5/2026 Magazín Dopravního podniku Ostrava

Dépéočko



Deset let s kartou

Cestující v ostravské MHD začali v létě 2016 jako první v ČR platit jízdné bezkontaktní bankovní kartou.

str. 10–15

OSTRAVA!!!



Milionové příběhy

Milé kolegyně, milí kolegové,

přiložit kartu a jet. Pár vteřin, nad kterými už většina cestujících ani nepřemýšlí. V tomhle čísle slavíme sto milionů pípnutí platební kartou. Mám z toho radost, protože právě takhle má modernizace fungovat: usnadnit lidem život a stát se přirozenou součástí jejich dne. Za tou jednoduchostí je přitom spousta práce mnohých z vás.

Stejně velkou radost mám z milionů kilometrů bez nehod našich lidí. Každý, kdo někdy seděl za volantem autobusu, trolejbusu nebo za řídicím pultem tramvaje, ví, kolik soustředění, předvídavosti a trpělivosti to vyžaduje. Zvlášť v dnešním hustém městském provozu. Kolegyním a kolegům, kteří těchto milníků dosáhli, patří můj respekt. Bezpečně dovézt lidi do práce, do školy a zase domů je každodenní odpovědnost, na které stojí důvěra v DPO v naše služby městu.

Velmi mi také záleží na tom, jak se nám v DPO pracuje. Proto mají v tomto čísle své místo například modení vybavení dílen, vyšší příspěvky na benefity i testování uniforem. U nich je podle mě podstatné, aby do výsledku promluvili ti, kteří je budou denně nosit. Pohodlí během celé směny se nejlépe pozná přímo v provozu.

Děkuji vám za zvládnutý zářijový nápor i za každodenní práci, která často zůstává bez potlesku. Za ochotu poradit cestujícímu, pomoci kolegovi a dotáhnout věci do konce. Právě v takových chvílích dostávají naše hodnoty, laskavost a spolehlivost, skutečný obsah.

Přeji vám příjemné čtení a klidné podzimní dny.

Váš Daniel Morys

3 **OHLÉDNUTÍ:** Září jsme zvládli bez dlouhých front

4 Miliony kilometrů na cestách bez nehod

Z praxe do předpisů. Co se mění od října?

5 Noví členové dozorčí rady

6 **AKTUÁLNĚ:** Rozloučení na Vřesinské. Nová role dispečera urychlí informování cestujících

7 Testujeme uniformy

Obuv pro řidiče se staronovým dodavatelem

8 **OHLÉDNUTÍ:** Svátek ostravských dopraváků

10 **TÉMA:** Sto milionů pípnutí! Platební karta změnila cestování ostravskou MHD

Rohovor s Romanem Šulou

15 Než jsme začali pípat kartou

16 **INFORMUJEME:** Cestující z Jihu se konečně dočkají nových tramvají

Návrat nočních bezpečnostních akcí

17 Start školního roku s naší MHD

Z Dubiny i Výškovic už po původní trase

18 **HISTORIE:** Druhý život výcvikového panelu z „té trojky“

19 **TECHNIKA:** Vozy dispečerů: Kancelář, dílna i první pomoc na čtyřech kolech

20 **PROJEKTY:** Porubská vozovna stále žije stavebním ruchem

21 Sázíme na moderní technologie

Nové svářečské pracoviště na Hranečníku

22 Školní rok začal i na pracovištích DPO

Máme dva nové stipendisty

23 **PÉČE O ZAMĚSTNANCE:** Více peněz na benefity pro všechny

24 Odstartoval rok změn pro stovku statečných

26 Pochvaly a poděkování

Dépéočko druhé na Zlatém středníku

28 Křížovka

Uvnitř magazínu najdete vložený plakát s historickým autobusem Škoda 706 RO.



Začal školní rok

Str. 17

Září jsme zvládli bez dlouhých front

„Počet studentů, kteří vyřizují své požadavky online, za posledních pět let výrazně vzrostl. Díky tomu se náš tým v zákaznických centrech DPO může věnovat návštěvníkům, kteří naši osobní asistenci potřebují,“ říká David Miško (DM), vedoucí odboru tarifu a zákaznických služeb.



Vždycky zůstanou situace, kdy musí zákazník na naši přepážku přijít osobně.

Začátek školního roku znamená pro zákaznická centra velký nápor. Jak jste ho zvládli letos?

DM: Naším hlavním cílem bylo, aby zákazníci nemuseli čekat v dlouhých frontách, které byly v minulosti se zářím často spojovány. A to se nám podařilo, přestože jsme byli na zvýšený zájem připraveni a například v Zákaznickém centru Poděbradova jsme otevřeli dodatečnou přepážku. Hlavním důvodem je postupná změna chování samotných studentů. Stále více z nich totiž přichází na to, že kvůli většině požadavků už na prodejnu vůbec chodit nemusí.

Znamená to, že se studenti přesouvají do online prostředí?

DM: Jednoznačně. Je to dobře vidět i v datech. V roce 2021 řešilo své požadavky online přibližně 40 procent studentů, dnes se pohybujeme kolem 75 procent. Tomuto odpovídá i čekací doba u přepážky na začátku školního roku. Podle našich dat se oproti roku 2019 snížila o 59 procent. A přesně o to jsme dlouhodobě usilovali.

Kdo tedy dnes nejčastěji přichází do zákaznických center?

DM: Právě zákazníci, kteří svůj konkrétní požadavek nemohou vyřešit online. U studentů se to týká především období, v němž dovrší osmnáct let a v některých případech pak musí přijít osobně. Je to vlastně ideální stav. Nechceme totiž zákazníky nutit, aby využívali online prostředí za každou cenu, abychom jich dostali na internet sto procent. Chceme, aby ten, kdo může jednoduchou záležitost vyřešit během několika minut elektronicky, tuto možnost využil. A aby pro zákazníka, který naši osobní pomoc opravdu potřebuje, tady byla dostupná přepážka bez zbytečného čekání.

> 75 procent studentů dnes řeší své požadavky online.

Co jste k dosažení současného stavu museli změnit?

DM: Jednotlivé kroky jsme zaváděli postupně. Nestačí pouze vytvořit elektronickou službu a očekávat, že ji zákazníci automaticky začnou používat. Stejně důležité je ji vysvětlit.

Proto jsme zvolili jednoduchou vizuální komunikaci prostřednictvím zelené fajfky a červeného křížku, která dá studentovi ještě před rozhodováním jasnou odpověď. Zelená fajfka studentovi říká, že požadavek může vyřešit online. Červený křížek naopak upozorňuje na případy, kdy je návštěva prodejny nutná.

Jak jste informaci mezi studenty rozšiřovali?

DM: Využili jsme sociální sítě i LCD obrazovky ve vozidlech a komunikaci jsme podpořili také přímo v provozu. Pomáhali nám i asistenti přepravy, kteří ve vozidlech distribuovali informační letáčky. Díky nim jsme dokázali oslovit studenty přímo při jejich cestování MHD.

Dá se tedy říct, že letošnímu září předcházela několikaletá práce?

DM: Přesně tak. Je to výsledek dlouhodobé digitalizace, úprav procesů, komunikace směrem k zákazníkům a v neposlední řadě každodenní práce našich lidí. Kolegové a kolegyně z oddělení prodej a péče o zákazníky byli připraveni, na přepážkách dokázali reagovat na aktuální situaci a současně dlouhodobě pomáhají zákazníkům přecházet k jednodušším formám obsluhy. Ale nesmíme opomenout spolupráci asistentů přepravy, marketingu a všech ostatních, kteří se podíleli na přípravě a komunikaci opatření. Všem patří velké poděkování.

Považujete 75 procent studentů v online prostředí za dosažené maximum?

DM: Chceme postupně odstranit případy, kdy student musí přijít pouze kvůli ověření informace, kterou bychom od něj mohli získat elektronicky. Velký potenciál proto vidíme v propojování databází škol.

V současnosti již máme integrovány databáze vysokých škol. Dalším krokem, na kterém pracujeme, je propojení databází středních škol. Pokud budeme schopni potřebné údaje ověřovat elektronicky i u středoškoláků, může se počet situací vyžadujících osobní návštěvu dále snížit. Pro studenta to znamená pohodlnější službu a úsporu času. Pro nás zase možnost věnovat kapacitu zákaznických center těm, kteří naši osobní pomoc potřebují.

Redakce

Miliony kilometrů na cestách bez nehod

30. září proběhlo v Martinově vyhodnocení dalšího ročníku soutěže řidičů MHD v jízdě bez zaviněných dopravních nehod. Mezi našimi řidiči jsme přivítali nové „milionáře“.



Miroslav Kopačka

Ti nejlepší

Nejvyšší příčky pomyslného žebříčku dosáhli řidiči Miroslav Burek a Zdeněk Pastrňák, oba ze střediska doprava autobusy Poruba. Každý z nich ujel bez zaviněné dopravní nehody jeden a čtvrt milionu kilometrů. Čerstvými „milionáři“, tedy řidiči, kteří překročili hranici milion kilometrů, jsou kolegové Miroslav Kopačka a Ondřej Martinka ze střediska doprava tramvaje Poruba. Mety 750 tisíc kilometrů dosáhli tři řidiči a čtyři řidičky, půl milionu kilometrů si na své konto připsalo osm řidičů a jedna řidička. Jména všech jsou zveřejněna na Viva Engage (Naše DPO).

Úspěch i zodpovědnost

Slavnostního setkání s generálním ředitelem Danielem Morysem, dopravním ředitelem Alešem Hladkým, vedoucími jednotlivých středisek i zástupci odborových organizací se zúčastnilo patnáct řidičů, kteří patří mezi nejúspěšnější. Jak je patrné, oceněných je ale daleko víc. Patří k nim i dalších 29 řidičů a řidiček, kteří bezpečně ujeli 250 tisíc kilometrů a budou odměněni přímo na svých „domovských“ střediscích.

Skvělé výsledky představují nejen významný profesní úspěch samotných řidičů, ale také potvrzení jejich dlouhodobě odpovědného přístupu, pozornosti a ohleduplnosti vůči cestujícím i ostatním účastníkům silničního provozu. Bezpečná jízda je jedním ze základních předpokladů kvalitní městské hromadné dopravy a dosažené počty kilometrů si proto zaslouží mimořádné uznání a poděkování.

Aleš Hladký



Miroslav Burek (vlevo) a Zdeněk Pastrňák s generálním ředitelem DPO Danielem Morysem.

Z praxe do předpisů. Co se mění od října?

Provozní předpisy asi nepatří mezi čtení, po kterém člověk sáhne večer před spaním, přesto mají na každodenní práci řidičů zásadní vliv. Od 1. října 2026 platí nové verze předpisů D1, D2 a D3, které reagují na zkušenosti z provozu a přinášejí několik praktických změn.

Předpis D1 například upravuje seznam služebních náležitostí při nástupu na směnu a součástí každé „složky“ (pokud vlak podle jízdního řádu pojede na jednokolejnou trať Poruba, Vřesinská – Budišovice, Zátiší) bude také dálkový ovladač návěstní soustavy s klíčem a návěstidlo s návěstí „Násled“. Mírně se mění rovněž postup při spojování a rozpojování vozů. Předpis D2 se více zaměřuje na situace při „vytrolejení“ (vypadnutí sběrače) parciálního trolejbusu. Možnost jednoduše přepnout na baterie a pokračovat v jízdě totiž neznamená, že je celá událost vyřešena. Při vytrolejení může dojít k poškození trolejového vedení a následně i okolních vozidel nebo dalšího majetku. Řidič se proto musí vždy přesvědčit, co se skutečně stalo, a podle situace zajistit další postup.

Výraznější novinky přináší také předpis D3, především pro provoz na jednokolejné trati v úseku Vřesinská – Budišovice, Zátiší. Upravují se pravidla pro vjezd a výjezd z jednokolejného úseku i samotné chování řidičů při jízdě po jednokolejné trati, jejíž provoz bude nově řízen dálkově z dopravního dispečinku.

Některé změny se pak týkají všech trakcí společně. Při vjezdu do vozoven a garáží jsou řidiči nově povinni ve vozidle svítit, aby strážní služba mohla snadněji zkontrolovat prostor vozidla a ověřit, zda do areálu nevjíždí nepovolaná osoba. Nově je také přímo v provozních předpisech popsán postup při fyzických konfliktech ve vozidle a použití tlačítka nouze. Téma, které dosud řešily především informační materiály a upozornění, se tak stává pevnou součástí předpisů. Cílem všech změn je především to, aby měl řidič i v méně obvyklých nebo krizových situacích jasně daný a srozumitelný postup.

Robert Hackenberg

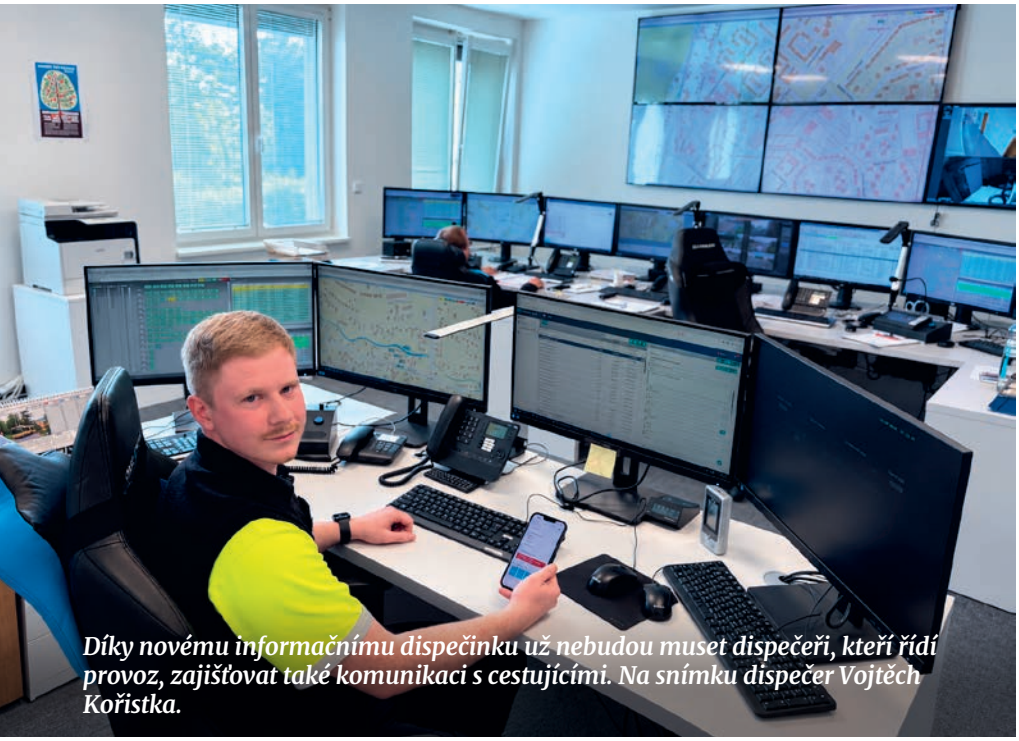
Noví členové dozorčí rady

V následujících čtyřech letech budou zaměstnance v dozorčí radě DPO zastupovat zvolení členové (zleva) Ivo Protivínský, Ondřej Čubík a Martin Chleboun. Rozhodli jste o tom svými hlasy ve volbách, které proběhly od 21. do 30. září. Děkujeme, že jste hlasovali.



Rozloučení na Vřesinské. Nová role dispečera urychlí informování cestujících

Po letech se na Vřesinské uzavřela jedna provozní kapitola. Ve středu 30. září ve 23 hodin 28 minut na tamním pracovišti dispečer naposledy odpískáním na píšťalku vypravil tramvaj linky číslo 5 směrem na Budišovice, Zátiší. Nyní už dohlíží na provoz jednokolejné trati z nového informačního dispečinku na Vítkovické.



Díky novému informačnímu dispečinku už nebudou muset dispečeři, kteří řídí provoz, zajišťovat také komunikaci s cestujícími. Na snímku dispečer Vojtěch Kořistka.

Poslední služba před odchodem

Provoz dispečerského stanoviště na Vřesinské byl ale symbolicky ukončen až krátce po půlnoci, tedy ve čtvrtek 1. října, kdy dispečer v 0:07 hod převzal od posledního nočního spoje služební náležitosti: klíč a dálkový ovladač návěstní soustavy. Dispečer se pak přesunul na Vítkovickou, kde posílil stávající tým. V dispečerském sále tak nyní pracují tři dispečeři. Jeden se věnuje závislé trakci, druhý nezávislé trakci a třetí, přesunutý z Vřesinské, dohlíží zejména na provoz jednokolejné trati do Zátiší. Současně převzal významnou roli při informování cestujících během mimořádných a provozních událostí.

Nový informační dispečink

Přesunem dispečera z Vřesinské na Vítkovickou vznikl zcela nový prvek, takzvaný informační dispečink. Jeho hlavním úkolem je zajistit, aby cestující dostávali informace o provozních událostech rychleji, přesněji a v co nejúplnější podobě. Dosud zajišťovali informování cestujících stávající dispečeři souběžně s řízením provozu. Při řešení mimořádné události tak museli současně koordinovat dopravu, komunikovat s řidiči a dalšími zaměstnanci a připravovat informace pro cestující. Nové uspořádání umožňuje činnosti lépe rozdělit. Organizující dispečer získává více prostoru pro samotné řízení dopravy a řešení situací vyžadujících rychlou koordinaci, zatímco informační dispečer se může soustředit na včasné a přesné předávání informací veřejnosti.

Informace co nejpřesněji a včas

Zavedení informačního dispečinku doprovází také důslednější vyhodnocování celého informačního procesu. Nově budeme sledovat čas od vzniku události do jejího nahlášení dispečinku řidičem. Cílem je ověřovat, zda jsou informace předávány bez zbytečného prodlení a v souladu s předpisy. Už delší dobu sledujeme, za jak dlouho po přijetí hlášení zveřejní dispečink informaci cestujícím. Vyhodnocováním obou časových úseků získáme přesnější přehled o celém procesu – od vzniku události přes její oznámení až po zveřejnění informace – a budeme moci lépe odhalit případná zdržení a informační tok dále zrychlovat.

Očekáváme zvýšení kvality poskytovaných informací i větší spokojenost cestujících. Rychlé, přesné a srozumitelné informování o omezeních a změnách v provozu je dnes standardem, který cestující oprávněně vyžadují.

Vřesinská není bez dohledu

Vřesinská ani po přestěhování dispečera nezůstává bez provozního dohledu. V době dopravních špiček je zde přítomen manipulant, který pomáhá zabezpečit plynulý provoz a v případě potřeby bude k dispozici řidičům. Potřebný pracovník se přesunul ze smyčky Dubina. Tam bude služba manipulanta nově zajišťována pouze v dopravních špičkách namísto celé ranní a odpolední směny. Změna tedy neznamená přijímání nových pracovníků ani rušení pracovních míst. Jde především o účelnější rozložení stávajících personálních kapacit.

Co se mění pro řidiče linky 5

Pro řidiče linky číslo 5 se změnil způsob práce se služebními náležitostmi potřebnými pro provoz na jednokolejném úseku. Klíč a dálkový ovladač návěstní soustavy, které si dosud přebírali až na Vřesinské, si nově vyzvedávají při nástupu na směnu ve vozovně. Po skončení směny je na stejném místě opět odevzdají. Samotný odjezd z Vřesinské funguje obdobně jako například na terminálu Hranečník. Řidič se před odjezdem přesvědčí, zda není nutné vyčkat na přijíždějící spoj. Pokud je vše v pořádku, uzavře dveře a pokračuje podle jízdního řádu.

Dispečer tedy z Vřesinské sice odešel, jeho úloha v řízení provozu však nekončí. Přesunul se na místo, kde bude využit mnohem účelněji a efektivněji.

Robert Hackenberg, Aleš Hladký

Testujeme uniformy

Návrhy nové kolekce uniforem pro řidiče MHD testuje 80 řidičů a řidiček napříč všemi středisky. Nové uniformy by měly nahradit ty stávající od roku 2028.



Řidič Jan Hýža má na sobě novou softshellovou bundu. V rukou drží funkční triko. Figuríny v pozadí dokumentují vývoj uniforem v minulých obdobích.

V reálných podmínkách

Cílem je vytvořit moderní a slušivou uniformu, ve které se budou řidiči dobře cítit během celé směny a která bude odpovídajícím způsobem reprezentovat náš dopravní podnik. Proto je vše laděno do firemních barev, takže kromě černé a bílé nechybí ani šedá, a hlavně naše tyrkysová.

Funkčnost uniforem prověřují řidiči přímo při výkonu své práce, tedy v ostrém provozu ve vozidlech MHD a v běžném kontaktu s cestujícími. Zapojilo se padesát řidičů a třicet řidiček ze všech středisek. Každý účastník testuje přidělenou uniformu po dobu deseti dnů. Během nich ji nosí v práci a zároveň ji sám doma pere. Testování tak co nejvíce odpovídá reálným podmínkám budoucího užívání.

Jak se v nich sedí, chodí a pracuje?

Řidiči a řidičky v praxi hodnotí zejména pohodlí uniforem při dlouhodobém sezení, ale i při chůzi a pohybu, prodyšnost a tepelný komfort jednotlivých částí oděvu, vhodnost jejich střihu a velikosti, zda jsou funkční kapsy, zipy a další prvky. A samozřejmě celkový dojem. Své zkušenosti a připomínky průběžně zaznamenávají do on-line hodnoticího formuláře. Získaná zpětná vazba bude důležitým podkladem pro další úpravy.

Praxe má hlavní slovo

Testování letní a podzimní části kolekce probíhalo od začátku září do poloviny října. Testované sady obsahovaly triko s celopotiskem trakcí z funkčního materiálu Coolmax, polokošili, mikinu, softshellovou bundu, dlouhé kalhoty, kraťasy a v dámské sadě sukni a capri kalhoty. Po vyhodnocení této etapy přijde na řadu zimní část kolekce, kdy budou prověřeny zimní bundy a kalhoty, včetně tepelného komfortu v chladných podmínkách.

Při vývoji nové uniformy je zpětná vazba zaměstnanců nenahraditelná. Právě řidiči nejlépe vědí, jaké vlastnosti pracovního oblečení jsou pro ně důležité. Všem řidičům a řidičkám zapojeným do testování proto děkujeme za jejich čas a spolupráci. Chceme, aby s novými uniformami byli spokojeni.

Aleš Hladký

Obuv pro řidiče se staronovým dodavatelem

Do výběrového řízení na dodavatele obuvi se přihlásili celkem čtyři uchazeči. Tři z nich dodali vzorky, které následně testovali přímo v běžném provozu naši řidiči. Posuzovali nejen provedení obuvi, ale především její pohodlí a vhodnost pro každodenní nošení společně s uniformou.

Jeden z uchazečů byl v průběhu výběrového řízení vyloučen, protože nesplnil stanovené zadávací podmínky. S dalším uchazečem se nám nepodařilo dohodnout na podmínkách smlouvy - nebyl schopen zajistit výdej obuvi ve dvou výdejnách – v centrální části Ostravy a v oblasti Poruby. Obě výdejny přitom měly být snadno dostupné MHD. Smlouvu jsme nakonec uzavřeli se společností Canis (dosavadním dodavatelem), která byla vyhodnocena jako jediná vyhovující. Canis se tak stává naším staronovým dodavatelem na další čtyři roky.



Sortiment obuvi nabízený podle nové smlouvy prošel mírnou obměnou (viz obrázek). V ostatních ohledech zůstává stávající systém výdeje obuvi zachován. Děkujeme všem zaměstnancům, kteří se podíleli na přípravě a průběhu výběrového řízení i řidičům, kteří vzorky testovali.

Aleš Hladký



5. září přišli za námi do Martinova příznivci MHD všech generací.

Svátek ostravských dopraváků

„Skvělé, zajímavé, parádní.“ To jsou jen tři z mnoha slov, kterými návštěvníci popisovali letošní Den ostravských dopraváků. V sobotu 5. září to v martinovských dílnách žilo od samého rána a do areálu dorazilo přibližně pět a půl tisíce návštěvníků. Sluníčko hřálo, atmosféra byla skvělá a všude kolem to dýchalo dopraváckou technikou.





A bylo se na co dívat, v Martinově se totiž předvedlo přes sedmdesát strojů! Od nablýskaných tramvají, autobusů a trolejbusů až po zásahová a technická auta. Lidé ale nepřišli jen okukovat. Letos si mohli poprvé na vlastní kůži vyzkoušet, jaké to je přehodit si výhybku nebo nahodit „spadlý“ trolejbusový sběrač. Nechyběly ani oblíbené okružní jízdy a zástupy zájemců na všech stanovištích.





Velkou premiéru si odbyl projekt DPO k tabuli, který běžně obchází školy, ale tentokrát si vzal „do parády“ návštěvníky přímo na místě. O zábavu měli postaráno i ti nejmenší, hitem akce se totiž stal Pokreslibus, jehož karoserie se pod rukama malých umělců během dne proměnila v galerii dětské představivosti. Program doprovázela skvělá vystoupení, hry a občerstvení.



Potkali se tu skalní fanoušci MHD, rodiny s dětmi i všichni, kteří chtěli nahlédnout pod pokličku toho, co všechno udržuje Ostravu v pohybu. Děkujeme Kroužku přátel MHD za organizaci prezentace a jízd historických vozidel a všem ostatním, kdo se na přípravě akce podíleli. Těšíme se zase příští rok.

Filip Fojtík



Roman Šula vkládá dobovou jízdenku do znehodnocovače, který od 1. 7. 1978 znamenal zavedení tzv. bezpeněžního styku s cestujícími ve vozidlech ostravské MHD. Tyto znehodnocovače byly v roce 1995 nahrazeny modernějšími, už elektronickými označovači (vlevo), jejichž éra spolu s papírovými jízdenkami definitivně skončila 31. března 2020.

Sto milionů pípnutí! Platební karta změnila cestování ostravskou MHD

Před deseti lety se DPO zařadil mezi evropské průkopníky bezkontaktního odbavení ve veřejné dopravě. Po Londýně se Ostrava stala teprve druhým městem v Evropě a vůbec prvním v České republice, kde cestující mohli platit jízdné ve vozidle přímo bankovní kartou. Projekt postupně změnil fungování celého odbavovacího systému MHD. Co všechno prvnímu „pípnutí“ kartou předcházelo a jak náročné bylo zavedení do praxe, vzpomíná Roman Šula (RŠ), ředitel úseku ekonomika a zákaznické služby.

Vraťme se o deset let zpátky. Kde se vlastně vzala myšlenka, že by cestující v Ostravě mohli jezdit MHD bez papírových jízdenek?

RŠ: Když se dnes řekne, že cestující nastoupí do tramvaje, autobusu nebo trolejbusu, přiloží bankovní kartu a jede, zní to jako samozřejmost. Na začátku však nebyla jedna náhlá inspirace nebo jeden konkrétní okamžik. Byla to odpověď na mnohem širší otázku: Jak má vypadat odbavení cestujících v Ostravě v dalších desetiletích?

Předchozí odbavovací systém DPO byl v provozu od roku 1995. Po téměř dvaceti letech se už dostával na hranici fyzické i morální životnosti. V roce 2013 jsme proto stáli před rozhodnutím, zda ho pouze „vylepšíme“, nebo využijeme příležitost a postavíme systém nový. Výchozí situaci jsme vnímali jako volbu mezi prostou obnovou a modernizací, která by dostala DPO na špičku v odbavení cestujících.

Proč přicházela v úvahu zrovna bankovní karta?

RŠ: Už v říjnu 2013 jsme formulovali dlouhodobý záměr odbourat papírové jízdenky a přejít na elektronické jízdné. Technická specifikace terminálu z té doby výslovně požadovala, aby nové zařízení umělo komunikovat nejen s tehdejší Moravskoslezskou kartou, ale také s bezkontaktními bankovními kartami Visa a Mastercard. Mezi základními požadavky bylo rychlé, jednoduché a intuitivní odbavení cestujících. Rozhodující byla myšlenka, aby cestující nebyl nucen obstarávat si před cestou zvláštní nosič. Bankovní kartu má u sebe většina lidí – a už tehdy měla. Pokud se karta mohla stát zároveň identifikátorem cestujícího a prostředkem pro následné zaplacení nejvýhodnějšího jízdného, otevírala se úplně nová cesta. Řekli jsme si, že když už obnovujeme celý odbavovací systém, nemá smysl stavět jej podle minulosti. Musíme jej stavět podle toho, jak budou lidé cestovat v budoucnu.

> Tarifní rozhodování se z části přesunulo z cestujícího na systém.

Velkou roli samozřejmě hrály i finanční náklady. Argumentovali jsme také tím, že integrovaná čtečka bankovních karet pořízená rovnou s novým odbavovacím systémem bude výrazně levnější než dodatečná přestavba zařízení po několika letech. Podle tehdejšího propočtu znamenalo pořízení čtečky v rámci projektu zvýšení nákladů přibližně o 6,6 milionu korun, zatímco její pozdější doplnění bylo odhadováno na 22 až 26,4 milionu korun.

Jak odvážně ten nápad tehdy zněl?

RŠ: Je potřeba si uvědomit, že tehdy se běžně jezdilo na papírové jízdenky. Cestující si musel jízdenku předem obstarat, vybrat správný druh a ve vozidle ji označit. Banky navíc teprve připravovaly obchodní modely pro platby bankovní kartou a v České republice nebyl k dispozici hotový vzor, který bychom mohli jednoduše převzít a nasadit.

Nešlo nám přitom o obyčejný „nákup“, kdy cestující na displeji zvolí konkrétní jízdenku a bezkontaktní kartou ji zaplatí. Chtěli jsme, aby člověk přiložil kartu a systém následně podle uskutečněných cest vypočítal správné a nejvýhodnější jízdné. Aby cestující nemusel dopředu přesně znát tarif a rozhodovat se, jestli se mu vyplatí jednotlivé, přestupní nebo celodenní jízdné.

To znamenalo obrátit tradiční logiku prodeje jízdenek. Nejdříve vznikl záznam o cestě a teprve následně se v zázemí vypočítala cena a provedlo bankovní zúčtování. To, co z dnešního pohledu může působit jednoduše, vyžadovalo propojit dění ve vozidle, interní systém DPO pro zpracování jízd

a výpočet jízdného, systém pro zúčtování plateb, bankovní systémy, pravidla karetních asociací, tarif a přepravní kontrolu. Odvážné bylo také rozhodnutí vybavit touto funkcí celý vozidlový park. Návrh smlouvy z listopadu 2015 počítal s úpravou 2 139 terminálů, jejich konfigurací a uvedením do rutinního provozu. Součástí mělo být také softwarové zázemí, dokumentace, servis a proškolení zaměstnanců.

Nápad byl odvážný, ale nebyl bezhlavý. Předcházely mu studie, technické specifikace, spolupráce odborné pracovní skupiny a postupné ověřování jednotlivých částí. V létě 2014 už pracovní skupina dospěla k závěru, že z hlediska metody nic nebrání využití bankovních karet ve veřejné dopravě a že plánovaný cíl spuštění systému v roce 2016 je reálný.

Inspirovali jste se Londýnem, nebo DPO dospěl k řešení vlastní cestou?

RŠ: Londýn byl nepochybně důležitou inspirací a zdrojem zkušeností. Nebylo by správné tvrdit, že jsme jej nesledovali. Současně však nebylo možné londýnský systém jednoduše okopírovat. Londýn nám ukázal, že princip otevřeného bankovního systému v dopravě může fungovat ve velkém měřítku. Ostravské řešení jsme ale museli vytvořit sami podle našich podmínek.

Významnou roli hrála také česká pracovní skupina pro využití bezkontaktních bankovních karet ve veřejné dopravě. V roce 2014 v ní byly zastoupeny karetní asociace, několik českých dopravních podniků, organizátoři dopravy a odborní konzultanti.

Jak velkou technologickou a organizační výzvu zavedení systému představovalo?

RŠ: Cestující vidí terminál a jedno krátké pípnutí. Ale jak jsem už zmiňoval v předchozích odpovědích, šlo o skutečně systémovou změnu.

Důležité bylo nastavení samotného principu odbavení. Přiložení karty totiž nefunguje stejně jako běžná platba v obchodě. Systém zaznamenává jednotlivá přiložení a následně z nich podle uskutečněných cest vypočítává výsledné jízdné. Data jsou současně uchovávána v interním systému DPO a využívána ke křížové kontrole správnosti jednotlivých transakcí. DPO odpovídá za technický stav validátorů, zatímco koordinátor zajišťuje zpracování a zúčtování plateb. Vedle technického řešení proto bylo nutné nastavit nové procesy, upravit přepravní podmínky, systém důkladně otestovat a certifikovat a na změnu připravit zaměstnance i cestující. Projekt navíc nekončil prvním dnem ostrého provozu, ale v dalších letech se rozšiřoval.

Co bylo nejsložitější?

RŠ: Zajistit, aby všechno fungovalo dohromady, protože každou část zajišťoval jiný subjekt s vlastními technologiemi, pravidly a odpovědnostmi. Velkou výzvou byl samotný tarif. Museli jsme převést pravidla, která byla dříve spojena s papírovou jízdenkou nebo elektronickou peněženkou, do algoritmu. Ten musel z jednotlivých přiložení vytvořit správnou jízdenku a na konci dne zvolit pro cestujícího nejvýhodnější variantu. Tarifní rozhodování se tak zčásti přesunulo z cestujícího na systém.

> Díky tzv. denní optimalizaci cestující za celodenní cestování nezaplatí více, než je cena 24hodinové jízdenky.

Dále bylo potřeba vyřešit celou řadu situací, které při jízdě MHD mohou nastat. Třeba jak poznat, že cestující pouze přestupuje, správně vypočítat jízdné a zajistit, aby za den nezaplatil více než cenu celodenní jízdenky? Jak si poradit s dočasným výpadkem mobilního signálu či zamítnutou platbou? Jak revizor ověří platnost jízdenky, aniž by viděl údaje z karty? Právě sladění všech těchto procesů do jednoho funkčního celku bylo na projektu nejnáročnější.

Měli jste před spuštěním nějaké pochybnosti, zda cestující nový způsob odbavení přijmou?

RŠ: Pochybnosti samozřejmě existovaly. V roce 2016 ještě nebylo pro každého samozřejmé platit bezkontaktně ani v běžném obchodě. V MHD navíc cestující nedostával papírovou jízdenku a výsledná platba se neodečetla vždy okamžitě. To přirozeně mohlo vyvolávat otázky typu: Mám platnou jízdenku? Kolik systém nakonec odečte? Co se stane, když kartu omylem přiložím dvakrát? apod. Proto bylo důležité, aby terminál přiložení jednoznačně potvrdil zvukem i obrazem a aby cestující měl k dispozici internetový přehled jízd, dokladů a případných reklamací. Od počátku se také počítalo s takzvanou tokenizací, při níž je číslo platební karty nahrazeno bezpečným identifikátorem. Systém tak dokáže přiřazovat jednotlivé jízdy ke stejné kartě, aniž by při jejich běžném zpracování musel používat její skutečné číslo.

Cestující však změnu přijali poměrně rychle. Už během prvního roku provozu bylo zřejmé, že nový způsob odbavení má velký potenciál. V dalších letech jeho využívání dál výrazně rostlo.

Vzpomínáte si na první týdny ostrého provozu v létě 2016?

RŠ: Byly především obdobím intenzivního sledování systému. Pozitivně nás překvapilo, jak rychle lidé pochopili základní princip. Současně jsme samozřejmě sledovali reakce na jednotlivé situace. Nevybavuji si žádnou konkrétní událost, kterou bych mohl s jistotou označit za symbol prvních dnů. Silný byl spíše celkový pocit, že roky příprav se najednou „zhmotnily“ v každodenním provozu. Cestující jednoduše nastoupili do vozidla, přiložili vlastní bankovní kartu a jeli. Bez předchozí registrace, návštěvy prodejny nebo hledání správné jízdenky.

Jak náročný byl další krok: úplné zrušení klasických papírových jízdenek?

RŠ: Už při tvorbě koncepce nového odbavovacího systému jsme měli dlouhodobý záměr přejít na elektronické jízdné. Nemohli jsme ale nejprve zrušit papír a teprve poté hledat náhradu. Museli jsme postupovat opačně: nejdříve vytvořit dostupnou, spolehlivou a srozumitelnou elektronickou nabídku. Nejtěžší bylo zajistit, aby žádná významná skupina cestujících nezůstala bez použitelné možnosti nákupu. Bankovní karta byla klíčová, ale nemohla být jediným řešením. Proto zůstala nabídka více prodejních kanálů.

Postupně jsme tedy zavedli: elektronickou peněženku a dlouhodobé kupóny na ODISce, nákup jízdného bankovní kartou ve vozidle, SMS jízdenky, elektronické jízdenky v aplikaci, dokupování jízdného pro spolucestující, dlouhodobé kupóny na bankovní kartě, kreditní jízdenky, moderní jízdenkomaty, online nákup

10 let

Na cestě k bezpapírovému odbavení v MHD

2016 První terminály pro platby bezkontaktní platební kartou

2017 Konec nákupu papírových jízdenek u řidiče

2018 Možnost dokoupit bankovní kartou jízdenky pro spolucestující

2019 Koncem roku úplné zrušení prodeje papírových jízdenek

Léto 2026

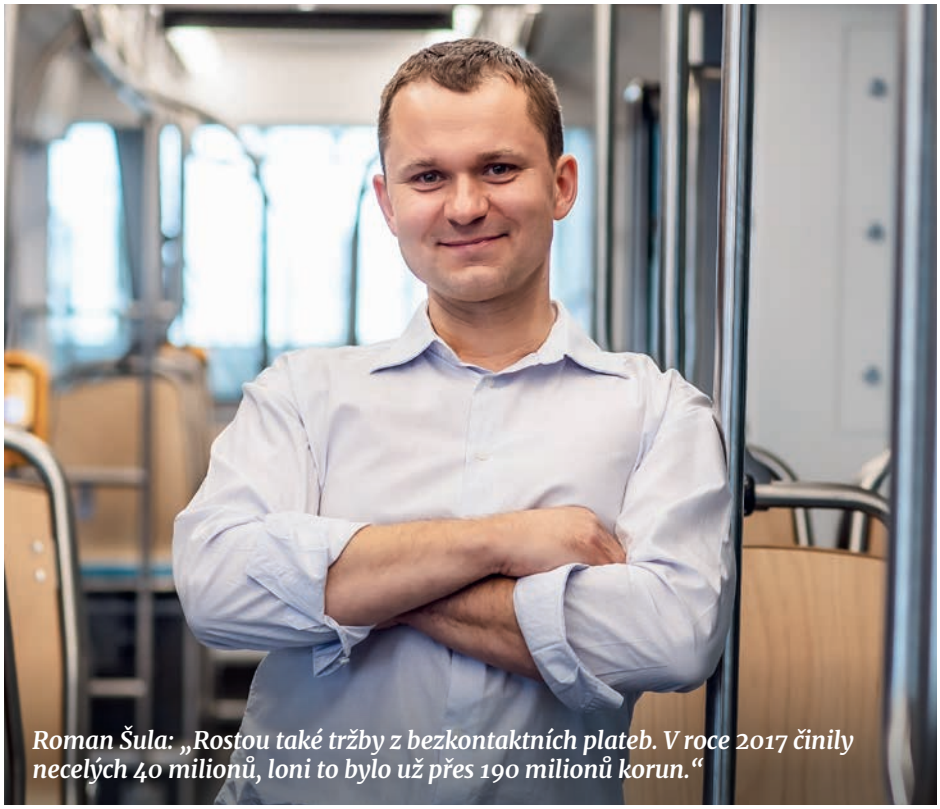
Pokořena hranice 100 milionů „pípnutí“

– přiložení bezkontaktní platební karty k terminálu ve vozidle MHD



a správu jízdních dokladů. Prvního dubna 2017 skončil prodej papírových jízdenek u řidiče, 31. prosince 2019 skončil jejich prodej úplně. Jízdenky dříve zakoupené bylo ještě možné využívat v přechodném období do března 2020.

Z dnešního pohledu se může zdát, že odstranění papírových jízdenek bylo logické a nevyhnutelné. Tehdy však šlo o krok, který vyžadoval jistotu, že elektronický odbavovací systém je již dostatečně spolehlivý a dokáže papírové jízdenky plnohodnotně nahradit. Bez fungujícího odbavení bankovní kartou bychom jej v této podobě udělat nemohli.



Roman Šula: „Rostou také tržby z bezkontaktních plateb. V roce 2017 činily necelých 40 milionů, loni to bylo už přes 190 milionů korun.“

Jak se za deset let změnilo využívání platebních karet?

RŠ: Rozdíl je zásadní. Z tehdejší novinky se stal jeden z hlavních způsobů nákupu krátkodobého jízdného. V druhé polovině roku 2016 bylo bankovní kartou zakoupeno přibližně 499 tisíc jízdenek. V roce 2017, tedy v prvním celém roce fungování, už to bylo zhruba 2,18 milionu. V roce 2018 přibližně 3,79 milionu a v roce 2019 cca 5,30 milionu jízdenek. Po roce 2020 ovlivněném pandemií covidu se počet vrátil nad pět milionů a od roku 2022 se pohybuje kolem 6,4 až 6,7 milionu jízdenek ročně. V roce 2026 rosteme o neuvěřitelných téměř šest procent. A právě v červenci jsme dosáhli hranice 100 milionů přiložení bankovní karty k terminálu.

Těch deset let ale nepředstavuje jen nárůst počtu transakcí. Nejdůležitější je změna chování. Cestující už neřeší, kde před cestou získat jízdenku, kolikrát během dne pojede a zda se mu vyplatí celodenní jízdenka. Systém to vyhodnotí za něj. Bankovní karta, ať už fyzická nebo virtuální v telefonu či uložená v chytrých hodinkách, se stala přirozenou součástí cestování MHD.

Přínos pro cestující je nesporný. Co nový systém přinesl DPO?

RŠ: Získali jsme moderní způsob prodeje jízdného dostupný ve všech vozidlech. Postupně jsme mohli odstranit výrobu a distribuci vlastních papírových jízdenek. Snížili jsme náklady na opravu a údržbu terminálů ve vozidlech (žádné pohyblivé části, žádný papír, žádná páska pro tisk). Velkou výhodou je možnost upravovat tarif prostřednictvím softwaru, automatizovat zpracování plateb a rozvíjet nové služby bez nutnosti zavádět další fyzický nosič.

Samozřejmě to neznamená, že by elektronické odbavení bylo bez nákladů. Platíme za provoz a údržbu validátorů, přenos dat, zpracování plateb, zabezpečení systému nebo jeho další rozvoj. Přínos ale nelze měřit jenom finanční úsporou. Podstatné je, že jsme cestujícím nabídli dostupnější a pohodlnější službu a zároveň získali systém, který můžeme dál rozvíjet.

Udělal byste dnes při zavádění systému něco jinak?

RŠ: Základní rozhodnutí bych neměnil. Kdybychom tehdy zvolili jen modernější variantu původního řešení, museli bychom systém o několik let později znovu zásadně přestavět. Přišli bychom tak nejen o peníze, ale především o cenné zkušenosti a roky dalšího rozvoje. S dnešními znalostmi bych však kladl ještě větší důraz na otevřené rozhraní systému, přístup k datům a technologickou nezávislost. Více pozornosti bych věnoval také srozumitelné komunikaci s cestujícími, technicky dokonalý systém totiž ještě nemusí být automaticky uživatelsky přívětivý. Těch deset let mě ale naučilo především jedno: inovace nekončí spuštěním systému do provozu, je to dlouhodobý závazek.

Kam se může odbavení posunout v dalších deseti letech? Budeme v roce 2036 ještě pípat kartou?

RŠ: Myslím, že nějaká forma bezkontaktní identifikace bude existovat i v roce 2036, ale bankovní plastová karta už nemusí být hlavním prostředkem. Už dnes totiž mnoho cestujících fyzickou kartu nepřikládá. Používají mobilní telefon nebo chytré hodinky. Tento trend bude pokračovat.

V DPO už připravujeme další modernizaci odbavovacího systému. Nemyslím si však, že cílem musí být za každou cenu úplně odstranit validátory. Přiložení je jednoduchý a srozumitelný úkon. Cestující dostane okamžité potvrzení, že byl systémem zaznamenán. U otevřeného městského systému, který využívají pravidelní cestující, návštěvníci, lidé různých věkových skupin i zahraniční turisté, má takový jednoduchý úkon stále velkou hodnotu.

Může se ale změnit to, co se po přiložení odehrává v pozadí. Systém může pracovat s virtuálním účtem cestujícího, kombinovat různé dopravní prostředky a průběžně hledat nejvýhodnější variantu. Cestující nebude kupovat jízdenku v tradičním smyslu. Prostě pojede tam, kam potřebuje, a systém následně vyhodnotí jeho cesty a vypočítá odpovídající cenu.

Možná tedy budeme v roce 2036 stále „pípat“. Ale samotné pípnutí bude jen nepatrným viditelným okamžikem mnohem chytřejší služby.

Ludmila Kadrnková

Než jsme začali pípat kartou

Zatímco v létě 2016 bylo průkopnickým krokem zavedení platby jízdenek ve vozidlech MHD bezkontaktní bankovní kartou, v roce 1978 stejnou „revoluci“ znamenal tzv. bezpeněžní styk s cestujícími.

Jak potvrzuje dobový informační leták, od 1. 7. 1978 byl touto změnou zaveden nejen prodej jízdenek pouze mimo vozidlo, ale po 84 letech zanikla také profese průvodčího. Novinkou byla i možnost nástupu všemi dveřmi, přičemž druhá strana letáku nabádala k ukázněnosti a ponechání přednosti při výstupu před nástupem v zájmu urychlení městské dopravy.



Marcelka Svoreňová z Poruby při zkoušce znehodnocení jízdenky.

Cestující byli povinni si jízdenku ihned po nástupu označit – „proděravět“. Znehodnocovače tzv. drážďanského typu byly ve vozidlech instalovány až do roku 1995. Nový, už elektronický systém odbavení je nahradil od 1. 8. 1995.



DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OSTRAVY
nositel Řádu práce

Od 1. července 1978 bude zaveden
v městské hromadné dopravě v Ostravě

BEZPENĚŽNÍ STYK S CESTUJÍCÍMI

PRODEJ JÍZDENEK JEN MIMO VOZIDLO

DPMO Kčs 1,-
Vložte do znehodnocovače až po čáru

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

— Na vozech nebudou ani průvodčí, ani pokladny! Řidič jízdenky nevydává.
— JAKÉ JÍZDENKY SI JE MOŽNO OPATŘIT A KDE?
MĚSÍČNÍ PŘEDPLATNÍ JÍZDENKY — vás zbaví dalších starostí.
JÍZDENKY PRO JEDNOTLIVOU JÍZDU — 1,— Kčs a 0,50 Kčs (dětské a pro vojáky)
— v prodejnách DPMO,
— v cizích prodejnách, jako: stáncích PNS, Tabáku, Potravinách, Jednotách, Restauracích atd.
— v prodejních automatech jízdenek na nádražích a na frekventovaných místech města.
— Ve vozidlech budou znehodnocovače jízdenek. **IHNED** po vstupu do vozidla nutno jízdenku proděrovat. Jinak je neplatná a následuje tarifní přirážka 50,— Kčs.
— Ceny měsíčních jízdenek se nemění! Zůstávají však v platnosti i tarifní pásma, noční dvojnásobné sazby jízdného, na které si musí cestující opatřit potřebný počet jízdenek!
— Zavádí se nástup a výstup všemi dveřmi.
— Majitel měsíční jízdenky při vstupu do vozidla je povinen se jí viditelně prokázat ostatním cestujícím!
— Jízdenky pro jednotlivé jízdy si zakupujte v potřebném předstihu a vždy raději do zásoby. Jen tak se vyhnete možným nepříjemnostem.
— Zůstaňte nadále ukázněnými cestujícími, jakými jste byli dosud, pomůžete nám!

Děkujeme Vám
VEDENÍ DP MĚSTA OSTRAVY



Elektronické označovače typu NJ 24B sloužily v ostravské MHD necelých 25 let. Svou funkci definitivně ztratily k 31. březnu 2020 se zánikem papírových jízdenek.



Cestující z Jihu se konečně dočkají nových tramvají

DPO podepsal smlouvu na dodávku až 25 velkokapacitních klimatizovaných tramvají. Dodavatelem tramvají je společnost Škoda Group, která podala vítěznou nabídku. Hodnota zakázky je 3,081 mld. korun a zahrnuje vozidla i jejich desetiletý servis. Jedna tramvaj vyjde na cca 109 mil. korun.

Moderní náhrada dosluhujících vozidel

„Jsme rádi, že pro cestující z Ostravy-Jihu máme dobrou zprávu. S nasazením nových vozů počítáme především na linkách 1 a 2, kde nahradí aktuálně používaná dosluhující vozidla z 90. let (ČKD KT8). Vysoká vytíženost těchto linek ve všedních dnech neumožňuje pravidelné nasazování stávajících moderních tramvají Stadler a Škoda,“ uvádí Daniel Morys, generální ředitel DPO a dodává: *„Jde o jeden z nejvýznamnějších tendrů posledních let, výběrové řízení probíhalo v režimu mimořádné odborné i procesní náročnosti. Přípravě zadávacích podmínek i hodnocení nabídek jsme věnovali maximální pozornost nejen na úrovni představenstva společnosti, ale také v dozorčí radě DPO.“*

Bezbariérové a klimatizované

Stoprocentně nízkopodlažní, tříčlánkové, klimatizované tramvaje pojmou více než 250 cestujících. Bezbariérový interiér zajistí cestujícím přístup na všechna sedadla bez nutnosti překonání schodu. Samozřejmostí je celovozová klimatizace, kamerový a antikolizní systém. Vozidla budou dosahovat rychlosti až 80 km/h a budou vybavena i mazacím zařízením pro snížení hlučnosti při průjezdu oblouky. Zajímavostí je požadavek na dodání auto-diagnostického systému, díky kterému bude vozidlo dálkově podávat hlášení o své „kondici“.

Desetiletý servis

„Velmi si vážíme důvěry Dopravního podniku Ostrava a těší nás, že právě naše tramvaje přispějí k další modernizaci veřejné dopravy ve městě. Ostrava je pro Škoda Group důležitým městem, se kterým nás pojí dlouhá průmyslová tradice i naše současné působení. Nové velkokapacitní tramvaje nabídnou cestujícím moderní, komfortní a plně bezbariérové cestování a dopravnímu podniku spolehlivé řešení pro nejvytíženější linky. Součástí kontraktu je navíc desetiletý servis, takže naše spolupráce bude pokračovat dlouhodobě i po dodání vozidel,“ říká Petr Novotný, CEO a předseda představenstva Škoda Group.

DPO poptával v zakázce dodávku a servis 16 velkokapacitních tramvají s možností doobjednání dalších devíti vozů. Dodávka prvních 16 kusů má proběhnout do 32 měsíců od účinnosti smlouvy.

Tereza Šnoblová

Návrat nočních bezpečnostních akcí

Během zářijové i říjnové akce prošly týmy asistentů přepravy a strážníků Městské policie Ostrava desítky spojů v centru, Mariánských Horách, Hulvákách i Vítkovicích.

V září zkontrolovaly přes 1 380 cestujících v 72 spojích a z přepravy vyloučily přes 230 z nich – tedy přibližně každého šestého. Na začátku října pak při kontrole více než 1 500 pasažérů v 65 spojích muselo vozidla opustit přes 200 lidí, což byl každý sedmý cestující.

Nejčastějším důvodem byla tradičně jízda bez jízdenky, asistenti ale řešili i desítky případů obtěžujícího chování pod vlivem alkoholu. *„Naši asistenti jsou ve vozech od toho, aby drželi jasné hranice. Chceme, aby se poctiví cestující cítili v našich spojích maximálně bezpečně a komfortně,“* uvádí generální ředitel DPO Daniel Morys a dodává, že vedle lidského dohledu DPO spoléhá i na kamerové systémy ve vozech, které slouží jako účinná prevence i důkazní materiál.



Podzimní noční kontroly se zaměřily i na spoje v centru města.

Tereza Šnoblová

Start školního roku s naší MHD

Září se v Dopravním podniku Ostrava neslo ve znamení podpory našich nejmenších cestujících a jejich bezpečnosti. Zapojili jsme se do akce Školní ulice, vyjeli s doubledeckerem a prvňáčkům rozdali ODISky zdarma.



Cesta do školy doubledeckerem? Zářijové překvapení na lince 104.

Minibus i doubledecker

Pilotní projekt Školní ulice Ostrčilova realizoval centrální městský obvod ve spolupráci s městským ateliérem MAPPA, s cílem zajistit bezpečnější a klidnější prostředí před mateřskými a základními školami v ranních špičkách. Během vybraného zářijového týdne nesměla v pracovních dnech od 7:30 do osmi hodin vjíždět auta do bezprostředního okolí škol, s výjimkou vozidel IZS a držitelů průkazů ZTP.

Hned 1. září jsme před ZŠ Ostrčilovu přistavili náš minibus, který si děti mohly zblízka prohlédnout a seznámit se tak s moderními vozy ostravské MHD.

O osvětovou činnost a informování se starali naši asistenti přepravy, kteří rozdávali letáčky k akci ODISka pro prvňáčky zdarma a dětem udělali radost drobnými upomínkovými předměty.

Skvělým zpestřením začátku školního roku bylo i překvapení pro žáky v pondělí 14. září. Do provozu jsme na linku číslo 104 nasadili náš ikonický tyrkysový doubledecker. Děti byly z patrového autobusu nadšené a cesta do školy jim tak hned po ránu vykouzlila úsměv na tváři.

ODISka pro prvňáčky

Vedle těchto akcí chceme prvňáčkům usnadnit i samotné cestování po městě, proto pro ně opět máme ODISku zdarma. Věříme, že vlastní nosič bude pro děti skvělou motivací, jak se naučit cestovat po Ostravě samostatně, ekologicky a bezpečně. A protože jdeme s dobou, k této kampani jsme natočili i poutavé video na naše sociální sítě, které hravou formou přibližuje výhody MHD dětem i jejich rodičům.

Velké poděkování patří všem kolegům a asistentům přepravy, kteří se na realizaci akce Školní ulice, přípravě kampaně s ODISkami i na natáčení videa podíleli. Společně děláme Ostravu bezpečnější a přívětivější pro všechny generace.

Tereza Šnoblová

Z Dubiny i Výškovic už po původní trase

Dokončili jsme modernizaci tramvajové tratě na ulici Vítkovická, o které jsme informovali v předchozím vydání Dépéočka 4/2026. Ve slíbeném termínu tak skončil odklon tramvajových linek číslo 1, 2, 13, provoz obnovily i linky č. 10 a 11.

Díky instalaci takzvané pevné jízdní dráhy jsme získali nejen technologicky nejmodernější trať s potenciálem dlouhé životnosti, ale také komfort pro cestující. Díky sníženým vibracím bude jízda tišší a klidnější. Proměnou prošla zastávka Don Bosco, jejíž nástupiště mají vyšší kapacitu, nové vybavení a například i bezpečnostní osvětlení v hraně nástupiště. Nově jsou obě nástupiště bezbariérová, nástupiště ve směru Ostrava-Jih bylo nově přesunuto blíže ke křižovatce s ulicí Dr. Malého.

Vítkovická je dalším střípkem do skládanky strategického projektu Modernizace tramvajových tratí. Dlouhodobý projekt, který zahrnoval stavbu pevné jízdní dráhy (PJD) na náměstí Svatopluka Čecha, v ulicích Výškovická a Rodimcevova, most na ulici Plzeňská, PJD 28.října, PJD Opavská I a II a modernizaci dopravního uzlu náměstí Republiky, se pomalu blíží do finále. Jeho úspěšná realizace se plánuje v příštím roce, kdy bude dokončena pevná jízdní dráha Opavská III, a také rozšířena smyčka Výškovice.

Petr Holuša, Tereza Šnoblová

Druhý život výcvikového panelu z „té trojky“

Dlouhá léta se seznamovali budoucí řidiči tramvají se základními ovládacími prvky vozidla na jednoduchém výcvikovém panelu z tramvaje T3, který byl umístěn na středisku autoškola v areálu trolejbusů na Sokolské třídě. Dnes již historický exponát se díky Kroužku přátel MHD v úzké spolupráci s DPO proměnil ve funkční trenažér a další ozdobu našeho depozitáře.



Obnovený výcvikový panel v současnosti slouží jako skutečný tramvajový trenažér.

Vzdušnou cestou do depozitáře

Po pořízení nového tramvajového simulátoru postaveného na bázi vozu Stadler Tango NF2 a vyřazení tramvají T3 s nožním řízením z provozu se původní výcvikový panel přestal



používat. V té době o něj projevil zájem Kroužek přátel MHD, který jej chtěl umístit v depozitáři historických vozidel v Martinově a předvádět jej při akcích pro veřejnost k demonstraci pracoviště řidiče tramvají typové řady T3.

Přesun panelu do Martinova uspíšilo uvolňování objektu střediska autoškola pro jeho zásadní rekonstrukci na moderní vzdělávací centrum v roce 2023. Nastal však velký problém s transportem, neboť vystěhování výcvikového panelu z objektu nebylo pro jeho kompaktnost a velké rozměry běžnou cestou možné. Proto bylo dohodnuto se stavebním dozorem a zhotovitelem stavby, že po demontáži střešního pláště a stropu objektu bude panel ze svého dosavadního působiště transportován vzdušnou cestou pomocí mobilního jeřábu. Přemístění proběhlo v prvních dnech roku 2024 a panel následně nalezl nové stanoviště u zadní stěny martinovského depozitáře.

Proměna v tramvajový trenažér

Po instalaci světelné řady, zobrazovacích panelů a dalších doplňků byl panel uveden do chodu a již 15. června 2024 jsme ho poprvé představili veřejnosti v rámci Ostravské muzejní noci.

Bohužel o tři měsíce později (16. září 2024) v brzkých ranních hodinách depozitář zasáhla povodňová vlna a zčásti tento výcvikový panel poškodila. Tehdy padlo rozhodnutí udělat z něj opravdový tramvajový trenažér.

To se podařilo díky úzké spolupráci Kroužku přátel MHD s odborem marketingu, který zajistil stolní počítač s monitorem a připojení k internetu pro modelování provozu v českém projektu simulátoru MHD „SIMT Simulator“. Vlastní propojení programu s výcvikovým panelem připravil a realizoval mladý člen Kroužku a náš současný stipendista, student Střední školy technické a dopravní Erik Hradil. Vznikl tak skutečný trenažér, který typově odpovídá dnes již historickým tramvajím Tatra T3 se zrychlovačem a na akcích pro veřejnost nebo při exkurzích organizovaných skupin láká zejména mladší návštěvníky.

Jiří Boháček

Vozy dispečerů: Kancelář, dílna i první pomoc na čtyřech kolech

V průběhu května a června byla do provozu zařazena nová zásahová vozidla dopravního dispečinku. Nové Škody Octavia Combi čtvrté generace jsou vybaveny tak, aby dispečerům usnadnily práci při řešení mimořádných událostí a umožnily jim bezpečně se dostat i do špatně přístupných míst.

Zvládnou silnici i náročnější terén

Vozidla mají benzinový motor s výkonem 150 kW (204 k) v kombinaci s automatickou 7stupňovou převodovkou a pohon všech čtyř kol. Právě pohon 4×4 zlepšuje jízdní vlastnosti například za deště, na sněhu nebo na kluzkém povrchu. Díky zvýšenému podvozku si auta lépe poradí také s nezpevněnými cestami. To je důležité například, když se dispečeři potřebují při mimořádných událostech dostat třeba k tramvajové trati vedené mimo silnici.

Vidět, slyšet a bezpečně zasáhnout

Výraznou součástí vozidel je jejich světelná a výstražná výbava. Na střeše mají moderní LED světelnou soupravu s modrými výstražnými světly a bílými pracovními světly, která mohou osvětlit prostor před vozidlem i po jeho stranách. Další výstražná LED světla jsou umístěna v přední masce, na bocích předního nárazníku a za čelním sklem. V zadní části vozidla je světelná alej se zabudovanými krajními moduly ve dvoubarevné variantě (modrá a oranžová). Ta pomáhá například při zabezpečení místa mimořádné události a upozorňuje ostatní řidiče na překážku nebo nutnost zvýšené opatrnosti. Nová střešní světelná souprava má navíc nižší odpor vzduchu, a tak při jízdě způsobuje méně hluku. Siréna a reproduktor, přes který je možné předávat hlasové pokyny, jsou umístěny pod přední kapotou.

Změnil se také vzhled zásahových vozidel. Nový polep v kombinaci bílé, žluté a červené barvy lépe zapadá do konceptu Integrovaného záchranného systému, jehož jsou vozidla součástí.

Online pracoviště

Zásahové vozidlo v případě potřeby slouží také jako mobilní pracoviště.



David Šulák, dopravní dispečer: „Jedno zásahové vozidlo za rok najede průměrně 30 až 35 tisíc kilometrů.“

Ve výbavě proto je GPS se sledováním aktuální polohy vozidla, radiostanice, přední a zadní kolizní kamera, nechybí ani měnič na 230 V či USB zásuvka na propojení tiskárny s notebookem. Díky online přístupu do podnikové sítě mají dispečeři ve vozidle k dispozici potřebné informace a systémy i přímo v terénu. Přídavná světla navíc umožňují dobře osvětlit interiér a zavazadlový prostor i při práci v noci.

Tajemství kufru

Nejčastěji dispečeři vyjíždějí k dopravním nehodám a poruchám tramvají. Ale řeší i další mimořádné situace – doposud tou nejneobvyklejší, kterou velmi úspěšně zvládli, byla pomoc při pátrání po ztracených dětech v MHD a následně jejich předání do rukou Policie ČR.

Na seznam toho, co vozí v kufru auta, by nestačila ani stránka A4. Jsou to například kužely k usměrňování provozu včetně těch světelných, příslušenství k výhybkám (např. smetáček, stavěcí tyč, háček, klíny), elektrické pojistky a klíče od všech typů tramvají, drobné nářadí a rollmetr. Součástí výbavy je i defibrilátor. Díky němu mohou dispečeři, kteří bývají na místě nehody nebo jiné mimořádné události ještě před příjezdem záchranářů, poskytnout v případě náhlé srdeční zástavy pomoc, o jejíž úspěšnosti rozhodují minuty.

Vozidla tak dispečerům poskytují zázemí pro řízení a organizaci provozu přímo na místě mimořádné události, umožňují jim vyřídit nezbytnou komunikaci i administrativu – a třeba i zachránit život.

Martin Kubín

Porubská vozovna stále žije stavebním ruchem

Modernizace střechy, rekonstrukce vjezdového zhlaví i zkušební koleje, zásypy kanálů – vozovnu v Porubě postupně proměňují velké i malé projekty. Sladit všechny probíhající práce tak, aby se jednotlivé stavby vzájemně neomezovaly, vyžaduje pečlivou koordinaci.



Zasypané montážní kanály s novou betonovou podlahou.

253 metrů nového asfaltu

Každodenní provoz tramvajového areálu v Porubě dává zabrat nejen kolejím, ale také místním komunikacím. Jedna z nich už měla svá nejlepší léta za sebou.

Na asfaltovém povrchu se postupně objevovaly výmoly a nerovnosti, místy byly poškozené i podkladní vrstvy vozovky. Oprava tak byla nezbytná nejen


Broušení nosníku střechy před nátěrem.

kvůli pohodlnějšímu, ale především bezpečnějšímu provozu.

Od 1. července do 1. září proto prošlo rekonstrukcí přibližně 253 metrů obslužné komunikace. Stavební práce zahrnovaly výměnu asfaltového povrchu, opravu poškozených podkladních vrstev i úpravy odvodnění. Součástí byla také oprava uličních vpustí a doplnění nových odvodňovacích žlabů. Výsledkem je komunikace s kvalitnějším povrchem, lepším odvodněním a delší životností.


Opravená komunikace v areálu vozovny.

Přestože se 253 metrů nového asfaltu nemusí na první pohled zdát jako velká investice, právě podobné opravy jsou pro každodenní fungování našich areálů důležité. I v tomto případě platí, že nejlepší pochvalou dobře odvedené práce je silnice, po které se dá projet, aniž by řidič narazil na výmol.

Loňské projekty pokračují

Jedním ze zmíněných projektů, který začal už loni a na který jsme letos navázali, je zásyp původních montážních kanálů mezi třináctou a osmnáctou kolejí včetně modernizace betonové podlahy pod pracovní lávkou mezi dvanáctou a třináctou kolejí.

V letošní etapě byly odstraněny původní ocelové konstrukce kanálů a dřevěné podlahy. Kanály následně vyplnil štěrkový zásyp, na kterém byly položeny koleje na betonových pražcích a vybudována nová betonová podlaha. U podlahy pod pracovní lávkou byla odstraněna původní podlaha, přeloženy inženýrské sítě vedené kanálem a následně prostor zasypán a vybetonován.

Petr Holuša

Nové zázemí pro řidiče na Dubině

Po několika letech příprav začne v listopadu výstavba nového sociálního zázemí pro řidiče tramvají na smyčce Dubina. Projekt, jehož příprava odstartovala už v roce 2020, musel překonat řadu technických i administrativních překážek. Nové moderní zázemí by mělo být dokončeno v srpnu 2027 a řidičům, kterým bych rád poděkoval za trpělivost, nabídne odpovídající podmínky pro odpočinek a hygienu během směn.

Petr Holuša

Sázíme na moderní technologie

Na Hranečníku jsme úspěšně dokončili výstavbu nové svařovny, která posouvá technické zázemí naší údržby autobusů zase o krok dopředu. Moderní, a především bezpečné pracoviště vzniklo v prostorách stávající haly karosárny.



Pohled na pracoviště nové svařovny.

Tradiční metody nahradil laser

Svařovna je vybavena technologiemi, které patří mezi nejmodernější na trhu. Přinášejí vysokou přesnost, zvyšují efektivitu práce, minimalizují tepelné deformace materiálů, a především zajišťují vysokou úroveň bezpečnosti zaměstnanců.

Tradiční metody svařování ustupují do pozadí. Nová svařovna využívá vysoce koncentrovaný světelný paprsek, který dokáže spojit ocel, hliník i nerez s dokonalou čistotou a pevností. Hlavní inovací je pořízení laserové svářečky. Její technologie umožňuje extrémně rychlé, pevné a vizuálně čisté spojování materiálů s minimálním tepelným ovlivněním místa svaru. Před samotným svařováním je však klíčová důkladná příprava materiálu. K tomuto účelu slouží nový laserový čistič povrchu.

Bezpečnost na prvním místě

Provoz výkonných laserů vyžaduje přísná bezpečnostní opatření. Celé pracoviště je proto vybaveno důmyslným systémem zabezpečení vstupních dveří. Pokud by kdokoli během provozu dveře do svařovny otevřel, bezpečnostní systém okamžitě a automaticky vypne laserová zařízení. Tím se předchází riziku zasažení očí nebo pokožky laserovým paprskem.

Zároveň jsme do svařovny instalovali nové profesionální odsávání, které zajišťuje okamžitý odtah všech zplodin a mikročástic vznikajících při svařování a čištění. Přispívá k čistšímu a zdravotně nezávadnému pracovnímu prostředí pro obsluhu.

Profesionální zázemí pro maximální přesnost

Základem každé kvalitní strojírenské práce je stabilní pracovní plocha. Svařovna proto disponuje profesionálním svařovacím stolem, který doplňuje sada speciálních přípravků a upínačů. Tento systém umožňuje přesně upevnit i tvarově složité díly karoserií, což minimalizuje odchylky a zaručuje zajistit maximální přesnost výsledných sestav.

Tomáš Benda

Přesně a bez chemie

Laserový pulzní čistič výrazně mění způsob čištění a přípravy kovových dílů, které jsou součástí oprav a renovací autobusů. Čistič Spyre Lite 1000 s maximálním výkonem laseru 1000 W je zařazený do laserové třídy IV. Zařízení využívá neviditelný, přesně řízený laserový paprsek, který dokáže odstranit rez, staré nátěry, oxidaci i další nečistoty – a to bez použití chemie nebo mechanického čištění, například broušení či pískování. Povrch materiálu přitom zůstává nepoškozený a připravený pro další technologické operace, např. svařování nebo lakování.

Jiří Osmančík

Školní rok začal i na pracovištích DPO

Budoucím středoškolákům pomáháme s výběrem povolání, talentované studenty, kteří u nás na praxi získávají první profesní zkušenosti, podporujeme stipendiem.



Za budoucími středoškoláky jsme se vydali trolejbusem.



V Živé knihovně povolání

Pomoci žákům osmých a devátých tříd ZŠ s výběrem střední školy a představit některá povolání „naživo“ prostřednictvím lidí, kteří v daných oborech pracují – to byl cíl interaktivního veletrhu Živá knihovna povolání 21. září v DOV.

Na veletrhu jsme se prezentovali s naším tyrkysovým parciálním trolejbusem. Žáci i jejich rodiče si mohli popovídat s našimi kolegy ze střediska údržba trolejbusy a dozvědět se, co obnáší například pozice elektromechanika v DPO. Ale třeba se i posadit do kabiny řidiče. Budoucím středoškolákům se věnovali elektromechanici Jiří Plachký a Jan Kubeczka.



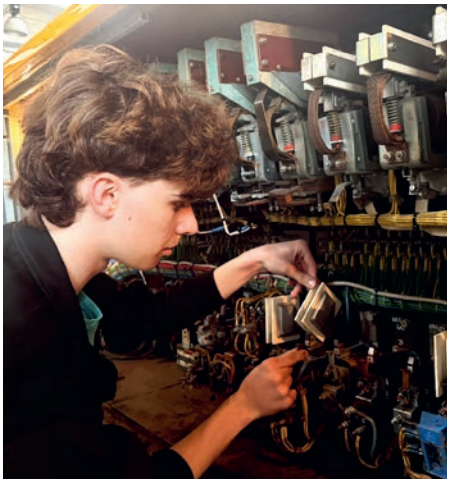
Na exkurzi v měnírně na Kolejní ulici.

Škola učí, praxe prověřuje

Během školního roku 2026/2027 se na střediscích údržby tramvají, autobusů a trolejbusů i na středisku vrchní vedení vystřídá více než stovka studentů naší partnerské Střední školy technické a dopravní v Ostravě-Vítkovicích. Žáci učebních i maturitních oborů si během odborného výcviku vyzkoušejí, jak své teoretické znalosti uplatnit v praxi, a získají cenné zkušenosti pro své budoucí povolání. „Mladou krev“ z Hotelové školy Ostrava můžeme potkat v našem středisku stravování, další studenti středních či vysokých škol během roku absolvují krátkodobé praxe v administrativě.

Už druhým rokem navíc podporujeme formou stipendia vybrané studenty technických oborů, kteří by po ukončení školy rádi nastoupili do DPO a kteří obdrží doporučení jak od školy, tak od našich mistrů. V letošním školním roce stipendium zatím získali dva studenti – Jakub Vrága, budoucí automechanik, se na své povolání připravuje ve středisku údržba autobusů Poruba a Erik Hradil, budoucí mechanik elektrotechnik, absolvuje praxi ve středisku údržby tramvají Moravská Ostrava.

Ludmila Kadrnková



Více peněz na benefity pro všechny

Zaměstnanci DPO letos získali mimořádný příspěvek do benefitního systému. Jeho poskytnutí bylo navázáno na podpis dodatku ke smlouvě o MHD, který 23. září odsouhlasilo Zastupitelstvo města Ostravy. Od příštího roku se zároveň mění podmínky pro poskytování benefitního příspěvku.

Jak to fungovalo letos?

V roce 2026 si mohli zaměstnanci zvolit jednu ze dvou variant čerpání mimořádného příspěvku. Tou první bylo zaslání dvanácti tisíc korun na doplňkové penzijní spoření, penzijní připojištění nebo dlouhodobý investiční produkt (DIP), za podmínky, že zaměstnanec udělil svůj souhlas. Možnost zaslání příspěvku na penzijní produkty využilo 448 osob.

Druhou variantou bylo připsání deseti tisíc korun/bodů na účet Pluxee, odkud lze body využít například na sport, kulturu, zdraví, relaxaci nebo další volnočasové aktivity (datum exspirace mimořádného příspěvku je k 31. 12. 2028).

Rozdíl obou částek vyplývá z daňového režimu. Příspěvek na spoření na stáří je pro zaměstnavatele daňově uznatelný, zatímco volnočasové benefity nikoliv. U nich proto musíme zohlednit dopad daně z příjmů.

Co se mění od roku 2027?

Vyšší příspěvek dostanou zaměstnanci i příští rok. Systém bude fungovat na stejném principu. Každý si opět bude moci vybrat mezi vyšším příspěvkem směřujícím na penzijní produkty nebo DIP a variantou benefitů poskytovaných prostřednictvím účtu Pluxee. Rozhodnutí se týká celého poskytnutého příspěvku, nelze jej rozdělit ve smyslu „část na penzijko - část na Pluxee“.

Také tentokrát bude nutné, aby zaměstnanci, kteří budou chtít využít zvýhodněnou variantu pro penzijní spoření nebo DIP, udělili svůj souhlas. Pouze na jeho základě bude možné příspěvek zaslat vybranému poskytovateli. Informaci spolu s formulářem k udělení souhlasu zveřejníme na všech firemních informačních kanálech.

Mění se nárok zaměstnance na navýšenou částku. Zatímco dosud měl zaměstnanec nárok na vyšší příspěvek po deseti letech nepřetržitého pracovního poměru, od roku 2027 se toto období zkracuje na pět let.

Když chci MultiSportku

Benefity na účtu Pluxee lze využít také na plnou úhradu ceny karty MultiSport.

Zaměstnanci pracující v DPO méně než pět let, kteří zvolí variantu s příspěvkem 11 tisíc korun na účet Pluxee, si mohou z této částky uhradit téměř celý roční poplatek za kartu MultiSport. Její roční cena činí 11 760 Kč, přičemž rozdíl ve výši 760 Kč bude po skončení období jednorázově stržen ze mzdy.

Ti, kteří v DPO pracují déle než pět let a vyberou si variantu s příspěvkem 15 tisíc korun, pokryjí cenu karty MultiSport v plné výši a zbývající prostředky jim zůstanou na účtu Pluxee pro další využití.

Nastavení zvolené varianty musí každý zaměstnanec provést ve svém účtu Pluxee. V roce 2027 se tato změna bude týkat také zaměstnanců, kteří kartu MultiSport využívají již nyní.

Samozřejmě je možné si cenu karty MultiSport nechat standardně strhávat ze mzdy a prostředky na účtu Pluxee pak využít na sportovní, kulturní, relaxační nebo zdravotní aktivity podle vlastního výběru. Stejným způsobem mohou kartu MultiSport hradit ti, kteří svůj příspěvek převedli do penzijního připojištění, a prostředky na účtu Pluxee nemají, popř. je nemají v dostatečné výši.

Výběr je na vás

Ať už se rozhodnete pro kteroukoli variantu, cílem je nabídnout vám dostatek flexibility, abyste mohli zaměstnanecké benefity využít způsobem, který nejlépe odpovídá vašim potřebám a plánům do budoucna.

Dotazy k benefitnímu systému nebo kartě MultiSport vám rádi zodpovíme na oddělení péče o zaměstnance a vztahy - na e-mailové adrese benefity@dpo.cz nebo na telefonních klapkách 1561 a 1563.

Leona Starostková

2027: PENZIJNÍ PRODUKTY, NEBO PLUXEE?

Zaměstnanci si mohou zvolit, kam bude jejich příspěvek směřovat. Jeho výše se odvíjí od délky nepřetržitého pracovního poměru v DPO. Podmínkou pro poskytnutí příspěvku je uplynutí zkušební doby.

Pracovní poměr	→ do 5 let	→ 5 let a více
Penzijní produkty	13 000 korun	17 000 korun
Pluxee	11 000 korun	15 000 korun

Penzijní produkty / DIP: penzijní připojištění, doplňkové penzijní spoření nebo dlouhodobý investiční produkt.

Odstartoval rok změn pro stovku statečných

Sto zaměstnanců DPO se začátkem září vydalo na roční cestu ke své lepší zdravotní kondici. Pod dohledem odborníků projdou programem, jehož výsledky pomohou nasměrovat podporu zdraví v celé firmě.

Zájem předčil očekávání

O zařazení do projektu Sto statečných byl mezi zaměstnanci DPO opravdu velký zájem, kterého si velmi vážíme. Počet 262 přihlášených výrazně převýšil kapacitu projektu, do kterého jsme museli zařadit pouze sto účastníků. Bylo proto nutné provést výběr podle předem nastavených pravidel tak, aby vznikla skupina, se kterou bude možné po celý rok smysluplně pracovat a následně odborně vyhodnotit výsledky.

Kdo vybíral statečné?

Výběr účastníků neprobíhal v DPO. Přihlášky byly anonymizovány a účastníky následně vybíral odborný tým Lékařské fakulty Ostravské univerzity. Jeho členové tedy při rozhodování neznali jména konkrétních zaměstnanců ani jejich pracoviště. Cílem nebylo vybrat „nejlepší“ zaměstnance, ale vytvořit co nejvyváženější skupinu, aby bylo možné průběh a výsledky



projektu co nejlépe vyhodnotit. Polovinu účastníků proto tvoří ženy a polovinu muži. Stejně tak je skupina rozdělena na polovinu mezi pravidelně cvičící zaměstnance a zaměstnance, kteří pravidelně necvičí. Do projektu mohli být zařazeni pouze zaměstnanci v pracovním poměru na dobu neurčitou, kteří nejsou ve zkušební době. Velmi důležitou roli zároveň hrála motivace ke změně, protože právě ochota na sobě v průběhu celého roku pracovat je pro smysl projektu zásadní.

Neúčast neznamená neúspěch

Chápeme, že pro někoho může být zklamáním, že se do projektu nedostal, zatímco jeho kolega ano. Rád bych proto zdůraznil, že „nevybrání“ v žádném případě neznamená, že si účast někdo zaslouží méně, že je méně důležitý nebo že byla jeho motivace automaticky vyhodnocena jako nedostatečná. Výběr vznikal vždy kombinací více podmínek zároveň. I velmi motivovaný zaměstnanec tak nemusel být nakonec mezi „statečné“ zařazen, pokud byla v dané chvíli naplněna některá z obou skupin.

Projekt je jen začátek

Samotný počet přihlášených je pro nás velmi pozitivním signálem. Pokud se projekt osvědčí, chceme získané zkušenosti využít také při přípravě dalších aktivit tak, aby se podpora zdraví mohla v budoucnu dostat k co nejširšímu počtu zaměstnanců.

Jan Bílý

Hledáme cesty, jak skloubit práci s péčí o blízké

DPO se společně s dalšími významnými zaměstnavateli zapojil do odborné platformy Ministerstva práce a sociálních věcí (MPSV). která se zaměřuje na podporu lidí pečujících vedle zaměstnání o své blízké. Jde o téma, které se dotýká velké části společnosti - během posledních pěti let mělo zkušenost s péčí o blízkého přibližně čtyřicet procent dospělé populace ČR.

Jedním z výstupů je připravovaná metodická příručka pro zaměstnance i zaměstnavatele, na jejíž tvorbě DPO spolupracuje s dalšími sedmi zaměstnavateli ze soukromého i veřejného sektoru. Příručka nabídne praktická doporučení, jak vytvářet pracovní prostředí vstřícné k pečujícím zaměstnancům, věnovat pozornost jejich duševnímu zdraví nebo předcházet odchodům zkušených pracovníků.

„Díky účasti v platformě máme možnost být přímo u diskuse o tom, jak mohou zaměstnavatelé prakticky reagovat na situace, kdy jejich zaměstnanci musí skloubit práci s dlouhodobou péčí o rodiče, partnera nebo jiného blízkého člověka. Současně můžeme do debaty přinášet pohled velkého zaměstnavatele s reálným provozem, kde nelze všechna řešení jednoduše přenést z kancelářského prostředí,“ vysvětluje personální ředitel Jan Bílý, který DPO na jednáních této platformy zastupuje. *„Pro DPO je to příležitost získávat zkušenosti a podněty z jiných organizací a následně posoudit, které z nich dávají smysl i v našich podmínkách,“* dodává Jan Bílý.

DPO v Expertní radě

Personální ředitel DPO Jan Bílý přijal pozvání k účasti v prestižní Expertní radě Svazu personalistů České republiky. Rada propojuje HR lídry firem z různých odvětví, jako jsou DHL Express ČR, LEGO Group ČR, SAP, Seznam.cz nebo HOPI Holding, s cílem věnovat se klíčovým tématům trhu práce a přispívat k odborné debatě o budoucnosti zaměstnávání. *„Účast v Expertní radě vnímám především jako další možnost, jak dostat zkušenosti DPO za hranice našeho podniku a současně získávat inspiraci z jiných sektorů, porovnávat přístupy a hledat řešení využitelná i pro naše zaměstnance,“* říká Jan Bílý.

Ludmila Kadrnková



Přiveď posilu

PARŤÁKA DO TÝMU A 40 000 KČ K TOMU

Detaily zjistíš u své specialistky personální péče.

dpo.cz/prace

Pochvaly a poděkování

Doprava autobusy Hranečník

- Matěj Bujnoch, řidič: za snahu eliminovat zpoždění během odpolední špičky a současně bezpečnou jízdu.
- Eva Janáková, řidička: za dodržování přepravních podmínek, zejména stanoveného počtu přepravovaných kočárků ve voze, a pečlivou kontrolu jízdních dokladů.
- Dominik Říman, řidič: za ochotnou a pohotovou pomoc cestujícím, které ve voze ohrožoval sršeň.
- Oldřich Kajfoš, řidič: za nalezení ztracených klíčů.

Doprava autobusy Poruba

- Radim Adámek, řidič: za výborně zvládnutou techniku jízdy.
- Michal Bednařík, řidič: za pomoc s nákupem jízdenek a navigaci trasy.
- Jindřich Sárközi, řidič: za klidné a profesionální vystupování vůči cestujícím.
- Miroslav Burek ml., řidič: za perfektní přistavení vozu k nástupní hraně zastávky a vytvoření podmínek pro bezproblémový a bezpečný nástup a výstup cestujícího na vozíku.
- Lucie Granitzová, řidička: za pohotový a lidský přístup. I když musela zastavit mimo běžné podmínky provozu, umožnila cestujícímu, aby poskytl první pomoc osobě ležící na chodníku.
- Tomáš Hasalík, řidič: za vykázání třech podnapilých osob z vozu.
- Ondřej Opler, řidič: za plynulou a bezpečnou jízdu a důsledný přístup, když trval na nasazení náhubku u velkého psa.

Doprava trolejbusy

- Tomáš Zakopčan, řidič: za vyloučení cestujícího, který porušoval přepravní podmínky, z vozu.
- Roman Matoulek, řidič: za vrácení ztraceného batohu.
- Jana Ševčíková, řidička: za profesionální styl jízdy.
- Vladimír Jokl, řidič: za ochotu a vstřícnost – cestujícímu na zastávku přinesl zapomenutou berli.

Doprava tramvaje Poruba

- Jana Zavadilová, řidička: za vyloučení cestujícího, který porušoval přepravní podmínky, z vozu.
- Renáta Adamowiczová, řidička, za poskytnutí první pomoci při srážce osobního auta se sanitkou.
- Kamila Hlavatá, řidička: za zachování chladné hlavy a profesionální vystupování při slovním napadání ze strany cestujícího.
- Terezie Kokindová: řidička, za klidnou a bezpečnou jízdu.
- Marika Podešvová, řidička: za profesionální a reprezentativní vystupování, které přispívá k dobrému jménu společnosti.
- Patryk Wicher, řidič: za pohotový přístup na zastávce Hulvácká, kdy cestujícím zabránil vystoupit do jízdní dráhy a důrazným upozorněním odvrátil hrozící střet s projíždějícím autem.

LASKAVOST NEZNÁ ZAVÍRACÍ DOBU

Dobrý den, ráda bych touto cestou vyjádřila velkou pochvalu a poděkování paním / slečnám na Vaší pobočce Dopravního podniku na ulici Poděbradova. Dnes jsem zákaznické centrum navštívila jen krátce před koncem otevírací doby s dotazem ohledně svých měsíčníků a možných slev. Přestože už bylo těsně před zavíračkou, setkala jsem se s neuvěřitelně milým, ochotným a profesionálním přístupem. Jedna z pracovnic mi nejen skvěle poradila, ale dokonce mi pomohla kupóny rovnou aktivovat tak, že mám kompletně vyřešené cestování na následující dva měsíce bez jakýchkoliv dalších starostí. Takto skvělý zákaznický servis a lidský přístup – zvláště v závěru směny – rozhodně není samozřejmostí. Ještě jednou moc děkuji a přeji Vám více takto skvělých zaměstnanců!

Pochvala patří Kateřině Strnadové a Gabriele Šrubařové z oddělení prodej a péče o zákazníky. Jméno cestující má DPO k dispozici.

Dépéočko uspělo ve Zlatém středníku

Náš firemní magazín Dépéočko získal krásné druhé místo v kategorii *Interní tištěný časopis a noviny* v prestižní soutěži komunikačních projektů a firemních médií Zlatý středník. Soutěž každoročně vyhlašuje Asociace strategické komunikace a vztahů s veřejností (ASCOPA). Do letošního ročníku bylo přihlášeno celkem 650 projektů z České republiky a ze Slovenska v 30 kategoriích, které hodnotilo 18 porotních týmů z řad odborníků z oblasti public relations, marketingu, strategické komunikace a médií.



Redakční rada (zleva): Miroslav Albrecht, Svatava Hueberová, Ludmila Kadrnková (šéfredaktorka), Tereza Šnoblová a Petr Tomala.



Nakupujte

na coool.cz

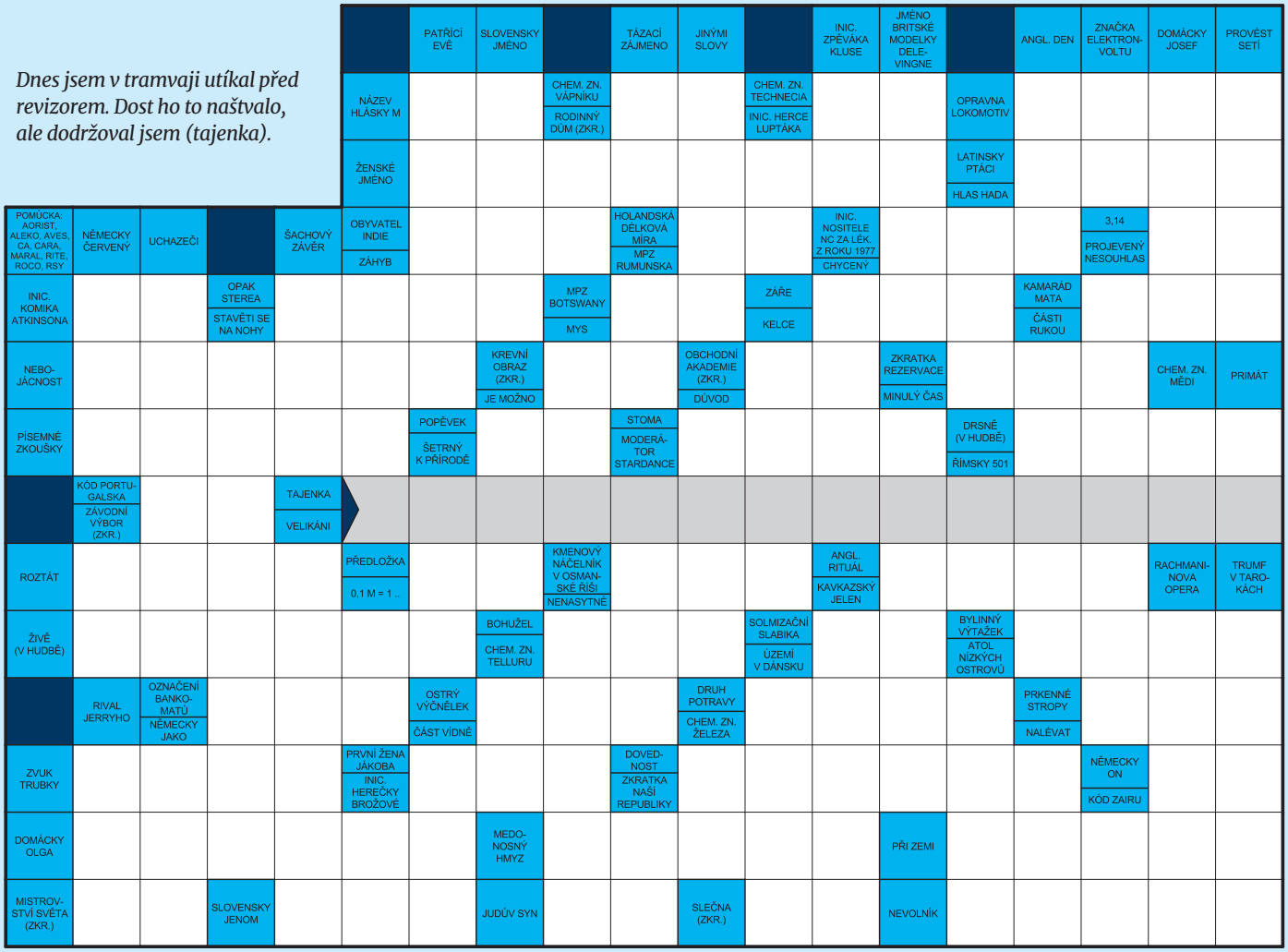
219 Kč

VÝKRES ŠKODA 39T

Technický výkres škodovky na tričku v dámské i pánské variantě. Stoprocentní bavlna s průkrčníkem se zpevňující ramenní páskou.

coool.cz

Dnes jsem v tramvaji utíkal před revizorem. Dost ho to naštvalo, ale dodržoval jsem (tajenka).



JUBILEA

Jméno a příjmení	výročí	datum výročí	útvar
Lenka Čadová	25	09.09.2026	DTP
Eva Lepšová	25	30.09.2026	DAH
Kamil Vaněk	25	31.10.2026	DAH
Vladimír Jokl	30	09.09.2026	DTR
Alena Pochylá	30	09.09.2026	DTP
Radek Staniura	30	09.09.2026	DTP
Kamil Šindler	30	09.09.2026	DAP
Anton Škereň	30	09.09.2026	DDD
Pavla Tomančoková	30	30.09.2026	PST
Radim Šindel	30	09.10.2026	TZL
Daniel Vilčinský	30	09.10.2026	TUC

K ZAMYŠLENÍ



DOPRAVNÍ PODNIK OSTRAVA

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

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

Redakční rada: Ludmila Kadrnková – šéfredaktor, Miroslav Albrecht, Aleš Hladký, Svatava Hueberová, Lukáš Meczner, Tereza Šnoblová, Petr Tomala

Fotografie: Jiří Boháček, Aleš Burakowski, Filip Fojtík, Svatava Hueberová, Tomáš Matzner, Bára Procingerová, Dalibor Škuta, Dva Mluvčí s.r.o.

Magazín Dopravního podniku Ostrava
Dépéočko