

# DP

Dopravní podnik hl. m. Prahy,  
akciová společnost

# kontakt

únor 2005 • mimořádné číslo

## Odešel jeden z nás

Vážení kolegové,

s hlubokým zármutkem a lítostí jsme přijali zprávu, že 23. února 2005 ve večerních hodinách podlehl závažné nemoci ing. Milan Houfek, předseda představenstva a generální ředitel naší společnosti. I když nás tato zpráva všechny nesmírně zaskočila, chtěli bychom věnovat toto mimořádné vydání DP-KONTAKTu vzpomínce na Milana Houfka – jako na člověka, kolegu, ale také schopného manažera, pod jehož vedením se Dopravní podnik výrazně změnil, a dnes je respektovanou organizací nejen v rámci České republiky, ale snese srovnání s celou řadou podobných firem v západoevropských metropolích.

Ing. Milan Houfek, se narodil 30. 6. 1962. V letech 1977 – 1981 absolvoval nejprve střední průmyslovou školu stavební se zaměřením na obor dopravní stavby. Následně od roku 1981 studoval na ČVUT – Fakultu stavební, kterou dokončil promocií v roce 1986 v oboru konstrukce a dopravní stavby se specializací na dopravní inženýrství.

Po ukončení vojenské základní služby nastoupil v roce 1987 do projektového a inženýrského ústavu Pragoprojekt Praha, kde zastával pozici hlavního projektanta.

V roce 1991 nastoupil ing. Milan Houfek do Dopravního podniku hlavního města Prahy – nejprve do oddělení dopravních průzkumů a projektování dopravy. Později zastával v rámci Dopravního podniku funkci dopravního ředitele.

Od ledna 1995 byl generálním ředitelem a od února 1999 také předsedou představenstva. Za jeho působení prošla naše společnost celou řadou významných změn směřujících ke zvýšení komfortu cestování v pražské městské dopravě. Mezi tyto klíčové projekty zcela jistě patří například další rozšiřování sítě pražského metra, otevření tramvajové trati na Barrandov, výrazná obnova infrastruktury MHD v Praze či modernizace vozového parku.

Pod vedením Milana Houfka se naše společnost také úspěšně vyrovnala s katastrofálními následky záplav v roce 2002 a jejich dopady na síť MHD.

Ing. Milan Houfek během svého působení na postu předsedy představenstva a generálního ředitele vytvořil z naší společnosti respektovanou



instituci nabízející zákazníkům kvalitní přepravní služby srovnatelné s řadou západoevropských metropolí.

Dne 23. února 2005 ing. Milan Houfek podlehl závažné nemoci. Jeho odchodem ztrácí Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, nejen významného odborníka, schopného manažera a osobnost, ale především zapáleného kolegu, který byl vždy zcela oddán rozvoji naší společnosti a pražské městské hromadné dopravy.

Redakce DP-KONTAKTu

## Milan Houfek už není mezi námi

V téhle hrozné větě je obsaženo mnoho bolesti nejen jeho rodinných příslušníků, ale i nás, jeho spolupracovníků.

I když jsme věděli, jak těžký boj musel Milan v posledních týdnech podstoupit, všichni jsme věřili a doufali, že síla jeho osobnosti a jeho obrovské nasazení zvítězí i tentokrát. V boji, ve kterém jsme mu bohužel mohli pomáhat jen svou psychickou podporou a tím, že jsme i ve svých myšlenkách byli s ním a strašně moc mu drželi palce. V nerovném boji je ale i tohle všechno málo...

Milan Houfek bude žít dál v našich vzpomínkách. Vzpomínkách na uplynulých deset let, kdy byl generálním ředitelem našeho Dopravního podniku, na deset let, které ten podnik posunuly o hodně dál. Zásluhy Milana Houfka na tomto vývoji by nešlo popsat ani na několika stranách. Metro na Černý Most, tramvaj na Barrandov, metro na Severní Město, to všechno jsou projekty, které nesou pečeť jeho osobnosti, projekty, které by bez jeho nasazení, píle a energie nejspíš nebyly dotaženy do konce. S jeho

jménem jsou a budou spojena i nová vozidla městské dopravy v Praze, nejen nový vlak metra, ale i nová nízkopodlažní tramvaj, kterou se s námi bohužel už neprojede.

Poslední rozloučení s Milanem Houfkem proběhne tento čtvrtek od 13 hodin ve strašnickém krematoriu. Hlavní město Praha tím uctí památku jednoho ze svých nejlepších manažerů, člověka, který Praze a jejímu Dopravnímu podniku dával všechno co měl. Naše město za těch posledních deset let vyrostlo do krásy, neskromně si asi všichni myslíme, že je nejkrásnějším městem na světě. Myslel si to i Milan Houfek, a také s námi všemi společně dělal všechno pro to, aby i pražská veřejná doprava byla na světové úrovni. Teď už jsme na to ale zbyli sami...

Přijďte se prosím rozloučit se svým ředitelem.

**Radovan Šteiner, radní hlavního města Prahy  
a místopředseda představenstva  
Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti**

## Díky Milanu Houfkovi dnes máme na co navázat

Jak asi většina z Vás ví, před Vánoci loňského roku vážně onemocněl předseda představenstva a generální ředitel naší společnosti Ing. Milan Houfek. Následná diagnóza bohužel potvrdila onkologický nálezný a navzdory nasazení intenzivní léčby 23. února tohoto roku zemřel.

Celých 10 let, kdy Ing. Milan Houfek zastával svou funkci, jsem patřil mezi jeho nejbližší kolegy, o to více si uvědomuji, jak skvělého partnera a jen těžko nahraditelného odborníka jsme všichni ztratili. Během svého působení ve vedení společnosti Ing. Milan Houfek dokázal z Dopravního podniku hl. m. Prahy vytvořit firmu respektovanou nejen v rámci hlavního města a České republiky, ale díky úrovni poskytovaných služeb uznávanou renomovanými odborníky z Evropy i dalších vyspělých zemí světa.

Dokázal to především proto, že náš podnik nejen dobře znal, ale měl jasnou rozvojovou vizi, kterou se mu úspěšně – často navzdory nelehkým podmínkám – dařilo naplňovat.

Přesto nikdy nepřestal usilovat o další zkvalitňování celého komplexu našich činností včetně trvalé snahy o jejich současné zefektivnění. Konkrétním výsledkem tohoto úsilí se v posledních měsících stala především transformace společnosti, o kterou se zasazoval, a která musí reflektovat měnící se vnější i vnitřní prostředí, a to především

s ohledem na zásadně se měnící strukturu nákladů.

Bohužel pan Ing. Milan Houfek se již na dalších fázích transformačního procesu podílet nemůže. Právě proto však považuji za svou povinnost – a věřím, že stejný závazek cítí i většina z Vás – neopustit jeho vizi a pokračovat v započaté přeměně společnosti, jež má za cíl vytvoření moderně fungujícího podniku, který bude i nadále schopen zajistit kvalitní městskou hromadnou dopravu v potřebném rozsahu za náklady trvale přijatelné v poměru k ekonomické situaci města i společnosti. Díky Ing. Milanu Houfkovi máme dnes položeny solidní základy dobře fungující a respektované instituce, která má jasný směr a ví, kudy půjde dál. Máme na co navázat a já jsem přesvědčen, že naše společnost má ty nejlepší předpoklady dále naplňovat smělé vize,

které jsme si společně s ním vzali za své.

Vážený spolupracovníci, Ing. Milan Houfek byl ve svém oboru jedním z nejuznávanějších odborníků v České republice. Ve spojení s nevšedním zaujetím a nezměrnou pracovitostí byl po 10 let skutečně vůdčí osobností naší společnosti. Za to, že se jedná o společnost životaschopnou, ekonomicky zdravou a s perspektivou dalšího rozvoje, bychom mu měli všichni alespoň v duchu poděkovat.

Čest jeho památce.

**Ing. Tomáš Jílek**  
technický ředitel



## Úvodní slovo MUDr. Pavla Béma, primátora hlavního města Prahy na zasedání Zastupitelstva hlavního města Prahy 24. 2. 2005

Vážené členky Zastupitelstva hlavního města Prahy, vážení členové Zastupitelstva hlavního města Prahy, vážené paní starostky, vážení paní starostové, vážení a milí hosté, dovoluji vám přivítat na 25. zasedání Zastupitelstva hlavního města Prahy. V této chvíli si dovoluji jednat Zastupitelstva hlavního města Prahy zahájit. Dovolte, abych vám na úvod sdělil mimořádně smutnou informaci. Ve včerejších pozdně večerních hodinách ve věku nedožitých 43. narozenin zemřel generální ředitel Dopravního podniku pan ing. Milan Houfek. Pan ing. Milan Houfek pracoval v Dopravním podniku od roku 1991 a od roku 1995, tedy celých deset let, pracoval ve funkci generálního ředitele Dopravního podniku a předsedy představenstva Dopravního podniku a mohu si dovolit říct velmi sebevědomě, že vytvořil z Dopravního podniku respektovanou instituci, nabízející zákazníkům kvalitní přepravní služby, srovnatelné s řadou západoevropských metropolí. Jeho odchodem tak ztrácí nejenom Dopravní podnik, ale hlavní město Praha a my všichni, kdo jsme ho měli rádi a kdo jsme měli příležitost s ním spolupracovat, nejen významného odborníka a osobnost, ale také zapáleného podporovatele rozvoje systému pražské městské hromadné dopravy. Dámy a pánové, dovoluji vám požádat, abychom jeho odchod uctili minutou ticha.

Děkuji vám.



# Pod vedením Milana Houfka se Dopravní podnik posunul do nové dimenze

Mnoho změn, které z Dopravního podniku hlavního města Prahy učinily přepravní organizaci srovnatelnou s obdobnými společnostmi v metropolích západní Evropy, proběhlo po roce 1995, kdy se Milan Houfek stal generálním ředitelem podniku. Tyto změny přinesly nejen výrazné zvýšení komfortu cestování pražskou MHD, ale současně napomohly k vyšší efektivitě fungování Dopravního podniku jako organizace.

## Jak se měnila pražská MHD od roku 1995

Cestující se dočkali dalšího rozšíření provozu na tratích metra B a C. Pražské metro začalo obsluhovat severní a severovýchodní část metropole, což významně zjednodušilo přepravu obyvatel tamních sídlištních celků do centra Prahy. Nejprve se 8. listopadu 1998 rozšířil provoz linky metra B na sídliště Černý Most. Oblast, která dnes zároveň představuje jednu z klíčových nákupních zón hlavního města Prahy, tak získala díky otevření nového úseku metra významný rozvojový impuls. Zajímavými objekty na trati jsou například ražený dvoukolejný tunel či krytý most; cestující i odbornou veřejnost si svojí architekturou získala stanice Rajska zahrada, vyhlášená stavbou roku 1999. Vedení Dopravního podniku v čele s Milanem Houfkem prosadilo dostavbu tohoto úseku přesto, že původně celá stavba čelila značným problémům s financováním. Výrazným předpokladem zvýšení plynulosti provozu na trati B, která se tak stala nejdelší tratí pražského metra, se stalo také rozšíření depa Zličín. Zde bylo uvedena do provozu nová remízovací hala, zkušební trať a depo pomocných trakčních prostředků.

Kromě prodloužení tratě B ve druhé polovině 90. let Dopravní podnik provedl řadu velkých rekonstrukcí ražených stanic na trati A. Za poslední roky se výrazně usnadnil přístup do metra pro občany se sníženou pohyblivostí, kdy u řady stanic vznikly výtahy a další zařízení umožňující bezbariérový přístup do metra. Celé úsilí vyvrcholilo otevřením prvního bezbariérového přístupu do ražené stanice Muzeum A před loňskými Vánoce.

Dalším klíčovým mezníkem historie pražského metra se stalo otevření nového úseku metra C Nádraží Holešovice – Ládví na konci června 2004. Trať C podruhé překonala Vltavu a jejich služeb nyní mohou využívat cestující celé oblasti tzv. Severního města. Rozšíření do stanice Ládví však neznamenalo konečnou na trati C. Dopravní podnik takřka okamžitě začal s výstavbou dalšího návazného úseku metra do Letňan.

Výrazným příspěvkem k modernizaci pražského metra během působení Milana Houfka na pozici generálního ředitele se stala modernizace vozového parku. Od roku 1996 započalo vedení společností s rekonstrukcí původních sovětských souprav 81-71, které nyní jezdí především na lince A. Následně od roku 1998 nastoupily službu zbrusu nové, údajně nejmodernější, soupravy metra na světě – vozy M1. Ty postupně zcela ovládly provoz na lince C.

Za dobu působení Milana Houfka coby generálního ředitele Dopravního podniku se nerozšířovalo pouze pražské metro. Výrazný impuls dostaly také pražské tramvaje, a to výstavbou nové tramvajové tratě na pražský Barrandov. Architektonicky i provozně ojedinělá trať rychlodrážního typu byla otevřena pro veřejnost v listopadu 2003, a díky ní došlo k výraznému zvýšení pohodlí cestování MHD pro všechny obyvatele sídliště Barrandov. Dostupnost nejbližší stanice metra – Smíchovské nádraží – se tak zkrátila na pouhých 10 – 16 minut. Otevřením barrandovské tratě dal současně management Dopravního podniku jasný signál budoucnosti rozvoje tramvajové dopravy v hlavním městě Praze.

Dalším výrazným prvkem v modernizaci pražské MHD se stala obnova vozového parku autobusů. Nasazování stále většího počtu nízkopodlažních vozů, zavádění tzv. garantovaných spojů pro cestující se sníženou pohyblivostí, výrazné snížení průměrného věku stáří vozidel – to jsou základní charakteristiky, které se dají uvést v souvislosti s rozvojem pražských autobusů v posledních letech.

V srpnu 2002 postihla Prahu katastrofa nebývalých rozměrů. Povodňová vlna zatopila velkou část města a svou ničivou silou postihla značnou část komunikací a především pražské metro. Vedení Dopravního podniku se náhle ocitlo v situaci, kdy byla paralyzována velká část páteřního dopravního systému, ale přesto bylo životně důležité zajistit fungující systém městské dopravy a zároveň začít okamžitě s obnovou



poničeného metra a ostatní infrastruktury. To, co se z počátku zdálo jako nadlidský úkol, se během devíti měsíců podařilo zvládnout tak, že metro opět začalo sloužit cestujícím, tramvaje se rozjely po obnovených tratích a vedení Dopravního podniku v čele s Milanem Houfkem mohlo zodpovědně prohlásit – povodně jsme úspěšně zvládli.

V první povodňové dny, kdy se situace měnila takřka s každou minutou, svolal Milan Houfek oblek manažera a osobně pomáhal s operativním managementem městské dopravy v ulicích vodou zkoušené Prahy. Takřka celý den trávil za volantem pohotovostního vozu a objížděl jednotlivá stanoviště pracovníků DP. Paralyzovaný systém pražského metra postrádal 18 zaplavených stanic, především v centrální a karlínské části Prahy, a současně 17,2 kilometrů neprovozuschopných traťových úseků. K tomu Praha rázem přišla o provoz na několika kilometrech tramvajových tratí – včetně klíčového průjezdu Karlínem. Situace byla o to složitější, že od počátku bylo vedení Dopravního podniku – především pak Milan Houfek – vystaveno útokům sdělovacích prostředků, které stále odmítaly pochopit, že až o 4 metry vyšší povodňová vlna přes úroveň stoleté vody je přírodní katastrofou, na kterou jsou veškerá opatření krátká.

Ani takřka bezvýchodná situace však Milana Houfka nezlomila. Jeho snaha a osobní přesvědčení dokázaly, že pražský Dopravní podnik se dokáže poprat jak s povodněmi, tak i osobními útoky, sehrála klíčovou roli v tom, že dnes již nikdo ani nepozná, že Prahou a její dopravou prošly v roce 2002 katastrofální povodně.

Ačkoliv byl Milan Houfek na vysoké manažerské pozici, nikdy si nepřestal všimnout detailů, které mohou lidem zpříjemnit cestování MHD. Velkou pozornost věnoval programu kvality. Během povodní by nebylo možné nečekané změny dopravy zvládnout bez dokonalého systému informování cestujících, na který osobně dohlížel. Postupně se podařilo odstranit problémy s předprodeji, rozšířila se síť informačních středisek DP. Vyhledávací systém spojů je svým rozsahem unikátní a to nejen v rámci České republiky. Generální ředitel byl velmi pozorným cestujícím a v tomto směru byl ke každému zaměstnanci DP nesmírně přísný a náročný.

V Milanu Houfkovi tak odešel člověk, který díky svým zkušenostem a jasné vizi dokázal posunout pražskou MHD do další dimenze. Cestující mají k dispozici více kilometrů metra, jezdí modernějšími autobusy, tramvajemi se svezou po moderních tratích. Pražská MHD se tak díky němu ještě více přiblížila veřejnosti. Zaměstnanci Dopravního podniku i Pražané by mu to neměli nikdy zapomenout. **-red-**





Jeho největším skutkem však nepochybně zůstane nastartování transformačního projektu. Je v tuto chvíli úplně jedno, jestli se k takovému kroku rozhodl na základě nezbytnosti, nevyhnutelnosti nadcházejících změn nebo na základě vlastního přesvědčení. **Změňme se dříve než budeme muset**, řekl před rokem. A Dopravní podnik se měnit opravdu začal. Ing. Houfek se stal garantem restrukturalizačních změn, které mají Dopravní podnik ozdravit a proměnit v moderní, prosperující a konkurenceschopnou firmu.

Zemřel generální ředitel a předseda představenstva Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti ing. Milan Houfek. S ním odešel i člověk Milan Houfek, muž, který měl své přednosti a nepochybně i své vady. Byl jako my.

Jako ředitel se nesmazatelně zapsal do historie Dopravního podniku a celého hlavního města Prahy. Stal se nejmladším ředitelem a jedním

## Jeho největším skutkem nepochybně zůstane nastartování transformačního projektu

Zemřel generální ředitel DP. Ve středu 23. února 2005 v noci svedl svůj poslední zápas – tentokrát s vážnou nemocí – a prohrál. Odešel v nedožitých třiačtyřiceti letech, tedy ve věku, kdy by měl být mužem „v nejlepších letech“. Dost mladý na to, aby dokázal na podněty zvenčí reagovat, dost starý na to, aby už nasál dostatek životních zkušeností a ty pak uměl uplatnit v praxi.

Čím přispěl? Co on sám dal Dopravnímu podniku a jeho prostřednictvím celému hlavnímu městu Praze a cestujícím, kteří služby měst-

ského přepravce využívají? Ve funkci šéfa jedné z největších pražských firem byl celých deset let a náš podnik, se pod jeho vedením postupně měnil. Tunely metra se za dobu jeho vlády protáhly až na Černý Most a do Ládví, na trati C se prohánějí nové, moderní soupravy, které postupně vyměnily dosluhující nebo spíš už doslouživší ruské vozy, na trase A jezdí soupravy modernizované. Tramvajová trať na Barrandov je také jeho dítětem a na kolejích metropole brzy spatříme nové nízkopodlažní tramvaje z Plzně. A rekonstruovaných vozů T3P je stále víc a víc.

z nejdéle působících ředitelů od dob, kdy Prahou projely první kolejové vozy tažené koňmi.

Jako člověk se nějakým způsobem dostal do povědomí třinácti tisícovek zaměstnanců naší firmy. Podepsal se v každém z nás.

Zemřel ukrutně brzy pro své nejbližší, příliš časně na to, aby dokončil to, co započal. Musel odejít ve chvíli, kdy my všichni ostatní smíme žít.

Jeho památce čest...

**Odborové organizace Dopravního podniku hlavního města Prahy**



Poslední rozloučení s Ing. Milanem Houfkem se koná ve čtvrtek 3. března 2005

ve 13.00 hodin ve velké obřadní síni krematoria v Praze-Strašnicích.