2002

Výroční zpráva

Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost

Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost

2002

Výroční zpráva

Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost

Úvodní slovo generálního ředitele **6**

Organizační struktura **8**

Kalendárium 2002 **10**

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost v roce 2002 **11**

Doprava **15**
Úvod 17
Dopravní systém 18
Dopravní výkony 19
Preference MHD 19
Přepravní průzkumy 21
Nehodovost 21
Služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace 21
Přepravní kontrola 22

Technika **23**
Úvod 25
Vozový park 26
Investiční akce 27
Energetika 28
Životní prostředí 29

Ekonomika **31**
Úvod 33
Finanční situace v průběhu roku 2002 33
Tarif a tržby z jízdného 34

Personalistika **35**
Úvod 37
Personální vývoj 37
Mzdová politika 37
Vzdělávání 38
Sociální politika 38

Vnější a vnitřní komunikace **39**
Úvod 41
Marketing a propagace 41
Informování cestujících 42
Archiv a muzeum MHD 43
Program kvality služby 44
Systém kvality dle norem ISO řady 9000 44
Mezinárodní vztahy 45

Priority v nadcházejícím období **47**

Společnosti s kapitálovou účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti **51**
Inženýring dopravních staveb, a. s. 53
Pražská strojírna, a. s. 54
Rencar Praha, a. s. 54
SPŠD, SOU a U, a. s. 55
Elaugen DP Praha, s. r. o. 55
PragoNet, a. s. 56

Zpráva o činnosti dozorčí rady **57**

Seznam zkratek **62**

Tabulková část **63**

Zpráva auditora o auditu roční účetní závěrky k 31. 12. 2002 **90**

Úvodní

Úvodní slovo generálního ředitele

Vážení členové Zastupitelstva hl. m. Prahy,
vážení spolupracovníci, vážení přátelé!
Právě začínáte listovat výroční zprávou Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti za rok 2002, za dvanáct měsíců, který musíme hodnotit dvojím pohledem.
První polovina roku byla pokračováním naší snahy z uplynulých let. Zlepšovali jsme naše služby tak, abychom nabízeli atraktivní varianty přepravy po městě ve vztahu ke stále sílícímu automobilismu v pražských ulicích.
Druhý srpnový týden však přinesl události, které během několika desítek hodin změnily chod nejen našeho podniku, ale celého hlavního města. Psát větu, že je metro páteří pražské městské hromadné dopravy, se zdálo na začátku roku 2002 jako otřepané klišé, ale v polovině srpna to přestalo platit a my si museli poradit se situací vymykající se všem zpracovaným krizovým plánům.
Dlouhodobé vize na několik týdnů ustoupily do pozadí, hlavním úkolem pro následující týdny a měsíce se stalo co nejrychleji obnovit provoz metra. Povrchové druhy dopravy, tramvaje a autobusy, nahrazovaly nefunkční metro tak, jak nám provozní situace umožňovala. Přes všechna negativa jsme

slovo

dle mého názoru i názoru řady uznávaných dopravních odborníků mimořádnou situaci zvládli velmi dobrým způsobem. Nejen odstraňování následků povodní bylo naší prioritou ve druhé polovině roku. Po několika týdnech jsme současně začali s přípravou takových opatření, abychom v budoucnosti možnost zatopení metra vyloučili. Nikdo z nás neví, kdy se podobná situace bude opakovat, zda za rok, za pět nebo pětset let.

Nejen situace v metru vybízí k podrobné analýze. Stejná pozornost by měla být věnována i náhradní dopravě a opatřením přijatým k jejímu zajištění od poloviny srpna. Vše pozitivní, co nám výjimečná situace přinesla zejména v oblasti preference MHD, bychom měli být schopni přenést do každodenní reality tak, aby městská hromadná doprava byla pro obyvatele, ale i návštěvníky města, samozřejmým společníkem při jejich cestách.

Další směřování městské hromadné dopravy si jistě vyžádá mnoho diskusí na různých úrovních. Vždyť nejen náš vlastní provoz nabízí mnoho zajímavých inspirací k cestě do budoucnosti. Většina západoevropských měst si stále více uvědomuje, že kvalitní systém městské hromadné dopravy je pro jejich další rozvoj nezbytný.

Na půdě našeho podniku byla pro nás velmi významnou oblast kolektivního vyjednávání. Vyjednávání bylo náročnější než kdykoliv před tím. Počet odborových organizací působících na půdě našeho podniku roste, a tak i dohoda, nejen mezi odbory a vedením, ale mezi jednotlivými odborovými subjekty, je v mnoha případech daleko náročnější než tomu bylo ještě v nedávné minulosti.

Nejen tyto zkušenosti nás vedou k diskusím o co nejefektivnějším a nejlépe fungujícím uspořádání našeho podniku. Cílem musí být nižší finanční náročnost celého systému městské hromadné dopravy, neboť možnosti městského rozpočtu, poskytujícího rozhodující část finančních prostředků, nejsou neomezené.

Jedině aktivní práce a iniciativní přístup k řešení problémů nám může zaručit naše postavení na trhu městské hromadné dopravy i v následujících obdobích. Tuto skutečnost si musí uvědomit každý zaměstnanec.

Ing. Milan Houfek

Předseda představenstva a generální ředitel

Organizační

Představenstvo společnosti

Dozorčí rada

Generální ředitel společnosti

Úsek generálního ředitele

- Referát tiskového mluvčího
- Referát zmocněnce pro zahraniční vztahy
- Oddělení obrany a ochrany majetku, BOZP a PO
- Kancelář generálního ředitele
- Odbor právní
- Odbor interního auditu a kontroly
- Odbor informační technologie
- Odbor nemovitého majetku

Technický úsek

- Odbor strategie
- Odbor investic
- Odbor staveb

Obchodně-ekonomický úsek

- Oddělení kancelář OEŘ
- Odbor financování
- Odbor finančního účetnictví a controllingu
- Odbor odbytu a tarifů MHD

Dopravní úsek

- Odbor přípravy dopravního procesu
- Odbor informačních systémů
- Odbor přepravní kontroly
- Odbor dopravního dozoru

Personální úsek

- Oddělení organizace a techniky řízení
- Odbor zaměstnanecký

Pozn.: personální úsek byl zřízen k 1. 11. 2002. Do 31. 10. 2002 bylo oddělení organizace a techniky řízení součástí úseku generálního ředitele a odbor zaměstnanecký součástí úseku obchodně-ekonomického.

Dopravní podnik – Metro, odštěpný závod

- Úsek ředitele
- Dopravní úsek
- Technický úsek
- Ekonomický úsek

Služby

- Sdělovací a zabezpečovací
- Elektrotechnická
- Ochranného systému
- Staveb a tratí
- Technologických zařízení

Dopravní podnik – Elektrické dráhy, odštěpný závod

- Úsek ředitele
- Dopravní úsek
- Technický úsek
- Obchodně-ekonomický úsek
- Výrobní úsek

Dopravní, technické a výrobní provozovny

- Hloubětín
- Strašnice
- Měnírny a kabelová síť
- Kobylisy
- Vokovice
- Trakční vedení
- Motol
- Žižkov
- Vrchní stavba
- Pankrác
- Střešovice
- Opravna tramvají

Dopravní podnik – Autobusy, odštěpný závod

- Úsek ředitele
- Dopravní úsek
- Technický úsek
- Obchodně-ekonomický úsek

Garáže

- Dejvice
- Kačerov
- Klíčov
- Řepy
- Vršovice
- DOZ Hostivař

struktura

Představenstvo

Ing. Milan Houfek
PŘEDSEDA

Mgr. Petr Hulinský
MÍSTOPŘEDSEDA

Radovan Šteiner
MÍSTOPŘEDSEDA

Petr Hána
ČLEN

Ing. Jiří Kaňák
ČLEN

Ing. Martin Vlk*
ČLEN

Ing. Václav Pomazal, CSc.
ČLEN

Ing. Jiří Sklenařík
ČLEN

Doc. Ing. Zdeněk Trojan, CSc.
ČLEN

* členem od 23. 1. 2002. K 1. 1. 2002 odstoupil z představenstva ing. Kamil Kotek.

Dozorčí rada

Ing. Martin Hejl
PŘEDSEDA

Jiří Šindelář
MÍSTOPŘEDSEDA

Mgr. Rudolf Blažek
ČLEN

Ing. Vladimír Göringer
ČLEN

Ing. Jiří Paroubek
ČLEN

Ing. Václav Procházka
ČLEN

Jiří Čada
ČLEN

Tomáš Vrbík
ČLEN

Petr Zajíček
ČLEN

Management

Ing. Milan Houfek
GENERÁLNÍ ŘEDITEL

Ing. Petr Blažek
DOPRAVNÍ ŘEDITEL

Ing. Tomáš Jílek
TECHNICKÝ ŘEDITEL

Ing. Václav Pomazal, CSc.
OBCHODNĚ-EKONOMICKÝ ŘEDITEL

Ing. Jaroslav Ďuriš*
PERSONÁLNÍ ŘEDITEL

Ing. Ladislav Houdek
ŘEDITEL ODŠTĚPNÉHO ZÁVODU METRO

Ing. Milan Pokorný
ŘEDITEL ODŠTĚPNÉHO ZÁVODU ELEKTRICKÉ DRÁHY

Ing. Ladislav Špitzer
ŘEDITEL ODŠTĚPNÉHO ZÁVODU AUTOBUSY

* jmenován k 1. 11. 2002.

Kalendárium

7. ledna
První kloubový nízkopodlažní autobus v Praze začal vozit cestující

11. ledna
Pražská integrovaná doprava slaví 10. výročí svého vzniku, stejně jako první linka Dopravního podniku sloužící cestujícím za hranicemi hlavního města

11. února
Podepsána Dohoda o mzdovém vývoji v roce 2002 mezi představenstvem a předsedy odborových organizací

28. dubna
Před 90 lety byl zahájen provoz tramvajové vozovny Žižkov

15. května
Uzavřena smlouva mezi hlavním městem Prahou, Českou spořitelnou, a. s. a ČSOB, a. s. na financování dodávky dalších 20 souprav vozů metra M1

18. května
Tisíce Pražanů a návštěvníků města si přišlo prohlédnout stavbu IV. provozního úseku tratě C metra z Nádraží Holešovice do Ládví

12. června
Ukončena dodávka první série 22 souprav vozů metra M1

20. června
Dokončena druhá etapa rozsáhlé rekonstrukce tramvajové trati v Karmelitské ulici

26. června
Cestujícím s omezenou možností pohybu začala sloužit první pohyblivá schodišťová plošina, umožňující bezbariérový přístup do stanice metra Chodov

8. července
Zahájen provoz nové autobusové expresní linky č. 100 na trase Letiště Ruzyně – Zličín

12. – 14. srpna
Prahu postihla rozsáhlá povodeň; zaplavena byla část sítě metra a některé tramvajové tratě

26. – 27. srpna
Dopravní podnik hostil zasedání Komise pro dopravu a město Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP

17. září
Po náročné rekonstrukci se na trať v Černokostelecké ulici vrátil tramvajový provoz

21. – 22. listopadu
Autobusy Dopravního podniku zajišťovaly speciální přepravu účastníků pražského zasedání Severoatlantické aliance

19. prosince
Nejstarší autobusová garáž Dejvice oslavila sedmdesát let od zahájení provozu

11

Dopravní podnik hl. m. Prahy,

akciová společnost

v roce 2002

42
57
29
42
30
59
44
31
46
X

Rok 2002

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost v roce 2002

Život velkých měst bez veřejné dopravy si dnes již nikdo nedokáže představit. Zkušenosti z druhé poloviny dvacátého století ukazují, že omezování provozu městské hromadné dopravy a stále vyšší množství komunikací pro vyšší počty osobních automobilů vede do slepé uličky. Vitalita města a kvalitní městská hromadná doprava tvoří spojité nádoby – to je východisko dopravní politiky pro jedenadvacáté století. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, nejvýznamnější provozovatel městské hromadné dopravy na území České republiky, usiluje o to, aby svými službami kvalitně zajišťoval životní potřeby města a jeho obyvatel a současně pomáhal Praze udržet pozici vyhledávaného cíle turistů z celého světa. Každý den nabízíme rychlý, bezpečný a k životnímu prostředí šetrný způsob přepravy a snažíme se tak konkurovat individuální automobilové dopravě.

Rok 2002 zůstane pro většinu Pražanů rokem povodňovým. Ničivá přírodní katastrofa, která postihla naše hlavní město, výrazně ovlivnila i provoz MHD a chod naší společnosti celkově. Dotkla se všech oblastí její činnosti, tak jak je patrné ze všech následujících kapitol, jimiž se srpnové události proplétají jako červená nit. Ale ani velká voda, která napáchala Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti nemalé škody, nezastavila realizaci významných akcí a projektů, s nimiž naše společnost započala v předcházejících letech.

Opět jsme pokročili v modernizaci vozového parku. Cestujícím již slouží více než dvě desítky nových souprav metra, v ulicích se objevily další nízkopodlažní autobusy a rekonstruované tramvajové vozy. Jsme přesvědčeni, že technicky vyspělý vozový park je jedním z nezbytných předpokladů k tomu, aby se městská hromadná doprava stala lákavou alternativou k individuálnímu automobilismu.

Pokračovala stavba tratě metra do severní oblasti Prahy i stavba tramvajové tratě na Barrandov, která přivítá první cestující již na sklonku roku 2003. Neustalo ani zavádění preferenčních opatření, jež v ulicích města upřednostňují provoz městské hromadné dopravy. Dále se rozvíjel také Program kvality služby, který hodnotí úroveň poskytovaných služeb z pohledu našich klientů.

14

14

15

Doprava

VNA
NICE
Í JÍZDA
OVNA
EŠOVICE
STIVAŘ
nádraží
PŘEPRAVA
CVIČENCŮ
LÁŠTNÍ JÍZDA
19
NOVÝ HLOUBĚ
Nádr. Vysočany-Balabenka
Palmovka - SOKOLOVSKÁ
Nám. Republiky - Můstek
Václavské n. - MUZEUM
Nám. bří. Synků
SPOŘILOV
26
PODBABA HOTEL INTERNATIONAL
LENINOVA - HRADČANSKÁ
Strossmayerovo n. - Revoluční
Nádr. Střed - Bolzanova
Nákl. nádr. Žižkov - ŽELIVSKÉHO
Vinice - Průběžná
STRASNICE RADOŠOVICKÁ
3
HLOUBĚTÍN Černý Most
Nádr. Vysočany - Palmovka
Sokolovská - Nádr. Střed
Václavské n. - Karlovo n.
Palackého n. - Výtoň
Podolská vodárna - Dvorce
BRANÍK nádraží
3
VYSOČANY, nádraží
Balabenka - Palmovka
Dělnická - Vltavská
Masarykovo nádr. - Václavské n.
Karlovo n. - Palackého n.
Výtoň - Dvorce
BRANÍK, nádraží
15
HLOUBĚTÍN Černý Most
Kbelská - Harfa
Balabenka - Palmovka
Sídliště Invalidovna
Thámova
KARLÍN Sokolovská
DOLNÍ HA
CVIČNÁ JÍZDA
UŠEBNÍ
ÍZDA
MOTOROVÝ VŮZ BEZ PRŮ
Výhradně pro přímé
a majitele předplatnic
PLATTE POUZE DROBNÝMI
STRA
KRÁL
RA
9
HRD
Ohra
Olša
Vá

Doprava

Úvod

Systém městské hromadné dopravy v Praze vytváří hustou síť, která pokrývá celé město i s přilehlým okolím.
Linky provozované Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností dosahují celkové délky přes dva a půl tisíce kilometrů a spojují centrum metropole s jejími nejodlehlejšími okraji. Stovky vozů metra, tramvají a autobusů, které každý den vyjíždějí na své pravidelné trasy, usnadňují obyvatelům i návštěvníkům města cesty za prací i do škol, za nákupy, zábavou či kulturou.
Při koordinaci velkého množství spojů se řídíme především přáním našich klientů. Naše společnost využívá v hojné míře podkladů získaných přepravními průzkumy. Díky těmto pravidelným šetřením lze stanovit takový rozsah provozu, intervaly a jízdní řády, které budou cestujícím co nejvíce vyhovovat.
Pravidelný provoz MHD byl v srpnu roku 2002 dramaticky narušen ničivou povodní. Na několik týdnů se zcela změnila zavedená podoba sítě pražské MHD. Období koncepčního rozvoje vystřídala improvizace a operativní řízení, jejichž hlavním cílem bylo zachování alespoň základní funkce MHD. Nahradit provoz metra vozidly povrchové dopravy se zdálo takřka nemožné, ale i v této situaci Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost obstál se ctí.
Nutným předpokladem kvalitní služby veřejnosti je zajistit vozidlům městské hromadné dopravy plynulý, nerušený průjezd městem. To není v pražských podmínkách snadné: celkový objem dopravních výkonů v Praze neustále narůstá a česká metropole předstihuje v počtu obyvatel na jeden automobil i největší západoevropská velkoměsta. Proto je preference městské hromadné dopravy jednou z priorit Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.
Neméně důležitým cílem je, aby se cestování městskou hromadnou dopravou stalo snadným a samozřejmým i pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace.
Zlepšováním technického zázemí a profesionálním chováním zaměstnanců usilujeme o to, aby i tito cestující patřili mezi naše spokojené zákazníky.

Dopravní systém

Metro / Tři tratě (A, B, C) o celkové délce 50,1 kilometru s 51 stanicemi – taková je současná podoba pražského metra. Jeho síť tvoří páteř celého systému městské hromadné dopravy v české metropoli, většina ze stanic slouží jako přestupní terminály na tramvajové a autobusové linky. Denně jeho služeb využívá více než jeden milion cestujících.
Provoz pražské podzemní dráhy v roce 2002 výrazně ovlivnila srpnová povodeň, která ve dnech 12. – 14. srpna zasáhla celé město. Velká část metra včetně přestupních uzlů Florenc, Můstek a Muzeum byla zatopena, provoz byl na mnoha místech přerušen nebo výrazně omezen. Díky usilovným obnovovacím pracím se provoz na celé trati C podařilo obnovit od 18. listopadu, na trati A od 21. prosince. S obnovením provozu v centrální části trati B se počítá v únoru 2003.
Důležitým krokem pro stabilizaci situace ve vozovém parku a další zvyšování kvality poskytovaných služeb bylo podepsání smlouvy mezi hlavním městem Prahou a Českou spořitelnou, a. s. a ČSOB, a. s. na financování dodávky dalších 20 souprav vozů metra M1.
Odštěpný závod Metro zajišťuje také provoz sedačkové lanové dráhy v pražské zoologické zahradě, která se mezi návštěvníky zahrady těší stále vzrůstající oblibě. Ani lanovka se však nevyhnula vodám rozbouřené Vltavy a musela svůj provoz v roce 2002 předčasně ukončit.

Elektrické dráhy / Na tramvajové síti o délce více než 137 kilometrů bylo v roce 2002 provozováno 24 denních, 8 nočních a jedna nostalgická linka. Veškeré zbývající kapacity odštěpného závodu Elektrické dráhy byly od 19. srpna využívány pro náhradní přepravu za linky metra (linky X-A a X-B). Samotná tramvajová síť byla velkou vodou rovněž na několika místech zasažena; s výjimkou trati v Sokolovské ulici, procházející nejpostiženější pražskou čtvrtí Karlínem, se na všech poškozených úsecích podařilo během tří měsíců plně obnovit provoz.
Kromě mimořádných oprav úseků zasažených povodní probíhaly v roce 2002 na tramvajových tratích také plánované opravy a údržby. K nejvýznamnějším rekonstrukčním akcím patřila druhá etapa opravy trati v Karmelitské ulici a rekonstrukce trati v Černokostelecké ulici, jejíž kolejiště bylo zatravněno. Elegantní travnatý kolejový svršek, jenž pomáhá tlumit hluk a snižovat prašnost, získala rovněž tramvajová trať na třídě Milady Horákové.
Mezi vyhledávané turistické atrakce patřila i v roce 2002 lanová dráha na Petřín. Novinkou, vycházející vstříc zejména zahraničním návštěvníkům Prahy, se stalo rozšíření provozní doby lanovky až do 23.30 hodin.

Autobusy / Ke konci roku 2002 provozoval Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost 150 městských denních linek, 20 příměstských linek, 20 školních, 13 nočních městských linek a 2 linky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.
Oproti předcházejícímu roku došlo v roce 2002 k několika změnám. Od 1. června převzal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost do svého provozu linku č. 192 a předal doposud provozované linky č. 221, 323 a 353, které ROPID přidělil jinému dopravci. Od 2. září byla posílena autobusová doprava v Modřanech a zkráceny intervaly některých autobusových linek v ranní špičce. Od září byl také významněji upraven provoz nočních linek, především v jižních oblastech hlavního města.
Mezi význačné události v autobusové dopravě patří zavedení expresní linky č. 100, která spojuje mezinárodní letiště v Ruzyni se stanicí metra B Zličín a je obsluhována nízkopodlažními autobusy se speciální úpravou pro vyšší rychlost a zvětšeným prostorem pro zavazadla.
Autobusy Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se významnou měrou podílely na zajišťování dopravy v záplavami postižené Praze. Zpočátku při nasazení pro evakuaci obyvatel v nejpostiženějších částech města a později jako náhradní doprava za nefunkční úseky metra a tramvajové dopravy.
V listopadu se pak úspěšně zhostily prestižní funkce přepravy účastníků pražského summitu NATO.

Dopravní výkony

Celkový dopravní výkon městských a příměstských linek zařazených do systému Pražské integrované dopravy provozovaných Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností včetně zvláštní linkové dopravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, dosáhl cca 155,5 milionu vozových kilometrů (vozkm). Objem dopravních výkonů vyjádřený v místových kilometrech představuje takřka 18,0 miliardy místokm. U dopravního výkonu ve vozových kilometrech došlo v porovnání s rokem 2001 k mírnému zvýšení, objem místových kilometrů poněkud poklesl.

Na zvýšeném objemu dopravních výkonů ve vozových kilometrech se podílelo zejména posílení tramvajové a autobusové dopravy částečně nahrazující provoz metra, který byl značně omezen v důsledku záplav. Dopravní výkony vzrostly též v souvislosti se zavedením autobusové linky č. 100 Letiště Ruzyně - Zličín, s posílením provozu linky č. 192 na sídliště Barrandov od 1. června, se zářijovým zkrácením intervalů některých dalších autobusových linek a s prodloužením večerního provozu lanové dráhy na Petřín. Meziroční pokles objemu dopravních výkonů v místových kilometrech je zapříčiněn povodňovým omezením provozu metra a jeho částečným nahrazením povrchovou dopravou, jejíž vozidla však mají menší obsaditelnost než vozy metra.

Celkový objem dopravních výkonů (v tis. km)

	vozkm	místokm
Metro	36 914	6 677 259
Elektrické dráhy	50 466	5 798 116
z toho: lanová dráha	23	2 297
externí NAD	850	59 523
Autobusy	68 092	5 507 075
Celkem	**155 472**	**17 982 450**

Preference MHD

Pražská dopravní síť se v důsledku enormního nárůstu individuální automobilové dopravy během devadesátých let uplynulého století stala jednou z nejpřetíženějších v Evropě. Tato skutečnost se začala negativně odrážet i na rychlosti a pravidelnosti provozu povrchové městské hromadné dopravy. Jako řešení této dlouhodobě neúnosné situace jsou přijímána opatření, jež preferují povrchovou MHD před dopravou automobilovou a zajišťují tak její atraktivnost pro Pražany a návštěvníky města. Tato opatření vycházejí z „Projektu preference povrchové MHD v Praze“, zpracovávaného průběžně Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností ve spolupráci s odborníky MHMP, Policie ČR a Technické správy komunikací.

Tramvaje / Preference tramvajové dopravy je zajišťována především oddělováním tramvajových tratí od vozovky a vhodnou úpravou světelných signalizačních zařízení na křižovatkách.

Ke konci roku 2002 bylo betonovými tvarovkami odděleno od vozovky již více než 5 kilometrů tramvajových tratí. Díky těmto fyzickým zábranám je zabezpečena plynulost a větší bezpečnost tramvajové dopravy v místech, kde často docházelo k jejímu narušování souběžně vedenou automobilovou dopravou. V uplynulém roce byly podélné prahy v celkové délce 2023 metrů osazeny v následujících lokalitách:

- ulice Svatovítská v úseku Václavkova – Milady Horákové ve směru do centra v délce 154 m, *realizováno v červnu 2002*,
- ulice Komunardů ve směru z centra od čela zastávky „Dělnická“ k ulici Dělnická v délce 47 m, *realizováno v červnu 2002*,
- Masarykovo nábřeží v úseku mezi ulicemi Myslíkova a Na Struze v obou směrech v délce 361 m, *realizováno v srpnu 2002*,

- ulice Seifertova v úseku Husinecká – Příběnická ve směru do centra v délce 324 m, *realizováno v září 2002*,
- Štefánikův most v obou směrech v délce 433 m, *realizováno v říjnu 2002*,
- Karlovo náměstí v úseku mezi zastávkou „Karlovo náměstí" a křižovatkou s ulicí Odborů ve směru z centra v délce 66 m, *realizováno v říjnu 2002*,
- Karlovo náměstí v úseku Resslova – zastávka „Moráň" ve směru z centra v délce 100 m, *realizováno v říjnu 2002*,
- Smetanovo nábřeží v úseku mezi ulicí Divadelní a zastávkou „Karlovy lázně" ve směru ke stanici metra Staroměstská v délce 75 m, *realizováno v listopadu 2002*,
- Rašínovo nábřeží v úseku mezi Vyšehradským tunelem a křižovatkou s ulicí Libušina ve směru do centra v délce 221 m, *realizováno v listopadu 2002*,
- Nábřeží Kapitána Jaroše u vyústění Letenského tunelu ve směru do centra v délce 187 m, *realizováno v listopadu* 2002,
- Národní třída v úseku Spálená – Karoliny Světlé ve směru z centra v délce 25 m, *realizováno v prosinci 2002*,
- ulice Havlíčkova v úseku od nástupního ostrůvku zastávky „Masarykovo nádraží" ke křižovatce s ulicí Hybernská ve směru do centra v délce 30 m, *realizováno v prosinci 2002*.

Preference světelnou signalizací znamená možnost přednostní volby signálu „volno" jedoucí tramvaji tak, aby mohla projet křižovatkou pokud možno bez zastavení (tzv. absolutní preference) nebo alespoň s minimálním zdržením.
K 31. 12. 2002 bylo v síti tramvají celkem 193 křižovatek řízených světelnou signalizací, z nichž 60 je vybaveno preferencí (z toho 26 absolutní a 34 podmíněnou).

Autobusy / Jako účinné preferenční opatření pro provoz autobusů se osvědčuje zavádění vyhrazených jízdních pruhů, zabezpečujících plynulost a rychlost autobusové dopravy.
V roce 2002 byla také vůbec poprvé – v rámci projektu Evropské komise pod názvem Trendsetter – testována i možnost preference autobusů na křižovatkách se světelnou signalizací.
V současné době využívají autobusy Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 10,5 kilometru vyhrazených jízdních pruhů na vozovce a tramvajových tělesech.
V roce 2002 se podařilo zřídit vyhrazené autobusové pruhy o celkové délce 1,5 kilometru ve čtyřech lokalitách:

- ulice Čimická v úseku Písečná – U dětského domova ve směru do centra v délce 350 m, *realizováno v dubnu 2002*,
- ulice Kukulova v úseku Šafránecká – Podbělohorská ve směru Vypich v délce 300 m, *realizováno v květnu 2002*,
- ulice Českobrodská v úseku Horní Hrdlořezská – Spojovací ve směru do centra v délce 650 m, *realizováno v květnu 2002*,
- ulice Táborská v úseku mezi podjezdem pod magistrálou a ulicí Na Pankráci ve směru z centra v délce 200 m, *realizováno v květnu 2002*.

Přepravní průzkumy

Bez znalosti skutečných potřeb cestujících a jejich počtu se kvalitní a spolehlivý dopravce nemůže obejít. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost proto každoročně věnuje velkou pozornost přepravním průzkumům. Jejich výsledky slouží jako podklady pro realizaci takových změn a úprav provozu městské hromadné dopravy, které budou odpovídat požadavkům cestující veřejnosti.

V rámci pravidelného sledování zatížení sítě MHD na území Prahy se v průběhu prvního pololetí roku 2002 uskutečnila trojice komplexních přepravních průzkumů. V lednu a únoru byl v rozsahu celé tramvajové sítě proveden průzkum ranních výjezdů tramvajových linek z jednotlivých vozoven. Na základě jeho výsledků došlo k úpravám intervalů linek v ranním období pro jízdní řády prázdninového i trvalého poprázdninového provozu. Pozornost dvou dalších průzkumů byla zaměřena na provoz nočních tramvajových a autobusových linek resp. na provoz autobusových linek obsluhujících východní část Prahy.

Během prvního pololetí roku 2002 byla dále provedena celá řada lokálních průzkumů operativního charakteru, které vyplynuly z provozní nebo přepravní situace. Při těchto průzkumech se sledovala zejména obsazenost dopravních prostředků a obrat cestujících na vybraných zastávkách, ověřovala se rovněž přepravní kapacita vozů náhradní autobusové dopravy při výlukových akcích.

V důsledku srpnové povodně a následné mimořádné situace v provozu MHD měly všechny průzkumy v druhém pololetí roku 2002 operativní charakter. Jejich cílem bylo co nejlépe sladit poptávku cestující veřejnosti s nabízenou přepravní kapacitou, a to jak u linek náhradní dopravy za vyloučené úseky metra (X-A, X-B, X-C), tak i u celé řady navazujících linek na celém území Prahy. Výsledky a analýza všech průzkumů sloužily jako okamžitý podklad pro řídící pracovníky při jejich každodenním rozhodování o realizaci aktuálních změn, které vedly k postupnému zlepšování kvality provozu MHD.

Nehodovost

V roce 2002 došlo na území Prahy jak k nárůstu celkového počtu dopravních nehod, tak i k nárůstu počtu nehod s účastí vozidel Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Stoupající trend se bohužel nevyhnul ani nehodám zaviněným řidiči naší společnosti.

Jednou z hlavních příčin tohoto nárůstu byly srpnové záplavy. V důsledku omezení provozu metra značně vzrostla intenzita tramvajové a autobusové dopravy, a tím se i zvýšilo riziko nehodovosti. Přesto její nárůst vzhledem k nárůstu objemu dopravních výkonů vozidel povrchové dopravy nebyl nijak dramatický.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost si stále udržuje kredit spolehlivého a bezpečného dopravce. Zatímco celkový roční počet nehod v Praze se v období 1990 – 2002 zdvojnásobil, nehodovost prostředků městské hromadné dopravy stoupla během stejného období pouze o čtvrtinu.

Služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

Kvalitní služby pro všechny skupiny občanů – to je jedno z hlavních kréd Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Proto naše společnost dlouhodobě usiluje o usnadnění a zlepšení podmínek cestování městskou hromadnou dopravou i pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace.

V pražském metru je prostřednictvím osobních výtahů, nákladních výtahů s doprovodem a nájezdových ramp umožněn bezbariérový přístup do 23 z celkového počtu 51 stanic. V roce 2002 došlo ke zkvalitnění některých z těchto přístupů; ve stanicích Chodov a Skalka byly zprovozněny osobonákladní výtahy nahrazující stávající výtahy nákladní, v prvně jmenované stanici začala cestujícím se sníženou schopností pohybu sloužit také první šikmá schodišťová plošina spojující nástupiště s vestibulem stanice. Příprava

Počet uložených postihů	Příjem z postihů (v Kč)
184 491	64 497 452
- 10,7 % oproti roku 2001	- 4,5 % oproti roku 2001

instalace dalších těchto plošin byla zahájena ve stanicích Strašnická, Nové Butovice a Smíchovské nádraží.
V loňském roce pokračovala též příprava výstavby osobního výtahu ve stanici Muzeum na trase A. Osobní výtahy jsou dnes již samozřejmou součástí projektové dokumentace rozestavěných tratí i připravovaných tras metra IV. C1, IV. C2 a I. D.
Pro snazší orientaci nevidomých cestujících jsou vstupy do stanic metra vybavovány orientačními akustickými majáčky. V roce 2002 byly instalovány v osmi stanicích: Háje, Chodov, Opatov, Karlovo náměstí, Budějovická, Pankrác, Strašnická a Skalka. Na nástupištích jednotlivých stanic jsou postupně instalovány vodící drážky – v loňském roce se tyto prvky nově objevily ve stanicích Chodov a Háje.
Pro nevidomé cestující znamenají výrazné usnadnění přepravy po Praze také speciální přijímače, jimiž jsou vybavena všechna vozidla povrchové dopravy. Jedinečné zařízení umožňuje pomocí dálkových ovladačů aktivovat externí hlášení o čísle linky a směru přijíždějícího autobusu či tramvaje a akusticky potvrdit případný zájem nevidomého o nástup.
Významným krokem ke zpřístupnění služeb městské hromadné dopravy osobám se sníženou schopností pohybu je pořizování vozidel, která umožňují bezbariérový nástup a výstup. Vozový park odštěpného závodu Autobusy byl v roce 2002 doplněn o dalších 19 nízkopodlažních autobusů Karosa Renault City Bus vybavených u středních dveří sklopnými plošinami, umožňujícími nájezd invalidního vozíku, a dále o 12 nízkopodlažních kloubových autobusů Karosa Renault. Celkový počet nízkopodlažních vozidel dosáhl 257, přičemž všechna splňují kriteria bezbariérového přístupu.
Nízkopodlažní autobusy byly v loňském roce nasazovány na 65 pravidelných linek; 9 z nich bylo obsluhováno výhradně nízkopodlažními vozidly, na ostatních linkách byla tato vozidla nasazována na vybrané spoje označené v jízdním řádu (tzv. garantované spoje).
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost provozuje rovněž 2 speciální autobusové linky určené přednostně pro občany se sníženou schopností pohybu. Na ně jsou nasazovány 4 upravené autobusy Karosa, vybavené hydraulicky ovládanými rozkládacími schody, které po rozložení vytvoří plošinu, a s redukovaným počtem sedadel pro možnost přepravy většího počtu vozíků. První speciální linka zajišťuje obsluhu Jedličkova ústavu a bezbariérových domů na sídlištích Černý Most a Jižní Město I, druhá dopravu k bezbariérovým domům na sídlištích Řepy a Jihozápadní Město.

Přepravní kontrola

Podle kvalifikovaných odhadů asi 3-5 % cestujících v systému Pražské integrované dopravy neplatí za poskytované služby. Tzv. černí pasažéři připravují naší společnosti každoročně ztráty z přepravních tržeb v řádu desítek milionů Kč. Hlavním úkolem pracovníků přepravní kontroly je udržovat tyto ztráty na přijatelné hranici a usilovat o jejich snižování.
Po konzultacích s Úřadem pro ochranu osobních údajů byla v roce 2002 upravena a zkvalitněna činnost přepravní kontroly takovým způsobem, aby odpovídala příslušným zákonům. Významným způsobem se do činnosti kontrolorů promítlo vydání novel zákonů O dráhách č. 266/1964 Sb. a O silniční dopravě č. 111/1964 Sb., které posilují jejich pravomoci a tím i vymahatelnost pohledávek za porušení přepravně–tarifních podmínek. Zdařile se rozvíjela spolupráce s Městskou policií a Policií ČR – v průběhu roku 2002 bylo provedeno 32 rozsáhlých společných kontrolních akcí.
Úspěšně pokračovala rovněž spolupráce s Advokátní kanceláří Brož & Sokol & Novák ve vymáhání pohledávek z přepravy.
Hospodářské výsledky odboru přepravní kontroly jsou výrazně ovlivněny srpnovými povodňovými událostmi. V době, kdy městská hromadná doprava poskytovala své služby zdarma, stalo se hlavní činností přepravních kontrolorů informovat Pražany a návštěvníky hlavního města o aktuální dopravní situaci a probíhajících opatřeních. Jako informátoři působili pracovníci přepravní kontroly jak přímo v pražských ulicích, tak také v improvizovaných místnostech v budově Centrálního dispečinku Dopravního podniku, hl. m. Prahy, akciové společnosti.

23

Technika

118
205
203
Novodvorská
VAVŘENOVA
182
KAČEROV
196
196
SMÍCHOVSKÉ NÁDR.
Lihovar • Přístaviště
Novodvorská
Nemocnice Krč
KAČEROV
SÍDL. LHOTKA
189
SMÍCHOVSKÉ NÁDR.
KAČEROV
189
KAČEROV
Nemocnice Krč
Tempo
SÍDLIŠTĚ LHOTKA
KOLEJE JIŽNÍ MĚST
182
182
KLOBOUČNICKÁ
KLOBOUČNICKÁ
Kačerov • Nemocnice Krč
SÍDLIŠTĚ LHOTKA
Labe • Zátišská
NÁDR. BRANÍK
177
POLIKLINIKA MAZURSKÁ
Střelničná • Prosek
Vysočanská Spojovací
Skalka Na Košíku • Opatov
CHODOV
177
KLOBOUČNICKÁ
CHODOV
150
121
ROZTYLY
Spořilov • Bud
Ryšánka • Nád
Novodvorská •

Technika

Úvod

Držet krok s vývojem moderních technologií stejně jako reagovat na stále se zvyšující nároky veřejnosti na technické vybavení MHD není vzhledem k jejich finanční náročnosti jednoduché. I přesto se Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost snaží zařazovat do provozu vozidla i další technická zařízení, která odpovídají současné světové kvalitě, a poskytovat tak svým klientům komfortnější, bezpečnější a k životnímu prostředí ohleduplnější služby.

Kvalita vozového parku, které cestující věnují vždy zvýšenou pozornost, se v posledních letech výrazně zlepšuje. Dvaadvacet nových souprav metra již přepravuje cestující na trati C, dalších dvacet zbrusu nových souprav by mělo obyvatelům a návštěvníkům města začít postupně sloužit v příštích dvou letech. Rekonstruované vozy metra rovněž přepravují cestující, zatím ale stále pouze ve zkušebním provozu. Úspěšně pokračuje modernizace nejstarších tramvajových vozů typu T3, která zvyšuje spolehlivost jejich provozu a cestovní komfort. V roce 2003 by měla být znovu vypsána obchodní soutěž na nové nízkopodlažní tramvaje. Nezastavila se ani obnova vozového parku autobusů. Nakoupeno bylo třiasedmdesát nových vozů, kterým dominuje dvanáct nízkopodlažních kloubových autobusů Karosa Renault. Ty si odbyly na počátku roku 2002 svou premiéru v pražských ulicích. Pokračuje také renovace starších typů vozů, značně prodlužující jejich životnost – v prosinci byl takto v Hostivaři zmodernizován již dvoustý autobus.

Přínosný byl rok 2002 v oblasti investiční činnosti. I přes složitou situaci po srpnové povodni pokračovaly všechny významné investiční akce podle plánu. Tempo prací se v zásadě nezpomalilo ani na stavbě metra v severní oblasti města, ani na stavbě tramvajové tratě na Barrandov, která přivítá první cestující již na sklonku roku 2003. Podařilo se opravit několik úseků stávajících tramvajových tratí včetně jejich zatravnění, v metru pokračovala modernizace zabezpečovacího zařízení a rekonstrukce elektroinstalace.

Mezi jedny z dlouhodobých priorit Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti patří péče o životní prostředí. Provoz městské hromadné dopravy sám o sobě je v porovnání s individuální automobilovou dopravou k životnímu prostředí mnohem ohleduplnější, naše společnost však usiluje o kvalitní péči ve vztahu k životnímu prostředí ve všech částech svého provozu. Samozřejmostí posledních let je snaha o snižování energetické náročnosti u obou druhů dopravy v elektrické trakci a snižování spotřeby pohonných hmot a také kvalitní odpadové hospodářství.

Vozový park

Metro / K poslednímu prosincovému dni roku 2002 byl vozový park metra složen z 613 vozidel typu 81–71, 81–71M a nových vozidel typu M1. Z tohoto počtu je 163 čelních vozidel 81–71, 245 vložených vozidel 81–71, 38 čelních vozidel 81–71M, 57 vložených vozidel 81–71M a 22 souprav vozidel typu M1, tj. 44 vozidel čelních a 66 vozidel vložených. Vozový park metra tak disponuje celkem 408 vozy 81–71, 95 modernizovanými vozy 81–71M a 110 novými vozy typu M1. Mimo uvedený stav je též historická souprava tří vozů Ečs určená pro slavnostní příležitosti. Průměrné stáří vozů metra činí 11,84 roků.
V roce 2002 byla dokončena dodávka 22 souprav vozů M1. Všechny jsou zařazeny v běžném provozu na trati C.
V květnu loňského roku byla uzavřena smlouva na financování dodávky dalších 20 souprav vozů metra M1, jejichž dodavatelem je firma Siemens.
Rekonstruovaných souprav vozů 81–71M ze závodu Škoda Plzeň bylo k poslednímu prosincovému dni roku 2002 v areálech odštěpného závodu Metro celkem 19. Prvních sedm souprav bylo dodáno se zabezpečovacím zařízením MATRA PA 135 a v rámci zkušebního provozu s cestujícími jsou nasazovány na trať C. Počínaje osmou soupravou je montováno nové zabezpečovací zařízení LZA, neboť tyto soupravy jsou určeny pro trať A, kde v současné době probíhá modernizace zabezpečovacího zařízení.
Celkem 170 vozidel bylo k 31. prosinci 2002 odstaveno z provozu. Důvod absence v provozu lze rozdělit do tří kategorií:

- vozidla nutně odstavená – 122 vozidel (25 na rekonstrukci v Plzni nebo čekajících na rekonstrukci, 95 modernizovaných již dodaných do Prahy a po jednom voze zapůjčeném do Škody Plzeň a firmě Siemens), s nimiž nelze počítat jako s použitelnými pro pravidelný provoz,
- vozidla odstavená z důvodů pravidelných oprav – 46 vozidel plánovaně odstavovaných podle kilometrického proběhu,
- vozidla odstavená z důvodů mimořádných oprav – 2 vozidla.

Správkové procento vozů metra v roce 2002 bylo 15,31 %.
Technickou základnu metra tvoří 3 depa přiřazená vždy k jednotlivým trasám – Kačerov, Hostivař a Zličín. Velké opravy zajišťuje opravárenská základna metra v Hostivaři.

Elektrické dráhy / Vozový park tramvají tvořilo k 31. prosinci 2002 celkem 949 vozů, z toho 47 tříčlánkových typu KT8 D5, 151 vozů T6 A5 a 4 nízkopodlažní vozy RT6N1. Zbývajících 747 vozů je různými modifikacemi typu T3.
Mimo uvedený počet je ve stavu také 15 historických vozů provozovaných na nostalgické lince a při smluvních jízdách.
Nové vozy T3R.P vznikají od roku 2000 modernizací vozů T3. V uplynulém roce bylo v hostivařské Opravně tramvají takto zrekonstruováno 40 tramvají typu T3. Celkově již bylo modernizováno 91 vozů.

Průměrné stáří vozového parku činí 18,13 roků. Počet tramvají s překročenou technickou životností je 330. Tyto vozy tvoří 34 % z celkového počtu vozů. Správkové procento za rok 2002 je 11,38 %.
Péče o vozidla je soustředěna v 7 vozovnách: Hloubětín, Kobylisy, Motol, Pankrác, Strašnice, Vokovice a Žižkov a v Opravně tramvají v Hostivaři.

Autobusy / Odštěpný závod Autobusy měl k 31. prosinci 2002 v evidenci celkem 1 394 autobusů, z toho 1 025 standardních a 369 kloubových autobusů. Vozový park byl v uplynulém roce obnoven 31 standardními, 19 standardními nízkopodlažními, 11 kloubovými a 12 kloubovými nízkopodlažními autobusy. Všechny nízkopodlažní autobusy dodané v roce 2002 splňují emisní limity podle normy EURO III. Vedle nákupu nových standardních autobusů pokračoval program prodlužování životnosti formou celkových oprav s výměnou podvozkového rámu karoserie (roštu) za nový. Tímto způsobem bylo v DOZu Hostivař opraveno 20 standardních autobusů Karosa. K 31. prosinci 2002 bylo v provozu již 247 celkově modernizovaných autobusů. Správkové procento vozového parku činilo 6,28 %, po odpočtu autobusů čekajících na likvidaci či vyřazených k prodeji 5,68 %. Na jeden prostoj z důvodu technické poruchy autobusu bylo ujeto 13 846 km. Průměrné stáří autobusů naší společnosti bylo k 31. prosinci 2002 5,17 roku. Provoz autobusů zajišťovala šestice garáží: Dejvice, Klíčov, Vršovice, Kačerov, Hostivař a Řepy.

Investiční akce

Rok 2002 byl mimořádně bohatý na investiční akce. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost měl k dispozici k proinvestování téměř 9,4 miliardy korun, z toho cca 3,4 miliardy byly čerpány z vlastních zdrojů, cca 1,6 miliardy korun tvořila dotace z rozpočtu hlavního města Prahy a účelovou dotací ve výši 517 milionu Kč přispěl na investiční akce stát. Zbylé 3,8 miliardy pocházely z obligací, půjčky od Evropské investiční banky a půjčky od České spořitelny, a. s. a Československé obchodní banky, a. s.
Nejvýznamnější investiční akcí v roce 2002 bylo pokračování výstavby IV. provozního úseku metra tratě C ze stanice Nádraží Holešovice do Ládví, který by měl výrazně zlepšit dopravní obslužnost severní části města. Předpokládaný termín zprovoznění je polovina roku 2004. Úspěšně pokračovala také výstavba tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov, která by měla přivítat první cestující již na konci roku 2003. Značná část finančních prostředků směřovala do modernizace vozového parku všech tří druhů dopravy, a to jak formou nákupu nových vozidel, tak i rekonstrukcí stávajícího vozového parku. K významným investičním akcím v uplynulém roce patřily rovněž rekonstrukce tramvajových tratí Karmelitská a Černokostelecká a modernizace zabezpečovacího zařízení metra.

Energetika

Metro / Pražské metro je nejvýznamnějším městským odběratelem elektrické energie. O jeho napájení se stará dvanáct rozvoden 110/22 kV Pražské energetiky, a. s., smluvně zajištěný jako jediný velkoodběr. Spotřeba v roce 2002 činila 171 129 MWh, z toho na trakční energii připadalo 50,5 % z této sumy. Průměrná cena byla 1,50 Kč/kWh.
Vytápění je zajištěno převážně z centrálních zdrojů Pražské teplárenské, a. s. (110 252 GJ/rok) a dále z lokálních kotelen a elektricky. Zemní plyn od Pražské plynárenské, a. s. je médiem pro 4 kotelny (1,5 milionu m3/rok), vodu dodávají Pražské vodovody a kanalizace, a. s. v objemu 640 tisíc m3/rok. Celkové náklady na média a stočné za rok 2002 činily 345 milionů Kč, tržby za prodej médií cizím odběratelům 42,2 milionů Kč. V důsledku srpnové povodně byly loňské náklady na média přibližně o 44 milionů Kč nižší než v roce 2001.

Elektrické dráhy / Průběh energetické poruchovosti vykazoval v první polovině roku 2002 příznivý trend ve všech sledovaných kategoriích. Se srpnovými záplavami se situace změnila: rozbouřená Vltava zaplavila prostory sedmi měníren a dvě z nich přitom zaplavila zcela. Odstraňování následků bylo ztíženo přetěžováním jednotlivých tras z důvodu náhrady přepravního výkonu metra tramvajovými linkami X–A a X–B. Celková poruchovost za rok 2002 vykazuje pokles doby trvání poruch v minutách (z 4 154 na 3 865, t.j. na 93 %). Tento příznivý trend byl ovlivněn zejména zlepšením stavu spojení dispečerských útvarů a poruchových čet.
V únoru roku 2002 došlo k požáru a následnému vyřazení měnírny Pivovar. Pojížděná oblast bude až do doby výstavby nové stabilní měnírny napájena dvěma pojízdnými komplety měníren. V průběhu loňského roku byla zahájena technicky velmi složitá rekonstrukce měnírny Střed. Pojížděná oblast měnírny Karlín, kterou zcela zničila povodeň, byla provizorně zajištěna jedním pojízdným kompletem měnírny. V závěru roku se začala zprovozňovat nová kontejnerová měnírna Karlín.
Instalovaným výkonem a množstvím spotřebované elektrické energie za rok patří odštěpný závod Elektrické dráhy k největším odběratelům z rozvodné sítě Pražské energetiky, a. s.
Spotřeba elektrické trakční energie za rok 2002 činila zhruba 164,7 milionu kWh, což představuje finanční náklady 326 milionů Kč (včetně 22 % DPH).

Autobusy / V roce 2002 bylo v odštěpném závodě Autobusy spotřebováno celkem 29,8 milionu litrů nafty. Celkové náklady na naftu činily 444,3 milionů Kč. Průměrná spotřeba vozového parku byla 43,24 l/100 km; standardních autobusů 40,03 l/100 km a kloubových 51,42 l/100 km.
Náklady na ostatní druhy energií dosáhly výše 55 milionů korun. Spotřeba tepla, jehož dodavatelem je Pražská teplárenská, a. s., činila 65 020 GJ/rok. Od Pražské plynárenské, a. s. bylo odebráno 3,1 milionu m3 zemního plynu. Celková spotřeba elektrické energie dodané Pražskou energetikou, a. s. činila 8,2 milionu kWh. Zkapalněných plynů/propanu bylo od společnosti Český plyn, a. s. odebráno 31 344 litrů, respektive 16,6 tun.

Ředitelství / V uplynulém roce došlo ke změnám struktury odběrů energií v důsledku změny vlastnictví (odprodej objektu Drahobejlova a Charvátova, vrácení skladového areálu Krč). Srpnová povodeň neměla vliv na žádné technické zařízení v oblasti energetiky, které provozuje ředitelství Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. V průběhu roku 2002 byly zahájeny práce na přípravě výběrového řízení na budoucí dodávky elektrické energie pro celou akciovou společnost.

Životní prostředí

Metro / V oblasti péče o životní prostředí jsou v odštěpném závodu Metro trvale hledány možnosti záměny vstupních materiálů, které působí negativně na životní prostředí, za materiály ekologické. Jedná se například o ekologické mytí vagónů od graffiti nebo o náhradu uhlovodíkových rozpouštědel při odmašťování součástí. Jedním z přínosných ekologických opatření je náhrada knotových mazačů u vozidel metra 81–71 pro přimazávání kolejnic v obloucích mazači na tuhé ekologické mazivo (systém Centrac), kterými je mazán potřebný počet kol na jednotlivých soupravách. Tímto opatřením bylo zamezeno znečišťování tratí a zejména odstavných míst v depech olejem. Značná pozornost je věnována snižování hlučnosti provozu. Odhlučněn byl most na trati B mezi stanicemi Rajská zahrada a Černý Most, u nově budovaného traťového úseku IV. C1 jsou opatření snižující hluk a vibrace součástí projektové dokumentace. Tišší provoz je významnou devizou nových vozů M1 i rekonstruovaných vozidel 81–71M.
Nakládání s odpady, s nebezpečnými chemickými látkami, ochrana vod i ochrana ovzduší probíhaly v roce 2002 v odštěpném závodě Metro v souladu se zákonnými normami.

Elektrické dráhy / Tradičně vysokou pozornost věnoval odštěpný závod Elektrické dráhy nakládání s odpadními vodami. V průběhu roku 2002 pokračovala na dopravní provozovně Pankrác výstavba umývárny tramvají, která je vybavena čistírnou odpadních vod. Na dopravní provozovně Motol byla provedena výměna čistírny odpadních vod.
Díky této výměně vykazuje odpadní voda odtékající z umývárny tramvají nízké znečištění a bez problémů splňuje limity stanovené kanalizačním řádem.
Opravárenská základna tramvají v Hostivaři je zařazena do kategorie velkých zdrojů znečišťování ovzduší.
Během loňského roku se uskutečnilo několik měření emisí předepsaných zákonem 86/2002 Sb. Z provedených měření uskutečněných akreditovanou měřicí skupinou vyplynulo, že provozovna nepřekračuje stanovené limity.
Při rekonstrukcích tramvajových tratí je užíváno moderních technologií výstavby, které snižují negativní vliv tramvajového provozu na životní prostředí. Jedná se např. o antivibrační a odhlučňovací rohože, odhlučnění kolejnic nebo o nahrazování hliníkových lišt pantografů uhlíkovými. Ekologický (tlumení hluku, snížení prašnosti) i estetický přínos představuje zatravňování tramvajového svršku.

Autobusy / V roce 2002 byla do trvalého provozu uvedena deemulgační čistírna zaolejovaných vod v garáži Řepy. Podařilo se také stabilizovat provoz nové čistírny odpadních vod v DOZ Hostivař; vybudováním kvalitní kalové koncovky došlo k výraznému snížení množství vznikajícího odpadu a taktéž se zjednodušila manipulace s tímto odpadem. Příslibem pro kvalitnější ochranu vod je i dokončené vodohospodářské zajištění odstavných ploch a nová čerpací stanice motorové nafty a chladicího média v garáži Vršovice.
Odštěpný závod Autobusy se v uplynulém roce zaměřil také na vybavování dispečerských vozů jednoduchými havarijními soupravami. S jejich pomocí jsou dispečeři schopni provádět jednoduché prvotní sanační zásahy, jimiž omezí negativní následky menších úniků provozních kapalin a ropných látek.
Ke zlepšení kvality pražského ovzduší nesporně přispívá skutečnost, že již 10 % autobusů naší společnosti splňuje požadavky nejpřísnější emisní normy EURO III.

Ředitelství / Uplynulý rok se nesl ve znamení péče o zeleň na pozemcích naší společnosti. Pokračovala revitalizace Rohanského ostrova, jehož část sloužila po srpnových záplavách jako dočasná skládka pro navážené odpady z Karlína. Zahájeny byly také přípravné práce pro rekultivaci skládky Modřany.

31

Ekonomika

Dopravní podnik hlav. města Prahy, komunální podnik
1949-50
Dvoutratový lístek
na elektrické dráhy
za 190 Kčs měsíčně
Jaroslav Babiánek
Praha XIV, Na Veseli 12
DVĚ LINKY
překryvné sítě
od března 1973
až do února 1974
za 70 Kčs měs.
Bydl.
233
255
Dopravní podnik hlavního města Prahy
JEDNOTRAŤOVÝ LÍSTEK
za 33 Kčs měsíčně
5
1958-59
Jméno:
PRAHA I, MASKOVA UL. 9
TELEFON 632-29
Byt:
9377
Dopravní podnik hl. m. Prahy
MĚSÍČNÍ JÍZDENKA
NA JEDNU LINKU
od března 1966 do února 1967
za 33 Kčs měs.
17
Jméno:
ANTONÍN NOSEK
PRAHA I, MASKOVA UL. 9
TELEFON 632-29
Bydl.:
Dopravní podnik hl. m. Prahy
č. 018938
MĚSÍČNÍ JÍZDENKA
na DVĚ linky
základní
a překryvné sítě
od března 1973
až do února 1974
za 70 Kčs měs.
R
11
225
Jméno:
Bydl.
Dopravní podnik hlav. města Prahy
komunální podnik
662
SÍŤOVÝ LÍSTEK MĚSÍ
NA ELEKTRICKÉ DRÁHY
1950
300 Kčs
1951
275/350
Jméno: Jaroslav Babiánek
Byt: Praha XIV, Na Veseli 12
Dopravní podnik hl. m. Prahy
č. 005962
MĚSÍČNÍ JÍZDENKA
na DVĚ linky
základní sítě
od března 1972
až do února 1973
za 70 Kčs měs.
Jméno:
Bydl.
17
20
Dopravní podnik hl. m. Prahy
č. 005317
MĚSÍČNÍ JÍZDENKA
na DVĚ linky
základní
a překryvné sítě
od března 1973
až do února 1974
za 70 Kčs měs.
R
26
ZS

Ekonomika

Úvod

Hospodárné a dobré využívání finančních prostředků je prioritou pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost v ekonomické oblasti.

Hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v uplynulém roce výrazně ovlivnily srpnové záplavy. Rozsah povodňových škod a úsilí zaměstnanců všech organizačních složek naší společnosti o bezprostřední odstranění následků a obnovení provozu se promítlo do ekonomické situace firmy, a to nejen v přímo „vyčíslitelných" nákladových položkách, ale projevilo se průřezově takřka ve všech vyhodnocovaných kriteriích hospodaření.

Jedná se zejména o pokles přepravních tržeb, ale i o pokles tržeb z vedlejších činností.

Pro ekonomickou oblast znamenala povodeň provedení mezitimní účetní závěrky k 31. červenci 2002 v souladu s mimořádným nařízením vlády a následné založení speciálních analytických účtů, na které byly náklady na odstraňování následků záplav účtovány. Došlo tak k zásadnímu oddělení mimořádných nákladů od normálního provozu.

Finanční situace v průběhu roku 2002

Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti byla podle uzavřené smlouvy o závazku veřejné služby k zajištění dopravní obslužnosti hromadnou dopravou osob schválena na rok 2002 neinvestiční dotace z rozpočtu hlavního města Prahy ve výši 7,004 miliardy Kč. Z důvodu zvýšení objemu mezd v souladu s kolektivním vyjednáváním, posílení linek Pražské integrované dopravy a částečného vykrytí mimořádných provozních opatření po povodni byla tato dotace v průběhu roku navyšována. Její celková výše nakonec činila 7,229 miliardy Kč. Odštěpnému závodu Autobusy byla mimoto poskytnuta dotace ve výši 38,686 milionu Kč na pokrytí výkonů příměstských linek vedených na území Prahy a dotace ve výši 8 milionů Kč na linky ve vnějších pásmech.

Vedle neplánovaných úhrad povodňových škod ovlivnilo finanční situaci také dokončení financování nákupu nových souprav metra podle smlouvy z roku 1995. Byla uzavřena nová smlouva na nákup dalších dvaceti souprav, které jsou financovány z poskytnutých úvěrů. Příznivou skutečností bylo pojistné plnění na povodňové škody ve výši 900 milionů Kč.

Oproti plánu bylo v roce 2002 dosaženo ztráty ve výši 2 157 126 tisíc Kč. Tato ztráta je důsledkem zaúčtování nákladů a výnosů na povodně do mimořádného výsledku hospodaření, ve kterém tak vznikla ztráta ve výši 2 157 221 tisíc Kč. Pokud se finanční situace a výsledek hospodaření za rok 2002 hodnotí z perspektivy běžného hospodaření, vykázal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost kladný výsledek hospodaření ve výši 95 tisíc Kč.

Tarif a tržby z jízdného

Tržby z jízdného v roce 2002, stejně jako jiné položky, výrazně ovlivnila srpnová povodeň. Čisté tržby (bez přirážek k jízdnému) za integrovanou dopravu poklesly oproti roku 2001 o více než 3 %. Tento pokles, který se projevil především u tržeb z jednotlivého jízdného, vznikl v důsledku povodňových opatření: od 14. do 25. srpna byla vyhlášena bezplatná přeprava městskou hromadnou dopravou, od 26. srpna byla až do odvolání prodloužena platnost jednotlivých jízdenek (přestupních z 60 na 90 minut, nepřestupních z 15 na 30 minut). Celkový vyčíslený propad tržeb dosáhl částky 93,167 milionu Kč.
Pozitivním zjištěním je fakt, že se stále větší oblibě u cestujících těší jízdenky s volitelným začátkem doby platnosti (tzv. klouzavé jízdenky). Prodej těchto jízdenek má od svého zavedení v červenci 2000 trvale vzrůstající tendenci; oproti roku 2001 vzrostl více než trojnásobně.
Trvale zvýšený zájem je i o pásmové jízdenky systému Pražské integrované dopravy, a to jak časové, tak jízdenky pro jednotlivou jízdu. Jejich podíl na celkových tržbách je však nízký, přibližně 3,1 %.

35

Personalistika

Zahájení provozu metra
9. května 1974
Jízdenka prvního dne
Platí od 15 do 16. h
00093
Zahájení provozu metra
9. května 1974
Jízdenka prvního dne
Platí od 20 do 21. h
00093
19763
Zahájení provozu metra
9. května 1974
Jízdenka prvního dne
Platí od 11 do 21 h
00093
Zahájení provozu metra
9. května 1974
Jízdenka prvního dne
Platí od 18. do 19. h.
00093
Zahájení provozu metra
9. května 1974
Jízdenka prvního dne
Platí od 12. do 13. h
00093
Zahájení provozu metra
9. května 1974
Jízdenka prvního dne
Platí od 16. do 17. h
00093
Zahájení provozu metra
9. května 1974
Jízdenka prvního dne
Platí od 11. do 12. h
00093
Zahájení provozu metra
9. května 1974
Jízdenka prvního dne
00093
2835
02619

Personalistika

Úvod

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost zaměstnává takřka třináct tisíc pracovníků nejrůznějších profesí.
Vedení společnosti si uvědomuje, že zaměstnanci jsou pro každou firmu tím nejcennějším, čím disponuje.
Proto je personální politice věnována stále větší pozornost. Cílem je, aby zaměstnanci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti byli nejen kvalitní, spolehliví a iniciativní, ale také spokojení s pracovním prostředím i celkovým podnikovým klimatem.
Pro stabilitu mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci v roce 2002 bylo nejvýznamnějším počinem podepsání „Dohody o mzdovém vývoji pro rok 2002“. Podpisu předcházela náročná, mnohahodinová jednání, kompromisu bylo ale nakonec dosaženo.
O důležitosti, která je personální politice v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti přikládána, svědčí i skutečnost, že od 1. listopadu 2002 byl zřízen na ředitelství společnosti úsek personálního ředitele. Jeho posláním je zejména zavedení a řízení jednotné zaměstnanecké a mzdové politiky společnosti.

Personální vývoj

K 31. prosinci 2002 bylo v pracovním poměru u Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti celkem 12 954 zaměstnanců. Počet a skladba zaměstnanců vychází z potřeb a možností zaměstnanosti v rámci naší společnosti. Protože se výrazně snížila fluktuace, dochází převážně k přirozené obměně zaměstnanců. Počty pracovníků stoupají v posledních letech zejména u nosných profesí, tj. u řidičů povrchové dopravy a strojvedoucích metra.
Vzdělanostní ani věková struktura zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti nedoznala v roce 2002 žádných podstatných změn. Projevuje se převaha zaměstnanců střední generace se středním vzděláním, což odpovídá struktuře profesí v naší společnosti.

Mzdová politika

Mzdová politika společnosti v roce 2002 vycházela z „Dohody o mzdovém vývoji pro rok 2002“, kterou uzavřelo vedení společnosti se zástupci odborových organizací a která zaručila navýšení objemu mzdových prostředků oproti roku 2001 o 7,5 %. Průměrná mzda zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti dosáhla v roce 2002 částky 18 710 Kč.
Součástí dohody o mzdovém vývoji byla Pravidla pro stanovení plánu objemu mzdových nákladů v roce 2002. Těmito pravidly byl stanoven postup pro případy vzniku prokazatelné zvýšené mzdové náročnosti v důsledku výskytu mimořádných činností.
Na jednotlivých odštěpných závodech a na ředitelství byly uzavřeny kolektivní smlouvy na rok 2002, v nichž byly dohodnuty zásady odměňování zaměstnanců a poskytování jednotlivých mzdových složek.
V průběhu kolektivního vyjednávání o nárůstu mezd se vedení naší společnosti dohodlo se zástupci odborových organizací na objednání studie u nezávislé firmy, srovnávající náročnosti výkonu profese řidiče tramvaje, řidiče autobusu a strojvedoucího metra. Rozsáhlou studii podle zadání, jež vedení Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti projednalo se zástupci odborů, zpracovává společnost Trexima.
Výsledků studie bude postupně využito při řízení mzdového vývoje v následujících letech.
Ve druhé polovině roku 2002 se změnil vývoj čerpání mzdových prostředků, neboť po srpnové povodni došlo k výrazným úpravám v organizaci jednotlivých druhů městské hromadné dopravy v Praze. Tyto úpravy se projevily nárůstem přesčasové práce u řidičů tramvají a autobusů. Zvýšenou přesčasovost si vyžádalo i provádění opravárenských činností nezbytných ke zprovoznění poškozených dopravních úseků, dopravních prostředků, staveb a zařízení.

Vzdělávání

Technologický pokrok a rostoucí nároky cestující veřejnosti kladou vysoké požadavky na kvalifikovanost a informovanost pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Pro udržování, zvyšování a prohlubování kvalifikace pracovních sil je v celé akciové společnosti uplatňován systematický proces změny pracovního chování (zejména ve vztahu k cestujícím), zvyšování úrovně znalostí a zlepšování kvality zaměstnanců.
Na profesní skupinu středního managementu, která tvoří významný článek v hierarchii řízení společnosti, je zaměřen vzdělávací program osobnostního rozvoje. Tento program započal již v roce 1997 ve spolupráci se Střední průmyslovou školou dopravní, Středním odborným učilištěm a Učilištěm, a. s. Témata školení jsou zaměřena operativně především na aktuální problémy. V roce 2002 proběhly například semináře o nemocenském pojištění a o účetní a daňové problematice. Pokračuje se i v dalším prohlubování asertivního chování u zaměstnanců, kteří přicházejí do styku s cestující veřejností, tj. především u zaměstnanců přepravní kontroly a zaměstnanců informačních středisek.

Sociální politika

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost se snaží kompenzovat značnou náročnost práce svých zaměstnanců maximálním zabezpečením jejich sociálních potřeb.
Sociální politika je realizována podle potřeb a specifických problematik jednotlivých útvarů společnosti a je zakotvena v kolektivních smlouvách. Řadu akcí vedle zaměstnavatele zajišťují též odborové organizace nebo jsou pořádány společně.

Jsou zabezpečovány sociální potřeby zaměstnanců, je zlepšováno sociální klima na pracovištích včetně ochrany a bezpečnosti zdraví při práci, poskytují se zaměstnanecké výhody jak při stravování, tak při zajištění lékařské péče i při využívání volného času zaměstnanců.
Náležitá pozornost je věnována pracovištím se ztíženým a zdraví škodlivým prostředím. Zaměstnanci jsou vybavováni ochrannými pracovními pomůckami nejenom podle zákonných předpisů, ale jsou určována i další pravidla prevence zdraví (například pitný režim v letních dnech, teplé občerstvení v silných mrazech, vitamínový program). Provozní zaměstnanci, přicházející při výkonu své služby do přímého styku s veřejností, jsou vybavováni stejnokroji.

Všichni zaměstnanci mají možnost využít těchto výhod:

- zaměstnanecké jízdné v prostředcích MHD i pro rodinné příslušníky a bývalé zaměstnance (důchodce),
- jeden týden dovolené na zotavenou navíc,
- pracovní volno s náhradou mzdy nad rámec Zákoníku práce a čerpání neplaceného volna pro matky s dětmi a pro otce – samoživitele,
- volbu formy závodního stravování, včetně možnosti použití nápojových a jídelních automatů ve vícesměnném provozu,
- možnost využívání rekreačních zařízení jak podnikových, tak pronajímaných.

Vnější a vnitřní

komunikace

1108
1214
1207
452
1181
1216
1214
455
1182
1306
1216
462
1186
1322
1306
487
1187
1351
2142
1191
1414
2259
1193
1419
3032
1194
1520
142
614
1195
4218
2259
907
1201
3032

Komunikace

Úvod

Současná společnost je často nazývána společností informační. Znamená to, že tvorba, příjem a zpracování informací začínají hrát v životě jedinců i institucí jednu z ústředních rolí. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost si uvědomuje, že potřeba kvalitních informací a dobré komunikace se zákazníkem se neustále zvyšuje. Proto poskytujeme našim klientům široké spektrum informačních a propagačních materiálů, jimiž je chceme nejen informovat o aktualitách v městské hromadné dopravě, ale také seznamovat se zázemím naší společnosti, její bohatou historií i plány do budoucna. Potřeba včasných, dostupných a aktuálních informací byla ještě více umocněna v období po srpnových povodních, kdy se provoz MHD velice překotně a operativně měnil v závislosti na uvádění postižených tratí do provozu.

Velkou pozornost věnuje naše společnost Programu kvality služby a certifikaci vybraných provozů na normu ISO. Obě aktivity velmi výrazně ovlivňují kvalitu našich služeb v očích našich zákazníků a obchodních partnerů.

Je potěšitelné, že Program kvality služby Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti je výrazně oceňován i v zahraničí.

Marketing a propagace

Celopodnikové úsilí o kvalitní služby musí být doprovázeno kvalitní prezentací dosažených úspěchů. Pro dobré vnímání naší společnosti zákazníky nestačí poskytovat pouze informace nepostradatelné při každodenním cestování městskou hromadnou dopravou. Je nezbytné přitažlivou a nenáročnou formou seznamovat naše klienty s celou šíří poskytovaných služeb i se zázemím Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, aby si mohli utvořit vlastní představu o složitosti celého provozu.

Během jarních měsíců roku 2002 proběhla rozsáhlá propagační kampaň „Vyberte si svůj rytmus“, jejímž cílem bylo poskytnout našim klientům více informací o časových jízdenkách s volitelným začátkem doby platnosti neboli „klouzavých“ jízdenkách a prezentovat jejich výhody.

Poměrně úspěšná byla informační kampaň „Prodej Zahájen“, která upozorňovala cestující na prodlouženou dobu trvání prodeje časových jízdenek na přelomu měsíců srpna a září resp. září a října. V rámci kampaně byla zvláštní pozornost věnována studentům, kteří si vůbec poprvé mohli potřebné formuláře obstarat prostřednictvím internetových stránek.

Obdobně zaměřená kampaň proběhla také v samotném závěru roku s cílem přesvědčit naše klienty, aby si časové jízdenky na rok 2003 zakoupili již v předstihu a vyhnuli se tak zbytečnému čekání v dlouhých frontách. Během kampaně byl nabízen prodej časových jízdenek prostřednictvím internetového obchodu a poprvé i možnost úhrady platební kartou.

Vnější a vnitřní komunikace

Po srpnových záplavách se zdvihla vlna velkého zájmu veřejnosti o problematiku zatopení pražského metra.
Při příležitosti otevírání rekonstruovaných úseků byly v jednotlivých stanicích instalovány výstavy, jež seznamovaly cestující nejen se stavem během povodně a bezprostředně po ní, ale přinášely ucelený přehled o historii a současnosti stanice doplněný mnoha zajímavými fotografiemi, mapujícími rozsah poškození stanic i problematiku jejich obnovy.
Společně s expozicemi byly k otevření stanic připravovány také dvoustránkové „noviny“, shrnující fakta prezentovaná na výstavních panelech.
Událostem, které mohou výrazně ovlivnit naše služby cestujícím, věnujeme vždy zvýšenou pozornost. Byl vydán obsáhlý informační leták k dlouhotrvající výluce tramvají v Karmelitské ulici, zvláštní leták s výraznou a přitažlivou grafikou byl vydán k propagaci nové expresní autobusové linky č. 100 spojující ruzyňské letiště se stanicí metra Zličín.
Důležitou součástí propagace je seznamování cestujících s aktivitami a zázemím naší společnosti, které sice přímo nesouvisí s každodenním provozem, ale k celkovému obrazu podniku neodmyslitelně patří. V roce 2002 jsme vydali materiály propagující střešovické Muzeum MHD a nostalgickou tramvajovou linku č. 91. Každoročně je připraveno také několik knižních publikací věnovaných bohaté historii naší společnosti. Za loňský rok je třeba připomenout výpravnou knihu „Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy“, která poskytuje vyčerpávající přehled o všech typech autobusů a trolejbusů, které jezdily v pražských ulicích.
I v roce 2002 proběhly některé z dnes již tradičních akcí, které našim klientům zpříjemňují a zpestřují cestování. Velikonoční i vánoční koncerty ve stanicích metra se opět setkaly s velkým zájmem veřejnosti.
Pravidelně dvakrát týdně se v deníku Metro objevuje stránka „Dopravní podnik pro vás“, na níž poskytujeme čtenářům aktuální dopravní servis.

Informování cestujících

V průběhu roku 2002 byly ke všem významnějším akcím trvalého i dočasného charakteru vydávány běžné informační letáky. Naši pracovníci dále připravili řadu standardních informačních materiálů (mapa Prahy se zakreslenou sítí MHD a názvy zastávek povrchové dopravy, Průvodce MHD v Praze ve třech jazykových verzích) a rovněž některé zajímavé novinky. Jednou z nich je brožura věnovaná přepravě osob se sníženou schopností pohybu a orientace, obsahující mimo jiné jízdní řády nízkopodlažních autobusů a informace o bezbariérových přístupech do pražského metra. Další novinku představuje Atlas Pražské integrované dopravy s ojedinělým způsobem zakreslení dopravních sítí nad základním mapovým podkladem.
Srpnová povodeň a týdny bezprostředně po ní následující znamenaly skutečné prověření schopností naší společnosti aktuálně, přesně a kvalitně informovat. V době, kdy se situace v městské hromadné dopravě měnila s každou hodinou, bylo klíčové poskytovat obyvatelům a návštěvníkům Prahy rychlé a spolehlivé informace o aktuálním stavu sítě. S tím, jak postupovalo odstraňování povodňových škod, nabyly na důležitosti informace o obnovování provozu v postižených úsecích.

Schéma aktuálního linkového vedení společně s textovým letákem bylo v době záplav vydáváno přibližně každý týden. K podstatnějším změnám v linkovém vedení byly od září 2002 vydávány informační skládačky, které se díky spolupráci s Českou poštou dostaly do každé pražské domácnosti a také do značného počtu pražských hotelů, cestovních kanceláří, ubytoven, restaurací apod. Aktualizované mapy Prahy se zakreslenou sítí MHD byly umisťovány ve vitrínách v metru, v City light vitrínách firmy JCDecaux a ve své složené podobě distribuovány především přes střediska dopravních informací a předprodejní místa jízdenek. Ve stanicích metra se aktuální informace objevovaly na informačních panelech u přepravních manipulantů, využíván byl staniční rozhlas a ve stanici Muzeum také obrazový informační systém. Na vybraných dopravních uzlech působili označení informátoři z řad přepravních kontrolorů.
Povodeň zasáhla i síť středisek dopravních informací. Po 16. srpnu zůstala v provozu pouze dvě: Muzeum a Letiště Ruzyně. Již 13. srpna bylo v budově Centrálního dispečinku zřízeno telefonické informační středisko, kde naši pracovníci denně zodpověděli několik tisícovek dotazů. Důležitou úlohu při informování cestujících sehrály také internetové stránky naší společnosti, které kromě aktuálních informací nabízely i program pro vyhledávání optimálního spojení.

Archiv a muzeum MHD

Podnikový archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti je stále více zapojován do propagace jeho bohaté historie.
Následky záplav, které v polovině srpna postihly českou metropoli a způsobily naší společnosti obrovské škody, jsou v podnikovém archivu dokumentovány množstvím fotografií a řadou písemných i filmových materiálů.
Vyhledávaným místem tuzemských i zahraničních zájemců o historii dopravy je Muzeum městské hromadné dopravy v Praze. Oproti roku 2001 jeho návštěvnost poněkud poklesla, ale příčinu lze hledat ve všeobecném poklesu návštěvnosti Prahy zahraničními turisty v důsledku srpnových záplav.
Na druhou stranu byl zaznamenán téměř dvojnásobný zájem o shlédnutí expozice mimo výstavní dobu, a to zejména výpravami školní mládeže.
Expozice historických vozidel je podle možností stále doplňována a stávající vozidla procházejí opravami a rekonstrukcemi. V únoru roku 2002 byla dokončena oprava motoru a celkové oživení montážního vozu Praga RN č. 7, který je nejstarším provozuschopným speciálním silničním vozidlem v muzeu. Probíhají také práce na tramvajových vozidlech – v červnu byl dokončen vnitřek vlečného vozu „krasin“ č. 1314 a celkové provedení vozu bude shodné se stavem po dodání v roce 1931. Od června se pokračuje v opravě vlečného vozu „vamberák“ č. 728 tak, aby jeho vzhled odpovídal padesátým a šedesátým létům minulého století. Velmi rozsáhlou a důkladnou opravou prochází také nejstarší autobus v expozici Škoda RO.
Vozovna Střešovice vedle muzea zajišťuje i jízdy historickými soupravami tramvají a provoz nostalgické linky č. 91. Ten však musel být v roce 2002 kvůli povodni předčasně ukončen.

Program kvality služby

Cílem Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti je poskytovat cestujícím natolik kvalitní služby, aby při svých cestách využívali městskou hromadnou dopravu ve stále větší míře. Úkolem Programu kvality služby je vnímat kvalitu veřejné dopravy očima našich klientů. Tento program funguje již pátým rokem v podobě pětice základních standardů. V roce 2002 se nejvýraznější změny uskutečnily u standardů „Přesnost provozu“ a „Informování cestujících“. Zásadním způsobem se Programu kvality služby dotkly srpnové záplavy, které zejména v provozu metra značně omezily možnost provádět příslušná měření a hodnocení standardů.

Standard „Přesnost provozu“ lze z pohledu cestujících považovat za jeden z nejvýznamnějších. Proto byla od ledna 2002 zvýšena úroveň náročnosti v odštěpných závodech Elektrické dráhy a Autobusy na 80 %. Přesnost provozu metra byla sledována pouze do 31. července a na lince C opět od 18. listopadu. V celém sledovaném období dosahovaly výsledky požadované úrovně.

Standard „Informování cestujících“ prošel v roce 2002 největšími změnami. Došlo k úpravám definice vyhovující, resp. nepřijatelné situace, sledované informace byly rozčleněny na stálé a dočasné. Od druhého pololetí byl standard rozšířen o „Nabídku služby“, v rámci které byla sledována dostupnost informačních materiálů v turisticky atraktivních místech a přístup k telefonickým informacím o provozu MHD.

Cílem standardu „Přijetí“ je zajistit co možná nejaktivnější přístup pracovníků k cestujícím ve stanicích metra, střediscích dopravních informací a v předprodejních místech. V průběhu celého roku se dařilo dosahovat velmi dobrých výsledků.

Velmi dobré výsledky měření standardu „Stejnokroj“, které během celého uplynulého roku neklesly pod úroveň 96 %, ukazují, že naši zaměstnanci se již sžili s požadavky cestujících a svým upraveným vzhledem přispívají ke zlepšování image podniku.

Výsledky standardu „Funkčnost jízdenkových automatů“ zaznamenaly v průběhu roku značné výkyvy. Hlavním cílem v roce 2002 bylo rozšířit počet jízdenkových automatů v povrchové síti MHD, což se však kvůli zdlouhavému procesu získávání stavebních povolení nepodařilo.

Systém kvality dle norem ISO řady 9000

Nezávisle na Programu kvality služby je na vybraných pracovištích Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti zaváděn systém managementu jakosti postavený na zásadách a požadavcích norem ISO řady 9000.

S certifikací začal v roce 1998 odštěpný závod Elektrické dráhy, když získal certifikát na „Opravy a modernizaci elektrických strojů, převodovek a dílů pro kolejová vozidla“, který o rok později rozšířil o „Opravy přístrojů trakčních vozidel a podvozků tramvají“. V listopadu roku 2002 úspěšně proběhla certifikace obchodně-zásobovacího odboru na „Nákup, skladování a expedici oděvů a produktů pro opravu tramvají a tramvajových tratí“.

Odštěpný závod Autobusy obdržel první certifikát v roce 1999 na „Opravy a modernizace vznětových motorů a kompresorů pro silniční motorová vozidla“, který rozšířil v roce 2001 o „Opravy servořízení pro silniční motorová vozidla“ a v roce 2002 o „Opravy převodovek a brzdových komponentů pro silniční motorová vozidla“.

Certifikaci pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost zajišťuje renomovaná a celosvětově uznávaná firma Det Norske Veritas.

Mezinárodní vztahy

Základní aktivity Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti na poli mezinárodních vztahů se v převažující míře odehrávají v rámci dlouhodobého členství podniku v Mezinárodním svazu veřejné dopravy UITP a Svazu německých dopravních podniků VDV.

Ve čtvrtém květnovém týdnu roku 2002 se v Praze uskutečnilo pracovní jednání Komise UITP pro informační technologie a inovace. Hlavním předmětem jednání komise byl tzv. e-Ticketing, současný celosvětový trend orientovaný na používání inteligentní čipové karty jako dlouhodobé jízdenky.

Ve dnech 26. až 27. srpna 2002 hostil Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost 82. zasedání Komise pro dopravu a město UITP. Zasedání bylo tvrdou zkouškou organizačních schopností hostitele, který se vyrovnával s následky povodně. Účastníci zasedání se tak stali svědky budování náhradní dopravní sítě a vysoce oceňovali pružnost, s jakou byla realizována, úsilí o maximální informovanost cestujících i velkorysou prioritu, kterou vedení města v těchto dnech dokázalo přidělit veřejné dopravě. Zasedání se osobně zúčastnil generální sekretář UITP pan Hans Rat, který se sešel s generálním ředitelem Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti ing. Milanem Houfkem. Vedle vyjádření solidarity nabídl našemu podniku pomoc své organizace v podobě zajištění nezávislé expertízy zahraničními odborníky a koordinaci materiální pomoci při odstraňování následků zaplavení stanic a tunelů metra.

Pomoc záplavami sužované české metropoli a jejímu veřejnému dopravci přicházela z celé Evropy. Týmy hasičů a záchranářů z německých, dánských, belgických a polských měst pomáhaly s čerpáním vody ze zaplaveného metra, z Ruska přiletělo letadlo plné zařízení pro vysoušení a prostředků pro dezinfekci stanic. Pařížský RATP zařídil zásilku kabelů pro obnovu systému automatického řízení provozu MATRA PA 135 na trati metra C. Všem patří za jejich nezištnou a nenahraditelnou pomoc i touto cestou uznání a poděkování.

V roce 2002 dále probíhala mezinárodní spolupráce Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v rámci řešení evropských výzkumných úkolů MOST a PRISMATICA. Úspěšně se rozvinula spolupráce na novém výzkumném projektu CIVITAS ve skupině s městy Stockholm, Lille a Pécz pod tématickým názvem Trendsetter. V tomto projektu byly řešeny úkoly dopravní obsluhy center měst speciálními linkami midibusů a zásady preference autobusové dopravy na světelně řízených křižovatkách.

Jako výraz uznání aktivit naší společnosti v oblasti orientace na klienta bylo uveřejnění článku „Program kvality služby Dopravního podniku Praha“ v revue UITP Public Transport International č. 05/2002 a pozvání k prezentaci našeho Programu kvality služby na konferenci „Moderní městské kolejové systémy pro udržitelnou mobilitu a lepší kvalitu života ve velkých městech“, která se konala v listopadu 2002 v Šanghaji. Přednáška v sekci „Městské kolejové systémy a zákazníci“ nesla název „Zákaznicky orientovaný kvalitativní přístup v Praze“.

47

Priority v nadcházejícím období

JÍZDENKA
platná jen pro
jednu přímou jízdu
bez přerušení
449001
120 h
200 h
50 h
150 h
100 h
3 Kčs
241380
790451
540112
46074
46772
41400
09617
03593
34406
17940

Priority

Na počátku jedenadvacátého století stojí Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost před významnou výzvou: musí nabízet stále kvalitnější služby, aby udržel své postavení na trhu. Nestačí být pouze dobrým dopravcem, je nutné být stále lepším. Pokud naše služby nebudou odpovídat nárokům cestujících, zvolí potencionální zákazníci jiné, alternativní druhy dopravy. Mají přitom z čeho vybírat: v počtu osobních automobilů na počet obyvatel stojí Pražané na vůbec nejvyšších příčkách evropského žebříčku.

Prioritou v následujících letech bude proto na jednom z čelních míst Program kvality služby. Jeho cílem je zlepšit úroveň poskytovaných služeb natolik, aby počet našich spokojených zákazníků stoupal. Stejně tak budeme pokračovat v certifikování jednotlivých pracovišť normami ISO 9000.

Mezi hlavní úkoly nejbližšího období patří uvedení provozu metra do stavu, na který byli obyvatelé i návštěvníci hlavního města zvyklí před srpnem roku 2002. Urychlené zprovoznění systému pro cestující i rekonstrukce celého technologického zázemí jsou důležité z pohledu života celého města.

Další z priorit naší společnosti je preference tramvajové a autobusové dopravy před automobilovým provozem. Doposud realizovaná preferenční opatření mají výrazně pozitivní dopad na rychlost a pravidelnost provozu městské hromadné dopravy, a proto v nich budeme pokračovat i v příštích letech.

Naši klienti si velmi pečlivě všímají vnitřního vybavení i celkové úrovně našich vozů. Modernizace vozového parku patří rovněž mezi jedny z priorit v nejbližším období. Nákupy nových vozů metra a autobusů probíhají již několik let a pevně věříme, že brzy budou obyvatelům i návštěvníkům města sloužit také zcela nové soupravy nízkopodlažních tramvají. Pokračovat budou samozřejmě renovace starších vozidel, které prodlužují jejich životnost, snižují energetickou náročnost a zvyšují cestovní komfort. Naším cílem je, aby inventář všech tří vozových parků byl na vysoké technické úrovni a aby naše vozy mohly sloužit všem skupinám cestujících.

Jedním ze základních předpokladů zvyšování úrovně městské hromadné dopravy je rozvoj dopravních sítí. V této oblasti má naše společnost nemalé ambice, které jsou však samozřejmě limitovány finančními možnostmi. Již na sklonku roku 2003 otevřeme novou tramvajovou trať na barrandovské sídliště a v roce 2004 uvedeme do provozu nový úsek tratě C metra Nádraží Holešovice – Ládví. V budoucnosti plánujeme další prodloužení tratě C do severní oblasti Prahy a také výstavbu tratě D z Libuše do centra města.

Priority v nadcházejícím období

51

Společnosti s kapitálovou účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

494

4382

3901

3709
KAROSA

5

65
km

256

PROSÍM,
PUSŤ MĚ!
70
km

4015
B951

Společnosti

Společnosti s kapitálovou účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Inženýring dopravních staveb, a. s. – Společnost vznikla v roce 1994 a sídlí v Praze 2, Na Moráni 3. Až do roku 2000 byl jediným akcionářem její zakladatel, Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. V souladu s dlouhodobými záměry zakladatele na snižování majetkové účasti v dceřinných společnostech bylo v letech 2001 – 2002 postupně odprodáno 66 % akcií Inženýringu dopravních staveb, a. s. společnosti Kvatris, s. r. o., kterou vlastní užší management této společnosti. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost si tak ponechal blokačních 34 % akcií.

Základním předmětem činnosti společnosti je zajišťování staveb pro investory od obstarání projektu s jeho průběžným konzultováním, přes zajišťování územního rozhodnutí, stavebního povolení, a odborné vedení a sledování stavby až do zajištění závěrečné kolaudace. Všechny tyto činnosti provádí společnost i pro svého akcionáře Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost. Současně se uchází o všechny větší stavební zakázky v Praze financované ze státních, městských nebo soukromých prostředků.

Nejvíce sledovanými stavbami, které společnost v roce 2002 zajišťovala, bylo budování trati metra IV. C1 z Holešovic do Ládví, stavba tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov a ukončení rekonstrukce Karmelitské ulice. Dále pokračovaly postupné rekonstrukce technologických zařízení i stavebních částí na provozovaných trasách metra, jež musely být v druhém pololetí roku pozastaveny v důsledku zatopení podzemní dráhy.

Inženýring dopravních staveb, a. s. byl pověřen koordinací veškerých prací vedoucích k obnovení provozu metra. Díky mimořádnému úsilí všech zúčastněných se do konce roku 2002 podařilo znovu zprovoznit tratě A a C.

Přes problémy, které městu a Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti způsobila srpnová povodeň, pokračovala realizace většiny již dříve zahájených staveb. Ve druhé polovině roku byla po rekonstrukci zprovozněna tramvajová trať Černokostelecká a naplno se rozběhly práce na rekonstrukci mostu přes Berounku v Lahovicích. Rovněž byla ukončena příprava na rekonstrukci Českomoravské ulice, která má být zahájena v roce 2003.

Pro investory mimo Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost pokračovala příprava části městského okruhu od Strahovského tunelu na Pelc – Tyrolku, naplno byly zahájeny práce pro výstavbu sportovní haly akciové společnosti Sazka ve Vysočanech, administrativní budovy firmy Olympus v Praze 6 a výstavba bytů na Strahově. Úspěšně pokračovala spolupráce s Magistrátem hl. m. Prahy při využívání městských pozemků, kde se mimo jiné podařil úspěšný prodej pozemku v Pobřežní ulici.

Inženýring dopravních staveb, a. s. v roce 2002 obnovil svoji dřívější certifikaci systému jakosti ISO 9001, a to podle norem vydaných v roce 2001. Potvrdil tak, že jeho úspěšné výsledky jsou přímo úměrné trvalému sledování a zvyšování kvality všech zajišťovaných činností.

Společnosti s kapitálovou účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Pražská strojírna, a. s. – Akciová společnost od svého založení v roce 1994 hospodaří samostatně jako „dceřiná" společnost Dopravního podniku hl. m. Prahy akciové společnosti, který je jejím jediným akcionářem. Společnost sídlí v Praze 8, Sokolovská 115.

Hlavním předmětem činnosti je vývoj, výroba a montáž komponentů a zařízení pro stavbu a údržbu tramvajových tratí. Předmět činnosti se rozšířil po úspěšně dokončeném vývoji o tři typy kogeneračních agregátů, jež byly úspěšně homologovány na Ukrajině. Nejvýznamnějšími rekonstrukcemi tramvajových tratí, pro něž vyrobila a dodala Pražská strojírna, a. s. v roce 2002 kolejové konstrukce, byly Hradčanská, Koh-i-noor, Čechovo náměstí a vozovna Pankrác, pro jejíž rekonstrukci byla vyvinuta nová jednojazyková výměna.

Pražská strojírna, a. s. ve stále větší míře uplatňuje své výrobky na zahraničních trzích. V roce 2002 byly systémy pro ovládání výhybek homologovány v Melbourne. Společnost rozšířila své zahraniční trhy dodávkami 56 výhybkových systémů pro nově budované moderní tramvajové depo v Moskvě. Novým trhem je také švýcarský Curych, kde byla realizována dodávka první výměny, a maďarský Szeged. V průběhu roku byly dodány výhybkové systémy rovněž pro depa v Brémách a Frankfurtu n/M. Nově byla navázána spolupráce s firmou v USA, která bude zastupovat Pražskou strojírnu, a. s. na severoamerickém trhu.

Výrazný zásah do činnosti Pražské strojírny, a.s. přinesla srpnová povodeň, která zaplavila veškeré prostory společnosti do výše čtyř metrů a znamenala nejen přerušení výroby, ale i škody na nemovitém i movitém majetku ve výši 165 milionů Kč. Druhé pololetí roku 2002 bylo proto věnováno odstraňování škod a minimalizaci ztrát z přerušení výroby. Společnost v tomto období přednostně zajišťovala dodávky pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost, který nahrazoval tramvajovou dopravou omezený provoz metra.

Pražská strojírna, a. s. je již pátým rokem držitelem certifikace dle ISO 9001 a i v obtížné situaci po povodni plní veškeré povinnosti vyplývající z certifikace.

Rencar Praha, a. s. – Společnost se sídlem v Praze 8, Na Žertvách 2196/34 byla založena v roce 1990 za účelem reklamního využití majetku Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Společnost se věnuje všem druhům reklamních aktivit od provozování reklamních celodekorovaných tramvají, autobusů a souprav metra po pronájem letáků na autobusových zastávkách. Majoritním akcionářem je společnost Europlakat, spol. s r. o., Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vlastní 28 % akcií.

V roce 2002 se Rencar Praha, a. s. prostřednictvím svého majoritního vlastníka začlenil do skupiny JCDecaux, nejvýznamnější světové skupiny podnikající v oboru venkovní reklamy. Stejně jako Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost i Rencar Praha, a. s. se musel vyrovnávat s následky škod způsobených srpnovou povodní. I přes téměř kompletní „výpadek" svého nejdůležitějšího reklamního média – metra se společnosti podařilo udržet dobrou vytíženost ploch a především oživit zájem o reklamní plochy na tramvajích a autobusech. Díky tomu se výše celkového podílu na nájemném pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost výrazně nesnížila.

V roce 2002 pokračoval Rencar Praha, a. s. v podpoře neziskových a charitativních aktivit, spojených tentokrát hlavně s odstraňováním povodňových škod. Spolupráce probíhala především se společnostmi Člověk v tísni a ADRA. Zároveň pokračoval úspěšný a oceňovaný projekt Poezie pro cestující.

Společnosti s kapitálovou účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

SPŠD, SOU a U, a. s. – Společnost Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, a. s. byla založena k 1. lednu 1998 ve smyslu ustanovení novely školského zákona o závaznosti právních vztahů nestátních školských zařízení.
Sídlo společnosti, jejímž 100% akcionářem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, je v Praze 5, Plzeňská 102/219, odloučená pracoviště jsou dále v Praze 1, 2, 4, 8, 9 a 10. Ve školním roce 2001–2002 zde studovalo 1 740 žáků ve dvaceti studijních a učebních oborech v denní i dálkové formě.
Doplňující aktivitou společnosti zůstává pořádání rekvalifikačních kurzů, organizace seminářů pro ředitelství a odštěpné závody Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a základní či periodické přezkušování v oblasti sváření, požární ochrany a bezpečnosti práce.
Přes skutečnost, že odloučené pracoviště Rohanský ostrov zasáhly srpnové záplavy, byla i nadále zajištěna potřebná investiční činnost spočívající ve vybavování teoretické i praktické výuky špičkovou didaktickou technikou.

Elaugen DP Praha, s. r. o. – Společnost zabývající se obnovou profilu tramvajových kolejnic vstoupila v roce 2002 již do šestého roku své existence. Jejími zakladateli jsou Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (podíl 40 %) a Elaugen Holding GmbH (60 %). Sídlo společnosti se nachází v areálu vozovny Hloubětín.
Společnosti Elaugen DP Praha, s. r. o. se daří rok od roku zvyšovat výkony a tím i obrat. K zákazníkům z let minulých, tj. Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, Dopravnímu podniku města Liberec, a. s., SSaŽ Praha, Metrostavu, a. s. a Hans Wendel, loni přibyly dopravní podniky v Bratislavě a Plzni. Pro Dopravní podnik Bratislava, a. s. realizovala společnost celoroční objem poptaného broušení kolejnic a pro Plzeňské městské dopravní podniky, a. s. celoroční objem strojního navaření kolejnic.
Úspěchem je rovněž nákup strojního vybavení, díky kterému bude možné pracovat současně pro více zákazníků, anebo v kratších dopravních výlukách dosahovat větších výkonů. Nové stroje méně ovlivňují okolí hlukem a emisemi, což ocení jak zaměstnanci, tak i obyvatelé v blízkosti pracovišť.
V zimním období, kdy klimatické podmínky znemožňují provádět hlavní činnost společnosti, tj. navařování a broušení kolejnic, se Elaugen DP Praha, s. r. o. opět věnoval údržbě nástupních ostrůvků. Společnost tuto údržbu zajišťovala v oblasti Prahy 1, 5, 6 a 9.

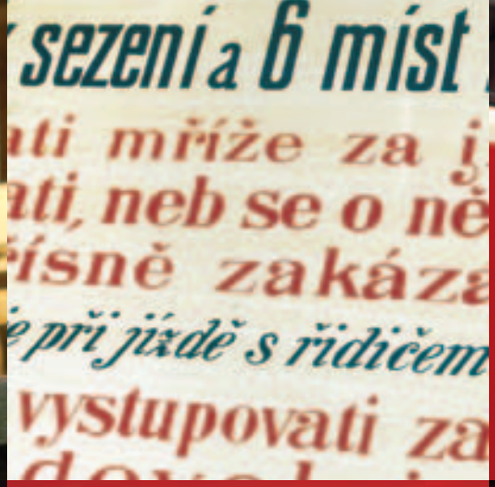
Společnosti s kapitálovou účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

PragoNet, a. s. – Společnost PragoNet, a. s. působí v oboru telekomunikačních služeb již od roku 1996.
Je provozovatelem stejnojmenné metropolitní optické sítě a poskytovatelem moderních širokopásmových telekomunikačních služeb, zejména pro potřeby městské a státní správy, správců technické a bezpečnostní infrastruktury města, ostatních operátorů a poskytovatelů telekomunikačních služeb i komerčních organizací. Majoritním akcionářem s 51% podílem ve společnosti je společnost T-Systems International – dceřiná společnost německého národního operátora Deutsche Telekom, AG. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vlastní 11% a hlavní město Praha 38% podíl.
Společnosti PragoNet, a. s. se i v roce 2002 dařilo úspěšně zlepšovat výsledky hospodaření. Tržby společnosti vzrostly více než dvojnásobně na 475 milionů Kč. Společnost generovala zisk před zdaněním ve výši 13 milionů Kč a čistý zisk po zdanění činil 7 milionů Kč (oproti 2,9 milionu Kč v roce 2001).
V roce 2002 byl zahájen ostrý provoz veřejných hlasových služeb a služby TDSL po satelitu, služba volby operátora byla technicky i komerčně připravena ke spuštění k 1. lednu 2003. Mezinárodní telekomunikační služby, které společnost nabízela prvním rokem, dosáhly rychle významného podílu na tržbách a současně i významného podílu na trhu (každá čtvrtá minuta mezinárodního telefonního tranzitu byla přenášena po síti PragoNetu). Společnost opět významně investovala do rozvoje sítí a technologií. Koncem roku 2002 dosáhly kumulované investice již více než 1,2 miliardy Kč. Srpnová povodeň však část aktiv znehodnotila. K největší škodě došlo na páteřních trasách uložených v metru, dotčeno bylo také mnoho přístupových tras vedených pod povrchem v zatopených lokalitách. Škoda činí odhadem více jak 100 milionů Kč a i když všechny trasy zůstaly zcela funkční, je třeba je v roce 2003 v plném rozsahu rekonstruovat.
Sídlo společnosti je v Praze 10, Korunní 98.

57

Zpráva o činnosti

dozorčí rady


sezení a 6 míst
ati míříže za j
ati, neb se o ně
ísně zakáza
e při jízdě s řidičem
vystupovati za

23
7093

18

638

2239
S

15 NOVÝ
HLOUBĚTÍN
297

Výhradně pro přední jízdy
VSTUP

3
PANKRÁC

8347

12:49

Zpráva

Zpráva o činnosti dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v roce 2002

V průběhu roku 2002 se devítičlenná dozorčí rada scházela pravidelně podle dohodnutého termínového plánu a v případě operativní potřeby i mimořádně. Při pravidelných jednáních projednávala základní témata podle rámcového plánu činnosti, který obsahoval:

- průběžné sledování hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a společností s jeho kapitálovou účastí,
- kontrolu plnění závěrů minulé výroční valné hromady,
- projednávání materiálů a přijatých závěrů z představenstva společnosti a z běžných valných hromad,
- vyhodnocení efektivnosti právní služby advokátní kanceláře Brož & Sokol & Novák,
- průběžné sledování zajištění dodávek nových vozů metra I. serie, přípravy zajištění budoucích dodávek nových vozů metra II. serie a též obnovy vozového parku tramvají,
- operativní projednávání závažných problémů společnosti,
- účast v hodnotitelských komisích pro posuzování nabídek zhotovitelů,
- průběžné sledování postupu výstavby provozního úseku metra IV.C1 a postupu výstavby tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov.

Zpráva o činnosti dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v roce 2002

Kromě toho věnovala dozorčí rada pozornost i dřívějším tématům, která nebyla uzavřena v roce 2001.

Pro výroční valnou hromadu, která se konala dne 14. 2. 2002 a schválila výsledky hospodaření za rok 2001, připravila dozorčí rada své vyjádření k roční účetní závěrce a stanovisko k dosaženým výsledkům hospodaření. Konstatovala v něm, že Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost dosáhl v roce 2001 řady pozitivních výsledků a bez vážnějších poruch splnil úkoly, stanovené v Projektu organizace hromadné dopravy v pražském regionu na rok 2001.

V závěru svého vyjádření k roční účetní závěrce za rok 2001 doporučila výroční valné hromadě uložit představenstvu společnosti vyhodnocení nákladových i výnosových položek, u nichž došlo k výrazné odchylce oproti rozpočtu, či v meziročním vyjádření.

V roce 2002 dozorčí rada průběžně sledovala hospodaření společnosti a projednávala čtvrtletní výsledky hospodaření a kalkulaci nákladů MHD.

Výsledky hospodaření za 1. i 2. čtvrtletí roku 2002 byly hodnoceny jako dobré. Do výsledků za 3. a 4. čtvrtletí se promítly důsledky ničivých povodní ze srpna 2002, kdy byl poprázdninový provoz zabezpečován s nasazením veškeré kapacity tramvají i autobusů a souběžně probíhaly s maximální možnou intenzitou veškeré práce, jejichž cílem bylo odstranění povodňových škod a obnova provozu metra, napájecího systému odštěpného závodu Elektrické dráhy a poškozených tramvajových tratí.

Stavu v průběhu a po povodních se dozorčí rada věnovala při svém zasedání v srpnu 2002 a vzhledem k mimořádné situaci doporučila představenstvu společnosti požádat zastupitelský orgán o svolání valné hromady k podání průběžné informace o následcích povodní. Dozorčí rada rovněž požádala generálního ředitele o poskytnutí písemné informace o kompetencích řídících pracovníků společnosti při řešení krizových situací a s tím souvisejících předpisech.

Postup prací při obnově metra byl dozorčí radou i dále průběžně sledován. Pro každé své zasedání si dozorčí rada vyžádala ústní i písemné informace od představenstva společnosti, generálního ředitele, odborných ředitelů i ředitelů odštěpných závodů. Současně sledovala i problematiku zajištění zdrojů pro financování nákladů údržby a oprav včetně pojistného plnění.

Ze speciálních oblastí, jimiž se dozorčí rada pravidelně zabývala v průběhu roku 2002, byl návrh modifikace finančních smluvních podmínek pro odměňování advokátní kanceláře Brož & Sokol & Novák, dále průběžné sledování dopadů růstu cen ropy do nákladů a problematika budoucího nákupu elektrické energie.

Z významnějších operativních úkolů, jimiž se dozorčí rada zabývala, lze uvést otázku výběrového řízení na kamerový systém pro metro a komplikace s jeho následnou realizací ve IV. provozním úseku trasy B metra, dále obsah anonymního dopisu, týkajícího se podezření na nesprávný postup při nákupu náhradních dílů pro tramvaje, kdy si dozorčí rada vyžádala prošetření oprávněnosti tohoto podání po vyjasnění licenčních podmínek. Dozorčí rada se rovněž zabývala mimořádnou událostí – řetězovou dopravní nehodou tramvají na tramvajové trati v Modřanech.

Dozorčí rada též sledovala přípravu a postup kolektivního vyjednávání a dále právní relevanci akcí Federace řidičů tramvají.

V souvislosti s organizováním výběrových řízení byly sestavovány komise pro posouzení a hodnocení nabídek od možných zhotovitelů příslušné investiční akce nebo dodávky a členové dozorčí rady působili v těchto komisích v případech všech významnějších akcí.

Pro kontrolu financování nápravy povodňových škod byla zřízena zvláštní komise, jejímiž členy byli jmenováni též dva členové dozorčí rady.

Lze konstatovat, že v roce 2002 dozorčí rada Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti plnila v souladu se stanovami a zájmy akcionáře řádně a systematicky své poslání kontrolního orgánu společnosti a dohlížela na výkon působnosti představenstva i podnikatelskou činnost společnosti.

Zpráva o činnosti dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v roce 2002

Zkratky

Seznam zkratek

MHD / městská hromadná doprava
PID / Pražská integrovaná doprava
NAD / náhradní autobusová doprava
ČSOB, a. s. / Československá obchodní banka, a. s.
UITP / Union Internationale des Transports Publics (Mezinárodní svaz veřejné dopravy)
DOZ / Dopravně – opravárenská základna Hostivař
ROPID / Regionální organizátor pražské integrované dopravy
MHMP / Magistrát hlavního města Prahy
RATP / Régie Autonome des Transports Parisiens (pařížský dopravní podnik)
SPŠD, SOU a U, a. s. / Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, a. s.
THP / technicko – hospodářský pracovník
POP / provozní a obslužný pracovník
TT / tramvajová trať
P+R / parkoviště typu Park & Ride

63

Tabulková část

8

Směr

Přestup

Směr
tanice
ý Most

Ticket

Kolej
2

3

233

KONEC
přepravní
placené
prostoru

2493

A

Vyš

Tabulková část - obsah

Provozně technické ukazatele

Počet provozovaných linek a jejich délka 66
Průměrná rychlost 66
Správkové procento vozů 66
Průměrný počet vypravených vozů za 1 den 66
Spotřeba trakční energie 66
Spotřeba nafty 66
Inventární (účetní) a evidenční (provozní) stav vozového parku 67
Typy a počty vozů metra v inventárním (účetním) stavu 68
Typy a počty tramvají v inventárním (účetním) stavu 68
Typy a počty autobusů v inventárním (účetním) stavu 69
Vývoj nehodovosti 70
Přehled linek 71

Údaje o dopravních a přepravních výkonech

Provozní vozové a místové kilometry 75
Počet přepravených osob na území hl. m. Prahy a ve vnějších pásmech 75
Počet přepravených osob podle druhu jízdního dokladu 75

Personální ukazatele

Počet zaměstnanců 76
Počty zaměstnanců dle profesních kategorií 76
Věková struktura zaměstnanců 76

Ekonomické ukazatele

Krytí nákladů na provoz MHD 77
Podíl jednotlivých druhů nákladů na celkových nákladech MHD 77
Struktura přímých nákladů na MHD bez dopravních cest 77
Podíl provozních nákladů MHD a nákladů na dopravní cesty na celkových nákladech MHD 77
Podíl nákladových druhů na celkových nákladech MHD 77
Přehled druhů jízdních dokladů 78
Tržby z jízdného dle druhu jízdních dokladů 81
Mzdové prostředky vyplacené podle kategorií 81
Objem celkových investičních zdrojů 82
Účelové investiční dotace 82
Objem celkových investičních nákladů v roce 2002 83

Výkaz zisku a ztráty v plném rozsahu k 31. 12. 2002 84

Rozvaha v plném rozsahu k 31. 12. 2002 86

Zpráva auditora o auditu roční účetní závěrky k 31. 12. 2002 90

Provozně technické ukazatele

Počet provozovaných linek a jejich délka (km)	denní	noční	celková délka
Metro	3		50,10
Elektrické dráhy	24	8	497,50
Autobusy	192	13	2 228,20

Průměrná rychlost (km/h)	cestovní	provozní (oběžná)
Metro	35,36	33,21
Elektrické dráhy	19,48	14,40
Autobusy	25,93	17,10

Správkové procento vozů*	%
Metro	15,31
Elektrické dráhy	11,38
Autobusy	6,28

* správkové procento je uváděno bez vozů v modernizaci nebo v rekonstrukci a vozů čekajících na likvidaci

Průměrný počet vypravených vozů za 1 den	ranní špička	sedlo	odpol. špička	sobota	neděle
Metro	292	165	284	135	128
Elektrické dráhy	708	572	708	387	386
Autobusy	998	439	962	439	419

Spotřeba trakční energie (kWh)	celkem	na 1 vozkm
Metro	85 849 034	2,33
Elektrické dráhy	164 281 069	3,31
Celkem	250 130 103	

Spotřeba nafty (l)	celkem	na 1 vozkm
Autobusy standardní	19 514 577	0,3987
Autobusy kloubové	9 856 635	0,5148
Celkem	29 371 212	0,4313

Inventární (účetní) a evidenční (provozní) stav vozového parku k 31. 12. 2002

		inventární (účetní) stav			evidenční (provozní) stav
		celkem	z toho v: M+R*	likvidaci	
Vozy metra		**616**	**122**	**0**	**491**
z toho:					
81–71		408	27		381
81–71M (modernizovaný)		95	95		0
M1		110			110
Ečs (historické vozy)		3			0
Tramvaje		**964**	**17**	**0**	**932**
z toho:					
KT8D5 (kloub)		47			47
RT6N (kloub)		4			4
T3, T3R.P		355	17		338
T3M		103			103
T3–SU		289			289
T6A5		151			151
historické vozy		15			0
Autobusy		**1 394**	**0**	**9**	**1 376**
z toho:					
standardní (S)	B731, B731R, B951	194			194
	B732, B732R	358		4	354
	B732R pro ZTP	7			7
	B931	199			199
	C734, C734R	13			13
	C934	1			1
	celkem standardní	**772**		**4**	**768**
standardní nízkopodlažní (SN)	CITY standard	241			241
	Neoplan 4014	3			3
	celkem nízkopodlažní	**244**			**244**
kloubové (K)	B741, B741R, B961	181		5	176
	B941	175			175
	celkem kloubové	**356**		**5**	**351**
kloubové nízkopodlažní (KN)	CITY kloub	13			13
dálkové	LC735, LC936, Neoplan, Mercedes	9			0
CELKEM		**2 974**	**139**	**9**	**2 799**

M+R* – vozy v modernizaci a rekonstrukci
Evidenční (provozní) stav zahrnuje vozy schválené pro provoz v MHD s cestujícími včetně vozů v běžných opravách.
Inventární (účetní) stav zahrnuje na rozdíl od evidenčního stavu navíc vozy:
v rekonstrukci, v modernizaci, určené k likvidaci, historické vozy a dálkové autobusy.

Typy a počty vozů metra v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby (k 31. 12. 2002)

Typ vozu/Rok výroby	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93
81–7171 – čelní	0	0	11	9	2	6	16	10	14	21	28	12	12	12	10	0	0	0
81–7141 – vložený	0	0	4	9	11	26	20	14	21	32	39	18	18	18	15	0	0	0
Ečs (historické vozy)	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	**3**	**0**	**15**	**18**	**13**	**32**	**36**	**24**	**35**	**53**	**67**	**30**	**30**	**30**	**25**	**0**	**0**	**0**

Typ vozu/Rok výroby	94	95	96	97	98	99	00	01	02	Celkem	Prům. stáří
81–7171 – čelní	0	0	0	0	0	0	0	0	0	163	17,37
81–7141 – vložený	0	0	0	0	0	0	0	0	0	245	17,30
81–717M – čelní (modernizovaný)	0	0	0	0	0	0	8	12	18	38	0,74
81–714M – vložený (modernizovaný)	0	0	0	0	0	0	10	20	27	57	0,70
M1.1 – čelní	0	0	0	0	0	0	0	30	14	44	0,68
M1.2; M1.3 – vložený	0	0	0	0	0	0	0	45	21	66	0,68
Ečs (historické vozy)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	26,00
Celkem	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**18**	**107**	**80**	**616**	**11,84**

Typy a počty tramvají v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby (k 31. 12. 2002)

Typ vozu/Rok výroby	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78
T3	2	0	1	4	25	56	9	0	35	19	0	56	23	12	22	0	0
T3M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	15	12	9	12	0	0
Celkem	**2**	**0**	**1**	**4**	**25**	**56**	**9**	**0**	**35**	**54**	**0**	**71**	**35**	**21**	**34**	**0**	**0**

Typ vozu/Rok výroby	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95
T3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T3M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
T3–SU	0	0	0	17	50	0	80	40	62	0	40	0	0	0	0	0	0
KT8D5 (kloub)	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	37	6	0	0	0	0	0
T6A5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80
RT6N (kloub) N*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	**0**	**0**	**0**	**17**	**50**	**0**	**80**	**44**	**62**	**0**	**77**	**6**	**0**	**0**	**0**	**1**	**80**

Typ vozu/Rok výroby	96	97	98	99	00	01	02	Celkem	Prům. stáří
T3	0	0	0	0	0	0	0	264	31,46
T3M	2	6	10	1	0	0	0	103	24,31
T3R.P	0	0	0	0	2	49	40	91	0,58
T3–SU	0	0	0	0	0	0	0	289	16,40
KT8D5 (kloub)	0	0	0	0	0	0	0	47	13,13
T6A5	50	20	0	1	0	0	0	151	6,38
RT6N (kloub) N*	4	0	0	0	0	0	0	4	6,00
Celkem	**56**	**26**	**10**	**2**	**2**	**49**	**40**	**949**	**18,13**

N* – nízkopodlažní vozidla

Pozn.: není zde uvedeno 15 historických tramvají; účelová vozidla (manipulační, cvičná, pracovní) se do inventárního stavu nezahrnují. **Evidenční (provozní) stav** zahrnuje vozy schválené pro provoz v MHD s cestujícími včetně vozů v běžných opravách. **Inventární (účetní) stav** zahrnuje na rozdíl od evidenčního stavu navíc vozy: v rekonstrukci, v modernizaci, určené k likvidaci, historické vozy a dálkové autobusy.

Typy a počty autobusů v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby (k 31. 12. 2002)

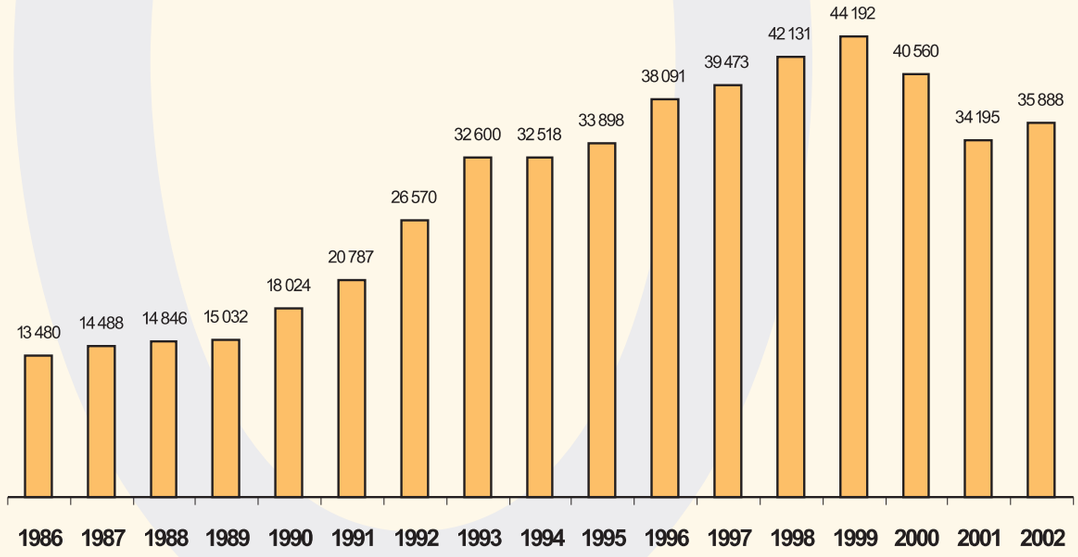
Typ vozu/Rok výroby	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	Celkem	Prům. stáří
B731, B731R	0	0	0	0	0	38	125	0	0	0	0	0	0	0	163	7,63
B951	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	31	0,21
B732, B732R	0	0	0	2	17	121	1	7	38	39	43	46	31	20	365	5,42
B741, B741R (kloub)	0	0	4	4	41	0	40	70	0	0	0	1	10	0	170	7,42
B961 (kloub)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	11	0,60
B931	0	0	0	0	0	0	11	133	25	0	20	0	10	0	199	5,56
B941 (kloub)	0	0	0	0	0	0	0	0	55	50	50	0	20	0	175	4,37
C734, C734R	0	0	0	0	0	2	3	1	5	1	0	1	0	0	13	6,17
C934	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3,72
CITY standard N*	0	0	0	0	0	0	1	5	10	26	50	80	50	19	241	2,73
Dálkové **	1	0	0	0	0	0	0	0	3	5	0	0	0	0	9	5,82
CITY kloub N*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	12	13	0,40
NEOPLAN N*	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	3	8,06
Celkem	**1**	**0**	**4**	**6**	**58**	**162**	**183**	**216**	**136**	**121**	**164**	**128**	**122**	**93**	**1 394**	**5,17**

N* – nízkopodlažní vozidla
** – typ LC735; LC936; Mercedes; Neoplan
Pozn.: účelová vozidla (manipulační, cvičná, pracovní) se do inventárního stavu nezahrnují. **Evidenční (provozní) stav** zahrnuje vozy schválené pro provoz v MHD s cestujícími včetně vozů v běžných opravách. **Inventární (účetní) stav** zahrnuje na rozdíl od evidenčního stavu navíc vozy: v rekonstrukci, v modernizaci, určené k likvidaci, historické vozy a dálkové autobusy.

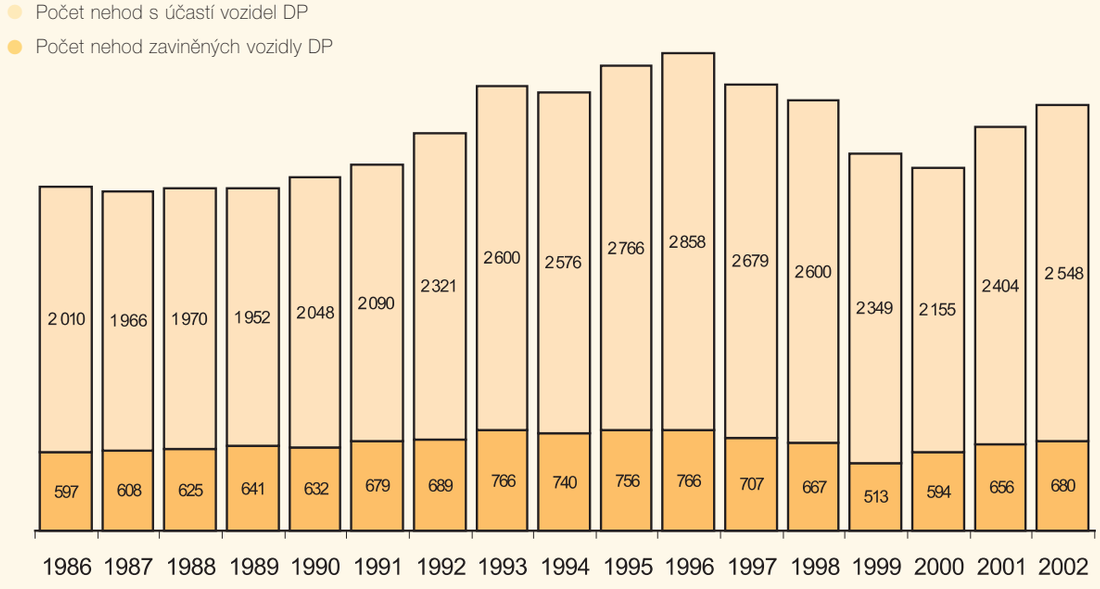
Vývoj nehodovosti

rok	počet nehod v Praze	počet nehod s účastí vozidel DP	počet nehod zaviněných DP	ujeté vozkm na 1 zav. nehodu
1998	42 131	2 600	667	223 681
1999	44 192	2 349	513	296 534
2000	40 560	2 155	594	256 314
2001	34 195	2 404	656	232 756
2002	35 888	2 548	680	227 108

Vývoj nehodovosti v Praze



Vývoj nehodovosti vozidel Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti



Přehled linek provozovaných Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností (stav k 31. 12. 2002)

Linky metra

A Skalka - Dejvická

B Zličín - Smíchovské nádraží - Českomoravská - Černý Most

C Nádraží Holešovice - Háje

Linky tramvají

Denní provoz

1 Petřiny - Spojovací

2 Červený vrch - Petřiny

3 Lehovec - Sídliště Modřany / Levského

4 Kotlářka - Čechovo náměstí

5 Vozovna Kobylisy - Olšanské hřbitovy

6 Smíchovské nádraží - Kubánské náměstí

7 Sídliště Řepy - Kotlářka - Ústřední dílny DP

8 Bílá hora - Nádraží Vysočany / Vysočanská

9 Sídliště Řepy - Spojovací

10 Sídliště Ďáblice - Sídliště Řepy

11 Černokostelecká - Spořilov

12 Palmovka - Hlubočepy
(do 17. 2. 2002 Starý Hloubětín - Palmovka - Hlubočepy)

14 Střelničná - Laurová

16 Spojovací - Nádraží Braník

17 Sídliště Ďáblice - Sídliště Modřany / Levského

18 Petřiny - Vozovna Pankrác

19 Lehovec - Kubánské náměstí

20 Divoká Šárka - Podbaba

21 Levského - Národní třída - Sídliště Modřany
(polookružní linka)

22 Bílá hora - Nádraží Hostivař

23 Malovanka - Kubánské náměstí

24 Sídliště Ďáblice - Nádraží Strašnice / Radošovická

25 Podbaba - Vozovna Kobylisy

26 Divoká Šárka - Nádraží Hostivař

Noční provoz

51 Divoká Šárka - Nádraží Strašnice / Radošovická

52 Lehovec - Sídliště Modřany / Levského

53 Sídliště Ďáblice - Vozovna Pankrác

54 Lehovec - Hlubočepy

55 Vozovna Kobylisy - Ústřední dílny DP

56 Petřiny - Spořilov

57 Bílá Hora - Nádraží Hostivař

58 Sídliště Řepy - Spojovací

Linky autobusů

Denní provoz

100 Zličín - Letiště Ruzyně
(v provozu od 8. 7. 2002)

101 Strašnická - Centrum Zahradní Město - Plynárna Měcholupy

102 Nádraží Holešovice - Staré Bohnice - Zámky

103 Palmovka - Ďáblice - Březiněves

104 Na Knížecí - Slivenecká

105 Smíchovské nádraží - Filmové ateliéry - Smíchovské nádraží
(polookružní linka, v provozu od 6. 3. 2002)

106 Kavkazská - Nádraží Braník

107 Dejvická - Suchdol

108 Špejchar - Sídliště Na Dědině

109 Palmovka - Sídliště Rohožník

111 Skalka - Sídliště Petrovice - Pitkovice

112 Nádraží Holešovice - Zoologická zahrada - Podhoří

113 Kačerov - Písnice

114 Kačerov - Šeberák

115 Chodov - Keblovská

116 Dejvická - Bořislavka

117 Kačerov - Poliklinika Modřany

118 Dvorce - Koleje Jižní Město

119 Dejvická - Letiště Ruzyně

120 Na Knížecí - Klukovice

121 Roztyly - Nádraží Braník

122 Chodov - Nádraží Hostivař - Léčiva

123 Na Knížecí - Šmukýřka

124 Kavkazská - Dvorce

126 Smíchovské nádraží - Pražská čtvrť

127 Českomoravská - Sídliště Bohnice

128 Smíchovské nádraží - Klukovice
(do 30. 8. 2002 Smíchovské nádraží - Sídliště Barrandov)

129 Smíchovské nádraží - Baně

130 Na Knížecí - Sídliště Stodůlky

131 Hradčanská - Bořislavka

133 Florenc - Sídliště Malešice

135 Florenc - Želivského

136 Sídliště Ďáblice - Sídliště Spořilov

137 Na Knížecí - U Waltrovky

138 Skalka - Tolstého

139 Želivského - Na Beránku

140 Českomoravská - Čakovice

141 Černý Most - Generála Janouška - Černý Most
(polookružní linka)

142 Nové Butovice - Nad Malou Ohradou

143 Dejvická - Stadión Strahov
144 Nádraží Holešovice - Poliklinika Mazurská
145 Poliklinika Prosek - Jesenická
146 Černý Most - Satalická obora - Poliklinika Prosek
147 Dejvická - Výhledy
148 Podolská vodárna - Kavčí hory - Budějovická
149 Dejvická - Nové Butovice
150 Kloboučnická - Poliklinika Modřany
(do 1. 9. 2002 Kačerov - Nádraží Braník)
151 Českomoravská - Poliklinika Prosek
152 Nádraží Holešovice - Sídliště Čimice
154 Skalka - Koleje Jižní Město
155 Želivského - Sídliště Malešice
156 Nádraží Holešovice - Avia Letňany - Nádraží Holešovice
(polookružní linka)
157 Na Beránku - Kačerov (provoz jen v tomto směru)
158 Českomoravská - Čakovice - Miškovice
160 Dejvická - Lysolaje
161 Dejvická - Nebušice
162 Ke Stírce - Dolní Chabry
163 Skalka - Štěrboholy - Bezděkovská
164 Nové Butovice - Bílá hora
166 Českomoravská - Třeboradice - Teplárna Třeboradice
167 Na Knížecí - Nemocnice Na Homolce
168 Palmovka - Dolní Počernice
170 Vavřenova - Jižní Město
171 Kačerov - Sídliště Písnice
172 Smíchovské nádraží - Velká Chuchle - Smíchovské nádraží
(polookružní linka)
174 Špejchar - Velká Ohrada
175 Nádraží Holešovice - Ke Stírce - Šimůnkova
176 Karlovo náměstí - Stadión Strahov
177 Chodov - Poliklinika Mazurská
179 Nové Butovice - Letiště Ruzyně
180 Kafkova - Sídliště Řepy
181 Sídliště Čimice - Nádraží Hostivař
182 Kloboučnická - Sídliště Lhotka - Nádraží Braník
(do 1. 9. 2002 Kloboučnická - Sídliště Lhotka)
183 Vozovna Kobylisy - Sídliště Petrovice
184 Nové Butovice - Petřiny
185 Českomoravská - Letecké opravny
186 Černý Most - Sídliště Bohnice
187 Nádraží Holešovice - Prosek - Palmovka
188 Želivského - Kavčí hory
189 Kačerov - Sídliště Lhotka
191 Na Knížecí - Petřiny
192 Budějovická - Klukovice
(od 1. 6. 2002 převzata od dopravce ČSAD Praha-západ,
do 30. 8. 2002 Budějovická - Sídliště Barrandov)
193 Náměstí bratří Synků - Mikrobiologický ústav
194 Skalka - Léčiva
195 Čakovice - Jesenická
196 Smíchovské nádraží - Kačerov
197 Na Knížecí - Háje
198 Smíchovské nádraží - Sídliště Písnice
199 Smíchovské nádraží - Nové dvory - Smíchovské nádraží
(polookružní linka)
200 Nádraží Holešovice - Sídliště Bohnice
202 Poliklinika Mazurská - Za Avií / Vinoř
203 Vavřenova - Kačerov - Jižní Město
204 Opatov - Léčiva
(od 26. 1. 2002 zrušena)
205 Zelený pruh - Komořany
207 Staroměstská - Ohrada
208 Želivského - Dolní Počernice
210 Nádraží Holešovice - Čakovice
211 Nové Butovice - Velká Ohrada
212 Jižní Město - Tiskařská - Jižní Město
(polookružní linka)
213 Želivského - Jižní Město
215 Kačerov - Sídliště Libuš
216 Špejchar - Bořislavka - Nové Vokovice
217 Na Knížecí - Dejvická
218 Dejvická - Sídliště Na Dědině
219 Nové Butovice - Bavorská
221 Černý Most - Čertousy
(od 1. 6. 2002 předána dopravci Hotliner, s. r. o.)
222 Černý Most - Výzkumné ústavy Běchovice
223 Černý Most - Horní Počernice
224 Strašnická - Skalka
225 Nové Butovice - Sídliště Na Dědině - Letiště Ruzyně
226 Opatov - Hrnčíře
227 Jižní Město - Opatov - K Sukovu
(od 26. 1. 2002 zrušena)
228 Skalka - Dubeč
229 Skalka - Koloděje
230 Sídliště Stodůlky - Řeporyjské náměstí
231 Na Knížecí - Dívčí Hrady - Na Knížecí
(polookružní linka)
233 Palmovka - Červený mlýn
234 Habrová - Sídliště Skalka
235 Nové Butovice - Velká Ohrada - Nové Butovice
(polookružní linka)
238 Želivského - Léčiva
239 Želivského - Rektorská
240 Dubeč - Sídliště Petrovice
(od 26. 1. 2002 zrušena)
241 Smíchovské nádraží - Lipence

242 Háje - Továrny Hostivař
243 Smíchovské nádraží - Sídliště Zbraslav
244 Smíchovské nádraží - Sídliště Radotín
245 Nádraží Radotín - Lahovská - Nádraží Radotín
(polookružní linka)
246 Smíchovské nádraží - Nádraží Radotín
247 Smíchovské nádraží - Lochkov
248 Smíchovské nádraží - Holyně
249 Sídliště Stodůlky - Třebonice
250 Černý Most - Sídliště Rohožník
251 Nádraží Klánovice - Sídliště Rohožník
253 Smíchovské nádraží - Na Beránku
254 Dejvická - Přední Kopanina - Letiště Ruzyně
256 Nové Butovice - Nádraží Radotín
257 Zličín - Sobín
259 Českomoravská - Vinoř
260 Jižní Město - Koh-i-noor (provoz jen v tomto směru)
261 Černý Most - Klánovice
262 Avia Letňany - Klánovice
263 Avia Letňany - Xaverov - Výzkumné ústavy Běchovice
264 Skalka / Nádraží Uhříněves - Královice
265 Skalka - Lipany - Tehovičky
(do 14. 12. 2002 Skalka - Lipany)
266 Skalka / Nádraží Uhříněves - Hájek
267 Háje - Uhříněves
268 Skalka - Nedvězí
269 Avia Letňany - Sídliště Rohožník
271 Skalka - Háje
272 Kačerov - Sídliště Písnice
273 Hloubětínská - Ve žlíbku
274 Palmovka - Avia Letňany - Palmovka
(polookružní linka)
277 Přeštická - Skalka (provoz jen v tomto směru)
280 Českomoravská - Vinoř

Příměstské linky

301 Sídliště Stodůlky - Chýnice
305 Českomoravská - Čakovičky
306 Zličín - Jeneč
312 Dejvická - Tuchoměřice, kulturní dům - Tuchoměřice, Štěrbův mlýn - Tuchoměřice, Špejchar - Lichoceves
(do 14. 12. 2002 Dejvická - Tuchoměřice, kulturní dům - Lichoceves)
323 Černý Most - Radonice
(od 1. 6. 2002 předána dopravci Hotliner, s. r. o.)
324 Opatov - Čestlice
325 Opatov - Čestlice
326 Opatov - Jesenice - Jesenice, Belnická - Jesenice, Osnice
327 Opatov - Jesenice
329 Skalka - Škvorec, nám.
351 Českomoravská - Hovorčovice - Měšice, Agropodnik - Čakovičky - Libiš, Spolana 4
352 Sídliště Stodůlky - Jinočany, náměstí
353 Černý Most - Zeleneč
(od 1. 6. 2002 předána dopravci Hotliner s. r. o.)
354 Českomoravská - Podolánka
355 Dejvická - Horoměřice, V lipkách - Únětice
356 Dejvická - Horoměřice, V lipkách - Statenice
357 Zličín - Hostivice, Staré Litovice - Chýně
358 Zličín - Chýně
359 Dejvická - Únětice
364 Skalka / Nádraží Uhříněves - Doubek
365 Českomoravská - Mratín - Kostelec n. Lab., nám.
366 Českomoravská - Kostelec n. Lab., nám.
372 Dejvická - Tuchoměřice, Štěrbův mlýn - Tuchoměřice, Špejchar - Lichoceves (od 15. 12. 2002 zrušena)

Noční provoz

501 Smíchovské nádraží - Pražská čtvrť
502 Vítězné náměstí - Suchdol
503 Lehovec - Sídliště Rohožník
504 Ohrada - Sídliště Písnice
(do 31. 8. 2002 Ohrada - Na Beránku)
505 Sídliště Čimice - Jižní Město
506 Sídliště Malešice - Uhříněves
507 Smíchovské nádraží - Sídliště Radotín - Sídliště Zbraslav - Smíchovské nádraží
(polookružní linka, provoz jen v tomto směru)
508 Anděl - Sídliště Stodůlky
509 Čakovice - Na Beránku
(do 31. 8. 2002 Florenc - Čakovice)
510 Divoká Šárka - Letiště Ruzyně
511 Florenc - Nádraží Hostivař
512 Lehovec - Ve žlíbku
513 Jilemnická - Sídliště Lhotka
(v provozu od 1. 9. 2002)

Školní linky

551 Opatov - Brechtova (provoz jen v tomto směru)
552 Náměstí Míru - Karlov (provoz jen v tomto směru)
553 Hostivařská - Záběhlická škola
(provoz jen v tomto směru, od 10. 9. 2002 zrušena)
554 Ronešova - Sídliště Lehovec (provoz jen v tomto směru)
555 Jenerálka - Žákovská (provoz jen v tomto směru)
556 Za horou - Škola Kyje (provoz jen v tomto směru)
558 Bazovského - Nádraží Veleslavín
(provoz jen v tomto směru)

559 Jahodnice II - Žárská (provoz jen v tomto směru)
(do 1. 9. 2002 Bezdrevská - Žárská)
560 Bílá hora - Na okraji (provoz jen v tomto směru)
561 Sídliště Zbraslav - Velká Chuchle
562 Sídliště Rohožník - Horní Počernice
563 Divoká Šárka - Červený vrch (provoz jen v tomto směru)
564 Sídliště Rohožník - Hulická / Polesná - Sídliště Rohožník
565 Stadion Strahov - Weberova (provoz jen v tomto směru)
566 Kolovraty - Picassova (provoz jen v tomto směru)
567 Habrová - Olšanské náměstí (provoz jen v tomto směru)
568 Sídliště Zličín - Za slánskou silnicí
(provoz jen v tomto směru)
569 Klikovka / Podolská vodárna - Nad přívozem
(od 22. 6. 2002 zrušena)
570 Sídliště Petrovice - Picassova (provoz jen v tomto směru)
571 Správa soc. zabezpečení - Škola Radlice
(provoz jen v tomto směru)
572 Lipence - U Včely
(v provozu od 1. 3. do 28. 6. 2002)
572 Lyčkovo náměstí - Třebenická / Šimůnkova
(v provozu od 2. 10. 2002)
573 Molákova - Na Korábě
(v provozu od 2. 10. 2002)

Zvláštní linková doprava

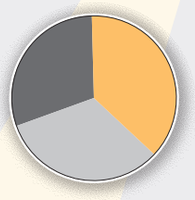
103001 Bryksova - Florenc - Chodov
103003 U spojů - Sídliště Ďáblice - Florenc -
Sídliště Řepy - Zličín
(do 13. 1. 2002 Sídliště Ďáblice - Florenc -
Sídliště Řepy - Zličín)

Pozemní lanová dráha

Újezd - Petřín

Historická tramvajová linka

91 Vozovna Střešovice - Výstaviště

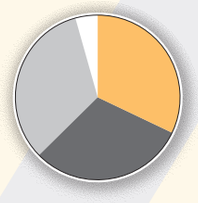


Provozní vozové a místové kilometry (v tis. km)*	vozkm	místokm
Metro	35 581	6 443 280
Elektrické dráhy	49 883	5 733 222
z toho: lanová dráha	22	2 189
externí náhradní autobusová doprava	850	59 523
Autobusy	65 653	5 342 516
Celkem	**151 117**	**17 519 018**

* nezahrnují nepravidelnou a režijní dopravu

Počet přepravených osob na území hl. m. Prahy (P+0) a ve vnějších pásmech (v tis.)		
	celkem za rok	průměrně za 1 den
Celkový počet přepravených osob	**1 115 609**	**3 056**
z toho: v pásmu (P + 0)	1 096 384	3 004
ve vnějších pásmech	19 225	53
z toho: Metro	416 516	1 141
Elektrické dráhy	358 079	981
Autobusy	341 014	934

Počet přepravených osob podle druhu jízdního dokladu (v tis.)	celkem	%
Časové jízdenky občanské zvýhodněné s osobními údaji držitele		
- měsíční	74 643	6,69
- čtvrtletní	82 734	7,42
- roční	197 871	17,74
Časové jízdenky zvýhodněné		
- měsíční	53 766	4,82
- čtvrtletní	184 211	16,51
Časové jízdenky s volitelným začátkem doby platnosti		
- 30denní	22 013	1,97
- 90denní	39 531	3,54
Časové roční jízdenky vydané bez osobních údajů držitele	27	0,00
Bezplatná přeprava	**236 507**	**21,20**
Jízdenky pro jednotlivou jízdu přestupní včetně P+R	**110 103**	**9,87**
Nepřestupní krátkodobé místní jízdenky	**30 876**	**2,77**
Časové jízdenky ostatní	**64 102**	**5,75**
Celkem MHD (P + 0)	**1 096 384**	**98,28**
- doplňkové kupony občanské zvýhodněné měsíční	6 315	0,57
- doplňkové kupony zvýhodněné pro děti od 6 do 15 let měsíční	2 413	0,21
- doplňkové kupony občanské zvýhodněné čtvrtletní	7 449	0,67
- časové krátkodobé jízdenky platné ve všech tarifních pásmech PID	3	0,00
- jízdenky pro jednotlivou jízdu	3 045	0,27
Celkem vnější pásma	**19 225**	**1,72**
Celkem MHD (P + 0) + vnější pásma	**1 115 609**	**100,00**



Počet zaměstnanců (průměrný přepočtený stav)

Metro	4 138
Elektrické dráhy	3 939
Autobusy	4 259
Ředitelství	565
Celkem	**12 901**

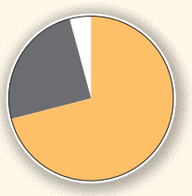
Počet zaměstnanců dle profesních kategorií (průměrný přepočtený stav)

Profesní kategorie	Metro	El. dráhy	Autobusy	Ředitelství	Celkem
řidiči MHD celkem	458	1 203	2 334	0	3 995
z toho: strojvedoucí metra	458				458
řidiči tramvají		1 203			1 203
řidiči autobusů			2 334		2 334
řidiči nákladních vozů	25	88	21	2	136
provozní a obslužní pracovníci	177	254	366	15	812
dělníci celkem	2 112	1 614	949	29	4 704
z toho: opraváři, údržbáři	1 070	830	619	24	2 543
provozní dělníci	1 042	388	137		1 567
ostatní dělníci	0	396	193	5	594
THP celkem	1 366	780	589	519	3 254
z toho: dispečeři	123	91	99	19	332
mistři	132	153	46	2	333
provozní pracovníci	445	261	0	196	902
výchovní pracovníci	0	10	8		18
ostatní	666	265	436	302	1 669
zaměstnanci celkem	**4 138**	**3 939**	**4 259**	**565**	**12 901**
z toho: mužů (%)	81,9	82,8	90,1	55,3	83,7
žen (%)	18,1	17,2	9,9	44,7	16,3

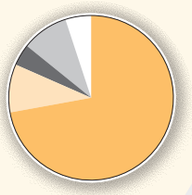
Věková struktura zaměstnanců (evidenční stav k 31. 12. 2002)

	celkem		do 20 let		21 - 30		31 - 40		41 - 50		51 - 54		55 - 60		nad 60 let	
	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy
dělníci	4 393	426	44	0	820	41	801	58	1 059	118	658	101	852	94	159	14
POP	4 444	437	0	0	643	33	1 088	74	1 176	127	641	109	787	73	109	21
THP	2 007	1 247	3	5	240	104	351	222	506	401	342	268	456	231	109	16
celkem	**10 844**	**2 110**	**47**	**5**	**1 703**	**178**	**2 240**	**354**	**2 741**	**646**	**1 641**	**478**	**2 095**	**398**	**377**	**51**
úhrnem	12 954		52		1 881		2 594		3 387		2 119		2 493		428	

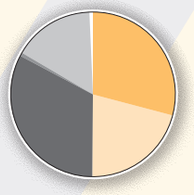
Krytí nákladů na provoz MHD (v tis. Kč)		%
Dotace (bez příměstských linek)	7 229 071	70,97
Výnosy z hlavní činnosti	2 526 867	24,81
Výnosy z vedlejší činnosti	429 969	4,22
Náklady MHD bez povodňových celkem	**10 185 907**	**100,00**
Mimořádné povodňové výnosy	905 352	
Mimořádné povodňové náklady	3 062 574	
Náklady MHD včetně povodňových celkem	**13 248 481**	



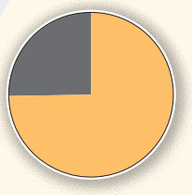
Podíl jednotlivých druhů nákladů na celkových nákladech MHD (v tis. Kč)		%
Přímé náklady	7 348 414	72,14
Provozní režie	962 161	9,45
Správní režie	429 868	4,22
Náklady na koordinaci a řízení	929 557	9,13
Ostatní náklady (muzeum, lanová dráha, odložená daň)	515 907	5,06
Náklady MHD bez povodňových celkem	**10 185 907**	**100,00**
Mimořádné povodňové náklady	3 062 574	
z toho: IDS, a. s.	2 547 784	
vlastní náklady	514 790	
Náklady MHD včetně povodňových celkem	**13 248 481**	



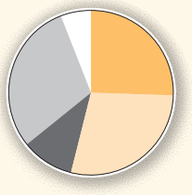
Struktura přímých nákladů na MHD bez dopravních cest (v tis. Kč)		%
Opravy vozů MHD	1 395 563	29,22
Spotřeba pohonných hmot, materiálů a trakční energie	1 006 106	21,06
Personální náklady řidičů MHD	1 567 975	32,82
Náhradní autobusová doprava	22 290	0,47
Odpisy vozů MHD	761 619	15,94
Ostatní přímé náklady na provoz MHD	23 308	0,49
Přímé náklady MHD celkem	**4 776 861**	**100,00**



Podíl provozních nákladů MHD a nákladů na dopravní cesty na celkových nákladech MHD (v tis. Kč)		%
Provozní náklady MHD	7 614 354	74,75
Náklady na dopravní cesty	2 571 553	25,25
Náklady MHD bez povodňových celkem	**10 185 907**	**100,00**
Mimořádné povodňové náklady	3 062 574	
Náklady MHD včetně povodňových celkem	**13 248 481**	



Podíl nákladových druhů na celkových nákladech MHD (v tis. Kč)		%
Odpisy a odložená daň	2 599 249	25,52
Mzdové náklady	2 891 707	28,39
Spotřeba nafty a elektrické energie	1 048 390	10,29
Opravy a udržování	3 039 633	29,84
Zbývající náklady	606 928	5,96
Náklady MHD bez povodňových celkem	**10 185 907**	**100,00**
Mimořádné povodňové náklady	3 062 574	
Náklady MHD včetně povodňových celkem	**13 248 481**	



PŘEHLED DRUHŮ JÍZDNÍCH DOKLADŮ V ROCE 2002

Jízdenky pro jednotlivou jízdu na území hl. m. Prahy (pásmo P + 0)	cena jízdenky
Základní přestupní plnocenná jízdenka	
- 60 min. resp. 90 min	12,-
při prodeji u řidiče autobusu	15,-
Základní přestupní zvýhodněná jízdenka	
- 60 min. resp. 90 min	6,-
při prodeji u řidiče autobusu	9,-
Nepřestupní krátkodobé místní jízdenky	
- plnocenné	8,-
- pro děti od 6 -15 let	4,-
Jízdenky v souvislosti se systémem P+R	
- plnocenná přestupní zpáteční	20,-
- jednodenní	50,-

Časové předplatní jízdenky platné na území hl. m. Prahy (pásmo P + 0)	cena jízdenky
Časové jízdenky krátkodobé	
- 24 hodinová	70,-
- 24 hodinová pro děti od 6 do 15 let	35,-
- 3 denní	200,-
- 7 denní	250,-
- 15 denní	280,-
Časové jízdenky občanské zvýhodněné	
- měsíční	420,-
- čtvrtletní	1 150,-
- roční	3 800,-
Časové jízdenky zvýhodněné	
Pro děti od 6 do 15 let	
- měsíční	100,-
- čtvrtletní	280,-
Pro žáky ZŠ a SŠ starší 15 let, studenty SŠ a VŠ do 26 let	
- měsíční	210,-
- čtvrtletní	570,-
Pro důchodce	
- měsíční	210,-
- čtvrtletní	570,-
Jízdenky v souvislosti se systémem P+R	
- jednodenní	50,-

Časové předplatní jízdenky platné na území hl. m. Prahy s volitelným začátkem doby platnosti	cena jízdenky
Časové jízdenky vydané bez osobních údajů držitele	
- 30denní	560,-
- 90denní	1 600,-
- roční	5 900,-
Časové jízdenky zvýhodněné vydané na základě poskytnutí osobních údajů držitele	
občanské	
- 30denní časová jízdenka občanská	420,-
- 90denní časová jízdenka občanská	1 150,-
pro děti od 6 do 15 let	
- 30denní časová jízdenka	100,-
- 90denní časová jízdenka	280,-
pro žáky a studenty od 15 do 26 let, studenty VŠ do 26 let	
- 30denní časová jízdenka	210,-
- 90denní časová jízdenka	570,-
pro důchodce (viz. znění tarifu)	
- 30denní časová jízdenka	210,-
- 90denní časová jízdenka	570,-

Jízdenky pro jednotlivou jízdu ve vnějších pásmech systému PID*	cena jízdenky
Základní plnocenné jízdenky přestupní	
- pro tři navazující pásma 90 min.	18,-
- pro čtyři navazující pásma 120 min.	24,-
- pro pět navazujících pásem 150 min.	30,-
- pro šest navazujících pásem 180 min.	36,-
- pro sedm navazujících pásem 210 min.	42,-
Základní zvýhodněné jízdenky přestupní	
- pro tři navazující pásma 90 min.	9,-
- pro čtyři navazující pásma 120 min.	13,-
- pro pět navazujících pásem 150 min.	16,-
- pro šest navazujících pásem 180 min.	19,-
- pro sedm navazujích pásem 210 min.	22,-
Časové jízdenky krátkodobé pro všechna pásma	
- 24hodinová	100,-
- 24hodinová pro děti od 6 do 15 let	50,-

* neplatí ve vlacích Českých drah s výjimkou tratí: 171 v úseku Hlavní nádraží Praha - Řevnice, 221 v úseku Hlavní nádraží Praha - Senohraby, 011 v úseku Praha - Masarykovo nádraží (Praha hl. n.) - Poříčany, 231 v úseku Masarykovo nádraží (Praha hl. n.) - Lysá nad Labem a 232 v úseku Lysá nad Labem - Milovice

Časové předplatní jízdenky doplňkové pro vnější pásma v systému PID	cena jízdenky
Kupony pro jedno vnější pásmo	
- občanské zvýhodněné měsíční	230,-
- občanské zvýhodněné čtvrtletní	630,-
- zvýhodněné pro děti 6 - 15 let měsíční	110,-
Kupony pro dvě pásma	
- občanské zvýhodněné měsíční	350,-
- občanské zvýhodněné čtvrtletní	960,-
- zvýhodněné pro děti 6 - 15 let měsíční	170,-
Kupony pro tři pásma	
- občanské zvýhodněné měsíční	590,-
- občanské zvýhodněné čtvrtletní	1 620,-
- zvýhodněné pro děti 6 - 15 let měsíční	290,-
Kupony pro čtyři pásma	
- občanské zvýhodněné měsíční	820,-
- občanské zvýhodněné čtvrtletní	2 240,-
- zvýhodněné pro děti 6 - 15 let měsíční	410,-
Kupony pro pět pásem	
- občanské zvýhodněné měsíční	1 020,-
- občanské zvýhodněné čtvrtletní	2 790,-
- zvýhodněné pro děti 6 - 15 let měsíční	510,-
Kupony pro šest pásem	
- občanské zvýhodněné měsíční	1 250,-
- občanské zvýhodněné čtvrtletní	3 420,-
- zvýhodněné pro děti 6 - 15 let měsíční	620,-

Tržby z jízdného dle druhu jízdních dokladů (v tis. Kč)		
MHD (pásmo P + 0)		(%)
tržby z časových jízdenek + paušální úhrada + jízdenky MHD	1 474 812	60,24
tržby z jednotlivého jízdného vč. USV strojků	875 358	35,75
tržby za přirážky k jízdnému	98 097	4,01
Celkem MHD (pásmo P + 0)	**2 448 267**	**100,00**
Vnější pásma		(%)
tržby z jednotlivého jízdného vč. USV strojků	26 004	33,08
tržby z časových doplňkových kuponů	52 596	66,92
Celkem vnější pásma	**78 600**	**100,00**
Celkem MHD (P + 0) + vnější pásma	**2 526 867**	

Mzdové prostředky vyplacené podle kategorií (v tis. Kč)*					
	Metro	Elektrické dráhy	Autobusy	Ředitelství	Celkem
řidiči MHD	133 725	271 788	563 606	0	969 119
dělníci	445 323	333 378	174 478	5 739	958 918
POP	37 572	37 025	66 190	2 821	143 608
THP	352 235	182 434	139 032	152 158	825 859
Celkem	**968 855**	**824 625**	**943 306**	**160 718**	**2 897 504**

* včetně vyplacených mezd v souvislosti s odstraňováním povodňových škod

Objem celkových investičních zdrojů (v tis. Kč)	
Vlastní zdroje	
odpisy + odložená daň	2 599 249
mimořádný výnos*	823 286
Celkové vlastní investiční zdroje	**3 422 535**
Ostatní zdroje	
dotace ze státního rozpočtu	517 000
dotace z rozpočtu hl. m. Prahy	4 200 322
půjčka od České spořitelny, a. s. a ČSOB, a. s.**	1 217 811
příspěvek z nadačního fondu Naděje 3. tisíciletí***	1 000
Celkové ostatní investiční zdroje	**5 936 133**
Celkový objem investičních zdrojů	**9 358 668**

* převod majetku hl. m. Praze uskutečněný při výstavbě metra
** půjčka na nákup 2. série vlakových souprav metra
*** rekonstrukce výtahu pro imobilní cestující ve stanici metra Skalka

Účelové investiční dotace (v tis. Kč)		
název akce	Čerpáno z rozpočtu hl. m. Prahy	Čerpáno ze státního rozpočtu
IV. provozní úsek trasy B metra	60 000	
TT Hlubočepy - Barrandov	635 237	
Nákup nových vozů metra - obnova a rozvoj	742 196	
Obnova vozů metra - modernizace	150 000	
Nákup nízkopodlažních autobusů	27 215	22 000
Vybavení parkovišť P + R - výdejní automaty	568	
IV. provozní úsek trasy metra C - II. etapa	40 000	
Modernizace tramvají	159 167	
Rekonstrukce TT Karmelitská	76 046	
Rekonstrukce zabezpeč. zařízení na trase A metra	149 893	
Návazná doprava k IV. C1	60 000	
IV. provozní úsek trasy C - I. etapa	2 087 500	495 000
Depo Zličín - dostavba	12 500	
Celkem	**4 200 322**	**517 000**

OBJEM CELKOVÝCH INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ V ROCE 2002 (v tis. Kč)

Investiční výstavba metra	
Akce rozestavěné	
Depo Zličín - dostavba	12 500
IV. provozní úsek trasy B	60 000
Technické centrum TC4	5 606
IV. provozní úsek trasy C - I. etapa	2 582 500
Akce v přípravě	
IV. provozní úsek trasy C - II. etapa	118 236
I. provozní úsek trasy D	888
Celkem investiční výstavba metra	**2 779 730**
Ostatní investiční akce	
Výměna eskalátorů	6 450
Výstavba TT Hlubočepy - Barrandov	635 237
Rekonstrukce tramvajových tratí	227 955
Rekonstrukce kabelových tras	430 368
Výstavba a rekonstrukce měníren	151 250
Vozovny a ústřední dílny	101 987
Garáže a odstavné plochy	120 476
Zabezpečovací zařízení na trase A	149 892
Zabezpečovací zařízení MATRA - nasazení na nové vozy	9 497
Zabezpečovací zařízení MATRA - nasazení na rekonstruované vozy	114 039
Celkem ostatní investiční akce	**1 947 151**
Obnova vozového parku	
Metro	
Rekonstrukce vozů	650 949
Nákup nových vozů	2 025 667
Elektrické dráhy	
Technické zhodnocení tramvají	198 451
Autobusy	
Rekonstrukce autobusů	41 104
Nákup nových autobusů	400 181
Celkem obnova vozového parku	**3 316 352**
Ostatní investice do technické základny	**848 017**
Rekonstrukce technické základny po povodních	**467 418**
Celkový objem investičních nákladů	**9 358 668**

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY
v plném rozsahu
ke dni 31. 12. 2002

(v celých tisících Kč)

Rok	Měsíc	IČ
2002	12	00005886

Obchodní firma nebo jiný název účetní jednotky

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

Sídlo nebo bydliště účetní jednotky a místo podnikání liší-li se od bydliště

Sokolovská 217/42

190 22 Praha 9

Označení		TEXT	Skutečnost v účetním období		
			běžném	minulém	předminulém
a		b	1	2	3
	I.	Tržby za prodej zboží	8 133	7 394	7 224
A.		Náklady vynaložené na prodané zboží	7 302	6 717	6 500
	+	Obchodní marže (I.-A.)	831	677	724
	II.	Výkony (II.1. až II.3.)	3 311 894	3 343 356	3 172 771
	II. 1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	2 779 073	2 899 253	2 798 290
	2.	Změna stavu vnitropodnikových zásob vlastní výroby	827	-12 229	1 445
	3.	Aktivace	531 994	456 332	373 036
B.		Výkonová spotřeba (B.1.+B.2.)	4 185 460	4 307 114	4 039 024
B.	1.	Spotřeba materiálu a energie	2 377 000	2 453 628	2 383 090
B.	2.	Služby	1 808 460	1 853 486	1 655 934
	+	Přidaná hodnota (I.-A.+II.-B.)	-872 735	-963 081	-865 529
C.		Osobní náklady (C.1. až C.4.)	4 118 957	3 738 928	3 498 117
C.	1.	Mzdové náklady	2 891 707	2 638 273	2 459 893
C.	2.	Odměny členům orgánů společnosti a družstva	3 268	3 150	3 171
C.	3.	Náklady na sociální zabezpečení	1 030 661	938 920	875 977
C.	4.	Sociální náklady	193 321	158 585	159 076
D.		Daně a poplatky	49 753	53 414	69 959
E.		Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	2 100 776	1 906 918	1 852 839
	III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	115 336	352 490	150 079
F.		Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu	95 279	233 909	124 875
	IV.	Zúčtování rezerv a časového rozlišení provozních výnosů	55 400	0	0
G.		Tvorba rezerv a časového rozlišení provozních nákladů	0	27 700	27 700
	V.	Zúčtování opravných položek do provozních výnosů	5 862	50 586	11 536
H.		Zúčtování opravných položek do provozních nákladů	20 775	31 839	52 228
	VI.	Ostatní provozní výnosy	7 429 701	7 108 328	6 732 276
I.		Ostatní provozní náklady	-104 452	77 641	36 205
	VII.	Převod provozních výnosů	0	0	0
J.		Převod provozních nákladů	0	0	0
	*	Provozní výsledek hospodaření (zohlednění položek římská I. až písmeno J.)	452 476	477 974	366 439

Označení		TEXT	Skutečnost v účetním období		
			běžném	minulém	předminulém
a		b	1	2	3
VIII.		Tržby z prodeje cenných papírů a podílů	18 496 207	43 686 950	49 629 015
K.		Prodané cenné papíry a podíly	18 495 408	43 624 763	49 634 401
IX.		Výnosy z dlouhodobého finančního majetku (IX.1. až IX.3.)	3 645	2 612	0
IX.	1.	Výnosy z cenných papírů a podílů v podnicích ve skupině	3 645	2 612	0
	2.	Výnosy z ostatních dlouhodobých cenných papírů a podílů	0	0	0
	3.	Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku	0	0	0
X.		Výnosy z krátkodobého finančního majetku	30 320	76 361	81 459
L.		Náklady z finančního majetku	0	0	0
XI.		Výnosy z přecenění majetkových cenných papírů	0	0	0
M.		Náklady z přecenění majetkových cenných papírů	0	0	0
XII.		Zúčtování rezerv do finančních výnosů	47 888	15 815	0
N.		Tvorba rezerv na finanční náklady	0	47 888	15 815
XIII.		Zúčtování opravných položek do finančních výnosů	0	0	0
O.		Zúčtování opravných položek do finančních nákladů	0	0	0
XIV.		Výnosové úroky	46 505	26 451	28 389
P.		Nákladové úroky	0	0	1
XV.		Ostatní finanční výnosy	145 110	7 859	19 299
Q.		Ostatní finanční náklady	228 175	188 484	114 510
XVI.		Převod finančních výnosů	0	0	0
R.		Převod finančních nákladů	0	0	0
*		Finanční výsledek hospodaření (zohlednění položek VIII. až R.)	46 092	-45 087	-6 565
S.		Daň z příjmů za běžnou činnost (S.1.+S.2.)	498 473	467 914	384 626
S.	1.	-splatná	0	0	0
	2.	-odložená	498 473	467 914	384 626
**		Výsledek hospodaření za běžnou činnost (provozní výsl. hospodaření+finanční výsl. hospodaření-S.)	95	-35 027	-24 752
XVII.		Mimořádné výnosy	905 352	43 563	37 959
T.		Mimořádné náklady	3 062 573	8 536	13 207
U.		Daň z příjmů z mimořádné činnosti (U.1.+U.2.)	0	0	0
U.	1.	-splatná	0	0	0
	2.	-odložená	0	0	0
*		Mimořádný výsledek hospodaření (XVII.-T.-U.)	-2 157 221	35 027	24 752
W.		Převod podílu na výsledku hospodaření společníkům (+/-)	0	0	0
***		Výsledek hospodaření za účetní období (+/-) (výsl. hospodaření za běžnou činnost+mimořádný výsl. hospodaření-W.)	-2 157 126	0	0
		Výsledek hospodaření před zdaněním (+/-) (provozní výsl. hospodaření+finanční výsl. hospodaření+XVII.-T.)	-1 658 653	467 914	384 626

Sestaveno dne:
10. 2. 2003

Podpisový záznam statutárního orgánu účetní jednotky nebo podpisový záznam fyzické osoby, která je účetní jednotkou

Právní forma účetní jednotky:
akciová společnost

Předmět podnikání:
Provozování městské hromadné dopravy a ostatní činnosti

ROZVAHA
v plném rozsahu
ke dni 31. 12. 2002

(v celých tisících Kč)

Rok	Měsíc	IČ
2002	12	00005886

Obchodní firma nebo jiný název účetní jednotky

Dopravní podnik hl. m. Prahy,

akciová společnost

Sídlo nebo bydliště účetní jednotky

a místo podnikání liší-li se od bydliště

Sokolovská 217/42

190 22 Praha 9

Označení			AKTIVA	Běžné účetní období			Minulé úč. období	Předmin. úč. obd.
				Brutto	Korekce	Netto	Netto	Netto
a			b	1	2	3	4	5
			AKTIVA CELKEM (A.+B.+C.+D.)	88 774 245	-17 687 842	71 086 403	64 446 353	58 439 442
A.			Pohledávky za upsaný vlastní kapitál	0	0	0	0	0
B.			Stálá aktiva (B.I.+B.II.+B.III.)	84 342 128	-17 612 496	66 729 632	60 182 602	54 872 796
B.	I.		Dlouhodobý nehmotný majetek (B.I.1. až B.I.7.)	309 971	-208 919	101 052	96 749	61 615
B.	I.	1.	Zřizovací výdaje	0	0	0	0	0
		2.	Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	0	0	0	0	0
		3.	Software	266 405	-205 197	61 208	80 261	53 488
		4.	Ocenitelná práva	6 482	-2 950	3 532	1 249	2 082
		5.	Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	20 235	-772	19 463	13 241	1 065
		6.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	10 657	0	10 657	347	900
		7.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	6 192	0	6 192	1 651	4 080
B.	II.		Dlouhodobý hmotný majetek (B.II.1. až B.II.9.)	83 757 640	-17 403 577	66 354 063	59 821 655	54 467 316
B.	II.	1.	Pozemky	3 442 874	0	3 442 874	3 126 217	3 100 555
		2.	Stavby	42 851 459	-7 586 053	35 265 406	35 047 607	34 000 812
		3.	Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	21 593 946	-9 817 524	11 776 422	10 739 268	7 777 303
		4.	Pěstitelské celky trvalých porostů	0	0	0	0	0
		5.	Základní stádo a tažná zvířata	0	0	0	0	0
		6.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	35 433	0	35 433	35 433	35 433
		7.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	12 969 214	0	12 969 214	9 167 303	7 814 314
		8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	2 864 714	0	2 864 714	1 705 827	1 738 899
		9.	Opravná položka k nabytému majetku	0	0	0	0	0
B.	III.		Dlouhodobý finanční majetek (B.III.1. až B.III.7.)	274 517	0	274 517	264 198	343 865
B.	III.	1.	Podílové cenné papíry a podíly v podnicích s rozhodujícím vlivem	163 042	0	163 042	235 558	316 065
		2.	Podílové cenné papíry a podíly v podnicích s podstatným vlivem	84 475	0	84 475	1 640	800
		3.	Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly	27 000	0	27 000	27 000	27 000
		4.	Půjčky podnikům ve skupině	0	0	0	0	0
		5.	Jiný finanční majetek	0	0	0	0	0
		6.	Nedokončený dlouhodobý finanční majetek	0	0	0	0	0
		7.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý finanční majetek	0	0	0	0	0

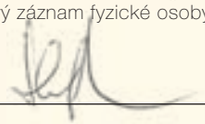
Označení			AKTIVA	Běžné účetní období			Minulé úč. období	Předmin. úč. obd.
				Brutto	Korekce	Netto	Netto	Netto
a			b	1	2	3	4	5
C.			Oběžná aktiva (C.I.+C.II.+C.III.+C.IV.)	4 278 880	-75 346	4 203 534	4 182 411	3 525 918
C.	I.		Zásoby (součet C.I.1. až C.I.6.)	523 305	0	523 305	489 418	465 105
C.	I.	1.	Materiál	509 738	0	509 738	482 996	447 999
		2.	Nedokončená výroba a polotovary	1 744	0	1 744	917	13 146
		3.	Výrobky	0	0	0	0	0
		4.	Zvířata	0	0	0	0	0
		5.	Zboží	2 171	0	2 171	2 184	1 986
		6.	Poskytnuté zálohy na zásoby	9 652	0	9 652	3 321	1 974
C.	II.		Dlouhodobé pohledávky (součet C.II.1. až C.II.5.)	232 536	0	232 536	777 289	627 791
C.	II.	1.	Pohledávky z obchodního styku	191 403	0	191 403	751 908	624 208
		2.	Pohledávky ke společníkům a sdružení	0	0	0	0	0
		3.	Pohledávky v podnicích s rozhodujícím vlivem	0	0	0	0	0
		4.	Pohledávky v podnicích s podstatným vlivem	0	0	0	0	0
		5.	Jiné pohledávky	41 133	0	41 133	25 381	3 583
C.	III.		Krátkodobé pohledávky (součet C.III.1. až C.III.7.)	1 355 907	-75 346	1 280 561	1 157 962	706 993
C.	III.	1.	Pohledávky z obchodního styku	950 406	-75 072	875 334	554 753	460 722
		2.	Pohledávky ke společníkům a sdružení	0	0	0	0	0
		3.	Sociální zabezpečení	0	0	0	0	0
		4.	Stát - daňové pohledávky	393 731	0	393 731	590 624	235 948
		5.	Pohledávky v podnicích s rozhodujícím vlivem	0	0	0	0	0
		6.	Pohledávky v podnicích s podstatným vlivem	0	0	0	0	0
		7.	Jiné pohledávky	11 770	-274	11 496	12 585	10 323
C.	IV.		Finanční majetek (součet C.IV.1. až C.IV.4.)	2 167 132	0	2 167 132	1 757 742	1 726 029
C.	IV.	1.	Peníze	18 686	0	18 686	15 846	16 143
		2.	Účty v bankách	2 148 446	0	2 148 446	588 247	132 943
		3.	Krátkodobý finanční majetek	0	0	0	1 153 649	1 576 943
		4.	Nedokončený krátkodobý finanční majetek	0	0	0	0	0
D.			Ostatní aktiva - přechodné účty aktiv (D.I.+D.II.)	153 237	0	153 237	81 340	40 728
D.	I.		Časové rozlišení (D.I.1.+D.I.2.+D.I.3.)	50 892	0	50 892	52 429	21 923
D.	I.	1.	Náklady příštích období	50 292	0	50 292	3 765	4 910
		2.	Příjmy příštích období	600	0	600	776	1 198
		3.	Kursové rozdíly aktivní	0	0	0	47 888	15 815
D.	II.		Dohadné účty aktivní	102 345	0	102 345	28 911	18 805

Označení			PASIVA	Stav v běžném úč. období	Stav v minulém úč. období	Stav v předmin. úč. období
a			b	6	7	8
			PASIVA CELKEM (A.+B.+C.)	71 086 403	64 446 353	58 439 442
A.			Vlastní kapitál (A.I.+A.II.+A.III.+A.IV.+A.V.)	59 070 102	60 910 791	55 470 791
A.	I.		Základní kapitál (A.I.1.+A.I.2.+A.I.3.)	30 726 125	30 726 125	30 726 125
A.	I.	1.	Základní kapitál	30 726 125	30 726 125	30 726 125
		2.	Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly	0	0	0
		3.	Změny základního kapitálu	0	0	0
A.	II.		Kapitálové fondy (součet A.II.1. až A.II.4.)	30 681 257	30 361 003	24 920 207
A.	II.	1.	Emisní ážio	0	0	0
		2.	Ostatní kapitálové fondy	30 623 094	30 361 003	24 920 207
		3.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	58 163	0	0
		4.	Oceňovací rozdíly z přecenění při přeměnách	0	0	0
A.	III.		Fondy ze zisku (součet A.III.1. až A.III.3.)	6 663	6 687	7 483
A.	III.	1.	Zákonný rezervní fond	1 582	1 582	1 582
		2.	Nedělitelný fond	0	0	0
		3.	Statutární a ostatní fondy	5 081	5 105	5 901
A.	IV.		Výsledek hospodaření minulých let (součet A.IV.1. až A.IV.2.)	-186 817	-183 024	-183 024
A.	IV.	1.	Nerozdělený zisk minulých let	0	0	0
		2.	Neuhrazená ztráta minulých let	-186 817	-183 024	-183 024
A.	V.		Výsledek hospodaření	-2 157 126	0	0
B.			Cizí zdroje (B.I.+B.II.+B.III.+B.IV.)	9 424 534	2 976 998	2 444 062
B.	I.		Rezervy (součet B.I.1. až B.I.5.)	2 347 627	103 288	43 515
B.	I.	1.	Rezervy zákonné	0	55 400	27 700
		2.	Rezerva na daň z příjmů	0	0	0
		3.	Ostatní rezervy	0	0	0
		4.	Odložený daňový závazek (pohledávka)	2 347 627	0	0
		5.	Rezerva na kurzové ztráty	0	47 888	15 815
B.	II.		Dlouhodobé závazky (součet B.II.1. až B.II.6.)	8 029	56 694	87 862
B.	II.	1.	Závazky k podnikům s rozhodujícím vlivem	0	0	0
		2.	Závazky k podnikům s podstatným vlivem	0	0	0
		3.	Dlouhodobé přijaté zálohy	5 335	9 871	9 871
		4.	Emitované dluhopisy	0	0	0
		5.	Dlouhodobé směnky k úhradě	0	0	0
		6.	Jiné dlouhodobé závazky	2 694	46 823	77 991

Označení			PASIVA	Stav v běžném úč. období	Stav v minulém úč. období	Stav v předmin. úč. období
a			b	6	7	8
B.	III.		Krátkodobé závazky (součet B.III.1. až B.III.9.)	5 784 428	2 817 015	2 312 684
B.	III.	1.	Závazky z obchodního styku	1 585 653	634 911	605 901
		2.	Závazky ke společníkům a sdružení	0	0	0
		3.	Závazky k zaměstnancům	40 115	38 561	42 701
		4.	Závazky ze sociálního zabezpečení	130 840	111 585	112 535
		5.	Stát - daňové závazky a dotace	3 836 771	25 285	22 232
		6.	Závazky k podnikům s rozhodujícím vlivem	0	0	0
		7.	Závazky k podnikům s podstatným vlivem	0	0	0
		8.	Jiné závazky	191 049	161 312	151 868
		9.	Odložený daňový závazek	0	1 845 361	1 377 447
B.	IV.		Bankovní úvěry a výpomoci (součet B.IV.1. až B.IV.3.)	1 284 450	1	1
B.	IV.	1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	1 284 450	0	0
		2.	Běžné bankovní úvěry	0	1	1
		3.	Krátkodobé finanční výpomoci	0	0	0
C.			Ostatní pasiva - přechodné účty pasiv (C.I.+C.II.)	2 591 767	558 564	524 589
C.	I.		Časové rozlišení (C.I.1.+C.I.2+C.I.3.)	381 149	474 742	454 642
C.	I.	1.	Výdaje příštích období	1 578	2 796	12
		2.	Výnosy příštích období	379 571	447 399	452 338
		3.	Kursové rozdíly pasivní	0	24 547	2 292
C.	II.		Dohadné účty pasivní	2 210 618	83 822	69 947

Sestaveno dne:
10. 2. 2003

Podpisový záznam statutárního orgánu účetní jednotky
nebo podpisový záznam fyzické osoby, která je účetní jednotkou



Právní forma účetní jednotky:
akciová společnost

Předmět podnikání:
Provozování městské hromadné dopravy a ostatní činnosti

Zpráva auditora

A&CE

Zpráva auditora
o auditu roční účetní závěrky k 31.12.2002

Provedli jsme audit přiložené účetní závěrky společnosti **Dopravní podnik hl.m. Prahy, akciová společnost** k 31.12.2002. Za sestavení účetní závěrky je odpovědný statutární orgán společnosti. Naší úlohou je vydat na základě auditu výrok o této účetní závěrce.

Audit jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech a auditorskými směrnicemi Komory auditorů České republiky. Tyto směrnice požadují, aby audit byl naplánován a proveden tak, aby auditor získal přiměřenou jistotu, že účetní závěrka neobsahuje významné nesprávnosti. Audit zahrnuje výběrovým způsobem provedené ověření úplnosti a průkaznosti částek a informací uvedených v účetní závěrce. Audit rovněž zahrnuje posouzení použitých účetních postupů a významných odhadů učiněných společnosti a zhodnocení celkové prezentace účetní závěrky. Jsme přesvědčeni, že provedený audit poskytuje přiměřený podklad pro vyjádření našeho výroku.

Výrok auditora

Podle našeho názoru účetní závěrka podává ve všech významných ohledech věrný a poctivý obraz aktiv, závazků, vlastního kapitálu a finanční situace společnosti Dopravní podnik hl.m. Prahy, akciová společnost k 31.12.2002 a výsledku hospodaření za rok 2002 v souladu se zákonem o účetnictví a příslušnými předpisy České republiky.

V Praze dne 17.března 2003

AUDITOŘI A ZNALCI PRAHA, spol. s r.o. A&CE Osvědčení KA ČR č. 157

Ing. Zdeněk R a b a s
auditor
osvědčení KA ČR číslo 647
odpovědný za předložení zprávy

A & CE Auditoři a znalci Praha, spol. s r.o.
Praha 4, Bělehradská 17
osvědčení KA ČR číslo 157
Ing. Rostislav O t ř í s a l, CSc.
auditor a ředitel společnosti

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9
IČO: 0000 5886
DIČ: 009 – 0000 5886
Telefon: +420 296 191 111
internet: www.dpp.cz
e-mail: dp-praha@r.dpp.cz

Redakce
Ing. Karel Vavroušek
Ing. Petr Malík
Ing. Petr Vítek
Marek Šebeš

Fotografie
Mgr. art Martin Tiso
JEROME s. r. o.

Grafická úprava
Ak. mal. Filip Tošovský

Sazba, zlom, produkce
JEROME s. r. o.

Vydáno v nákladu
800 ks česká verze
400 ks anglická verze

Praha, duben 2003