

Dépéočko



Jaroslav
JELÍNEK

Dalibor
CHYLA

Martin
CHLEBOUN

Rekonstrukce areálu na Sokolské
třídě pohledem dopravy, údržby
a autoškoly

str. 12–14

Proměna trolejbusového

areálu pod stromeček

OSTRAVA!!!



Naše vánoční dárky

Milé kolegyně, milí kolegové, prosinec je měsícem, kdy obdarováváme druhé a hledáme radost v maličkostech. Ani u nás v DPO nebudou chybět dárečky pod stromečkem. Tím prvním je doslova a do písmene vánoční stromek pro každého zaměstnance – dárek, který se už stal naší tradicí. Druhým dárkem je výplata zasláná na vaše účty o něco dřív než obvykle. Protože výplata nejsou jen peníze, ale i uznání za celoroční práci. Za ni vám všem patří obrovské díky.

Letos jsme si ale nadělili i větší věci. Otevřeli jsme nové vzdělávací a rozvojové centrum – místo, kde můžeme růst, učit se a posouvat dopředu. A částečně jsme zrekonstruovali vozovnu trolejbusů, což přináší lepší zázemí pro naše vozy a lidi.

Ani cestující nepřišli zkrátka. Krásným vánočním dárkem pro ně je zprovoznění tramvajové trati na Frýdlantských mostech. I když modernizace dopravního uzlu náměstí Republiky bude pokračovat i v příštím roce, důležitý krok vpřed máme za sebou.

Ještě jednou vám všem děkuji za vaši práci, laskavost a spolehlivost, díky nimž DPO dělá naše město lepším.

Veselé Vánoce a krásné svátky!

S úctou
Daniel Morys

- 3 **AKTUÁLNĚ:** Vánoční tramvaj září v ulicích
- 4 Páté výroční setkání managementu
- 5 **PROJEKT:** Centrum opět tramvají na dosah
- 6 **JUBILANTI:** Půl století s námi
Příběh našich kolegů Zdeňka Cihláře a Václava Slósjara
- 8 Číslo měsíce
- 9 **BENEFITY:** Výplata nejsou jen peníze
- 10 **INFORMUJEME:** Prosincové novinky na linkách MHD
Faktor asistent: cestující bez jízdenky raději ani nenastoupí
- 11 **TÉMA: PROMĚNA TROLEJBUSOVÉHO AREÁLU**
Více na str. 11–14
V plném provozu!
Rozhovor s Petrem Holušou
- 12 Autoškola DPO: místo, kde se rodí dobrý řidič
Rozhovor s Daliborem Chylou
- 14 Proměna na Sokolské
Ohlédnutí Jaroslava Jelínka a Martina Chlebouna
- 15 **PROJEKT:** Budeme mít další nové trolejbusy
Modernizace zázemí na konečných zastávkách startuje
- 16 **INFORMUJEME:** Vánoční video rozněžní Tyrkysová sbírka pomáhá
Poděkovali jsme za věrnost
- 17 Proměna zastávek je před cílovou páskou
Vlastníma rukama. Nabíječka ve Svinově opravena
- 18 **OHLÉDNUTÍ:** Mobily pro řidiče v roce jedna
- 20 **PROJEKT:** Chytrá čidla v terénu: otevřeli jsme novou kapitolu v počítání cestujících
- 21 Bez plamene: rychle, přesně a bezpečněji
Těžká skla? S novou technikou lehká práce
- 22 Zprávy z Facebooku
Pochvaly a poděkování
Fór o MHDěčku
- 24 Křížovka
Jubilea

Uvnitř magazínu najdete plakát A2 s trolejbusem Škoda 27Tr NU – Solaris Urbino 18.



Str. 12–13



Vánoční tramvaj bude jezdit na různých linkách celou Ostravou až do poloviny ledna 2026.

OSTRAVSKÁ VÁNOČNÍ TRAMVAJ ZÁŘÍ V ULICÍCH

Pohádkové bytosti, lesní zvířátka, v pozadí ostravské dominanty v moderním neonovém designu, dvě svítící vlny v celkové délce 114 metrů, patnáct svítících sněhových vloček. Takto je letos vyzdobena naše vánoční tramvaj.

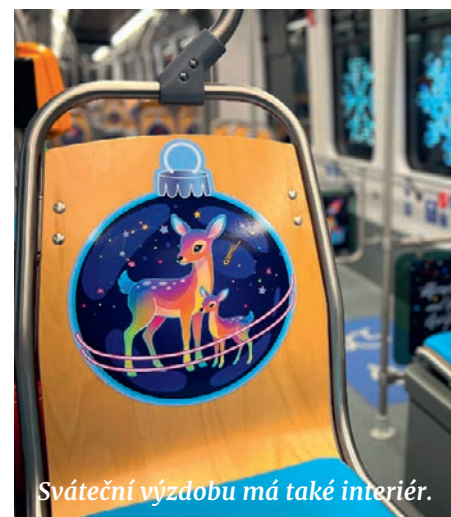
Na cestující, kteří se s ní svezou, navíc čeká i vyzdobený interiér, koledy a v průběhu adventu program zahrnující například hudební vystoupení. Ostravská „Vánočka“ jezdí napříč městem podle speciálního jízdního řádu. K dispozici je na dpo.cz/vanocnitramvaj.

Návrh vánoční tramvaje vznikl ve spolupráci DPO, Meat Designu a v rámci soutěže vybraného grafického studia.

Nejmodernější tramvaj z vozového parku DPO Škoda 39T je polepena speciální reflexní folií, která dá vyniknout prvkům s neonovým efektem.

Součástí programu uvnitř tramvaje je i letos spolupráce s policejními preventisty, kteří budou ve voze edukovat na téma bezpečné cestování.

Tereza Šnoblová



Sváteční výzdobu má také interiér.

„Vánoční tramvaj pro nás není jen ozdobený vůz, je to připomínka, že i v každodenním spěchu se dá najít okamžik, který člověka potěší. Pokud Vánočka v někom probudí úsměv, vzpomínku na dětství nebo jen malou chvíli klidu uprostřed zimního shonu, splnila svůj úkol. MHD má spojit, a to během Vánoc platí dvojnásob.“

Daniel Morys, generální ředitel DPO

„Těší nás, že i letos může naše vánoční tramvaj udělat radost všem Ostravanům. Věříme, že rozzáří nejen dětské oči, ale oči všech, kteří zahlédnou její světlo v ulicích. Přáli jsme si, aby se dostala opravdu do každého koutu Ostravy, a proto bude opět křížovat centrum i jednotlivé městské obvody. Uvnitř cestující najdou také přehled akcí Ostravských Vánoc, které každoročně přinášejí do města sváteční atmosféru.“

Jan Dohnal, primátor Ostravy

„Studio Glyf vytvořilo návrh, který se nesnaží utíkat k minimalistickým řešením. Naopak. Vědomě jsme si vzali prostor pro poctivou pohádkovou atmosféru, která je Vánocům vlastní. Chtěli jsme tramvaj, která neurazí žádného Ostravana, bude srozumitelná dětem i teenagerům a zároveň v ní poznáme naše město. Proto jsme zkombinovali ostravské dominanty s výraznými vánočními motivy.“

Michal Blažek, grafické studio Glyf

PÁTÉ VÝROČNÍ SETKÁNÍ MANAGEMENTU

Strategie DPO 360, základ dalšího směřování naší firmy, stojí na spokojených cestujících, motivovaných zaměstnancích a silných partnerech. Zároveň musíme fungovat efektivně, řádně pečovat o svěřený majetek a být spolehliví, abychom dostáli našemu závazku veřejné služby.

Jdeme stále stejným směrem

Těmito úvodními slovy lze vymezit rámec dlouhodobé strategie DPO, která byla tématem letošního setkání managementu. Uskutečnilo se 22. října v multifunkční hale Gong v Dolních Vítkovicích. „Naše strategie kontinuálně pokračuje v naplňování naší vize a opírá

vztahy s partnery, Spokojení cestující a Spokojení zaměstnanci, generální ředitel Daniel Morys připomenul, čeho už jsme společně dosáhli, a vyhlásil klíčová témata pro rok 2026. Budou jimi digitalizace a informovanost. Kvalitní informace nám pomohou činit kvalitnější rozhodnutí a podpoří



se o naše hodnoty, ale nově je z velké části postavena na pozitivních emocích,“ uvedl první řečník na pódiu, generální ředitel DPO Daniel Morys. „Na první pohled se její definování může zdát až dětsky elementární, ale realizovat ji, dosáhnout spokojenosti všech klíčových skupin, vůbec jednoduché není – a o tom dnes chceme mluvit.“

Než se na pódiu vystřídali diskutující jednotlivých týmů „třistašedesátek“ –

týmovost naší práce. Naší rolí je také informovat přesně, srozumitelně (v jednotném stylu) a včas naše cestující. Chcete vědět více? Koukněte na video.

Ludmila Kadrnková



POHLEDEM ÚČASTNÍKŮ

Jakou inspiraci či podněty si z letošního setkání odnášíte?

Přesvědčení, že „třistašedesátkové týmy“ mají smysl. Důkazem, že je stále o čem diskutovat, bylo, že jednotlivým týmům nestačil vymezený prostor pro prezentaci své práce a seznámení s problematikou, kterou řeší. Někteří kolegové se nebáli pustit do velmi ožehavých témat, jako je třeba odměňování dělníků a TH zaměstnanců. Myslím si, že je to cesta správným směrem: hledat nová inovativní řešení a nebát se i témat, která se mohou zdát na první pohled neřešitelná.

Jana Slámová, vedoucí oddělení bezpečnost

Bylo patrné, jak se každý svou měrou snaží přispět k rozvoji firmy, zlepšení pracovních podmínek a zpříjemnění cestování. Samozřejmě všichni vystupující měli co podnětného říct. Pro mě byly nejzajímavější informace o zavedení nových technologií, ať už to je scanner vozů, který bude na Hranečnicku sloužit jak dílně k lepší údržbě tak i k dohledání poškození vozů, či APC sčítače cestujících, nebo příspěvek kolegy Davida Míška z pozice cestujícího při orientaci v mimořádných událostech v dopravě. Odcházela jsem s pocitem, že očekávané standardy do budoucna budou stále náročnější.

Ivana Píková, vedoucí střediska doprava autobusy Hranečnick

Celé setkání managementu, kdy mj. jednotlivé útvary prezentují své realizované projekty, pro mě bylo přínosné, letos navíc s představením týmů 360 a jejich připravovanými aktivitami. Nejsilnější dojem na mě udělala prezentace odboru tarifu a služeb.

Jiří Suchánek, vedoucí oddělení centrální plánování



Stavba nových přístřešků na Frýdlantských mostech: stav k 10. prosinci 2025.

CENTRUM OPĚT TRAMVAJÍ NA DOSAH

Na ostravské Frýdlantské mosty se po dlouhodobé výluce vracejí tramvaje. Cestující z Jihu, Vítkovic či Poruby se tak zase dostanou do vánočně vyzdobeného centra města přímými spoji. Náročná rekonstrukce klíčového dopravního uzlu na náměstí Republiky však rozhodně nekončí...

Podívejme se, co konec několikaměsíční tramvajové výluky vlastně znamená.

Je ve finále již celá stavba?

Přestože bychom si to všichni přáli, odpověď je jednoduchá: zatím ne. Rekonstrukce náměstí Republiky je velmi náročná stavba tří investorů (DPO, města Ostravy a Správy silnic MSK), která zahrnuje kompletní opravu mostů a na nich umístěných silnic a tramvajové trati, ale i revitalizaci prostoru podchodů. Celkové dokončení je plánováno na červenec 2026 a věříme, že tento termín je reálný.

Jak vypadá provoz tramvajů po ukončení výluky?

Protože ještě nejsou vybudována nová nástupiště a ani přístup k nim, tramvaje Frýdlantskými mosty pouze projíždějí. To v praxi znamená, že všichni cestující mířící do centra mohou s nadsázkou sledovat průběh realizace stavby v „přímém přenosu“, a udělat si tak představu o náročnosti prací.

Kde tedy tramvaje budou zastavovat?

Na stávajících provizorních nástupištích, které jsou doplněny ještě o nové mezi

objekty IQ Ostrava (Tieto Towers) a CarTec.

Kdy budou zprovozněna nová nástupiště?

Pro dokončení a zpřístupnění nástupiště je stanoven předběžný termín v květnu příštího roku. Zastávka včetně přístřešku bude sice hotová už dříve, nicméně podchodem se cestujícím zpřístupní až v tomto termínu.

Petr Holuša

Tramvaji po rekonstrukci

Tři dosavadní tramvajová nástupiště už byla zredukována na dvě. Přístup na nástupiště ulehčí travelátory (pojízdné „chodníky“) i výtahy. Kvalitu tramvajové dopravy zvýší také zřízení úrovněového přechodu a prodloužení nástupní hrany, které umožní plynulejší přestupy během cestování.

PŮL STOLETÍ S NÁMI

Oba se vyučili pro dopravní podnik a oba mu zůstali věrni až do dnešních dnů. Zdeněk Cihlář oslavil úctyhodné padesáté pracovní narozeniny v letošním roce, Václav Slósjar dokonce už před dvěma lety. Jejich příběhy v sobě nesou hodnoty, které zrají časem, a rozhodně dnes nejsou samozřejmostí: hlubokou profesní zkušenost, spolehlivost a sounáležitost s firmou.



Zdeněk Cihlář (vlevo) a Václav Slósjar s generálním ředitelem DPO Danielem Morysem.

ZE „STARÉ ŠKOLY“

Umí opravit všechno na světě, a navíc je to „stará škola“ – nebude odkládat nic, co může udělat hned, i když při tom porušuje pokyny vedoucího. Těmito slovy charakterizuje provozního elektromontéra Zdeňka Cihláře jeho dlouholetý vedoucí Václav Kupka. A dodává: „Bojím se okamžiku, kdy mi hodí klíče na stůl a uteče, protože takového zaměstnance – srdcaře, který pro svou provozovnu dýchá, najdu jen těžko.“

Do „učňáku“, který vychovával budoucí zaměstnance dopravního podniku, nastoupil pan Zdeněk v roce 1972 hned po základní škole. Proč zrovna sem? „Otec jezdil dlouhá léta jako řidič tramvaje na linkách 4 a 8,“ usmívá se pan Zdeněk. Jeho celoživotní cesta dopravním podnikem, byla plná zákrut: „Nějakou dobu jsem byl například na středisku rozvodných sítí. Staral jsem se třeba o elektrinu v tehdejších bytovkách dopravního podniku, školce a rekreačním středisku. Na cesty tam mi přidělili dvanáctsetrojku,“ vzpomíná. „Když jsem byl u telefonistů, měli jsme pod sebou všechny linky, a že jich nebylo málo! Na každé konečné tramvajové zastávce byl telefon, odkud se musel řidič po dojezdu nahlásit. A také jsem musel udržovat v chodu

majáky, které svítily na každém nástupním ostrůvku.“ Do střediska doprava autobusy Poruba nastoupil 1. května 1982 a zůstal tam celých 43 let.

A co má na starosti v Porubě dnes? „Elektrinu všude. Od záchodů po světlo na sloupu. Zvedáky, stroje, osvětlení...“, vypočítává pan Zdeněk. A Václav Kupka dodává: „Nejen kabely ve zdech. Nad rámec svých povinností, aniž by ho k tomu někdo vyzval, opraví třeba rozbitý stůl nebo podlahu. A je pro nás neocenitelný i v tom, že středisko zná jako své boty, ví, kudy vedou veškeré rozvody včetně kanalizace.“

Na otázku, co rád dělá po směně doma, pan Zdeněk odpovídá: „Zase elektrikáře. Doma i na chalupě.“

ŽIVOT POD TROLEJÍ

Také elektromontéra Václava Slósjara do dopravního podniku přivedla rodinná tradice. „Maminka nejdřív dělala průvodčí a pak, v šedesátých letech, začala řídit trolejbus,“ vypráví pan Václav. „Jako malý kluk jsem s ní často jezdil, znal jsem prostředí podniku a líbilo se mi tam. Takže dilema, jestli Vítkovice, nebo dopravní podnik, mělo brzy jasného vítěze.“

Vyučil se v roce 1973 a už během školy absolvoval praxi na trolejbusové vozovně i u tramvaji na Křivé. Po vyučení nastoupil na středisko vrchní vedení

v Martinově, kde působí dodnes. „Jsem tady tak trochu živý inventář,“ směje se. „Stále dělám to, co kdysi – údržbu trakčního vedení, trolejí a výhybek pro trolejbusy. Před vojnou a ještě patnáct let po ní jsem jezdil jako řidič montážního vozu, teď už dělám jen vedoucího naší čtyřčlenné čty. Řízení jsem přenechal mladým,“ dodává.

Co se za ta desetiletí změnilo? „Všechno,“ říká pan Václav bez váhání. „Vozový park, technika, výbava... Kulaté troleje, které bývaly třeba na dnes už neexistující trati do Bohumína, jsou dávno pryč, trolejové spojky fungují úplně jinak, stejně tak, vercajk. Dnes je všechno o elektronice. Některých poruch je sice méně, ale zase přibýly nové trati a jezdí více trolejbusů. A samozřejmě se zlepšily pracovní podmínky i platy. Když

jsem nastoupil, bral jsem devět korun na hodinu – ale byly za to tři piva,“ vzpomíná s pobavením.

To, co ho v DPO stále drží, je pestrost práce a pohyb. „Jsem pořád někde jinde,“ říká pan Václav. A možná také, že se tak úspěšně brání stárnutí. Bydlí „hned u vrátnice“, takže cesta do práce mu trvá necelých šest minut. Ve volném čase rád cestuje autem a pravidelně hraje s kamarády, které zná z dětství, mariáš. „Hrajeme o staré dvacetníky a padesátníky,“ znovu se neubrání úsměvu. Rodinnou vazbu na dopravní podnik navíc předal i další generaci: jeho syn Václav u nás pracuje jako elektromontér vrchního vedení už dvacet let.

Ludmila Kadrnková

Zdeněk Cihlář



Při zkoušce funkčnosti hydraulického zvedáku.



Oprava rozvodné skříně.



Začátky v dopravním podniku: snímek z první poloviny 70. let byl pořízen při tažení nového kabelu VN na měštně v Hrušově.



S kolegou Vojtěchem Súkeníkem při výjezdu na Koněvovu.



Václav Slósjar (stojí u bubnu) s kolegy v 70. letech při stavbě nové tramvajové trati na Plzeňské ulici směrem do Hrabůvky.



Václav Slósjar



„Jezdím jako vedoucí čety, řízení jsem přenechal mladým.“

ČÍSLO MĚSÍCE

1617

Tolik vánočních
stroměčků jsme si loni
v prosinci vyzvedli
v rámci našeho firemního
benefitu. Kolik jich bude
letos?



VÝPLATA NEJSOU JEN PENÍZE

V DPO věříme, že odměna nekončí u výplatní pásky. Proto po celý rok připravujeme promyšlenou nabídku benefitů, které zaměstnancům přináší skutečnou hodnotu — od podpory zdraví a dopravy až po kvalitní zázemí, stravování a volnočasové aktivity.

Každoroční „nadílka“

Nad rámec výplaty jste mohli i letos čerpat celou řadu zajímavých výhod formou benefitů a věříme, že si ten „svůj“ našel opravdu každý.

Nejoblíbenějším a nejvíce využívaným benefitem je vánoční stromeček zdarma, který rozdáváme už několik let. Návštěva areálu ostravských Městských lesů, odkud si můžete domů odvézt první symbol Vánoc, se tak stala malou firemní tradicí. Věříme, že v době, kdy držíte v rukou náš zpravodaj, už vám náš stromeček doma vytváří tu správnou sváteční atmosféru.

Benefity v kolektivní smlouvě

Největší oblast podpory tvoří benefity zakotvené v kolektivní smlouvě. Zahrnují příspěvek do benefitního systému (nově Pluxee), dotované závodní stravování, penzijní připojištění nebo příspěvek na DIP, pojistku „na blbost“, jízdní výhody platné i pro rodinné příslušníky a další zaměstnanecké benefity, které přispívají

ke kvalitnějšímu pracovnímu i osobnímu životu.

Nad rámec kolektivní smlouvy

Do této skupiny benefitů patří doplňkové programy, které firma nabízí dobrovolně — například podpora bydlení u Heimstaden, již zmíněný vánoční stromek pro každého zaměstnance, jazykové vzdělávání, péče o duševní zdraví, bonus za doporučení nového zaměstnance na vybrané pozice a další.

Firemní akce

Během roku pořádáme různé sportovní a rodinné aktivity, kterých se mohou ve většině případů zúčastnit jak zaměstnanci, tak i jejich blízcí. Letos jsme pro vás zorganizovali například závody dračích lodí, Vítání prázdnin ve Skalka Family Parku, sedm výšlapů do Beskyd, turnaj v badmintonu, Den v Motoparku nebo Rodinný den v Zoo Ostrava.

Další slevy pro zaměstnance zveřejňujeme pravidelně v komunitě Benefity DPO na



Viva Engage. Patří mezi ně například zvýhodněné nabídky vstupenek do ostravských divadel, slevy v oční optice či slevové programy u Datartu nebo Alzy a další a další.

Věříme, že benefity mají skutečnou hodnotu tehdy, když je můžete naplno využít a vybrat si podle svých potřeb — a přesně o to se dlouhodobě snažíme. Náš tým péče o zaměstnance a vztahy má radost, že vám může nabídnout výhody, které přispívají k dobré pohodě na pracovišti i doma, a které přesahují rámec běžné mzdy.

Přejeme vám klidné, pohodové a radostné Vánoce s našimi benefity.

Leona Starostková



PROSINCOVÉ NOVINKY NA LINKÁCH MHD

Od středy 17. prosince vstoupily v platnost změny v jízdních řádech ostravské MHD. Tentokrát nestandardně po celostátním termínu. Důvodem je neplánované prodloužení první etapy rekonstrukce náměstí Republiky, které si vyžádalo posun úprav jízdních řádů na pozdější datum. Pouze změna názvu autobusových zastávek UAN proběhla už v neděli 14. prosince, v souladu s příměstskou dopravou.

Tramvajová doprava

V tramvajové dopravě dochází ke změně na lince číslo 13, která bude nově vedena v trase Hranečník – Výstaviště – Karolina – Náměstí Republiky – Don Bosco – Dolní Vítkovice – Český dům – Důl Jeremenko – Kolonie Jeremenko – Nádraží Vítkovice – Rodinná – Kpt. Vajdy – Rodimcevova – Zábřeh, vodárna – Kotva – Kino Luna – Svornosti – Zábřeh. Linka 11 zůstává v rozsahu jako při výluce náměstí Republiky, její trasa se nemění, ale na základě vyhodnocení počtu cestujících budou vybrané spoje zrušeny, především

v časech s nižší poptávkou. Linka číslo 6 bude zrušena a její přepravní kapacitu nahradí posílený provoz „dvojky“, která bude ve vybraných časech zajišťovat obdobný rozsah spojů.

Autobusové linky

V autobusové dopravě dochází k největším úpravám na linkách číslo 44 a 79. Linka 44, která dosud končila na zastávce Svinov, mosty, bude nově ukončena na vyčkávacím místě, kde se současně zřizuje nová zastávka Svinov, PZ Dubí. Vybrané spoje této linky, které časově navazují

přibližně do deseti minut na spoje linky 79, budou prodlouženy až na konečnou zastávku Svinov, Dubí, a tím nahradí provoz linky 79. Spoje, které nelze touto formou nahradit, zůstávají zachovány podle schváleného jízdního řádu.

Ovlivněno stavbami

Nadále platí opatření přijatá kvůli dlouhodobým dopravním omezením na Rudné ulici, která platí od března 2025, ale přibýlo několik nutných úprav. Jedna z nich se týká linky 45, kde jsme již v listopadu odklonili krátké spoje z Lidické na novou zastávku Vítkovice, PZ Rudná, umístěnou vedle obchodního domu Hornbach. Odklon byl nezbytný v návaznosti na pokročilou rekonstrukci mostu přes Místeckou ulici, kde se stavební práce přesunuly na druhou polovinu mostní konstrukce. Druhá změna se týká již zmíněného zrušení linky 6, jejíž provoz na Hranečník nově přebírá linka 13.

Martin Sulowski

FAKTOR ASISTENT: CESTUJÍCÍ BEZ JÍZDENKY RADĚJI ANI NENASTOUPÍ

Téměř 23 tisíc zkontrolovaných cestujících ve více než tisícovce spojů, z toho 1 400 vyloučených pasažérů za nedodržení přepravních podmínek. To jsou výsledky mimořádné týdenní kontrolně-bezpečnostní akce asistentů přepravy DPO a strážníků Městské policie Ostrava (MPO). Akce probíhala dnem i nocí od 3. do 8. listopadu na všech linkách.

Na 40 asistentů přepravy v doprovodu strážníků se zaměřovalo na vytipované úseky napříč celou Ostravou, každý den se pohybovali v jiném městském obvodu.

„Hlavním cílem těchto akcí je posílit pocit bezpečí cestujících v Ostravě a zajistit jejich komfort při přepravě. Nejčastějším důvodem pro vyloučení z přepravy byla tradičně jízda bez platného jízdního dokladu, v několika případech šlo o vyloučení za obtěžující jízdu pod vlivem alkoholu,“ říká generální ředitel DPO Daniel Morys.

„Všechno probíhalo v klidu, žádný problém jsme nezaznamenali. Cestující už nás dobře znají. Někteří nás viděli rádi, jiní, hlavně ti bez jízdenky, samozřejmě méně. Dokonce se stalo, že pár lidí radši ani nenastoupilo, když nás zahlédli už z nástupiště,“ dodává Michal, asistent přepravy.

osvědčené formě spolupráce s DPO budeme i nadále pokračovat,“ uvedl ředitel Městské policie Ostrava Miroslav Plaček.

„Od začátku roku se v Ostravě uskutečnilo již sedm nočních a dvě týdenní bezpečnostní akce nad rámec běžných směn strážníků a asistentů. Výsledky potvrzují, že jedeme v oblasti bezpečnosti MHD správným



Celotýdenní bezpečnostně-kontrolní akce v MHD probíhají dvakrát ročně.

„Přítomnost strážníků, kteří doprovázejí asistenty přepravy, působí preventivně a zároveň umožňuje operativně reagovat na případné nestandardní situace. V této

směrem,“ doplňuje náměstek primátora pro dopravu Břetislav Riger.

Tereza Šnoblová

Proměna areálu na Sokolské pod stromeček

Rekonstruovaná budova vzdělávacího centra.

V PLNÉM PROVOZU! NOVÁ KAPITOLA TROLEJBUSOVÉHO AREÁLU PRÁVĚ ZAČÍNÁ

Po téměř šedesáti letech se přípravné pracoviště řidičů v trolejbusovém areálu na Sokolské třídě dočkalo proměny v moderní vzdělávací a rozvojové centrum. Modernizaci ale prošly i další části areálu, včetně vozovek a odstavných ploch, či vodovodní a kanalizační sítě. Vše bylo hotovo už na jaře, den „D“ pro stěhování do budovy nového vzdělávacího centra se zázemím pro zaměstnance areálu ale nastal teprve pár dnů před adventem. Proč? Odpověď zná Petr Holuša (PH), vedoucí odboru dopravní cesta.

Proč jsme se stěhovali až koncem listopadu?

PH: Ačkoli byl objekt, i když se ještě intenzivně pracovalo na dokončení fasády, připraven k užívání v podstatě od května, nemohli jsme jej bez platné kolaudace oficiálně otevřít zaměstnancům. Hlavní zdržení způsobil proces kolaudace „vodního díla“, tedy tři vsakovacích objektů a lapolu (zařízení sloužící k čištění odpadních a dešťových vod z ploch, kde může docházet ke kontaminaci oleji nebo ropnými látkami – pozn. red.), který výrazně ovlivnil konečné termíny.

Co všechno obnáší kolaudace takového stavby, co jsme museli zajistit?



PH: Kolaudace je jako velká finální zkouška. Je nutné získat stanoviska řady orgánů: hasičů, hygieny, DESU, energetické inspekce i odboru životního prostředí (OŽP) obvodu a města. Každý z těchto orgánů posuzuje jinou oblast bezpečnosti a provozu. Většinu souhlasů jsme získali bez problémů a včas. Byl

to výsledek dlouhé a detailní přípravy, kterou jsme zahájili už na začátku roku. Největší výzva přišla od OŽP ohledně schválení vodního díla. Jakmile chybí byt jen jeden dílčí souhlas, není možné objekt zkolaudovat jako celek a užívat ho.

Kde se tedy proces kolaudace „zasekl“ a jak jsme problém vyřešili?

PH: Během stavby jsme museli vsakovací objekty – nedílnou součást vodního hospodářství budovy – posunout kvůli inženýrským sítím. Bohužel vlivem změny stavebního zákona už nešlo změnu provést pouze zápisem do stavebního deníku, ale museli jsme nechat zpracovat kompletní novou dokumentaci, zajistit potřebná stanoviska a projít novým řízením. Proces se několikrát prodloužil kvůli upřesňování technických detailů i kvůli tomu, že bylo potřeba uzavřít novou smlouvu s Povodím Odry. Svou roli sehrály také nemoci, dovolené a povinné zákonné lhůty. Každý ze zmíněných kroků znamenal další díl skládanek, bez které nebylo možné pokračovat. Díky trpělivé spolupráci s úřady, rychlé reakci projektantů a nasazení celého týmu jsme postupně vše dotáhli do úspěšného konce. Kolaudační rozhodnutí pro vodní dílo bylo vydáno 14. listopadu a celková kolaudace o týden později.

Ludmila Kadrnková



Dalibor Chyla na stanovišti tramvajového simulátoru.

AUTOŠKOLA DPO: MÍSTO, KDE SE RODÍ DOBRÝ ŘIDIČ

Kurzem či školením naší autoškoly ročně projde v průměru více než čtyři tisíce lidí – od budoucích i současných řidičů ostravské MHD a zaměstnanců dalších profesí po externí zákazníky. S otevřením budovy nového vzdělávacího centra se mění i naše vize: chceme, aby budoucí autoškola DPO byla moderním výcvikovým centrem, kde se učí nejen řízení, ale také profesionalita. Více v rozhovoru s vedoucím střediska autoškola Daliborem Chylou (DCH).

Více než rok jste nové řidiče připravovali v provizorních podmínkách...

DCH: Ano, a rád bych poděkoval všem, kteří nám pomohli provádět výuku až na čtyřech místech. V první řadě děkuji svému týmu a pak kolegům, bez jejichž podpory bychom se neobešli: ve středisku autobusy Poruba, kde bylo naše „azylové“ působiště, vedoucím Liboru Dvořáčkovi, Pavlu Urbánkovi a Václavu Kupkovi, dále lidem z oddělení energie a ekologie, kolegům Martina Chovance, pracovníkům ICT a mnoha dalším.

Jak se nyní změnilo prostředí pro výuku?

DCH: Při výuce teorie ve staré budově nám po technické stránce dokázala

prakticky denně „zavařit“ nevyhovující elektroinstalace a špatné klimatické podmínky, zejména v létě. Nové vzdělávací centrum přináší zcela odlišnou úroveň prostředí – především stabilní technické zázemí, moderní audiovizuální techniku a komfort pro naše lektory i účastníky kurzů.

K dispozici máme velkoformátové LCD, jednotné prezentační systémy, nová posluchárna je vybavena kvalitním ozvučením, plátnem a laserovým projektořem, máme novou počítačovou učebnu s dvaceti PC typu All-in-One. Třešničkou na dortu je zcela nové zázemí pro náš tramvajový simulátor. Zbývá dobudovat technický kabinet a prozkoumáváme možnosti výuky ve virtuální realitě jako nový výukový prvek.

Kdo tvoří klientelu autoškoly?

DCH: Základ naší práce představuje příprava řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají. Například v roce 2024 jsme měli v plánu vyškolit 225 řidičů včetně našich kmenových zaměstnanců. Z toho šlo o 159 nově přijatých řidičů, ostatní z řad stávajících zaměstnanců. Obdobně to bylo i v letošním roce.

Naše středisko realizuje přes 160 různých školení. Většina z nich jsou daná zákonem. Početně nejvyšší zastoupení tvoří pravidelná školení profesní způsobilosti řidičů, a dále školení provozních předpisů a kurzy nových řidičů.

Z hlediska rozšiřujících školení a kurzů poskytujeme v našem odborném vzdělávání také kurzy pro skupiny řidičského oprávnění C, C+E (nákladní vozidla a a přívěsy), a dále klasické „Běčko“ i B+E. Je jasné, že řidičák na tramvaj a trolejbus si pro vlastní potěšení asi bude dělat málokdo, ale chodí k nám i lidé z ostatních autoškol rozšířit si některou ze skupin řidičského oprávnění. Naším klientům nabízíme vozidla v kvalitním technickém stavu a dodržení předepsaného rozsahu výukových hodin a výcvikových jízd.

Ale to zdaleka není vše. V naší autoškole běží školení dispečerů, výpravčích, revizorů a asistentů přepravy a zaměstnanců dílenských profesí souvisejících se silniční a drážní dopravou.

Výjimkou ale nejsou ani školení pro hasiče či policisty?

DCH: Můžeme se pochlubit tím, že například jsme vyškolili členy specializované zásahové jednotky hasičské záchranné služby Letiště Leoše Janáčka v Mošnově. Každým rokem máme na školeních a v kurzech kolem desíti příslušníků Městské policie Ostrava. Jsme rádi, že si vybírají právě nás.

Jaké zkušenosti máte s řídičskou přípravou ukrajinských kolegů?

DCH: Možná ne všichni vědí, že první zájemci z Ukrajiny u nás zahájili kurz tramvaje už v říjnu roku 2022, krátce po únorové invazi. Šlo o velmi náročnou, ale úspěšnou zkušenost, díky níž se rozhodlo, že budeme pokračovat i ve školení ukrajinských uchazečů pro kurzy autobusů.

Dnes máme u nás na středisku autobusu Hranečnick 33 řidičů ukrajinské národnosti, tři na autobusech v Porubě, osm řidičů tramvají působí na středisku v Moravské Ostravě a jeden v Porubě. Pravděpodobně patříme v České republice mezi dopravní podniky s největším počtem ukrajinských řidičů s ohledem na celkový stav.

S novým vzdělávacím centrem přichází také změna strategie. Jak bude vypadat budoucnost naší autoškoly?

DCH: Autoškola DPO není jen o výuce a povinných školeních. Chceme se stát skutečným centrem rozvoje řidičů –

TÝM AUTOŠKOLY

Dalibor Chyla je v čele střediska autoškola od roku 2018. V sekci drážních vozidel vede výuku Jan Koudelka spolu s Karlem Urbanem, Petrem Syrovátkou a Lukášem Strakou. V sekci silničních vozidel to jsou Petr Lička, Marek Kadlec, Martin Samec (D, C, C+E), a dále Pavla Bialoňová, Tomáš Sládeček a Jaromír Jandl (skupina B). Administrativní podporu vykonávají referentka Ludmila Kosíková a ekonomka střediska Lívie Vojáčková. S autoškolou spolupracuje dalších 23 instruktorů či učitelů.



Moderně vybavená učebna PC v rekonstruované budově vzdělávacího centra.

místem, kde se rodí profesionalita, jistota a hrdost na řemeslo. Naším cílem je proměnit autoškolu ve strategickou oporu dopravního podniku. Chceme, aby každý nový i stávající řidič cítil, že vstupuje do prostředí, které je moderní, inspirativní a postavené na technologicky vyspělé výuce.

Nově se zaměříme se především na řidiče MHD – na jejich podporu v začátcích a adaptaci. Víme, že první kroky bývají pro nové kolegy nejtěžší. Právě tady chceme být výrazně lepší: nejen je učit, ale skutečně je provést celým procesem tak, aby rychleji „chytli rytmus“, nabrali jistotu a uspěli u závěrečných zkoušek.

Jaké novinky chystáte směrem k externím partnerům a veřejnosti?

DCH: Zaměříme se ještě více na to, co skutečně umíme nejlépe – na výcvik budoucích profesionálních řidičů. Naší prioritní externí cílovou skupinou se tak stanou lidé směřující k profesím řidiče autobusu, trolejbusu, tramvaje a nákladních vozidel. Chceme být školou, která pomůže těmto řidičům ovládnout řemeslo na špičkové úrovni: s důrazem na bezpečnost, odpovědnost, kulturu provozu a moderní dopravní technologie.

Máme jako firma v této oblasti nějakou „konkurenční výhodu“?

Výbavou i zkušenostmi máme unikátní pozici – jsme jediná autoškola v kraji, která nabízí kompletní portfolio výcviku řidičů až po tramvaje a trolejbusy. A právě toho chceme využít k budování silné značky, která má mezi profesionálními řidiči respekt.

Do menší míry zůstává otevřena i výuka veřejnosti, ale pouze v oblastech, kde můžeme nabídnout jednoznačnou kvalitu. Nejde nám o množství, ale o přidanou hodnotu.

Zároveň se otevíráme nové vizi autoškoly DPO jako vysoce kvalitního výcvikového centra, které propojuje praxi s moderními technologiemi. Tramvajový simulátor, e-learning, v němž jsme v naší firmě průkopníky, nové metody výuky, krok k virtuální realitě a špičkové zázemí v nové DPO škole – to vše posune naše kurzy na úroveň, která není v kraji běžná.

Chceme být místem, kde se učí nejen řízení, ale i profesionalita. Místem, kde si budoucí řidiči řeknou: „Tady chci začít – tady se rodí dobrý řidič“.

Ludmila Kadrnková

Proměna na Sokolské

ZKROTILI JSME PODLOŽÍ, VODU I ZIMU

Při kompletní rekonstrukci všech cest a odstavných ploch jsme zachovali provoz trolejbusů bez omezení. Ale tak snadné to nebylo. Co nás potkalo během čtyř pracovních etap?

Překvapení v podloží

První etapou jsme prošli podle plánu. Ve druhé ale přišlo nemilé zjištění – pod vozovkou u haly číslo 1 bylo nestabilní podloží. Muselo se proto vybrat až do hloubky 3,5 metru. Kromě starého stavebního odpadu z doby výstavby trolejbusové provozovny jsme v zemi našli také několik vodorovně uložených betonových sloupů veřejného osvětlení.

Za plného provozu

Třetí a čtvrtá etapa znamenala omezení činnosti opravárenských hal. Museli jsme přesně naplánovat, která vozidla

„zavřeme“ na tři měsíce do hal a opravíme, ale tak, aby nechyběla v provozu. Díky dobré spolupráci se to podařilo zvládnout bez jakéhokoliv omezení trolejbusové dopravy, i když podmínky byly náročné.



Praskliny a rychlé řešení

Při dokončování druhé etapy se na části zrekonstruovaného povrchu z etapy první objevily hluboké podélné trhliny. Bylo nutné znovu kompletně odstranit betonovou vrstvu za halou číslo 4 a opravit i několik dalších míst na zadním nádvoří.

Práce proběhly rychle a po třítydenním zrání betonu jsme mohli plochu opět začít využívat.

Voda už nás netrápí

Velkou výhodou nových úprav je také lepší odvodnění. Plochy byly sjednoceny do jedné výšky a odstavné plochy byly vspádovány do nových kanalizačních sběračů. Díky tomu už se při prudkých přívalových deštích cesty nemění v potoky a kaluže stojící vody, která někdy zaplavovala dokonce i některé dílenské prostory.

Zimní starosti

Problém nastal během topné sezóny. Rekonstrukcí totiž procházela také výměňková stanice v suterénu vzdělávacího centra, která současně zajišťuje páru pro výměňkovou stanici určenou k vytápění dílen. Dílny jsme proto museli vytápět průmyslovými naftovými teplovzdušnými agregáty a v ostatních místnostech pomáhaly elektrické přímotopy. To ale vedlo k přetížení elektrické sítě. Nakonec bylo nutné vyměnit i přírodní kabel do hlavní rozvodny dílen, který zajistil stabilitu elektrické sítě a potřebné ampéry pro přímotopy.

Vše už je za námi a vše jsme zvládli díky obětavosti, pracovnímu i mimopracovnímu nasazení a spolupráci všech zúčastněných. Patří jim velký dík!

Jaroslav Jelínek,
vedoucí střediska údržba trolejbusů

a výdejnu obědů, šatny s komfortním sociálním zázemím. Zlepšilo se také parkování díky novým plochám.

Z „umouněné Popelky“ vyrostla skutečná princezna. Moderní a funkční budova, která odpovídá potřebám doby. Přeji všem, aby se jim tady dobře pracovalo a v zázemí se cítili jako doma.

Martin Chleboun,
vedoucí střediska doprava trolejbusů

Jak se z Popelky stala princezna

Myšlenka vybudovat v areálu trolejbusů reprezentativní výkladní skříň DPO dospěla k realizaci koncem roku 2023. Museli jsme se na čas přestěhovat. Lidé z kanceláří získali zázemí v budově B, kde původně byli lékaři, prostory pro výpravčí, vrátnice a jídelna byly umístěny do provizorních kontejnerů. Z původní budovy zbyla jen prostřední část, pravá a levá strana byly zdemolovány a postupně znovu dostavovány. Každý den jsme měli možnost vidět, jak naše „Popelka“ postupně rozkvétá do krásy.

Rok 2024 patřil rekonstrukci zpevněných ploch v areálu, ale i inženýrských sítí. Řidiči museli za plného provozu předvádět své umění mezi výkopy a hromadami stavebního materiálu. Na spočtení dnů, kdy došlo k nechtěnému překopnutí elektrického vedení a středisko se ocitlo bez proudu, by mi nestačily obě ruce.

Roku 2025 byl už ve znamení očekávání. Nová budova dostala nádherný „kabát“, vnitřní vybavení prozrazovalo, jak bude vše

přehledné, pohodlné, ale i praktické. V pátek 21. listopadu se naše středisko přestěhovalo do nových prostor. K stěhování výpravny jsme využili víkend s omezeným provozem. Přemístila se výpočetní technika, radiostanice a stavení „vlakové cesty“ dostaly nové ovládání. Řidiči získali novou zadržovnu





Náš vozový park v nejbližších letech doplní další parciální trolejbusy Škoda 26 Tr.

BUDEME MÍT DALŠÍ NOVÉ TROLEJBUSY

Čtrnáct nových parciálních trolejbusů bude vozit naše cestující. DPO podepsal v říjnu s vítězným dodavatelem ze skupiny Škoda Group smlouvu. Zakázka zahrnuje i možnost dodávky dalších dvou trolejbusů v tzv. opci.

Cena je přes 268 milionů korun a obsahuje i diagnostiku a speciální servisní nářadí k vozidlům. První trolejbusy budou dodány v roce 2027. Nové trolejbusy budou díky bateriím jezdit nejen pod trolejovým vedením, ale i bez něj. Počítá se tak s nimi na linkách dosud obsluhovaných autobusy, například v oblasti Michálkovic a Vítkovic, kde připravujeme i dobudování nabíjecích stanic. „Výhoda je, že vozidlo může obsloužit i ulice, kde nejsou natažené dráty, a přitom

zůstává plně elektrické, tedy tiché a bez emisí. Trolejbus přepne na bateriový pohon a pojede jako elektrobus,“ říká generální ředitel DPO Daniel Morys a dodává: „Nové trolejbusy budou vybaveny celovozovou klimatizací a kamerovým systémem včetně kolizní kamery. Cestujícím tak chceme zajistit maximální komfort a bezpečí.“

DPO usiluje i o získání dotace na několik kusů vozidel z Integrovaného

regionálního operačního programu (IROP).

Tereza Šnoblová

Dvoučládkové i parciální

Trolejbusy v Ostravě převezly v roce 2024 přes 7 milionů cestujících. Náš trolejbusový vozový park, kde máme přes sedmdesát trolejbusů, obnovujeme intenzivně, letos například šesti novými článkovými trolejbusy Škoda 27 Tr. V roce 2023 pořídil podnik pro cestující osmnáct nových parciálních trolejbusů Škoda 36 Tr.

MODERNIZACE ZÁZEMÍ NA KONEČNÝCH ZASTÁVKÁCH STARTUJE

Zahájili jsme jednu z nejočekávanějších investic do komfortu našich řidičů za poslední roky. V říjnu jsme podepsali smlouvu na rozsáhlou obnovu sociálního zázemí na vybraných konečných zastávkách.

V následujících měsících projdou sociální zařízení, která jsou vybudována jako modulární, kompletní modernizací.

Půjde o konečné zastávky autobusů a trolejbusů Ludgeřovice kostel; Hrabová statek; Proskovice; Poruba radnice; Bartovice, Ještěrka; Nová Bělá; Hrabová PZ a zastávky Michálkovic, která je řešena v rámci projektu elektromobility. Jako první přijdou na řadu modulární objekty v Ludgeřovicích a na zastávce Poruba radnice, kde už nyní intenzivně pracujeme na stavební připravenosti.

Věříme, že práce na celém projektu úspěšně dokončíme do poloviny roku 2026.

Současně probíhá příprava projektové dokumentace pro obnovu zázemí na konečné v Zábřehu a připravujeme zadávací dokumentaci pro výběr zhotovitele pro zázemí na Dubině.

Petr Holuša

VÁNOČNÍ VIDEO ROZNĚŽNÍ

Opět s jemnou hrdostí navazujeme na tradici a veřejnosti představujeme video z vlastní dílny s vánočním poselstvím. Letošním tématem je cesta dvou mladých maminek s dětmi do školy, kdy jedna jezdí pohodlně naší MHD a druhá se trápí ve spěchu s autem v kolonách.

Hlavní poselství je jednoduché a laskavé: chceme být spolehlivým partnerem na cestách, který daruje to nejcennější: čas. Čas na ranní povídání s dětmi, na úsměv směrem k přátelům, na klidné dočtení zpráv nebo dokončení prezentace. Prostě čas, který může být strávený příjemněji než za volantem v ranním shonu v kolonách.

Video vznikalo ve dvou natáčecích dnech, kulisy tvořila Poruba, centrum, ale i Radvanice. Děkujeme všem zaměstnancům, kteří se na výrobě vánočního spotu DPO podíleli: Lence

Bergerové, naší právnička, která se objevila v roli jedné z maminek, Lucii Králové a Sabině Lukáčové, které jsou nejbližší rodinou Michala Lukáče z oddělení centrálního plánování, dále Karolíně Wawrzczkové, naší druhé filmové holčičce, dceři paní Daniely Wawrzczkové, která v DPO pracuje na oddělení účetnictví.

Námět, scénář a z části i režie jsou přímo z dílny našeho marketingového oddělení.

Tereza Šnoblová



PODĚKOVALI JSME ZA VĚRNOST

V předvánočním čase i náladě jsme se 26. listopadu v Martinově setkali s kolegy a kolegyněmi, kteří letos slaví významná pracovní výročí. Těch, kteří v našem dopravním podniku dovršili 35 a více let působení, je letos celkem 42. Každý z nich je důležitou součástí historie i současnosti DPO.

Tradiční setkání jubilatů se neslo v příjemné atmosféře, v níž si vyměnili zkušenosti a osobní vzpomínky lidí z různých profesí a provozů, kteří se během roku pracovní často míjejí a nemají příležitost strávit společně



TYRKYSOVÁ SBÍRKA POMÁHÁ

I letos v předvánoční čas pořádal DPO tradiční Tyrkysovou sbírku, charitativní projekt podporující místní neziskovky.

Od 10. do 13. listopadu 2025 jezdili ve vozidlech MHD dobrovolníci s kasičkami za doprovodu asistentů přepravy. Dobrovolníci byli z Ostravské univerzity a Jazykového gymnázia Pavla Tigrida. Lidé se mohli do sbírky zapojit i koupí Tyrkysové jízdenky nebo příspěvkem přes QR kód na webu tyrkysovasbirka.cz, kde jsou také podrobné informace o všech podporovaných projektech.

Grantová komise, složená z osobností města Ostravy, vybrala pro letošní Tyrkysovou sbírku tyto čtyři projekty: Útulnější a stále bezpečné bydlení, Aktivizační činnosti pro psychicky nemocné duše, Výuka první pomoci dětí a mládeže a projekt Slyšíme se, Ostravo?

V kasičkách se vybralo více než 46 tisíc korun. Na transparentní účet pak přišlo více než 130 tisíc korun. Vybrané finance tak dohromady plně pokryjí přání neziskových organizací.

Tereza Šnoblová

chvíle. Za dlouholetou práci a loajalitu jubilatům poděkoval a blahopřál personální ředitel Jan Bílý a účastníci si odnesli také drobnou upomínku na dosavadní léta v DPO.

Součástí programu bylo poděkování dárcům krve z řad našich zaměstnanců, držitelům Zlatého kříže. Kromě personálního ředitele se jej zhostil Ivo Protivínský, předseda závodního výboru odborové organizace DOSIA.

K poděkování a blahopřání jubilatům i dárcům tekutiny nejcennější se připojuje i redakce našeho magazínu.

Svatava Hueberová

PROMĚNA ZASTÁVEK JE PŘED CÍLOVOU PÁSKOU

Letošní projekt, v němž dáváme přístřeškům na tramvajových zastávkách jednotný moderní vzhled a vybavení, jako jsou třeba lavičky nebo odpadkové koše, se blíží do své závěrečné fáze.



Zastávka Křížíkova, nástupiště směrem do centra.

Poslední Rodinná

Proměnou už prošly přístřešky na zastávkách Český dům, Kolonie Jeremenko, Důl Jeremenko, Mírové náměstí, Martinov, Nová Ves Vodárna směr Feron, Hulvácká, Nová Ves

Vodárna směr Poruba, Jubilejní kolonie, Křížíkova hlavní nádraží i směr centrum, Kino Luna, Obchodní centrum. Do konce letošního roku zbývá dokončit ještě přístřešek na zastávce Nové Výškovice. V roce příštím pak jako poslední přijde na řadu zastávka



Kolonie Jeremenko.

Rodinná, kde letos nebylo možné kvůli omezením Správy silnic MSK uzavřít část přilehlé komunikace potřebné pro stavební práce.

Co dál?

Po dokončení projektu bude zhruba devadesát procent tramvajových nástupišť vybaveno novým jednotným zastřešením a mobiliářem. Zbývajících deset procent – například Třebovická, Třebovice OC, 30. dubna, Mariánské náměstí, Dolní oblast či Karolina – řešíme v návaznosti na další stavební akce. Jedná se zejména o modernizace tramvajových tratí či samostatné projekty, které zahrnují komplexní stavební úpravy, nejen výměnu přístřešků.

Petr Holuša

VLASTNÍMA RUKAMA. NABÍJEČKA VE SVINOVĚ OPRAVENA

Růst naší flotily elektrobusů jde ruku v ruce s postupným rozšiřováním nabíjecí infrastruktury.

Na Hranečnicku, v areálu Vítkovická a v Martinově elektrobusy nabíjíme způsobem tzv. balancování. Při něm více nabíjecích míst sdílí jeden výkonový zdroj a systém automaticky přerozděluje energii podle potřeby vozů. Díky tomu se energie využívá efektivněji, není nutné mít pro každý stojan vlastní silnou přípojku. Na Hranečnicku u autobusového terminálu máme i jednu rychlonabíjecí stanici, další tři jsou na Valchařské ulici a jedna „pionýrská“ pod svinovskými mosty.

Právě toto nabíjecí místo jsme modernizovali tak, aby technologie nabíjení odpovídala současnému vozovému parku. A větší část prací (demontáž stávajícího zařízení a jeho výměnu za nové) jsme realizovali vlastními silami! Nabíjecí rameno modernizovali kolegové z údržby tramvají Moravská Ostrava, technologii dodanou společností Siemens instalovali pracovníci z vrchního vedení. Oživení a zprovoznění již má na starosti externí dodavatel. Poděkování patří všem, kdo se na realizaci podíleli.

Petr Holuša



Modernizaci jsme zvládli sami.

MOBILY PRO ŘIDIČE V ROCE JEDNA

První výročí zahájení elektronického seznamování řidičů se služebními příkazy nabízí možnost ohlednout se, nakolik je cesta, kterou jsme nastoupili, správná.

Komfort bez nástěnek

V průběhu roku jsme si na základě ohlasů uživatelů – řidičů ověřili, že nastavené kompromisní řešení mezi požadavky zaměstnavatele a představami odborových organizací bylo krokem správným směrem. Oceňován je především komfort v přístupu k informacím, který je v porovnání s informacemi vyvěšovanými na nástěnkách nesrovnatelný.

Tím, že se řidiči mohou se služebními příkazy seznamovat kdykoliv a v podstatě kdekoli, se vyhýbají časové tísní, která jim vznikala prohlížením nástěnek. I při veškeré snaze o zajištění jasných a aktuálních informací se vždy daly některé „přehlédnout“. Navíc vše mnohdy probíhalo na úkor přípravných dob, které jsou pro řidiče velmi důležité.

Zaměstnavatel má přehled

Vysoká adresnost vydávaných služebních příkazů šetří řidičům čas a informace jsou jim předávány tak, aby je dostávali v tom správném okamžiku. Několik výjimečných případů, kdy není možné řidiči informace předat prostřednictvím aplikace Plánování směn, je ošetřeno výpravčími. Jde zejména o směny záložních řidičů nebo cvičných jízd.

Protože se řidiči se služebními příkazy seznamují zpravidla před směnou, je doba, kterou tomu věnují, kompenzována částkou 10 Kč za přečtení jedné stránky formátu A4. Za prvních jedenáct měsíců roku tak bylo řidičům proplaceno téměř pět set tisíc korun. Díky digitální stopě, kterou řidič při čtení služebního příkazu zanechá, má zaměstnavatel přehled o míře zodpovědnosti každého jednotlivého řidiče při přípravě na směnu.

Když se vloudí chybička...

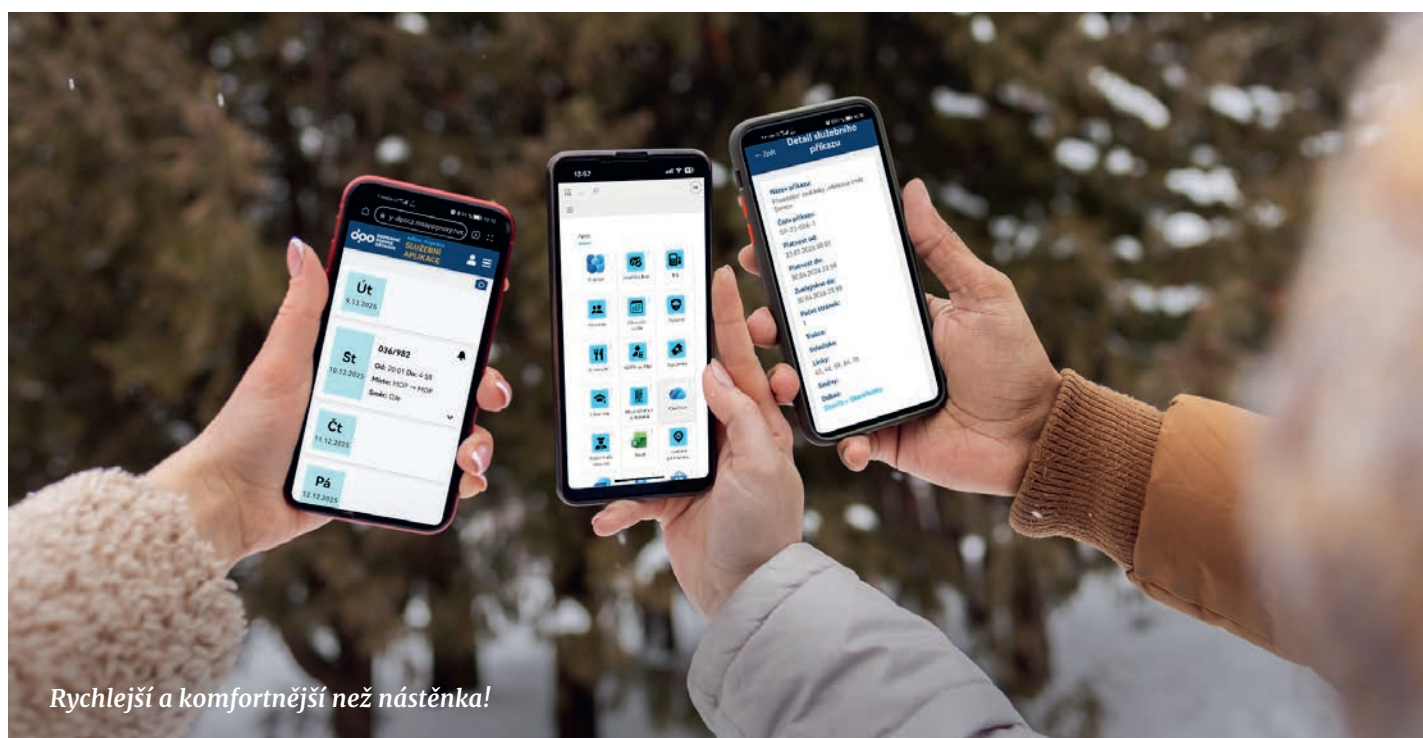
Průběžně se také daří odstraňovat občasné potíže. V průběhu roku evidujeme několik případů, kdy se řidičům nezobrazovaly služební příkazy korektně, nebo po přečtení zůstal u směny příznak nepřečteného předpisu a nenačetla se částka kompenzace. Zpravidla se jednalo o záležitost operačního systému zařízení uživatele nebo jeho aktualizace. Takové případy průběžně řeší odbor ICT. Je také nutné vyzdvihnout zapojení specialistek personální péče při vybavování řidičů SIM kartami, telefony a tablety a jejich pomoc při nastavování telefonů řidičů v souvislosti s přechodem na MS 365.

Cíl: služební čísla pro všechny

Aby byl plošně zajištěn přístup k elektronické formě služebních příkazů, byli všichni řidiči v pracovním poměru vybaveni kartou SIM (eSIM) se služebním telefonním číslem a přiděleným tarifem. Tato telefonní čísla jsou uvedena v interní aplikaci „Kontakty“, která je součástí balíku MS 365. Všechny kontakty v ní jsou součástí VPN sítě dopravního podniku a hovory z nich na jiné číslo v této síti jsou zdarma. V mimořádných a opodstatněných případech, například když řidič nemá firemní mobil ani tablet a ani nemůže z nějakého důvodu vydanou kartu SIM využívat ve svém zařízení, může na základě písemného souhlasu dát k dispozici pro služební účely své vlastní telefonní číslo, které se následně zobrazí i v aplikaci „Kontakty“. To je vizuálně odlišeno od služebních telefonních čísel, aby volající věděl, že číslo není součástí sítě VPN. Takové řešení je považováno za dočasné a důvod zveřejnění soukromého telefonního čísla posuzuje vedoucí střediska. Cílem zaměstnavatele je, aby postupně všichni řidiči v práci používali služební telefonní čísla.

Od 1. října v souvislosti s platností nových provozních předpisů (D1, D2) je povinností řidiče mít při nástupu na směnu aktivní služební telefonní číslo. V současné době předpokládáme, že všichni řidiči již služební telefonní čísla využívají.

Libor Třetina



Rychlejší a komfortnější než nástěnka!

BUĎ U TOHO!

**Bud' v obraze.
Bud' na Vivě.**



Viva Engage je naše firemní sociální síť.
Sleduj informace, novinky, slevy, akce, soutěže i zákulisí DPO!

PROČ BÝT NA VIVĚ?



Dění ve firmě z první ruky

Už se nespolehej,
že vše najdeš
na nástěnce...



Informace, které potřebuješ k práci

Neptej se kolegy. Mrkni
na Vivu a dozvíš se vše
podstatné...



Benefity a slevy

Např.: slevy do
divadla, VIP účty
u Datartu a Alzy
a další firemní benefity...



Akce, co jinde nenajdeš

Den v Motoparku, Skalka,
Dračí loď, Výšlapy
do Beskyd a další...

JAK ZAČÍT?

Naskenuj QR kód
→ odkaz ke stažení



Pro iPhone

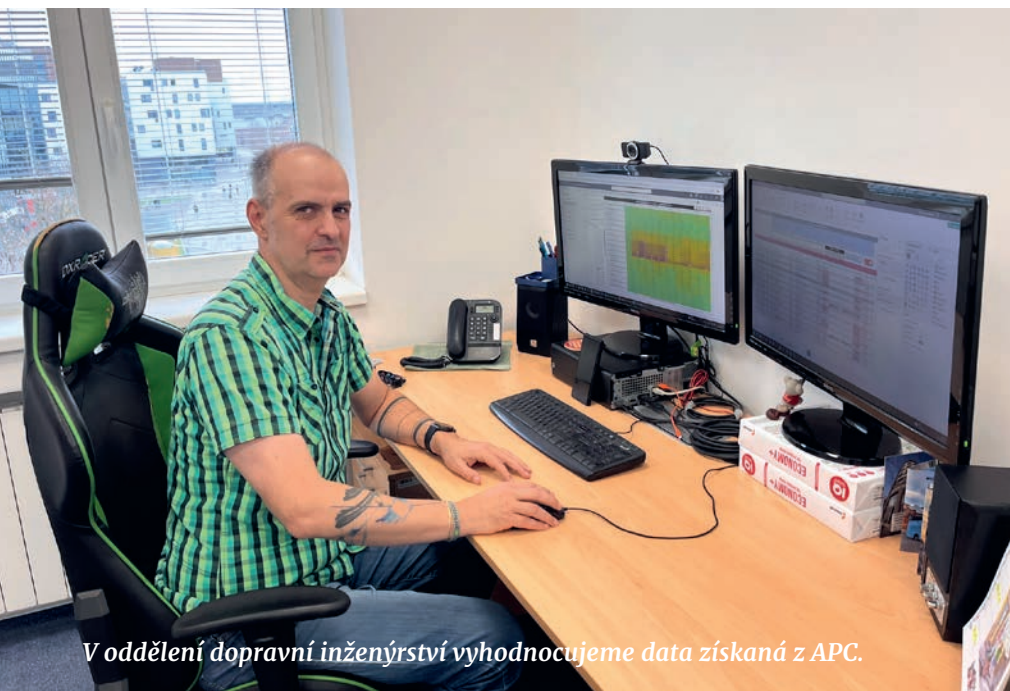


Pro Android

Najdi si svou komunitu, zapoj se do dění.

CHYTRÁ ČIDLA V TERÉNU: OTEVŘELI JSME NOVOU KAPITOLU V POČÍTÁNÍ CESTUJÍCÍCH

První srpnový týden se zapsal do historie ostravské MHD. Proběhlo poslední celoplošné sčítání cestujících prováděné tradičně – tedy manuálně (řidiči) a prostřednictvím palubních počítačů. O týden později, v úterý 12. srpna, jsme přešli na zcela novou úroveň práce s daty. Společnost BUSE Blansko nám oficiálně předala do užívání systém automatického počítání cestujících (APC), který nyní představuje základní nástroj pro sledování vytíženosti spojů.



V oddělení dopravní inženýrství vyhodnocujeme data získaná z APC.

Senzory vidí víc

Systém APC je nainstalován prakticky ve všech vozidlech MHD – výjimkou jsou pouze vozy plánované k vyřazení. Moderní infračidla umí detailně zaznamenávat pohyb osob a rozlišovat, zda cestující nastupují, nebo vystupují. Tím však jejich schopnosti nekončí.

Čidla dokážou rozpoznat i různé kategorie cestujících: dospělý, dítě, kolo, vozíčkář. Díky tomu jsme poprvé schopni získat opravdu přesná data nejen o celkovém počtu cestujících, ale také o jejich struktuře.

Tisíce záznamů každý den

Systém denně vygeneruje přibližně 112 tisíc záznamů ve všední dny a kolem 74 tisíc záznamů o víkendu. Takto rozsáhlá datová základna umožňuje sledovat provoz do nejmenších detailů – od jednotlivých spojů až po celkové

trendy. A co už nyní například víme? Největší obrat cestujících je na zastávce Svinov mosty, což je dlouhodobě jeden z nejužších dopravních uzlů v Ostravě. Nejvytíženější tramvajovou linkou je aktuálně linka číslo 14. Za běžných okolností jezdí pouze několikrát denně, ale kvůli výluce nyní společně s linkou 17 zajišťuje hlavní přepravní proud – a data to jasně potvrzují.

Reálná data, nikoliv odhad

Díky APC můžeme v praxi reagovat mnohem přesněji a rychleji. První úpravy už jsou viditelné. O víkendech jsme linku 54 posílili o kloubové vozy, protože data ukázala výrazně vyšší poptávku. Linka 41 naopak o víkendu nepřeváží více než 40 osob, což ji činí ideální pro standardní 12metrové autobusy. Změnu plánujeme k nejbližší aktualizaci jízdního řádu. A to je teprve začátek. Díky automatickému sčítání získáváme detailní přehled

o každém spoji, jeho obsazenosti i proměnlivosti poptávky v čase. Umožní nám to lépe plánovat kapacity, optimalizovat provoz a zvyšovat komfort cestujících na základě reálných dat, nikoli odhadů.

Přehled odjezdů ze zastávek

Díky systému APC máme nyní precizně zpracované informace o nástupech a výstupech u každého odjezdu ze všech zastávek. To nám umožňuje sledovat nejen celkové objemy cestujících, ale i to, jak se mění poptávka během dne. Snadno zjistíme, které spoje jsou dlouhodobě méně využívané a které jsou naopak v určitých časech pravidelně přetížené. Tato detailní znalost je základním stavebním kamenem pro optimalizaci jízdních řádů.

Obrat cestujících

APC také poskytuje přesná data o obratu cestujících na každé zastávce. Díky tomu dokážeme rychle identifikovat zastávky, které jsou klíčové pro přestupní vazby nebo mají významný lokální potenciál. Tato informace hraje zásadní roli při rozhodování o modernizaci nástupišť či přístřešků – tam, kde je největší pohyb cestujících, můžeme investovat efektivněji a přinést vyšší komfort.

Vytíženost spojů na lince

Nově máme možnost sledovat obsazenost na úrovni jednotlivých spojů. Ukazuje se, že některé spoje jsou výrazně vytíženější než jiné, i když jezdí na stejné lince. APC nám umožňuje tuto vytíženost přesně porovnat a na základě dat rozhodnout o posílení spojů, změně kapacity (např. nasazení kloubových vozů) nebo případném omezení či zrušení spojů, které provozně dlouhodobě nedávají smysl.

Kdy je vůz plný?

Systém okamžitě ukáže, kde dochází k překročení optimální kapacity spojů. Dříve bylo možné spoléhat pouze na hlášení řidičů nebo stížnosti cestujících, nyní však máme objektivní čísla za každý jednotlivý spoj. To nám umožňuje rychle reagovat – posílit linku, upravit intervaly nebo využít jiné kapacitní řešení. Díky tomu lze efektivně předcházet situacím, kdy cestující nemohou nastoupit do vozidla kvůli naplnění jeho kapacity.

Robert Hackenberg

BEZ PLAMENE: RYCHLE, PŘESNĚ A BEZPEČNĚJI

Střediska údržby tramvají DPO se mohou pochlubit dalším technologickým přírůstkem do svého vybavení. Nový dílenský indukční ohřev nahrazuje tradiční způsoby ohřevu kovových částí plynovým hořákem, zejména při opravách a údržbě kolejových vozidel.

Zařízení DHI-121 F pracuje na principu elektromagnetické indukce a díky tomu dokáže kovové součásti ohřát rychle, přesně a bez otevřeného plamene. Tím se výrazně zvyšuje bezpečnost práce a snižuje riziko poškození okolních dílů. Zároveň šetříme energie i čas. Indukční ohřev je ideální nejen pro uvolňování zarezlých spojů, šroubů, ložisek, ale převážně k opravám karoserií po dopravních nehodách, což jsou

běžné úkony při servisních zásazích na tramvajích.

Pořízení nové technologie je dalším krokem dlouhodobého úsilí DPO modernizovat technické zázemí a zvyšovat komfort zaměstnanců. Naše tramvajové dílny se tak posouvají na úroveň špičkových servisních provozů evropských dopravních podniků.

Radek Koráb



Zařízení pro indukční ohřev.

TĚŽKÁ SKLA? S NOVOU TECHNIKOU LEHKÁ PRÁCE

Dva nové vakuové manipulátory významně zjednodušují manipulaci s těžkými a rozměrnými materiály na střediscích údržba autobusy Hranečnick a údržba tramvaje Moravská Ostrava.



Vakuový manipulátor odbourává těžkou fyzickou námahu.

Větší bezpečnost

Vakuové manipulátory SMART LIFT 408 HLE pracují na principu podtlaku – pomocí čtyř sacích disků bezpečně uchopí materiál o hmotnosti až 430 kg. Nejčastěji se využívají při manipulaci

s deskovými materiály, v našem provozu zejména se skly. Hmotnost čelních oken se běžně pohybuje okolo 100 kg, což při ruční manipulaci představuje výraznou fyzickou zátěž a zároveň bezpečnostní riziko.

Nová zařízení tuto zátěž výrazně snižují. Manipulátory umožňují provádět montáž s menším počtem pracovníků a s mnohem nižší pravděpodobností pracovního úrazu. Jeden zaměstnanec nyní zvládne kompletní instalaci okna do vozidla samostatně. A i když samotná délka montáže zůstává obdobná, komfort práce a její bezpečnost jsou nesrovnatelně vyšší.

Přesné a plynulé ovládání

Manipulátor přesně vycentruje prisátý materiál v několika směrech – díky naklápěcímu rameni a bočnímu centrování je tak manipulace s objemným sklem mnohem jednodušší a plynulejší. Zařízení je navíc mobilní, což umožňuje jeho rychlý přesun a využití v různých částech středisek DPO.

Na základě velmi pozitivních zkušeností jsme pořídili i třetí vakuový manipulátor nové generace – SMART LIFT 409 HLE. Ten přináší ještě vyšší přesnost, vylepšené ovládání, delší výdrž baterie a stabilnější podvozek, který usnadňuje manipulaci v úzkých dílenských prostorách. Rozšiřujeme tak kapacitu pracovišť a sjednocujeme technologické vybavení pro budoucí roky.

Výhodou všech typů SMART LIFT je jednoduchá a uživatelsky přívětivá údržba. Díky tomu se zkracují odstávky a zařízení zůstávají dlouhodobě spolehlivá.

Libor Dvořáček

ZPRÁVY Z FACEBOOKU

Haňulka Mikesková: Krásná tramvajka vánoční to je super snad budu mít štěstí s ní jet ❤️❤️ (vánoční tramvaj)

Karla Durianova: Krásná (vánoční tramvaj)

Jana Hrbáčková: Velká nádhera (vánoční tramvaj)

Mílca Doubravova: To je krása. (vánoční tramvaj)

Marie Denkova: Nádhera 👍 (vánoční tramvaj)

Alena Uhrová: Tak to je paráda. A ty děti super ❤️😊❤️ (vánoční tramvaj)

Anet Losovská: Krasna tramvaj ❤️ děkujeme. (vánoční tramvaj)

Sabča Burgrová: Je krásnější ještě než loni. Fakt je boží (vánoční tramvaj)



POCHVALY A PODĚKOVÁNÍ

Oddělení přepravní kontroly

› Jiří Hrčka, asistent přepravy: za profesionální výkon služby a důslednost při vykonávaných kontrolách.

Doprava tramvaje Moravská Ostrava

- › Bohumír Rybář, řidič: za vyčkání na cestující.
- › Eva Bystrianská, řidička: za vykázaní podnapilého cestujícího z vozidla.
- ›

Doprava autobusy Hranečnick

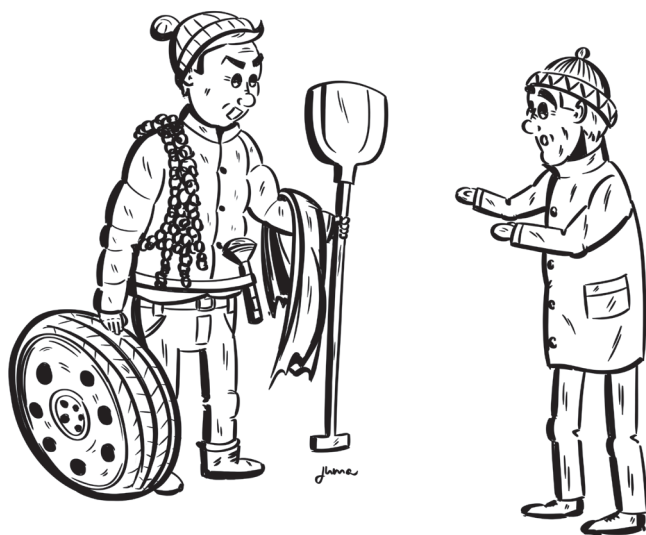
- › Pavel Piszczek, řidič: cestující děkuje za pomoc poskytnutou jeho přítelkyni, které se udělalo nevoľno.
- › Jan Gomola, výpravčí: za perfektní domluvu s cestujícím a předání ztracené věci.
- › Volodymyr Sviatilskyi, řidič: za vyčkání na cestující.

Doprava autobusy Poruba

› Tomáš Hudeček, řidič: za profesionální a bezpečné zvládnutí objízdného manévru kloubovým autobusem při úplné uzavírce komunikace způsobené dopravní nehodou, čímž zajistil plynulost i bezpečnost přepravy.

Doprava tramvaje Poruba

› Klára Holbíková, řidička: počkala s odjezdem, dokud všichni cestující, čekající u semaforu na zelenou, bezpečně nepřešli do vozu.



FÓRY O MHDěčku

„Ve zprávách říkali, že by každý, kdo vyrazí na cesty v tomhle počasí, měl mít s sebou řetězy, lopatu, deku, rozmrazovač, tažné lano, baterku, hever a náhradní kolo... No, vypadal jsem ráno v autobuse jako debil...“



***Nyní se zaměstnaneckou
slevou 30 %!***

DO 31. LEDNA



149 Kč

VÁNOČNÍ DOPRAVÁCKÉ PONOŽKY

Veselé motivy našich nejnovějších vozů rozzáří vaše svátky a přinesou radost do každého kroku. Pohodlný kousek, který nesmí chybět v žádné dopravní domácnosti!

**SLEVOVÝ KÓD NALEZNETE VE
SVÉ VÝPLATNICI ZA LISTOPAD.**

cool.cz

