

# Dépéočko



**Ondřej  
ČUBÍK**

Co děláme pro to, aby se naši  
zaměstnanci a cestující cítili  
bezpečně?

str. 10–11

**Bezpečnost**

**v DPO**

**OSTRAVA!!!**





## Laskavě, spolehlivě a... bezpečně!

Milé kolegyně, milí kolegové,  
podzim se přihlásil v plné síle – dny se krátí, sluníčko nás opouští čím dál dřív a s přicházející tmou může u někoho klesat i pocit bezpečí. Právě proto je bezpečnost hlavním tématem tohoto vydání našeho firemního magazínu.

V DPO na bezpečnost myslíme každý den. Pokračujeme v bezpečnostních akcích přepravní kontroly, které mají nejen preventivní efekt, ale i jasný vzkaz, že MHD patří slušným lidem. Posílujeme kamerové systémy i antikolizní a asistenční technologie, a to nejen v našich nejnovějších tramvajích, ale postupně i v dalších vozech. Zároveň věříme, že největší sílu má i u bezpečnostních témat lidskost. Vzájemná blízkost, ohleduplnost a dobrá obsazenost spojů jsou tím, co dělá MHD nejen efektivní, ale i bezpečnější.

I díky letošním náročným stavbám a souvisejícím výlukám aktuálně roste počet cestujících. Věříme, že nám zachovají přízeň i přes dopravní komplikace, které budou trvat až do letošních Vánoc.

A ještě bych se s vámi rád podělil o jednu horkou novinku. Podepsali jsme smlouvu na dodávku až 16 parciálních trolejbusů. Dodávky začnou na přelomu let 2026/27 a zvýší komfort cestování především v centru Ostravy.

Přeji vám krásný podzim plný barev!

S úctou  
Daniel Morys

- 3 Na cestách bez nehod  
*Vyhlášení výsledků soutěže řidičů MHD v jízdě bez zavazňných dopravních nehod*  
Naši řidiči zazářili na soutěži v Bratislavě
- 4 **AKCE PRO VEŘEJNOST:** Den ostravských dopraváků
- 6 **PROJEKT:** Máme už čtvrtou „vídeňskou“ zastávku
- 8 **INFORMUJEME:** Kratší čekání v zákaznickém centru  
Zelený koberec mezi kolejemi
- 9 **INFORMAČNÍ KAMPAŇ:** Dostavba tramvajové trati v Porubě
- 10 **TÉMA: BEZPEČNOST V DPO**  
*Více na str. 10–16*  
Mít pocit bezpečí  
*Rozhovor s Ondřejem Čubíkem*
- 12 Zkouška ohněm? V DPO jsme připraveni  
*Klíčové kroky v oblasti požární ochrany*  
Elektrobuses pod kontrolou, elektrokolab s rizikem
- 13 Kamery ve vozidlech
- 14 Dvoufázové ověření: více bezpečí za pár vteřin  
*Chráníme naše data a systémy před zneužitím*  
Společně proti novým hrozbám  
Blackout? My máme jasno
- 15 Asistenti přepravy
- 16 Bezpečnější tramvaje. Antikolizním systémem bude vybaveno také 38 škodovek
- 18 **HISTORIE:** Tramvajová trať, které doba nepřála
- 20 **AKCE PRO ZAMĚSTNANCE:** Společné zážitky
- 21 **PŘÍBĚHY, KTERÉ SE (NE)STALY:** Dešťová jízda aneb příběh pana Striktního
- 22 Zprávy z Facebooku  
Pochvaly a poděkování  
Fór o MHDěčku
- 24 Křížovka  
Jubilea

Uvnitř magazínu najdete plakát A2 s historickou třívozovou tramvajovou soupravou z naší podnikové sbírky historických vozidel v čele s motorovým vozem „komárek“ z roku 1949. Podobné soupravy sestavené z dvounápravových motorových a vlečných vozů jsme mohli potkat v běžném provozu do 1. dubna 1976, kdy skončil jejich provoz na městských linkách.

## Svátek

## dopravy 6. září



Str. 4–5



## NA CESTÁCH BEZ NEHOD

Soutěž řidičů MHD v jízdě bez zaviněných dopravních nehod je v DPO již dlouholetou tradicí. Letošní slavnostní vyhlášení výsledků proběhlo v Martinově v úterý 30. září. Setkání opět připomenulo, jak důležitá je bezpečnost provozu a profesionalita řidičů, kteří denně zajišťují spolehlivou dopravu v Ostravě.



Generální ředitel Daniel Morys předává ocenění Martině Wittkové (tramvaje Poruba) za půl milionu kilometrů ujetých bez zaviněné nehody.



Soutěž se vyhlašuje každoročně a jsou do ní zapojeni všichni kmenoví řidiči autobusů, tramvajů a trolejbusů. Hlavní podmínkou je, že v uplynulém období nesmí řidič způsobit dopravní nehodu se

zraněním nebo s vyšší hmotnou škodou. Letos byli oceněni řidiči, kteří dlouhodobě dokazují, že bezpečnost a zodpovědnost jsou pro ně samozřejmostí.

Půl milionu kilometrů si na své konto připsalo 17 řidičů. Mety 750 tisíc kilometrů bez nehod dosáhlo pět řidičů a jedna řidička. Čerstvými „milionáři“ se stali Vladimír Solar (autobusy Poruba), Pavel Čubík a Marcel Košář (oba autobusy Hranečnick). Pomyslnou nejvyšší příčku obsadil s milionem a čtvrt najetých kilometrů Josef Rajdus ze střediska doprava autobusy Hranečnick. Dalších 23 řidičů, kteří bezpečně ujeli 250 tisíc kilometrů, bylo oceněno odměnou do mzdy přímo na svých dopravních střediscích.

Oceněným řidičům osobně poděkovali generální ředitel DPO Daniel Morys, dopravní ředitel Aleš Hladký, vedoucí jednotlivých dopravních středisek a předsedové odborových organizací Ivo Protivínský a Peter Ochman.

Bezpečnost cestujících i ostatních účastníků silničního provozu je pro nás absolutní prioritou. Každý kilometr bez nehody je výsledkem profesionality, pozornosti a ohleduplnosti našich řidičů. Ocenění řidiči jsou inspirací pro své kolegy i pro veřejnost. Dokazují, že i v náročném městském provozu lze jezdit bezpečně, s respektem a bez zbytečných rizik.

Martina Vybíralová

## NAŠI ŘIDIČI ZAZÁŘILI NA SOUTĚŽI V BRATISLAVĚ

V sobotu 6. září se na Slovensku v Bratislavě konala prestižní soutěž jízd zručnosti řidičů autobusů, pořádaná místními kolegy u příležitosti oslav 130 let městské hromadné dopravy. Mezi devíti soutěžními týmy se neztratili ani naši zástupci. Tým Dopravního podniku Ostrava ve složení Miroslav Burek starší, František Košárek a kapitán Petr Milfaiť si v náročné konkurenci vybojoval skvělé třetí místo a přivezl domů bronzovou medaili. První příčku obsadil tým z Prahy, druhé místo patřilo kolegům ze Žiliny. Naši řidiči však předvedli výborné výkony, které byly důkazem jejich profesionality, dovedností a týmového ducha. Gratulujeme k úspěchu a děkujeme za skvělou reprezentaci našeho podniku.

Aleš Hladký



Bronzovým medailistům blahopřejeme!





Historická vozidla z naší sbírky jsou velkým lákadlem pro všechny návštěvníky akce.

## DEN OSTRAVSKÝCH DOPRAVÁKŮ

Areál martinovských dílen DPO se letos v sobotu 6. září opět otevřel veřejnosti. Tradiční Den ostravských dopraváků přilákal tisíce návštěvníků všech generací, kteří si užili bohatý program plný zábavy, technických zajímavostí a osobních setkání.

Hasičský záchranný sbor MSK, Městská policie Ostrava, Policie ČR či Ostravské komunikace. Nechyběly dynamické ukázky a prezentace techniky. Společnou hlavní dynamickou ukázkou pak byl zásah hasičů u hořícího vyřazeného elektrobuse SOR EBN 10,5 z roku 2010.

Rodiny s dětmi pak nadchly aktivity DPO v podobě Pokreslibusu, her a soutěží o drobné ceny, interaktivní stánky Planetária Ostrava, Železničních



Pokreslibus s dětskou výzdobou jezdil po skončení akce na běžných linkách DPO.

okolí z oken historických i moderních vozidel. O pestrou nabídku aktivit se pak postarali také naši partneři, například



Tradiční Den ostravských dopraváků je naší největší akcí pro veřejnost.

Stejně jako v minulých letech probíhaly oblíbené vyhlídkové jízdy, při kterých si lidé mohli prohlédnout areál a jeho



modelářů Ostrava nebo Koordinátora ODIS. O zábavu pro nejmenší se na pódiu staraly oblíbené postavičky Veverka Terka a Myška Klárka, které doplňovalo Hýbání s Týnou a Zdeňkem či Dopravní kabaret Zdeňka Kačora.

Velkým zpestřením letošního ročníku byla **hudební vystoupení** kapel složených z našich vlastních zaměstnanců. Představila se kapela KETTA, založená před deseti lety našimi kolegy Romanem



Děčkým a René Kostřicou. Nadchla diváky energií a pestrým repertoárem.

Následovala kapela De.Ton, rocková formace, ve které za bicí usedl náš kolega Honza Bambušek a která rozproudila publikum svižným koncertem.

Hudební program doplnila kapela



*Silným zážitkem pro návštěvníky se stal zásah hasičů při inscenovaném požáru vyřazeného autobusu SOR.*



*Starokladrubske plemeno koní v sobě jedinečným způsobem spojuje robustnost, sílu, ušlechtilost, eleganci a uchvacující krásu.*

Swingalia, která dotvořila příjemnou atmosféru celého dne. Součástí programu na pódiu byly i rozhovory moderátorky

s historikem Jiřím Boháčkem, nebo slavnostní **gratulace výhercům soutěže zručnosti řidičů autobusů** za účasti ostravského primátora Jana Dohnala i náměstka pro dopravu Břetislava Rígera. Na prvním místě se v soutěži umístil řidič Miroslav Burek ml.

Den ostravských dopraváků není jen o zábavě. Je to každoroční příležitost, jak ukázat technické zázemí, představit naše partnery a přiblížit lidem svět městské hromadné dopravy. Pro naše zaměstnance je to navíc možnost být v přímém kontaktu s veřejností, ukázat svou práci a být hrdí na to, co společně tvoříme. „Jsme rádi, že se Den ostravských dopraváků stal oblíbenou tradicí. Je to svátek dopravy, kde se setkávají fanoušci, rodiny i naši zaměstnanci. Děkujeme všem, kteří přišli – a děkujeme také kolegům, kteří se na přípravě i samotném průběhu akce podíleli. Bez vás by se tak úspěšný den nemohl uskutečnit,“ uvedl generální ředitel DPO Daniel Morys.



*Slavnostní vyhlášení vítězů v jízdě zručnosti řidičů autobusů – vítěz Miroslav Burek ml. s pohárem nad hlavou.*

Tereza Šnoblová



# MÁME UŽ ČTVRTOU „VÍDEŇSKOU“ ZASTÁVKU

Naše tramvajové zastávky postupně „oblékáme“ do jednotného vzhledu podle unikátního městského standardu. Letos dokončené zastávky Fakultní nemocnice a Kunčičky kostel navíc prošly úpravou nástupiště.

## V jednom směru prodloužení, v druhém zkrácení

U zastávky Fakultní nemocnice jsme nástupiště ve směru na centrum prodloužili na 65,8 metrů. Ve směru na Vřesinskou jsme jej naopak mírně zkrátili na 38,6 metrů, díky tomu jsme ale dosáhli prodloužení silničního odbočovacího pruhu na ulici 17. listopadu. V rámci stavby jsme také upravili výšku nástupní hrany na 20 cm a obnovili povrchy nástupiště. Nechybí modernizace přístřešků a mobiliáře do nového jednotného stylu.

## Letošní projekt zahrnuje modernizaci třinácti tramvajových zastávek.

Ve spolupráci s městským obvodem Poruba se nám podařilo naši stavbu zkoordinovat se stavbou křižovatky Slabihoudka × 17. listopadu, takže jsme na co nejmenší míru omezili dopad na obyvatele dané lokality a obvodu.

## V Ostravě jako ve Vídni

Modernizace zastávky Kunčičky kostel byla velice odlišná, protože se jednalo

o vybudování kompletních nových nástupišť takzvaného „vídeňského typu“, který se využívá v případě, že prostorové podmínky neumožňují vybudování klasického nástupiště.

## Zastávka s vozovkou zvýšenou na úroveň chodníku byla poprvé realizována ve Vídni v roce 1992.

Na této zastávce před její rekonstrukcí cestující vyčkávali na chodníku a při příjezdu tramvaje přecházeli k nástupu do vozidla přes silnici, což není bezpečná varianta, která navíc ztěžuje nástup cestujícím s omezenou schopností pohybu. Na zastávce vídeňského typu sice nástup do tramvaje opět probíhá přes komunikaci, nicméně v místě nástupní zóny je komunikace zvýšena na úroveň chodníku. Tímto opatřením je zajištěna větší bezpečnost. Příjíždějící motorová vozidla jsou nucena upravit rychlost a účinněji reagovat na nastupující cestující. Zastávka se zvýšenou vozovkou byla



Zastávka Kunčičky kostel

údajně poprvé zkonstruována ve Vídni v roce 1992, odsud tedy pochází její název. V rámci ostravské tramvajové sítě se jedná o již čtvrtou realizaci, první tři představují zastávky Zábřeh, Palkovského a Náměstí Svatopluka Čecha.

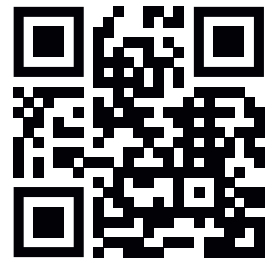
Projekt modernizace tramvajových zastávek (přístřešků a mobiliáře) pokračuje. Máme již podepsanou smlouvu na zastávku Křížíkova a intenzivně pracujeme na přípravě modernizací zastávek Dolní Vítkovice, Svornosti, 29. dubna a zastávky Don Bosco v rámci modernizace Vítkovické ulice.

Petr Holuša



Zastávka Fakultní nemocnice už je v novém typizovaném antracitově černém vzhledu.





# JSME BLÍZKO

vašeho nedělního výletu.  
S batohem a bez starostí.



[dpo.cz/blizko](https://dpo.cz/blizko)

## OBJEVUJTE S NÁMI TISÍCE TVÁŘÍ OSTRAVY

Dopravní podnik Ostrava spustil na přelomu léta a podzimu novou imageovou kampaň s názvem „Jsme blízko“. Kampaň připomíná, že síť MHD je skutečným krevním oběhem města. Naším cílem je ukázat Ostravu v intenzivním světle, tedy jako město, které je pestré, živé a inspirující, a zároveň zdůraznit, že MHD je nejspolehlivějším partnerem na každodenních cestách.

*„V rychlosti každodenního života přehlídíme všechny snadno dostupné krásy Ostravy. DPO jim je blízko a s radostí vám je připomene. Objevování našeho města totiž není jen výsadou turistů, ale může znovu okouzlit i samotné uspěchané Ostravany. Ať už se jedná o ikonické*

*dominany nebo o zapomenuté zákoutí, v člověku vyvolají patřičnou hrdost a pocit sounáležitosti. Hrubý industriál stírá jemnou secesi a vysoké moderní budovy se tyčí z široké dýchající přírody. Na cestě za tímto poznáním jsme tu pro vás – městská hromadná doprava. Jsme vašim*

*spolehlivým průvodcem na cestě za krásami Ostravy. Pohodlně, šetrně k životnímu prostředí a s výhledem na tisíce tváří města,“* těmito slovy je kampaň uvedena na speciálním webu [dpo.cz/blizko](https://dpo.cz/blizko).

Kampaň využívá široké spektrum komunikačních kanálů: Vizualy a letáky ve vozidlech, které doprovázejí cestující při každé jízdě. Videospoty na sociálních sítích, které připomínají krásy Ostravy a praktičnost MHD. Online komunikaci a PR články, které podtrhují přínos hromadné dopravy.

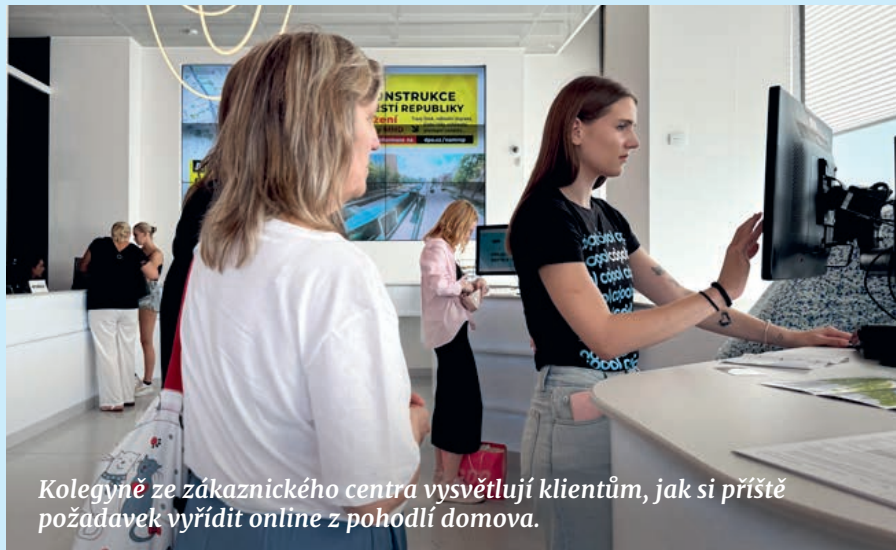
Nová kampaň má Ostravanům ukázat, že DPO je jejich každodenní partner blízko městu, blízko lidem, blízko potřebám.

Tereza Šnoblová



## KRATŠÍ ČEKÁNÍ V ZÁKAZNICKÉM CENTRU

Informační kampaň zabrala, výsledkem bylo o více než dvacet procent méně transakcí než loňské září a odhadem o více než 25 procent méně zákazníků v prodejnách. Tradiční zářijový nápor zejména studentů v Zákaznickém centru DPO byl menší než předchozí roky. Řadu požadavků se podařilo vyřídit včas online i díky informační kampani.



*Kolegyně ze zákaznického centra vysvětluje klientům, jak si příště požadavek vyřídit online z pohodlí domova.*

„Těší nás, že digitalizace služeb DPO funguje a využívá ji rok od roku více zákazníků. Dlouhodobě aktivně spolupracujeme s vysokými i středními školami v Ostravě a okolí. Informujeme na sociálních sítích, webech a dalších mediálních kanálech, jako jsou například rádia. Samozřejmostí jsou informace na LCD obrazovkách ve vozidlech, v jízdenkomatech, e-shopu, nebo push notifikacích v aplikaci MojeDPO. Těmito

cestami jsme letos také přímo šířili i návod, jak si jednoduše online ověřit studentský profil,“ uvádí generální ředitel DPO Daniel Morys a dodává: „Věříme, že ve spolupráci se společností Koordínátor ODIS postupně převedeme uživatele fyzických ODISEK do online prostředí ODISKY v Mobilu, a celý proces ještě zefektivníme.“

Zaměstnanci DPO také v prvních zářijových dnech obsluhovali nejen na

všech přepážkách zákaznického centra, ale zároveň se rozšířilo i personální nasazení v samoobslužné zóně. Nově jsme zavedli pozici koordinátora s mobilním zařízením, který lidem přímo ve frontě poradil a pomohl, pokud mohli svůj požadavek vyřídit pohodlněji online.

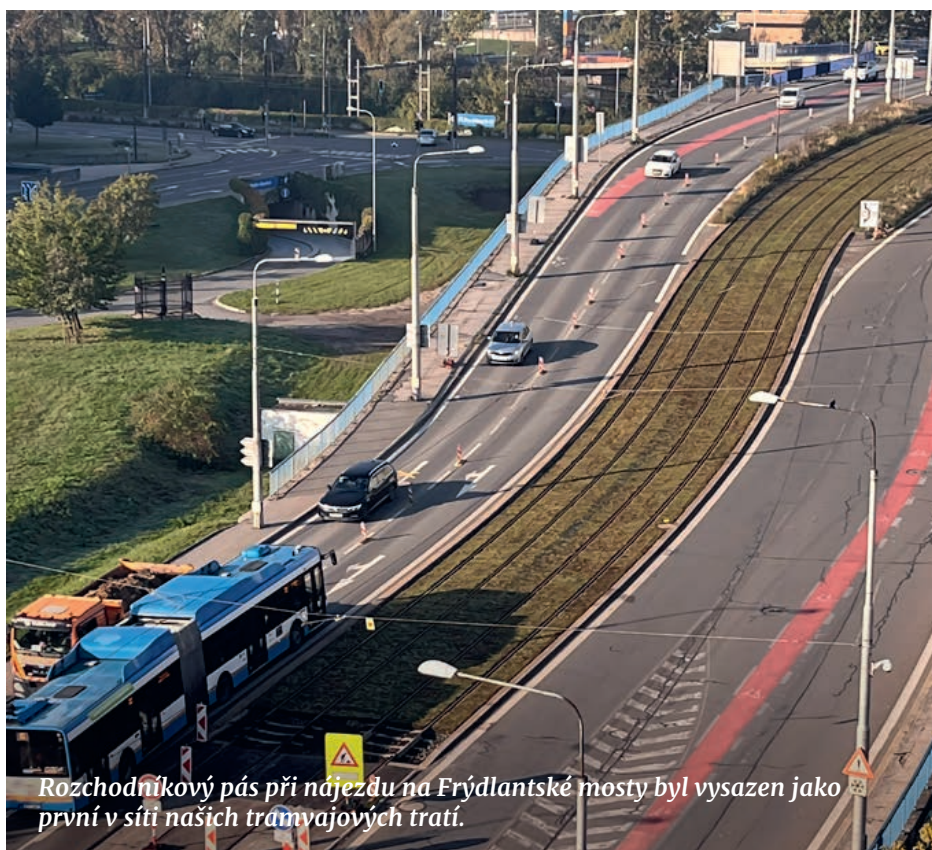
*Tereza Šnoblová*

## ZELENÝ KOBREC MEZI KOLEJEMI

V rámci pokračující rekonstrukce náměstí Republiky jsme obnovili kolejový absorbér hluku na nájezdu na Frýdlantské mosty, jehož součástí jsou také rozchodníkové pásy.

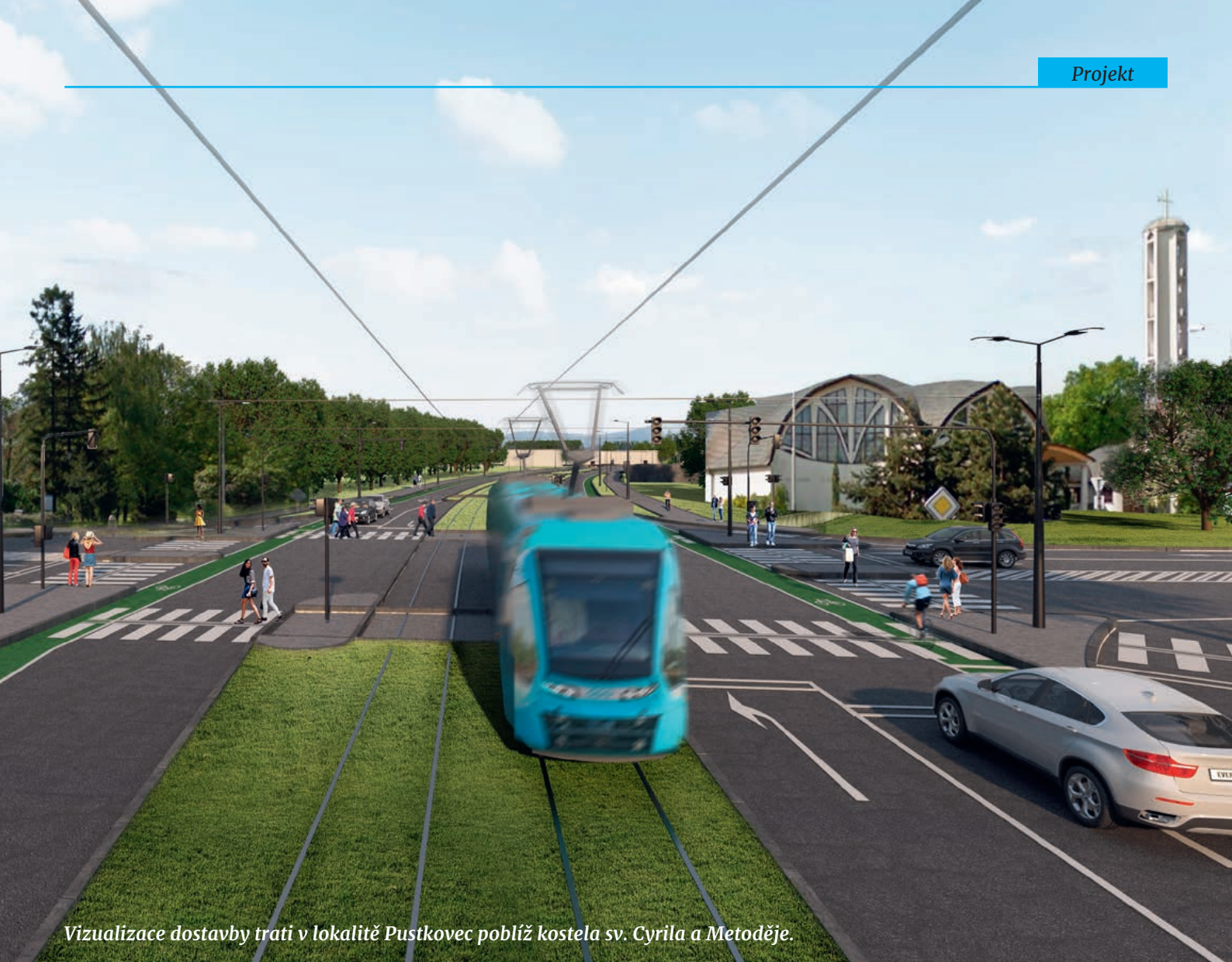
Nejstarší vegetační kryt v ostravské tramvajové síti si po letech užívání už obnovu zasloužil. Zároveň jsme se rozhodli využít současného přerušení tramvajové dopravy a zrekonstruovali jsme kolejovou část nájezdu. Začali jsme demontáží kolejového absorbéru, následně kolegové z vrchní stavby vyměnili kolejnice a dilatace a provedli podbití tramvajové trati. Pak se mezi kolejnice vrátil kolejový absorbér, který byl osazen novými pásy rozchodníku. Mnozí z vás, kteří pracují v budově ředitelství, mohli z oken kanceláří sledovat realizaci „v přímém přenosu“.

*Petr Holuša*



*Rozchodníkový pás při nájezdu na Frýdlantské mosty byl vysazen jako první v síti našich tramvajových tratí.*





Vizualizace dostavby trati v lokalitě Pustkovec poblíž kostela sv. Cyrila a Metoděje.

## DOSTAVBA TRAMVAJOVÉ TRATI V PORUBĚ

V září jsme zahájili rozsáhlou informační kampaň, jejímž cílem je seznámit veřejnost s plánovanou dostavbou tramvajové trati v Porubě, vysvětlit její přínosy a odpovědět na dotazy obyvatel.

Kampaň byla odstartována na Dni ostravských dopraváků, kde byl v infostánku DPO přítomen ředitel úseku rozvoj a údržba majetku Martin Chovanec a několik hodin odpovídal na otázky občanů, kteří měli možnost nahlédnout i do vizualizací a plánů trati.

Následně byly distribuovány informační letáky do schránek v 7. a 8. obvodu Poruby a v Pustkovci, a projekt byl představen také na akci Zažít Porubu jinak, kde měli lidé možnost získat podrobnější informace na interaktivním panelu. Infoletáčky jsou i ve vybraných vozidlech.

Rovněž jsme spustili informační web [dpo.cz/dostavba](http://dpo.cz/dostavba), kde zájemci najdou

odpovědi na nejčastější otázky, a vlastní profil na facebooku.

Projekt dostavby už postoupil do takzvané velké EIA, tedy detailního posouzení vlivů stavby na životní prostředí, jaké absolvují například dálnice či vysokorychlostní tratě. Příslušnému úřadu, kterým je Krajský úřad Olomouckého kraje, náš dopravní podnik předal potřebné dokumenty.

„Dostavba tramvaje v Porubě není jen o rozvoji Dopravního podniku Ostrava. Je to také splacení historického dluhu Porubě, která na přímé tramvajové spojení sedmého a osmého obvodu čeká už víc než půl století,“ říká Daniel Morys, generální ředitel DPO. „Vybudováním tramvajové

tratě výrazně přispějeme k rozvoji našeho města. Ostrava díky tomu bude opět o něco atraktivnější místo k životu.“

Tereza Šnoblová

### O projektu

- › Tramvajová trať povede z křižovatky ulic 17. listopadu a Opavská směrem ke Globusu, přes oblast Duha a ulici Průběžná.
- › Projekt zahrnuje posouzení vlivů stavby na životní prostředí (EIA), následné projektování, výběr zhotovitele a samotnou realizaci stavby.
- › Cílem je zlepšit dopravní obslužnost 7. a 8. obvodu v Porubě, snížit zátěž automobilové dopravy a nabídnout obyvatelům moderní, pohodlný a ekologický způsob cestování.



# MÍT POCIT BEZPEČÍ

Bezpečnost v DPO znamená mnohem více než jen kamery, požární hlásiče či ochranné pomůcky. Jak se o ni staráme a proč je důležité nejen chránit, ale také budovat důvěru sdílenou našimi zaměstnanci i cestujícími? Odpovídá Ondřej Čubík (OČ), „strážce“ komplexní bezpečnosti naší firmy.

## Když se řekne „bezpečnost v DPO“ – co si pod tím můžeme představit?

OČ: Určitě ne izolovanou agendu jednoho oddělení. Je to průřezový princip, který, ať chceme nebo ne, ovlivňuje každého zaměstnance, každé rozhodnutí a každý provozní krok. Bezpečnost bychom měli vnímat jako integrovaný systém, který chrání zaměstnance, cestující i majetek, který reaguje na aktuální hrozby a trendy a je proaktivní – nečeká na problém, ale snaží se mu předcházet. Přestože se v něm vše prolíná, dva základní pilíře lze vymežit.

## Pocit bezpečí je také výsledkem důvěry, komunikace a atmosféry prostředí.

Oblast Security se zaměřuje na prevenci a reakci na úmyslné hrozby, oblast Safety se soustřeďuje na neúmyslné ohrožení, jako jsou nehody, technické poruchy, lidské chyby či přírodní katastrofy.

## Chceme chránit jak naše zaměstnance, tak naše cestující. Jsou to dvě různé věci?

OČ: Jen na první pohled. Vezměme si třeba vozidla: veškeré kroky, které v nich zvyšují úroveň bezpečnosti, přinášejí benefity pro naše zaměstnance i pro cestující. Jinými slovy, pokud je v bezpečí řidič, je v bezpečí i cestující, a naopak. Kdybych měl být konkrétní – například instalace kamer ve vozidle chrání nejen cestující před krádežemi nebo obtěžováním, ale zároveň poskytuje našim lidem jistotu, že v případě



*S Policií ČR aktivně spolupracujeme, a to i v oblasti veřejného pořádku a boje s kriminalitou.*

incidentu budou mít důkazní materiál a podporu. Nebo školení provozních pracovníků, to pomáhá nejen jim samotným, ale i cestujícím, kteří se díky tomu mohou spolehnout na profesionální reakci v krizových situacích.

## Máme kamery, asistenty přepravy, realizujeme různá opatření. Znamená to, že pocit bezpečí našich cestujících i zaměstnanců automaticky roste?

OČ: Bohužel tak se to říct nedá. Pocit bezpečí totiž vůbec nemusí korespondovat se skutečnou úrovní bezpečnosti. A musím se přiznat, že v této oblasti jsem musel začít přemýšlet trochu jinak. Dřív jsem se soustřeďoval výhradně na přínosy pro faktickou bezpečnost. Díky práci v týmu 360 jsem si ale uvědomil, že pro zvýšení úrovně pocitu bezpečí nestačí samotné bezpečnostní opatření, že je potřeba udělat něco navíc, i za cenu, že na úroveň fyzické bezpečnosti to přímý vliv mít nebude. Pocit bezpečí totiž není jen výsledkem fyzických

opatření, ale také důvěry a komunikace a celkové atmosféry prostředí. Když slušný cestující vidí kamerový systém, přítomnost asistentů, čisté a dobře osvětlené prostory, vnímá prostředí jako bezpečnější. Pocit bezpečí tak vzniká na základě kombinace fyzických prvků, chování lidí, komunikace a zkušeností. Nestačí tedy jen zavádět opatření, ale také vysvětlit jejich smysl, sbírat zpětnou vazbu a aktivně pracovat s tím, jak je vnímá veřejnost i zaměstnanci.

## Dá se pocit bezpečí vůbec nějak „změřit“?

OČ: To je další z otázek, které jsme si začali klást. Odpověď je složitá, ale v zásadě zní: ano, ovšem jen do určité míry. Například pomocí pravidelných dotazníkových šetření mezi cestujícími a zaměstnanci, analýzou incidentů, počtem stížností, nebo sledováním změn v chování. Pocit bezpečí se dá také nepřímou odvodit z míry spokojenosti, důvěry v organizaci, nebo ochoty lidí zasáhnout nebo alespoň hlásit incidenty. Důležité je, že pocit bezpečí již není vedlejší efekt, ale součást bezpečnostní strategie. Pokud lidé považují prostředí



za bezpečné, chovají se klidněji, jsou ochotnější spolupracovat a celkově přispívají k pozitivnímu vnímání cestování v MHD.

### **Nedávno vyvolalo poměrně bouřlivé emoce video na sítích pořízené „zvenčí“, které zachycovalo část incidentu revizorů s cestujícími v trolejbusu...**

OČ: Z mého profesního pohledu už ze zveřejněného záznamu bylo zřejmé, že situaci eskalovali cestující. Právě díky záznamu celé události na kamerách z vozidla a zvukové nahrávce od revizora se potvrdilo, jak to ve skutečnosti opravdu bylo.

### **Incident v trolejbusu: díky záznamům z našich kamer víme, jak to opravdu bylo.**

Revizoři chtěli dokončit přepravní kontrolu, adekvátně reagovali na agresivitu cestujících, a poté se pouze bránili. Záznamy jsme následně předali policii, která je vyhodnotila stejně jako my a agresivní cestující nakonec obvinila ze spáchání trestného činu. Jsem rád, že vedení společnosti se našich lidí veřejně zastalo. Potěšilo mne i to, že naši kolegové našli výrazné zastání od veřejnosti na sociálních sítích.

### **Kamery sehrály důležitou roli i při nedávném úmyslném poškození skel několika vozidel MHD.**

OČ: Jakmile jsme zjistili souvislost mezi jednotlivými případy, začali jsme s kolegou Kamilem Šindlerem vyhodnocovat kamerové záznamy a shromažďovat další podklady a poznatky, které jsme bezprostředně předávali policii. Pro vyřešení případu bylo nakonec klíčové, že se nám podařilo určit přesné časy a místa poškození vozů. Díky tomu policisté mohli přesně zmapovat pohyb pachatele, a od toho už byl jen krok ke zjištění jeho totožnosti a k jeho zadržení. Naštěstí se nakonec nepotvrdilo, že by šlo o cílený útok na DPO, pachatel stejným způsobem ničil majetek i jiných podniků a soukromých osob.

### **Kdo si může vyžádat záznamy z našich kamer?**

OČ: Mimo podnik zejména orgány činné v trestním řízení. Ročně evidujeme kolem tisícovky žádostí. Využívání kamer ve vzech oceňuje zejména Policie ČR, a to nejen při objasňování trestné činnosti v samotných vzech, ale i pro mapování

pohybu pachatelů trestných činů. Za tuto spolupráci jsme cestou generálního ředitele obdrželi medaili ředitele Městského ředitelství policie Ostrava za aktivní spolupráci v oblasti veřejného pořádku a boje s kriminalitou.

### **V jakých oblastech ještě s policií spolupracujeme?**

OČ: Příkladem je celá řada. Za zmínku stojí situace, kdy dojde k aktivaci tlačítka „Řidič v nouzi“ ve vozidle MHD.



#### **Mgr. Ondřej ČUBÍK**

- › Absolvoval vysokoškolské vzdělání ekonomického a právního směru. V oblasti bezpečnosti působí už bezmála 20 let, prošel soukromým sektorem i řadovými a vedoucími pozicemi ve státní správě.
- › Do DPO nastoupil v září 2018 jako bezpečnostní referent. V oddělení bezpečnost nyní zodpovídá především za oblast security a věnuje se i krizovému řízení.
- › Je dlouholetým členem a dřívějším velitelem jednotky sboru dobrovolných hasičů obce, k dalším koníčkům patří geocaching a pěší turistika. Ženatý, otec jednoho syna.

V takovém případě dnes k události vyjíždí nejbližší hlídky městské i státní policie. Podařilo se tak zkrátit průměrný dojezdový čas hlídky na čtyři minuty, což může být v nouzové situaci rozhodující. Důkazem velmi dobrých vztahů s městskou policií je pravidelné nasazování společných „hlídek“ asistentů přepravy se strážníky a organizace bezpečnostních akcí většího rozsahu. Městská policie pořádá pro přepravní kontrolu výcvikové

programy. Dispečinku zprostředkovává náhledy na městské kamery. Ale i my se snažíme bezpečnostním složkám vycházet maximálně vstříc, například poskytováním prostředků MHD nebo zázemí pro jejich výcvik.

### **Při ochraně majetku nově využíváme tzv. penetrační testy. K čemu slouží?**

OČ: Jde o simulaci reálných situací, které probíhají formou řízeného narušení bezpečnosti. Například v podniku neznámá osoba se pokusí vstoupit nebo vjet do areálu bez oprávnění. Cílem není někoho nachytat, ale ověřit si skutečný stav úrovně bezpečnosti a poté přijmout konkrétní a cílená opatření, aby v reálné situaci proběhlo vše hladce a v klidu. Takové testy mají významný dopad nejen na objektivní bezpečnost, ale i na pocit bezpečí zaměstnanců, kteří mohou vidět, že systém funguje a je pravidelně prověřován.

### **Jak jsi zmínil v úvodu, problémům je lepší předcházet, než je pak „hasit“. Co pro to děláme?**

OČ: Eliminace rizik začíná u jejich včasné identifikace. Pravidelně analyzujeme incidenty, hledáme zpětnou vazbu od zaměstnanců i cestujících a vyhodnocujeme potenciální hrozby z hlediska pravděpodobnosti a dopadu, a podle toho navrhuje konkrétní opatření. Klíčové je, že každé z nich musí být smysluplné, efektivní a udržitelné. Nejde o to prostě jen něco udělat, ale dělat jen to, co skutečně zvyšuje úroveň bezpečí. Chceme, aby bezpečnost nebyla jen souborem pravidel, ale součástí kultury, vlastní hodnotou, která je přirozenou součástí práce každého zaměstnance. Jsem přesvědčen, že základem skutečné bezpečnosti je osobní odpovědnost každého z nás. A v tomto ohledu se vždy snažím jít příkladem. Žádný systém, byť sebelepší, nemůže fungovat bez aktivního přístupu lidí, kteří s ním pracují. Lhostejnost, jako například přehlížení otevřené branky nebo ignorování zcela zjevné podezřelého nebo ohrožujícího chování mívá vážné důsledky. Naopak všímavost, důslednost a ochota jednat jsou tím, co dělá z bezpečnostních opatření skutečně funkční systém. Neříkám, že je nutné hned fyzicky „zasáhnout“, ale vždyť přeče stačí jen zavolat nebo zmáčknout tlačítko... Moc bych si přál, aby si každý zaměstnanec uvědomoval, že právě jeho postoj a jednání mají přímý vliv na bezpečí jeho samotného, kolegů, cestujících i majetku společnosti.

Ludmila Kadrnková





Ve výřezu detail komponentů samozhášecího zařízení ve vozidlech – nádoba s hasivem.

## ZKOUŠKA OHNĚM? V DPO JSME PŘIPRAVENI

S rostoucím využíváním moderních technologií, alternativních pohonů a elektromobility nabývá požární bezpečnost stále většího významu. Proto realizujeme klíčové kroky, které posilují ochranu zaměstnanců, cestujících, našeho majetku i životního prostředí. Seznamte se s některými z nich.

### Požár nesmí mít náskok

Již pět let postupně vybavujeme areály systémy elektrické požární signalizace (EPS) – v současnosti jsou takto chráněny areály tramvají Poruba, Moravská

Ostrava, areál trolejbusu a objekty v areálech Martinov a Hranečník. Specifické požární riziko představují dobíjecí stanoviště pro elektrobusey, proto i je rozšiřujeme o EPS (Vítkovická,

údržba autobusy Hranečník a areál Martinov). Součástí rozšíření je instalace plamenných hlásičů, které umožňují rychlou detekci otevřeného ohně na volném prostranství i v počáteční fázi požáru.

### Počítače v protipožárním bezpečí

Serverovny jsou kritickým bodem každého moderního podniku – jak z hlediska datové bezpečnosti, tak z hlediska požární ochrany. Aktuálně probíhá realizace projektu Samozhášení požáru i v těchto technologických prostorách. Projekt zohledňuje specifika serveroven, včetně proudění vzduchu a velikosti prostoru.

### Nová éra pohonů, nová rizika

Se změnou pohonných systémů se objevují i nová rizika. Dosud používaná plynová detekce byla nastavena pouze na detekci CNG (stlačeného zemního plynu). Vzhledem k plánovanému nasazení technologií využívajících vodík byl stávající detekční systém rozšířen o možnost včasné detekce vodíku, která je zásadní, protože vodík je specifický svou extrémní těkavostí a nízkou zápalnou koncentrací. Nové detektory jsou schopny současně monitorovat přítomnost obou plynů a v případě nadlimitních koncentrací aktivovat poplach a bezpečnostní protokoly.

### Oheň pod kapotou? Už ne

Všechny autobusy s pohonem na CNG jsou vybaveny automatickým samozhášecím systémem v motorovém prostoru. Systém slouží k včasné detekci a potlačení požáru přímo u zdroje, čímž výrazně snižuje riziko vzniku rozsáhlých škod a ohrožení cestujících. Nesporný přínos potvrdil konkrétní incident z 6. února 2023, kdy samozhášecí systém účinně zasáhl a zabránil velkému poškození vozidla ev. č. 7875.

Pavel Zimčík

## ELEKTROBUSY POD KONTROLOU, ELEKTROKOLA S RIZIKEM

Naše elektrobusey používají trakční baterie LiFePO<sub>4</sub> 300 Ah nebo bateriové moduly NLTO 24V 70 Ah, které se vyznačují vysokou tepelnou stabilitou, odolností vůči mechanickému poškození a nižší pravděpodobností termického úniku. Navíc jsou podrobovány pravidelným technickým kontrolám. Naopak standardní lithiové

baterie, které najdeme například v elektrokoloběžkách a elektrokolech, vykazují vyšší míru požárního rizika – a to nejen při běžném provozu, ale i při nabíjení, parkování nebo přepravě. Proto jsme přistoupili ke změně přepravních podmínek v městské hromadné dopravě. Zakazujeme v nich převoz elektrokoloběžek a elektrokol

ve vozidlech MHD, čímž předcházíme možným incidentům během přepravy, zvyšujeme bezpečnost cestujících a zároveň chráníme náš majetek.

Elektrokoloběžky a elektrokola používají i naši zaměstnanci. Nově jsme parkovací místa pro tyto moderní dopravní prostředky oddělili plechovými zástěnami, které v případě vznícení baterie slouží jako bariéra bránící šíření požáru, abychom minimalizovali rozšíření požáru na okolní objekty nebo vozidla.

Pavel Zimčík

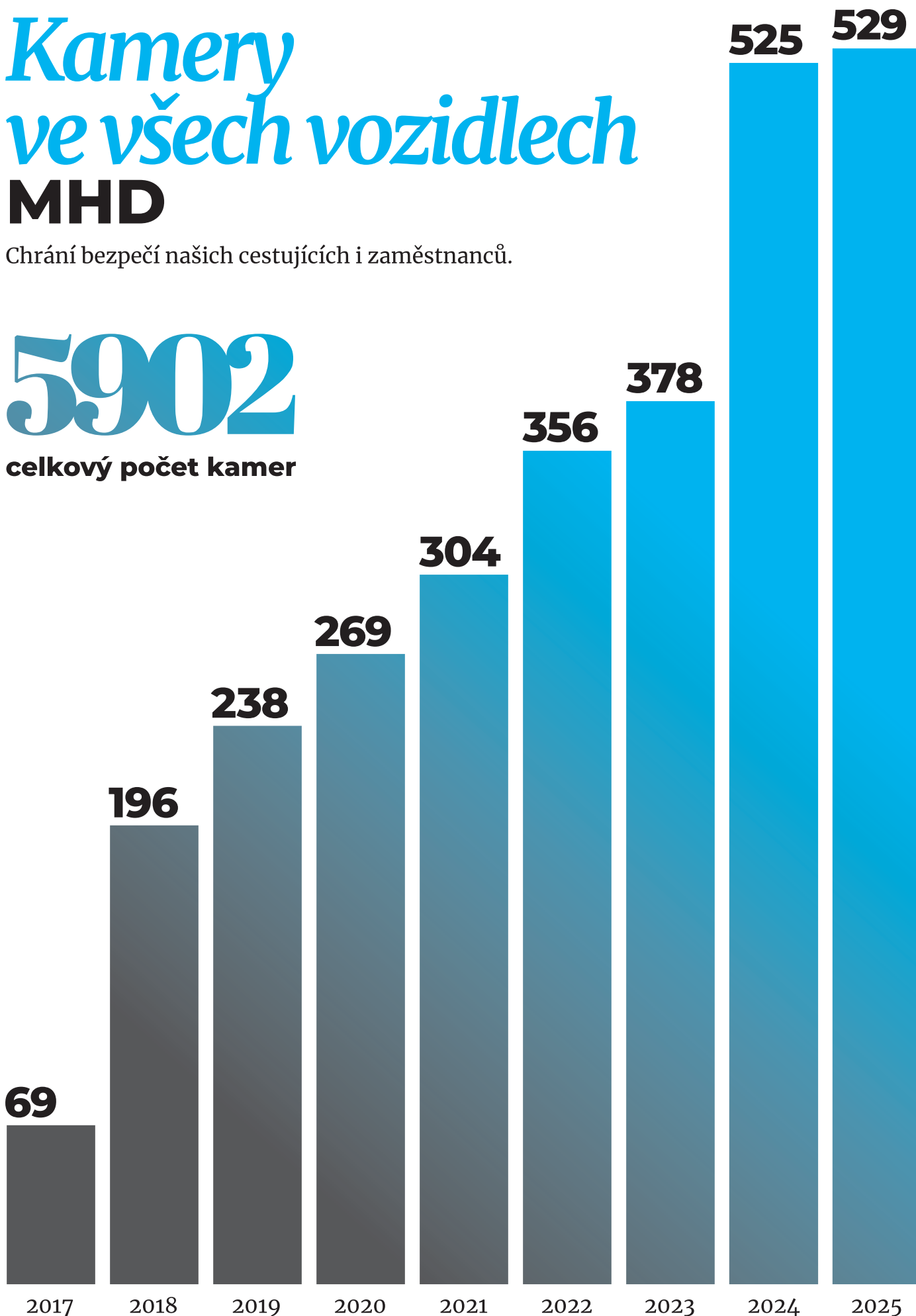


# Kamery ve všech vozidlech MHD

Chrání bezpečí našich cestujících i zaměstnanců.

# 5902

celkový počet kamer



Počty vozů vybavených kamerovým systémem.

Data aktuální k 10. 10. 2025 (nezahrnují vozidla s plánovaným vyřazením).



# DVOUFÁZOVÉ OVĚŘENÍ: VÍCE BEZPEČÍ ZA PÁR VTEŘIN

Kyberbezpečnost znamená chránit naše data a systémy před zneužitím. Hrozby se vyvíjejí a často cílí na lidskou chybu. Bezpečné chování v online světě je proto odpovědností nás všech.

Když vám zpřístupňujeme firemní služby „odkudkoli“, přidáváme i jednoduchou, ale velmi účinnou ochranu: **dvoufázové ověření (MFA)**. Znamená to, že kromě



hesla potvrdíte přihlášení ještě jedním krokem – nejčastěji klepnutím v mobilní aplikaci, nebo jednorázovým kódem. Tenhle princip už znáte z praxe: využívají jej banky, Google či Apple ID, Facebook a mnoho dalších služeb.

## Proč je to důležité?

Útočníci dnes míří hlavně na lidskou chybu (phishing). Bez druhého kroku může jít „ven“ třeba i vaše výplatnice,

nebo někdo bude pod vaším jménem rozesílat e maily a zprávy. Nasazení MFA významně snižuje riziko – i kdyby někdo vaše heslo získal, bez druhého faktoru se dál nedostane. Zavedení MFA doporučily naše pravidelné penetrační testy a potvrdila GAP analýza vůči připravovanému zákonu o kybernetické bezpečnosti (ZoKB/NIS2). Jde tedy o standard, ne módní novinku.

## Jak to bude vypadat v běžném dni?

Na známém zařízení potvrdíte přihlášení jen občas – ne při každém kliknutí. Samotné potvrzení zabere pár vteřin a často zůstanete přihlášení delší dobu. Nemáte nebo nechcete aplikaci v telefonu? Nevadí: lze použít SMS kód nebo bezpečnostní klíč (funguje i bez dat). Aplikace přitom nevidí vaše fotky, zprávy ani polohu – slouží jen k potvrzení přihlášení.

## Co po vás budeme potřebovat?

Jednorázově si MFA nastavíte (cca 5 minut) a přidáte záložní metodu pro případ ztráty telefonu. A důležité pravidlo na závěr: Když se nepřihlašujete a vyskočí potvrzení, odmítněte ho.

Dvoufázové ověření u všech klíčových přístupů má jasný cíl: aby naše digitalizace byla nejen pohodlná, ale hlavně bezpečná.

Dušan Zeman

## SPOLEČNĚ PROTI NOVÝM HROZBÁM

V minulých desetiletích jsme si zvykli žít v bezpečném a předvídatelném prostředí. Pokud došlo k nějaké mimořádné události, jednalo se obvykle o shodu nešťastných náhod a individuálních chyb. Situace se však změnila. V digitálním světě čelíme útokům dnes a denně, velkou výzvou budou nové způsoby ohrožení v souvislosti s prudkým rozvojem AI modelů. Nové hrozby se však objevují i ve světě fyzickém – i v ČR se již dopravní podniky bránily např. žhářským útokům, které byly zřejmě cíleně organizovány a placeny lidmi napojenými na jiné státy. Velkou výzvou pro ochranu osob a majetku se stávají drony.

S účinností od 1. října byl proto v DPO zřízen **Výbor pro bezpečnost**. Jeho úkolem je vnímat bezpečnost jako komplexní a propojené téma a hledat způsoby, jak se stávajícím i novým hrozbám účinně postavit. Výbor má sjednotit odborníky a zaměstnance DPO, kteří se bezpečností v různých oblastech zabývají, a umožnit jim společně předvídat rizika a přijímat preventivní opatření. Důležitou oblastí jeho práce bude také naplnění požadavků nového zákona o kybernetické bezpečnosti.

Jakub Sajdl

## BLACKOUT? MY MÁME JASNO

DPO je součástí kritické infrastruktury, musí tedy zajistit provoz i při krizových stavech. Pro případ dlouhodobého výpadku elektrické energie, tzv. blackout, máme připravený krizový plán.

Krizovou situaci blackoutu vyhláší Krizový štáb města Ostravy v souladu se zákonem. V našem dopravním podniku se ihned aktivuje směrnice VP-145, která

určuje konkrétní členy našeho krizového štábu a jejich úkoly.

V čem spočívá princip krizového dopravního řešení? Základem je

převedení autobusového provozu z režimu pracovního dne na režim sobotní. Tím se výrazně sníží počet autobusů potřebných pro běžné linky, což umožní uvolnit vozidla pro náhradní dopravu. Tyto autobusy budou následně nasazeny na speciální linky, které nahradí nefunkční tramvajovou a trolejbusovou dopravu, případně budou sloužit jako evakuační. Plán definuje další pravidla pro to, aby byla zabezpečena základní dopravní obslužnost a informovanost veřejnosti.

Aleš Hladký



# Asistenti přepravy v DPO

# 45

## **45 asistentů přepravy máme na palubě.**

Už více než osm let informují,  
pomáhají cestujícím a přispívají  
k jejich pocitu bezpečí.

### **8 Počet nočních bezpečnostně-kontrolních akcí v roce.**

Během nocí z pátku na sobotu se asistenti přepravy a strážníci MPO zaměřují na rizikové lokality.

### **2 Počet týdenních bezpečnostně-kontrolních akcí v roce.**

Vždy v květnu a v listopadu se asistenti přepravy ve spolupráci se strážníky MPO věnují bezpečnému cestování MHD na linkách napříč celou Ostravou.

### **74 Tolik školních tříd se už zapojilo do projektu DPO k tabuli.**

Asistenti přepravy a revizoři v něm zábavnou formou na ostravských základních školách učí děti, jak cestovat moderní veřejnou městskou dopravou komfortně a bezpečně.







Do tramvají Škoda 39T bude instalován pokročilý antikolizní systém rozšířený o tzv. lidar, který pomocí krátkých laserových pulsů a jejich odrazů od překážek vytváří 3D mapu prostoru před vozidlem.

## BEZPEČNĚJŠÍ TRAMVAJE. ANTIKOLIZNÍM SYSTÉMEM BUDE VYBAVENO TAKÉ 38 ŠKODOVEK

Zabliká, zapípá a tramvaj bezpečně zastaví. Antikolizní systém v 39 tramvajích Stadler se osvědčil. DPO teď podepsal smlouvu o instalaci ještě modernějšího a bezpečnějšího systému, tentokrát do všech vozidel Škoda 39T. Celkem bude antikolizní systém v 77 tramvajích, tedy v téměř čtyřiceti procentech tramvajového vozového parku.

### První dvě na podzim

Systém od firmy BOSCH Engineering GmbH vyjde na téměř 37 milionů korun. Instalace začne na podzim letošního roku do prvních dvou vozidel, pak bude následovat zkušební a ověřovací provoz. Po schválení proběhne montáž a zprovoznění do zbývajících 36 tramvají v termínu cca do září 2027.

### Lepší identifikace překážek

„Půjde o systém nové generace, který nabízí díky technologickému vývoji ještě přesnější detekci překážek. Rozdíl je například v tom,

že nový systém bude rozšířený o takzvaný lidar. Asistenční systém pro řidiče pomocí kamery, radaru a navíc i lidarů dokáže identifikovat překážku na koleji před tramvají na vzdálenost až 80 metrů a až do maximální rychlosti tramvaje 80 km/h,“ říká generální ředitel DPO Daniel Morys a dodává: „Systém nepřebírá sto procentní zodpovědnost za řidiče, pohybuje se v rámci svých technických a fyzikálních limitů. Jednoznačně ale přispívá ke zvýšení bezpečnosti cestujících, která je pro nás klíčová. Nynější antikolizní systém se v praxi osvědčil, a proto chceme bezpečnost dál posilovat.“

### Tři kroky ochrany

Stejně jako u tramvají Stadler i v tomto případě bude systém ochrany fungovat ve třech krocích: nejdříve řidiče na nebezpečí upozorní výstražná ikona na palubním počítači, pak i zvukový výstražný signál a nakonec, pokud řidič včas nezareaguje, řídicí systém vozidla spustí brzdění. DPO dnes požaduje antikolizní systémy jako standardní vybavení u všech nově pořízovaných tramvají.



### Jak je to v autobusech

V autobusovém provozu používá DPO asistenční systémy, které podporují práci řidičů, ale nezasahují do řízení vozidla. Asistenční systém byl testován a je v provozu na čtyřech autobusech. Pomáhá předcházet zejména drobnějším kolizím. Podobně jako u tramvají se tento systém stal standardním vybavením, které požaduje dopravce v rámci aktuálních a připravovaných výběrových zakázek na dodávky autobusů i trolejbusů. I zde aktivně sledujeme technologický vývoj, abychom byli nadále lídrem v rozvoji bezpečnosti dopravních systémů.

Tereza Šnobllová

## Nehoda, které šlo zabránit

K rozhodnutí o instalaci antikolizního systému do našich tramvají mimo jiné „napomohla“ i nehoda, k níž došlo v lednu 2021. Řidiče „štadlerky“ Tango NF2+ při odjezdu ze zastávky Stodolní v centru Ostravy zřejmě přepadl mikrosnánek. Projel následující zastávkou Elektra a následně narazil do tramvaje stojící před křižovatkou ulic Nádražní a 28. října. Rychlost tramvaje při nárazu byla sice malá, okolo 27 kilometrů v hodině, ale následky byly pro

najíždějící tramvaj fatální: musela být zlikvidována. Právě na takové situaci je antikolizní systém připraven a s největší pravděpodobností by mohl této nehodě zabránit, anebo alespoň zmírnit její následky na minimum. Nutno ještě podotknout, že odepšaná tramvaj měla od uvedení do provozu ujeto pouhých 73 tisíc kilometrů a měla tak svůj „život“ ještě před sebou. Několikamilionová škoda šla na vrub našeho dopravního podniku.





Přiveď posilu

**FAJNY BRACHA  
FAJNY KOLEGA  
FAJNYCH ~~20 000 Kč~~**

*Více zjistíš u své specialistky  
personální péče.*

**40 000 Kč**

**dpo.cz/prace**







Motorový vůz č. 4 v zastávce „Hrabůvka místo“ u legendárního kina Edison v druhé polovině 30. let 20. století. Zastávka byla zřízena u křižovatky tehdejších ulic Kozinova, Místecká a Republikánské třídy, dnes Závodní a U Haldy.

## TRAMVAJOVÁ TRATĚ, KTERÉ DOBA NEPŘÁLA

V pátek 29. srpna to bylo přesně padesát let, kdy byl ukončen provoz „komárku“ na jednokolejné tramvajové trati vedoucí z Hrabůvky od tehdejšího kina Edison do Hrabové–Ščučí. Událost připomenuly v sobotu 30. srpna vzpomínkové okružní jízdy historickou tramvajovou soupravou, složenou z motorového vozu číslo 94 a vlečných vozů 269 a 218, na trase Nádraží Vítkovice – Hrabůvka, kostel – ÚMOb Jih – Palkovského – Nádraží Vítkovice.

### Kde se vzal komárek

Nahlédněme tedy spolu do nedlouhé historie této tramvajové trati, které v jejím plánovaném rozvoji doba vložene nepřála. Vítkovické horní a hutní těžířstvo se podílelo na hromadné přepravě osob celkem třemi tratěmi. Byla to vlečná dráha Svinov – Vítkovice–Kostelní náměstí, drobná dráha Vítkovice – Zábřeh nad Odrou, pískové doly a místní dráha Mariánské Hory – Brušperk s konečnou stanicí Hrabová. Poslední jmenovaná odbočovala v Zábřehu z drobné dráhy a vedla k nové, tzv. „Jubilejní kolonii pro dělníky“, postavené v Hrabůvce ke stému výročí založení železár (zal. 1828).

### Parní motorové vozy „komárek“ daly název i drobné a místní dráze.

Osobní doprava zde byla zahájena 5. října 1930 a zajišťoval ji parní motorový vůz soustavy Allison–Komarek a parní lokomotivy závodní dráhy s osobními nebo vlečnými vozy. Právě používání parních motorových vozů dalo drobné a místní dráze známou přezdívku „komárek“.

### Nástup elektřiny

Zavedení parní trakce bylo jen nouzovým řešením, neboť již 29. března 1934 se



V pátek 1. 8. 1975 se na smyčce v Hrabové–Ščučí setkaly dvě soupravy linky číslo 1 tvořené motorovým vozem „komárek“ a vlečným vozem „brňák“. V popředí motorový vůz 94 s vlečným číslem 200, za nimi vozy 94 a 214.





První vzpomínkové okružní jízdy 30. srpna se zúčastnili zejména obyvatelé Hrabové, kteří rádi zapózovali pro vytvoření památné fotografie. Jízda měla velký úspěch zejména u starších občanů, kteří si oživilí vzpomínky na doby dávno minulé.

po tratích do Zábřehu a Hrabové rozjely elektrické tramvaje. Elektrizací obou drah provedla firma ČKD a.s., Praha-Vysočany, která rovněž dodala elektrickou výzbroj pro nová vozidla, vyrobená ve vlastních dílnách železáren po vzoru vídeňských tramvajových vozů typu M. Zavedením elektrického provozu se zvýšila frekvence a došlo ke zlepšení hospodaření obou drah. Plánovaná stavba trati z Hrabové dále do Brušperku se však v meziválečném období pro neutěšené finanční poměry neuskutečnila.

### Poválečný rozvoj

Během války došlo jen k dodávce dalších vozidel nutných pro rozšíření provozu a zvětšení remízy v objektu Vítkovických železáren o další dvě koleje. Při osvobozovacích bojích 30. dubna 1945 však vybuchla nálož umístěná v prohlížecím kanále remízy. Celý vozový park byl vyřazen z provozu, motorový vůz číslo 4 byl zcela zničen a další čtyři těžce poškozeny. Po válce rovněž započala odložená výstavba dalšího úseku místní dráhy směrem k Brušperku. Pro existenci letiště poblíž projektované trati však musel být původní záměr revidován. Nová trasa odbočovala ze stávající místní dráhy před stávající konečnou a byla vedena dále kolem Hrabové až za Novou Bělou, kde mělo dojít k připojení na původní projekt. Elektrický provoz na prvním úseku nové trati do výhybny Hrabová-Ščučí byl zahájen 24. října 1948. Výstavba trati

však pokračovala dále k Nové Bělé a byla stavebně dokončena až za podjezd pod státní silnicí Ostrava – Místek. Další úsek k plánované stanici Nová Bělá byl rozpracován, ale po vyjmutí stavby z nadlimitních investic v roce 1952 již zůstal nedokončen.

### Začátek konce

Prvního července 1953 byly obě tratě „komárka“ začleněny do tehdejšího Oblastního dopravního komunálního podniku JNV v Ostravě (později Dopravní podnik města Ostravy).

### Elektrické tramvaje se na tratích do Zábřehu a Hrabové rozjely v březnu 1934.

Ke škodě věci však nový majitel již nepokračoval v další stavbě místní dráhy, neprovozovanou část trati po výhybnu Hrabová-Ščučí snesl a v roce 1962 zde zřídil již delší dobu plánovanou smyčku. Není bez zajímavosti, že až do srpna 1963 probíhala na části trati do bývalé konečné stanice Hrabová také čilá nákladní doprava.

### Osud trati zpečetila Místecká

Po začlenění do jednotného dopravního systému došlo rovněž ke změně označení linek. Linka do Hrabové (původně H) nesla číslo 7 a linka Z do Pískových dolů se změnila na linku číslo 8. Konečnou stanicí pro linku 7 z Hrabové-Ščučí byla nejprve Výstavní ulice, později Smetanovo

náměstí, a nakonec kolejový trojúhelník na Hranečnicku. Po vybudování smyčky na Hranečnicku došlo od 28. října 1972 ke zrušení linky 7 a do Hrabové-Ščučí byla prodloužena linka číslo 1 z Hlučína, dosud končící na smyčce Nádraží Ostrava-Vítkovice. Osud tramvajové trati do Hrabové zpečetila výstavba nové Místecké ulice. V pátek 29. srpna 1975 v ranních hodinách byl zastaven provoz do Hrabové-Ščučí a od pondělí 1. září 1975 byla linka číslo 1 ukončena na nové dočasné smyčce Hrabůvka kino Edison.

### Připomínky bývalé slávy

V současné době lze ještě v Hrabové stále najít některé stavby připomínající zašlou slávu tramvajové dopravy. Jde například o přestavěný objekt měnirny, původní výpravní budovu a menší železobetonový most přes vodoteč poblíž Poplužní ulice. Na území Nové Bělé se v rozestavěném a nikdy nedokončeném úseku místní dráhy nachází zbytky násypů, mostní objekt přes ulici Na Šancích a opěry plánovaného ocelového mostu přes Mitrovickou ulici. Na soukromém pozemku v prostoru bývalé smyčky v Hrabové-Ščučí je dnes jako upomínka na zrušenou dráhu umístěna stylizovaná vozová skříň motorového vozu číslo 9II bývalých Moravsko-ostrovských místních drah, ve které najdeme výstavu o bohaté historii místních a drobných drah na Ostravsku.

Jiří Boháček



## SPOLEČNÉ ZÁŽITKY

Akce pro zaměstnance ukazují, že v DPO umíme nejen dobře spolupracovat, ale i společně vypnout a užít si chvíle mimo práci.

### Báječná jízda v Motoparku



Motory burácely, kola se točila a úsměvy nebraly konce – přesně takový byl 30. srpen v Motoparku Ostrava, který si přišlo užít 354 dospělých a dětí, až po ty nejmenší. Na dráze to žilo! Účastníci zvládli 528 jízd na motokárách, při kterých dohromady najeli úctyhodných 2 874 kilometrů. K dokonalé atmosféře nechybělo ani dobré jídlo a pití – padlo 300 klobás a pět sudů kofoly a Birellu.



### Rodinný den v zoo

V sobotu 13. září jsme se sešli v ostravské zoologické zahradě, kde se konal Family Day pro zaměstnance a jejich rodiny. Přestože den začal pořádným deštěm, počasí se nakonec umoudřilo a zbytek dne mezi zvířaty a s atrakcemi jsme si užili naplno. Děti nadchl velký prolézací hrad, krmení koz i návštěva domácí farmy, a nechyběla třeba zastávka u vydřího výběhu, kde bylo stále co pozorovat. Velkým lákadlem byla také nová mláďata a přírůstky v zoo, která se pochlubila například mládětem vzácné kočky cejlonské a novou lvicí.



### Každý měsíc na hory



Když se spojí náš autobus, dobrá parta a beskydská příroda, je o skvělý den postaráno. Naši kolegové a jejich rodiny či přátelé vyrážejí už několik měsíců na společné výšlapy po Beskydech a pokaždé zamíří na jiné místo. Na túrách se potkávají dospělí, děti i čtyřnozí kamarádi a společné chvíle v přírodě si užívají svým tempem. Pokud vás hory lákají, můžete s námi vyrazit příští rok, a také se v komunitě Benefits na Viva Engage s námi podělit o tipy na nové zajímavé trasy. Těšíme se, kam nás nohy (a autobus) zavedou!

Svatava Hueberová





## Příběhy, KTERÉ SE (NE)STALY

Zveřejňujeme příběhy, které se opravdu udály, i když jejich podobnost s místem a pracovníky DPO může být čistě náhodná, ale i fiktivní události, které by se kdykoliv stát mohly. Je na vás, čtenářích, jaké poučení si z nich vezmete... ☺



## DEŠŤOVÁ JÍZDA ANEB PŘÍBĚH PANA STRIKTNÍHO

Řidič trolejbusu pan Karel Striktní byl muž pořádku. Uniforma vždy vyžehlená, kabina čistá jako z výroby a jeho směna jela podle jízdního řádu jako dobře namazaný stroj. Když se řeklo „předpis“, Karel přesně věděl, který kdy použít, všechny měl, jak se říká, v malíčku.

Jednoho zářijového pozdního večera, kdy déšť bubnoval na střechy a město se třpytilo v loužích, Karel Striktní dojel na svou pravidelnou zastávku u Sýkorova mostu. Nastupovali dva cestující s koly – úplně promočení, ale slušní. V trolejbusu bylo poměrně plno a mezi pasažéry navíc stála maminka s kočárkem.

Cestující s koly sepjali ruce, s nadějí koukali, jestli by je pan řidič mohl vzít oba. Chtěli jet pouze tři stanice. Určitě by se tam vešli, kdyby se pár lidí posunulo

trochu dál do vozu. Ale Karel znal své povinnosti. V přepravních podmínkách přece stojí, že za těchto okolností (maximálně jedno kolo v kombinaci s kočárkem) musí přepravu druhého kola odmítnout. A tak s vědomím své zodpovědnosti jednoho z cyklistů vykázal z vozu. „Pravidla jsou pravidla,“ pronesl rozhodně, zavřel dveře a odjel, zatímco za oknem zůstalo jedno kolo a smutný pohled v dešti.

Druhý den ráno se řidič Karel opět posadil do kabiny svého naleštěného trolejbusu. S čistým svědomím, že se včera zachoval správně. Ale někde hluboko v něm se přece jen ozvalo tiché zašimrání pochybností, jestli každý předpis musí být neprostopupný jako ten včerejší déšť.

A jak byste se zachovali vy? Dali byste v roli řidiče přednost předpisům, které jsou tady přece proto, aby chránily pořádek a bezpečnost? Anebo se mezi jejich řádky schovává i prostor pro laskavost, a když prší, trocha pochopení nikdy neuškodí – ani pod trolejemi? I s vědomím toho, že „porušení pravidel“ je vždy na vaši vlastní zodpovědnost?

Hlasujte na naší firemní sociální síti Viva Engage (Naše DPO).

## PROMĚNY VOZOVNY V PORUBĚ

Stále se posouváme k tomu, aby se tramvajová vozovna v Ostravě–Porubě stala moderním pracovištěm, které bude adekvátně vybaveno pro údržbu našeho vozového parku. Jedním z menších projektů je rekonstrukce komunikace mezi halou a podúrovňovým soustruhem, která proběhla o prázdninách. Komunikace byla dlouhodobě ve špatném stavu a dříve jsme ji opravovali pouze lokálně. Nyní došlo k celkové rekonstrukci, a to na ploše 735 m<sup>2</sup>, včetně obnovy odvodnění.

Nyní pracujeme na dalších projektech. Půjde o rekonstrukci střechy a fasády objektu vozovny, výměnu osvětlení, dále budeme pokračovat v zásypech montážních kanálů, bude rekonstruována betonová plocha pod pracovními lávkami mezi dvanáctou a třináctou kolejí, chystá se rekonstrukce vjezdu a přilehlých budov a další změny.

Petr Holuša

## SČÍTAČE UŽ SBÍRAJÍ DATA V OSTRÉM PROVOZU

V srpnu jsme od dodavatele úspěšně převzali všechny jednotky systému automatického sčítání cestujících (APC – Automatic Passenger Counting) ve 497 vozidlech MHD.

Součástí předání byly nejen samotné snímače, ale mj. také provozní software, školení zaměstnanců, rozhodnutí o schválení změny u drážních vozidel a zajištění přenosu dat prostřednictvím API rozhraní. V současné době již APC snímače aktivně shromažďují data ze všech dveří a zastávek. Denně se jedná o přibližně 12 milionů údajů, které jsou dále zpracovávány a vizualizovány v prostředí Power BI. Tato platforma nám umožňuje detailní analýzu přepravních toků a přináší nové možnosti pro optimalizaci provozu.

Novinkou v rámci projektu je plánované rozšíření systému APC do dalších patnácti tramvajů typu KT8D5. RN1, které budou vybaveny snímači do konce letošního roku. Po dokončení této fáze bude APC systém v celkem 512 vozidlech, což nám umožní pokrýt sto procent všech vypravovaných spojů každý den – za předpokladu ideálního stavu vozového parku.

Projekt představuje významný posun směrem k modernímu plánování dopravy a potvrzuje naši snahu o neustálé zvyšování kvality služeb pro naše cestující.

Lukáš Meczner



# ZPRÁVY Z FACEBOOKU

**Pavel Vítek:** Bylo to super!! Díky 🙌 (Den Ostravských dopraváků)

**MOJE Ostrava:** Fajně bylo (Den Ostravských dopraváků)

**Martina Krausova:** Určitě skvělá akce pro malé 🙌 (DPO k tabuli)

## POCHVALY A PODĚKOVÁNÍ

### Doprava autobusy Hranečnick

- › Dominik Bielik, řidič: za výbornou reprezentaci společnosti a příkladné vystupování vůči cestujícím.
- › Roman Mrázek, řidič: za projev vysoké míry empatie a profesionální vstřícnosti, když bezpečně zastavil mimo standardní konečnou zastávku poté, co cestující svým zaviněním nevystoupila včas, čímž zajistil její bezpečí a pozitivně ovlivnil zážitek z cestování.
- › Iveta Kraváriková, řidička: cestující ocenila její spolehlivou a bezpečnou jízdu a příjemné vystupování.
- › Veronika Drholcová, řidička: za plynulou a bezpečnou jízdu.
- › Dominik Říman, řidič: za laskavý a nápomocný přístup, když během jízdy poskytl cestující při její nevolnosti okamžitou pomoc, zavolal sanitku a postaral se o ni až do jejího převozu.
- › Radek Kysela, řidič: za neskutečnou trpělivost, když byl po dobu jízdy vybrždován řidičem osobního automobilu.
- › Lucie Nováková, řidička: za vstřícnost a profesionální přístup, když počkala na dohánějícího cestujícího, což není její povinností, a tím zajistila příjemnou a bezproblémovou cestu.

### Doprava autobusy Poruba

- › Michal Bednařík, řidič: za velice klidnou, plynulou a pohodlnou jízdu.
- › Rudolf Teichmann, řidič: za dodržování časů příjezdů podle jízdního řádu.

- › David Ulrich, řidič: za rychlou a vstřícnou reakci, když na základě upozornění cestujícího bezpečně otevřel dveře a odstranil sršně z vozu.
- › Dalibor Kubiena, řidič: za profesionální a klidné jednání v nepříjemné situaci, kdy dokázal zvládnout agresivní jednání jednoho z cestujících.
- › Ilona Berková, řidička: za plynulou a bezpečnou jízdu.
- › Michael Christian Hlaváč: řidič, za perfektní techniku jízdy.
- › David Vravko, řidič: za nalezení klíčů a předání na středisko dopravy.
- › Lada Macečková, řidička: za bezpečnou a svižnou jízdu a milý a vstřícný přístup k cestujícím.
- › Nikola Zárecká, řidička: za rychlé a profesionální jednání při dopravní nehodě, kdy dokázala bezpečně objet místo nehody a minimalizovala vznik zpoždění.

### Doprava trolejbusy

- › Roman Matoulek, řidič: za empatický a lidský přístup.
- › Dana Slezáková, řidička: zastavila a postarala se o mrtvého zajíce na vozovce.
- › Jaroslav Bedrunka, řidič: za vyčkání na maminku s kočárkem a poskytnutí dostatek času pro bezpečný nástup.

### Doprava tramvaje Poruba

- › Šárka Řepová, řidička: za profesionální

„a zodpovědný přístup, a také klidnou a příjemnou jízdu.“

- › Ivana Linková, řidička: za plynulou a bezpečnou techniku jízdy, především v souvislosti s brzděním.
- › Jiří Folvarčný, řidič: za velmi pohotovou a profesionální reakci, když těsně za zastávkou Krajský úřad prudce zabrzdil, aby zabránil nečekané srážce s autem vyjíždějícím z boční ulice. Po bezpečném zastavení, kdy někteří cestující při brzdění spadli, se ujistil, že jsou v pořádku.

### Doprava tramvaje Moravská Ostrava

- › Zdeněk Buchta, Miroslav Hammer, Jan Kalus, Vojtěch Schneider, řidiči: za empatický a lidský přístup, kdy vyčkali na cestující.
- › Vítězslav Podlesný, řidič: za důslednou kontrolu jízdních dokladů.

### Poděkování za jízdu Barborkou

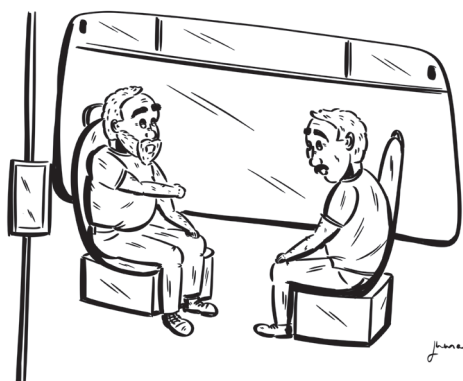
23. srpna se náš řidič Lukáš Simonides vydal s historickou tramvají Barborka na objednanou „narozeninovou“ jízdu. Rádi zveřejňujeme poděkování zákaznice: „*Jízda se všem, nejen oslavenci, moc líbila. Byli přímo nadšení! A musím taky pochválit pana řidiče, který všem cestujícím velmi ochotně vysvětloval vše, co je zajímavé. Je to člověk na svém místě! Ještě jednou moc děkuji za vše.*“

### Oddělení přepravní kontroly

- › Lukáš Gorpiel, přepravní kontrolor: za nalezení ztracených dokladů.
- › Josef Holásek, Lukáš Gorpiel a Zdeněk Brouček, přepravní kontroloři: za výborně a precizně provedenou přepravní kontrolu a zachování profesionality.

### Oddělení prodej a péče o zákazníky

- › Poděkování celému prodejnímu personálu zákaznického centra v rámci zářijového ověřování studentských profilů za maximální profesionalitu, vstřícnost a ochotu pomoci.



## FÓRY o MHDěcku

„V tomhle autobuse jezdím už rok.“

„Fakt? A pamatujete si, kde jste nasedl?“





o.oo

***Nakupujte***

***na cool.cz***



**229 Kč**

**PLÁTĚNÁ TAŠKA S DOPRAVÁCKÝM  
LINORYTOVÝM MOTIVEM**

Plátěné tašky s linorytovou tramvají, autobusem nebo trolejbusem vás provedou všedním i dobrodružným dnem. Jsou lehké a praktické. Stanou se tak vaším společníkem na každou cestu městem.

**cool.cz**



Jdou dvě blondýnky na tramvaj a jedna se ptá druhé: „Čím jedeš?“

„Trojkou. A ty?“

„Já dvojkou. A jede třicet dvojkou, tak můžeme... (tajenka)“

POMŮCKA: ASBEST, ETE, NETIK, PEZO, RADOŠTIN, ZAPATEADO	ZÁKONÍK PRÁCE (ZKR.)	DĚTSKÝ POZDRAV	VÝZNAMNÝ ZDROJ VITAMINŮ	ŠPANELSKÝ TISÍC	DOMÁCKY EMA STROMO-RADÍ	SŘEDNĚ VELKÝ DRAVEC	VLASTNÍ IRME	VYJÁDRĚNÍ POMĚRU	KUS LEDU	KÓD UKRAJINY	VÝVĚSKA ČÁST PRAHY 16	STAVITEL ARCHY	INICIÁLY FILM REŽISERA BARNETA	LITÍM NAPLNIT	STARO-ŘECKÝ BŮH VÁLKY	KÓD ČINY	AMERICKÝ HOROR (2017)
ZVOLNIT									FRMOL ŠPANELSKÝ TANEC			NUMERO CHEM. ZN. VÁPNIKU					PROVAZY SE SMYČKOU KYPŘIT PUDU
BUDOVA NA VÝSTAVIŠTI								OPĚT (HOVO-ROVĚ) OSINEK				NEHA HRABAVÝ PTAČEK			POLNÍ MIRA OLOUPENÉ		
	ÚŘAD (ZAST.)	MAZADLO DROBNÝ OZDOBNÝ PŘEDMĚT					INIC. VÝTVÁRNÍKA DEJNEJŮ UKAZOVACÍ ZAJEMNO				MÁCHOVO DÍLO MEDIKAMENT			SYMETRÁLA OSLÍ HYKÁNÍ			
ZAČÁTEK ABECEDY				TAJENKA CHEM. ZN. RUBIDIA								?	ZPŮSOB BARVENÍ LÁTEK KREVŇI OBRAZ (ZKR.)				
SLOVENSKÝ MÍR					DISKUTÉR JMĚNO POLÁRNÍKA AMUND-SENA								BŘEZNO VYPRAVEČ ROMÁNU BYLO NÁS PĚT			TLACHAT	INIC. HERCE VOUTKA
CHEM. ZN. TERBIA		SLŮVKO NELIBOSTI RUSKÁ ŘEKA			OZDOBNÁ KAPRADINA JMĚNO NORSKÝCH KRÁLŮ						NEBOŤ (NĀŘEČNĚ) PÍSMENO ŘECKÉ ABECEDY			4047 M2 ZNAMKOVÝ PŘETISK			
	EVROPSKÝ PARLAMENT (ZKR.) DOMÁCKY IRENA			OZNAČENÍ LETADEL BELGIE MPZ GHANY			VIDINA VE SNU PLANETKA			TAHLE ZVÍŘETNICE			SLOVENSKÝ ODEV ATHENSKÝ FOTBALOVÝ KLUB				
STAV MIMO ZÁKON									VÉZEŇ LEDNÍ HOKEJ (ZKR.)								NÁZEV PÍSMENE D
RÁDIO								OBŠÁHLE							PŘEDLOŽKA		
A SICE				ZÁKLADNÍ ČÍSLOVKA								ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ (ZKR.)			TYP PRALESA		

## JUBILEA

Jméno a příjmení	výročí	datum výročí	útvár
Radim Ondřej	25	01.09.2025	EPK
Daniel Szarowski	25	01.09.2025	DCP
Lenka Šimková	25	01.10.2025	EPK
Petr Gíkov	30	18.09.2025	DTP
Lubomír Hisem	30	18.09.2025	DTO
René Chlán	30	01.10.2025	TAP
Martin Pulcer	30	12.10.2025	DTR
Jana Kilarová	35	01.09.2025	TTR
Jan Prokeš	40	01.09.2025	DDD
Hana Vávrová	40	01.09.2025	TDR
Iveta Hedánková	40	05.09.2025	PMU

## PRO ZASMÁNÍ / K ZAMYŠLENÍ



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

Neprošlo odbornou jazykovou úpravou.  
Sazba a tisk: ZEMAN ART s.r.o.

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

**Fotografie:** Svatava Hueberová, Jiří Boháček  
Bára Procingerová, Aleš Burakowski, Dalibor Škuta

Magazín Dopravního podniku Ostrava  
**Dépéčko**