



**MOTTO MĚSÍCE:** Poezie pro děti mě naučila dívat se na mnohé věci docela jinak...

Je třeba opravdu oprostít se od složitosti, pohledět na svět dětskýma očima.  
*(Vladimír Holan)*

## POSTAVENÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU NA KONCI ROKU 2005 JE USPOKOJIVÉ

*(Pokračování ze strany 1 vlastního DP-KONTAKTu)*

**DP-K** Od 1. prosince bude některé naše linky provozovat soukromý dopravce.

**I tohle můžeme vnímat jako určitý tlak?**

Určitě se nedá říci, že bychom předávali linky soukromým společnostem. Tento problém je mnohem složitější. Na trhu autobusové dopravy v rámci středočeského regionu se pohybuje celá řada soukromých dopravců. Zajišťují některé linky a chceme-li rozumným způsobem stabilizovat dopravní výkony autobusové dopravy v Dopravním podniku, je potřeba se s ostatními dopravci domluvit, jednat s nimi o tom, jak dopravu v rámci středočeského regionu zajišťovat. Není možné oddělit linky na území hlavního města Prahy a v jeho okolí.

Nemá zřejmě žádnou logiku, aby byla linka provozována Dopravním podnikem hl. m. Prahy na hranice města, a tam by si lidé přisedali na linky jiného dopravce. To jistě není ekonomicky výnosné ani pro

jednoho nehledě na pohodlí cestujících, o které nám jde především. Je třeba se na to dívat rozumně z hlediska efektivnosti a produktivity práce a podle toho se dohodnout o konkrétních linkách. Z hlediska předpisů Evropské unie bude zřejmě do budoucna podmínka, aby město u pražského Dopravního podniku zadávalo dopravu pouze na území hlavního města Prahy a veškerou dopravu, která bude přesahovat hranice města, řešilo formou výběrových řízení. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, se samozřejmě bude moci i těchto výběrových řízení účastnit, ale vyžaduje to u dopravy, která opustí hranice města, vést zcela oddělené kompletní účetnictví, aby bylo možné přesně specifikovat náklady na konkrétní linky. Znamená to, že bude muset uspět ve výběrovém řízení cenou, která bude právě pod vlivem tlaku konkurence pro město zajímavá.

**DP-K** Z čeho máte za uplynulý rok největší radost?

Jsem velmi rád, že se podařila rekonstrukce Sokolovské ulice, což je určitě jedna z nejvydařenějších rekonstrukcí tramvajové trati. Letos jsme měli všeobecně ve všech sférách mnohem méně finančních prostředků než v loňském roce, a tak je velkým úspěchem již to, že se provoz podařilo udržet i při těchto omezených zdrojích na přijatelné úrovni. Největší manko vidím v letošním roce v oblasti

investic. Měli jsme zhruba o pětadvacet procent méně finančních prostředků, a tak se nám nepodařilo pokračovat například v obnově autobusů, více peněz bych rád viděl i v rekonstrukcích tramvajových tratí.

**DP-K** V průběhu roku byla vyhlášena tzv. motivační pravidla. Našla kladnou odezvu?

Přál bych si, aby našla odezvu ještě ve větší míře. Aby útvary, které opravdu ušetří, úsporu vyčíslily. Je jasné, že uspořené finanční prostředky se v rozpočtu na příští rok neobjeví. Právě tady je třeba zamyslet se nad tím a přistupovat k této problematice velmi vážně a zodpovědně. Aby skutečně ušetřené prostředky byly v souladu s potřebami příslušných útvarů. Jsem přesvědčen, že téměř všude se dají náklady v určitém objemu zredukovat. Je zapotřebí řádně je vykalkulovat, aby úspora byla opravdu konkrétní. Zatím to jde stále trochu ztuhla, ale věřím, že se to podaří.

**DP-K** Jaké změny pro vás osobně přinesl rok 2005?

Obrovské. Byl jsem jmenován do funkce generálního ředitele, a tak jsem téměř přišel o soukromý život. Práce mi samozřejmě zabírá nejvíce času, ale budu se snažit to své rodině ve vánočním čase vynahradit.

**DP-K** Jaké je na sklonku roku 2005 postavení Dopravního podniku?

Díky tomu, že zdárně probíhá transformace, troufám si říci, že uspokojivé. Dopravní podnik je vysoce hodnocen nejen v rámci Prahy, ale také mezi širokou odbornou veřejností. Přejí Dopravnímu podniku do dalších let, aby mu nynější vynikající reputace vydržela a aby si udržel svůj prim nejvýznamnějšího provozovatele městské hromadné dopravy na území hlavního města Prahy.

Daniela Tůmová

### Kam pro informace o Transformačním projektu?

- ➔ **informační stojany** – setkáte se s nimi na všech pracovištích podniku, obsahují základní informační servis o Transformačním projektu a také schránku pro vaše připomínky a podněty, na které čekáme
- ➔ **příloha DP-KONTAKTu** – od června 2004 pravidelně každý měsíc alespoň čtyři strany o Transformačním projektu
- ➔ **intranet** – máte-li přístup k vnitropodnikové síti, zadejte <http://transformace> a můžete si číst aktuální informace o transformaci
- ➔ **e-mailová adresa** – na adrese [transformace@dpp.cz](mailto:transformace@dpp.cz) očekáváme vaše dotazy, připomínky a postřehy k Transformačnímu projektu

## KRIZE RŮSTU TRAMVLAKŮ V KARLSRUHE

Odpověď na naivní otázku „Jak se řekne tramvlak německy?“ bude jistě znít „das Karlsruhe Modell“, karlsruheský model. Druhé největší město Bádenska–Württemberska je nemálo hrdé na svůj systém veřejné dopravy, který se začal tvořit na začátku 90. let 20. století okolo velkých žlutých a červených tramvají, které v širokém měřítku opustily městskou dopravní síť, vyjely na běžné železniční tratě a vytvořily v regionu rozsáhlou hvězdicovitou síť. Byl to velký úspěch jak ze strany uživatelů, kterých je stále více a více, tak i ze strany řídicích orgánů, kterým umožnil snížit provozní deficit.

V Goetheho jazyce není jednoznačné slovo pro tramvlak, němečtí inženýři nyní dokonce používají francouzský výraz! Na místě v Karlsruhe používají jednoduše výraz Stadtbahn, což je termín, který všeobecně označuje rychlé tramvaje. Ale linky jsou označeny modrým „S“ v zeleném kruhu, které označuje linky S-Bahn (ekvivalent francouzského RER). Místní tramvlaky jsou něco mezi oběma možnostmi. Je to trochu od všeho: linky S1, S2 a S11 jsou klasickými příměstskými tramvajemi, linky S4, S5, S6 a S41 jsou „pravými“ tramvlaky, zatímco linky S9, S31 a S32 nepouštějí železniční koleje, přestože jsou provozovány stejnými vozidly.

Karlsruhe je nicméně spojováno právě se zrodem tramvlaků: jestliže samotné město není příliš velké (300 000 obyvatel), je situováno do středu velmi zalidněného regionu s řadou středně velkých měst, která jsou mezi sebou spojena hustou železniční sítí. Ale nádraží v Karlsruhe je relativně velmi daleko od centra a zejména od centrální zastávky MHD Kaiserstrasse, která je cílovou stanicí dvou třetin cestujících. Bylo třeba nabídnout stejně atraktivní přímé spojení, jaké umožňovala většina automobilů směřujících do centra z periferie, aby uživatelé automobilů nechali auta v garážích. To znamenalo buď přivést regionální vlaky do centra města – ale klasické RER by bylo příliš drahé – nebo spíše prodloužit tramvaje do okolí a umožnit jim využívání stávajících železničních tratí, protože výstavba nových tratí je velmi nákladná. Aby toho bylo dosaženo, navrhli inženýři zavedení tramvlaků, kterým se také říká „propojovací tramvaje“, „hybridní tramvaje“ nebo „dvousystémové tramvaje“. Jde o dopravní prostředky, jejichž rozměry odpovídají oběma systémům (tramvajím i železnici), schopné používat jak městské napětí (750 V stejnosměrných), tak i vrchní vedení Německých železnic (15 kV střídavých), značně odolné proti nárazu, ale ne příliš těžké, aby ve městě svou hmotností všechno nerozdrtily, pohodlné a mající takové zrychlení a zpomalení, které umožní využívat množství stanic bez výrazného snížení cestovní rychlosti. Další místní významný úspěch: podařilo se, aby si všechny zúčastněné strany navzájem naslouchaly.

Mnoha zahraničním návštěvníkům Sdružení veřejné dopravy Karlsruhe (KVV) rádo doporučuje svůj model jako „vhodný pro všechny“. Je pravda, že systém funguje a většinou funguje velmi dobře. AGK,

městská společnost, která provozuje tramvlaky, dokonce založila poradní organizaci, která se specializuje na studie možnosti vývozu tohoto modelu! Tato organizace, pojmenovaná Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK), se zabývá všemi aspekty rozvoje veřejné dopravy a má filiálku i v Lyonu.

„Model Karlsruhe“ neznámá pouze zavedení tramvlaků, důvodů úspěchu veřejné dopravy v Karlsruhe je celá řada: dopravní síť je tvořena sedmi linkami městských tramvají a deseti linkami Stadtbahn (jsou doplněny ještě autobusy a regionálními vlaky), všechny využívají



*Kaiserstrasse, obchodní třída v centru města a cílový směr dvou třetin cestujících.*

prakticky plně oddělené dopravní cesty a preference na světelně řízených křižovatkách, území regionu je velmi hustě pokryto, intervaly jsou velmi krátké, jízdní řády jsou taktové a navzájem koordinované, soupravy je možno spojovat a rozpojovat podle vývoje poptávky, dopravní prostředky jsou moderní a pohodlné (v některých je i bar), je zde naprostá tarifní unifikace v rámci KVV, dostupné předplatné, dva dopravci (VBK ve městě a AGK pro regionální tramvaje) jsou dotováni přímo městem, je zde stále vůle přijímat zásadní rozhodnutí...

Co se týče vlastních tramvlaků, byly pouze logickým pokračováním vývoje dopravní sítě, která již v 60. letech integrovala příměstskou železniční trať – na které jezdilo i několik nákladních vlaků – do neustále modernizované tramvajové sítě. Z této trati vznikla dnešní linka S1/S11, na které došlo k enormnímu nárůstu přepravy cestujících díky tomu, že nyní zajíždí až do centra města. Použití této metody při integraci dalších „normálních“ železničních tratí bylo spíše otázkou finančních možností, než technickým problémem.

Všechno začalo jít podstatně rychleji po zahájení provozu na první lince tramvlaků směrem na Bretten (malé město vzdálené 28 km od Karlsruhe) v roce 1992, které zde přineslo sedminásobný nárůst denního počtu cestujících. Další prodloužování

a otevírání nových spojení do dneška vytvořilo síť „lehké rychlodráhy“ dlouhou 400 km a vytvořilo pro provoz tramvlaků opravdovou železniční hvězdičku. Integrované jsou i jednokolejné tratě. Přeprava se nejméně zdvojnásobila. V zimě není nic neobvyklého vidět cestující, kteří nakládají své lyže a sáňky a jedou do Černého lesa, kam se dostanou přímo jedinou tramvají! Nejdelší diametrální linky projíždějí region z jednoho konce na druhý. Kromě toho přejezd ze železniční sítě na tramvajovou není omezen pouze na vlastní Karlsruhe: městské úseky byly postaveny i v ulicích Wörthu, předměstí, které se nachází na

druhém břehu Rýna, v malých lázních Bad Wildbad a také v Heilbronnu.

Je to bezpochyby právě toto poslední jmenované město se 120 000 obyvateli a vzdálené 70 km, které je nejlepším žákem Karlsruhe. Po prodloužení první linky „tramvakové revoluce“ východně za Bretten dojezdy žluto-červené tramvaje původní linky B, nyní přejmenované na S4, v roce 1999 na nádraží v Heilbronnu. O dva roky později pokračovaly po místní pěší zóně do centra města. Město, které zrušilo své staré tramvaje v roce 1955, je nyní přejížděno z jednoho konce na druhý a linka S4 dosáhla až k železniční trati, která z města vychází dále východním směrem. Tato trať bude od prosince 2005 využita k prodloužení S4 až do Öhringenu, který je 26 km dále na východ. Bude to sem 155 km z města Archern, které je na opačném konci trasy za Karlsruhe v údolí Rýna! Kromě západovýchodní linky S4 bude mít Heilbronn do roku 2010 „svůj vlastní“ tramvlak v severo-jihní ose. Místní linky S1, S2 a S3 pak budou obsluhovat středně velká města v jeho okolí. Jak se regionální síť rozrůstá, tak se vše stále více zamotává. Je to opravdové puzzle! A tak linka S3 musela být změněna na S32 a postoupit své číslo jiné lince S3 z nově vznikající sítě S-Bahn Mannheim/Ludwigshafen, která je provozována „normálními vlaky“ Deutsche Bahn a má

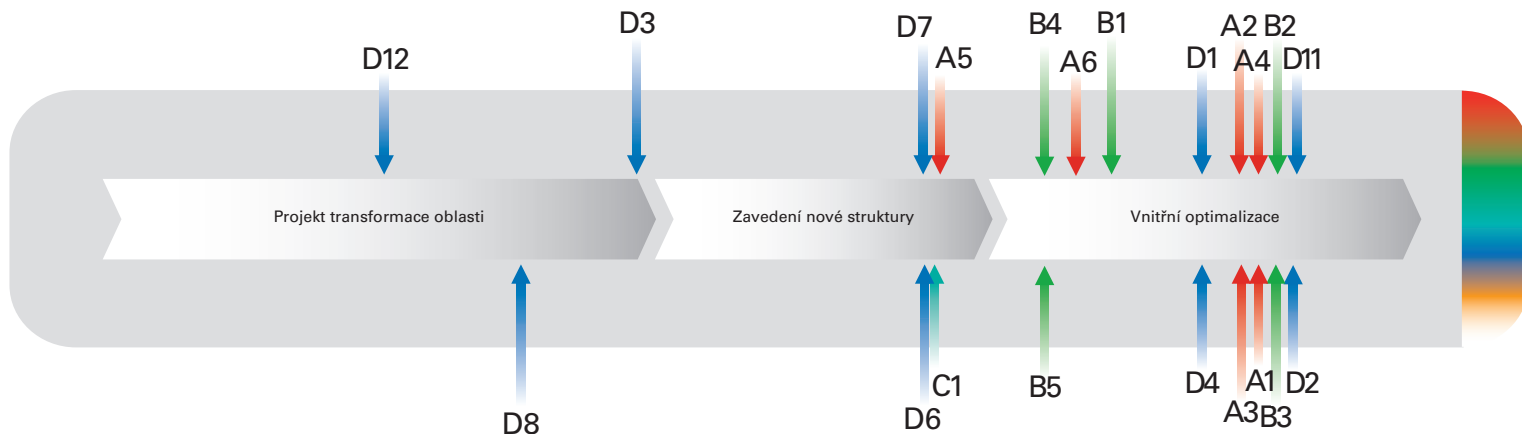
# BAROMETR TRANSFORMACE

## 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
- D12 – Řízení výkonnosti



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

v Karlsruhe konečnou. Linka S5 má svou východní konečnou v Bietigheimu, kde končí i linka S5 stuttgartské S-Bahn. Linka S4 bude brzy společná pro síť Stadtbahn v Karlsruhe a v Heilbronn. A její větev, která vede jihozápadním směrem do údolí Rýna, bude časem spojena s další linkou S4 z rychlodrážní sítě Basileje...

Pozoruhodné křížení celé regionální sítě v Karlsruhe se nyní nicméně stává úzkým místem. „Během deseti let bylo otevřeno 300 km tras, není možné nadále postupovat takovýmto tempem, kromě jiného také proto, že region je nyní již dosti dobře obslužen,“ připomíná Marc Perez, konzultant projekční společnosti TTK. Tím říká, že některé projekty jsou odloženy na neurčito, nebo jsou pouze ve výhledu. V jižní části údolí Rýna se města Rastatt a Baden-Baden zřekla položení kolejí do městských ulic, které měly přiblížit jejich centra železnici nebo umožnit provoz tramvají. Na západě, kde po překročení Rýna měla linka S8 pokračovat směrem na Landau a do jižního Falcka (za Würthem), také žlutě-červené soupravy nebudou hned tak k vidění. Jak připomíná jeden badenský inženýr: „Země Porýní-Falc není do projektu příliš zřehavá. Tramvají jsou jasně made in Badensko-Württembersko. Místní proto podporují spíše rozvoj služeb vozidel s dieselovým pohonem.“ Co se týče bezprostředně přiléhajícího území Francie, zejména měst Wissembourg a Lauterbourg (která jsou již dnes integrována do tarifního sdružení KVV), příjezd tramvají zde asi nebude otázkou nejbližší budoucnosti. „Mám pocit, že se do toho Francouzi moc nehrnou, a že nechtějí příliš dobré spojení s Německem,“ domnívá se Thomas Rupp z plánovacího oddělení AVG: „Obávají se příliš prudkého nárůstu cen nemovitostí.“ Co se týče plánovaného prodloužení sítě severně od Karlsruhe, to postoupilo své místo jižnímu prodloužení sousední sítě S-Bahn z Mannheimu a Ludwigshafenu. Nicméně střed Karlsruhe začíná být zablokovan! Nepřetržitě se zde na slavné Kaiserstrasse hromadí dlouhé řady městských a regionálních tramvají, které, jak říká městský úřad, blokují normální život. To vyvolalo vznik plánu na řešení tramva-

ové dopravy v hypercentru. Z finančních i technických důvodů byl zatím odložen na neurčito, přestože byl v září 2002 schválen v místním referendu.

Potíže mohou kromě jiného přijít i ze strany DB (Deutsche Bahn). Ta v roce 1993 v časopise La Vie du Rail ústy svého tehdejšího ředitele Heinze Dürra nešetřila nadšením, neboť „regionální železniční společnosti převezmou tratě Deutsche Bahn AG, protože jsou schopny je provozovat jednodušeji a s nižšími náklady.“ Ale věci se změnilly. A široce využívaný model pronájmu, který by AVG umožnil za část-

a spíše jejich vznik i podporovala. O deset let později by znovu chtěla získat kontrolu nad příměstskou dopravou a odvolává se při tom na svou odbornou způsobilost. DB chce být nyní neopomenutelnou složkou, stejně jako SNCF ve Francii, a to nebude jednoduché.“

Karlsruhe by tedy mělo spíše těžit z toho, že je svým způsobem výkladní skříň, a nespolehat se na to, že jeho „model“ se bude více méně propagovat sám. Tím spíše, že jde o model, který může být, navzdory všem zpochybňujícím studiím, napodobován. „Tramvají v Karlsruhe



Velmi dlouhé diametrální linky projíždějí region z jednoho konce na druhý. Linku S11, jezdící z centra Karlsruhe přímo do Černého lesa, využívají lyžaři. Počet přepravených osob se nejméně zdvojnásobil.

ku 1,5 milionu euro za kilometr provést modernizaci a elektrizaci tratí, které DB zanedbává, již národní železniční společnosti nevyhovuje. Ta si nyní chce modernizovat své tratě sama pro sebe... To přináší dvojnásobné náklady a zabírá dvojnásobek času, jak můžeme v současné době vidět na východním prodloužení linky S4 mezi Heilbronnem a Öhringenem, které má již nejméně roční zpoždění a zaznamenal podstatný nárůst nákladů.

„V 90. letech byla DB plně vytížena svým znovusjednocením. Nechala tedy vzniknout malé dopravní sítě, jako je AVG,



byly bezpochyby ovocem „šťastné historické shody“, shoda výjimečně příznivých okolností dala zrodit málokdy vídanému ovzduší spolupráce a dobré vůle všech zúčastněných,“ shrnuje Marc Perez z TTK: „Ale není nutné být pesimistický a nic nedělat, protože to je snadné. Právě v nejnějsích, pro veřejnou dopravu obtížných podmínkách provozní a ekonomická výkonnost dopravní sítě v Karlsruhe může inspirovat k napodobení. Je to vzorový příklad!“

Podle časopisu Rail et Transports, č. 370/05

## V ÚSPĚŠNÉM ZVLÁDNUTÍ PŘEMĚNY JE NAŠE ŠANCE

Vážené kolegyně, vážení kolegové, před necelými dvěma roky jsme zahájili práce na složitém a rozsáhlém úkolu – postupně přeměně naší společnosti. Dnes Transformační projekt vstupuje do poslední třetiny plánovaného harmonogramu prací. Je potřeba si znovu připomenout, že konečným cílem veškerých restrukturalizačních opatření je trvalé zajištění konkurenceschopnosti na dopravním trhu budoucnosti. Zachování konkurenceschopnosti však vyžaduje neustálé zlepšování se. Prováděná opatření v zásadě směřují k zeštíhlené, flexibilní a co do hierarchie ploché organizaci Dopravního podniku, která více zprůhlední jednotlivé procesy a finanční vztahy, a dále opatření směřují ke zvýšení produktivity a k dlouhodobému snížení provozních nákladů (hledání úspor a finančních zdrojů uvnitř Dopravního podniku), ale také ke zvýšení tržeb.

Zlepšení efektivity a zvýšení produktivity je také cestou k vyšší spokojenosti ze strany vlastníka – města,

kteřím svými dotacemi kryje značnou část nákladů na provoz dopravního systému. Předpokládáme, že naše snaha pokrýt vnitřními úsporami část narůstajících cen vstupů by měla být pozitivně vnímána i většinou našich klientů či daňových poplatníků. V konečném důsledku se jedná i o vytvoření jistoty zaměstnání nezbytnému počtu našich zaměstnanců.

K 1. lednu 2006 bude až na malé výjimky dokončena organizační přeměna Dopravního podniku na procesní uspořádání (základní procesy, podpůrné procesy, obslužné procesy). Současně dojde k přestavení informačních systémů (SAP, Elanor a navazující systémy) a k související změně číslování útvarů.

Pozornost se v dalším období soustřeďuje především na dotváření prostředí, podmínek a nástrojů k podpoře procesního řízení v nové organizační struktuře Dopravního podniku a k dosahování očekávaných úspor (postupné uzavírání dohod o úrovni služeb, příprava systému řízení výkonnosti, řešení systému hodnocení a motivace a komplexně celé problematiky řízení lidských zdrojů včetně vnitřní komunikace a podobně). Jsou připravovány zásadní kroky v oblasti řízení dokumentů a standardizace pro-



cesů. Je vyžadována a přijímána komplexní odpovědnost manažerů za procesy napříč organizační strukturou. Ačkoliv práce na Transformačním projektu podle smlouvy uzavřené s konzultační firmou CS-PROJECT, spol. s r. o. končí v září 2006, optimalizační fáze směřující k zajištění vyšší ekonomické efektivity rozhodně neskončí. Právě naopak lze díky prováděným změnám v prostředí společnosti očekávat i v budoucím období přípravu a zahajování dalších optimalizačních akcí. Jsou tak de facto nastavovány

podmínky pro trvalý optimalizační proces pružně reagující i na změny vnitřních a vnějších okolností, a to při zajištění bezpečnosti a žádoucí kvality provozu.

Na plnění našeho společného nelehkého úkolu se přímo podílejí stovky z vás, ať už v rámci akčních týmů subprojektů a pracovních skupin, v rámci výkonných týmů při plnění jmenovitých transformačních úkolů a optimalizačních akcí, v rámci týmů při náročném procesu přestavení informačních systémů a při plnění mnoha

dalších úkolů. Mnozí z vás plníte řadu úkolů nad rámec stanovených povinností a věnujete zvládnutí úkolů část svého volného času. Podporu přeměně samozřejmě poskytuje také každý zaměstnanec, který na jakémkoliv místě v našem podniku spolehlivě a kvalitně pracuje. Velmi si toho vážím a děkuji za práci každého z vás, každého zaměstnance, který svým aktivním přístupem přispívá k řešení úkolů a překonávání vznikajících problémů, těžkostí, k odstraňování nedostatků. Podporu přeměně pocítujeme i od našich odborových partnerů – předáků i členů našich odborových organizací. Mnohokrát vám za vše děkuji.

Do následujícího období vám všem přeji hodně trpělivosti, obrovskou míru vzájemného pochopení a osobní odvahy při prosazování a provádění změn potřebných k úspěšné realizaci Transformačního projektu. Úspěch přeměny je v našich rukou, neboť záleží na každém jednotlivci, zda se dokáže změnit a přizpůsobit novým podmínkám a jen tato změna každého z nás může vést k úspěchu.

A závěrem mi dovoluji, abych Vám i Vaším blízkým popřál krásné a radostné Vánoce a mnoho zdraví, štěstí, lásky a úspěchů v osobním i pracovním životě v roce 2006.

**Ing. Ladislav Špitzer, ředitel Transformačního projektu**

## AKTUALITY Z JEDNÁNÍ ŘÍDICÍHO TÝMU A ŘÍDICÍ RADY

➡ Řídicí rada na svém jednání 15. listopadu projednala plnění jmenovitých transformačních úkolů v rámci fáze optimalizace k 31. říjnu. Projednána byla aktualizace personálního obsazení v jednotlivých subprojektech a pracovních skupinách. Dále byla podána informace o postupu přípravy a projednávání dohod SLA mezi jednotlivými útvary.

➡ Řídicí rada odsouhlasila dokončení re-engineeringu technického úseku k 31. prosinci letošního roku a aktualizaci organizační struktury obchodně-ekonomického úseku k 1. lednu 2006. Novým vedoucím subprojektu D3 – Re-engineering technického úseku byl jmenován ing. Jiří Bezdíček, technický ředitel.

➡ Bylo schváleno vytvoření jednotky Historická vozidla od 1. ledna 2006, která bude zařazena do úseku služeb. Vedoucím jed-

notky byl jmenován ing. Milan Pokorný, vedoucí provozovny Střešovice. Jednotka Historická vozidla vzniká z původní provozovny Střešovice a zahrnuje Muzeum MHD a pravidelný i nepravidelný provoz nostalgických vozidel.

➡ 15. listopadu byla Řídicí radou schválena činnost kanceláře GŘ v současné podobě a koncept procesů interní audit a kontrola. Odbor Interní audit a kontrola bude nadále pracovat v podřízenosti generálního ředitele a vedoucím zůstává ing. Josef Hájek.

➡ Dále byly potvrzeny vedoucí odborů Investice – ing. Svatoslav Lorenc a Stavby – ing. Rudolf Zmatlík. Oba odbory budou od 1. ledna 2006 pracovat pod generálním ředitelem.