

Ing. Martin Dvořák
generální ředitel
Dopravní podnik hl.m. Prahy a.s.
Sokolovská 217/42
19023 Praha 9

V Praze dne 2.4..2010

Vážený pane generální řediteli,

obracím se na Vás na základě otevřeného dopisu odborovým organizacím od Primátora hl.m. Prahy MUDr. P. Béma, který zároveň zaslal dopis členům představenstva, členům dozorčí rady a i Vám ohledně problematiky plnění „Stanovisek k požadavkům Stávkového výboru odborů DP“. V tomto dopise žádá všechny o podrobné informace a stanoviska k bodům, které uvedly odborové organizace ve svém dopise. Mám ale dojem, že jako člen představenstva má mít dostatečné informace ohledně dané problematiky a jde v daném případě jen o odkladný manévr, ale podle primátora jste kompetentní osobou v dané věci Vy osobně.

Již na jednání u primátora z důvodu hrozící stávky ohledně benefitů, jsem apeloval na něho i na Vás, aby byly pozastaveny všechny navrhované procesy outsourcingů v DP do doby voleb, které mají proběhnout v tomto roce tak, aby nebyly ve spěchu provedeny nevratné kroky bez racionálního přístupu, které v budoucnu mohou značně prodražit městskou dopravu. Následně jste se v dopise adresovaném na odborové organizace podívoval, že odborová strana nechce nominovat své zástupce do jednotlivých pracovních skupin outsourcingových projektů. Musím Vás vyvést z jednoho omylu, protože již před koncem loňského roku jsme požadovali zastoupení v pracovní skupině pro outsourcing části jednotky Správy vozidel Tramvaje (provozovna Opravná tramvají – OZT, vozovny a část oddělení Technická kontrola). Na společném jednání jsem byl schválen jako člen této pracovní skupiny za odborovou stranu.

Dne 5. února t.r. jsem se poprvé zúčastnil jednání této pracovní skupiny. Musím Vás upozornit, že mne za prvé překvapilo, jestli takový počet přítomných je schopno vůbec danou problematiku společně komunikovat, a za druhé vystupování p. Hrubého za Škodu Transportation. To vypadalo, že je všechno v jejich režii. Rovněž mne překvapil návrh na projednání tohoto outsourcingu počátkem června t.r. s odborovými organizacemi s tím, že termín realizace projektu má být počátkem července 2010. Přitom z jednání vyplynulo, že i když probíhá připomínkování Rámcové smlouvy, tak se posouvají termíny ohledně ekonomického modelu (podle mých informací se jedná o čtyřtýdenní posun). Problém je kolem licence k provozování drážní dopravy. ŠT upozornila, že nebude mít tuto licenci, a tak II. fáze projektu tj. SVT na vozovnách tramvají, kde je tato licence potřebná, se bude, podle ŠT, realizovat do tří let. Přičemž je podivné, že vedoucí zaměstnanci do značné míry dezinformují zaměstnance, kterých se má dotýkat 2. fáze outsourcing vozoven v jednotce Správa vozidel Tramvaje. V Zadávacích podmínkách byla tato licence jako nutný předpoklad pro stanovenou činnost v rámci uvedeného outsourcingu. Je otázkou, zda nedošlo ze strany ŠT k porušení těchto podmínek. Podkladové materiály nemáme v takovém rozsahu, abychom se mohli správně zorientovat v dané problematice. Členové dozorčí rady společnosti jsou na tom možná o něco lépe (a dva z nich jsou za odborové organizace). Musím Vás upozornit, že plno vedoucích zaměstnanců, kteří se přikláněli k možnosti uvedeného outsourcingu, tak nyní mají silné pochybnosti o vhodnosti tohoto návrhu! Má to být realizováno za každou cenu (pamatuji Váš názor při jednom jednání, že budete dělat všechno pro to, aby ŠT OZT převzala, takže jí budete i prosit!)?

Píšete ve shora uvedeném dopise rovněž o informování odborových organizací o posuzování již stávajících outsourcingů odborníky z Fakulty dopravní ČVUT a to projektů FullService vozů metra M1 a 81-71M. Musím Vás upozornit, že i v tomto materiálu jsou některé věci v rámci uvedených outsourcingů určitým způsobem zpochybňovány. U vašich slov o úspěšném outsourcingu u údržby vozů metra, konkrétně Full Service Sekretariát ZV – tel. 2961 / 22307,
adresa webových stránek: [http:// www.zoos-dped.cz](http://www.zoos-dped.cz)

Siemens, postrádám skutečnou úsporu za rok 2009 který, podle nám předané zprávy odborného posouzení z Fakulty dopravní ČVUT, je u tohoto servisu předpokládané snížení nákladů 337 mil. Kč za celé posuzované období 2009 až 2019 (tj. cca za rok 2009 ve výši 30 mil. Kč). Přitom ve zprávě o hospodaření DP za rok 2009 v oblasti oprav a údržby vozů metra je meziroční nákladový nárůst o 221,52 %! A to probíhal na metru tříletý zkušební systém na vozy M1 metra. Vzněl jsem, při společném jednání, dotaz k tomuto na nového finančního ředitele Ing. Horáka, jak je to možné. Zatím nemám relevantní odpověď. Domnívám se, že u tramvají půjde o velký rozdíl v této oblasti. Proto očekáváme posouzení outsourcingu části jednotky Správy vozidel Tramvaje odborníky z Fakulty dopravní ČVUT.

Už na počátku Vašeho nástupu k DP, před třemi roky, jsem se Vás optal, zda jste přišel abyste provedl špinavou práci a nebo dovedl podnik na úroveň firmy nového tisíciletí. Odpověděl jste, že oboje. To druhé jste prováděl za pomoci specialistů v rámci externích a konzultačních firem. Ovšem i zde jste narazil v rámci optimalizace procesů a nákladů na fakt, že efekt uspořené finanční prostředku je vzdálený (ušetří se stovka milionů a je potřeba více než mld.). Nebo-li, čím více ušetříte, tím méně DP obdrží na dotacích, o čemž jste se přesvědčil sám při jednáních na magistrátu. Zároveň jsem Vás upozornil, že DP není firma Odkolek, ale dopravní firma se všemi náležitostmi. Problém vidím i v tom, že základní zadání outsourcingu se od doby skončení působení firmy BNV Consulting nezměnilo a stále pokračuje ve stejném tempu. Podle stanoviska BNV Consulting jejich zástupci pouze navrhovali, doporučovali a radili, přičemž podle nich je rozhodnutí a zodpovědnost v dané věci na managementu společnosti!

Následně jste přistoupil na špinavou práci (jinak to nelze v daných souvislostech nazvat) a nařídil jste propouštění 500 zaměstnanců. Přitom jste v nedávné době před těmito zaměstnanci tvrdil, že již se nebude ve větším měřítku propouštět, půjde jen o drobné úpravy v jednotkách či desítkách zaměstnanců. Jaké je překvapení, když nakonec budou následovat další. Kladu si otázku, kde je hranice únosnosti daných kroků pro zaměstnance a následně pro podnik. Neříkejte, že do komunálních voleb!

Zároveň jste hovořil o tom, že nebudou žádné další rekonstrukce tramvají v OZT, a že je naplněn stav nových tramvajových vozů 14T a budou přicházet další nové tramvajové vozy 15T (pozn. - za jeden vůz 15T se může rekonstruovat pět tramvají). V současnosti to musí být přehodnoceno, včetně propočtu LCC (Life Cycle Costs) u nových tramvajových vozů! Na to jsem Vás již důrazně upozorňoval. Při rozhodnutí o nové sérii dopravních prostředků musí při zadání technicko provozních parametrů být splněna vazba na náklady spojené se zprovozněním série. V dalším musí být tramvajová dopravní cesta tj. kolejový svršek dán do takového stavu, aby nedocházelo ke zbytečnému poškození a zvýšenému opotřebování nových tramvajových vozů. Což, jak je všeobecně známo, není a jejich stav je podfinancován. Další Váš názor byl, že smlouvy jsou nevypověditelné a že takový počet tramvají není potřeba (ani nebude kam je zaparkovat). Kdo podepsal tyto smlouvy? Pokud je mi známo, tak vždy generální ředitel a radní pro dopravu p. R.Šteiner. Takže co myslíte? Kde je chyba?

Na závěr opětovně zdůrazňuji, aby na základě uvedených skutečností, byly pozastaveny všechny navrhované procesy outsourcingu v DP do doby komunálních voleb v letošním roce.

S pozdravem

Krištof Veselka
předseda ZO OS DP-ED

Co: Primátor hl.m.Prahy MUDr. P.Bém
Ing. D.Vodrážka, předseda představenstva spol.
Mgr. R.Blažek ,předseda dozorčí rady spol.
JUDr. P.Hulinský Ph.D, předseda fin. výboru zastupitelstva
Prof.Ing. V.Skurovec,CSc.