

Bod č. 1

Dotazy, připomínky a podněty členů zastupitelstva města na oprávněné zástupce právnických osob založených nebo zřízených městem a oprávněné zástupce právnických osob s majoritním podílem města

J. Babka řekl, že je nyní zmaten ze včerejší porady předsedů politických klubů, kde se dohodli, že na úvod tohoto bodu vystoupí ředitel Dopravního podniku Ostrava, ve vztahu k těm informacím, které obdrželi všichni zastupitelé prostřednictvím, ať už emailu nebo svých schránek, tzn. přepisy z časopisu Dopravák, které se dotýkají jednak již dávno uskutečněného převodu Ekovy Electric na firmu Škoda Plzeň, a zároveň ale i na některé operace a některé zakázky, které se v současné době mezi touto firmou a dopravním podnikem děly. Je toho názoru, že pokud to takhle zařídili, aby byl o tom pan ředitel informován, tak je ta správná chvíle, aby vystoupil.

J. Babka řekl, že to uzavírá tak, že vedení podniku dostalo úkolem zpracovat stanovisko k těm třem článkům, které byly zveřejněny a že tedy toto stanovisko bude i pro potřeby zastupitelů města. Dodal, že kdyby tam bylo samozřejmě nějaké obchodní tajemství, tak nikoliv, ale v těch základních odpovědích, aby nemuseli přepočítávat, zda tam byla jedna plošina pro invalidy nebo čtyři. Sdělil, že věří, že s těmito argumenty se vyrovná, ale mělo by to samozřejmě zajímat celé zastupitelstvo, a to zejména ty kolegy, kteří hlasovali pro převod Ekovy Electric tehdy na nového vlastníka. Nakonec řekl, že pokud by tomu tak bylo, tak by tuto záležitost považoval ze své strany za uzavřenou.

Niesnerová Renata

Od: Starečková Jana <Jana.Stareckova@dpo.cz>
Odesláno: čtvrtek 12. září 2024 12:36
Komu: Niesnerová Renata; 'martin.fojtik@ostava.cz'
Předmět: odpověď na dotaz JUDr. Babky
Přílohy: MMO_CSD_2.pdf

Vážená paní Niesnerová,

v příloze zasílám odpověď na dotaz JUDr. Babky, vznesený na jednání ZM dne 26.6.2024.

S pozdravem

Jana Starečková
vedoucí oddělení sekretariátní služby



Dopravní podnik Ostrava a.s.

Poděbradova 494/2 | 702 00 Ostrava-Moravská Ostrava

Tel: 597401033 | Mob: 604 772 067 | E-mail: jana.stareckova@dpo.cz | www.dpo.cz

Potřebujete opravdu tento e-mail tisknout? Myslete na životní prostředí.



Odesílatel této e-mailové zprávy prohlašuje, že její obsah má pouze informativní charakter a není myšlen jako závazný návrh smlouvy či podání nabídky k uzavření jakékoliv smlouvy s jejím adresátem či jinou osobou. Poptává-li odesílatel této e-mailové zprávy po adresátovi nějaké plnění, jedná se pouze o nezávaznou poptávku a toto jednání nelze považovat za příslib uzavření smlouvy, neuvěde-li odesílatel výslovně jinak. Pokud není v textu této e-mailové zprávy výslovně uvedeno jinak, není tato zpráva ani akceptací nabídky na uzavření smlouvy a z obsahu této zprávy nevznikají Dopravnímu podniku Ostrava a.s. jakékoliv závazky a povinnosti.

Analýza k mediálnímu výstupům ve věci vývoje údržby tramvají DPO (2019-2024)

Autor kritických vyjádření (zveřejněných v sérii článků na webu cs-doprava.cz, dále jen CSD) poukazuje na náklady za údržbu tramvají v období od 2019 až do konce února 2024. Porovnává smlouvu na údržbu a opravu v období 2019-2021 a smlouvu na údržbu a opravu v období 2022-2024, a to včetně grafického znázornění pro jednotlivé typy tramvají v jednotlivých obdobích. Dále se vyjadřuje k cenám za jednotlivé prohlídky a mimořádné opravy v subjektivních souvislostech, u kterých nebere v potaz skutečné aspekty, zejména vliv stáří vozu na jednotlivé prohlídky, objektivní odůvodnění výše ceny za vybrané náhradní díly, nebo možné administrativní nepřesnosti, ze kterých jsou pak činěny radikální závěry. Uvádí do souvislosti pouze jím vybrané údaje, a vyvozuje z toho závěry, které jsou mylné, což vede k mystifikaci nezasvěcených osob.

Veškeré související podklady, přílohy a další materiály jsou k dispozici u technického ředitele DPO. Pro zastupitele, kteří projeví zájem, je připravena podrobná prezentace celé problematiky v rozsahu cca 2 hod.

Téma	Konkrétní kritické vyjádření CSD	Vyjádření DPO	Poznámky
Celkové náklady na údržbu tramvají DPO ve Škoda Ekova	Nárůst středních prohlídek o 102,8 % a velkých prohlídek o 51,34 % v období 2022 – 2024.	Nawýšení údržbařských prací středních a velkých oprav podle nové smlouvy o 39,6 % a u mimořádných oprav o 56,2 %. Autor článku paušalizuje průměrnou cenu prohlídky bez ohledu na to, jaký podíl na výši ceny má valorizace ceny ze smlouvy a aktuálně realizované portfolio vozů, které se liší cenově dle typu, stáří a opotřebování vozu. Cena za prohlídky (stření a velké) se podle „nové“ smlouvy se zvýšila o 39,48 %. zvýšení ceny je způsobeno jednak inflací 10,7 % a dále důsledky ekonomické krize, tedy zvyšováním cen vstupních materiálů, potažmo náhradních dílů, zvyšováním cen přepravních společností, zvyšováním provozních nákladů (elektrické energie, plynů a vodného, atd.), zvyšováním	Článek srovnává údržbu tramvají v období 2019 -2/2024. Porovnává smlouvu na období 2019-2021 a „novou“ smlouvu na období 2022-2024. 2019 – 2021: provedeno 159 stř. prohlídek (SP1, SP2, SP3, SP4) a 17 velkých prohlídek (VP). 2022 – 2023: provedeno 43 stř. prohlídek (SP1, SP2, SP3, SP4) a 18 velkých prohlídek (VP). Cena za prohlídky (stření a velké) podle nové smlouvy stoupla o 39,48 % (inlace, krize, ceny vstupů, dopravy, energií, mezd, ...)

		mzdových nákladů a dalších souvisejících činností (kalibrace, zkoušky atd.)	
Vario L FR.S střední prohlídky	V období 2022 až únor 2024 bylo provedeno již podle nové smlouvy 21 středních prohlídek a 15 velkých, žádná z nich za cenu uvedenou ve smlouvě. Za vícepráce fakturované dle požadavku DPO se cena navýšila u středních prohlídek o 29,2 % a u velkých o 9,3 %, více práce provedené Škodou Ekova ale vystřelily k průměrné hodnotě 126,7 % v případě středních a 78,9 % v případě velké prohlídky.	Základní ceny střední a velké prohlídky jsou fakturovány podle platné smlouvy (DOD20210142). Zde nedochází k navýšení, naopak může docházet ke snížení ceny za neprovedené operace, například neprovedené lakování z důvodu existujících reklamních polepů tramvaje. Ceny za mimořádné opravy jsou závislé na stáří vozu, tedy na ujetých kilometrech, u kterých se může cena lišit v závislosti na cenách náhradních dílů a opotřebení vozu.	Vario L FR.S - novější vozidla, která v roce 2019 měla druhou střední prohlídku při nájedzu cca 350 000 km. Nové vozy nemají ve sledovaném období tak rozdílné hodinové náklady na mimořádné opravy, u starších vozů se však cena může lišit diametrálně, podle rozsahu opravy.
Vario L FR.E střední prohlídky	Průměrná cena střední prohlídky tramvaji Vario LF za existence samostatné Ekovy činila 761 562 Kč, pro převzetí Škodou šlo průměrně o 1 598 539 Kč, což představuje nárůst o 110 %. V případě velkých prohlídek činila cena v období let 2019-2021 průměrně 2 636 764 Kč, nově za poslední dva roky vystoupala na 3 990 716 Kč, tedy nárůst o 51,34 %.	Základní cena středních a velkých prohlídek je stanovena smlouvou a je vyšší oproti minulé smlouvě o 39,6 %. U porovnávaných období je zcela pominut vliv stavu vozu, a tedy potřeba rozsahu mimořádné části opravy. U tramvají ve stáří 18 let a výše se projevuje zvyšování nákladů mimořádných oprav z důvodu vyššího opotřebení dílů, které jsou důležité pro bezpečný a spolehlivý provoz: opravy trakčních motorů, topení, plošin, podlah, karoserie, spráhel, převodovek, osvětlení atd.	Vario L FR.E - tramvaje jsou ve stáří cca 18 let Cena za prohlídky (střední a velké) podle nové smlouvy stoupá o 39,48 % (inflace, krize, ceny vstupů, dopravy, energií, mezd, ...) Př. u tramvaje ev. č. 1315 proběhla střední prohlídka SP2 za další čtyři roky provozu, s nájedzem 980 tis. km. U tramvaje tak vznikly mimořádné opravy za celkem 1 616 tis. Kč (z toho materiál 829 tis. Kč). Mimo jiné byla mimořádně provedena oprava trakčních motorů, oprava topení, oprava plošin pro invalidy, oprava karoserie vč. spárování a následného lepení, oprava spráhla, oprava převodovky, oprava vnějšího osvětlení.
KT8D5.RN1 střední prohlídky	... následně bylo do počátku roku 2024 realizováno 10 středních prohlídek. Průměrné navýšení u zbýlých devíti vozů činí až 133 %, kdy pouze 26 % připadá na vícepráce požadované ze strany DPO.	Cena střední prohlídky se v průběhu platnosti „nové“ smlouvy (DOD20210142) navýšuje pouze dodatkem ke smlouvě, jinak se ceny za prohlídky nenavýšují. Cena za mimořádné opravy je závislá na stáří vozu a na opotřebení náhradních dílů. Uvedené tramvaje se před výměnou za nové snažíme udržovat tak, aby byly způsobilé pro	Tramvaje typu KT8D5.RN1 jsou ve stáří až 37 let s najetím cca 1 700 000 km, tedy stroje u kterých se plánuje likvidace a výměna za nové. Např. u tramvaje ev. č. 1515 proběhla střední prohlídka SP3 za další tři roky provozu, s nájedzem 1 584 tis. km. U tramvaje vznikly mimořádné opravy v hodnotě 1 626 tis. Kč (z toho materiál 816 tis. Kč). Mimo jiné byla mimořádně provedena také oprava převodovek, trakčních motorů,

Registrační: Obchodní rejstřík Krajského soudu v Ostravě, sp. zn. B. 1104

T3 R.P. střední prohlídky	V éře okřídleného šípů vícepráce průměrně na 11 vozech stouply na 91,8 % smluvní ceny. Na uvedeném navýšení se z 63,7 % podílely vícepráce ze strany Škody Ekova a ze zbylých 28,1 % požadavky na úpravy ze strany DPO v době odeslání vozů do prohlídky.	Cena za provedení střední prohlídky je podle platné smlouvy (DOD20210142) a mimořádné opravy se odvíjejí od stáří vozů, tedy najetých kilometrů. Hodiny odpracované na tramvajích s obdobným nájezdem jsou obdobné, a je jedno v jakém roce proběhly dané opravy.	bezpečný a spolehlivý provoz. Na základě zkušeností a s potřebou efektivity byla procesně nastavena další střední prohlídka namísto velmi nákladné velké prohlídky.	spráhla, podlahy, točen, přístrojových skříní na střeše a další drobné opravy.
	Vyjiždění ke středním a velkým prohlídkám Nelze porovnávat průměrné hodnoty, ale skutečné hodnoty vzhledem ke stáří vozu, resp. ke skutečně najetým km. Ze skutečných hodnot je zřejmý shodný trend nárůstu hodin odpracovaných u mimořádných oprav na základě skutečně najetých kilometrů ve sledovaném období. Navýšení cen u mimořádných oprav bylo způsobeno zvýšenými náklady na díly, které se musely opravit, případně vyměnit z důvodů opotřebení. Nastavené procesy v údržbě a opravách (při dodržování povinností daných příslušnou legislativou) jednoznačně přinášejí souhrnnou nákladovou úsporu pro plánované prohlídky a související mimořádné opravy starších vozů. Vyšší náklady mimořádných oprav jsou převážně způsobené opotřebením některých důležitých dílů, dovršením životnosti některých dílů, cenou karosářských prací, které se objevují s počtem najetých km a vlivem stáří vozidel. Celkově jsou vynaložené výdaje DPO za opravy tramvají provedené společností Ekova Electric a následně Škoda Ekova dlouhodobě stabilní (pohybují se okolo 95 mil. Kč ročně).	Cena za provedení střední prohlídky je podle platné smlouvy (DOD20210142) a mimořádné opravy se odvíjejí od stáří vozů, tedy najetých kilometrů. Hodiny odpracované na tramvajích s obdobným nájezdem jsou obdobné, a je jedno v jakém roce proběhly dané opravy. Ceny za mimořádné opravy jsou vyšší, protože některé náhradní díly jsou u tohoto typu velmi opotřebované a ceny náhradních dílů se několikanásobně navýšily. Původní výrobce vozidla již zanikl a náhradní díly se kupují mimo sériovou výrobu, což je jedním z důvodů vyšších cen.		Tramvaje typu T3 R.P. jsou ve stáří cca 38 let s nájezdem cca 2 mil. km. Zde je plánováno, že dané vozy budou v provozu cca do stáří 40 let, tedy u některých vozů proběhne ještě jedna střední prohlídka.
Tramvaj KT8D5R.N1, č. 1507	U tramvaje typu KT8D5R.N1 č. 1507 byla vyfakturována vyšší částka, a to o polovinu vyšší než je cena střední prohlídky. Fakturovány byly na vůz samostatně i další práce, ať již provedené na základě nabídky Škody Ekova nebo na základě požadavku DPO. Uvedená smlouva nicméně odpovídá smluvní částce za provedené velké	Cena za provedení střední prohlídky byla fakturována podle „nové“ smlouvy (DOD20210142), a to v hodnotě 1 030 296 Kč, cena za mimořádné opravy byla 586 888 Kč. V roce 2023 vznikla potřeba další konkrétní opravy mimo střední prohlídku, a to mimořádné oprava kolejových brzd, opravy motoru, stykačů, podvozku	Autor v článku uvádí celkovou částku za střední prohlídku ve výši 2.120.556 Kč, která neodpovídá vydaným fakturám ani požadavkům pro údržbu a opravu v roce 2022, a myslí si, že by měla být o údržbě a opravě vozů.	

	prohlídky a autor uvádí, že jde o zjevnou chybu.	a dalších menších oprav. V období 2022 a 2023 byly celkové náklady na údržbu a opravy 2.218 tis. Kč. Výše vynaložených prostředků odpovídá rozsahu a potřebě provedených oprav.	
Označování sloupců v podkladových dokumentech	Z neanonymizovaného dokumentu vyplývá, kolikrát byl daný úkon na vozidle proveden, konkrétně se vjadřuje k demontáži a montáži sedadla řidiče, které jsou údajně naučtovány 2x, nicméně jde o jednošměrné tramvaje, které mají pouze jednu sedačku řidiče.	Zde vzniká velké nedorozumění. Dodavatel služeb nevystižně uvádí název druhého sloupceku v podkladovém dokumentu, a to „počet kusů“. Jedná se však o normový objem práce. Na fakturách byly evidovány hodiny, úkony v kusech byly používány pouze v zakázkových listech. Po dohodě s dodavatelem došlo k úpravě názvosloví sloupce v šabloně zakázkového listu.	Výše uvedená nesrozumitelnost se vyskytuje u všech tramvají, u kterých probíhala jak standardní prohlídka, tak i mimořádné opravy, a to: - mimořádné opravy demontáž a montáž plošiny pro invalidy (2 ks) - počet „ks“ ve skutečnosti znamená, že oprava trvala 5,52 h (1 úkon, resp. 1 kus = 2,26 h) - mimořádné opravy oprava spřáhla v rozsahu generální opravy (5 ks): počet „ks“ ve skutečnosti znamená, že oprava trvala 42,64 h (1 úkon, resp. 1 kus = 8,528 h)
Nový motor na tramvaji T6A5	Na tramvaji typu T6A5 č. 1133 byly v dubnu 2023 vydány nové motory ze skladových zásob, za něž ostravský DP zaplatil 352 877 Kč. V té době už ale bylo rozhodnuto o vyřazení tramvají typu T6A5 z provozu. Není tedy jasné, proč DPO na tak vysoké zhodnocení dva měsíce pře vyřazením tramvaje kývnul.	Z důvodu chybějících vozů (tramvaje v opravách), se rozhodlo o zprovoznění tramvaje ev. č. 1133, tak aby splňovala podmínky pro bezpečný provoz. Nejedná se o zhodnocení vozidla, jelikož nové trakční motory byly po úspěšném překlenutí tohoto období s chybějícími vozy převedeny do skladového hospodářství DPO pro budoucí využití.	Na základě zpoždění z údržby a oprav vozů a dodávek nových tramvají ŠKODA 39T bylo nutné operativně reagovat, a to zprovozněním tramvají, u kterých byla plánovaná likvidace.
Výměna ochranné fólie na Škoda 39 T	U tramvaje Škoda 39T č. 1776 došlo k poškození ochranné fólie na jednom z bočních oken. Výměna jedné fólie byla v režii Škody Ekovy vyčíslena na lidových 13 582 Kč	Jednalo se o nehodu (konkrétně šlo o projev vandalismu), která se řeší podle standardně nastaveného procesu, a to od hlášení pojistné události příslušné pojistovně až k samotnému odstranění nehody dodavatelem tramvají.	Následně došlo k proplacení pojistné události pojistovnou.
Baterie	Zlatým dolem pro Škodu Ekova se ale stal business s výměnou vozových baterií. V roce	S ohledem na dlouhý termín dodání původního typu baterie (způsobený provozní situací u dodavatele) byl	Nabídka použitelných typů a druhů baterií podléhá schválení Drážním úřadem. DPO zde opět reagoval ve prospěch urychlení provozuschopnosti vozidla ve

	2023 už DPO ochotné za výměnu baterie na voze č. 1361 zaplatit 207 013 Kč.	dodavatelem navrhnout nový typ baterie, s referencí z DP Brno, a to baterie s označením 17 SRX 1300. Nová baterie má významně lepší technické parametry a vyšší délku životnosti bez údržby.	správce, a vzhled se tak potenciální sankci za nevypravenost. Šlo o operativní manažerské rozhodnutí mezi možnostmi 6měsíčního odstavení vozidla s čekáním na dodání baterie původního typu anebo okamžitým zprovozněním vozidla s jiným typem baterie.
Chybně uvedený typ tramvaje v nabídce	Nabídky na opravy některých tramvají uvádějí v záhlaví prokazatelně špatné evidenční číslo i typ vozidla, tedy že je nabídka vypracována na jiný model tramvaje... to, že je samotný doklad vystavený na úplně jiný model tramvaje, patrně nikoho netrápilo.	Daná neshoda byla způsobena lidským faktorem, pracovník dodavatele se zaměřil na popis práce a opomněl přepsat požadované čísla vozu v záhlaví cenové nabídky od dodavatele.	Vzniklá neshoda neměla vliv na zaúčtování středních prohlídek a mimořádných oprav pro příslušný vůz. Dodavatel služby oprav a údržby byl na danou neshodu upozorněn, a provede takové nápravné opatření, aby byla neshoda eliminována, resp. se neopakovala.
Oprava vozidla před obdržením nabídky	Tramvaj vyjela do provozu jen krátce poté, co byla odeslána nabídka na realizaci nezbytných oprav.	Zde vzniká nedorozumění, protože v registru smluv je pod stejným číslem několik cenových nabídek, které vznikají postupně při „objevování“ závad při již běžící opravě daného vozidla (někdy až při zkušební jízdě). Poslední (doplněná, resp. aktualizovaná) cenová nabídka se tak může objevit v registru se zpožděním, které vzniká na straně dodavatele při jejím posouzení.	Daná problematika se týká všech tramvají, a proto dodavatel údržby a oprav bude hledat takové řešení v procesu a informačním systému, aby eliminoval zpoždění v zaslání cenových nabídek a nedocházelo k opětvým nedorozuměním a svěvolným výkladům situace.
Lakování vozu Vario LFR.E č. 1349 při velké prohlídce	Nejasná zůstává kalkulace lakování vozu Vario LFR.E č. 1349. Tento vůz prošel velkou prohlídkou, přičemž standardní součástí velké prohlídky je i lakování. Přesto bylo lakování u tramvaje v lednu 2023 samostatně fakturováno, a to za částku 382 939 Kč.	Velká prohlídka u tramvaje typu Vario LR.E proběhla bez lakování (cena za VP byla ponižena o neprovedenou operaci), protože na vozidle byla umístěna plánovaná zakázka celovozového reklamního polepu. Autor článku CSD nedohledal „méně práci“ uvedenou v původním zakázkovém listu.	Samostatně účtované lakování proběhlo na daném voze teprve po odstranění celovozové reklamy (po skončení reklamní zakázky).