vítkovicích.

podmínkách uspět. Do provozu byly slavnostně zařazeny 30. dubna 1955, tedy v den desátého výročí osvobození Ostravy.

vedená v trase Hulváky koupaliště – NHKG jižní brána.

Z provozu do historické sbírky

Díky provedení vozové skříně zužující se na obou koncích a umístění sběrače nad předním podvozkem obdržely vozy v Ostravě trefnou přezdívku „žehlička“. Celkem bylo v letech 1955 – 57 dodáno ze smíchovské Tatry 44 kusů těchto tramvajových vozů čísel 501 – 544, později v roce 1967 se jejich počet zvýšil na 45, když byl místo požárem poškozeného vozu T2 číslo 683 zkompletován již zrušený vůz T1 z Košic. Historie provozního nasazení „žehliček“ se uzavřela 20. 6. 1986, kdy byl na linku číslo 6 Výstaviště – Martinov, smyčka naposled vypraven vůz číslo 514. Do dnešních dnů se ve sbírce historických vozidel Dopravního podniku Ostrava zachoval vůz číslo 528 z roku 1957, který je uveden do stavu odpovídajícímu provoznímu období kolem roku 1960.

Na závěr jedna „perlička“: Poprvé mohli Ostravané spatřit tramvaj T1 ještě před uvedením do provozu. V rámci výstavy komunálních podniků JNV konané od 1. do 29. června 1952 byl před Domem umění v centru města vystaven novotou zářící pražský vůz číslo 5007.

Jiří Boháček



Vůz číslo 501 při jedné z prvních zkušebních jízd v dubnu 1955 na Mírové náměstí ve Vítkovicích.



Noční pohled na depozitář historických vozidel v martinovském areálu dílen DPO.

MUZEJNÍ DLOUHÁ NOC V MARTINOVĚ

Opět jsme byli jednou z institucí, které během Ostravské muzejní noci, letos v sobotu 17. května, otevřely své brány a umožnily návštěvníkům nahlédnout do svého zázemí.

V našem případě šlo tradičně o tematickou přehlídku vybraných exponátů z naší bohaté podnikové sbírky v areálu dílen v Martinově. A nejen to. Svou prezentaci jsme díky angažovanosti členů Kroužku přátel MHD po letech zkušeností vypilovali. Dnes je její pravidelnou součástí statická výstava zajímavých historických vozidel

i atraktivní okružní jízdy po areálu dílen, pravidelné komentované prohlídky depozitáře a v neposlední řadě prezentace interaktivních zařízení, dobových fotografií a artefaktů.

Jakoby nám příroda chtěla připomenout, co se loni stalo (museli jsme kvůli povodním

zrušit Den ostravských dopraváků), letošní muzejní sobota byla propršená a chladná. O to více nás příjemně překvapilo, že návštěvníci přišli, a ne v malém počtu. Evidentně se řídili zásadou, že špatné počasí není důvodem k neúčasti, ale jen ke správnému oblečení. Moc si jejich zájmu vážíme a těšíme se na ně i příště. Děkuji také všem členům Kroužku přátel MHD, kteří s námi na akcích intenzivně spolupracují.

Miroslav Albrecht

DĚTSKÝ DEN S DPO OCENILI TI NEJDŮLEŽITĚJŠÍ

Mezinárodní den dětí jsme oslavili stylově – 30. května přímo v srdci Poruby. Alšovo náměstí se proměnilo v zónu plnou zábavy, tyrkysové barvy a smíchu.

Náměstí hostilo pestrý program určený pro malé i velké a náš marketingový tým udělal maximum pro spokojenost všech návštěvníků. Jak to vypadalo? Poslechněte si to od těch nejpovolanějších.

Ahoj! Menuju se Rozárka a chodím do druhé třídy, v pátek jsem zažila ten úplně nejúžasnější Den dětí! V Porubě totiž DPO udělalo super akci, byla jsem tam se svou maminkou a kamarádkou Emičkou a bylo to fakt boží!

Hned jak jsme přišly, uviděla jsem obrovský tyrkysový autobus. To je ten, co má dvě

patra, jako v Londýně! Dabldekl 😊. Vylezla jsem až nahoru a připadala si jako královna Poruby. Svezla jsem se s kamarádkou Emičkou rovnou dvakrát. Pak tam byl taky historický autobus ŠMka, kterou si fotili skoro všichni. Vypadala jako z pohádky.

Byla tam i spousta her. Házely jsme míčky, stavěly věž z kostek, skládaly velké puzzle a soutěžily. A za všechno byly odměny! A co bylo úplně nejvíc nejlepší, byla cukrová vata, maminka říkala, že mi jedna stačí, ale tajně jsem si šla ještě pro dvě.

Na divadelní vystoupení přišla veverka Terka, která měla za kamarádku malou myšku Klárku. S Emičkou jsme se tak smály, že nás pak bolelo od smíchu břicho, ale dokoukaly jsme až do konce.

Bylo to super a už se těším na příště. A až vyrostu, chci taky řídit dabldekl!

Tereza Šnoblová



Děti si svůj svátek užily.

JAK TO VIDÍ CESTUJÍCÍ? JSOU S NÁMI SPOKOJENI

Poslední výzkumné měření spokojenosti cestujících s našimi službami v poskytování městské hromadné dopravy se odehrálo pod taktovkou nového dodavatele.

Letos po deváté

Na základě výběrového řízení provedla na samém začátku roku 2025 průzkum za uplynulý rok 2024 agentura Educa24. Ta vystřídala předchozího dlouholetého dodavatele, který již tyto služby neposkytuje. Každoroční průzkum veřejného mínění s názvem Míra spokojenosti cestujících veřejnosti se službami Dopravního podniku Ostrava provádíme pravidelně již od roku 2016, a tak poslední měření bylo již devátým ročníkem v řadě.

Je potřeba říct, že s novým dodavatelem přirozeně přišly i určité změny v provádění samotného průzkumu, a přestože stále v otázkách kladených

respondentům držíme lety zavedené trendové skupiny dotazů, musíme výsledky posledního průzkumu chápat jako začátek nové srovnávací řady.

Před samotným začátkem měření jsme s novým dodavatelem provedli revizi každé jedné otázky průzkumu a posuzovali její účelnost jak v konkrétním, tak v celkovém kontextu. No a pár změn jsme také opravdu provedli.

Průzkum jako zdroj podnětů k zlepšení

A jak jsme dopadli? Dobře. Ve většině sledovaných oblastí, jako jsou pocit bezpečí, spokojenost s personálem,

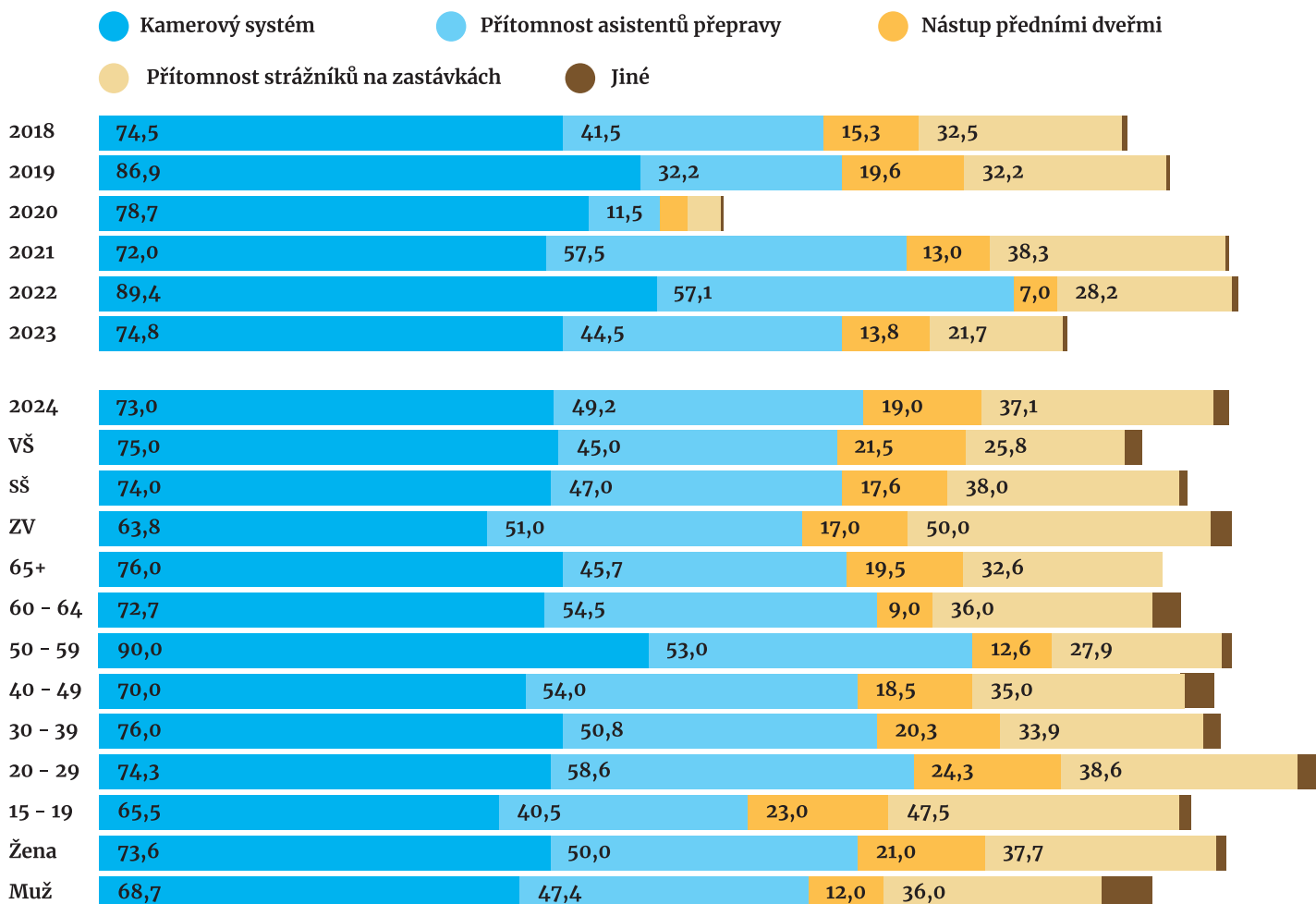
vozidly, zastávkami, cestováním a poskytovanými informacemi, pravidelně dosahujeme nadprůměrná hodnocení, a nejinak tomu je i v posledním průzkumu. Je to známkou toho, že svou práci odvádíme na velmi slušné úrovni. Samozřejmě je závěrečná zpráva z průzkumu zdrojem mnoha detailních, zajímavých a podnětných informací. Pro kompetentní pracovníky jsou podkladem pro zamyšlení a případně také zavedení změn a opatření, která by u zjištěných dílčích anomálií mohla vést k narovnání, resp. ke zlepšení výsledků v příštích měřeních.

Další průzkum provedeme se stejným dodavatelem na konci tohoto roku a budeme přitom pečlivě sledovat, kam nás naše opatření a především zkušenosti našich cestujících posunou na hodnoticích stupnicích průzkumu.

Miroslav Albrecht

Co nejvíce přispívá k pocitu bezpečí při cestě MHD

Graf je uveden v procentech. Každý respondent mohl vybrat více odpovědí, proto součet všech hodnot nedává 100 %.



ČÍSLO MĚSÍCE



29 702 226

Tolik (vozových) kilometrů
najely naše tramvaje,
autobusy a trolejbusy
v roce 2024.



Je čas přečíst si nový služební příkaz.

MOBIL MÍSTO PAPIRŮ

Už téměř šest měsíců se naši řidiči seznamují se služebními příkazy prostřednictvím aplikace „Plánování směn“. Za tímto účelem byli všichni řidiči autobusů, trolejbusů a tramvají v pracovním poměru vybaveni služební kartou SIM se služebním telefonním číslem, v případě zájmu jim zaměstnavatel nabídl mobilní telefon nebo tablet.

Funguje to!

Dá se říct, že práce se povedla. Řidiči se mohou komfortně seznamovat se služebními příkazy, informace o výlukách k nim tečou spolehlivě, stejně tak je funkční i následné proplácení přečtených služebních příkazů. Je samozřejmé, že určitým „dětským nemocem“ jsme se nevyhnuli. V jednom případě se vydaný příkaz k řidičům nedostal, ale autoři služebních příkazů ve velmi krátkém čase chybu identifikovali a ve spolupráci s dodavatelem technologií problém vyřešili. Odstranily

se také problémy se zobrazováním na mobilních zařízeních.

Podmínky tarifu

Ke každému služebnímu telefonnímu číslu je přidělen tarif. Pro řidiče je jeho součástí balíček 3 GB dat a volání v síti DPO zdarma. Volání mimo síť, SMS, DMS a MMS jsou zpoplatněny. Podmínky používání služebních mobilních telefonů a aktuální ceníky jsou popsány ve vnitropodnikovém předpisu VP-0245. Telefonní čísla zahrnutá do naší sítě jsou uvedena v interním telefonním seznamu „Kontakty“, který je součástí prostředí MS365.

Vhodné nastavení

Poměrně často se stává, že se po aktivaci služební karty SIM objeví v měsíčním vyúčtování služeb odchází SMS, která je ze zařízení odeslána tzv. „na pozadí“, tedy bez vědomí uživatele. Jedná se o individuální nastavení soukromých účtů Google a odeslání této SMS lze zabránit vhodným nastavením svého mobilního zařízení. Návod k nastavení byl zveřejněn ve skupině „Doprava“ firemního kanálu Viva Engage.

Obchodní sdělení

Vyskytla se také připomínka na příchozí obchodní sdělení operátora. To je běžná praxe všech operátorů, a pokud jsou tato sdělení pro uživatele obtěžující, lze službu vypnout. Součástí obchodních sdělení je zpravidla také způsob, jak toho dosáhnout. Je ale důležité vědět, že taková SMS je zpoplatněna podle nastaveného tarifu. Záleží pouze na uživateli, zda tato sdělení odmítne, nebo bude tolerovat a výhodné nabídky případně využije.

Měsíční vyúčtování

Vyúčtování služeb lze nalézt ve složce „Vyúčtování mobilu“ v MS365. Rozhodne-li se řidič měsíční vyúčtování reklamovat, učiní tak prostřednictvím svého vedoucího střediska. Ten po konzultaci s odborem ICT rozhodne o oprávněnosti reklamacce.

Realizace projektu seznamování řidičů se služebními příkazy otevírá další dveře ke zvýšení komfortu pro zaměstnance a zároveň k možnostem zodpovědět některé otázky, které je třeba vyřešit. Ale to už bude jiný příběh.

Libor Třetina

TESTUJEME PRACOVNÍ OBUV

Po diskuzi s odbory jsme zahájili testování nových typů pracovní obuvi. Cílem je zjistit, zda by některé z nich mohly rozšířit současný sortiment, který nabízíme na našem dopravním e-shopu.



Testování se zaměřuje na klíčové parametry, jako je protiskluznost,

nepromokavost a celkové pohodlí při každodenním používání. O tom, zda se obuv osvědčí, budou rozhodovat především připomínky a zpětná vazba našich řidičů – právě jejich zkušenosti z praxe jsou pro nás klíčové.

Každé středisko reprezentují dva řidiči, kteří mají za úkol vyzkoušet obuv při různých povětrnostních a pracovních podmínkách. Testované modely jsou



polobotky CXS Island Nevis 01 a CXS Barbados v modré a černé barvě (foto: PM Connect, Canis safety).

Věříme, že se díky této iniciativě podaří vybrat vhodnou obuv, která bude nejen kvalitní, ale i praktická pro každodenní použití v terénu. Pokud se některý z modelů osvědčí, rádi jej zařadíme do naší nabídky.

Martina Vybíralová

TÝDENNÍ AKCE ASISTENTŮ PŘEPRAVY

Ve dne i v noci, od 12. do 17. května, probíhala napříč Ostravou mimořádná kontrolně-bezpečnostní akce, do které se zapojili naši asistenti přepravy společně s městskou policií. Ve více než tisícovce spojů zkontrolovali přes 23 tisíc cestujících. Výsledek? Zhruba každý čtrnáctý musel vůz opustit.

Po celé Ostravě

Celkem bylo z přepravy vyloučeno 1 700 cestujících, nejčastěji kvůli jízdě bez platného jízdního dokladu. V několika případech šlo o cestující pod vlivem alkoholu, jejichž chování bylo nevhodné nebo rušivé. „Akce probíhala na vytipovaných úsecích ve všech městských obvodech. Naším cílem bylo zvýšit bezpečnost a komfort cestujících, a to zejména v nočních hodinách, na které se teď více zaměřujeme i v rámci běžných směn,“ uvedl generální ředitel DPO Daniel Morys.

Asistenti přepravy jezdí každý den

Ředitel Městské policie Ostrava Miroslav Plaček k tomu dodává: „Spolupráce s DPO je pro nás dlouhodobě důležitá. Nejde jen o mimořádné akce – asistenti



Asistenti přepravy nejen kontrolují, ale především pomáhají.

přepravy a strážníci společně zajišťují klid a bezpečí i během každodenního provozu.“ Podle náměstka primátora pro dopravu Břetislava Rígera výsledky potvrzují, že tyto aktivity mají smysl: „Od začátku roku jsme uskutečnili už čtyři noční bezpečnostní akce. Děkuji všem zúčastněným za jejich nasazení i profesionální přístup.“ I my děkujeme všem kolegům z přepravní kontroly i městské policie za spolupráci.

V DPO máme aktuálně zhruba 90 zaměstnanců v oblasti přepravní kontroly – polovinu tvoří revizoři, druhou asistenti přepravy. Asistenti pokuty neudělují, ale pomáhají cestujícím, dohlížejí na pořádek a zvyšují celkovou kvalitu cestování. V ostravské MHD působí už osm let a jsou přítomni nejen při mimořádných akcích, ale i v běžném provozu.

Tereza Šnoblová

ODBAVENO! SČÍTAČE JSOU NA SVÉM MÍSTĚ

Projekt Měření obsazenosti spojů dosáhl dalšího milníku. 497 vozidel je nyní vybaveno moderními zařízeními APC (Automatic Passenger Counting), která umožní přesné sledování obsazenosti spojů také v reálném čase.

Montážní práce probíhaly intenzivně po dobu deseti týdnů a kromě dodavatelské firmy BUSE se na nich aktivně podíleli i naši zaměstnanci. V posledních týdnech se rozběhly přejímky vozidel, které představují náročný úkol zejména pro

tým střediska údržby DIS. Současně finišují práce na provozním softwaru, který již nyní zobrazuje přebraná vozidla a připravuje se na zpracování prvních dat.

Během léta nás čeká dokončení přejímek vozidel, finalizace provozního softwaru a zahájení sběru a vizualizace dat z APC jednotlivých vozidel. Na první výsledky se velmi těšíme – očekáváme přesná a hodnotná data, která nám umožní efektivněji plánovat dopravu a lépe reagovat na potřeby cestujících. Projekt bude oficiálně ukončen v srpnu.

Lukáš Meznar



Týmová jízda

PARŤÁKA DO TÝMU A 20 000 Kč K TOMU

*Detaily zjistíš u své specialistky
personální péče.*

dpo.cz/prace



OSTRAVA JE TYRKYSOVÁ. ALESPON V DOPRAVĚ

Generální ředitel DPO Daniel Morys byl hostem pořadu Městověda, který se věnuje komplexnímu chápání města, jeho fungování a vlivu na život. Moderuje ho Tomáš Hudeček, bývalý pražský primátor. Daniel Morys hovořil o tom, jak se náš podnik mění, co všechno zvládá a jak bude doprava v Ostravě vypadat v budoucnu. Co v rozhovoru například zaznělo?



Z vesnice do města

Daniel Morys má pevné kořeny ve svém rodném kraji. Narodil se a stále bydlí v obci Palkovice nedaleko Ostravy. „Od raného věku jsem byl aktivním uživatelem veřejné dopravy, protože bez ní bych se jako školák z vesnice nedostal do školy,“ vzpomíná Morys na své první zkušenosti. Ikonická Škoda RTO s vlečkou byla jeho prvním autobusem a zážitkem s hromadnou dopravou.

Velký zaměstnavatel

DPO má přibližně dva tisíce pracovníků a patří mezi největší firmy ve městě. Přes polovinu kolektivu tvoří řidiči „Po pádu Liberty patříme k nejvýznamnějším zaměstnavatelům spolu s například Fakultní nemocnicí Ostrava,“ uvedl Daniel Morys.

Zvládáme s méně vozidly

Podnik snížil počet vozidel, ale počet ujetých kilometrů zůstal obdobný. Znamená to, že doprava je efektivnější. „Díky naší nové schopnosti efektivně využívat a lépe plánovat se nám podařilo snížit počet vozů z dřívějších 610 až na 560 a přesto odjet potřebné kilometry. Ročně je to kolem 30 milionů vozových kilometrů. Dnes to zvládáme s méně vozidly,“ doplnil Morys.

Tyrkysová jako znak města

Ostravská MHD je tyrkysová. Tato barva se stala součástí vzhledu města a poznávacím znakem DPO. „Tyrkysová není náhodná, patří k nejpokročilejším barvám i v manažerské teorii a symbolizuje moderní firemní kulturu,“ vysvětluje Daniel Morys. Dopravní podnik se zaměřil na sjednocení vozového parku pod touto barvou, díky čemuž je MHD v Ostravě vizuálně výrazná a rozpoznatelná.

Nové moderní vozy nemají žádné reklamy. Tyrkysová tak vynikne a celá doprava vypadá čistě a jednotně. Reklamy se dávají jen na starší vozy, které zatím jezdí, ale časem zmizí.

Uznání pro DPO

Podle studie společnosti PricewaterhouseCoopers (PwC) patří ostravská MHD mezi nejlepší v 25 městech střední a východní Evropy. „Je to krásná zpětná vazba naší práce a důkaz, že MHD je jednou z konkurenčních výhod Ostravy,“ zdůrazňuje generální ředitel.

Filip Fojtík

Poslechněte si celý rozhovor



CHALUŠ Z BANÍKU JAKO ASISTENT PŘEPRAVY

Dopravní podnik Ostrava a FC Baník Ostrava – dvě značky, které neodmyslitelně patří k městu, spojily síly a připravily společný projekt plný emocí, hrdosti a ostravského ducha. Prvním výsledkem spolupráce je série tří originálních videí, která ukazují, že fotbal a MHD mohou mít víc společného, než by se mohlo zdát.

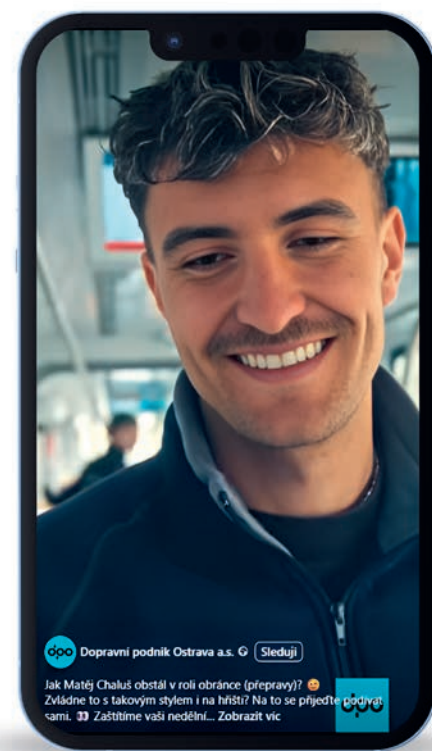
V hlavní roli se objevují hráči Baníku, zaměstnanci DPO a samozřejmě naše vozy. Videá spojuje hlavní myšlenka: Ostrava drží spolu – na hřišti i na kolejích, zkrátka „Tramvaj na Baník!!!“. Každé z videí přináší jiný příběh. Scénáře vznikaly přímo v dílně marketingového oddělení DPO. Hráči v nich cestují na zápas MHD, vyzkoušeli si role asistentů přepravy nebo dokonce řidiče tramvaje. A kdo konkrétně jezdil nebo pracoval za DPO? Roli si vystříhli například Matěj Chaluš, Daniel Holzer nebo Tomáš Rigo. Ve videích hrají i kolegové z řad našich zaměstnanců.

Spolupráce vznikla jako přirozené propojení dvou ostravských symbolů

a má za cíl oslovit nejen fanoušky fotbalu, ale i běžné cestující. Zábavnou a přitom autentickou formou připomínáme, že MHD i sport jsou součástí života města a že za obojím stojí lidé, kteří do své práce dávají srdce.

Videa jsou ke zhlédnutí na sociálních sítích DPO i Baníku. Nebo načtete QR kód.

Redakce



FOTBALOVÝ TURNAJ VSTOUPIL DO NOVÉ DEKÁDY

Turnaj v malé kopané o pohár generálního ředitele už má za sebou „tři křížky“. Letošní třicátý první ročník se konal v novém areálu u Ostravské sportovní za bývalým hotelem Vista v Ostravě-Zábřehu.



Fotbal, to je hra...

Od startu do finále

Devět družstev se utkalo ve dvou skupinách, z nichž první dvě družstva postupovala přímo do semifinále. V semifinále porazila Škoda Ekova mužstvo údržby tramvaje Poruba 6:1, borci údržby tramvaje Moravská Ostrava podlehl družstvu rozvodných sítí 0:2. Poražení si o třetí místo kopli penalty, kde byli šťastnější zástupci údržby tramvaje Poruba (5:4 P). Finálový zápas skončil vítězstvím hráčů rozvodných sítí nad Škodou Ekova (2:1), kteří si převzali putovní pohár se jmény všech dosavadních vítězů. Výsledky zápasů

KONEČNÉ POŘADÍ

1. rozvodné sítě
2. Škoda Ekova
3. údržba tramvaje Poruba
4. údržba tramvaje Moravská Ostrava

ve skupinách jsme zveřejnili na Viva Engage (Naše DPO).

Ceny nejlepším

Předseda ZV ZO OS DOSIA při DPO a.s. Ivo Protivínský předal cenu nejlepšímu brankáři turnaje Martinu Belešovi z údržby tramvaje Poruba, který vychytil a rozhodl penaltový rozstřel o třetí místo, nejlepšímu hráči Kevinu Lubojackému ze



Petr Tomala předává cenu Martinu Sujovi (vpravo) z bronzového týmu.

Škody Ekova a nejlepšímu střelci turnaje Jiřímu Strakošovi (rozvodné sítě) s desíti vstřelenými góly.

Děkujeme hráčům za bravurní sportovní výkony a všem, kdo se přišli podívat, za vytvoření skvělé atmosféry. Své zkušenosti s novou lokalitou a případné podněty pro zlepšení pište na petr.tomala@dpo.cz.

Petr Tomala

NA VÝŠLAP!

Letos už jsme se společně vydali na Lysou horu, Ondřejník, Skalku a naposledy i na Bílý kříž. A zdaleka nekončíme! Čekají nás další krásné cíle, například Velký Javorník, Radhošť a znovu Lysá hora. Tak neváhejte a přidejte se k nám. Přibalte si dobrou náladu, pohorky a klidně i tři členy rodiny, kámoše nebo čtyřnohého parťáka. Registrujte se přes MS365 nebo pomocí odkazu ve Vivě.

Svatava Hueberová

BRONZOVÝ TRIUMF HÁZENKÁŘEK

Házenkářský turnaj Masters Handball World Cup 2025 přilákal 21. až 25. května do chorvatského Omiše přes dva tisíce hráček a hráčů z devatenácti zemí celého světa. Součástí ostravského ženského týmu reprezentujícího Českou republiku byly i naše dvě kolegyně: Gabriela Piperová, řidička tramvaje z Poruby (na snímku vpravo) a Romana Mihulová, referentka střediska doprava trolejbusy. Z celkového počtu jedenácti týmů v kategorii Women 45+ vybojovaly excelentní třetí místo. Blahopřejeme!

Redakce





Bojovnice si na Vrbickém jezeře vybojovaly hned dvě medaile.

OSTŘÍLENÉ BOJOVNICE I NOVÁČCI U PÁDEL DRAČÍCH LODÍ

V sobotu 24. května jsme se zúčastnili tradičního závodu dračích lodí na Vrbickém jezeře u Bohumína. Letos za náš dopravní podnik pádla do vody ponořily dva týmy – Bojovnice a Hard Reset. A byl to den plný energie, slunce a dobré nálady!

Bojovnice předvedly parádní výkon. V kategorii Women si na trati 200 metrů vybojovaly třetí místo z devíti posádek a v závodě na 1 000 metrů dokonce stříbro, tedy druhé místo ze sedmi týmů. Jejich radost v cíli byla nakažlivá. Tým Hard Reset se pustil do nabitě kategorie

Fun a i přes silnou konkurenci si vyjel 17. pozici v celkovém žebříčku. Důležitá byla týmová spolupráce, nadšení a fair play – a to všechno naši borci splnili na jedničku. Jak na naši firemní síť Viva Engage napsala členka týmu Veronika Drozdová: „Hard Reset si jízdu v dračích lodích užil naplno!

Neměli jsme zkušenosti, ale přesto jsme dokázali spolupracovat a odvést dobrý výkon. Táhli jsme to opravdu spolu a já děkuji všem za jejich nasazení, sílu a hlavně za humor, který nám pomohl překonat i ty nejtěžší úseky trasy.“

Po celý den panovalo krásné počasí, a i díky skvělému občerstvení si všichni účastníci mohli vychutnat nejen sportovní výkony, ale také pohodovou atmosféru u vody. Děkujeme všem, kdo fandili, závodili nebo pomáhali. Už teď se těšíme na příští rok!

Redakce



Počasí přálo, dobrá nálada nechyběla.

S GENERÁLEM NA PIVU

Kdy se vám poštěstí dát si pivo čepované rukou generálního ředitele společnosti Daniela Moryse? V našem dopravním podniku si to můžeme užít každý rok na oblíbené akci, která měla letos už páté „narozeniny“. Na pivo (či nealko) s generálem přišla 10. června do areálu DOV téměř stovka zaměstnanců a dobře se bavila celé odpoledne.

Redakce

ZPRÁVY Z FACEBOOKU

Romana Fraiso: I já jsem byla, protože můj syn Marek Frais je ten nejšikovnější brzdař. Zažila jsem couvání Barborky i s vlekem, kdy se pánové domlouvali jenom pískáním. Klobouk dolů! (Ostravská muzejní noc v DPO)

Radim Petružela: Byla to pěkná akce, těším se na příští rok (Ostravská muzejní noc v DPO)

Andrea Hývnarova: Byla skvělá Akce. Škoda že přišlo a byla zima. Ale v Historických vozech bylo teplo.

Děkuji moc týmu KPMHD a jejich řidičů udělali skvělou Akci. Taky děkuji DPO za vypravení speciálního autobusu, který objížděl po trase, kde se konala Noc Muzeí. Bylo to super. Těším se na příští rok 🙌 (Ostravská muzejní noc v DPO)

POCHVALY A PODĚKOVÁNÍ

Doprava autobusy Hranečnik

- › Tomáš Šaja, řidič: za vykázaní agresivních cestujících z vozu.
- › Pavlína Fanfrlová, řidička: za perfektní techniku jízdy a dodržování jízdního řádu.
- › Nikola Doubková, řidička: za profesionální, perfektní a ohleduplnou jízdu s ohledem na bezpečnost cestujících.
- › Jaroslav Čala, řidič: za profesionální a klidné vypořádání se s nepoctivým cestujícím. Dalším cestujícím byl pochválen za pomoc při nalezení mobilního telefonu.
- › David Cahlík, řidič: vyčkal na dobíhající děti, vstřícně jim otevřel dveře a umožnil jim bez spěchu nastoupit.
- › Jiří Martínek, řidič: za plynulou a bezpečnou jízdu.
- › Michal Krajča, řidič: za výborně odvedenou práci v dopravní zácpě.
- › Iurii Artishevskiyi, řidič: za rychlou reakci, díky které zabránil nehodě, kdy řidič osobního auta nedodržel pravidla silničního provozu.
- › Pazdera Pavel, řidič: za řidičský um během mimořádné události na trase,

obzvlášť při náročném couvání do úzké ulice mezi domy. A ještě s úsměvem na rtech.

- › Róbert Šuník, řidič: za profesionální reprezentaci řidičské profese.
- › Barbora Tomečková, řidička: za poskytnutí informací ke spojům v době probíhajících výluk.

Doprava autobusy Poruba

- › Miroslav Zahajský, řidič: za profesionální a velmi empatické vystupování.
- › Markéta Markovská, řidička: za vyčkání na dobíhající cestující.
- › Libor Střecha, řidič: za perfektní řidičský um a pocit bezpečí během přepravy.
- › René Štecher, řidič: za pomoc při nalezení mobilního zařízení.
- › Rudolf Teichmann, řidič: za perfektní techniku jízdy a výborné počínání si během dopravní zácpy.
- › Lubomír Pinka, řidič: za perfektně zvládnutou práci vzhledem k dopravní situaci v Ostravě, kdy jako řidič kloubového autobusu předvedl naprosto excelentní řidičský um - dokázal mistrovsky projet složitou kolonou stojících vozidel na Mariánskohorské ulici.

Doprava trolejbusy

- › Adham Kanon, řidič: za perfektní reprezentaci řidičské profese.
- › Romana Tomášová, řidička: za vykázaní cestujícího porušujícího přepravní řád.

Doprava tramvaje Poruba

- › Marie Melichová, řidička: za mimořádně vstřícný přístup ke starším osobám.
- › Michal Kozar, řidič: za vyčkání na příjíždějící autobus a umožnění přestupu cestujících.
- › Erik Ducháček, řidič: za ohleduplnost a lidský přístup.
- › Lenka Staniurová, řidička: za vykázaní cestujícího v podnapilém stavu z vozu.

Doprava tramvaje Moravská Ostrava

- › Rostislav Romba, řidič: poděkování za nalezení ztraceného telefonu.

Oddělení přepravní kontroly

- › Jakub, Martin a Jan, asistenti přepravy: za perfektní přednášku v rámci akce DPO k tabuli.
- › Marek Cholewa, přepravní kontrolor: za pomoc s kufrem při vystupování z vozu.



FÓRY O MHDěčku

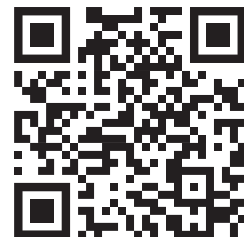
Vztekal se v autobuse jeden chlap: „Kurňa, proč nám to tak trvá!“

Cestující vedle něj vysvětluje: „Řidič býval stavař - staví na každém rohu!“

The logo consists of the word "COOL" in a stylized, lowercase font. The letter 'O' is replaced by a circle with a dot above it, resembling a stylized 'o' or a drop.A close-up photograph of two hands holding water bottles. The left hand holds a clear plastic bottle with a blue cap and a blue "COOL" logo. The right hand holds a pink plastic bottle with a blue cap and a blue "COOL" logo. Both bottles feature colorful illustrations of buses and other vehicles. The background is a blurred, warm-toned outdoor setting.

Nakupujte

na [cool.cz](https://www.cool.cz)



99 Kč

CESTOVNÍ LÁHEV

V rámci dodržení pitného režimu si klademe otázku, jak si to udělat hezčí? Veselou cestovní láhví s hravými motivy.

cool.cz

Pracovní výročí / zábava

Mladík si v autobusu obdivně prohlíží fotku své přítelkyně a pochlubí se sousedovi:

„Podívejte, jak je krásná!“
 „To byste měl poznat moji ženu!“
 „Je také krasavice?“
 (tajenka)

POMŮCKA AFLANAT, DAMN, HAUCH, LAMELLE PAPP, ROND	DIVADELNÍ ZÁVĚS	SEDÁTKO NA VYVÝ- ŠENÉM MÍSTĚ		ČÍSLO ORIENTAČNÍ (ZKR.)	CHEM. ZN. NIKLU HANDLOVAT		OTVOR (ODBORNĚ) ČERNÍ BARONI		SPOJE VZNIKLE SVARČO- VÁNÍM	NÁSTĚNNÁ MALBA DO MOKRE OMÍTKY	DRUH	ANGL. TY	DŘEVINA S KMENEM	UZBECKÉ MĚSTO	UKAZOVACÍ ZAJEMO	OZNAČENÍ LETADEL SYRIE	
PRIMÁT		ČESKÝ STROJRE- NSKÝ PODNIK NEKUDOVY INICIÁLY				JEDNO- DUCHÉ OPIČÍ		INIC SAXOFO- NISTY SLOVAČKA			VÝTAŽKY Z LÉČIVÝCH BYLIN						
NAPÓLO (ZAST.)					DOMÁCKY OTYLIE SOUHLAS			MPZ RUMUNSKA RUB POŠTOVNÍ ZNÁMKY			MOZOL NÁZEV HLÁSKY T						
ORGANI- ZACE SPOJENÝCH NÁRODŮ (ZKR.)				SLOVENSKÝ ZPĚVÁK MLADÝ OLOVĚK (NÁREČNĚ)				ŠPANĚLSKÉ SÍDLO TEP			SOLMIZAČNÍ SLABIKA FRAN- COUZSKY DESTIČKA		ÚL (ZAST.) KÓD ARMÉNIE				BYVALÉ OZNAČENÍ LETOPOČTU KŮN (BÁSNICKY)
1. DÍL TAJENKY		2. DÍL TAJENKY ZÍRAFA BYDLÍCI U PUČÁLKŮ				HUDEBNÍ ZKRATKA PŘEDLOŽKA					3. DÍL TAJENKY TŘETÍ PLANETA OD SLUNCE						
POMALU (V HUDBĚ)						TEDY ANGL. VODA		DOPOSUD CIZO- KRAJNĚ ZVÍRE							OPAK OFF SÍDLO RUSKÝCH VLÁDCŮ		
	NAŠ HEREC	PARTÁK PATA STARO- REKOVÉ				MUŽSKÉ JMÉNO PTAČÍ HLÁSEK							HLAS ŽÁBY DÁNSKÝ SPISO- VATEL				
ANGL. SPRAVED- LIVÝ					DĚTSKÝ POZDRAV POVEL PRO PSA		DRUH LÁTKY ZKR. BYV. MLADEŽ- NICKÉ ORGANIZACE					VYDÁVAT MELODII ŘÍMSKÝ 1500					
POVR- CHOVÁ VODA				HADRY NA VÝROBU VLNY ZNAČKA TERAJOUĽU			POBŘEŽNÍ PISCINA PŘEDLOŽKA				SVĚTO- ZNÁMA HOUSLISTKA OZNAČENÍ TYPU VLAKU					OSLÍ HYKÁNÍ	LINKA DŮVĚRY (ZKR.)
STARO- REČKA POHŘEBNÍ OBĚT						STARŠÍ ZNAČKA KOL				DOBRODĚJ							
NĚKDEJŠÍ SPZ JIHLAVY		INIC. HERCE CINY				PLANÁ ROSTLINA				KÓD EKVÁDORU		NÍZKÁ TEPLOTA					

JUBILEA

Jméno a příjmení	výročí	datum výročí	útvár
Rostislav Biálek	25	01. 05. 2025	TAH
Daniel Bortolotti	25	04. 05. 2025	DAP
Karel Urban	25	22. 05. 2025	PAU
Vladimír Lech	25	08. 06. 2025	DAH
Petr Šimek	30	01. 05. 2025	TTR
Kamil Košař	30	11. 05. 2025	TVS
Jaromír Stareček	30	11. 05. 2025	DAP
Josef Kišš	30	15. 05. 2025	DTP
Hana Resöová	30	18. 05. 2025	SZS
Jana Kapelová	30	15. 06. 2025	TSV
Hana Břišcová	30	19. 06. 2025	DTO
Marie Kužma Bajerová	30	21. 06. 2025	DTO
Tomáš Zavadil	30	22. 06. 2025	TAP
Pavel Pištěk	35	01. 05. 2025	DAH
Zdeněk Chvostek	35	07. 05. 2025	DAP
Tomáš Benda	35	14. 06. 2025	TSV
Zdeněk Cihlář	50	25. 06. 2025	TAP

PRO ZASMÁNÍ / K ZAMYŠLENÍ



Neboj se dělat věci jinak než druzí.

SILA MYSLENI

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

Neprošlo odbornou jazykovou úpravou.

Magazín Dopravního podniku Ostrava

Dépéčko



**DOPRAVNÍ
 PODNIK
 OSTRAVA**

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.