

# Dépéčko

*Martin*  
**KUBÍN**

*Tereza*  
**ŠNOBLOVÁ**

*David*  
**MIŠKO**

Jak sdílíme informace  
s cestujícími v běžném  
provozu i při mimořádných  
událostech?

str. 12–15

*Informujeme rychle,  
přesně, jasně*

**OSTRAVA!!!**





## V době změn držíme směr

Milé kolegyně, milí kolegové,

jaro je tady a s ním i období změn, které se v dopravě projeví vždy naplno. Letos jich není málo, a některé z nich nám nečekaně upravují naše plány.

Tramvaje se na smyčku Hlučínská vrátí až v listopadu 2027. Důvodem je oprava železničního mostu, kterou nemáme plně ve svých rukou, ale musíme na ni reagovat. Dobrou zprávou naopak je, že už v prvním týdnu června ukončíme odklony linek z Jihu, a provoz se v této části města vrátí blíže k normálu.

Velkou neznámou zůstávají ceny energií. Geopolitická situace nám stále komplikuje predikci i řízení rozpočtu. Není to téma, které by bylo vidět na první pohled, ale zásadně ovlivňuje každodenní fungování podniku.

Přesto neztrácíme směr. Pokračujeme v přípravách dostavby tramvajové trati ke Globusu. Soustředíme se i na klíčová výběrová řízení a věříme, že brzy obdržíme nabídky na nové velkokapacitní tramvaje a elektrobusy, které zvýší kvalitu našich služeb.

Květen přinese i konkrétní technologický posun. Začneme s montáží prvních osmdesáti kusů e-paperů na tramvajových zastávkách. Ty nebudou sloužit jen jako elektronické jízdní řády, ale nově také jako zdroj informací o obsazenosti spojů. Je to další krok k otevřenějšímu a srozumitelnějším datům pro naše cestující.

Přeji vám klidné jarní dny a děkuji za práci, díky které držíme město v pohybu.

S úctou  
Daniel Morys

- 3 **AKTUÁLNĚ:** Provoznická v novém
- 4 **OHLÉDNUTÍ:** Přivítali jsme jaro  
*A také jsme popřáli ženám k svátku*
- 6 Partáci pomáhají nastartovat úspěšnou kariéru řidičů
- 7 **INFORMUJEME:** Generál u vás  
*Jezdíme bezpečněji*
- 8 **DOPRAVA:** Kudy cesta nepovede aneb jaká omezení v dopravě nás letos čekají
- 9 **KŘÍŠTÁLOVÝ PANTOGRAF 2026:**  
*Představujeme kolegy a kolegyně nominované na letošní ocenění*
- 12 **TÉMA:** Str. 12–15  
*Jak udržujeme naše cestující „v obraze“?  
S veřejností mluvíme slovem i obrazem  
Papírové jízdní řády míří do důchodu?*
- 16 Pozvánka na turnaj v malé kopané
- 17 **PŘEDSTAVUJEME:** Ondřej Berger  
*Vedoucí oddělení prodeje a péče o zákazníky  
Jak jsme si stříhli natáčení s Baníkem*
- 18 Fakír: hrdina z depozitáře zasáhl v pravý čas
- 19 **INFORMUJEME:** Méně přesčasů:  
*společná výhra pro všechny  
Porubská vozovna jede*
- 20 **HISTORIE:** Před 125 lety elektřina  
*nahradila páru  
Zahájení elektrického provozu tramvají  
v Ostravě*
- 22 Pochvaly a poděkování
- 24 Křížovka

**Uvnitř magazínu najdete plakát s naším  
doubledeckerem**



Str. 9–11





*Naše tramvajové zastávky dostávají nové typizované přístřešky v antracitové barvě.*

## Provaznická v novém: modernizace tramvajových zastávek pokračuje

Na začátku dubna jsme dokončili další z plánovaných modernizací tramvajových zastávek a v nastaveném tempu pokračujeme dál. Tentokrát prošla kompletní proměnou zastávka Provaznická v Ostravě-Hrabůvce.

### Nejen nový přístřešek

Zastávka Provaznická směrem do centra byla dlouhodobě terčem kritiky ze strany cestujících, především kvůli nevyhovujícímu a zastaralému betonovému přístřešku, který měl už dávno „odslouženo“. Její modernizace zahrnovala nejen výměnu přístřešku za typizovaný antracitově černý a vybavení, ale také stavební úpravy nástupiště a kolejíště, které nyní navazuje na kombinaci tzv. „rychlých výhybek“ v oblasti Edisonu.

### Do roku 2030

Připomeňme si, že náš strategický projekt má jasný cíl: dokončit modernizaci tramvajových nástupišť a zastávek do roku 2030. Projekt zahrnuje několik typů úprav:

- › zastávky vyžadující pouze modernizaci přístřešků a mobiliáře (například už realizované zastávky v centru Křižíkova, Důl Jindřich atd.),
- › zastávky se stavebními úpravami nástupišť (například za účelem bezbariérového nástupu do tramvají), které jsou relativně jednoduše realizovatelné, protože nevyžadují zásah do přilehlé komunikace („hotové“ už jsou třeba zastávky Fakultní nemocnice, Kunčičky kostel, nově Provaznická),
- › zastávky modernizované v rámci rekonstrukcí tramvajových tratí (už jsme dokončili například zastávky Krajský úřad, Telekomunikační škola),
- › zastávky realizované v rámci projektů města Ostravy (např. Dřevoprodej, Tylova).

### V nejbližší době

V současnosti probíhá projektová příprava pro modernizaci následujících zastávek: Dolní Vítkovice, 29. dubna a Svornosti (obě Ostrava-Jih), Mariánské náměstí, Karolina. Zároveň pokračuje rekonstrukce dopravního uzlu náměstí Republiky a brzy začne modernizace zastávky Don Bosco v rámci úprav tramvajové tratě na Vítkovické ulici. Ve spolupráci s městem intenzivně řešíme zastávky Hulváky a Dolní Vítkovice Hlubina.

### Cíl je jasný

Proměnou každé zastávky jsme opět o krok blíže k našemu cíli: moderním a komfortním zastávkám MHD, které budou bezpečným a důstojným místem pro každodenní cestování veřejnou dopravou v našem městě.

V Ostravě je přes 670 zastávek MHD. V naší správě jsou pouze ty tramvajové, kterých je cca stovka. Autobusové a trolejbusové zastávky, jejichž nástupiště jsou součástí komunikací pro pěší, spravuje město Ostrava, resp. jednotlivé městské obvody.

Petr Holuša





Naše tramvaje jako poslové jara.



## ◀ Přivítali jsme jaro v ulicích

Jaro v ostravských ulicích jste letos nepoznali jen podle rozkvétajících parků, ale i podle našich tramvají. Rozhodli jsme se totiž jarní sezónu přivítat trochu netradičně a vnést do každodenního cestování pořádnou dávku roztomilosti v podobě zvířecích čumáčků. Pokud jste tedy v předcházejících dnech měli

pocit, že na vás u zastávky vykukuje kačena, nemýlili jste se. Právě na našich tyrkysových vozech KT8 se usídlil stylový kachní zobák doprovázený malými kachničkami po stranách tramvaje. Pozadu nezůstaly ani naše nejmodernější vozy Škoda 39T a Stadler. Na jejich čelech můžete zahlédnout několik

dalších jarních hrdinů jako například kočky, ovečky a zajíčky. Doufáme, že tahle drobnost vykouzila úsměv na tváři nejen cestujícím, ale i našim kolegům a kolegyním v provozu. Přejeme všem úspěšný start do jarní sezóny.

Filip Fojtík

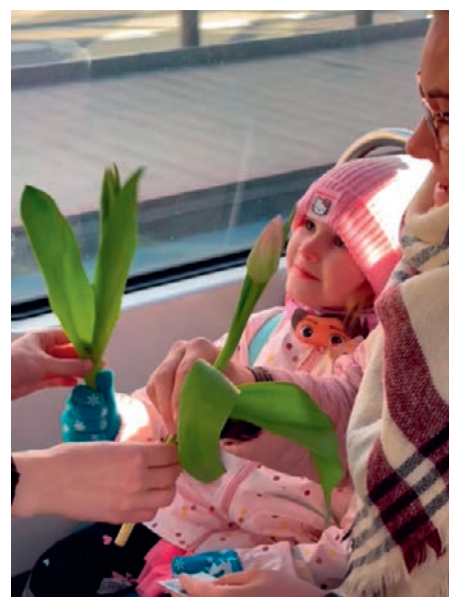
## Svátek žen ve znamení milé pozornosti a úsměvů



Mezinárodní den žen, který letos připadl na neděli, jsme opět oslavili jednoduchým, ale o to srdečnějším gestem. V pátek jsme mezi cestující a naše řidičky rozdali 800 tulipánů, které potěšily nejen obdarované, ale vykouzly i mnoho úsměvů na tvářích kolemjdoucích.

Atmosféra byla po celé dopoledne velmi příjemná a přátelská. Krátká zastavení u předávání květin často přerostla v milé rozhovory, a právě ty dodaly celé akci osobní rozměr.

Řada cestujících i řidiček se s námi také podělila o to, jak tento sváteční den plánuje oslavit. Nejčastěji zaznívaly plány na setkání s rodinou, nebo posezení s přáteli. Ať už byly plány jakékoli, jedno měly společné: udělat si radost.



Samozřejmě jsme nezapomněli ani na naše kolegyně v areálech DPO a na „Poděbradce“. Do areálů se rozjel personální ředitel Jan Bílý, který kromě přání k svátečnímu dni ženám předal tulipán a krabičku čokoládových pralinek jako poděkování za jejich práci, energii



a každodenní nasazení – prostě za to, že jsou tady s námi. Stejně jako v ulicích, i u nás ve firmě panovala radostná nálada plná úsměvů a krátkých, příjemných

setkání, která znovu připomněla, jak důležitá je vzájemná pozornost a uznání.

Tereza Šnoblová, Svatava Hueberová

# Partáci pomáhají nastartovat úspěšnou kariéru řidičů

Počátkem loňského roku jsme v rámci adaptačního programu na úseku dopravy představili novou roli – partáky. Jejich úkolem je provázet nováčky celým obdobím zapracování a pomoci jim zvládnout náročný začátek v profesi, která je specifická nejen z hlediska bezpečnosti a odpovědnosti, ale také kvůli organizaci směn, komunikaci s cestujícími či administrativě.



Parták Miroslav Zahajský (vlevo) s dnes už zkušeným řidičem Stanislavem Millerem.

## Nejsou v tom sami

Výsledkem jejich působení má být, aby si řidiči uvědomovali, že zaměstnavatel chápe náročnost jejich začlenění do pracovního procesu, který má oproti jiným profesím řadu specifík, a aktivně jim v tom pomáhá. Jedním z cílů práce partáků je spokojenost nových řidičů, jejich pracovní pohoda a růst profesního sebevědomí. To vše má v konečném důsledku přispět ke snížení nežádoucí fluktuace u řidičů s praxí do pěti let. Na plnění svých úkolů nejsou partáci sami. Celý adaptační proces nových řidičů je týmová práce, kdy s partáky velmi úzce spolupracují vedoucí dopravních středisek, výpravčí-senioři a specialistky personální péče.

## Osobně i online

Partáci používají různé nástroje. Od osobních návštěv, kdy se svými svěřenci absolvuji část směny, přes telefonické hovory či komunikaci prostřednictvím různých mobilních aplikací. Za nejeфекtivnější považujeme, když parták navštíví nového řidiče na směně. Po absolvované jízdě mohou společně

vyhodnotit, kde parták vnímal v jízdě nováčka nějakou slabší pasáž, či naopak vyzdvihne vydařenou jízdu a celkový pokrok. Komunikace prostřednictvím telefonu nebo mobilních aplikací je účinná zejména při řešení náhlých situací a problémů, se kterými si nový řidič nemusí vědět rady.



**Partáci jsou pro nové řidiče velkou podporou, a to i díky ochotě poskytnout pomoc mimo směnu.**

## Reakce nových řidičů? Palec nahoru!

Po prvním roce fungování partáků máme již dostatečnou zpětnou vazbu z dotazníků i osobních rozhovorů s novými řidiči. Reakce jsou jednoznačné – partáci jsou vnímáni jako velká pomoc. A to i ze strany řidičů, kteří z jakéhokoliv důvodu péči partáků nevyžadují. Noví řidiči oceňují jejich individuální přístup, komunikativnost a empatii, a zejména jejich ochotu poskytnout pomoc i mimo směnu. Stejně tak možnost obrátit se na jiné partáky v případě, pokud ten přidělený není k dispozici. Kompetentnost partáků vnímají i skrze přirozenou autoritu, kterou mají mezi staršími řidiči. Zaznamenáváme také reakce služebně starších řidičů, kteří s povzdechem poznamenávají, že je škoda, že takový program pro nové řidiče nebyl aktivován v době, kdy nastoupili jako noví řidiči oni. Zajímavé je, že podporu partáků často oceňují i tito služebně starší řidiči. Všechny reakce nás utvrzují v tom, že jsme vykročili správným směrem a že jsme na pozice partáků vybrali ty správné lidi.

## Partáci se vzdělávají a sdílejí zkušenosti

Aby mohli partáci nováčky co nejlépe podporovat, procházejí také vlastní přípravou. Koncem roku 2024 jsme uspořádali odborné školení, zaměřené na komunikační dovednosti a práci s různými typy situací. Letos v průběhu března a dubna následoval prakticky orientovaný workshop, kde mohli partáci vzájemně sdílet nabyté zkušenosti a ve spolupráci s lektorem, vedoucími dopravních středisek, výpravčími-seniori a specialistkami personální péče vyhodnotit pozitivní dojmy ze své činnosti, stejně jako nastínit témata, kde je prostor pro další rozvoj.

## Inspirace pro ostatní?

Adaptační proces nových řidičů se neustále rozvíjí. Zkušenosti z praxe průběžně zapracováváme, aby měl program skutečný přínos nejen pro nové řidiče, ale i pro celou firmu. Věříme, že fungující systém zaškolování může být inspirací také pro další úseky společnosti, kde se noví zaměstnanci setkávají s obdobnými výzvami.

Libor Třetina





Letos generální ředitel Daniel Morys „skládal účty“ zaměstnancům a odpovídal na dotazy v kulisách trolejbusové dopravy.

## Generál u vás: Přišli jste se zeptat na to, co vás pálí

S výroční „zprávou o stavu DPO“ generální ředitel Daniel Morys seznámil zaměstnance 22. března v hale nově rekonstruovaného trolejbusového areálu. Rozhodně nešlo o pouhou prezentaci toho, kam jsme se posunuli v loňském roce a co všechno nás čeká. Klášt otázky, i ty „na tělo“, mohl každý účastník už tradičního setkání, které se od loňska koná v prostorách DPO.

A jak se nám loni vedlo? Svezli jsme více cestujících a vzrostly také tržby, i když jsme nezvyšovali cenu jízdného. Meziroční nárůst tržeb pozitivně ovlivnil nárůst mezd. S kompenzacemi města pracujeme efektivně a realizujeme provozní úspory. V posledních letech jsme „zkrátili“ náklady na energie, přestože stále zůstávají nejistotou.

Dotazy padaly na nejrůznější témata: budoucí investice, projekt muzea MHD, problémy s trolejbusy Škoda 36 Tr, přesčasy, možný nárůst mezd nad rámec kolektivní smlouvy... Objevily se i pochvaly – třeba na naše závodní stravování. Komu akce Generál u vás „utekla“, může ji zpětně navštívit díky videozáznamu na Viva Engage – Naše DPO.

Redakce

## Jezdíme bezpečněji

Rok 2025 přinesl v oblasti dopravní nehodovosti řidičů Dopravního podniku Ostrava řadu pozitivních výsledků. Naši řidiči měli účast na 519 dopravních nehodách, přičemž pouze 210 z nich sami zavinili. To znamená, že většinu nehod způsobili jiní účastníci provozu, což potvrzuje profesionalitu a předvídatost našich zaměstnanců v náročném městském provozu. Hmotné škody způsobené dopravními nehodami dosáhly v roce 2025 výše 18 milionů korun. Oproti roku 2024 jde o pokles o více než třetinu – a to je velmi dobrá zpráva nejen pro podnik, ale i pro celkovou bezpečnost provozu.

### Nejčastější chyby v provozu

Mezi nejčastější příčiny nehod zaviněných našimi řidiči dlouhodobě patří neodhadnutí jízdního profilu vozidla, tedy situace, kdy je překážka příliš blízko a dojde ke kontaktu. Jde o typický důsledek provozu ve ztížených podmínkách „rozkopaného“ města, kde jsou správný odhad a pozornost pro bezpečný provoz naprosto zásadní.

### Porubští tramvajáci drží latku nejvyšší

V přepočtu na ujeté kilometry dosáhli v roce 2025 nejnižší nehodovosti řidiči tramvají z porubské vozovny. Výsledek potvrzuje tradičně vysoký standard práce této části provozu. Nemalou roli zde hraje také kvalitní vedení vozovny v osobě Pavla Urbánka, který systematicky hlídá bezpečné pracovní postupy a na prvním

místě dbá na důslednost. Porubským řidičům tramvají se tak dlouhodobě daří udržovat nadprůměrné výsledky v oblasti bezpečné jízdy.

### Respekt všem bez nehody

Velké poděkování patří ale také všem ostatním našim řidičům, kteří v roce 2025 dokázali absolvovat celý rok bez zaviněné dopravní nehody. V náročných podmínkách městské dopravy jde o obdivuhodný výsledek, který vypovídá o profesionalitě, zkušenostech i zodpovědném přístupu našich zaměstnanců. Bezpečnost je naší dlouhodobou prioritou a „čísla“ roku 2025 jsou důkazem, že společným úsilím dokážeme udržovat vysoký standard provozu a přispívat k bezpečnější dopravě ve městě.

Aleš Hladký, Hana Řepková



# Kudy cesta nepovede aneb jaká omezení v dopravě nás letos čekají

Ani letos se v Ostravě nevyhneme rozsáhlým dopravním změnám, které pocítí nejen řidiči, ale i cestující MHD. Rekonstrukce mostů, opravy klíčových komunikací a s tím související výluky a odklony výrazně ovlivní každodenní provoz ve městě. Přestože omezení nebudou malá, jejich cílem je jediné – bezpečnější a plynulejší doprava do budoucna.



*Výluka na Provaznické už je minulostí. Výsledek? Opravené koleje, nová nástupiště i přístřešek pro cestující.*

## Co „zbylo“ z loňska

Na Rudné ulici pokračují rekonstrukce čtyř mostních objektů. Stavba Rudná × Polanecká by měla být dokončena začátkem června, Rudná × Místecká začátkem května a u posledních dvou mostů Rudná × Frýdecká a Rudná × ČD se „finále“ čeká v srpnu 2026. V rámci oprav a rekonstrukcí je na Rudné ulici letos plánována celoplošná oprava v obou směrech, a to v úseku od rampy Poruba (od Lidlu) po ulici Plzeňskou (někdy po prázdninách) a oprava silničního mostu Rudná × Plzeňská (pouze směr Hrabůvka) se zahájením v květnu. Jak je vidět, dopravních omezení na ulici I/11 Rudná se hned tak nezbavíme ☹️. Stále také pokračuje revitalizace dopravního uzlu náměstí Republiky. Od 15. dubna probíhá tramvajová výluka na Vítkovické ulici, která se s přibližně měsíčním přerušením (hudební festivaly v DOV) protáhne až do podzimních měsíců.

## Ach, ty mosty...

Aby rekonstrukcí mostů nebylo málo, 15. března začala demolice a výstavba

nového mostu na ulici Na Karolině, která má významný dopad na spojení centra města s Vratimovem a dál autobusovými linkami 21 a 81. Proto se změnila organizace dopravy přes Zárubek na Hranečník. Zřejmě od 25. května budou uzavřeny i všechny rampy z Frýdecké ulice a zmiňované autobusové linky povedou zase jinak, neboť se na Zárubek již nedostaneme. Dalším mostním objektem, čekajícím na rekonstrukci několik let, je most Čs. armády (u nádraží Ostrava-Vítkovice), s nímž souvisí také výstavba jednokolejné trati po celou dobu rekonstrukce. Stavba by měla začít na jaře 2027 a protáhne se přes dvě stavební sezóny. Vraťme se ale do první poloviny roku letošního. Součástí revitalizace náměstí Republiky je ještě poslední most na ulici 28. října nad ulicí Místeckou, jehož oprava průběžně probíhá. Dlouhodobá výluka v tramvajové dopravě nastala 15. dubna na Hlučínské ulici, kdy byla zahájena rozsáhlá rekonstrukce mostu SŽ u Dolu Odra. Až na krátké období je pod mostem zajištěn průjezd alespoň pro autobusy. Tramvaje jsou odkloněny z konečné Hlučínská do vozovny v Moravské Ostravě, popř. na hlavní nádraží, na zhruba jeden a půl roku.

## Uzávěry na silnicích

O mostních celcích jsem se již zmiňoval, v tomto roce ale budou pokračovat i další opravy komunikací. Od 6. dubna běží druhá etapa opravy ulice Martinovské (v obou směrech), tentokrát v úseku od ukončení první etapy, tedy od křižovatky Martinovská × Provozní (včetně) po křižovatku Martinovská × Opavská. V každé ze dvou etap prací bude uzavřen celý jízdní pás v úseku od Opavské ulice po Třebovickou a v úseku od Třebovické ulice po Provozní bude doprava (MHD a IZS) vedena po polovinách. Výsledkem opravy bude kromě nové komunikace i změna trvalého dopravního značení v křižovatce ulic Martinovská × Sokolovská. Veškerá doprava od Sokolovské ulice bude mít samostatné napojení do jízdního pásu na ulici Martinovskou, takže v tomto směru dojde k bezkoliznímu stavu. Změnu jistě ocení řidiči autobusových linek 48 a 49.

V oblasti Třebovic a Martina se letos uskuteční (termín zahájení ještě není znám) oprava horkovodu, který křížuje ulici Martinovskou v blízkosti křižovatky Martinovská × B. Nikodéma. I tato oprava bude mít dopad na vedení autobusových linek v dané lokalitě.

## Trolejbusy nepřijdou zkrátka

Od 7. dubna (pravděpodobně do konce listopadu) probíhá rekonstrukce Novoveské ulice v úseku od kruhového objezdu ulic Novoveská × Přemyslovců po ulici Sokola Tůmy. Uzávěra změnila organizaci nejen dotčených trolejbusových linek, ale více méně celé trolejbusové sítě.

## Trpělivost přinese lepší dopravu

Tím výčet omezení a uzávěr nekončí. Ale i když nás čeká období nemalých komplikací, je důležité si uvědomit, že realizované stavební projekty zlepší kvalitu a bezpečnost městské dopravní infrastruktury. Ve výsledku se můžeme těšit na modernizované mosty, ulice a vlivem rozšiřující se preference MHD i na její efektivnější systém, který přispěje k pohodlnějšímu a bezpečnějšímu cestování v Ostravě. Doporučuji nejen našim řidičům, aby byli trpělivi a věnovali pozornost aktuálním informacím o změnách v provozu, které budeme pravidelně aktualizovat.

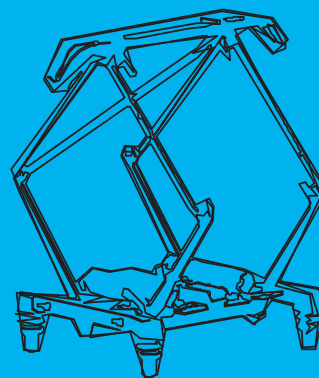
David Mlčák



# KŘIŠŤÁLOVÝ PANTOGRAF 2026

Na stránkách 9–11 vám představujeme kolegy a kolegyně nominované na cenu Křišťálový pantograf 2026 a jejich příběhy (mimo tým jsou v abecedním pořadí). Svými hlasy podpoříte rozhodnutí generálního ředitele DPO Daniela Moryse, který vybere vítěze letošního, už devátého ročníku. V rámci dalších kategorií získá ocenění také vítěz vašeho zaměstnaneckého hlasování. Do kategorie pracovní tým, o jehož ocenění rozhoduje vedení společnosti, je tentokrát zařazen pouze jeden kolektiv.

**Každý váš hlas se počítá! Podpořte svého favorita přes Viva Engage do 13. května.**



Křišťálový pantograf 2026 – tým

## **SPECIALISTKY PERSONÁLNÍ PÉČE**

*oddělení personální podpora a nábor*

Soňa Subiková, Jana Chmelarská,  
Eva Hanšutová, Veronika Ryglová,  
Štěpánka Bajgerová, Veronika  
Klosíková, Alena Sedláčková

Projekt specialistek personální péče v DPO vznikl na podzim 2022 a naplno se úspěšně rozběhl v následujícím roce. Specialistky v jednotlivých areálech zastřešují všechny personální procesy a „provázejí“ zaměstnance od jejich nástupu do firmy po celou dobu pracovní kariéry. Další oblastí jejich práce je nábor nových kolegů a kolegyně. A právě na tomto poli se jim mimořádně daří: nejenže lidé u nás zůstávají déle (v roce 2025 jsme zaznamenali nejnižší fluktuaci za posledních deset let), ale v loňském roce vedlo jejich úsilí k překročení tzv. náborové ambice. Co to znamená? U některých pozic, zejména u řidičů, máme více než plný stav. Díky tomu se snižuje tlak na stávající zaměstnance, lépe pokrýváme směny i zástupy za nemocné kolegy – nikdo už „nemusí dělat za dva“.







**Martin Grohman**  
středisko správa a údržba ostatního majetku

Vedoucí střediska Martin Grohman u nás od roku 2023 úspěšně úročí své zkušenosti nabyté v předchozím působení v soukromém sektoru. Loni se nemalou měrou zasloužil o dokončení „vlajkové lodi“ našich investic – rekonstrukce vzdělávacího centra v trolejbusovém areálu na Sokolské třídě. Za zmínku určitě stojí přesun tramvajového simulátoru z dočasného působiště ve vozovně Poruba zpět na Sokolskou. Šlo o logisticky náročnou operaci, a to nejen kvůli rozměrům a hmotnosti zařízení, ale i s ohledem na citlivé počítačové systémy. Klíčovou roli pak Martin sehrál v téměř ročním maratonu schvalovacích procesů, který vyústil v získání všech potřebných souhlasů pro kolaudaci. Ta v listopadu „korunovala“ projekt stavebně dokončený už na jaře.



**Jakub Konečný, Matěj Murgaš**  
oddělení implementace a rozvoje IT systémů

Dvojice správců aplikací, Jakub Konečný a Matěj Murgaš, naskočila krátce po svém příchodu do DPO do rozjetého vlaku zavádění nového stravovacího informačního systému. Oba se velmi rychle zorientovali a náročnému projektu se věnovali nad rámec svých běžných pracovních úkolů. Aktivně objížděli jednotlivé provozovny za účelem instalace a řešení „porodních bolestí“ systému, vytvořili interní hlášenky pro evidenci incidentů a nedodělků a připravovali praktické manuály pro uživatele. Zároveň pečlivě prošli a realizovali testovací scénáře, aby bylo zajištěno, že systém pracuje podle našich požadavků. Svým nasazením a nalézáním funkčních řešení významně přispěli k úspěšnému dokončení projektu, který zvýšil komfort uživatelů při správě objednávek závodního stravování.



**Peter Kubica**  
středisko správa a údržba ostatního majetku

„Ten, co všechno zařídí“ – taková pověst provází referenta Petera Kubicu, který je v DPO už jednatřicátým rokem (i když si na chvíli „odskočil“ do bývalé Ekovy Electric). Začínal jako zámečník kolejových vozidel v martinovských dílnách a postupem času se jeho doménou stala správa budov „od záchodu až po střechu.“ Nyní má primárně na starosti reklamační řízení u nových staveb. V roce 2022 uváděl do provozu rekonstruovanou budovu ředitelství na Poděbradově ulici a loni byl pověřen „oživením“ nového vzdělávacího centra na Sokolské. Jeho přístup a iniciativa v práci z něj učinily jednoho z nejcennějších členů týmu, kolegu, na kterého je stoprocentní spoleh a který vám v dobré náladě bez váhání zvedne telefon i mimo pracovní dobu.



**David Mlčák**  
oddělení výluk

Loňský rok se mimo jiné vyznačoval bezprecedentním množstvím výluk a dopravních omezení – celkem 47 výluk se promítlo do vydání téměř 300 služebních příkazů. Nelehkého úkolu zajistit provozně plynulé a spolehlivé fungování linek MHD i v těchto mimořádně náročných podmínkách se úspěšně zhostil David Mlčák. Oddělení výluk vede od podzimu 2018, operativnímu řízení provozu ve všech jeho podobách se však v dopravním podniku věnuje po většinu své profesní kariéry, kterou zahájil již v roce 1991. Byl významnou součástí týmu, který připravoval a zaváděl novou online aplikaci pro seznamování řidičů se změnami tras. Tento nástroj, jedinečný v rámci českých i slovenských dopravních podniků, podstatně zvýšil informovanost řidičů a přispěl ke zkvalitnění řízení provozu.





**Jana Slámová**  
oddělení bezpečnost

Svou pracovní kariéru u nás Jana Slámová odstartovala v roce 1984 ve středisku trolejbusů. Na sklonku 90. let zaměřila do oddělení bezpečnost, kterému šéfuje posledních sedm let. Pod jejím vedením byly zavedeny standardy, které podporují kulturu bezpečnosti v celé firmě. Například: pravidelné schvalování a dokumentace chemických látek, eliminace nebezpečných látek v provozu, individuální přístup k zaměstnancům se zdravotním omezením při výběru ochranných pracovních prostředků (např. pracovní obuv). Rovněž začala digitalizace vybraných dokumentů a e-learning nahradil klasické školení BOZP. Současnou úroveň procesů BOZP oceňují nejen zaměstnanci, ale také externí kontrolní a inspekční orgány. Lidskost a vstřícnost Jany pak kolegové a kolegyně napříč celou firmou.



**Lukáš Šimíček**  
středisko trolejbusy

18. března 2025 před druhou hodinou v noci při dojezdu na konečnou zastávku v Koblově si řidič trolejbusu Lukáš Šimíček všiml dýmu v přilehlém prostoru smyčky. Jelikož dým nabýval na intenzitě, šel zhruba dvě stě metrů pátrat po jeho původu a narazil na hořící dodávku. Ihned telefonicky informoval dispečink a tísňovou linku, která na místo vyslala hasiče. Protože se v blízkosti hořící dodávky nacházela další osobní vozidla, neváhal a snažil se vzbudit obyvatele okolních domů, aby si svá vozidla přeparkovali, což zabránilo vzniku větších hmotných škod. Někteří majitelé ohrožených aut jeho profesionální chování ocenili písemnou pochvalou. Lukáš Šimíček je našim trolejbusům věrný už devatenáct let, občas ho můžeme potkat i na autobusových linkách.



**Dominik Tabašek**  
středisko údržba autobusy Hranečník

Dominik Tabašek je autoelektrikářem na Hranečníku už dvanáctým rokem. Svým přístupem a pílí se vypracoval mezi nejzkušenější zaměstnance ve svém oboru. Nejen že své práci opravdu rozumí, ale hlavně umí poradit a pomoci kolegům, kteří jsou teprve na začátku. I když Dominik není oficiálním „partákem“, díky své přirozené autoritě tuto roli zastává. Vedení střediska proto jeho zkušeností využívá při mentoringu nových zaměstnanců. Nejčastěji jde o absolventy partnerské Střední školy technické a dopravní. Ti sice přicházejí s teoretickými základy, ale ne vždy vědí, jak je správně uplatnit v reálném provozu. Dominik pomáhá začínající techniky začlenit do týmu, přetavit jejich teoretické znalosti do praxe a dodává jim jistotu, aby se postupně dokázali spolehnout sami na sebe.



**Ondřej Valerián**  
středisko údržba tramvaje Moravská Ostrava

Zámečník kolejových vozidel Ondřej Valerián se loni zasloužil o úspěšné zprovoznění poškozeného nabíjecího pantografu pro elektrobusey na Valchařské, kdy hrozilo, že demontovaný pantograf bude muset být poslán k finančně i časově náročné opravě do Německa. Ondřej si vyrobil potřebné přípravky, pantograf rozebral do „posledního šroubku“ a postupně ho v rychlém termínu opravil. Instalace pak proběhla za účasti techniků dodavatelské firmy. Ondřej se nadále podílí na doladění správného fungování všech nabíjecích pantografů. Také se dlouhodobě věnuje opravám a renovacím historických tramvajových pantografů, jejichž obnova by bez jeho odborných znalostí a nadstandardního úsilí byla mnohem komplikovanější a finančně náročnější.





David Miško na tramvajové zastávce u označníku s vizualizací e-paperu. První instalace e-paperů proběhnou na přelomu května a června.



# Rychle. Přesně. Jasně.

## Jak udržujeme naše cestující „v obraze“?

Lidé, kteří jezdí městskou hromadnou dopravou, denně spoléhají na to, že se naši tramvají, autobusem či trolejbusem včas dostanou tam, kam potřebují. Zároveň chtějí být informováni – ať už jde o pravidelný provoz, mimořádné události (třeba nehody) nebo krizové situace (například povodně). Jak komunikace směrem k cestujícím funguje? Odpovídají David Miško (DM), vedoucí odboru tarifu a zákaznických služeb, a Martin Kubín (MK), vedoucí oddělení dopravní dispečink.

**Na komunikaci směrem k zákazníkům v zákulisí DPO spolupracuje několik týmů, které dohromady tvoří robustní informační systém. Který útvar hraje hlavní roli?**

**MK:** V běžném provozu je to dispečink, který vytváří první komunikační bránu mezi řidičem a cestujícím. Dispečink jako první zprostředkovává informace cestujícím o nastalých problémech v síti linek MHD. Když dojde k mimořádné události v dopravě, naši dispečeré zadávají informace přímo do portálu dispečera. Díky tomu se tyto události propisují na web DPO, který je ve správě marketingu, i do mobilní aplikace, respektive do LCD panelů ve vozech. Cestující tak dostávají ověřená a aktuální data s minimálním prodlením.

**Znamená to, že dispečink pracuje v režimu 24/7? Kolik lidí se na jeho provozu podílí?**

**MK:** Dopravní dispečink funguje v nepřetržitém provozu. K jeho zabezpečení je v našem oddělení celkem 26 dopravních dispečerů, kteří jsou zařazeni do třech turnusů. Na sále dopravního dispečinku se střídá osm dopravních dispečerů – vedoucích směn, v zásahových vozidlech zajišťuje v rámci směn nepřetržitý provoz čtrnáct dopravních dispečerů a na řízení jednokolejné trati včetně provozu na obřísti Vřesinská se střídají čtyři dopravní dispečeré.

DM: Doplnuji, že portál dispečera je tvořen webovou aplikací SmartCityCenter (SCC), ve které dispečer po nahlášení události



**Březnové zastavení provozu v Nádražní ulici: k cestujícím dorazila zpráva z dispečinku do tří minut!**

vyplní předdefinovaná pole, aby se informace o nehodě nebo výpadku spoje dostala k cestujícímu v co nejkratší době. Cestující si může zvolit, zda bude dostávat zprávy ke všem událostem v síti MHD, nebo pouze k vybraným linkám. Řekl bych, že tento systém personifikace je konkrétní a důležitý pro cestujícího, který využívá například pouze linku 8 z Poruby do centra.

**Tímto způsobem je tedy informován cestující, který používá naši aplikaci. Co ti ostatní?**

DM: Alternativně – anebo samostatně – může cestující využít odběr těchto zpráv o mimořádných událostech i do svého e-mailu. V budoucnu budeme informovat o nastalých skutečnostech také pomocí e-paper (elektronických) panelů přímo na zastávkách.

**Co když dojde k opravdu krizové situaci, například k vážné dopravní nehodě, nebo ke sněhové kalamitě, která znemožní vyjet našim vozům na trasu?**

DM: Ano, třeba vydatné deště, sněžení nebo jiné události představují extrémní zátěž pro celou firmu. V kontextu krizových situací pak nad výše zmíněné systémy aktivujeme tým pracovníků nazývaný „Studio sních“ (inspirace písničkou Jarka Nohavici není náhodná ☺), kdy využíváme aplikaci SCC k informovanosti cestujících, ale v backoffice (v zázemí) zároveň probíhá řízená organizace s posílením o členy odboru marketingu, zákaznických služeb, o tiskovou mluvčí, případně o generálního ředitele. Všichni členové pomáhají při definici krizových informací tak, aby byly pro cestující co nejsrozumitelnější. Speciální tým funguje již několik let, přičemž jeho okamžitá aktivace je v případě potřeby téměř automatická.





Martin Kubín (vpravo) na pracovišti, které je „mostem“ mezi děním v provozu a cestujícími.

**Když si vezmeme konkrétní příklad - minulý měsíc hořela střecha paneláku v centru Ostravy a přilehlé ulice byly na nějakou dobu uzavřeny. Jak dlouho trvalo, než se cestující dozvěděli o přerušení provozu a náhradním řešení?**

**MK:** Zastavení provozu na Nádražní ulici oznámil na dopravní dispečink řidič tramvaje, který se na místě mimořádné události nacházel jako první v pořadí v čase 11:41 hod. Zpráva k cestujícím přes portál dispečera dorazila v 11:44 hod. Když vezmeme v úvahu, že dispečer musel informaci zpracovat do písemné podoby a zároveň musel komunikovat s vozidly MHD a výpravčími středisek, byli cestující informováni během velice krátké doby – do tří minut. Během mimořádné události, která zastavila tramvajový provoz v centru města na 67 minut, vyžádala si odklon tramvajových linek a zavedení náhradní autobusové dopravy přilehlými ulicemi, byly informace pro cestující ještě několikrát aktualizovány s ohledem na to, jak se vyvíjel stav na místě zásahu.

**Spolupracujete v takových případech i s policií a složkami integrovaného záchranného systému (IZS)?**

**MK:** Při mimořádných událostech podobného charakteru spolupracujeme se složkami IZS vždy, a to buď prostřednictvím dispečera na místě, nebo telefonicky v komunikaci mezi našimi dispečery na síle dopravního dispečinku a dispečery jednotlivých zasahujících složek IZS.

**Aplikace, weby, další digitalizované platformy jsou ve světě moderní dopravy důležité, ale komunikace s cestujícími probíhá také na místě tváří v tvář... Kteří zaměstnanci stojí v její první linii?**

**DM:** Patří k nim v první řadě samotní řidiči, dispečeri v zásahových vozidlech, ale i pracovníci přepravní kontroly a specialistiky prodeje. Tyto skupiny jsou v kontaktu s cestujícími napřímo, bez jakéhokoli filtru, a musí mít cit a pochopení pro nastalou situaci, kterou cestující v danou chvíli řeší. Právě zde je komunikace nejviditelnější, nejpřímější a často i nejdůležitější.

V esenci mimořádné a krizové komunikace jde zejména o přepravní kontrolory a asistenty přepravy, kteří se nejen věnují cestujícím bez platné jízdenky, ale podávají například

informace o výlukách a změnách jízdního řádu. Jsou tedy jistými průvodci cestujících v přepravě i odbavení. Vysvětlují, pomáhají.

**Systém informovanosti zahrnuje i komplexní informování veřejnosti o budoucích změnách, zejména v souvislosti s vyhlášenými jízdními řády...**

**DM:** Konstrukce jízdních řádů je složitým procesem diskusí a analýz. Současný cestující již nevyhledává potřebný spoj v brožurách, ale chce mít informace hned, na pár kliknutí. A my tuto latku držíme, neboť jízdní řády jsou dostupné nejen na webu, ale samozřejmě i v mobilní aplikaci a za pár měsíců i v elektronických jízdních řádech (e-paperech) na zastávkách, včetně aktuálních odjezdů a informací o případných omezeních MHD. V kontextu e-papérů připravujeme pro naše cestující novinku, která překlene aktuální podobu jízdních řádů do zcela jiné dimenze. Nebudeme mít pouze 200 fyzických e-papérů. Nechte se překvapit.

**V minulém Dépečku jste zmínil připravovanou aktualizaci aplikace MojeDPO 2.0. Co nového přinese?**

**DM:** Základním cílem je jednoduchost, tedy na pár kliknutí získat to, co potřebuji (v některých situacích doslova na dvě kliknutí). Aplikace se opírá o dvě klíčové oblasti, tedy o nákup a informovanost. Zásadní „switch“ chystáme ve spojitosti právě s elektronickými jízdními řády (e-papery), jak jsem zmínil výše.

**Na webu a v mobilní aplikaci zveřejňujeme i mapu vozidel s jejich pohybem v reálném čase. Má tato funkce souvislost jen s mimořádnými událostmi v MHD?**

**DM:** Mapa vozidel byla nějaký čas pouze zobrazením spojů na trasách v daném okamžiku. Dnes je v ní možné mimo běžná vozidla najít pod speciální ikonou také vánoční tramvaj, doubledecker nebo baníkovskou tramvaj. Taková vánoční tramvaj je pro cestující, zejména pro maminky s dětmi, „mimořádná událost“, i když v tomto případě komfortní a přívětivá. Proto v mapě zveřejňujeme typy vozidel, včetně jejich fotografií a dalších parametrů.

Ludmila Kadrnková



# S veřejností mluvíme slovem i obrazem

Komunikace s veřejností je trochu jako řízení tramvaje v ranní špičce: musíte vědět, kam jedete, reagovat na nečekané situace a ideálně u toho neztratit úsměv.

## Neztratit se „v překladu“

Komunikace s cestujícími je v dopravním podniku základ, protože když lidé vědí, co se děje, cestuje se jim o něco klidněji. Informovanost je zkrátka klíčová. Jako tisková mluvčí mám tu výhodu, že můžu být u všeho důležitého a někdy i u toho méně plánovaného. Jsem vděčná, že mi vždycky kolegové v DPO zvednou telefon a trpělivě detailně vysvětlují danou problematiku tak, abych ji mohla předat veřejnosti. Překládám „dopraváčinu“ do lidské řeči, aby cestující věděli, co se děje a proč se to děje.

## Víc řekne příběh

Velkou část práce tvoří tiskové zprávy, které se v týmu snažíme psát tak, aby je i přehlcní novináři dočetli až do konce. Snažíme se, aby nebyly jen suchým výčtem faktů, ale aby dávaly smysl a měly příběh. Kromě psaní ale čím dál víc mluvíme i obrazem, natáčíme krátké reportáže na sociální síť, kde ukazujeme

zákulisí provozu i novinky, což občas znamená stát s kamerou uprostřed vozovny nebo honit řidiče mezi spoji.

## Informovat, ale i pobavit

Novinkou letošního roku jsou Tyrkysové aktuality, pořad na Facebooku a Instagramu, který shrnuje, co se právě děje v provozu. Snažíme se ho točit srozumitelně a trochu s nadhledem, protože i výluka se dá vysvětlit tak, aby ji lidé přijali o něco klidněji. Komunikace dnes totiž není jen o tom něco sdělit, je to dialog, reakce na dotazy, někdy i zvládání emocí a občas i trénink trpělivosti. Důležité je být rychlý, přesný a také lidský, protože ve finále naše informace míří vždy za konkrétním člověkem, který se potřebuje dostat z bodu A do bodu B. A pokud se nám podaří ho nejen informovat, ale i trochu pobavit, věříme, že jedeme správným směrem.

Tereza Šnoblová



## Papírové jízdní řády míří do důchodu?

Elektronické jízdní řády, tzv. e-papery, budou postupně instalovány především na tramvajových zastávkách. Nové označníky nabídnou cestujícím přehled nejen o celodenních jízdních řádech, ale také o aktuálních odjezdech či případných mimořádnostech v provozu MHD.

### Rychlá reakce na změny v provozu

Díky online aktualizaci dat bude možné informace rychle a efektivně upravovat podle aktuální situace. V DPO máme s touto technologií již praktické zkušenosti – od roku 2023 fungují e-papery v pilotním provozu na zastávkách Telekomunikační škola a VŠB-TUO. Testování potvrdilo jejich spolehlivost i v náročných podmínkách,

včetně velmi nízkých teplot. „E-papery přináší vyšší informační komfort a umožňují pružně reagovat na změny v provozu. Do budoucna počítáme také s rozšířením zobrazovaných informací, například o obsazenost spojů,“ uvádí generální ředitel DPO Daniel Morys. Zároveň připomíná, že podnik dlouhodobě investuje do modernizace MHD s cílem zvyšovat komfort, spolehlivost i kvalitu komunikace s cestujícími.

### „Papír“ zatím zůstane

Instalace elektronických jízdních řádů začne letos na jaře a dokončení projektu je plánováno do konce roku 2026. Celkem se počítá s přibližně 200 zařízeními. Celkové náklady činí necelých 31 milionů korun, přičemž 85 procent způsobilých výdajů bude pokryto z dotačních prostředků.

Technologie e-paper má oproti běžným displejům několik výhod – nevyzařuje světlo, je dobře čitelná i na přímém slunci a v noci neoslňuje. Zařízení jsou navíc napájena bateriemi s víceletou výdrží. Papírové jízdní řády zatím zůstanou na zastávkách souběžně s e-papery, do budoucna však předpokládáme jejich postupné odstranění.

Tereza Šnoblová



A photograph of a soccer player in blue shorts and socks, captured mid-kick on a green field. A soccer ball is on the ground in front of the player's foot. In the background, a soccer goal is visible, and the scene is set outdoors with trees and a fence in the distance.

**Zveme vás**

## **TURNAJ V MALÉ KOPANÉ O POHÁR ŘEDITELE SPOLEČNOSTI**

**Kdy:** pátek 29. 5. | 14:30

**Kde:** Areál Ostravské sportovní v Zábřehu

Přihlášky družstev do 22. května

**Petr.Tomala@dpo.cz | kl. 2440**

**Fotbal | soutěže pro děti | možnost občerstvení**

**Více informací na Viva Engage – Naše DPO**



## Ondřej Berger

Vedoucí oddělení prodej a péče o zákazníky Ondřej Berger je na nové pozici od 2. února 2026. Do své působnosti převzal i referát řízení pohledávek, který dřív fungoval samostatně. Než „zakotvil“ u nás v DPO, sedmnáct let se věnoval obchodu a odvětví ochranných pracovních prostředků, ať už v nadnárodní společnosti, nebo ve vlastní firmě.

### Kolik lidí máte v týmu?

Třicet žen 😊.

### Vaše bezprostřední ambice po nástupu do DPO?

Zabydlet se, porozumět správně fungování firmy a mít spokojené ženy na všech frontách.



### Čeho chcete na své pozici dosáhnout v delším horizontu?

Dotáhnout některé již rozpracované projekty jako CRM, chatbot, také začínáme pracovat na novém softwaru pro řízení pohledávek. Z dlouhodobého hlediska bych chtěl se svým týmem digitalizovat a automatizovat klíčové

procesy spojené se správou pohledávek, snížit administrativní zátěž a lépe zvládat narůstající počet přestupků a černých pasažérů.

### Co pro Vás znamená Ostrava?

Třetí největší město republiky, které se za posledních dvacet let změnilo k nepoznání. Město s nebývalými možnostmi kulturního vyžití, odvážnou gastronomií a svébytným humorem.

### Vaše rodinné zázemí a koníčky?

Kromě 3 žen (z toho jsou dvě dcery) máme doma ještě černou kočku. Dříve tenis a fotbal, nyní hory a kolo. A ano, jsem od posledního titulu (2004) i Baníkovec, s mladší dcerou navštěvuji všechny domácí zápasy.

### Životní krédo

„Spokojení lidé, férové vztahy.“

## Jak jsme si stříhli natáčení s Baníkem

V rámci naší dlouhodobé spolupráce s FC Baník Ostrava jsme v únoru uvedli do oběhu unikátní sběratelskou edici kreditních jízdenek. A protože jsme o této novince chtěli cestující informovat co nejzajímavěji, vyrazili jsme do terénu natočit pořádné promo video.

naše kolegyně Bára Procingerová, která byla vrchní velitelkou natáčení. Já jsem se postaral o asistenci u kamery a záběrování. Velké díky všem, kteří se na této akci podíleli!

Filip Fojtík

### Historky z natáčení

I když nám únorové počasí ukázalo svou chladnější tvář, nálada v týmu byla výborná. Zatímco záložník Michal Kohút si stříhнул menší roli v našem promu, obránce Ondřej Kričfaluši se o zastávku dál stal tvář nově fotodokumentace. Před kamerou se ale blýskli i další: roli muže u jízdenkomatu ztvárnil Jan Krčmář z marketingového týmu Baníku a jako náhodný kolemjdoucí se své úlohy skvěle zhostil náš kolega Lukáš Mžík. Velké uznání patří i našim cestujícím. Točit na frekventované zastávce bývá výzva, ale Ostravané nás příjemně překvapili svou ohleduplností. Nikdo nám nevběhl do záběru a lidé se zájmem sledovali, co všechno obnáší vytvořit takové promo video.

### Sběratelská horečka v týmu

Soutěž je sice určená primárně pro cestující, ale kouzlu Baníku občas podlehneme i my. Při instalaci karet do jízdenkomatu využili příležitosti i kolegové z jiných oddělení

a nechali si od kluků jednu z jízdenek podepsat. No, neudělali byste to taky?

### Kdo to celé upekli?

Za výsledným videem stojí sešraný tým. Celou akci organizačně i režijně zaštitila

Video z natáčení už visí na našich sociálních sítích.



*Snímek ze zákulisí natáčení.*





*Historie pomohla současnosti: Fakír v akci.*

## Fakír: hrdina z depozitáře zasáhl v pravý čas

Příběh z jednoho únorového večera ukázal, že když jde do tuhého, a tím se nemyslí třeskutá zima, i v náročných podmínkách si umíme poradit. Dokážeme spojit nápady, zkušenosti i týmovou spolupráci a najít řešení tam, kde na první pohled žádné není.

### Následek dvoukolejné jízdy

V neděli večer 15. února se na tramvajové smyčce Poruba, Vřesinská do „průšvihů“ dostala naše moderní tramvaj Škoda 39T. Tramvaj při vjezdu do smyčky najela předním podvozkem na pravou kolej, zatímco první podvozek zadního článku pokračoval na kolej levou. „Dvoukolejná“ jízda způsobila vychýlení soupravy a následné vykolejení.

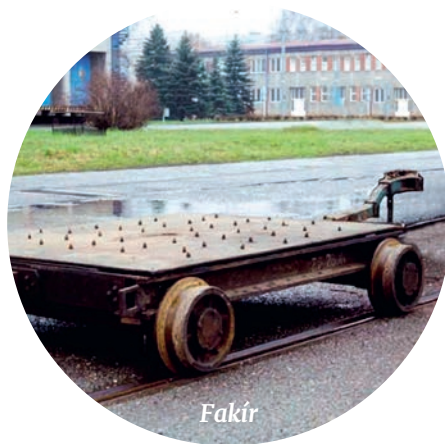
### Ve „slepé uličce“

Brzy se ukázalo, že situace bude vyžadovat víc než běžné postupy. Poškozený kloub mezi články tramvaje znemožnil odsunout tramvaj vcelku. Mrazivé počasí kolem  $-7^{\circ}\text{C}$  komplikovalo manipulaci s trolejovým vedením a vylučovalo nasazení jeřábu. Bylo jasné, že tentokrát bude potřeba hledat jiné řešení.

### Na scénu přichází Fakír

A právě tady se naplno projevila naše schopnost rychle reagovat a improvizovat. Tramvaj bylo nutné rozdělit na samostatné články, což znamenalo rozebrat otočnou plošinu, „harmoniku“, tlumiče a v neposlední řadě i kabelové propojení

na střeše vozidla. Zadní část, která má dva podvozky, se podařilo po nakolejení odtáhnout vozem Vario LF3/2 do vozovny v Porubě, nutno podotknout, že po „nesprávné“ koleji, tedy v protisměru. Největší výzva ale teprve přišla. Kvůli poškození kloubu jsme nemohli využít



*Fakír*

standardní manipulační podvozek. V tu chvíli se objevil netradiční nápad, který ale znamenal klíč k úspěchu. Z depozitáře historických vozidel jsme si vypůjčili speciální podvozek, který kdysi sloužil pro manipulaci s dvounápravovými vozidly

se zablokováním soukolím – takzvaného Fakíra. Své jméno kdysi dostal díky otočné plošině vybavené hroty.

### Cesta zpět do vozovny

Přední článek tramvaje jsme v místě poškozeného spojení usadili na tento jalový podvozek. K odtlačení jsme opět využili tramvajový vůz Vario LF3/2, který musel z vozovny Poruba dorazit po koleji v protisměru na smyčku. Přijel před připravený článek, s nímž byl spojen, a celá souprava pokračovala tlačáním článku opět po „nesprávné“ koleji až do vozovny. Pro zajištění bezpečnosti na něj u porubského Slovanu čekalo „dvojče“, které by zachytilo článek při případném rozpojení s tlačným vozidlem – naštěstí k němu nedošlo.

### Týmová práce funguje

Vyproštění vozidla bylo nejen technicky náročné, ale probíhalo v zimních podmínkách, kdy se teplota během dne i noci stále pohybovala pod nulou. Ačkoliv šlo o situaci, se kterou se většina „zúčastněných“ setkala poprvé, všichni ji zvládli s profesionalitou, nasazením a klidem. Největší poděkování patří četě mistra Dušana Pavelka, který si na „Fakíra“ vzpomněl. Stejně tak děkujeme dopravnímu dispečinku za zajištění bezpečného transportu obou článků do vozovny, dále revizním technikům, kolegům z odboru dopravní cesta a v neposlední řadě pracovníkům kuchyně, kteří v mrazivém počasí pro všechny zajistili teplý čaj.

*Petr Tomala*



# Méně přesčasů: společná výhra pro všechny

Rok 2025 přinesl v oblasti organizace práce řidičů MHD výraznou změnu. Podstatně jsme snížili podíl přesčasové práce u zaměstnanců v řidičské profesi.

## Sdílené vítězství

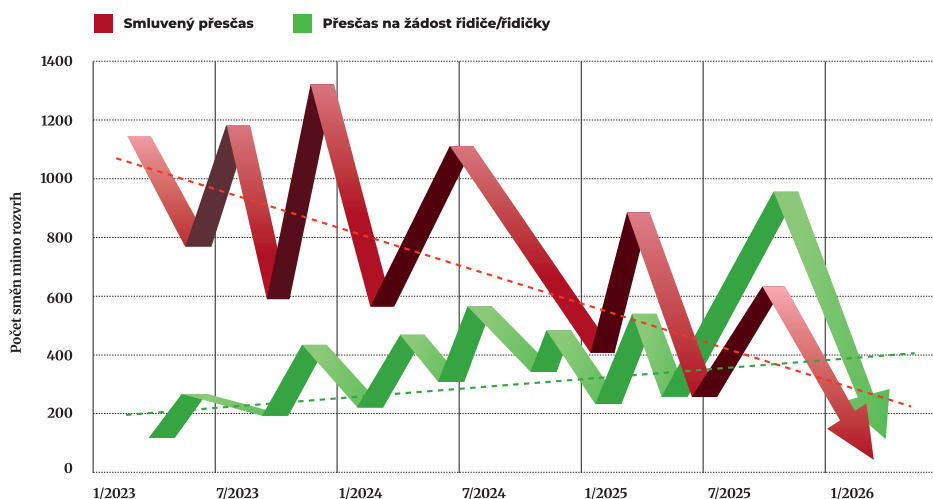
Nejde přitom jen o dílčí úpravu, ale o zásadní posun směrem ke stabilnější a udržitelnější organizaci práce. Zároveň jsme tímto krokem vyslyšeli dlouhodobý požadavek největší odborové organizace působící v DPO. Ta opakovaně upozorňovala na vysoký rozsah přesčasové práce a neúnavně prosazovala její systematické omezení. Po delší době jsme tak dospěli k společnému řešení, které je přijatelné jak z pohledu odborů, tak z hlediska každodenního provozu podniku.

## Funkční model i do budoucna

Nejdůležitějším předpokladem pozitivního výsledku bylo naplnění tzv. náborové ambice. Ta stojí na cíleném plánování evidenčního stavu zaměstnanců tak, aby byl počet řidičů nastaven kontrolovaně nad reálně vypočtený plán potřeb, a to především s ohledem na vysokou míru absence, která je v této profesi běžná. Díky uvedenému přístupu už nyní nemusíme řešit krátkodobé výpadky lidí pravidelným nasazováním přesčasových směn. Provoz je stabilnější, bez nadměrného zatěžování jednotlivých zaměstnanců a bez rizika kumulace přesčasové práce.

Právě přesčasy byly v minulosti jedním z důvodů, proč DPO čelil několika podáním na inspektorát práce. Nově nastavené podmínky však tento problém eliminují

i letos. Nastavený model se ukazuje jako funkční a dlouhodobě udržitelný, a to při zachování požadované kvality i plynulosti dopravní obslužnosti. Zároveň ale pamatujeme na řidiče, kteří mají o přesčasy zájem. Pro ně nadále v omezené míře funguje tzv. burza směn v řidičské



## Dlouhodobý vývoj přesčasových směn

a můžeme říct, že v současném režimu již obdobné situace nevznikají. Změna tak přináší nejen lepší pracovní podmínky, ale přispívá i ke snížení rizika sankcí ze strany kontrolních orgánů a k ochraně dobrého jména podniku.

## Burza směn pro zájemce

Na základě dosavadních zkušeností předpokládáme, že nízká úroveň přesčasové práce zůstane zachována

služební aplikaci. Ve spolupráci se středisky dopravy navíc vznikly speciální skupiny v aplikaci WhatsApp, kde jsou sdíleny nabídky směn uvolněných „na poslední chvíli“.

Podrobnější informace o možnostech zapojení do těchto skupin jsou k dispozici na Viva Engage – Doprava, případně je poskytují výpravčí na jednotlivých střediscích dopravy.

Aleš Hladký

## Porubská vozovna jede!

Modernizace vozovny v Porubě probíhá již několik let, nicméně tento rok bude z hlediska investic zásadní – i když také organizačně náročný. Navážeme na to, co už máme hotovo: na modernizaci myčky tramvají, moderní pracovní lávky a na první etapu zásypu montážních kanálů na koleji 7 až 13.

V dubnu začala modernizace střechy a pláště haly, na ni naváže druhá etapa zásypu kanálů (kolej 13 až 18), také realizujeme opatření proti pádu

na pracovních lávkách, díky kterému se zvýší bezpečnost kolegů při práci na údržbě tramvají. V červnu projde modernizací zabezpečovací zařízení pracovních lávek. S těmito projekty bude koordinována rekonstrukce objízdné komunikace a rekonstrukce zkušební koleje. V letech následujících nás čeká modernizace vjezdu a přilehlých objektů, třetí etapa zásypu kanálů a odlučovač ropných látek na kanalizaci.

Petr Holuša



Modernizovaná myčka



# Před 125 lety elektrina nahradila páru

5. dubna 1901 byl zahájen elektrický provoz tramvají v desetiminutovém intervalu na trati mezi nádražím Moravská Ostrava město a Přívozem. V následujících měsících se elektrické tramvaje rozjely na dalších tratích. „Pára“ však z ostravských ulic nezmizela úplně, v nákladní dopravě přetrvaly parní lokomotivy až do roku 1922.



Kolejiště stanice Moravská Ostrava město v polovině prvního desetiletí 20. století. Kromě výpravní budovy a skladiště s rampou se zde nacházelo celé provozní zázemí místní dráhy. Vedle motorového vozu připraveného k odjezdu do Přívozu vidíme vodní jeřáb, který sloužil do roku 1922 ke zbrojení parních lokomotiv užívaných v nákladní dopravě.

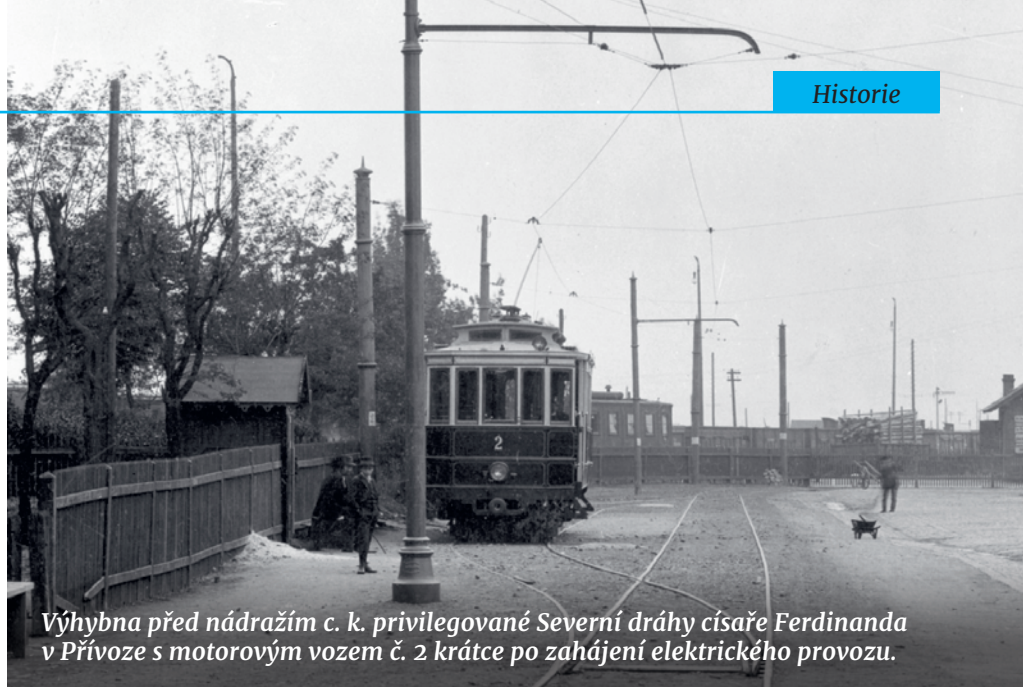


## První tramvaje s parní lokomotivou

Kolejová doprava osob a nákladů vedená v uličním prostoru, spojující Moravskou Ostravu s tehdy samostatnými obcemi Přívozem a Vítkovicemi, započala již 18. 8. 1894. Jednalo se o místní dráhu (parní tramvaj), která byla v majetku Brněnské společnosti místních drah. Celková délka tratí byla 8,937 km, z toho pro osobní dopravu 5,960 km. V roce 1896 byla dána do provozu krátká odbočka z místního nádraží k mostu přes Ostravici (nyní most Miloše Sýkory) a v roce 1899 trať z Moravské Ostravy přes Lhotku (Mariánské Hory) do Hulváky. Provoz zajišťovaly parní tramvajové lokomotivy s osobními vozy, a vedle přepravy osob se podílela na hospodaření dráhy také čilá nákladní doprava obsluhující jednotlivé vlečky.

## Rozhodnutí o elektrizaci

Trvale se zvyšující dopravní výkony v osobní dopravě a rostoucí náklady na parní provoz však vyžadovaly přijetí nových řešení. Po zamítnutí prvotního návrhu na zavedení parních motorových vozů schválila valná hromada společnosti 21. 4. 1900 elektrizaci dráhy. Toto rozhodnutí podpořila také existence moravskoostravské městské elektrárny, která byla v té době již několik let v provozu. Vypracování detailního projektu i následná realizace byly svěřeny Rakouským Schuckertovým závodům. Komise projednala projektovou dokumentaci ve dnech 9. až 11. 7. 1900 a ještě na podzim téhož roku byly zahájeny stavební a montážní práce. V únoru 1901 byly dokončeny, vyjma odbočky k mostu přes Ostravici, všechny traťové úpravy a montáž elektrické trakce. Na místním nádraží byla zároveň postavena remíza pro motorové vozy s dílnami a usměrňovací stanicí s příslušnou technologií. Opožďovala se



Výhybna před nádražím c. k. privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda v Přívoze s motorovým vozem č. 2 krátce po zahájení elektrického provozu.

však dodávka motorových vozů z vagonky v Sanoku (dnes na území Polska).

## „Předpremiéra“ v plné slávě

První doložená zkušební jízda motorového vozu se konala v pondělí 4. 3. 1901 odpoledne. Ve dnech 27. a 28. 3. 1901 následovala úřední prohlídka a zkouška celého zařízení místní dráhy pro elektrický provoz včetně prvních sedmi motorových vozů. Zkušební jízdu absolvovala souprava složená z motorového vozu č. 3 a vlečného vozu č. 58 o celkové hmotnosti 22 500 kg proměnnou rychlostí 12–16 km/h. Závěrečná technicko-policejní zkouška elektrizace byla vykonána po dokončení všech prací a odstranění zjištěných závad 4. 4. 1901. Vozy, kterými úřední komise projela celou trať, byly vyzdobeny věnci, malými vlajkami a státními, zemskými a městskými znaky. Celého aktu se zúčastnili rovněž místostarostové Moravské Ostravy a Přívozu, a dále c. k. místodržitelství rada a prezident Brněnské společnosti místních drah.

## Od června 1901 na všech tratích

Následující den, v pátek 5. 4. 1901, byl slavnostně, avšak bez velkých ceremonií, zahájen elektrický provoz v 10minutovém intervalu na dílčí trati mezi nádražím Moravská Ostrava město a Přívozem. Na dalších traťových úsecích Moravská Ostrava – Vítkovice, Moravská Ostrava – Hulváky a na odbočce k mostu přes Ostravici se elektrické tramvaje rozjely až po zařazení do provozu zbývajících osmi motorových vozů 1. 5. 1901. Plný elektrický provoz na všech tratích byl zaveden od června téhož roku. Ještě na konci listopadu 1901 došlo k rozšíření vozového parku, a to o dva motorové vozy vyrobené vagonkou ve Štýrském Hradci. Na konci roku tak bylo pro elektrický provoz k dispozici 17 motorových vozů a 16 vlečných vozů upravených z původních osobních vozů parní tramvaje. Napájení tratí stejnosměrným proudem o napětí 550 V zajišťovala usměrňovací stanice vybavená třemi rotačními měniči a vyrovnávací baterií, která odebírala třífázový proud 2 000 V z elektrárny Moravskoostravské elektrárenské akciové společnosti. „Pára“ však z ostravských ulic nezmizela úplně, neboť v nákladní dopravě se používaly parní lokomotivy až do roku 1922.

## „Lokalky“ včera a dnes

Za uplynulých 125 let prošly ostravské „lokalky“ dlouhým a složitým vývojem. Na počátku to byly jednokolejné tratě s výhybnami, často vedené daleko za obvod města, po kterých se pohybovaly nejen hmotné dvounápravové tramvajové vozy, ale také nákladní vlaky. Překotný poválečný vývoj však zásadně změnil charakter ostravské městské kolejové dopravy. Postupně tak vznikl současný moderní tramvajový systém s rychlodrážními prvky a komfortními nízkopodlažními vozidly.

Jiří Boháček



Nový motorový vůz č. 12 vyrobený ve vagonce v Sanoku v roce 1901 před remízou na místním nádraží v Moravské Ostravě. Rozdělení oddílů pro cestující na II. a III. vozovou třídu bylo uplatňováno až do roku 1924.



# Zprávy z Instagramu

**valtia\_a\_monty:** Jezdím tramvají už spousty let... a je fakt, že co zavedli ty kontroly pravidelněji tak je cestování o něco lepší ❤️ - noční bezpečnostní akce

**901.katerina:** Super práce 🍷🍷🍷 - noční bezpečnostní akce

**cannabanoid\_:** to je tak cute im cryin – první jarní den (tyrkysová mláďátka)

**dopravni\_vozidla\_martin:** ano potkal jsem kačenku 1505 :) Děkujeme DPO za veselý příchod jara

**lucie\_za\_:** Je to fajne jak cyp 🍷💙💛

**maja.ber\_09:** To je boží 🍷🍷

## Pochvaly a poděkování

### Řidiči – autobusy Hranečnick

- › Kateřina Nedomová: za vyčkání na dobehající cestující.
- › Lucie Nováková, Petr Hudeček: za pomoc s nalezením a vrácením ztracené věci.
- › Barbora Tomečková: za ohleduplnou pomoc cestujících, která upadla při nástupu do vozu.
- › Dominik Bielik: za bezpečnou jízdu.
- › Radek Kysela: za plynou jízdu a profesionální vystupování.

### Řidiči – autobusy Poruba

- › Tomáš Bednarz: za trpělivý přístup při nástupu a výstupu starších osob do vozu a za celkovou reprezentaci.
- › Osang Tomáš: za profesionalitu a milý přístup k cestujícím.
- › Petr Broda: za dodržování časů odjezdu a příjemnou jízdu.
- › Tomáš Pavol, za komfortní a včasnou jízdu.
- › Martin Mlýnský, výpravčí: za profesionální přístup a příkladnou reprezentaci podniku.
- › Aleš Grossmann: za vstřícnost a ohleduplnost, když vyčkal na cestujícího s omezenou pohyblivostí, aby mohl nastoupit bezpečně a pohodlně.
- › Radim Adámek: za vyčkání na cestujícího a výbornou reprezentaci DPO.

- › Tomáš Bednarz: za důslednou kontrolu jízdních dokladů po 20. hodině a za ochotu pomoci cestujícím s jejich zavazadly.
- › Petr Broda: za ohleduplnost, s níž umožnil nástup cestujících do vozu dříve s ohledem na nepříznivé počasí.
- › Marek Beneš: bezpečně zastavil a zabránil dopravní nehodě.
- › Michal Bednařík: za profesionální a plynulou jízdu, dodržování jízdního řádu a zastavování přesně u obrubníku, což výrazně usnadnilo nástup i výstup.
- › Peter Bašiaga: zvládl náročné podmínky (husté sněžení) na Mariánskohorské ulici profesionálně a bezpečně, přičemž zpoždění udržel na minimu.
- › Otakar Kudláček: za pomoc vozíčkáři.

### Řidiči – tramvaje Poruba

- › René Riedl: za vykázání cestujícího, který užíval drogy uvnitř vozu.
- › Ivan Ďatka: za vykázání cestujícího, který ve voze konzumoval alkohol a kouřil.
- › Martina Glaič: za profesionální přístup při řešení situace s cestujícím, který porušoval smluvní přepravní podmínky.

### Řidiči – tramvaje Moravská Ostrava

- › Jana Bajnarová: znemožnila vstup do vozu skupině osob, jejichž chování by mohlo narušit bezpečí cestujících.

- › Pavlína Kotula: za bezpečnou a plynulou jízdu.
- › Jan Hýža: za nalezení ztraceného dokladu.
- › Alena Mlejnková: za snahu udržet klid a pořádek ve voze, který narušovaly nevychované děti.
- › Jana Lovecká: za vstřícný a profesionální přístup – informovala cestující o nehodě a vyčkala na dobehající cestující.

### Oddělení přepravní kontroly

- › Zdeněk Brouček a Radoslav Barták, revizoři: za profesionální přístup a vzorné jednání.
- › Asistenti přepravy Jaroslav Bača, Tomáš Kita a Tomáš Zapletal: za profesionální zvládnutí konfliktu s cestujícím.
- › Martin Smělík, Lukáš Gaborík, Daniel Golas, asistenti přepravy: za profesionální zajištění klidu a pořádku ve voze, když vykázali znečištěného cestujícího a elegantně vyřešili situaci s dítětem mačkajícím signalizační tlačítka.
- › Smělík Martin, asistent přepravy: během kontroly zjistil, že cestující bude končit nulový kupon, upozornil ji na to a ochotně nabídl jeho prodloužení. Veškeré informace velmi vstřícně vysvětlil i ostatním cestujícím.

### Pochvala pro DPO

- › Cestující děkují za úpravu večerní výpravy u linek 40 a 58.

## MHD jezdí podle dat

Po zavedení systému automatického počítání cestujících (APC) máme k dispozici mnohem přesnější přehled o tom, jak jsou jednotlivé spoje městské

hromadné dopravy využívány. Kromě sledování vytiženosti konkrétních spojů dokážeme nově analyzovat také vývoj poptávky po dopravě v různých typech provozních dnů během roku. V uplynulém období například proběhly vánoční, pololetní a jarní prázdniny. Právě v těchto dnech tradičně klesá počet přepravených cestujících. Dopravní podnik na prázdniny reagoval zavedením zvláštního jízdního řádu

v tramvajovém a trolejbusovém provozu nebo drobnými omezeními, například dočasným zrušením některých spojů. Data ze systému APC nyní potvrdila, že pokles poptávky byl v souladu se sníženou nabídkou dopravy. Provoz tak byl v daném období nastaven efektivně a odpovídal reálné potřebě cestujících.

Robert Hackenberg





***Nakupujte***

***na coool.cz***



**199 Kč**

## **MODEL TROLEJBUSU**

Máte doma malého dopraváka, jehož srdce patří vozidlům MHD? Právě pro něj, ale nejen pro něj, byl vytvořen tento trolejbus v ostravském tyrkysovém provedení! Nechybí mu parádní šráky, zrcátka a dokonce ani stěrače.

**coool.cz**



„Pane, Váš lístek je neplatný, je ze včerejška!“ „Aha, tak to už ta tramvaj má (tajenka)!“					POHYB K ZDOKO- NALENÍ TĚLESNÉHO STAVU	ČÁST ELEK- TRÁRNÝ	ANGL. NAS	TEPLÁ UŽITKOVÁ VODA (ZKR.)	VYCHLOU- BÁNÍ		SUNUTÍ (MN. Č.)	ZAKLADNÍ ČÍSLOVKA	CITO- SLOVCE PŘITAKÁNÍ		VZOREC SULFIDU ČINATÉHO	JMÉNO ZPĚVÁKA DAVIDA	ŽENSKÉ JMÉNO (4.3)
				ANGL. BERLA						KÓD SUDANU			KRÁTKÁ ZPRÁVA NA MOBILU AVŠAK (KNIŽNĚ)				
				ITALSKÁ SOPKA						POVOLIT							
										ÚRODA							
POMUČKA- CRUTCH- ESCHE, LIKR, LUB, MANET, NADMI, SAN, TER, VESUV	ZNAČKA KILOWATTU	KAPĚ	MORSKÝ KORYS		SOUMARŮV HLAS		1. DÍL TAJENKY						NĚMECKÝ JASAN				
					LATINSKÝ KOST		ANGL. ARCHA						SLOVENSKÝ JESTLIŽE				
KARLINSKÝ KULTURNÍ KABARET (ZKR.)				TURECKÁ JEDNOTKA HMOTNOSTI INIC HEREC- KÝ SYSLOVÉ				VIDINY VE SPÁNKU PRVNÍ ČLOVEK NA MĚSÍCI				I KDYŽ  TELEVIZOR (ZKR.)			CHEM. ZN. HLINÍKU  3. DÍL TAJENKY		
ČÁST NEW YORKU						DOPRAVNÍ LINKY					TLAK KRVĚ (ZKR.)			ŠPATNOSTI			
						OPAK LESKU					POVZDECH			FRAN- COUZSKÝ MALÍŘ			
	CESTOVNÍ DOKLAD STROJ NA FORMOVÁNÍ TLAKEM				NAMOČENÁ					INIC. HERCE VETCHÉHO			MĚSTSKÁ POLICIE (ZKR.)			MORŠKÁ RYBA	POLSKÁ ŘEKA
					MUŽSKÉ JMÉNO (11.9.)					NÁZEV PÍSMENE X			ORGÁN ČICHU				
BOK LODI				VĚNOVANA VĚC  SVATÝ PATRON SEDLÁKŮ			ŘEHOLNIK						JMÉNO MODELKY CAMPBELL  MLADÁ SLEPIČKA				
OZNAČENÍ DRUHU VLAKU			PRUDKÝ HOD  2. DÍL TAJENKY				MALÝ PES  SOLMIZAČNÍ SLABIKA				AFRIČAN  LATINSKÁ DVOU- HLASKA						
ANGL. SEDM					STAROVĚKÝ OBYVATEL ALP  CYKLUS (ZAST.)				ŽENA Z VED- LEJŠÍHO BYTU  CHEM. ZN. ZLATA								
	HORSKÝ SKŘET	VYDÁNÍ DÍLA  NEZPEVNĚNÁ LEDOVCOVA USAZENINA					STARO- EGYPTSKÝ BUH  NÁDVORÍ U MĚŠITY			NÁZEV PÍSMENE Ř  VŠAK (NÁŘEČNĚ)			VYLHLÉ RYBKY  FRAN- COUZSKÝ VKUS				ŠVÉDSKÝ KLADINA
SOUBORY MAP						PEVNINA  MOJE					NĚMECKÝ JÁ  RODINNÝ DŮM (ZKR.)			KNIŽNÍ SPOJKA  PŘEDLOŽKA			
NASYCENÝ ROZTOK CUKRU					OBYČEJNÝ ČLOVĚK				MISTROV- SKÉ DÍLO								
PŘEHOZ					NĚMECKÝ DLOUHÝ				VŠECHNO						KÓD ARMÉNIE		

## K ZAMYŠLENÍ

Jméno a příjmení	výročí	datum výročí	útvár
Josef Scheitar	25	05.03.2026	TRK
Eduard Polášek	25	14.03.2026	TTR
Pavla Bezručová	25	25.03.2026	TTP
David Hercik	25	25.03.2026	DTP
Monika Nováková	25	28.03.2026	PZV
Petra Siegllová	25	31.03.2026	TDC
Martina Veselá	25	31.03.2026	TTO
Jana Švrčinová	25	08.04.2026	ETP
Petr Šponiar	30	10.03.2026	DTR
Olga Ličková	30	30.04.2026	DTO
Petr Grošaft	35	06.03.2026	DAP
Ketrin Dudová	35	14.04.2026	ETP



Vydává Dopravní podnik Ostrava a.s.  
Poděbradova 494/2, 702 00 Ostrava  
email: [zpravodaj@dpo.cz](mailto: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, Svatava  
Hueberová

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

Magazín Dopravního podniku Ostrava  
**Dépečko**