



MOTTO MĚSÍCE: Všechny trampoty jsou z toho, že hlupáci jsou si jisti sami sebou, zatímco ti rozumní jsou samá pochybnost. *(Bertrand Russell)*

OPTIMALIZAČNÍ CÍLE DOPRAVNÍHO PODNIKU

V pondělí 30. května na setkání vedení podniku se středním managementem a zástupci odborových organizací byly prezentovány vrcholové optimalizační cíle Transformačního projektu. Tyto cíle představují základní parametry pro zefektivnění činnosti Dopravního podniku prostřednictvím nalezení a realizace úspor z vlastních zdrojů.

Optimalizační cíle vycházejí ze zpracovaného modelu Finančního strategického plánu Dopravního podniku do roku 2009, jehož základním podkladem je předpokládaný vývoj dopravních výkonů.

■ Vývoj dopravních výkonů – v tisících vozokilometrů

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
celkem	155 845	157 926	158 516	158 589	160 332	161 989
autobusy celkem	62 032	61 826	61 634	61 634	60 842	60 051
z toho městské linky	59 210	59 000	58 823	58 823	58 124	57 425
z toho příměstské linky	2 822	2 826	2 811	2 811	2 718	2 626
metro	44 666	46 750	47 532	47 532	49 980	52 428
tramvaje včetně lanovky na Petřín	49 147	49 350	49 350	49 423	49 510	49 510

Předpokládané zvýšení dopravních výkonů metra vychází z prodloužení tratě A do depa Hostivař v roce 2006 a ze zprovoznění tratě IV. C2 do Letňan v roce 2008. Dopravní výkony tramvají budou zvýšeny v roce 2007 prodloužením tramvajové trati ke stanici Radlická a o rok později prodloužením tramvají do

Podbavy. V souvislosti s rozvojem metra a tramvají dojde k odpovídajícímu snížení dopravních výkonů autobusů.

Základními optimalizačními cíli jsou:

- Úspora nákladů vlastního výkonu** (celkové náklady bez osobních nákladů a bez odpisů – cíle pro rok 2005 jsou nastaveny schváleným rozpočtem).
- Úspora osobních nákladů** – snížení počtu zaměstnanců při současném zvýšení produktivity práce.

■ Vývoj počtu zaměstnanců

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
celkem	12 974	12 825	12 695	12 425	12 285	12 090
řidiči MHD	4 135	4 215	4 215	4 215	4 215	4 215
dělníci	4 762	4 653	4 598	4 428	4 355	4 310
POP	793	733	730	725	715	705
TH zaměstnanci	3 284	3 224	3 152	3 057	3 000	2 860

Snížení počtu zaměstnanců bude v případě možností přednostně řešeno tzv. přirozeným úbytkem. To znamená, že za zaměstnance odcházejícího do starobního důchodu nebude přijímán nový zaměstnanec a uvolněné pracovní místo bude zrušeno.

Garanty pro provedení optimalizace v jednotlivých útvarech a oblastech jsou příslušní odborní ředitelé.

-red-

ZVÝŠENÁ MOTIVACE PRO MANAŽERY

Nejen optimalizační cíle (s těmi vás seznámujeme na jiném místě přílohy) byly představeny na setkání vedení podniku se středním managementem 30. května letošního roku. Dalším představeným materiálem byla „Pravidla prohloubení motivace manažerů jednotek a štábních útvarů k hledání a realizaci úsporných akcí pro nejbližší období“.

Finanční situace Dopravního podniku v letošním roce není ideální, právě naopak. Proto se volání po hledání úspor ozývá stále hlasitěji. Představená pravidla mají pomoci k vyřešení nelehké ekonomické situace.

Nová zásadní opatření byla přijata s účelem posílit motivaci vrcholových manažerů a výkonných manažerů k hledání a realizaci úspor v nejbližším období, tj. do konce roku 2005.

Motivace vedoucích

Nová pravidla vrcholově upravují současný systém, kdy přiznání pohyblivé složky mzdy závisí na subjektivním hodnocení příslušného nadřízeného.

Materiál schválený na druhé pololetí letošního roku je prvním krokem na cestě k rozvoji systému hodnocení a motivace, který bude obsahovat významné motivační faktory stimuluující vedoucí jednotek a štábních útvarů k dosahování úspor při zajištění stanovené kvality.

Ptáte se, koho se přijatá motivační opatření týkají? Vedoucích útvarů a jejich přímých podřízených, to znamená například ředitele úseku a vedoucích odborů, nebo vedoucího jednotky a vedoucích odborů a provozoven. Pro tyto pracovníky byly nastaveny dva hodnotící cíle v rámci celkového hodnocení:

1. Dosažení požadovaného hospodářského výsledku, a to při zajištění stanovené kvality (tato část činí 70 % pohyblivé složky).

2. Manažerské hodnocení (tato část činí 30 % pohyblivé složky).

K první části hodnocení byla přijata ještě další upřesňující pravidla. Část pohyblivé složky bude plně přiznána pouze v případě, že útvar splní hospodářský výsledek na 102 %. Pokud bude splněn hospodářský výsledek na 97 až

101 procent, bude pohyblivá složka mzdy krácena podle schválených pravidel. Pokud nebude hospodářský výsledek splněn alespoň na 97 %, pohyblivá část mzdy nebude vyplácena. Takto uvedené hodnocení platí pro plánovaný zisk. Pro plánovanou ztrátu je hodnocení opačné, to znamená že sto procent pohyblivé složky bude vyplaceno v případě, že hospodářský výsledek bude splněn na 98 %. V případě splnění na 99 až 103 % bude pohyblivá složka krácena a při splnění na 104 % nebude vyplácena.

Splnění plánu na 102, respektive 98 % vychází ze skutečnosti, že letošní rozpočet Dopravního podniku je deficitní, a tak je zájem tuto ztrátu co nejvíce snížit.

Manažeri nejsou hodnoceni pouze podle výsledků svého útvaru, ale také podle výsledků celého Dopravního podniku. 20 % pohyblivé částky všech manažerů bude vypláceno na základě výsledků celého podniku a 80 % podle výsledků přímo řízených jednotek nebo útvarů.

Pokračování na straně 11

ZVÝŠENÁ MOTIVACE PRO MANAŽERY

Pokračování ze strany 1

Cílové odměny

Nejen vedoucí pracovníky se snaží schválený materiál motivovat. Druhým významným bodem je stanovení pravidel pro výplatu cílových odměn.

Cílové odměny mohou být přiznány konkrétnímu útvaru v těchto dvou případech:

1. Redukce počtu zaměstnanců a z toho vyplývající úspora mzdových nákladů (neplatí pro případ, že budou dané činnosti dále zajišťovány nákupem služeb od externích dodavatelů).

2. Dosažení lepšího hospodářského výsledku oproti plánu.

Cílová odměna může být vyplacena pouze při dosažení takových úspor, které budou kvalifikovány jako trvalé a nebudou způsobeny náhodným vlivem okolí.

Pokud dojde k úsporám v personální oblasti (bod 1 – podle výše uvedených pravidel), bude jednotce přiznána odměna minimálně ve výši 6 měsíčních základních mezd zaměstnanců, jimž byla dána výpověď. Částka může být navýšena až do výše 12 měsíčních základních mezd propouštěných zaměstnanců s ohledem

na razantnost a dopady provedených změn.

Ve druhém případě dosažení lepšího hospodářského výsledku, to znamená splnění hospodářského výsledku na více než 102 % (v případě snížení ztráty dosažení výsledku lepšího než 98 %), bude útvaru přiznána odměna až ve výši 10 % z této úspory.

Určitě vás napadlo, mezi koho budou cílové odměny rozděleny? Mezi všechny pracovníky útvaru; konkrétní výši pro zaměstnance určuje příslušný vedoucí útvaru, ve kterém k úspoře došlo. **-bda-**

OPTIMALIZACE V JEDNOTLIVÝCH JEDNOTKÁCH

Koncem února a začátkem března schválila Řídící rada jmenovité transformační úkoly (JTÚ) pro jednotky, které vstoupily do nového organizačního uspořádání od 1. října 2004 nebo 1. ledna letošního roku. Útvary se tak již několik týdnů nacházejí v tzv. zelené etapě vnitřní optimalizace.

Co tato etapa přináší a jaké úkoly jednotky řeší vám budeme přinášet v pravidelné anketě s vedoucími jednotek v etapě vnitřní optimalizace. Tentokrát jsme oslovili vedoucí jednotek Provoz Autobusy, Provoz Tramvaje, Správa vozidel Autobusy a Správa vozidel Tramvaje s dvojicí otázek:

1. Ve fázi optimalizace se váš útvar nachází již více než dva měsíce. Co se vám podařilo za tuto dobu vyřešit?

2. Fáze vnitřní optimalizace je naplánována do konce letošního roku. Co vás a váš útvar v následujících měsících čeká, aby se vám podařilo splnit všechny schválené jmenovité transformační úkoly?

Zde jsou odpovědi vedoucích podle jednotlivých subprojektů:

A1 – Provoz Autobusy – Václav Jelínek, vedoucí jednotky

1. Je toho více a již byla zavedena nebo se připravuje celá řada opatření, znamenající významné finanční úspory zejména v provozních nákladech. Také byl předložen a schválen Podnikatelský záměr pro činnost v zájezdové dopravě, a tím byl splněn jeden ze jmenovitých transformačních úkolů. Za úspěch je jistě možné považovat také to, že se v krátké době plně podařilo připravit optimalizační kroky v personální oblasti. Ty již od 1. července 2005 přinesou skutečnou úsporu 14 pracovních míst a postupně do konce roku dalších 6 míst. Předcházela jim podrobná analýza činností jednotlivých pracovníků, sloučení nebo úprava některých činností ve snaze zvýšit efektivitu, případně odbourat duplicitu. Díky dlouhodobé přípravě na tento okamžik se významně podařilo minimalizovat dopad na zaměstnance v produktivním věku a případné nároky na odstoupné, pokud by došlo k nutnému propouštění. Již od vzniku jednotky byla totiž většina míst po odcházejících zaměstnancích, mimo řidiče autobusů, obsazována opakovaně na dobu určitou pracujícími důchodci, nebo byla přijata taková opatření, že nemusela být obsazena vůbec.

2. Stručně by se dalo odpovědět, že především ještě hodně práce. K plnění úkolů je třeba spolupracovat s řadou pracovníků jiných útvarů a hledání optimálního řešení je většinou časově dosti náročné. Navíc úkoly různých útvarů na sebe někdy úzce navazují a jejich plnění je nutné koordinovat. Jak jsem již uvedl v odpovědi na první otázku, tak první úkol ze šesti se již podařilo splnit. Jako příklad bych uvedl další úkol, kterým je dosažení přísně stanovených hodnot v ekonomickém hospodaření jednotky. K jeho splnění očekávám aktivní přístup od všech zúčastněných při hledání cest k dalším úsporným opatřením při zachování standardní kvality a bezpečnosti. Je však samozřejmé, že obdobný přístup bude nutný i při plnění ostatních jmenovitých transformačních úkolů.

A2 – Správa vozidel Autobusy – Ing. Jiří Pilař, vedoucí jednotky

1. V současnosti se věnujeme plnění jednotlivých jmenovitých transformačních úkolů (JTÚ). Řešení problémů stanovených JTÚ není samozřejmě ještě dokončeno, ale o prvních konkrétních výsledcích již lze hovořit. Například v souvislosti s požadavkem na optimalizaci vnitřních procesů (jde o konkrétní zadání JTÚ) se uskutečnil rozbor situace ve vývoji záruční doby jednotlivých agregátů autobusů a změny jejich technických parametrů. Výsledek tohoto rozboru má již zcela konkrétní závěr – je možno přistoupit k úpravě vztahu, který určuje počet pracovníků kategorie dělník lehké údržby (DLÚ) v závislosti na ujetých kilometrech a to z hodnoty 1 DLÚ/110 tisíc km na hodnotu 1 DLÚ/115 tisíc km. To konkrétně znamená, že ušetříme 33 pracovních míst této kategorie. Dále jsme prověřili možnosti outsourcingu některých činností, například úklidu autobusů, kde v určitých případech jsme z důvodů ekonomické výhodnosti rozšířili spektrum činností zajišťovaných externí firmou.

2. Lze konstatovat, že většina práce spojená s plněním JTÚ je teprve před námi. Na druhou stranu je však třeba říci, že počáteční problémy jsou u všech zadaných JTÚ překonány a další postup je vyjasněn. Chtěl bych zdůraznit, že je třeba zvlášť citlivě vnímat diferenciaci řešení těchto zadaných v různých střediscích jednotky Správa vozidel Autobusy. Zatímco ve středisku 22 – dílny na provozovně směrujeme k jednotnému řešení, u střediska 26 – garážmísta je „díky“ uspořádání jednotlivých garáží nalezení

vhodného modelu mnohem složitější. Řešení těchto a souvisejících problémů budeme v nadcházejícím období věnovat nejvíce úsilí. Další důležitou oblastí je pokračování prací na výběru činností, které budeme zajišťovat v rámci jednotky na omezeném počtu pracovišť.

A3 – Provoz Tramvaje – Petr Hloch, vedoucí jednotky

1. Fáze optimalizace jednotky Provoz Tramvaje byla oficiálně nastartována 1. dubna letošního roku. Ve skutečnosti však začala probíhat od počátku letošního roku, zároveň se změnou organizační struktury bývalé divize Elektrických drah. A co se dosud povedlo vyřešit?

Především byly zmapovány a nově nastaveny vnitřní procesy činností uvnitř jednotky, byly doplněny o činnosti nové, které přešly do jednotky. Popis všech těchto procesů činností je zpracován na intranetových stránkách jednotky a je k dispozici jak pracovníkům jednotky, tak pracovníkům ostatních útvarů. V rámci jednotky byla zahájena již v 1. čtvrtletí optimalizace počtu pracovních míst. Byl nastartován proces úsporných opatření, která mají za cíl snížení nákladů na provozování tramvajové dopravy při zachování její stávající kvality. Dosud známé výsledky rozborů vyhodnocení těchto úsporných opatření potvrzují správnost nastavené cesty, přestože u některých pracovníků jednotky i celého podniku přetrvávají opačné názory, pramenící z dlouholetého zažitého stavu, který se v této době mění. Pozitivem rozhodně je, že většina vedoucích pracovníků na všech stupních řízení pochopila nutnost těchto opatření a aktivně se svojí prací podílí na jejich naplnění.

2. Ke splnění všech jmenovitých transformačních úkolů je ještě dlouhá cesta, která znamená mnoho práce nás všech. Řešení některých úkolů se nachází stále v úplném začátku. Je to dáno skutečností, že některé útvary, se kterými je potřeba zpracovat detailní rozhraní, dosud nevznikly a řešení některých záležitostí bylo odloženo na pozdější dobu z důvodu práce na prioritnějších problémech.

Co tedy čeká jednotku v následujících měsících? Především nastavení procesů ekonomického řízení jednotky a pokračování hledání možných ekonomických úspor. Další oblastí, která se celopodnikově uvádí do praxe, a tudíž se nevyhne ani naší jednotce, je motivace pracovníků, a to nejen vedoucích pracovníků. Bude

Pokračování na straně IV

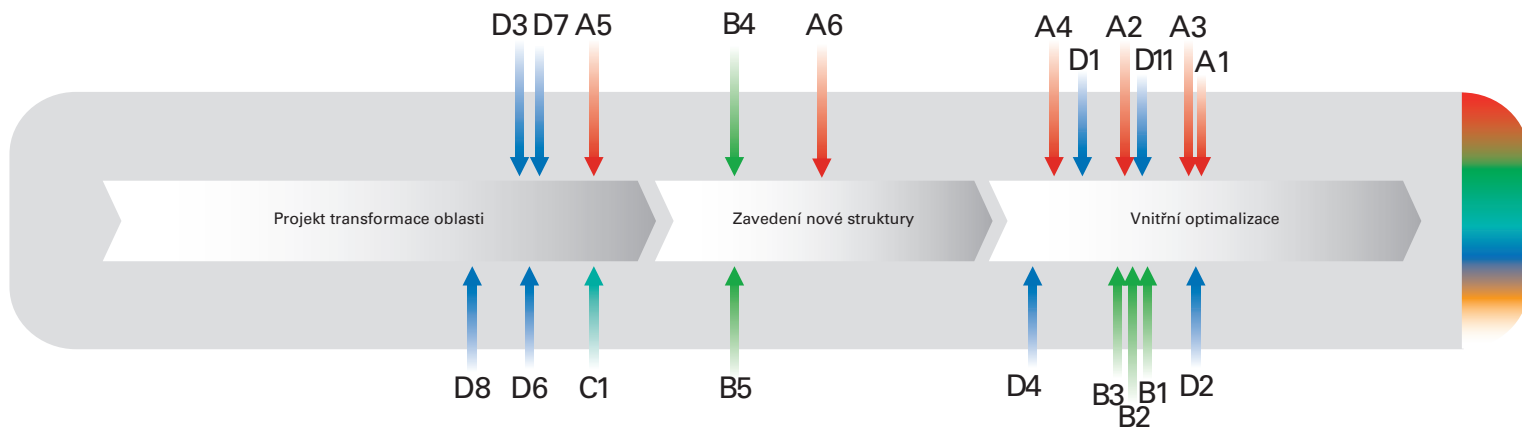
BAROMETR TRANSFORMACE

Subprojekty:

A1 – Provoz Autobusy
A2 – Správa vozidel Autobusy

A3 – Provoz Tramvaje
A4 – Správa vozidel Tramvaje
A5 – Provoz Metro
A6 – Správa vozidel Metro
B1 – Zastávková péče a sociální zařízení
B2 – Informační technologie
B3 – Vnitropodniková doprava
B4 – Správa nemovitého majetku
B5 – Zásobování
C1 – Služby

D1 – Personalistika a péče o propouštěné pracovníky
D2 – Re-engineering dopravního úseku
D3 – Re-engineering technického úseku
D4 – Finanční řízení
D6 – Vybudování a organizační zajištění procesu marketingu
D7 – Vybudování a organizační zajištění procesů mezinárodních vztahů
D8 – Systém řízení kvality
D11 – Re-engineering bezpečnostního úseku



Poznámka: Subprojekt E2 (Činnosti na podporu změny) vykonává svou činnost průběžně po celou dobu trvání Transformačního projektu.

CO JE NOVÉHO V SUBPROJEKTU C1?

Je tomu už více než půl roku, co jsme vás na stránkách přílohy Transformačního projektu informovali o činnosti subprojektu C1 – Služby. Subprojekt svou činnost v novém roce neukončil, ba naopak ještě rozšířil, neboť řešil také problematiku služeb divize Metro. O tom, v jaké fázi se subprojekt nachází v současnosti, jsme si povídali s vedoucím subprojektu **ing. Rudolfem Zmatlíkem**.

V minulém roce váš subprojekt řešil služby bývalé divize Elektrické dráhy, jaký byl výsledek vaší činnosti?

Výsledkem loňské práce v subprojektu C1 bylo vytvoření dočasné jednotky Dopravní cesta. Definitivní řešení struktury Dopravního podniku v oblasti správy a údržby traťových zařízení bylo ponecháno až na zahájení transformačního procesu v divizi Metro s cílem určit jednu zodpovědnou osobu za činnost, kterou dříve prováděly v divizích Elektrické dráhy a Metro dva různé útvary a jí podřídit všechny pracovníky danou činnost provádějící. Proto došlo ke vzniku dočasné jednotky, jejímž jádrem se stal bývalý Výrobní úsek divize Elektrické dráhy a (dříve samostatné) výrobní provozovny Vrchní stavba, Trakční vedení a Měničny a kabelová síť. Současně došlo k oddělení silničních vozidel a mechanizace z jednotlivých provozoven

do nového útvaru Vnitropodniková doprava a ke sloučení zastávkové péče (tramvajové a autobusové zastávky, správa sociálních zařízení na konečných) pod jednotku Dopravní cesta. Jejich vnitřní struktura a vztahy k ostatním útvarům Dopravního podniku byly řešeny v samostatných subprojektech.

■ Jednotka Dopravní cesta je dočasná, jak pokračujete na řešení Dopravní cesty nadále?

V letošním roce se v rámci subprojektu C1 řešilo sjednocení činností divize Metro a bývalé divize ED pod jednotný útvar Dopravní cesta. Toto řešení bylo nakonec opuštěno. Poté byl subprojekt C1 rozdělen a obě jeho části se zabývaly vnitřním členěním budoucích jednotek Dopravní cesta Metro a Dopravní cesta Tramvaje. Došlo však k vymezení speciálních činností, které bude Dopravní cesta Metro zajišťovat pro Dopravní cestu Tramvaje tak, aby nevzniklo zbytečně velké množství samostatných útvarů. K datu vzniku samostatného útvaru Správa nemovitého majetku dojde k převedení části Výrobního odboru (12 410) z dočasné jednotky Dopravní cesta pod tento nový útvar. Tím bude Dopravní cesta Tramvaje skutečně zajišťovat pouze činnosti, které odpovídají jejímu názvu

a bude také možné snadno náklady na dopravní cestu vyčíslit. V řešení je stále optimalizace vnitřní struktury jednotky a vzájemných vztahů jejich jednotlivých útvarů.

■ Od nového roku také řešíte problematiku služeb a činností Metra, jak jste daleko a co připravujete do budoucnosti?

V současné době je zpracován materiál pro Řídicí radu Transformačního projektu Vymezení jednotky Dopravní cesta Metro, který určuje podmínky pro její zřízení k 1. říjnu letošního roku, a to včetně organizačního schématu. Po schválení tohoto materiálu budou stanoveny procesy k projednání rozhraní zejména mezi jednotkami Dopravní cesta Tramvaje, Správa nemovitého majetku, Provoz Metro a Správa vozidel Metro. V praxi to znamená, že se bude muset zdokumentovat a detailně rozdělit mezi výše uvedené útvary veškerý majetek, který je v současné době ve správě a majetku divize Metro. To považuji za velmi složitý a časově náročný úkol. Vyřešením tohoto úkolu budou v rámci Transformačního procesu s konečnou platností stanoveny kompetence pro správu veškerého majetku společnosti.

-bda-

AKTUALITY Z JEDNÁNÍ ŘÍDICÍHO TÝMU A ŘÍDICÍ RADY

➡ Řídicí rada 14. června projednala plnění jmenovitých transformačních úkolů k 31. květnu letošního roku, dále schválila vymezení jednotek Dopravní cesta Metro a Dopravní cesta Tramvaje, úpravu organizačního schématu jednotky Zásobování a řešení problematiky Energetiky na přechodné období od 1. července do 30. září letošního roku.

➡ Řídicí rada dále jmenovala vedoucí útvarů, které budou zřízeny k 1. říjnu letošního roku. Odbor komunikace a marketingu povede ing. Jiří Černík, odbor strategie a řízení ing. Marie Hosnedlová a odbor energetiky Ing. Vladimír Houđa.

➡ K 31. květnu letošního roku byla ukončena po oboustranné dohodě spolupráce s konzultantskou firmou GMC Marketing. Subprojekty, u nichž byl garantem GMC Marketing, převzala firma CS-Project. Konzultantem u subprojektů D2 (Re-engineering dopravního úseku), D6 (Vybudování a organizační zajištění procesů marketingu) a D8 (Systém řízení kvality) je ing. Jaromír Šída a subprojektu D7 (Vybudování a organizační zajištění procesů mezinárodních vztahů) ing. Romana Plischková.

-bda-

OPTIMALIZACE V JEDNOTLIVÝCH JEDNOTKÁCH

Pokračování ze strany II

dokončena optimalizace počtu pracovních míst v jednotce. Dokončeno bude i detailní rozhraní činností mezi všemi útvary podniku a jednotky. V rámci příslušných jmenovitých transformačních úkolů budou zmapovány a přehodnoceny veškeré procesy (vnitřní i vnější) v útvaru Technologický dispečink a provozovny Lanová dráha Petřín.

A4 – Správa vozidel Tramvaje – Radovan Kaprálek, zástupce vedoucího jednotky

1. Řekl bych, že mnoho se již podařilo vyřešit, mnohé se řeší takřkajíc „za pochodu“. Považuji za úspěch vytvoření nebo chcete-li upravení převážné většiny podnikových norem nutných pro chod a rutinní fungování jednotky Správa vozidel Tramvaje. Během prvních měsíců fungování jednotky se rovněž pochopitelně nastavovala a upravovala rozhraní, jednak mezi

štábními útvary vlastní jednotky, ale zejména rozhraní ke stěžejním partnerským jednotkám Provoz Tramvaje a Dopravní cesta. Je však nutné rovněž konstatovat, že tento proces je z mého hlediska dlouhodobého charakteru a neustále se vyvíjí v návaznosti na problémy, které je nutné řešit co nejdříve, neřku-li okamžitě. Nelze zde postihnout všechna drobná úskalí, která bylo nutno řešit, bylo jich však skutečně mnoho. O některých však i lze říci, že je možno je považovat za úspěch zejména ve vztahu k bezproblémovému chodu naší jednotky.

Je naší snahou rovněž optimalizovat technologie potřebné pro činnost naší jednotky, což je i jeden z jmenovitých transformačních úkolů. Mám na mysli nejen třeba softwarové vybavení, ale třeba i komunikační technologie a podobně. Samostatnou částí je dlouho očekávaný vznik jednotky Správa nemovitého majetku. Ve spolupráci s budoucím vedením této jednotky je snahou najít optimální, nejlepší a neekonomič-

tější řešení při údržbě všech objektů, ve kterých jednotka působí. Jsem přesvědčen, že se i toto povede.

Na druhou stranu z mého pohledu nejobávanější kapitolou bude dosažení hodnot ukazatelů podle zadání finančního řízení. Zde nás čekají dlouhá jednání, kdy výsledek těchto jednání bude mít pro jednotku zásadní dopady v dosažení hospodářského výsledku jednotky.

2. Na tuto otázku lze velice krátce a výstižně odpovědět: „Čeká nás jenom práce a zase práce“. Pochopitelně nejtvrdějším oříškem bude specifikace výkonů jednotky, nastavení cen a zejména návrh smluv SLA. Toto považuji za základní prubířský kámen pro fungování jednotky od roku 2006. Nemohu se zde znovu nezmínit o nastavení rozhraní při spolupráci s jednotkou Správa nemovitého majetku ve II. pololetí letošního roku. Myslím si, že tato činnost zabere spoustu času, ale je neméně důležitá, stejně jako základní poslání a činnost jednotky. **-bda-**

ORGANIZAČNÍ SCHÉMATA OD 1. ČERVENCE

V pravidelných tříměsíčních intervalech dochází k přeměnám organizační struktury Dopravního podniku. První červencový den přináší již čtvrtou změnu a pátá je plánována k 1. říjnu letošního roku.

K čemu dochází k 1. červenci? Z divize Metro, která bude pracovat do 30. září, se vyčleňuje jednotka Správa vozidel Metro, která bude zařazena do podřízenosti technického ředitele a dále vzniká úsek služeb. Je to šestý úsek, který bude zřízen v Dopravním podniku po dopravním, technickém, obchodně-ekonomickém, personálním a bezpečnostním úseku. Do tohoto úseku jsou začleněny

stávající jednotky Informační a komunikační technologie a Vnitropodniková doprava, ale také tři nově vzniklé.

První červencový den vznikají jednotky Správa nemovitého majetku, Zásobování a z jednotky Provoz Autobusy je vyčleněna Zájezdová doprava. Vedením úseku služeb byl dočasně pověřen ing. Petr Blažek, který od 1. července řídí úsek služeb i dopravní úsek. S organizačním uspořádáním nových jednotek vás seznamují připojená schémata, s kompletním organizačním schématem podniku vás seznámí brožura, která bude vydána na přelomu června a července a bude k dispozici v informačních stojanech. **-red-**

Organizační schéma úseku služeb

90600 Ředitel úseku služeb - Ing. Petr Blažek *

906100 jednotka Informační a komunikační technologie Ing. Josef Hromádka

906102 referát strategie, koncepce a bezpečnosti
906103 oddělení HELPDESK - Jana Červenková
906104 odd. přenosové a telekom. služby - Milan Hora

906110 Odbor rozvoje a správy aplikací Ing. Jiří Moravec

906111 odd. přípr. aplikací a datab. systémy - Ing. Leoš Kiefer
906112 odd. správy aplikací - Jiří Jetelina

906120 Odbor provozu informačních systémů Ing. Romana Šmejkalová

906121 odd. správy systémů WIN - Vladimír Pospíšil
906122 oddělení správy systémů RISC - Miloš Novák
906123 odd. správy hardwaru a technologií - Jan Beneš

906200 jednotka Vnitropodniková doprava Adolf Bouček

906201 odd. řízení zakázek a ekonomiky - Věra Moravcová
906202 odd. správy vozidel a majetku - František Bláha

906210 Provozovna Nákladní vozidla Jiří Urválek

906211 stf. nákladní dopravy Šváby - Pavel Sommer
906212 stf. nákladní dopravy Kačerov - František Vojtek
906213 stf. nákladní dopravy Hostivař - Karel Babánek
906214 stf. nákladní dopravy Orionka - Bohumil Kureš

906220 Provozovna Osobní vozidla Zdeněk Bílý

906221 stf. osobních vozidel Sokolovská - Karel Ptáčník
906222 stf. osob. vozidel Centrální dispečink - Stanislav Mašek

906230 Provozovna Opravárenství Jiří Holý

906231 stf. oprav. Šváby a dílna Hloubětín -
vedoucí bude jmenován později
906232 stf. opravárenství Orionka a dílna Kačerov - Jiří Souček

134660 Jednotka Zájezdová doprava Miroslav Marek

134612 středisko zájezdová doprava - Věra Musilová

* pověřen řízením úseku
** pověřen řízením jednotky

906300 jednotka Správa nemovitého majetku Ing. Petr Smolka **

906310 Odbor nemovitého majetku Ing. Šárka Vintrová

906311 odd. smluvních vztahů - Petr Vaněk
906312 odd. evidence nemovitostí - Ing. Lubor Benátčan
906313 odd. technicko-ekonomické, dislokace -
vedoucí bude jmenován později

906320 Odbor technické správy objektů Ing. Milan Lacina

906321 oddělení objektů dep - Mgr. Vladimír Holan
906322 oddělení objektů vozoven - Vladimír Hrouda
906323 oddělení objektů garáží - Karel Holeček
906324 oddělení ostatních objektů - Vladimír Šebek
906325 oddělení životního prostředí - Mgr. Martin Koliáš

12303 jednotka Zásobování Miloš Pírk

12310 Odbor metodiky a infor.podpory systému zásobování Ing. Tomáš Hampl

12311 odd. informační podpory a controllingu -
Igor Šafhauser
12312 odd. metodiky a centrálních skladů -
Martin Pelikán

12320 Odbor nákupu Ing. Josef Dalešický

12321 odd. nákupu specific. materiálů -
Daniela Němcová
12322 odd. nákupu všeobecných materiálů -
Zdenka Šišpelová
12323 odd. podpory nákupu služeb - Jozefa Šmejdivá

12350 Odbor skladového hospodářství Ing. Milan Kašpárek

12351 odd. hlavních skladů - Ing. Zdeněk Bukovský
12352 odd. vstupní kontroly a jakosti - Jaroslav Šebek
12353 odd. organizace materiálových toků -
Jaroslava Kadlečková

12370 Odbor plánu a smluvních vztahů Karla Chrává

12371 odd. plánu a obdytu - Jaroslav Šrédl
12374 odd. smluvních vztahů - Ing. Jaromír Stejskal

Organizační schéma jednotky Správa vozidel Metro

11200 vedoucí jednotky - Ing. Josef Němeček
ekonom jednotky - Ing. Radek Zamrazil

11210 oddělení provozně-správní

11202 oddělení technologický dispečink - Jan Špaček

11203 Odbor technické kontroly Ing. Richard Bílek

11220 Odbor provozně technický Ing. Josef Procházka

11221 oddělení péče o investiční majetek - Karel Holík
11222 oddělení nových vozů a techniky - Ing. Vladimír Bílek
11223 oddělení technické - Ing. František Hybl

11230 Odbor logistiky Jaroslav Kříž

11231 středisko provozních skladů - Jiří Otradovec
11232 referát plánování MTZ - Ivan Rey

11240 Odbor údržby vozů Petr Moravec

11241 provozovna údržby vozů depo Hostivař - Ing. Jaromír Váňa
11242 provozovna údržby vozů depo Zličín - Karel Novák
11243 provozovna údržby vozů depo Kačerov - Jaromír Zeman
11244 provozovna údržby elektroniky vozů - Pavel Zacharda

11250 Odbor oprav vozů Ing. Aleš Škandera

11251 provozovna oprav vozů - Ivan Petko
11252 provozovna renovací a výroby ND - Vlastimil Dotlačil

Zbytkové činnosti

11204 Odbor energetiky, vod. hospodářství a ochrany ŽP
Ing. Vladimír Houđa