VÝROČNÍ ZPRÁVA

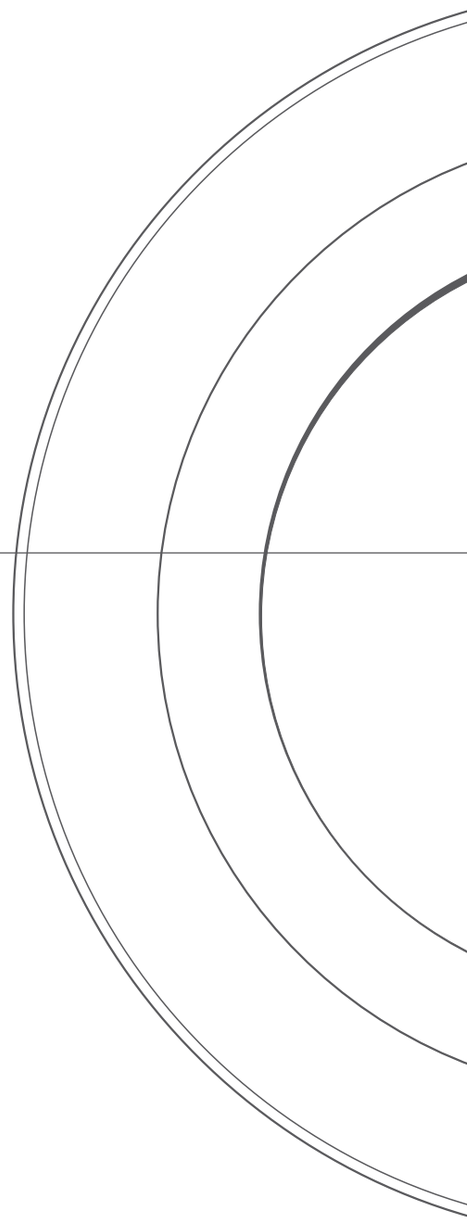
2003

Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost

Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost

VÝROČNÍ ZPRÁVA

2003



Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost

Obsah

OBSAH

Úvodní slovo generálního ředitele 6

Organizační struktura 8

Kalendárium 2003 10

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost v roce 2003 11

Doprava 15
Úvod 17
Dopravní systém 17
Dopravní výkony 18
Preference MHD 19
Přepravní průzkumy 20
Nehodovost 20
Služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace 21
Přepravní kontrola 22

Technika 23
Úvod 25
Vozový park 25
Investice 27
Energetika 27
Životní prostředí 29

Ekonomika 31
Úvod 33
Finanční situace v průběhu roku 2003 33
Tarif a tržby z jízdného 33

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 44
Program kvality služby 44
Systém kvality dle norem ISO řady 9000 45
Mezinárodní vztahy 46

Priority v nadcházejícím období 49

Společnosti s kapitálovou účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 53
Inženýring dopravních staveb a. s. 55
Pražská strojírna, a. s. 56
Rencar Praha, a. s. 56
SPŠD, SOU a U, a. s. 57
Elaugen DP Praha, s. r. o. 57
PragoNet, a. s. 57

Zpráva o činnosti dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v roce 2003 59

Tabulková část 63

Seznam zkratek 90

Zpráva auditora o auditu roční účetní závěrky k 31. 12. 2003 91

ÚVODNÍ SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE

Vážení členové Zastupitelstva hl. m. Prahy, vážení kolegové a vážení přátelé!

Pojďme se na několik minut vrátit zpátky do dvanácti měsíců roku 2003. Pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost a potažmo celou městskou hromadnou dopravu byly naplněny událostmi, které mnohdy významně ovlivnily život v Praze.

První týdny byly ve znamení postupného zprovozňování tratí a stanic metra po srpnové povodni 2002. V polovině února mohli cestující znova využívat všechny tři tratě a o necelý měsíc později opět fungovalo všech 51 stanic podzemní dráhy. Ve velmi krátkém čase se nám podařilo obnovit činnost páteřního systému městské hromadné dopravy, což bylo cestující veřejností příznivě přijímáno.

Definitivní tečku za událostmi léta předchozího roku jsme učinili v září. Přesně po třinácti měsících se vrátil tramvajový provoz zpátky do Karlína, pražské čtvrti nejvíce postižené povodní. Stejně jako v začátcích provozu městské hromadné dopravy, tak i v tomto případě, vdechla tramvaj území nový život. Ulice mají od té doby novou atmosféru a Karlín skutečně žije.

Stejně významný počin zaznamenala tramvaj i na Barrandově. Jedno z nejnovějších pražských sídlišť nyní spojuje s centrem města moderní trať světových parametrů, obdivovaná nejen v tuzemsku, ale i v zahraničí. Doprava opět prokázala svůj nesporný architektonický přínos pro dané území. Nejvíce nás těší pozitivní ohlas našich zákazníků, kterým tramvaj zkrátila dobu cestování za prací i zábavou.

Tramvajový provoz byl rovněž přetřásán v prvních týdnech roku 2003, kdy probíhalo velmi náročné a zdlouhavé kolektivní vyjednávání, v jehož rámci jedna z odborových organizací přistoupila ke stávce, která se však nesetkala s výraznou podporou, a tak Pražané mimořádnou situaci ani nepocítili.

ÚVODNÍ SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE

Ve vnitropodnikovém životě zaznamenal rok 2003 výrazné přípravy na zahájení restrukturalizace podniku. V polovině prosince byl učiněn první krok na cestě k novému uspořádání podniku, které by mělo být završeno v polovině roku 2006. Valná hromada schválila zrušení odštěpných závodů a vznik divizí. Další a pro mnohé významnější změny jsou na pořadu v roce letošním, kdy naše republika vstupuje do Evropské unie. Právě efektivnější a přehlednější fungování podniku musí být naším cílem, abychom uspěli v náročné evropské konkurenci, která nás ve spojené Evropě čeká.

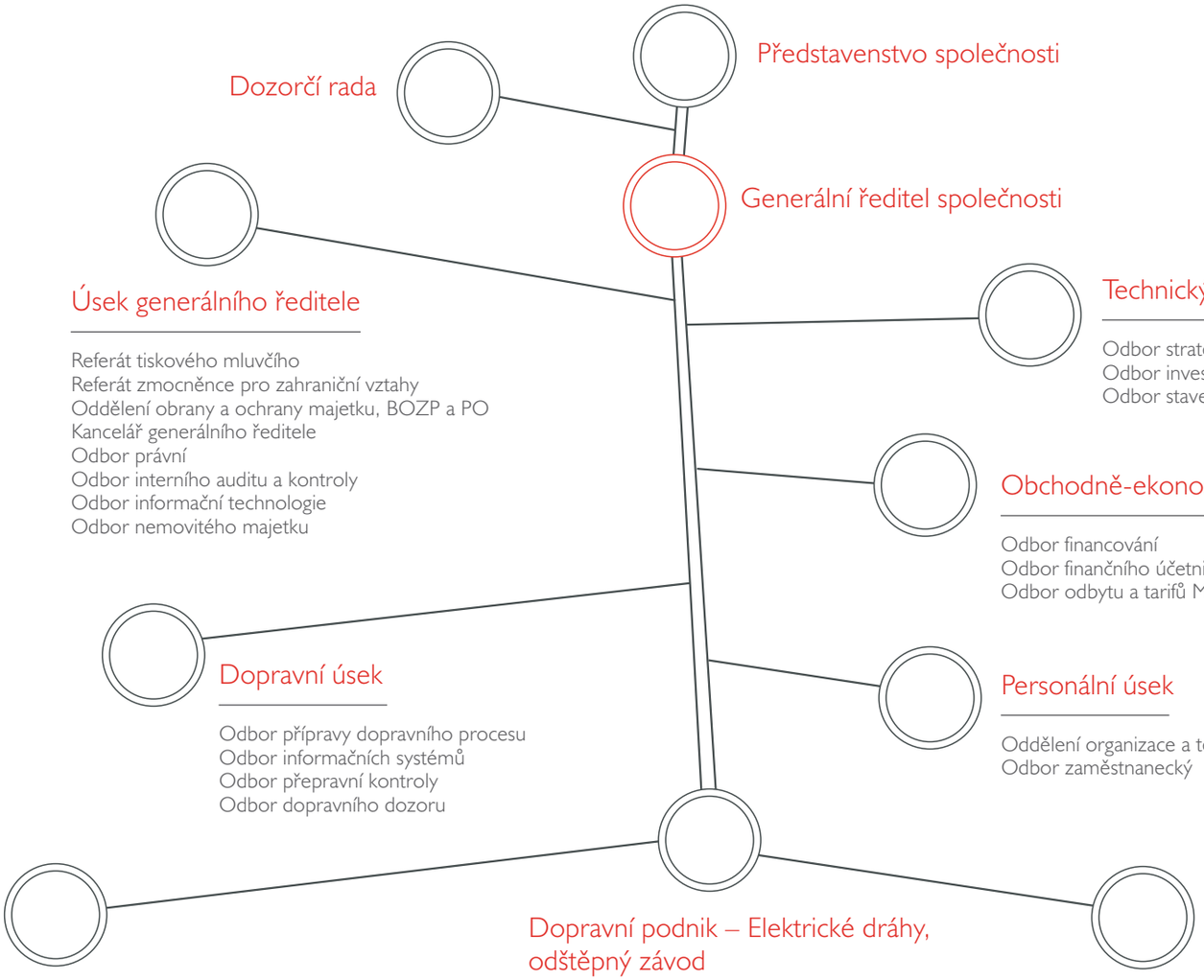
S pomocí evropského projektu Trendsetter se nám podařilo zavést autobusovou linku číslo 291, která midibusy spojuje rozsáhlý zdravotní areál na Karlově, dříve městskou hromadnou dopravou nedostupný. V rámci téhož projektu se nám podařilo realizovat preferenci autobusů na dvojici křižovatek se světelnou signalizací.

Celých dvanáct měsíců minulého roku jsme se snažili, abychom našim zákazníkům poskytovali co možná nejlepší služby v odpovídající kvalitě. To, že počet cestujících v městské hromadné dopravě v poslední době neklesá, je pro nás dobrým vysvědčením. Zároveň je však závazkem do budoucnosti, abychom v našem úsilí o co nejvyšší možnou kvalitu služeb nepolevovali. V tomto směru pro nás mohou být inspirací naši zahraniční kolegové, například v Bruselu, Paříži nebo Ženevě, s certifikací kvality celých provozů.

O tom, jak se nám práce v roce 2003 dařila, vypovídá i tato výroční zpráva, kterou právě otvíráte.

Ing. Milan Houfek
předseda představenstva a generální ředitel

ORGANIZAČNÍ STRUKTURA



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

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

Dopravní podnik – Metro, odštěpný závod

Úsek ředitele
Dopravní úsek
Technický úsek
Ekonomický úsek

Služby
Sdělovací a zabezpečovací
Elektrotechnická
Staveb a tratí
Ochranného systému
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

ORGANIZAČNÍ STRUKTURA

Představenstvo

- Ing. Milan Houfek, předseda
- JUDr. Petr Hulinský, místopředseda
- Radovan Šteiner, místopředseda
- Petr Hána, člen
- Ing. Vladimír Řihák*, člen
- Ing. Karel Matouš*, člen
- Ing. Václav Pomazal, CSc., člen
- Ing. Tomáš Jílek*, člen
- Ing. Jan Heroudek*, člen

* členem představenstva od 12. 3. 2003. Do 11. 3. 2003 zastávali funkci člena představenstva Ing. Jiří Kaňák, Ing. Jiří Sklenařík, Ing. Martin Vlk a Doc. Ing. Zdeněk Trojan, CSc.

Dozorčí rada

- Ing. Martin Hejl, předseda
- Jiří Šindelář, místopředseda
- Mgr. Rudolf Blažek, člen
- Ing. Jiří Paroubek, člen
- Petr Zajíček, člen
- Ing. Václav Procházka, člen
- Jiří Čada, člen
- Prof. Ing. Petr Moos, CSc.*, člen
- Ing. Jiří Kaňák*, člen

* členem dozorčí rady od 12. 3. 2003. Do 11. 3. 2003 zastávali funkci člena dozorčí rady Ing. Vladimír Göringer a Tomáš Vrbík

Management

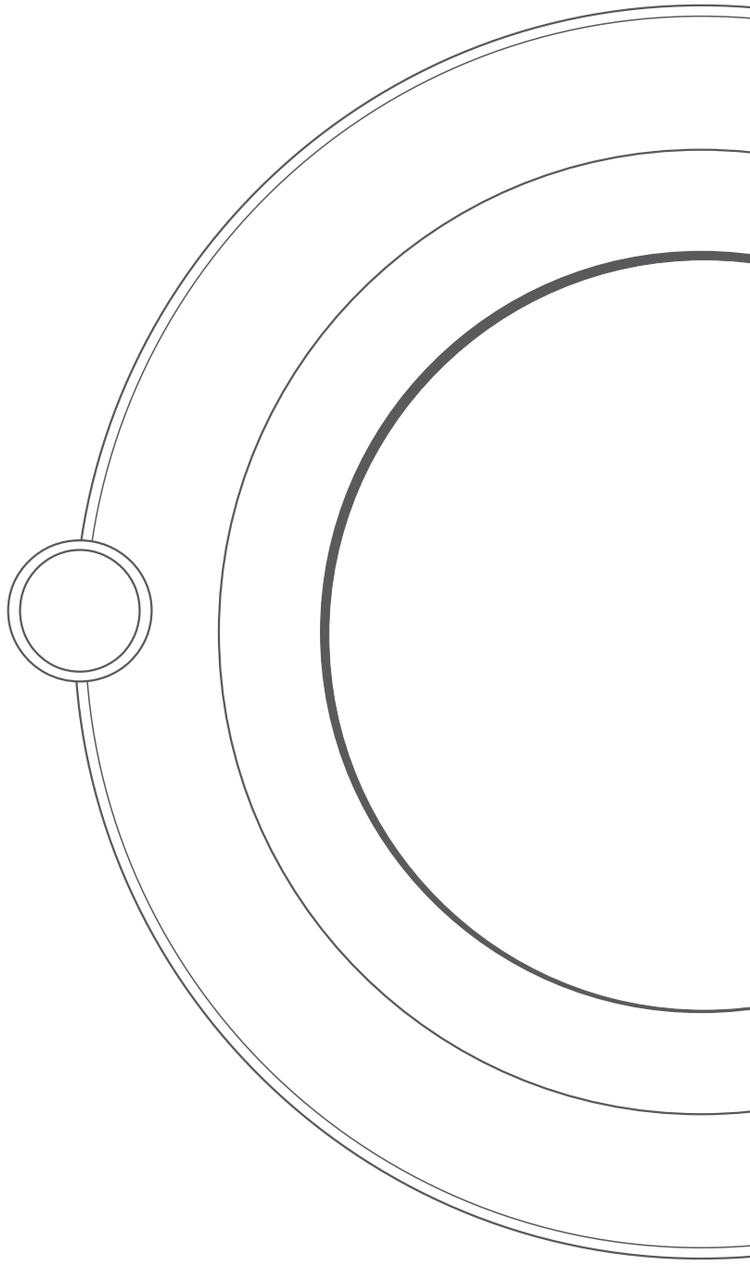
- Ing. Milan Houfek, generální ředitel
- Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel
- Ing. Tomáš Jílek, technický ředitel
- Ing. Václav Pomazal, CSc., obchodně-ekonomický ředitel
- Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel
- Ing. Ladislav Urbánek*, pověřený řízením odštěpného závodu Metro
- Ing. Milan Pokorný, ředitel odštěpného závodu Elektrické dráhy
- Ing. Ladislav Špitzer, ředitel odštěpného závodu Autobusy

* od 19. 5. 2003. Do 18. 5. 2003 zastával funkci ředitele odštěpného závodu Metro Ing. Ladislav Houdek

KALENDÁRIUM 2003

24. ledna	Svoji činnost oficiálně zahájilo telefonické informační středisko
29. ledna	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost převzal první soupravu metra z druhé série nové generace vozů M1
3. února	Uskutečnila se stávka řidičů tramvají, vyhlášená odborovou organizací Federace řidičů tramvají
17. února	Na trati B pražského metra byl obnoven provoz mezi Karlovým náměstím a Palmovkou s důležitými přestupními uzly Můstek a Florenc
22. března	Otevřením opravených stanic Invalidovna a Křižíkova na trati B se provoz metra vrátil do stavu před povodní, která Prahu zasáhla v srpnu roku 2002
17. dubna	Spuštěna byla nová podoba internetových stránek
18. dubna	V oblasti Karlova začala sloužit cestujícím autobusová linka 291, jejíž provoz zajišťuje trojice speciálních nízkopodlažních midibusů
14. června	Příležitost k návštěvě rozestavěné tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov si nenechaly ujít stovky Pražanů.
12. září	Po náročné rekonstrukci se na povodní zničenou trať v Sokolovské ulici vrátil tramvajový provoz
20. září	Za mimořádného zájmu veřejnosti se uskutečnil Den otevřených dveří v hostivařském areálu
22. – 23. září	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost hostil zasedání Výboru pro Evropskou unii a Výboru pro evropskou integraci Mezinárodního svazu veřejné dopravy
6. listopadu	Na trati C metra ukončily provoz sovětské vozy typu 81–71
28. listopadu	Za účasti prezidenta České republiky byla slavnostně otevřena nová tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov
16. prosince	Valná hromada společnosti rozhodla o zrušení odštěpných závodů k 31. 12. 2003 - jednalo se o první krok v procesu transformace podniku

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost v roce 2003



ROK 2003

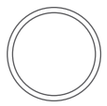
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost je nejvýznamnějším provozovatelem městské hromadné dopravy na území České republiky. Každý den v Praze a přilehlém regionu vypravujeme dvě tisícovky vozidel metra, tramvají a autobusů. Počet ročně přepravených cestujících přesahuje jednu miliardu.

V březnu 2003 došlo k personální změně ve složení devítičlenného představenstva společnosti. Valná hromada Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti k 12. březnu jmenovala členy představenstva Ing. Milana Houfka, JUDr. Petra Hulinského, Radovana Šteinera, Petra Hánu, Ing. Vladimíra Řiháka, Ing. Karla Matouše, Ing. Tomáše Jílka, Ing. Jana Heroudka a Ing. Václava Pomazala, CSc. Při následném zasedání představenstva zvolili jeho členové ze svého středu předsedu Ing. Milana Houfka a dva místopředsedy JUDr. Petra Hulinského a Radovana Šteinera.

Nejvýznamnější událostí uplynulého roku bylo bezesporu otevření tramvajové tratě na barrandovské sídliště. Její stavba začala v roce 2001 a během dvou let vzniklo dílo světové kvality jak po stránce dopravní, tak po stránkách architektonických a urbanistických. Originálně řešené, komfortní a moderními informačními prvky vybavené zastávky nové tratě se staly dominantami celého sídliště a výrazně oživily jeho prostor.

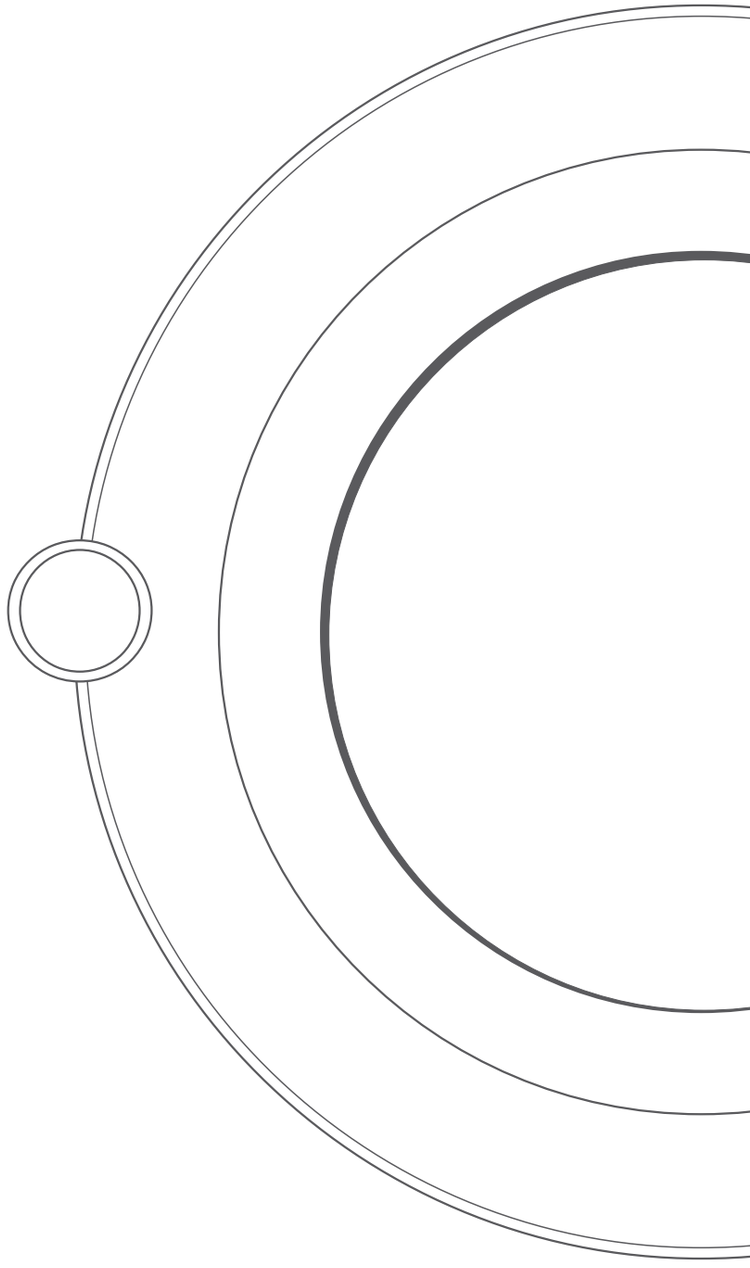
V roce 2003 jsme pokračovali ve zlepšování kvality i dalších našich služeb. Vozový park byl opět rozšířen o vysoký počet nových či modernizovaných vozů metra, autobusů a tramvají. Těsně před dokončením je nový úsek metra v severní části Prahy, který přivítá první cestující v červnu 2004. Nepolevili jsme ani v zavádění preferenčních opatření, jež v ulicích města upřednostňují provoz vozidel městské hromadné dopravy. V neposlední řadě se nám podařilo odstranit všechny následky povodně ze srpna roku 2002 a vrátit tak provoz městské hromadné dopravy do původního stavu.

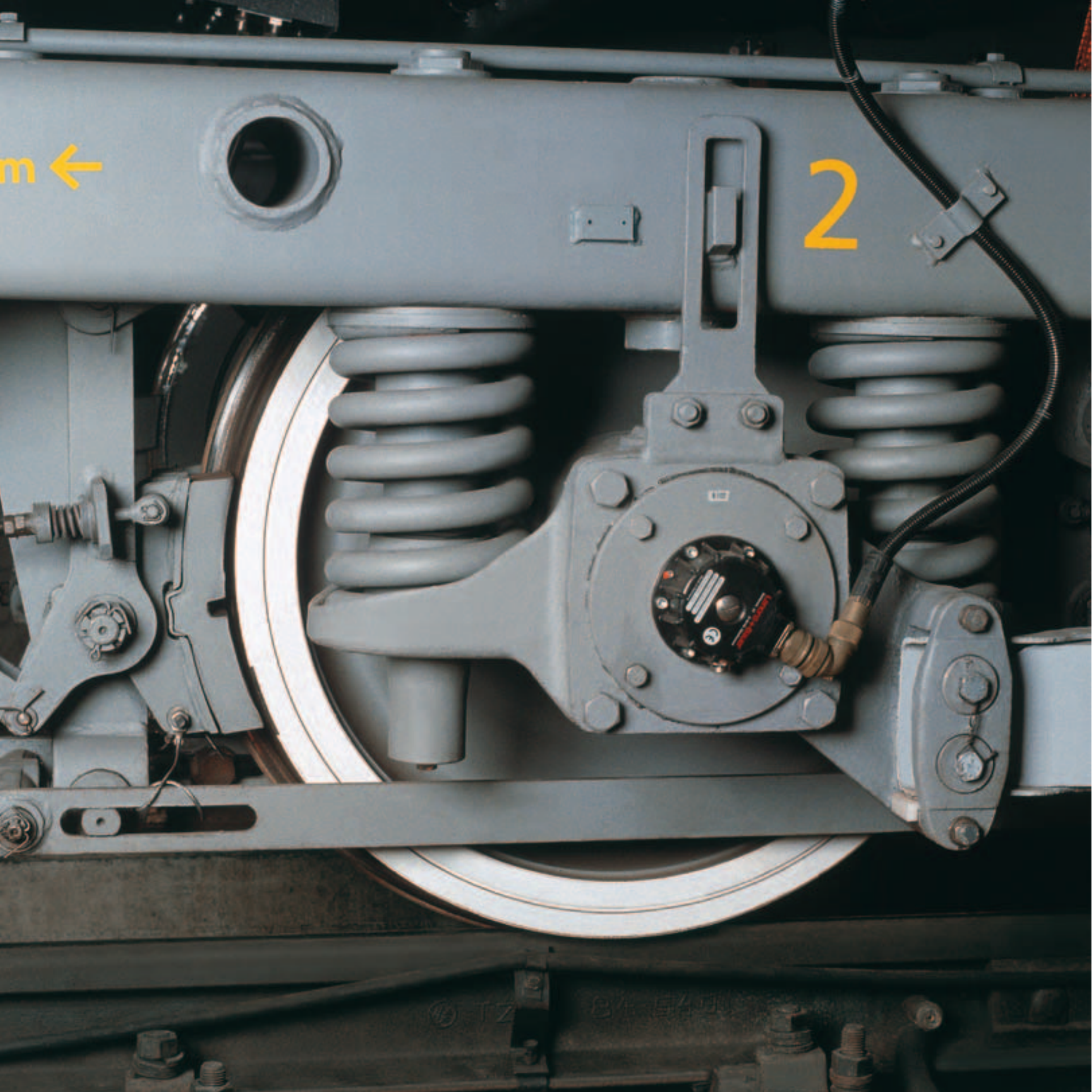
Z vnitropodnikového hlediska se rok 2003 vyznačoval pracemi na přípravě transformace společnosti, která by měla být dokončena v druhé polovině roku 2006. Cílem transformace je zjednodušení systému řízení a zefektivnění hospodaření. Byla vypracována koncepce, kterou počátkem prosince schválilo představenstvo společnosti. Za faktické zahájení procesu transformace lze označit rozhodnutí valné hromady o zrušení odštěpných závodů k 31. 12. 2003.



Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost v roce 2003

Doprava




m ←
2

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, nákupy, zábavou či kulturou.

Po ničivé povodni, která Prahu zasáhla v srpnu roku 2002, se v uplynulém roce podařilo obnovit provoz všech linek v plném rozsahu. V dubnu navíc začala sloužit cestujícím nová autobusová linka číslo 291. Nejvýznamnější událostí bylo otevření tramvajové tratě na Barrandov v listopadu loňského roku, s jehož souvislostí došlo k prodloužení některých tramvajových linek a ke změnám v síti autobusových linek.

Nezbytným předpokladem kvalitní služby veřejnosti je zajistit městské hromadné dopravě plynulý, nerušený průjezd městem. Proto je jednou z priorit Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti preference městské hromadné dopravy před automobilovým provozem. Vedle zavádění osvědčených preferenčních opatření byla v loňském roce testována možnost preference autobusů na křižovatkách se světelnou signalizací systémem tzv. aktivní detekce.

Neméně důležitým cílem naší společnosti je, aby se cestování městskou hromadnou dopravou stalo snadným a samozřejmým i pro cestující s omezenou možností pohybu. Zlepšováním technického zázemí a profesionálním chováním zaměstnanců usilujeme o to, aby i tito cestující patřili mezi naše spokojené zákazníky.

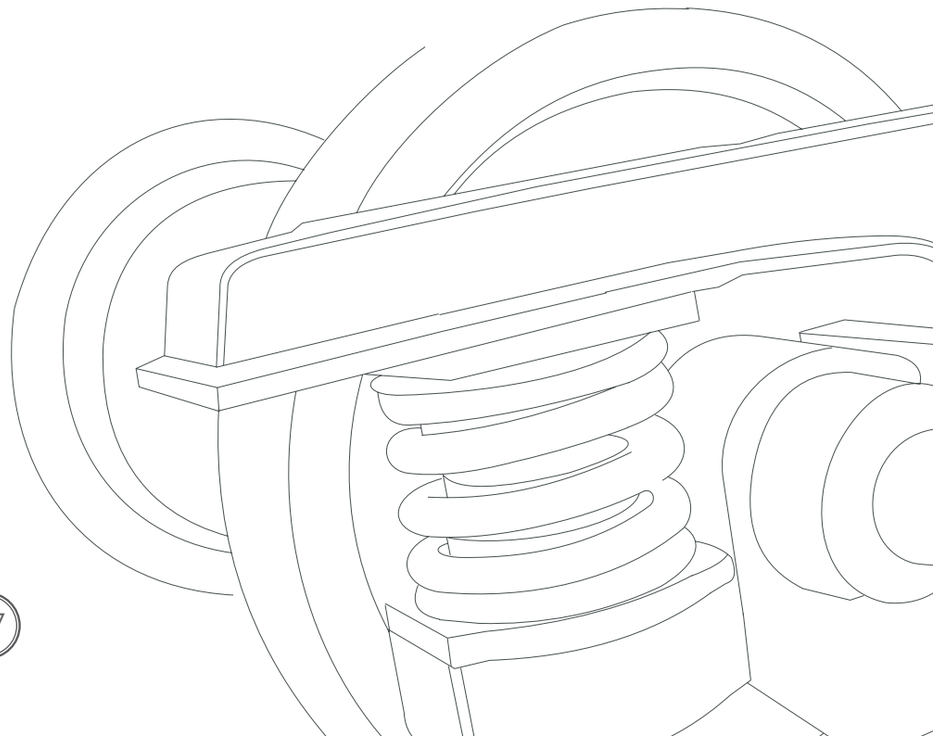
DOPRAVNÍ SYSTÉM

Metro

Současnou podobu pražského metra tvoří tři tratě (A, B, C) s jedenapadesáti stanicemi o celkové délce padesát kilometrů. Síť metra tvoří páteř celého systému městské hromadné dopravy v Praze, většina ze stanic slouží jako přestupní terminály na tramvajové a autobusové linky. Denně jeho služeb využívá více než jeden a čtvrt milionu cestujících.

V prvním čtvrtletí roku 2003 ovlivňovaly provoz pražské podzemní dráhy doznívající následky povodně, která v srpnu předcházejícího roku zasáhla českou metropoli. Během prvních tří měsíců se postupně obnovoval provoz ve zbývajících stanicích na tratích A a B, které musely být po záplavách uzavřeny. V lednu byly otevřeny stanice Staroměstská a Malostranská na trati A a stanice Českomoravská na trati B. V polovině února došlo k obnovení provozu na trati B mezi Karlovým náměstím a Palmovkou a cestující tak mohli opět využívat důležitých přestupních uzlů Můstek a Florenc. V březnu pak byly zpřístupněny i poslední čtyři rekonstruované stanice na trati B – Národní třída, Náměstí Republiky, Křižíkova a Invalidovna. Po zbytek roku probíhaly v síti metra drobné výlukové práce, které neměly na provoz podzemní dráhy výraznější vliv.

Odštěpný závod Metro zajišťuje také provoz sedačkové lanové dráhy v pražské zoologické zahradě. Během srpnových povodní v roce 2002 byla lanovka značně poškozena a v následujících měsících prošla náročnou rekonstrukcí. Od 1. května 2003 začala opět sloužit návštěvníkům zahrady.



Elektrické dráhy

Tramvajová síť v Praze dosahuje délky více než sto čtyřicet kilometrů. V roce 2003 na ní bylo provozováno 25 denních, 8 nočních a jedna historická linka, během prvních dvou měsíců navíc sloužila cestujícím linka X-B jako náhradní přeprava za linku metra. Od 30. srpna byla zavedena nová tramvajová linka číslo 15 v úseku Vypich – Střelničná. Nejdůležitější změnou v tramvajové dopravě bylo zahájení provozu na trati Hlubočepy – Barrandov na sklonku listopadu. Na sídliště Barrandov jsou vedeny linky číslo 12, 14, 20 a 54.

Třináct měsíců po srpnové povodni se tramvajový provoz vrátil do Karlína – od 13. září 2003 jezdí tramvajové soupravy opět Sokolovskou ulicí mezi Florencí a Palmovkou. Pokračovaly taktéž každoroční plánované údržby tramvajových tratí. Mezi nejdůležitější stavby patřila rekonstrukce křižovatek Těšnov a Senovážné náměstí a trati v ulici Na Poříčí. V souvislosti s přestavbou železničních mostů a prostoru křižovatky Bulhar byla zřízena provizorní tramvajová trať umožňující spojení Žižkova s centrem města.

Mezi vyhledávané turistické atrakce patřila i v roce 2003 lanová dráha na Petřín, sloužící obyvatelům i návštěvníkům Prahy již od roku 1891. V provozu byla po celý rok kromě dvojice výluk na jaře a na podzim.

Autobusy

Ke konci roku 2003 tvořilo autobusovou síť provozovanou Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností 148 městských denních linek, 20 příměstských linek, 19 školních, 13 nočních městských linek a 2 linky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Celková délka všech linek výrazně převyšuje dva tisíce kilometrů.

V autobusové dopravě došlo v průběhu roku 2003 k několika významnějším změnám. Od 18. dubna je v provozu linka číslo 291 zajišťující pomocí nízkopodlažních midibusů dopravní obsluhu zdravotnických zařízení v oblasti Karlova. K nejrozsáhlejší změně v autobusové dopravě došlo v souvislosti se zahájením tramvajového provozu na sídliště Barrandov. K 29. listopadu byly zrušeny linky číslo 105, 126, 128 a 501, změněny trasy linek číslo 192, 246, 247 a 507 a zavedena nová noční linka číslo 514.

Autobusy naší společnosti se významnou měrou podílely na dopravním zajištění mimořádných akcí, jakou bylo například Evropské setkání mládeže YMCA, které se uskutečnilo ve dnech 3. až 9. srpna 2003 na Letenské pláni.

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 orientace a pohybu dosáhl v uplynulém roce 152,9 milionu vozových kilometrů (vozkm). Objem dopravních výkonů vyjádřený v místových kilometrech (mkm) představuje 18 miliard mkm. U dopravního výkonu ve vozkm došlo v porovnání s rokem 2002 k mírnému zvýšení, objem místových kilometrů vzrostl výrazněji.

Na zvýšeném objemu dopravních výkonů se podílelo především posílení tramvajové a autobusové dopravy částečně nahrazující provoz metra, který byl počátkem roku na trati B stále omezen. Dopravní výkony vzrostly též v souvislosti se zavedením autobusové linky číslo 291 I. P. Pavlova - Karlovo náměstí - I. P. Pavlova a s prodloužením tramvajových linek na sídliště Barrandov.

PREFERENCE MHD

Málokteré evropské město zažilo v poslední dekádě uplynulého století takový rozvoj automobilové dopravy jako česká metropole. Pražská dopravní síť se v důsledku enormního nárůstu individuální automobilové dopravy stala jednou z nejpřetíženějších v Evropě. Tato skutečnost se začala negativně odrážet 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 a organizacemi města.

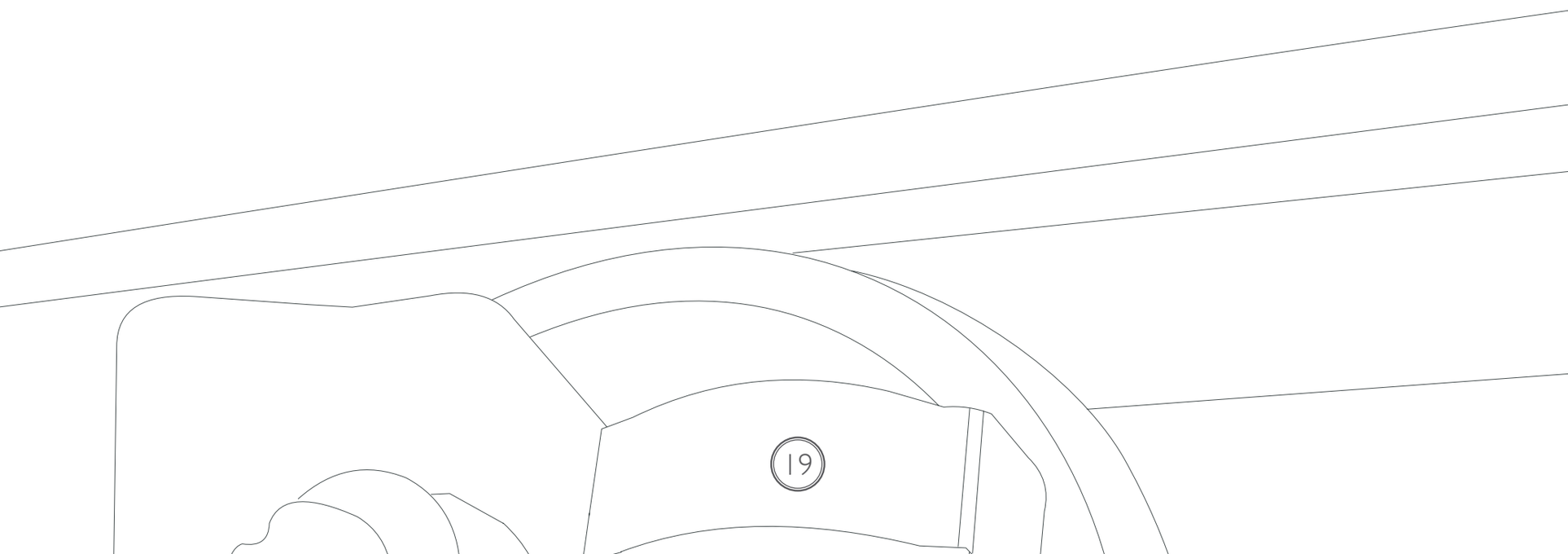
Tramvaje

Základ preference tramvajové dopravy v Praze představují dvě opatření: oddělování tramvajových tratí od vozovky fyzickými překážkami, které znemožní vjíždět automobilům na tramvajové těleso, a vhodná úprava světelných signalizačních zařízení na křižovatkách. Řada preferenčních opatření se v roce 2003 uskutečnila na trati linky číslo 3, která byla vybrána jako tzv. pilotní linka s preferencí. Tato linka by se měla stát modelem pro další rozvoj systému městské hromadné dopravy.

Ke konci roku 2003 bylo betonovými tvarovkami odděleno od vozovky více než šest 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 1058 metrů osazeny v následujících lokalitách:

- ulice Na Poříčí v úseku mezi obchodním domem Bílá labuť a ulicí Biskupská ve směru z centra v délce 100 m – realizováno v květnu 2003,
- ulice Sokolovská v úseku Českomoravská – U Balabenky v obou směrech v délce 254 m – realizováno v červnu 2003,
- ulice Sokolovská v úseku Švábky – Zenklova ve směru z centra v délce 300 m – realizováno v září 2003,
- ulice Sokolovská v úseku Nekvasilova – Švábky ve směru z centra v délce 100 m – realizováno v září 2003,
- ulice Havlíčkova v úseku Na Poříčí – V celnici ve směru do centra v délce 70 m – realizováno v říjnu 2003,
- Národní třída v úseku Spálená – Národní divadlo ve směru z centra v délce 50 m – realizováno v říjnu 2003,
- ulice Komunardů v úseku Bubenské nábřeží – Jateční v obou směrech a v úseku Jateční – Tusarova ve směru z centra v celkové délce 184 m – realizováno v listopadu 2003.

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. Během roku 2003 byla preference nově zavedena na jedenácti křižovatkách a na čtyřech obnovena. Ke konci roku bylo v síti tramvají 197 křižovatek řízených světelnou signalizací, z nichž 75 bylo vybaveno preferencí (35 absolutní a 40 podmíněnou).



Autobusy

Jako účinné preferenční opatření pro provoz autobusů se osvědčuje zavádění vyhrazených jízdních pruhů. Tyto pruhy zabezpečují plynulost a rychlost autobusové dopravy, zejména na komunikacích s vysokou intenzitou provozu. Ke konci roku 2003 činila celková délka těchto pruhů v síti městské autobusové dopravy v Praze více než jedenáct km.

Novinkou mezi opatřeními upřednostňujícími autobusovou dopravu je preference autobusů na křižovatkách se světelnou signalizací (systém tzv. aktivní detekce). Tuto alternativu testuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost od roku 2002 v rámci mezinárodního projektu Trendsetter. V roce 2003 byla preference aktivní detekcí zavedena na křižovatkách Holečkova – Zapova a Barrandovský most – rampa z ulice Modřanská. Ukazuje se, že tento typ preferenčního opatření má svůj význam, neboť autobusové linky, které ho využívají, dosahují výrazných časových úspor.

PŘEPRAVNÍ PRŮZKUMY

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

V průběhu roku 2003 byla provedena řada průzkumů většího i menšího rozsahu. V dubnu a v říjnu se uskutečnily oblastní průzkumy v jižní a severozápadní části Prahy. Na základě jejich výsledků došlo u některých linek k úpravám intervalů, zejména v ranní a odpolední přepravní špičce. Mezi nejvýznamnější lokální průzkumy operativního charakteru lze zařadit například průzkumy využívání linek náhradní dopravy za omezený provoz metra, průzkumy využití nové autobusové linky číslo 291 nebo průzkumy uskutečněné v souvislosti s přípravou na zahájení provozu nového úseku tratě C metra Nádraží Holešovice – Ládví.

V uplynulém roce bylo rovněž uskutečněno několik průzkumů, které zjišťovaly a ověřovaly parametry vozidel, jež jsou v provozu v systému Pražské integrované dopravy. Provedeny byly zkoušky obsazenosti, tedy postupného naplňování vozidel cestujícími až po maximální zatížení. V květnu proběhly zkoušky obsazenosti autobusů, a to čtyřiadvaceti variant vnitřního uspořádání u osmnácti typů vozidel, pocházejících jak z vozového parku naší společnosti, tak z vozových parků dalších dopravců. V listopadu pak byly provedeny zkoušky obsazenosti vozů metra.

NEHODOVOST

Cestování vozidly Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti je cestováním spolehlivým a bezpečným. Zatímco celkový roční počet nehod v Praze se v období 1990 – 2003 zdvojnásobil, nehodovost prostředků městské hromadné dopravy stoupla během stejného období pouze o čtvrtinu.

Počet nehod s účastí vozidel naší společnosti zůstal v roce 2003 prakticky stejný jako v roce předchozím. Pozitivní skutečností je, že se oproti uplynulým letům výrazně snížil počet smrtelných zranění při těchto nehodách. Nedaří se však zastavit negativní trend posledních čtyř let,

během nichž neustále stoupají počty nehod zaviněných řidiči autobusů; naopak nehod zaviněných řidiči tramvají v roce 2003 výrazně ubylo.

SLUŽBY PRO OSOBY SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Dlouhodobým úsilím naší společnosti je usnadnění a zlepšování podmínek cestování městskou hromadnou dopravou pro cestující s omezenou možností pohybu. Výsledkem naší snahy jsou přibývající bezbariérové přístupy do stanic podzemní dráhy, nákupy nízkopodlažních vozidel a instalace některých speciálních zařízení pro nevidomé cestující.

V roce 2003 byl v síti pražského metra umožněn bezbariérový přístup prostřednictvím osobních výtahů, nákladních výtahů s doprovodem a nájezdových ramp do 21 z celkového počtu 51 stanic. Během roku nedošlo ke zbudování žádného dalšího nového bezbariérového přístupu, u řady stanic však pokračovala jejich příprava. V roce 2004 tak začnou cestujícím sloužit šikmé schodišťové plošiny ve stanicích Strašnická, Nové Butovice a Smíchovské nádraží a osobní výtahy ve stanicích Muzeum A, Pankrác a Budějovická. Bezbariérový přístup je samozřejmostí u stanic nového úseku tratě C metra Kobylisy a Ládví, které budou v provozu od června roku 2004.

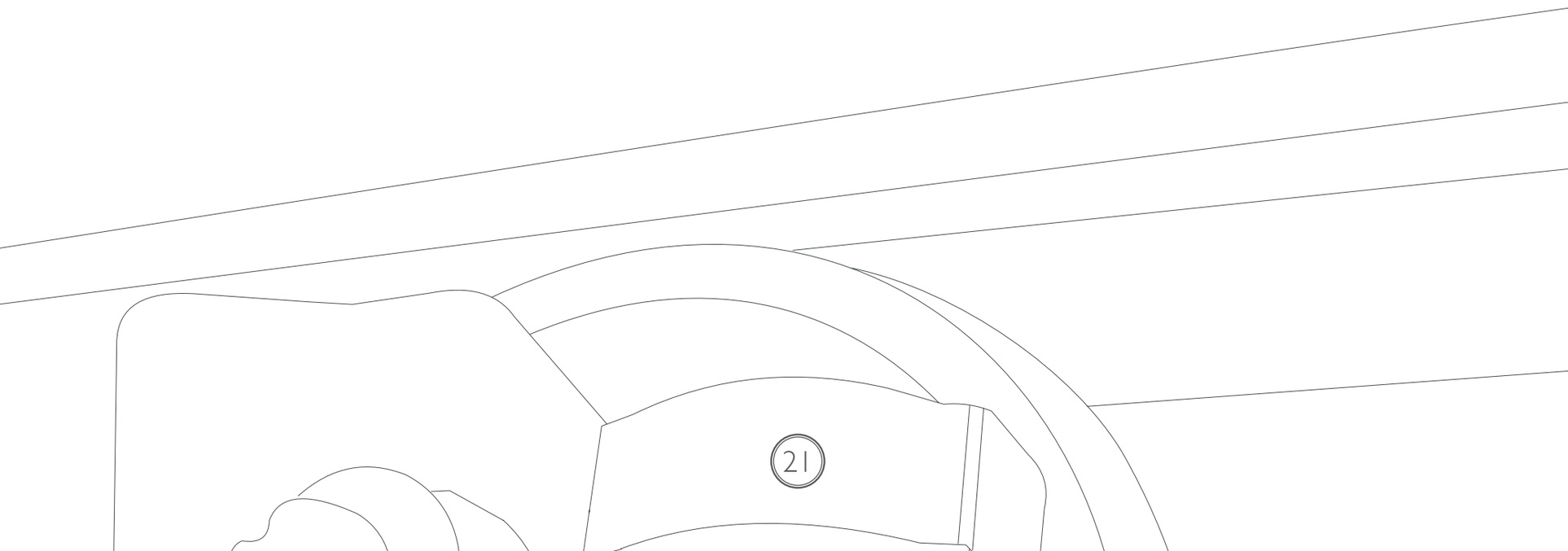
Pro snazší orientaci nevidomých cestujících jsou vstupy do stanic metra vybavovány orientačními akustickými majáčky, které jsou v současnosti instalovány téměř ve všech stanicích. Na nástupištích jednotlivých stanic jsou postupně vybrušovány vodící drážky – ke konci roku 2003 bylo takto vybaveno čtrnáct stanic podzemní dráhy.

Výrazné usnadnění přepravy po Praze znamenají pro nevidomé cestující 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 s omezenou možností pohybu je pořizování vozidel, která umožňují bezbariérový nástup a výstup. V roce 2003 byl vozový park autobusů doplněn o pět desítek nových nízkopodlažních vozidel – 30 nízkopodlažních autobusů Karosa Renault City Bus vybavených u středních dveří sklopnými plošinami, umožňujícími nájezd invalidního vozíku, a 20 nízkopodlažních kloubových autobusů Karosa Renault. Nízkopodlažní vozidla představovala na konci roku téměř čtvrtinu vozového parku autobusů naší společnosti.

Více než tři stovky nízkopodlažních autobusů byly nasazovány na devětašedesáti pravidelných linkách; deset z nich bylo obsluhováno výhradně nízkopodlažními vozidly, na ostatních linkách byla tato vozidla nasazována na vybrané spoje označené v jízdním řádu (tzv. garantované spoje).

Kromě garantovaných spojů na pravidelných linkách jsou v provozu také 2 speciální autobusové linky přednostně určené 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 invalidních 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.



DOPRAVA

V rámci mezinárodního projektu Trendsetter byl v dubnu roku 2003 zahájen provoz nové autobusové linky číslo 291, která zajišťuje dopravní obsluhu nemocničních zařízení v oblasti Karlova. Na linku je nasazována trojice nízkopodlažních midibusy Ikarus E91.

PŘEPRAVNÍ KONTROLA

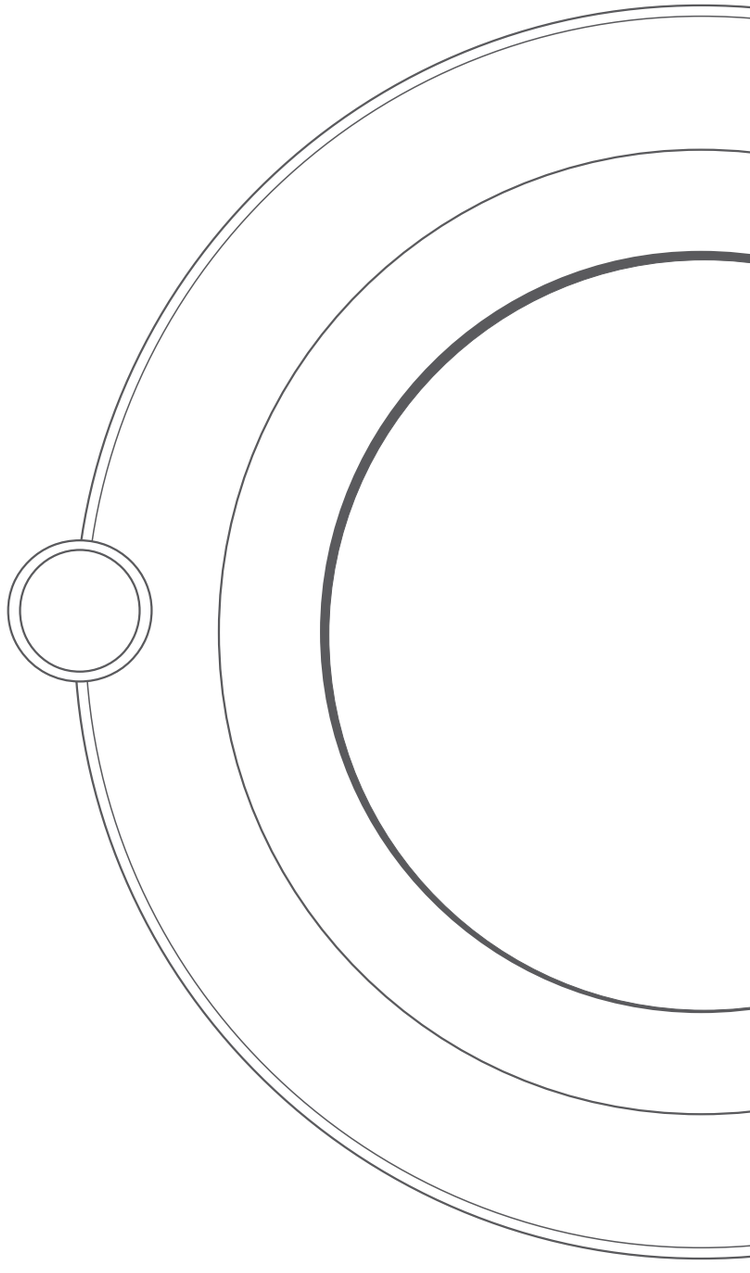
Tzv. černí pasažéři, tedy cestující bez platného jízdního dokladu, připravují naší společnosti každoročně ztráty z přepravních tržeb v řádu desítek milionů Kč. Hlavním úkolem pracovníků přepravní kontroly je udržovat tyto ztráty na přijatelné hranici a usilovat o jejich snižování. Rok 2003 lze z tohoto hlediska označit za velmi úspěšný.

Pokles tržeb za prodané jízdní doklady v roce 2002 vedl k některým opatřením, která zvýšila aktivitu pracovníků přepravní kontroly. Jejich součástí bylo vyškolení dalších revizorů, kteří doplnili plánovaný stav, a nastavení nových kritérií pro odměňování a plánování práce přepravních kontrolorů. Ve srovnání s rokem předcházejícím stoupl v roce 2003 počet zadržených cestujících, kteří nesplnili přepravně – tarifní podmínky cestování v systému Pražské integrované dopravy, o více než 80 tisíc. Velmi se zlepšila spolupráce s Policií České republiky a městskou policií: společně s policisty byl proveden dvojnásobný počet kontrolních akcí oproti roku 2002. Úspěšně pokračovala rovněž spolupráce s Advokátní kanceláří Brož & Sokol & Novák ve vymáhání pohledávek z přepravy.

V lednu roku 2003 byla zahájena kontrola úseku přepravní kontroly pracovníky Úřadu pro ochranu osobních údajů. Kontrola nezjistila žádné porušení povinností při zpracování osobních údajů cestujících, které Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti ukládá Zákon o ochraně osobních údajů.

Počet uložených postihů	Příjem z postihů
268 754	87 896 964,- Kč
+ 45,6 % oproti roku 2002	+ 36,3 % oproti roku 2002

Technika



TECHNIKA

ÚVOD

Poskytování kvalitních služeb cestujícím na počátku jedenadvacátého století je nemyslitelné bez využití moderních technologií. Většina činností a zařízení v oblasti městské hromadné dopravy se dnes již bez špičkové techniky neobejde a neustále se rovněž zvyšují nároky veřejnosti na technické vybavení dopravce. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost se snaží v rámci svých možností 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.

V posledních letech se podařilo výrazným způsobem zlepšit kvalitu vozového parku a jak dokládají i sociologické průzkumy, veřejnost hodnotí tuto změnu velmi pozitivně. Na trati C pražského metra přepravuje cestující již jedenatřicet nových souprav M1 a od konce loňského listopadu se k nim v pravidelném provozu přidalo i sedm souprav rekonstruovaných vozů. Úspěšně pokračuje modernizace nejstarších tramvajových vozů typu T3, která zvyšuje spolehlivost jejich provozu a cestovní komfort. V roce 2005 by měly být zahájeny dodávky dlouho očekávaných nízkopodlažních tramvají.

Úspěšně pokračovala v roce 2003 také obnova vozového parku autobusů. Nakoupeno bylo více než sto nových vozů včetně tří speciálních nízkopodlažních midibusů, které si odbyly svou premiéru v pražských ulicích. Souběžně s pořizováním nových vozidel prošla v uplynulých letech zásadní modernizací část vozového parku tvořená staršími autobusy Karosa.

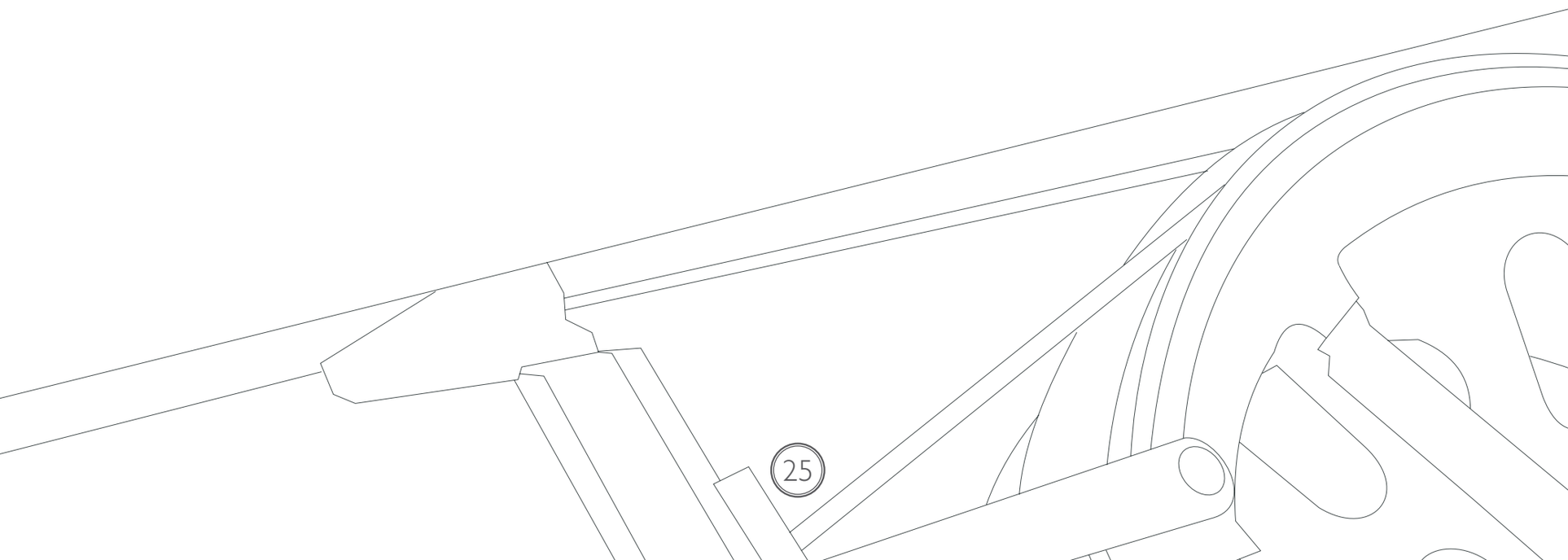
I když nemalá část investičních prostředků směřovala v roce 2003 na likvidaci povodňových škod, byl tento rok na investiční činnost velmi bohatý. Podle plánu pokračovaly práce na stavbě úseku IV. C metra z Nádraží Holešovice do Ládví, jehož plánované zprovoznění v polovině roku 2004 by mělo výrazným způsobem přispět ke zkvalitnění dopravní obsluhy v severní oblasti města. V listopadu 2003 přivítala první cestující tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov, která si okamžitě získala obdiv Pražanů i návštěvníků města. Podařilo se také opravit několik úseků stávajících tramvajových tratí, v metru pokračovala modernizace zabezpečovacího zařízení a rekonstrukce kabelových tras.

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 snižování energetické náročnosti u obou druhů dopravy v elektrické trakci, snižování spotřeby pohonných hmot a také kvalitní odpadové hospodářství.

VOZOVÝ PARK

Metro

K poslednímu prosincovému dni roku 2003 byl vozový park složen z 657 vozidel typu 81–71, 81–71M a nových vozidel typu M1. Nejstarší sovětské vozy typu 81–71 stále tvoří více jak polovinu všech vozů (377 vozů), jejich počet se ale rok od roku snižuje. V listopadu ukončily svůj



provoz na trati C a v roce 2004 by měly opustit i trať A pražského metra. Postupně jsou nahrazovány rekonstruovanými soupravami 81–71M a novými vozidly typu M1. Ke konci roku 2003 disponoval vozový park metra 125 rekonstruovanými a 155 novými vozy. Mimo uvedený počet vlastní také 3 historické vozy Ečs. Průměrné stáří provozních vozů metra činí rovných jedenáct let.

Rekonstruovaných souprav vozů 81–71M ze závodu Škoda Plzeň bylo k poslednímu prosincovému dni roku 2003 celkem 25. Prvních sedm souprav bylo dodáno se zabezpečovacím zařízením MATRA PA 135 a od konce listopadu 2003 slouží cestujícím v pravidelném provozu na trati C. Zbylých osmnáct souprav je vybavováno novým zabezpečovacím zařízením LZA, neboť jsou určeny pro trať A, kde je již dokončována modernizace zabezpečovacího zařízení. Čtyři z těchto souprav jsou od konce roku 2003 nasazovány ve zkušebním provozu na části trati A.

Všech 22 souprav z první série nových vozů M1 je zařazeno v běžném provozu na trati C. V lednu roku 2003 převzal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost od firmy Siemens první vlakovou jednotku z druhé série dodávek nové generace vozů pražského metra. Tato nová souprava je stejně jako osm dalších, které byly předány v průběhu roku 2003, rovněž nasazena v běžném provozu na trati C.

Celkem 179 vozidel bylo k 31. prosinci 2003 odstaveno z provozu. Důvod absence v provozu lze rozdělit do tří kategorií:

- vozidla nutně odstavená – 143 vozidel (50 na rekonstrukci v Plzni nebo čekajících na rekonstrukci, 90 modernizovaných již dodaných do Prahy a čekajících na montáž zabezpečovacího zařízení LZA a po jednom voze zapůjčeném do Škody Plzeň, firmě Siemens a pro cvičení pohotovostních skupin), s nimiž nelze počítat jako s použitelnými pro pravidelný provoz,
- vozidla odstavená z důvodu pravidelných oprav – 34 vozidel plánovaně odstavovaných podle kilometrického proběhu,
- vozidla odstavená z důvodů mimořádných oprav – 2 vozidla.

Správkové procento vozů metra v roce 2003 bylo 13,5 %. Technickou základnu metra tvoří tři depa přiřazená k jednotlivým trasám – Kačerov, Hostivař a Zličín. Velké opravy zajišťuje opravárenská základna metra v Hostivaři.

Elektrické dráhy

Vozový park tramvají tvořilo k 31. prosinci 2003 celkem 948 vozů, z toho 47 tříčlánkových typu KT8D5, 151 vozů T6A5 a 4 nízkopodlažní vozy RT6N. Zbývajících 746 vozů jsou různými modifikacemi typu T3. Mimo uvedený počet je ve stavu také 16 historických vozů provozovaných na nostalgické lince a při smluvních jízdách.

Nové vozy T3R.P vznikají od roku 2000 modernizací vozů T3. V roce 2003 bylo v hostivařské Opravně tramvají takto zrekonstruováno 41 vozů T3. Jeden vůz tohoto typu byl předělán na manipulační.

Průměrné stáří vozového parku činí 17,15 roků. Počet tramvají typu T3 s překročenou technickou životností je 283 – tyto vozy tvoří asi třicet procent z celkového počtu tramvají. Správkové procento za rok 2003 je 7,89 %.

Péče o vozidla je soustředěna ve vozovnách Hloubětín, Kobylisy, Motol, Pankrác, Strašnice, Vokovice, Žižkov a Střešovice a v Opravně tramvají v Hostivaři.

TECHNIKA

Autobusy

Odštěpný závod Autobusy měl k 31. prosinci 2003 v evidenci celkem 1393 vozidel, z toho 998 standardních autobusů, 392 kloubových autobusů a 3 midibusy. Vozový park byl v průběhu roku obnoven 30 standardními, 30 standardními nízkopodlažními, 20 kloubovými a 20 kloubovými nízkopodlažními autobusy. Pro nově zřízenou linku číslo 291, vedoucí úzkými ulicemi v oblasti Karlova, byly nakoupeny tři nízkopodlažní midibusy Ikarus E91 od firmy Karosa, a. s. Všechny autobusy dodané v roce 2003 splňují emisní limity podle normy EURO III.

Z evidenčního stavu bylo v roce 2003 vyřazeno celkem 115 autobusů, z toho 92 standardních a 23 kloubových. Počet autobusů s překročenou technickou životností je 311 standardních a 23 kloubových.

Správkové procento vozového parku činilo 6,98 %, po odpočtu autobusů odstavených na reklamaci 5,98 %. Na jeden prostoj z důvodu technické poruchy autobusu bylo ujeto 14 329 km. Průměrné stáří autobusů naší společnosti činilo ke konci uplynulého roku 5,44 roků.

Provoz autobusů zajišťovala šestice garáží: Dejvice, Klíčov, Vršovice, Kačerov, DOZ Hostivař a Řepy.

INVESTICE

V průběhu roku 2003 realizoval Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost investiční akce za více než deset a půl miliardy korun. Necelé 2,5 miliardy korun čerpala naše společnost z vlastních zdrojů, cca 6,1 miliardy tvořila dotace z rozpočtu hlavního města Prahy, dotací ve výši 510 milionů Kč přispěl na investiční akce také stát. Zbylé dvě miliardy korun pocházely z půjčky od České spořitelny, a. s. a Československé obchodní banky, a. s., z níž je financován nákup druhé série nových vozů pražského metra.

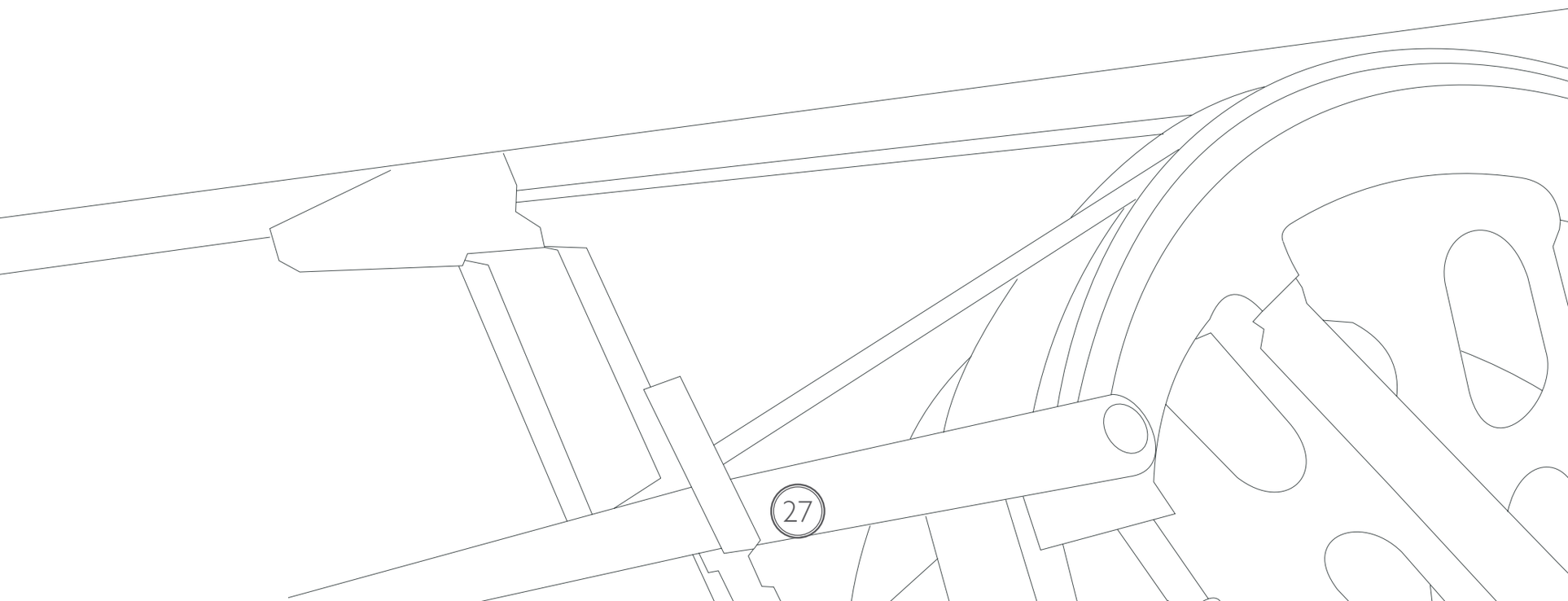
Právě modernizace vozového parku – nákup nových vozidel metra a autobusů, rekonstrukce starších sovětských vozů metra a modernizace tramvajových vozů T3 – odčerpaly největší část z finančních prostředků, cca 3,6 miliardy korun. Mezi nejvýznamnější investiční akce v roce 2003 patřilo také pokračování výstavby IV. provozního úseku metra tratě C ze stanice Nádraží Holešovice do Ládví. První cestující by nové stanice měly přivítat v červnu roku 2004. Úspěšně byla v loňském roce dokončena výstavba tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov, která se svými parametry a architektonickým řešením řadí mezi přední stavby tohoto typu v celé Evropě.

Značná část finančních prostředků směřovala do rekonstrukce tramvajových tratí. Nejnáročnější a nejnákladnější byla oprava povodní poničené tramvajové trati v Sokolovské ulici a rekonstrukce tramvajové tratě Českomoravská – Harfa, jejíž ukončení je plánováno na přelom března a dubna roku 2004. Více než 600 milionů korun si v roce 2003 vyžádala likvidace následků povodně ve stanicích metra.

ENERGETIKA

Metro

Pražské metro patří mezi nejvýznamnější městské odběratele elektrické energie. O jeho napájení se stará dvanáct rozvoden 110/22 kV Pražské energetiky, a. s., tvořících propojený celek, smluvně zajištěný jako jediný velkoodběr. Spotřeba v roce 2003 činila 191 552 MWh, z toho na trakční



energii připadalo 51,2 % z této sumy. Průměrná cena byla 1,40 Kč/kWh. Této velmi nízké průměrné ceny (o 0,1 Kč/kWh nižší než v roce 2002) bylo dosaženo díky výhodám, které dodavatel poskytl naší společnosti v rámci řešení následků povodně.

Vytápění je zajištěno převážně z centrálních zdrojů Pražské teplárenské, a. s. (128 177 GJ/rok) a dále z lokálních kotelen a elektricky. Zemní plyn od Pražské plynárenské, a. s. je médiem pro 4 kotelny (1,5 milionu m^3/rok). Voda je dodávána Pražskými vodovody a kanalizacemi, a. s. v objemu 530 tisíc m^3/rok.

Celkové náklady na média a stočné za rok 2003 činily 357 milionů Kč, tržby za prodej médií cizím odběratelům 40,6 milionu korun. Oproti předcházejícímu roku byly náklady na média vyšší asi o 12 milionů Kč.

Elektrické dráhy

Průběh energetické poruchovosti trakčního zařízení odštěpného závodu Elektrické dráhy vykazoval v roce 2003 příznivý vývoj. Oproti šestasedmdesáti poruchám v roce 2002 došlo v roce 2003 pouze k devětapadesáti závadám.

V roce 2003 byla zprovozněna kompletní kontejnerová měnírna Karlín, která obnovila v plné míře napájení celé oblasti. V souvislosti s otevřením tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov byla upravena trakční síť v oblasti Zlíchova a do provozu byly uvedeny 2 nové moderní měnírny Hlubočepy a Barrandov. Obě mají instalovaný výkon 2x 2500 kVA + 100 kVA vlastní spotřeby. V jejich objektech je též umístěno trafo o výkonu 250 kVA, které zajišťuje napájení trafového vybavení (osvětlení zastávek, podjezdů, mostní konstrukce atd.). Obě měnírny byly společně s měnírnou Zlíchov připojeny na řídící systém optickými kabely.

Díky dvojici nových měníren stoupl ke konci roku 2003 celkový instalovaný výkon měníren odštěpného závodu Elektrické dráhy na 199 MVA. Velikostí instalovaného výkonu 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 2003 činila zhruba 157,1 GWh, což představuje finanční náklady ve výši cca 298 milionů Kč (včetně 22 % DPH).

Autobusy

V roce 2003 bylo v odštěpném závodu Autobusy spotřebováno 29,6 milionů litrů nafty v celkové ceně 455 milionů Kč. Průměrná spotřeba vozového parku činila 43,6 l/100 km.

Náklady na ostatní druhy energií dosáhly výše 64 milionů korun. Spotřeba tepla, jehož dodavatelem je Pražská teplárenská, a. s., činila 59 534 GJ/rok. Od Pražské plynárenské, a. s. bylo odebráno 3,2 milionu m^3 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 28 694 litrů, respektive 15,2 tun.

Ředitelství

V roce 2003 nedošlo k žádné podstatné změně struktury odběrů energií, které spravuje ředitelství naší společnosti. V souvislosti s otevíráním trhu s elektřinou byla vyhlášena obchodní veřejná soutěž na dodavatele elektřiny pro provoz pražského metra pro rok 2004. Po vyhodnocení nabídek všech uchazečů využil Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost svého zákonného práva a všechny předložené nabídky odmítl.

Koncem loňského roku byly zahájeny práce na přípravě výběrového řízení na budoucí společné dodávky elektrické energie pro divize Metro a Elektrické dráhy v roce 2005.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Metro

V oblasti ochrany životního prostředí jsou v odštěpném závodě 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. Značná pozornost je věnována snižování hlučnosti provozu na starších úsecích tratí metra.
Na dokončovaném traťovém úseku IV. C1 je realizace opatření snižující hluk a vibrace samozřejmostí. Tišší provoz je významnou devizou nových vozů M1 i rekonstruovaných vozidel 81–71M, jejichž počet ve vozovém parku odštěpného závodu Metro se každým rokem zvyšuje.

Nakládání s odpady, s nebezpečnými chemickými látkami, ochrana vod i ochrana ovzduší probíhaly v roce 2003 v odštěpném závodě Metro bez problémů a v souladu se zákonnými normami.

Elektrické dráhy

Tradičně vysokou pozornost věnoval odštěpný závod Elektrické dráhy nakládání s odpadními vodami. V srpnu roku 2003 byla dokončena výstavba haly denního ošetření na dopravní provozovně Pankrác. Součástí haly je umývárna tramvají vybavená myčkou a čistírnou odpadních vod. V současné době je tato čistírna ve zkušebním provozu a z výsledků rozborů vyplývá, že odpadní vody odtékající po vyčištění z umývárny nepřekračují limity znečištění povolené pražským kanalizačním řádem.

Výstavba umývárny tramvají byla v uplynulém roce rovněž dokončena v Opravně tramvají v Hostivaři. Umývárna se skládá ze tří pracovišť, která mají na starosti mytí podvozků, karoserií a interiérů tramvají. Odpadní vody odtékající z umývárny jsou přiváděny na čistírnu odpadních vod, kde jsou čištěny a poté odváděny do areálové kanalizace.

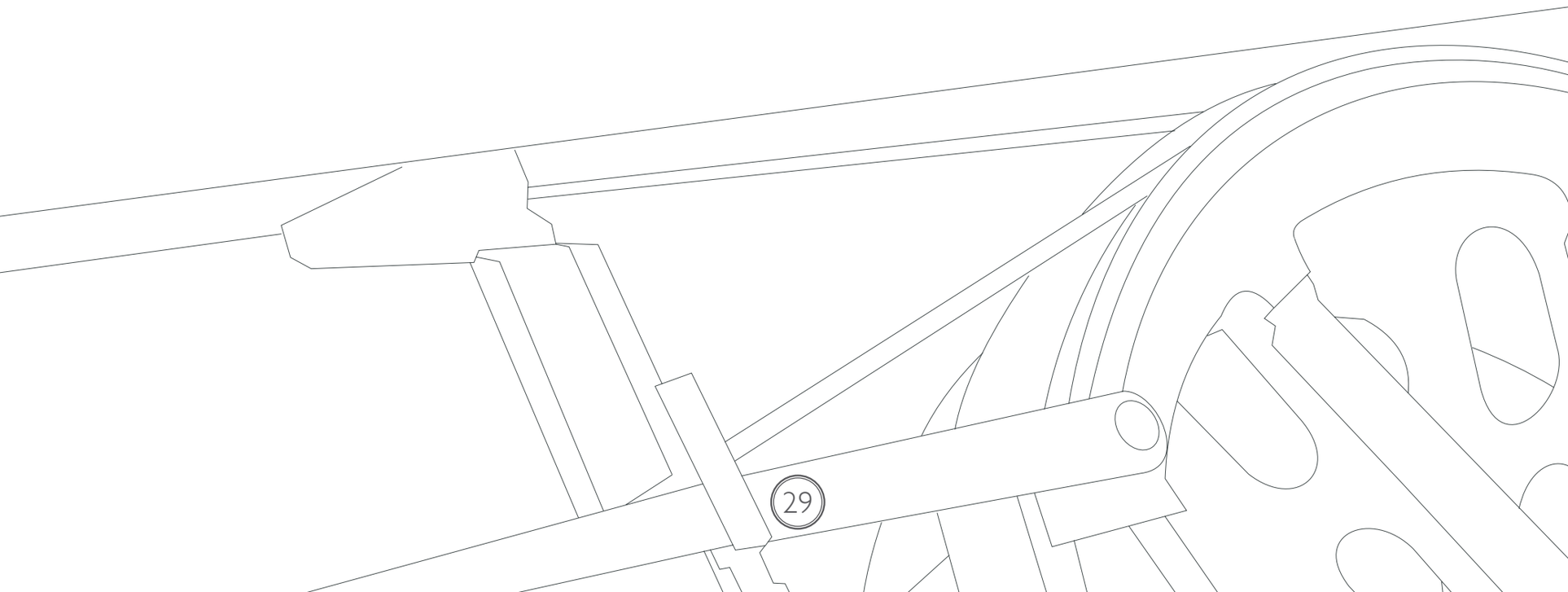
V roce 2003 byla také dokončena výměna čistírny odpadních vod na dopravní provozovně Motol. Díky tomuto kroku vykazuje odpadní voda odtékající z umývárny tramvají nízké znečištění a bez problémů splňuje stanovené limity.

Na ohleduplný postoj k životnímu prostředí je dbáno i při rekonstrukcích tramvajových tratí. Užívány jsou moderní technologie výstavby, které snižují negativní vliv tramvajového provozu na životní prostředí.

Autobusy

V roce 2003 došlo k vybudování odlučovacího zařízení u tryskacího boxu v DOZ Hostivař. Toto zařízení výrazně sníží (o více než 99 %) emise tuhých znečišťujících látek.

Ke zlepšení kvality pražského ovzduší nesporně přispívá skutečnost, že již téměř pětina autobusů (277 vozů) naší společnosti splňuje požadavky nejpřísnější emisní normy EURO III. V uplynulém roce byl v odštěpném závodě Autobusy také zahájen zkušební provoz na emulzní naftu, tedy na směs nafty s vodou. Cílem této aktivity je snížení emisí zejména starších autobusových motorů.



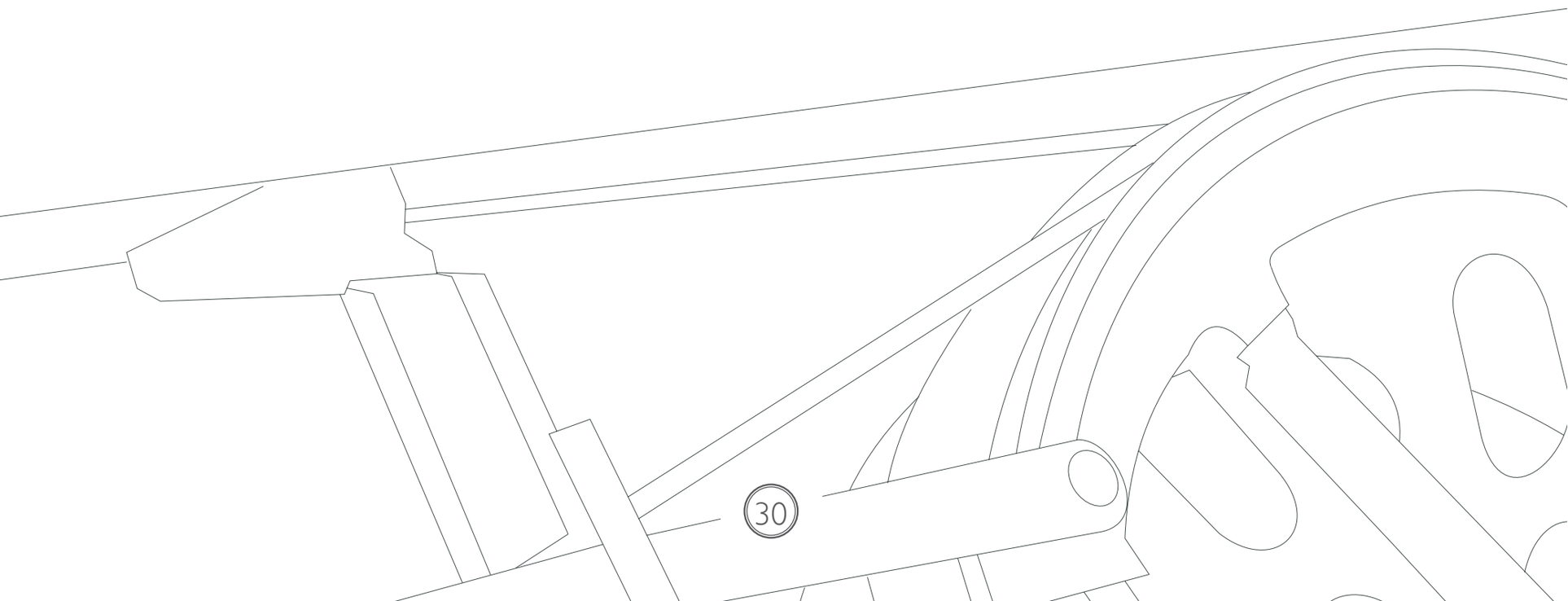
směs nafty s vodou. Cílem této aktivity je snížení emisí zejména starších autobusových motorů.

V posledních letech došlo k výraznému zlepšení v oblasti odpadového hospodářství. V garážích Řepy a Vršovice byly vybudovány moderní vodohospodářsky zabezpečené haly, v garáži Kačerov a v DOZ Hostivař jsou na čistírnách odpadních vod v provozu kalolisy, které značně omezují produkování kalu. Ve všech garážích je zabezpečeno třídění veškerých odpadů.

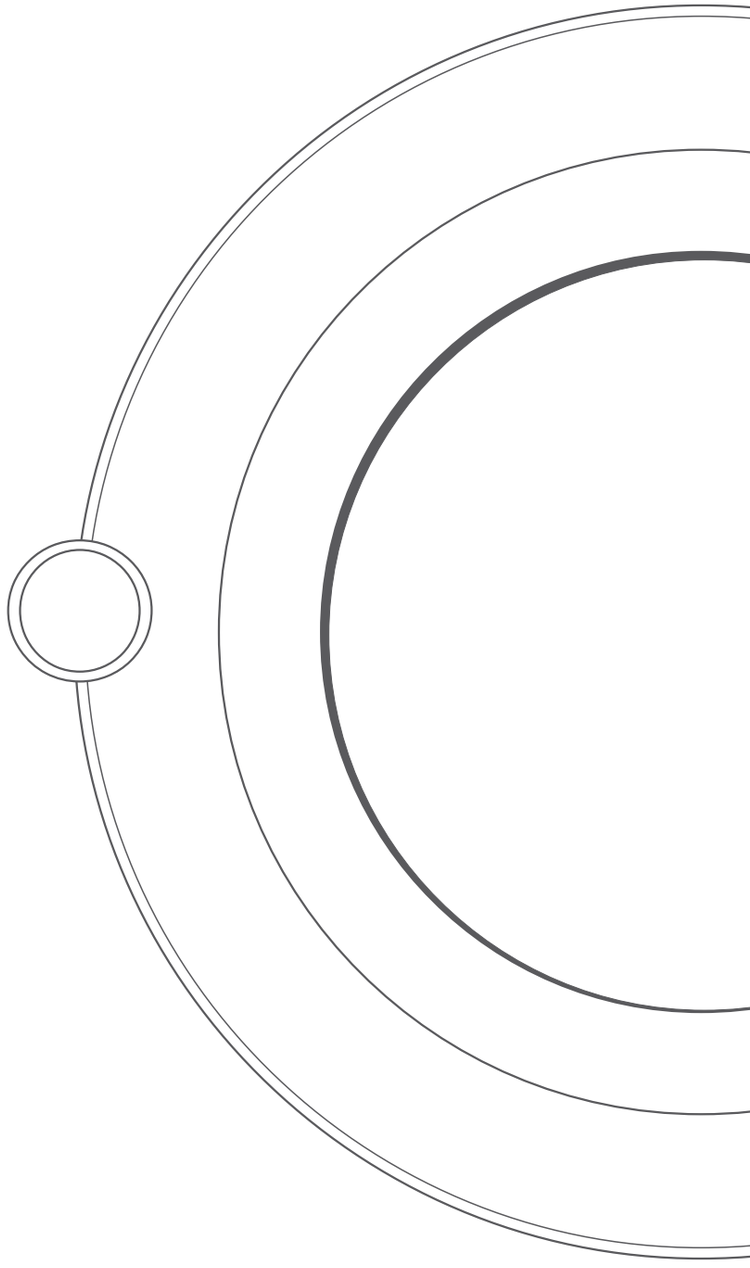
V souladu se zpřísňujícími se požadavky legislativy na ochranu životního prostředí je průběžně vyhodnocována připravenost jednotlivých garáží na případné havarijní situace v oblasti ochrany vod, ovzduší a nakládání s nebezpečnými chemickými látkami.

Ředitelství

V průběhu uplynulého roku byla věnována zvýšená pozornost péči o zeleň na pozemcích naší společnosti. Pokračovala rekultivace skládky Modřany; cílem tohoto dlouhodobého procesu je odstranění ekologických zátěží a vybudování sportovního areálu. Na Rohanském ostrově vzniklo golfové hřiště a začaly přípravy na výstavbu protipovodňových hrází chránících městské čtvrtě Karlín a Libeň.



Ekonomika



3325
RADIAL
REGROOVABLE

ÚVOD

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

Na hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v uplynulém roce měla nezanedbatelný vliv povodeň ze srpna roku 2002. Likvidace škod způsobených velkou vodou probíhaly i v průběhu roku 2003 a vyžádaly si nemalé finanční prostředky. Potěšitelná je skutečnost, že po poklesu přepravních tržeb v „povodňovém" roce 2002 se podařilo zvýšit zisk z jízdného včetně přirážek téměř o 240 milionů korun.

FINANČNÍ SITUACE V PRŮBĚHU ROKU 2003

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 2003 neinvestiční dotace z rozpočtu hlavního města Prahy ve výši 6,864 miliardy Kč. Z důvodu zvýšení objemu mezd v souladu s kolektivním vyjednáváním, posílení linek Pražské integrované dopravy a likvidace povodňových škod byla tato dotace v průběhu roku navyšována. Její celková výše nakonec činila 9,698 miliardy Kč.

Finanční situaci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti ovlivňovaly v uplynulém roce dvě zásadní skutečnosti.

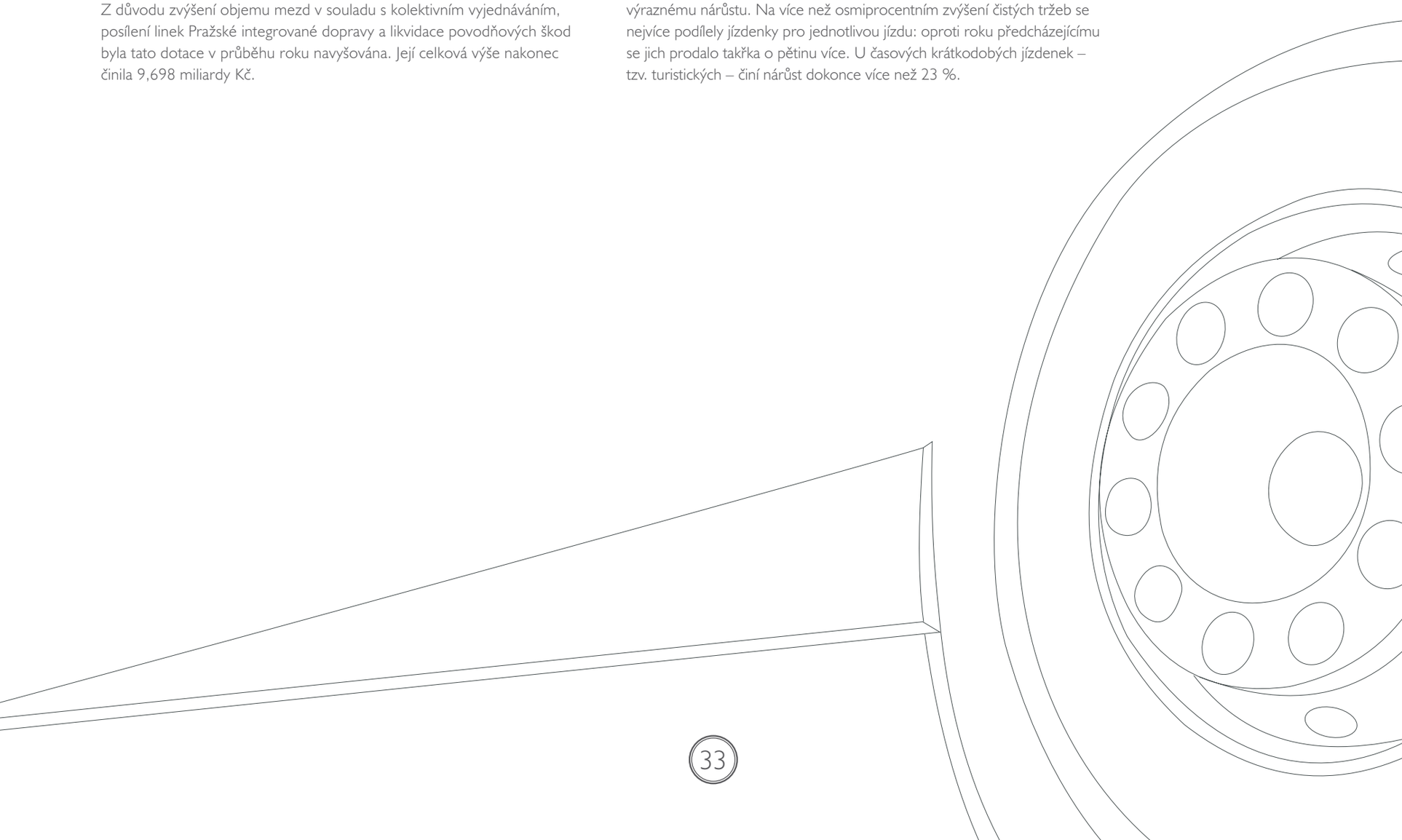
První z nich byla likvidace následků povodně. Největší část úhrad za odstraňování povodňových škod byla provedena v roce 2003. Náklady na opravy metra byly hrazeny z různých zdrojů – státní rozpočet poskytl 2,8 miliardy Kč, rozpočet hlavního města Prahy 1,54 miliardy Kč a Fond solidarity 746 milionů korun. Zbývající část oprav byla hrazena z vlastních zdrojů.

Druhým zásadním faktorem ovlivňujícím finanční situaci naší společnosti byl úvěr na nákup dvaceti nových souprav metra M1. V roce 2003 byl čerpán úvěr ve výši 1,975 miliardy Kč.

Vzhledem k dotacím na likvidaci povodňových škod a k čerpání úvěru na nové soupravy metra byla celková finanční situace Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v roce 2003 příznivá a nebylo nutné čerpat úvěr z kontokorentního účtu u České spořitelny, a. s.

TARIF A TRŽBY Z JÍZDNÉHO

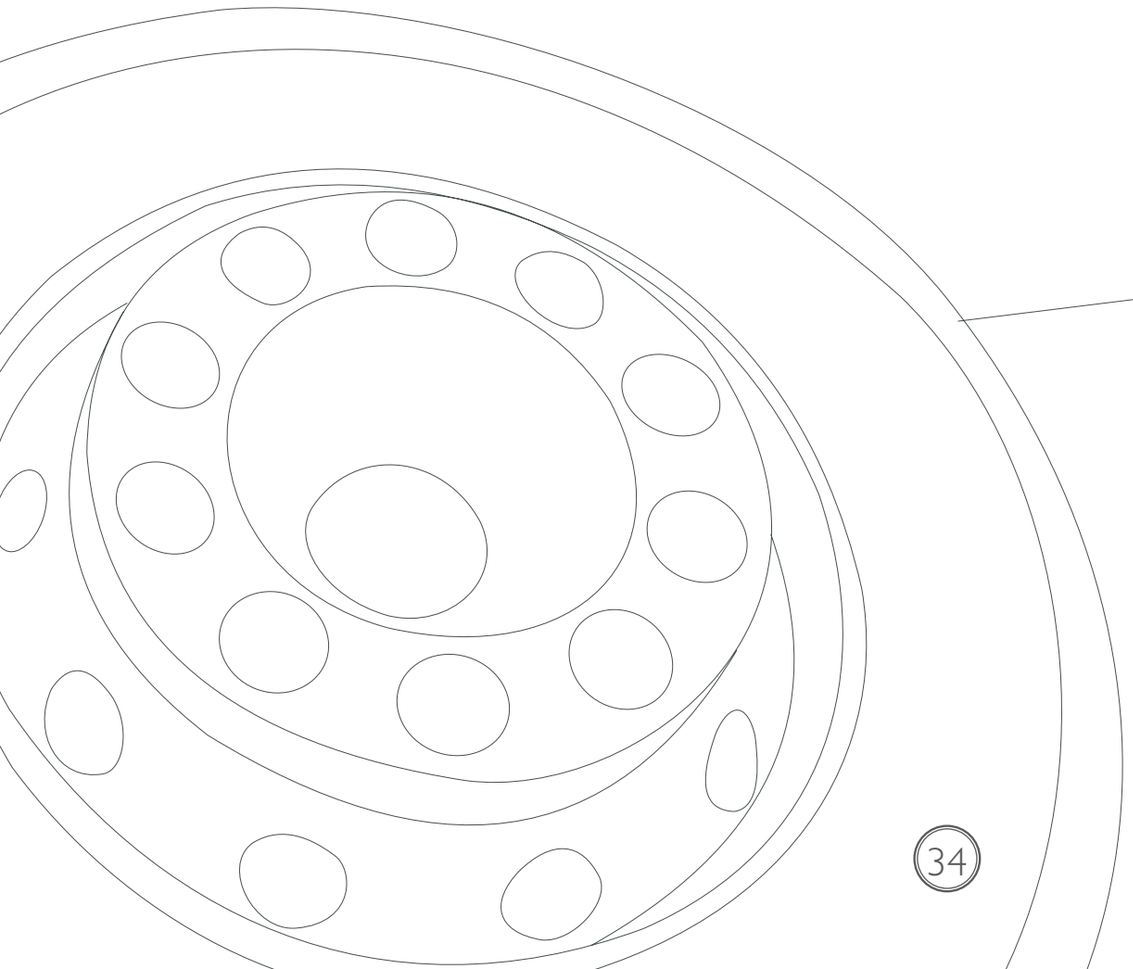
Po citelném poklesu tržeb z jízdného v roce 2002 došlo v roce 2003 k jejich výraznému nárůstu. Na více než osmiprocentním zvýšení čistých tržeb se nejvíce podílely jízdenky pro jednotlivou jízdu: oproti roku předcházejícímu se jich prodalo takřka o pětinu více. U časových krátkodobých jízdenek – tzv. turistických – činí nárůst dokonce více než 23 %.



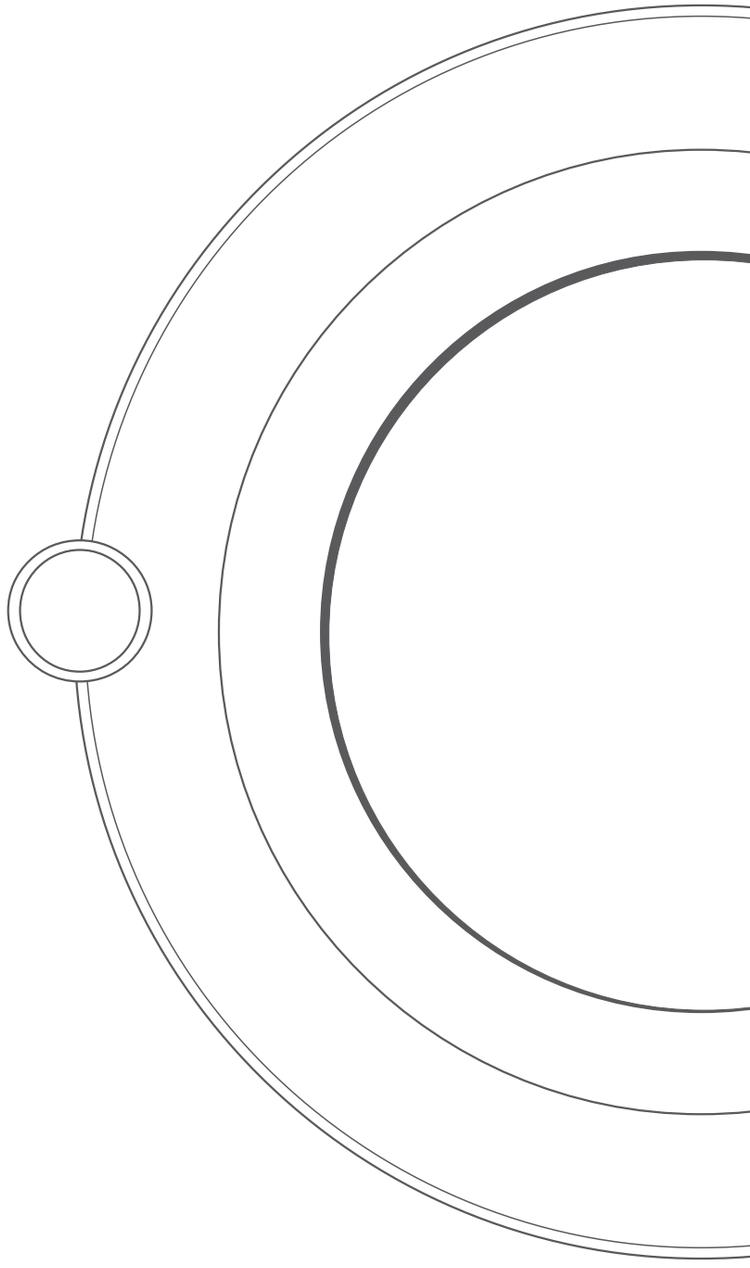
EKONOMIKA

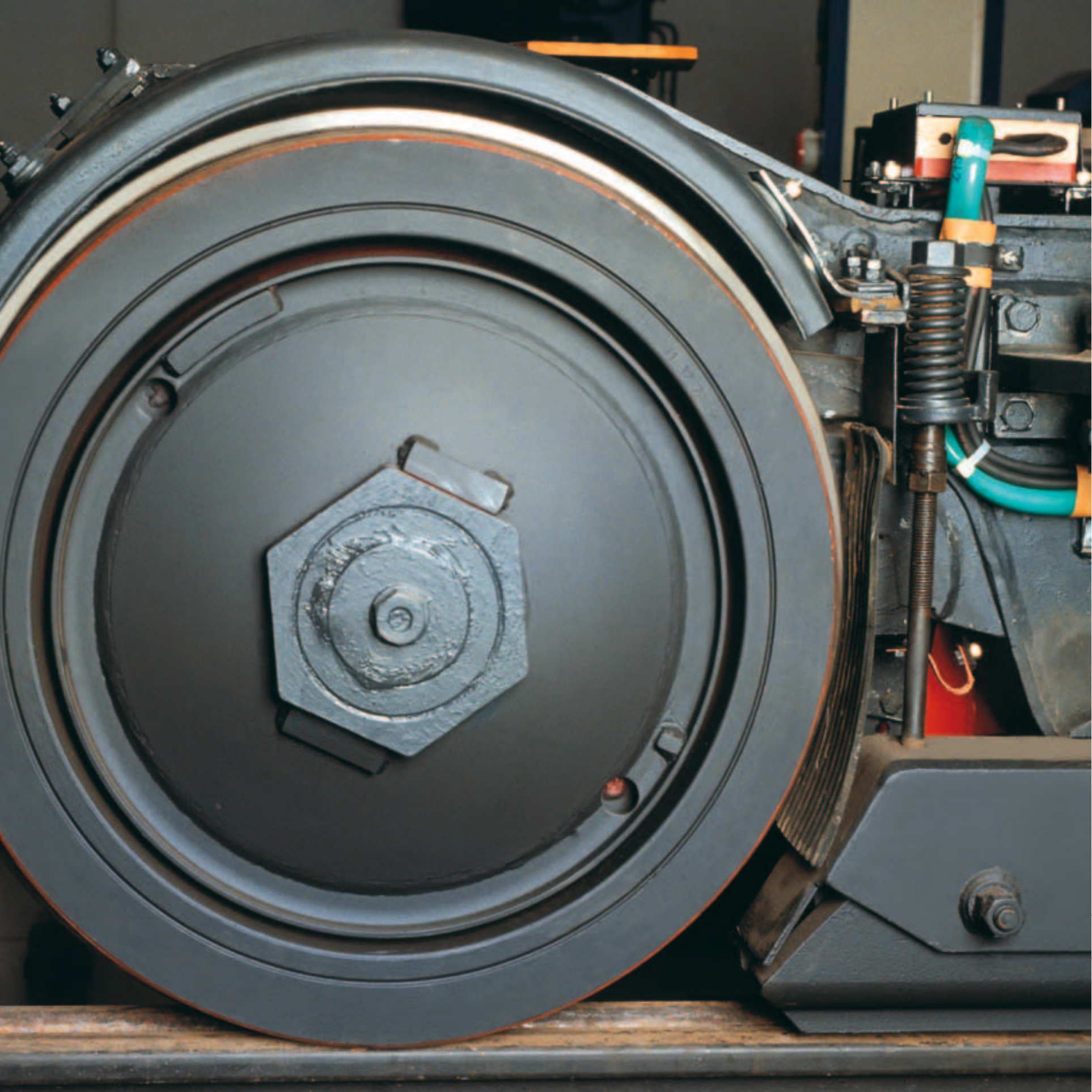
Nejvýznamnější část tržeb představují stále příjmy z prodeje předplatních časových jízdenek (asi 56 % všech tržeb z jízdného), které zůstaly v loňském roce na úrovni let předchozích. Stále větší oblibě u cestujících se těší jízdenky s volitelným začátkem doby platnosti (tzv. klouzavé jízdenky). Trvale roste zájem i o všechny druhy pásmových jízdenek systému Pražské integrované dopravy. Jejich podíl na celkových tržbách je však nízký, přibližně 3,7 %.

V průběhu roku 2003 končila postupně platnost starých typů žákovských, studentských a občanských průkazek, které si cestující vyměňovali za nové. Důvodem jsou zejména zvýšená ochrana osobních údajů a sjednocení velikosti legitimací na standardní formát používaný ve většině evropských zemí.



Personalistika





PERSONALISTIKA

ÚVOD

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost zaměstnává třináct tisícovek 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. Od listopadu roku 2002 má tuto oblast na starosti nově zřízený personální úsek. Jeho posláním je zejména řízení jednotné zaměstnanecké a mzdové politiky společnosti.

Pro stabilitu mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci v roce 2003 bylo nejvýznamnějším počinem podepsání „Dohody o mzdovém vývoji pro rok 2003". Podpisu předcházela náročná, mnohahodinová jednání, odborová organizace Federace řidičů tramvají dokonce přistoupila ke stávce, kompromisu bylo ale nakonec dosaženo.

Důležitým mezníkem dění v personální oblasti v uplynulém roce bylo schválení personální strategie Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti představenstvem společnosti. Jejími hlavními cíli pro období následujících pěti let jsou: uzavírání jedné kolektivní smlouvy, optimalizace zaměstnanosti, systém výběru perspektivních zaměstnanců a přípravy personálních rezerv na klíčové pozice, zavedení systému hodnocení a motivace zaměstnanců, sjednocený systém vzdělávání a formulace zásad firemní kultury a jejich uvedení do praxe.

PERSONÁLNÍ VÝVOJ

K 31. prosinci 2003 bylo v pracovním poměru u Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 13 000 zaměstnanců, z toho 10 908 mužů a 2 092 žen. Počet a skladba zaměstnanců vychází z potřeb a možností zaměstnanosti v rámci naší společnosti. Početně nejsilnější skupinu tvoří dělnické profese (36 %), následovány řidiči vozidel MHD (32 %) a technicko – hospodářskými pracovníky (25 %). Počty pracovníků stoupají v posledních letech prakticky jen 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 2003 žádných podstatných změn. Projevuje se převaha zaměstnanců střední generace se středním vzděláním, což odpovídá struktuře profesí v naší společnosti.

MZDOVÁ POLITIKA

Mzdová politika akciové společnosti v roce 2003 vycházela z „Dohody o mzdovém vývoji pro rok 2003", kterou uzavřelo vedení společnosti se zástupci odborových organizací. Objem mzdových prostředků byl oproti roku 2002 navýšen o 6,5 %. Průměrná měsíční mzda zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti dosáhla v roce 2003 částky 19 845 Kč.

Součástí dohody o mzdovém vývoji byla Pravidla pro stanovení plánu objemu mzdových nákladů v roce 2003. 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 2003, v nichž byly dohodnuty zásady odměňování zaměstnanců a poskytování jednotlivých mzdových složek.

Vývoj čerpání mzdových prostředků byl v prvním čtvrtletí roku 2003 ovlivněn přetrvávajícími úpravami v provozu jednotlivých druhů městské hromadné dopravy v Praze, které si vyžádala likvidace škod způsobených povodní v roce 2002.

Pro další rozvoj personálních činností je určující personální strategie společnosti. Jedním z cílů této strategie je sjednocování zaměstnaneckých nároků a výhod. Bylo již zahájeno sjednocování platných mzdových systémů do jediného společného celku.

PERSONALISTIKA

VZDĚLÁVÁNÍ

Nárůst počtu technologických inovací a neustále se zvyšující nároky cestující veřejnosti kladou vysoké požadavky na kvalifikovanost, informovanost a profesionální přístup našich pracovníků. Proto je v rámci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti uplatňován systematický proces změny pracovního chování (zejména ve vztahu k cestujícím), zvyšování úrovně znalostí a zlepšování kvality zaměstnanců.

Na odštěpných závodech a na ředitelství společnosti se individuálně zajišťují kurzy pro profesní vzdělávání, udržování a upevňování získaných kvalifikací, znalostí a dovedností. Technicko – hospodářští pracovníci jsou školeni průběžně.

Na profesní skupinu středního managementu, která tvoří významný článek v hierarchii řízení společnosti, je zaměřen Program vzdělávání a rozvoje profesní odbornosti středního managementu, o který je mezi zaměstnanci trvale se zvyšující zájem. Program, jenž započal již v roce 1997, je pořádán ve spolupráci se Střední průmyslovou školou dopravní, Středním odborným učilištěm a Učilištěm, a. s. Náplň vzdělávacích lekcí je určována dle potřeb a požadavků vedoucích zaměstnanců, jednotlivá témata jsou zaměřena především na aktuální pracovní problematiku. 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.

V září 2003 byl zahájen pilotní projekt Škola liniového managementu, zaměřený na vzdělávání zaměstnanců ve funkci mistr. Cílem projektu je přechod od tradičního direktivního řízení k manažerskému pojetí této funkce.

SOCIÁLNÍ POLITIKA

Náročnost práce svých zaměstnanců se Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost snaží kompenzovat maximálním zabezpečením jejich sociálních potřeb.

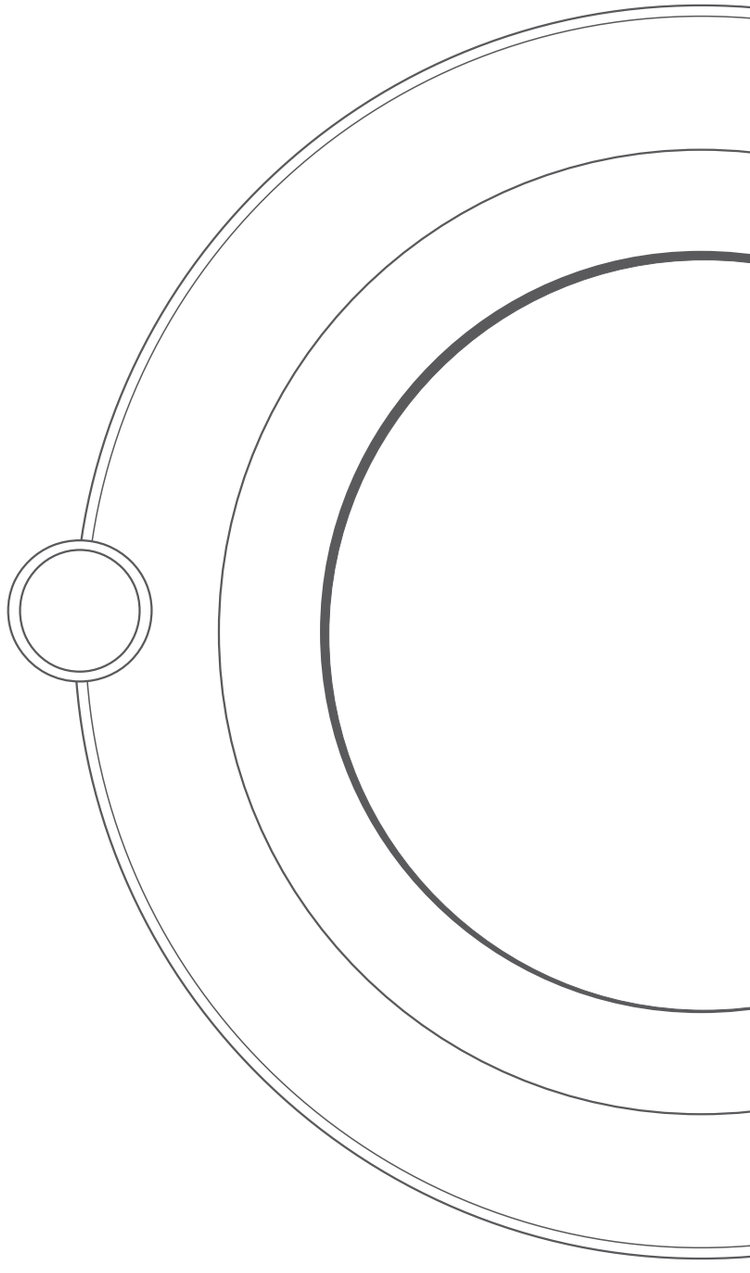
Sociální politika je realizována podle priorit a specifických problémů jednotlivých útvarů společnosti a je zakotvena v kolektivních smlouvách. Řadu akcí vedle zaměstnavatele zajišťují též odborové organizace nebo jsou pořádány společně. Zabezpečovány jsou sociální potřeby zaměstnanců, zlepšuje se sociální 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 uplatňována i další pravidla prevence zdraví (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,
- čerpání neplaceného volna pro zaměstnance s dětmi,
- 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



10
20
30
40
50
60
70
80
0
C.T.M.
km/h
223669

VNĚJŠÍ A VNITŘNÍ KOMUNIKACE

ÚVOD

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost si uvědomuje, že potřeba kvalitních informací a dobré komunikace se zákazníkem se v „informačním věku“ neustále zvyšuje. Proto se snažíme poskytovat 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.

Hlavním nástrojem vnitřní komunikace byl v roce 2003 podnikový časopis DP Kontakt, který vychází pravidelně každý měsíc a informuje nejen o dění v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, ale i o zajímavostech ze zahraničních dopravních podniků.

Velkou pozornost věnuje naše společnost Programu kvality služby a certifikaci jednotlivých provozů na normu ISO. Obě aktivity velmi výrazně ovlivňují kvalitu našich služeb v očích našich zákazníků a obchodních partnerů. Je potěšitelné, že našemu Programu kvality služby je věnována pozornost i v zahraničí.

MARKETING A PROPAGACE

Aby byl Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost svými klienty příznivě vnímán, je třeba na jeho dobrém jménu a obrazu usilovně pracovat. Vedle poskytování informací nepostradatelných při každodenním cestování městskou hromadnou dopravou je nezbytné přitažlivou a nenáročnou formou seznamovat naše klienty s celou šíří poskytovaných služeb, se zázemím i různorodými aktivitami Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

V roce 2003 byla při příležitosti otevření posledních stanic metra poškozených povodní v srpnu předcházejícího roku uspořádána souhrnná výstava ve stanici metra Muzeum. Výstava výstižně shrnula celkový proces obnovy metra a byl k ní také vydán závěrečný výtisk tzv. „povodňových novin“, které vycházely vždy při uvedení dalších stanic metra do provozu.

Ve stejném období spatřila světlo světa také publikace „Dny, kdy pražské dopravě vládla voda“, jež zachytila události v dopravě od prvních chvil povodní v roce 2002 až do uvedení provozu MHD do běžného stavu v roce 2003. Jako poděkování za trpělivost, s níž Pražané přistoupili k dopravě v období od srpna 2002 do března 2003, jsme v sobotu 19. dubna zorganizovali „Velikonoce v metru“, koncerty a vystoupení umělců ve stanicích Muzeum a Malostranská.

Po dvou letech příprav a několika týdnech zkušebního provozu byly v polovině dubna na adrese www.dpp.cz spuštěny nové internetové stránky Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Stránky nabízejí návštěvníkům řadu nových rubrik a služeb v moderním, přitažlivém grafickém provedení. Umožňují například zapojit se do diskusního fóra, hlasovat v anketách či přímo z internetových stránek kontaktovat vybraná pracoviště naší společnosti. Hlavním cílem většiny návštěvníků stránek samozřejmě zůstává Vyhledávač spojení, který byl v závěru roku doplněn o Portál jízdních řádů Pražské integrované dopravy.

VNĚJŠÍ A VNITŘNÍ KOMUNIKACE

Pro zajištění přístupu veřejnosti k aktuálním informacím o stavu městské dopravy provozuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost i wapové stránky http://wapdpp.datamobil.cz, ze kterých mohou uživatelé mobilních telefonů získat potřebné informace.

Zvláštní pozornost věnovala naše společnost opět předprodeji časových jízdenek na rok 2004 v závěru loňského roku. Byla připravena rozsáhlá propagační kampaň s několika druhy tiskových materiálů. Po zkušenostech z roku 2002 jsme kromě běžně využívaných informačních ploch ve vozidlech MHD, na zastávkách a ve stanicích metra znovu přistoupili k distribuci letáků menšího formátu přímo ve stanicích metra. Již podruhé nabídla naše společnost cestujícím prodej ročních a čtvrtletních občanských časových jízdenek prostřednictvím internetového obchodu.

S velkým zájmem veřejnosti se setkal 6. Den otevřených dveří, který se uskutečnil v sobotu 20. září v hostivařském areálu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Návštěvníci se zde mohli seznámit nejen s rozsáhlým technickým zázemím, ale také – prostřednictvím řady výstav a soutěží – s historií a budoucností naší společnosti, s prací dispečerů, přepravních kontrolorů a dalších profesí. Zájem veřejnosti byl skutečně značný, podle odhadů se akce zúčastnilo dvanáct tisíc lidí, což znamená rekord v šestileté historii pořádání Dnů otevřených dveří.

Mezi další akce, které v uplynulém roce propagovaly naši společnost a městskou hromadnou dopravu, patřily například červnové zábavné odpoledne na Petříně s podtitulem „Hurá na prázdniny“ nebo zářijový „Ranní závod s časem“, v němž se za velké mediální pozornosti testovalo, zda se do centra města cestuje rychleji individuální dopravou nebo s použitím prostředků MHD. Tato akce se uskutečnila v rámci Evropského týdne mobility. K příležitosti Evropského dne bez aut, který týden mobility zakončuje, vydal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost příležitostné jízdenky, jež opravňovaly k jízdě v prostředcích MHD zdarma.

I v loňském roce proběhly některé z dnes již tradičních akcí, které našim klientům zpříjemňují a zpestřují cestování. Vánoční koncerty ve stanicích metra se opět setkaly se značným zájmem veřejnosti, stejně jako oslava Mikuláše, tentokrát opět s obvyklou Mikulášskou tramvají. Každoroční součástí propagační činnosti je rovněž vydávání knižních publikací, které seznamují cestující s bohatou historií naší společnosti. V loňském roce byly takto vydány publikace věnované výročím tramvajových vozoven Pankrác, Strašnice a Vokovice a autobusové garáže Klíčov.

Pravidelně dvakrát týdně se v deníku Metro objevuje stránka „Dopravní podnik pro Vás“. Cestující na ní naleznou především čerstvé informace o změnách provozu a aktuálních akcích, informačních střediscích, otevíracích dobách prodejních míst, nabídkách zaměstnání a vydávaných publikacích.

INFORMOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH

Přesné, aktuální a kvalitní informace o jízdních řádech, spojení a linkovém vedení i tarifu jsou ze strany cestujících velmi žádanou službou. Její kvalitní zajišťování má významný podíl na utváření příznivého pohledu veřejnosti na činnost podniku jako celku.

První čtvrtletí roku 2003 bylo stále ještě ovlivněno postupným obnovováním provozu po povodních. Všechny výraznější změny v linkovém vedení s sebou přinášely aktualizaci vydaných informačních materiálů. Distribuce těchto informací probíhala tak, aby „zasáhla“ co největší část

VNĚJŠÍ A VNITŘNÍ KOMUNIKACE

veřejnosti v Praze: informační materiály byly prostřednictvím České pošty, s. p. šířeny do pražských domácností, dodávány byly také úřadům jednotlivých městských částí a na pobočky Pražské informační služby. Ke zveřejňování informací byly postupně využívány i projekční plochy informačního systému v metru.

Podstatnou úlohu při informování veřejnosti sehrávají i nadále Střediska dopravních informací. K pětici stávajících středisek přibylo koncem ledna loňského roku také specializované telefonické informační středisko, které je v provozu denně od 7.00 do 21.00 hod. na čísle 296 19 18 17. Jeho pracovníci přijmou každý měsíc kolem pěti tisíc hovorů. Obzvlášť důležitá je činnost střediska při mimořádných situacích v městské hromadné dopravě.

S novinkou v informačním servisu přišly v loňském roce rovněž internetové stránky naší společnosti. Velmi využívaný program na vyhledávání spojení byl koncem roku doplněn novým Portálem jízdních řádů PID, na němž mohou návštěvníci našeho webu najít všechny informace týkající se jízdních řádů městských i regionálních linek veřejné dopravy.

Zcela novou kvalitu informačních služeb přineslo cestujícím zprovoznění tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov. Zastávky této tratě jsou vybaveny moderními informačními prvky, mezi něž patří například digitální informační panely nebo tzv. integrované informační skříně. Tato zařízení umožňují zakoupit si jízdenku z prodejního automatu, využít dotykovou obrazovku pro vyhledávání spojení a jízdních řádů nebo se telefonicky spojit přímo s telefonickým informačním střediskem.

Mezi novinky patřilo v roce 2003 také nové pojetí informování cestujících o významných výlukových akcích. Podle předem připravených projektů byly při jednotlivých výlukách instalovány na významné přepravní body grafické tabule s přehledným vyobrazením oblasti s přerušenou dopravou a výlukovým dopravním opatřením.

Kromě těchto novinek byly vydávány standardní typy informačních materiálů. Informace o změnách v dopravě byly rovněž zveřejňovány v tištěných i elektronických médiích, na stránkách naší společnosti v deníku Metro a na našich internetových stránkách. K významným kulturním a společenským akcím, jakými byly například Evropské setkání mládeže YMCA nebo koncert skupiny Rolling Stones, byly vydávány speciální informační materiály. Zvláštní zmínku zaslouží Atlas Pražské integrované dopravy, jehož vydání z roku 2002 sbíralo v loňském roce ocenění na soutěžních kartografických přehlídkách doma i v zahraničí. Inovací prošla brožura Jízdní řády Pražské integrované dopravy, jejíž součástí se poprvé stal i CD-ROM.

VNĚJŠÍ A VNITŘNÍ KOMUNIKACE

ARCHIV A MUZEUM MHD

V podnikovém archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti probíhaly během roku 2003 obvyklé práce – ukládání, evidence a vyhledávání písemných materiálů a také skartace písemností, jejichž skartační lhůty prošly a přestaly být pro naši společnost ze zákona důležité. Současně se skartací byly vybírány písemnosti k trvalému uložení do archivu. Probíhaly také dokončovací práce na jednotném ukládání osobních karet.

Badatelna podnikového archivu byla v loňském roce hojně navštěvována nejen zaměstnanci naší společnosti, kteří zde vyhledávají potřebné údaje pro svou práci, ale také mimopodnikovými návštěvníky, zvláště studenty vysokých škol. Ti zde hledají především podklady pro své seminární a diplomové práce. Vůbec poprvé navštívili podnikový archiv i zájemci ze zahraničí, konkrétně z Německa a Polska.

Muzeum městské hromadné dopravy v Praze, jež sídlí ve střešovické vozovně, je vyhledávaným místem tuzemských i zahraničních zájemců o historii dopravy. V uplynulém roce byla expozice historických městských dopravních prostředků otevřena od 29. března do 17. listopadu. V průběhu čtyřiasedmdesáti výstavních dní přišlo do Muzea více než osm tisícovek návštěvníků, ve všední dny navíc navštívily expozici ohlášené skupiny, vesměs školní výpravy.

Expozice historických vozidel je podle možností stále doplňována a stávající vozidla procházejí opravami a rekonstrukcemi. V roce 2003 byly dokončeny drobné úpravy na montážním voze Škoda RT-Schörling číslo 6-0220, montážním voze Mercedes číslo 92 a byla dokončena oprava vlečného vozu „krasin“ číslo 1314 a oprava karoserie vlečného vozu „vamberák“ číslo 738. V loňském roce pokročila i celková oprava nejstaršího autobusu v expozici Škoda RO. Byla taktéž prováděna renovace dalších součástek trakčního vedení. Výstava je nyní velmi obsáhlá a ukazuje trakční výstroj z různých provozních období.

Provozovna Střešovice vedle muzea provozuje i jízdy historickými soupravami tramvají. Linka číslo 91 jezdí v intervalu 60 minut o sobotách, nedělích a svátcích od začátku dubna do poloviny listopadu. V roce 2003 byly jízdy do značné míry omezeny rekonstrukční činností na tramvajových tratích v centru města. I tak si nevšední zážitek z projížďky historickým tramvajovým vozem nenechalo ujít více než čtrnáct tisícovek Pražanů a návštěvníků města.

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, který funguje již šestým rokem, je pohlížet na poskytované služby očima našich klientů. V současné době již lze Program považovat za standardní nástroj podpory managementu.

Po roce 2002, ve kterém došlo k aktualizaci stávajících pěti standardů, lze loňský rok označit za rok stabilizace. V tomto roce byly také zahájeny práce na přípravě nového standardu kvality „Funkčnost bezbariérových vstupů do metra“. V posledním čtvrtletí byl již standard sledován ve zkušebních měřeních a od počátku roku 2004 bude začleněn do Programu kvality.

Ve výsledcích měření standardů jsou v prvním čtvrtletí patrné doznívající

dopady povodní ze srpna 2002. Zejména ve standardu informování cestujících byly výsledky ovlivněny probíhající obnovou stanic metra.

Standard „Přesnost provozu“ – tento standard lze bezpochyby považovat za nejvýznamnější z pohledu cestujících. Požadovanou úroveň náročnosti v provozu metra 95 % se podařilo plnit v průběhu celého roku i přesto, že některé stanice podzemní dráhy byly uváděny do provozu až v průběhu prvního čtvrtletí. V odštěpném závodě Elektrické dráhy se v průběhu celého roku dařilo dosahovat úrovně náročnosti, respektive ji výrazným způsobem překračovat, přičemž měření probíhá u všech spojů. Výsledky odštěpného závodu Autobusy se v průběhu celého roku pohybovaly na stanovené úrovni náročnosti.

Standard „Informování cestujících“ – velmi se osvědčilo zavedení jednotného telefonního čísla pro poskytování telefonických informací o městské hromadné dopravě v Praze. Výsledky v povrchových trakcích lze považovat za velmi dobré. Umisťování informací ve stanicích metra bylo v průběhu celého roku poznamenáno dokončovacími pracemi spojenými s obnovou stanic po povodních.

Standard „Přijetí“ – cílem standardu 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 dobré výsledky.

Standard „Stejnokroj“ – výsledky jednoznačně ukazují, že příjemný vzhled, který přispívá ke zlepšování image podniku, považují naši zaměstnanci za samozřejmost. V průběhu roku došlo k upřesnění pokynů pro ústrojovou kázeň, které se týkaly zejména časového omezení pro používání letních stejnokrojových součástí.

Standard „Funkčnost jízdenkových automatů“ – ačkoliv se nepodařilo v průběhu celého roku úrovně náročnosti dosáhnout, lze výsledky považovat za velmi povzbudivé. Po obtížném procesu získávání stavebních povolení se v roce 2003 rovněž podařilo instalovat nové jízdenkové automaty v povrchové síti.

Pro další rozvoj Programu kvality je důležitá skutečnost, že v březnu 2003 získala evropská norma EN 13 816 „Doprava – Logistika a služby – Veřejná doprava osob – Definice kvality služby, stanovení cílů a měření“ statut české technické normy. Současně Výbor pro evropskou normalizaci zahájil práce na nové normě o měření kvality služby.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost se v průběhu roku podílel na výměně zkušeností s partnerskými podniky z Paříže, Bruselu, Ženevy, Madridu, Berlína a Lavalu v rámci klubu kvality CYQUAL.

SYSTÉM KVALITY DLE NOREM ISO ŘADY 9000

Nezávisle na Programu kvality služby zavádějí odštěpné závody Elektrické dráhy a Autobusy systém managementu jakosti postavený na zásadách a požadavcích norem ISO řady 9000.

VNĚJŠÍ A VNITŘNÍ KOMUNIKACE

S certifikací začala v roce 1998 Opravna tramvají odštěpného závodu Elektrické dráhy, která získala certifikát na „Opravy a modernizaci elektrických strojů, převodovek a dílů pro kolejová vozidla“. O rok později byl rozsah certifikátu rozšířen o „Opravy a modernizaci přístrojů trakčních vozidel a podvozků tramvají“. V prosinci loňského roku došlo k recertifikaci systému kvality podle nových pravidel definovaných normou ISO 9001:2000 a zároveň k jeho rozšíření na oblast celé provozovny. Nynější certifikát tak zahrnuje „Opravy a modernizace elektrických strojů a přístrojů trakčních vozidel, podvozků a vozových skříní tramvají, převodovek a dílů pro kolejová vozidla“.

V roce 2002 byl systém managementu jakosti v odštěpném závodu Elektrické dráhy uplatněn a úspěšně certifikován také v obchodně-zásobovacím odboru. Vystavený certifikát zahrnuje „Nákup, skladování a expedice oděvů a produktů pro opravu tramvají a tramvajových tratí“. Plnění požadavků v souladu s normou ISO bylo potvrzeno periodickým auditem v listopadu roku 2003.

Odštěpný závod Autobusy obdržel první certifikát v roce 1999 na „Opravy a modernizace vznětových motorů a kompresorů pro silniční motorová vozidla“. Tento certifikát byl postupně rozšiřován v letech 2001 a 2002. K dalšímu rozšíření certifikátu – tentokrát o opravy součástí vzduchových soustav autobusů – a současně recertifikaci stávajícího systému došlo v listopadu roku 2003. Vystavený certifikát dnes zahrnuje „Opravy a modernizace vznětových motorů, opravy kompresorů, převodovek, brzdových komponentů, servořízení a vzduchových přístrojů pro silniční motorová vozidla“.

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

MEZINÁRODNÍ VZTAHY

Blížící se vstup České republiky do Evropské unie znamenal posilování mezinárodních vazeb a zahraničních kontaktů Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Naše společnost byla po celý rok aktivně zapojena do programu činnosti Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP, jehož je dlouholetým členem. Pracovníci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se podílejí na činnostech a projektech správní rady svazu a sedmi odborných výborů respektive komisí: výboru pro evropskou integraci, výboru pro Evropskou unii, výborů pro metro, tramvaje a autobusy, komise pro dopravu a život ve městech a komise pro informační technologie a inovace.

Nejvýznamnější mezinárodní událostí v oblasti městské, příměstské a regionální veřejné dopravy byl 55. kongres UITP, který se konal ve dnech 4. až 8. května 2003 v Madridu. Jeho ústředním tématem byla integrace veřejné dopravy pod heslem „Výzvy integrace: jak v rámci multimodality zajistit plynulou mobilitu“. Podrobnou zprávu o kongresu a integrovaném systému madridské dopravy přinesl podnikový časopis DP-Kontakt ve svém srpnovém čísle.

Mezi další významné akce Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP, jichž se aktivně zúčastnili zástupci naší společnosti, patřily v uplynulém roce:

VNĚJŠÍ A VNITŘNÍ KOMUNIKACE

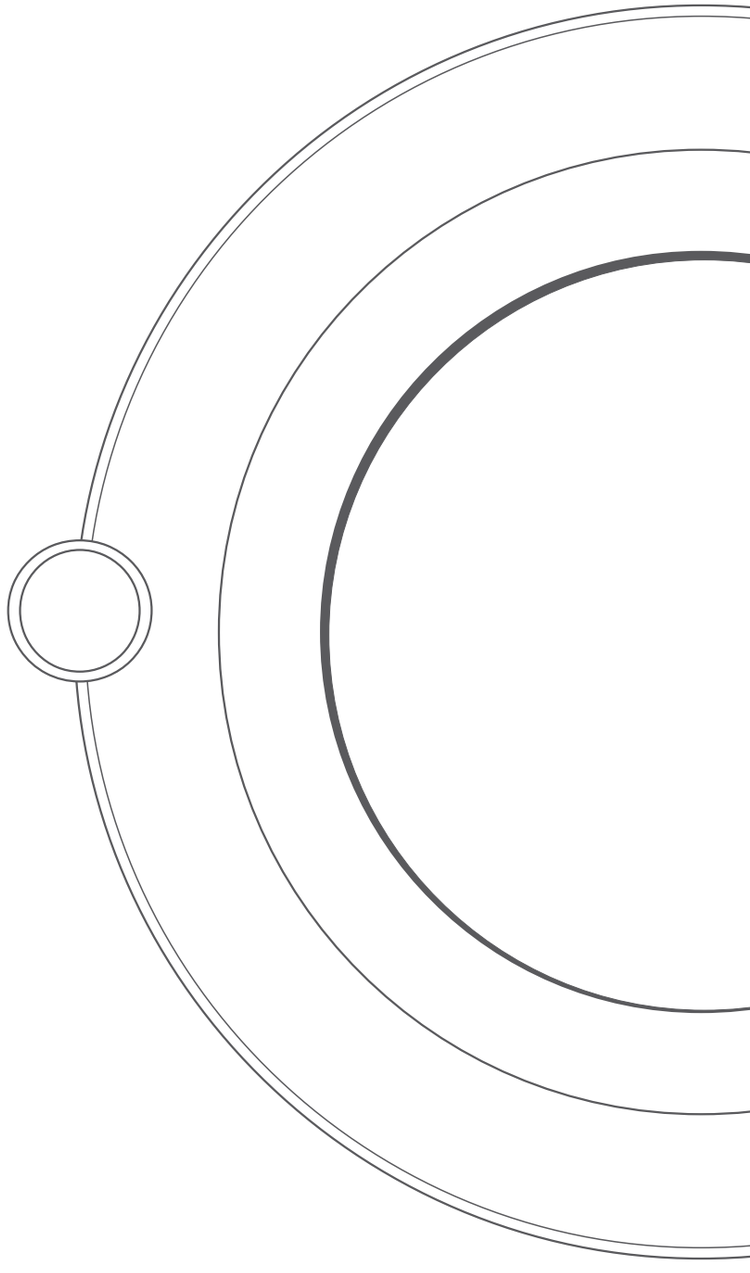
- Mezinárodní konference „Smluvní vztahy mezi autoritami a provozovateli“, jehož hostitelem byla vídeňská organizační autorita VOR ve dnech 24. – 26. února. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost byl pozván k účasti s prezentací pod názvem „Orientace na kvalitu a vývoj smluv v Praze“.
- Workshop při příležitosti 4. schůze Výboru pro evropskou integraci v Budapešti ve dnech 4. a 5. března na téma „Tvorby úspěšných projektů mobility financovaných ze strukturálních fondů EU“.
- Mezinárodní konference „Bezpečnost ve veřejné dopravě“, kterou hostil RATP Paříž ve dnech 12. a 13. března na téma výsledků výzkumného projektu „Prismatica“. V tomto projektu byla naše společnost členem evropského konsorcia za účasti šesti největších systémů metra.
- Zasedání Výboru pro Evropskou unii a Výboru pro evropskou integraci v Praze ve dnech 22. a 23. září na pozvání Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Hlavním tématem obou schůzí, jichž se osobně zúčastnil generální sekretář UITP Hans Rat, byl evropský regulační rámec požadavků na veřejnou službu ve veřejné osobní dopravě.
- Konference na téma „Budoucí legislativní rámec pro veřejnou dopravu na krátké vzdálenosti v Evropě“, pořádaná ve dnech 1. a 2. prosince v Bruselu za účasti zástupců naší společnosti v rámci delegace „Sdružení dopravních podniků ČR“. Téma bylo věnováno otázce liberalizace sektoru MHD. Při této příležitosti vydal Mezinárodní svaz veřejné dopravy UITP brožuru „Organizace a hlavní hráči ve veřejné dopravě na krátké vzdálenosti – Nový vývoj v Evropské unii“. Představení situace v České republice vypracoval Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost byl také hostitelem závěrečného workshopu v rámci projektu CIVITAS, který se konal 16. května 2003 v konferenčním centru naší společnosti. V jeho průběhu byly představeny výsledky jednotlivých částí Miracle, Vivaldi, Tellus a Trendsetter. Město Praha se společně s městy Stockholm, Lille, Pécz a Graz účastnilo prací na projektu Trendsetter. V řešitelském týmu české metropole byl hlavním členem Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

Ve dnech 2. a 3. června 2003 se konala v Liberci česko-německá konference „Veřejná doprava v regionech“, jejímiž hlavními iniciátory byly Sdružení německých dopravních podniků VDV a Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

V roce 2003 se uskutečnila dvě zasedání klubu kvality CYQUAL za účasti zástupců RATP Paříž, STIB Brusel, Metro Madrid, TP Ženeva, BVG Berlín a Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Priority v nadcházejícím období



KAROSA

PRIORITY V NADCHÁZEJÍCÍM OBDOBÍ

Za hlavní prioritu naší společnosti v následujících letech lze označit realizaci procesu transformace společnosti, který byl fakticky zahájen v závěru roku 2003. Transformace by měla přinést kromě snížení nákladů i jasný a co možná nejjednodušší systém řízení a zajištění konkurenceschopnosti v souvislosti se vstupem České republiky do EU. Proces transformace by měl být dokončen v druhé polovině roku 2006.

Jednou z významných priorit naší společnosti je také rozvoj sítí městské hromadné dopravy, a to především v podobě budování nových úseků podzemní dráhy a tramvajových tratí.

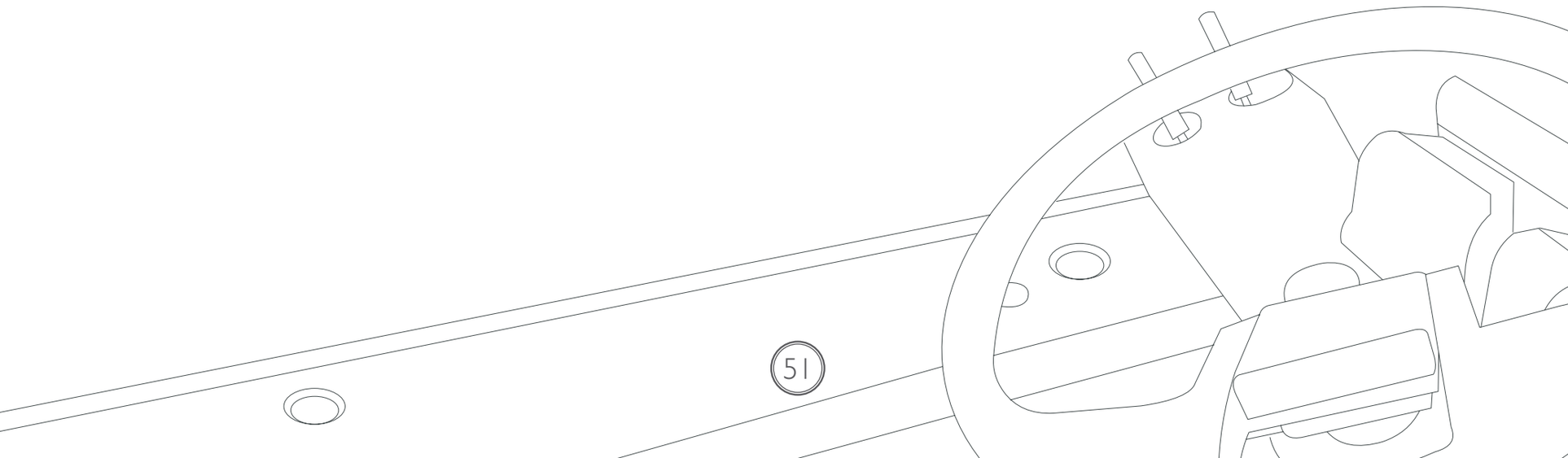
Již v polovině roku 2004 uvedeme do provozu úsek tratě C metra Nádraží Holešovice – Ládví, který přinese výrazné zkvalitnění dopravní obsluhy severní části Prahy. Nový ražený úsek se dvěma stanicemi zajistí kapacitní a rychlé spojení této oblasti města s centrem metropole. V roce 2004 dojde zároveň k zahájení výstavby dalšího úseku tratě C metra z Ládví do Letňan. Jedná se o třístaniční úsek o délce více než 4,5 kilometru, jehož zprovoznění je plánováno v roce 2007. V nejbližších dvou letech počítáme rovněž s prodloužením trati A metra do stanice Depo Hostivař.

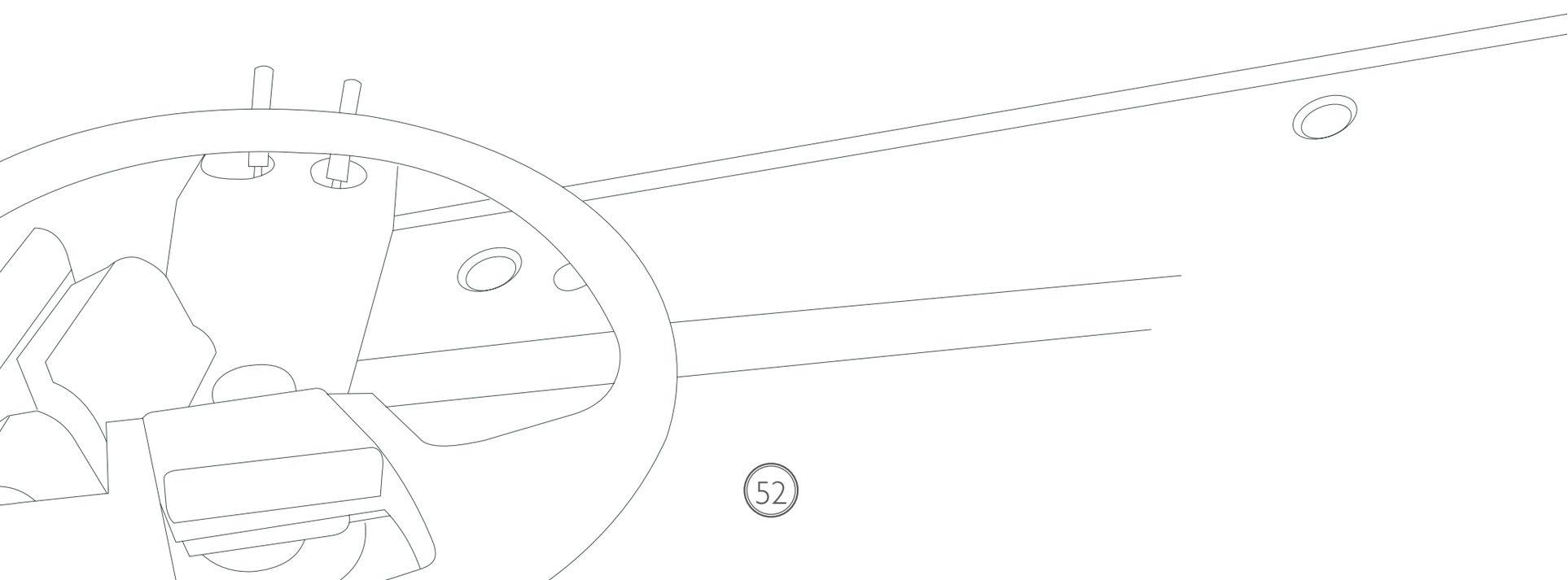
V budoucnosti plánujeme také výstavbu zcela nové tratě metra D z Libuše do centra města. V nejbližším období by měly být zahájeny práce na dokumentaci pro provozní úsek I. D Hlavní nádraží – Písnice. V oblasti rozvoje sítě tramvajových tratí se v současné době pracuje na projektech prodloužení barrandovské tramvajové trati do Holyně, návaznosti tramvajové trati v Podbabě na novou železniční zastávku a vybudování nové tramvajové trati Laurová – Radlická.

Mezi priority v následujících letech patří také modernizace vozového parku. Naším cílem je, aby inventář všech tří vozových parků byl na vysoké technické úrovni a aby naše vozy mohly sloužit všem skupinám cestujících. Pokračovat budou dodávky nových i modernizovaných vozů metra a nákup nových, z nemalé části nízkopodlažních autobusů. Vozový park tramvají by měly v roce 2005 rozšířit dodávky dlouho očekávaných nových nízkopodlažních článkových tramvají. Pokračovat bude modernizace starších tramvajových vozů T3, připravuje se rovněž modernizace článkových vozů KT8D5.

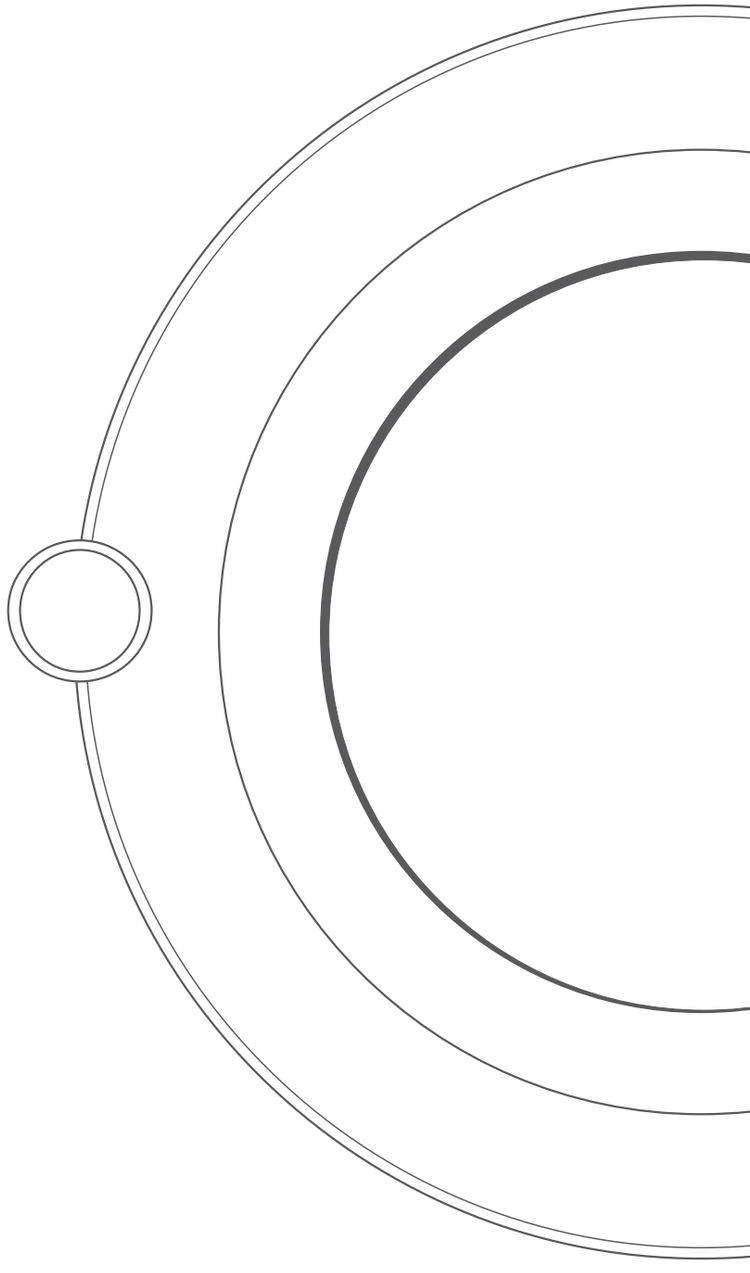
Stále vyšší pozornost je věnována Programu kvality služby, který bude i v příštích letech hlavním nástrojem zlepšování kvality poskytovaných služeb. Stejně tak budeme pokračovat v certifikování jednotlivých pracovišť normami ISO 9000.

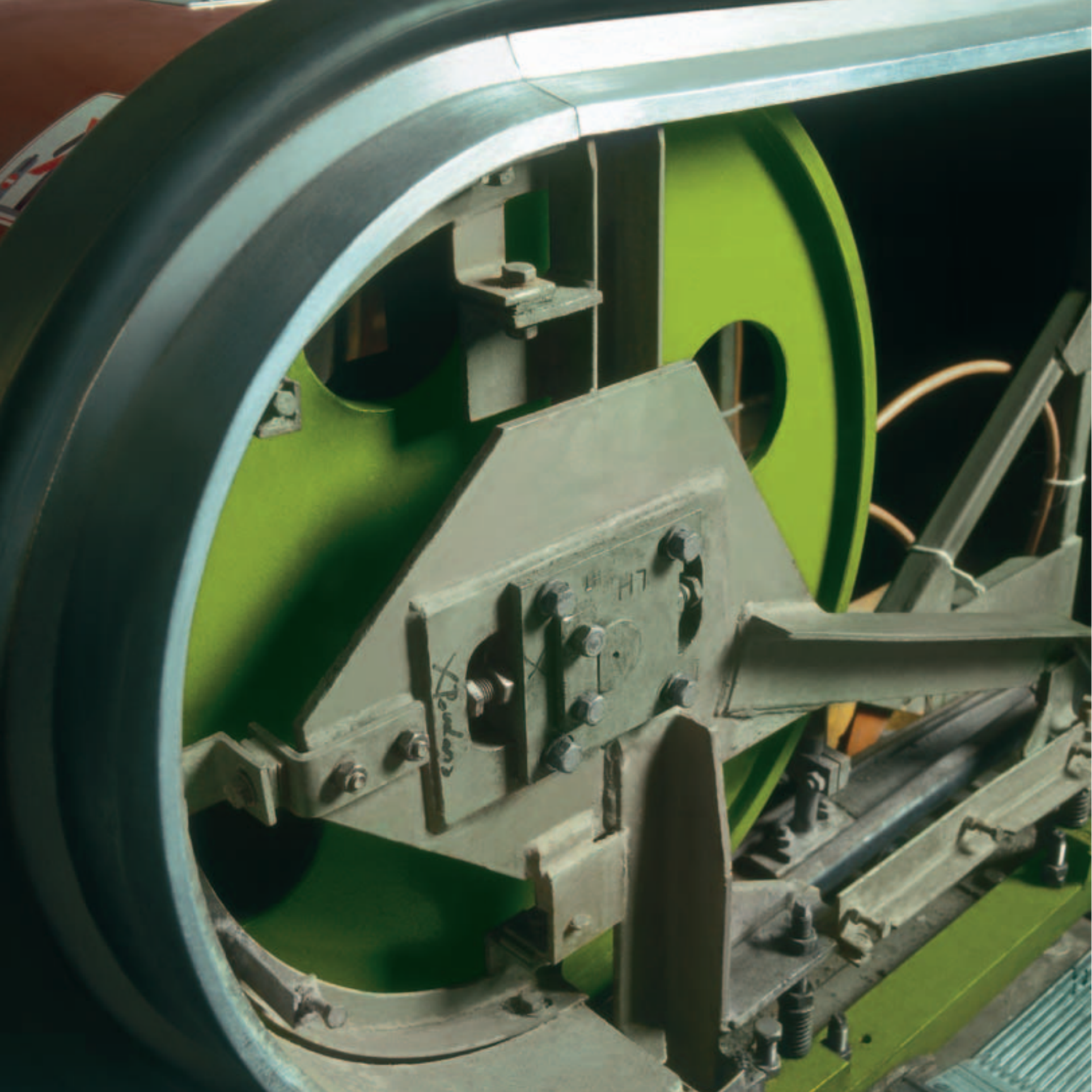
Další z priorit naší společnosti je preference tramvajové a autobusové dopravy před automobilovým provozem. Doposud realizovaná preferenční opatření mají výrazně pozitivní dopad na rychlost a pravidelnost provozu městské hromadné dopravy, a proto v nich budeme pokračovat i v příštích letech.





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





SPOLEČNOSTI S KAPITÁLOVOU ÚČASTÍ

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 současné době je majitelem 66 % akcií Inženýringu dopravních staveb a. s. společnost Kvatris, s. r. o., kterou vlastní užší management této společnosti. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost si ponechal 34 % akcií.

Základním předmětem činnosti společnosti je zajišťování staveb pro investory od obstarání projektu s jeho průběžným konzultováním, přes zajišťování územního rozhodnutí, stavebního povolení, odborné vedení a sledování stavby až do zajištění závěrečné kolaudace. Tyto činnosti zajišťuje 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.

V roce 2003 byly za velkého úsilí všech zúčastněných dokončovány práce na rekonstrukci pražského metra po povodni, která podzemní dráhu poškodila v srpnu roku 2002. V březnu byl znovu obnoven provoz povodněmi nejvíce zasažené tratě B, čímž došlo ke zprovoznění pražského metra v plném rozsahu.

Jednou z objemově největších staveb, kterou společnost zajišťovala, bylo pokračování výstavby traťového úseku IV. C1 pražského metra z Holešovic do Ládví. K jeho dokončení a zprovoznění dojde v červnu roku 2004. V rámci této stavby byly v roce 2003 provedeny mimo jiné práce na obnově břehového opevnění v traťovém úseku Nádraží Holešovice – Troja nebo definitivní úpravy komunikací návazné dopravy metra. V uplynulém roce byla také dokončena majetkoprávní jednání a bylo vydáno stavební povolení pro vodoprávní, drážní a silniční objekty pro stavbu metra v úseku IV. C2 z Ládví do Letňan. Toto pokračování tratě C navazuje na dokončovaný úsek IV. C1 a mělo by začít sloužit cestujícím v roce 2007. Z dalších staveb provedených v uplynulém roce v pražském metru lze jmenovat například rekonstrukci stanice Můstek, rekonstrukci měnírny Kačerov či vybudování výtahu ve stanici Muzeum.

V listopadu proběhlo dlouho očekávané otevření tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov, jejíž architektonické řešení je z celosvětového hlediska na špičkové úrovni. Mezi další veřejně prospěšné stavby patří rekonstrukce tramvajové trati na Senovážném náměstí, rekonstrukce tramvajové trati Na Poříčí, oprava křižovatky Těšnov – Sokolovská nebo rekonstrukce tramvajové trati Českomoravská – Harfa.

Kromě staveb pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost zajišťoval Inženýring dopravních staveb a. s. řadu dalších akcí. Po celý rok byla usilovně budována sportovní hala „Sazka arena“ ve Vysočanech. I v roce 2003 měl Inženýring dopravních staveb a. s. na starosti přípravu části městského okruhu. Dále byly zajišťovány stavby například rekonstrukce domu ČKD na Můstku, pokračování rekonstrukce mostu přes Berounku v Lahovicích či dokončení výstavby administrativního a skladového areálu v Praze 6.

SPOLEČNOSTI S KAPITÁLOVOU ÚČASTÍ

Pražská strojírna, a. s. – Jako samostatná akciová společnost existuje Pražská strojírna, a. s. od roku 1994. Po celou tuto dobu zajišťuje potřeby Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, svého jediného akcionáře, a plní dodávky i pro ostatní dopravní podniky v České republice. Společnost sídlí v Praze 8, Sokolovská 115.

Hlavním předmětem činnosti je vývoj, výroba a montáž komponentů a zařízení pro stavbu a údržbu tramvajových tratí. I přes dokončení vývoje tří typů kogeneračních agregátů a jejich úspěšné homologaci na Ukrajině musela být snaha o rozšíření předmětu činnosti po povodních v roce 2002 utlumena. Odstraňování následků velké vody poznamenalo činnost Pražské strojírny, a. s. i v roce 2003. Přednostně byly zajišťovány dodávky pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost, který nahrazoval tramvajovou dopravou omezený provoz metra. Z nejvýznamnějších rekonstrukcí tramvajových tratí, pro které společnost vyrobila a dodala kolejové konstrukce, lze jmenovat rekonstrukci křižovatky na Senovážném náměstí, křižovatky Těšnov – Sokolovská a tratě Českomoravská – Harfa. Lze konstatovat, že povodní vynucená obnova strojového parku přispěla k modernizaci společnosti a k dosažení vysoké úrovně v oblasti obrábění.

Ani v obtížných podmínkách roku 2003 nebyly ohroženy dodávky zahraničním partnerům a Pražská strojírna, a. s. splnila veškeré své závazky. V průběhu roku navíc pokračovala jednání vedoucí k rozšíření zahraničních trhů.

Pražská strojírna, a. s. v loňském roce znovu úspěšně prošla recertifikací dle normy ISO 9001 a prokázala schopnost rozvoje systému kvality.

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.

Na počátku roku 2003 se Rencar Praha, a. s. musel ještě vypořádávat s následky povodní ze srpna roku 2002. Společnost přijala řadu opatření, aby si udržela přízeň svých klientů i v době omezení provozu sítě metra. Díky speciálním slevám a bonusům a také díky dobré spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností, který dodržel přesný harmonogram prací na opravě stanic a vestibulů metra, se podařilo udržet důvěru klientů a jejich zájem o poskytované služby. I přes celkovou nepříznivou situaci na trhu venkovní reklamy v loňském roce se Rencaru Praha, a. s. podařilo splnit plán tržeb a vytvořit si dobrý základ pro jejich navýšení v roce 2004. Podstatnou měrou k tomu přispěl i projekt projekčních ploch Metrovision, jenž byl spuštěn v druhé polovině uplynulého roku.

Rencar Praha, a. s. pokračoval v roce 2003 v aktivní podpoře pražských společensko-kulturních akcí. Tato činnost by měla zvýšit povědomí Pražanů o společnosti a posílit její dobré jméno na trhu reklamy.

SPOLEČNOSTI S KAPITÁLOVOU ÚČASTÍ

SPŠD, SOU a U, a. s. – Společnost Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, akciová společnost byla založena k 1. lednu 1998 ve smyslu ustanovení novely školského zákona a závaznosti právních vztahů nestátních školských zařízení. Sídlo společnosti, jejímž stoprocentním akcionářem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, je v Praze 5, Plzeňská 102/219. Odloučená pracoviště jsou v různých pražských městských částech.

Hlavní aktivitou společnosti je výuka, výchova a vzdělávání ve třech subjektech školy, tzn. ve Střední průmyslové škole dopravní, Středním odborném učilišti a Učilišti. V rámci odborné výuky učňů jsou prováděny práce ve vlastních dílnách nebo na externích pracovištích.

Doplňující aktivitou společnosti zůstává pořádání vzdělávacích kurzů (rekvalifikace, základní a periodické přezkušování v oblasti sváření, požární ochrana, bezpečnost práce) pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost. V roce 2003 byla nabídka školy rozšířena o jednoroční kurz „liniového vzdělávání managementu“, určený pro vrchní mistry či mistry všech složek Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Ve snaze zvýšit atraktivitu studia přistoupilo vedení školy ke změně struktury studijních a učebních oborů. Záměr školy zřídit nové studijní obory (autotronik, operátor provozu a ekonomiky dopravy) a vyřadit několik oborů, o které dnes není zájem nebo jsou svým pojetím již zastaralé, byl schválen Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy ČR.

Elaugen DP Praha, s. r. o. – Společnost zabývající se obnovou profilu tramvajových kolejnic existuje od roku 1997. Většinový šedesátiprocentní podíl ve společnosti patří německé firmě Elaugen Holding GmbH, zbylých čtyřicet procent vlastní Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Sídlo společnosti se nachází v areálu vozovny Hloubětín v Praze 9, Na obrátce 102/16.

Firma Elaugen DP Praha, s. r. o. provádí pomocí moderních zařízení a technologií obnovu profilu kolejnic přímo v tramvajových tratích. Smyslem činnosti společnosti je prostřednictvím kvalitní renovace co nejvíce oddálit nutnost výměny kolejnic.

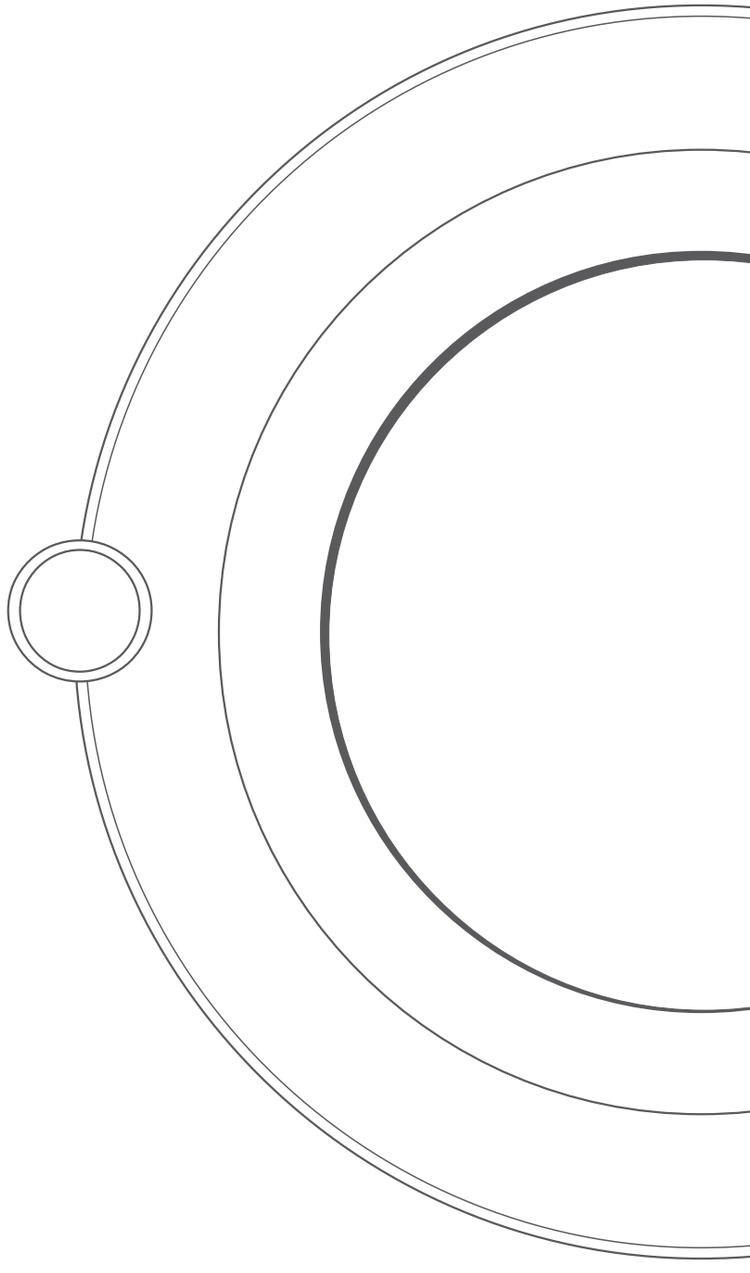
V uplynulém roce se pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost podařilo obnovit přes 4,6 km kolejových oblouků navařením a 40 km tratí vybroušením vlnkovitosti. V roce 2003 společnost opět dosáhla zvýšení výkonů o více jak 15 %.

Vedle Prahy společnost zajišťovala opravy v Bratislavě a Liberci, menší zakázky firma prováděla pro Stavby silnic a železnic, Stavební obnovu železnic, Metrostav a firmu Hans Wendel – kolejové stavby.

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.

PragoNet, a. s. – Společnost působící v oboru telekomunikačních služeb. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost v ní až do roku 2003 vlastnil jedenáctiprocentní podíl. Tento podíl byl v druhé polovině loňského roku odprodán.

Zpráva o činnosti dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v roce 2003



ZPRÁVA O ČINNOSTI DOZORČÍ RADY

V roce 2003 došlo k personální změně ve složení devítičlenné dozorčí rady Dopravního podniku hl.m. Prahy, akciové společnosti, a to na základě usnesení Rady hl. m. Prahy číslo 0283 ze dne 11. 3. 2003, která při výkonu funkce valné hromady vzala na vědomí skončení funkčního období šesti členů a ke dni 12. 3. 2003 nově jmenovala členy dozorčí rady Mgr. Blažka, Ing. Hejla, Ing. Kaňáka, prof. Ing. Moose, CSc., Ing. Paroubka a pana Zajíčka. Tato personální změna se netýkala tří členů dozorčí rady, kteří jsou voleni zaměstnanci akciové společnosti.

Při následném zasedání dozorčí rady dne 19. 3. 2003 zvolili členové ze svého středu předsedu - Ing. Martina Hejla – který tuto funkci úspěšně vykonával již v průběhu celého minulého čtyřletého funkčního období.

V průběhu roku 2003 pracovala dozorčí rada podle dohodnutého termínového plánu a v případě operativní potřeby i mimořádně. Při pravidelných jednáních se řídila podle rámcového plánu činnosti, který obsahoval:

- průběžné sledování hospodaření společnosti
- průběžné sledování postupu obnovy pražského metra po ničivé povodni v létě roku 2002, včetně financování, sledování projekce a výstavby nových protipovodňových opatření na metru,
- kontrolu plnění závěrů minulé výroční valné hromady a výročních valných hromad společností s kapitálovou účastí Dopravního podniku hl.m. Prahy, akciové společnosti,
- projednávání materiálů a přijatých závěrů z představenstva společnosti a z běžných valných hromad akcionáře,
- průběžné sledování vývoje cen energií a pohonných hmot ve vztahu k nákladům MHD,
- průběžné sledování zajištění dodávek nových vozů metra - II. série a přípravy zajištění budoucích dodávek pro obnovu vozového parku tramvají,
- průběžné sledování postupu výstavby trasy metra C – IV. provozního úseku, včetně financování a postupu výstavby tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov,
- účast v hodnotitelských komisích pro posuzování nabídek zhotovitelů,
- operativní projednávání závažných problémů společnosti.

Kromě toho věnovala dozorčí rada pozornost i dřívějším tématům, která nebyla uzavřena v roce 2002 a přešla do následného období.

Pro výroční valnou hromadu, která se konala dne 13. 5. 2003 a schválila výsledky hospodaření Dopravního podniku hl.m. Prahy, akciové společnosti za rok 2002, připravila dozorčí rada své vyjádření k dosaženým výsledkům hospodaření a ke zprávě auditora o auditu roční účetní závěrky k 31. 12. 2002. Konstatovala v něm, mj., že společnost dosáhla v roce 2002 řady pozitivních výsledků a v období leden – červenec bez vážnějších poruch splnila úkoly, stanovené v Projektu organizace hromadné dopravy v pražském regionu na rok 2002. Srpnové povodně pak znamenaly velmi výrazné narušení plnění schváleného Projektu organizace hromadné dopravy a rovněž velmi výrazné poškození a poničení majetku společnosti, zejména v odštěpném závodu Metro a v odštěpném závodu Elektrické dráhy; přesto se podařilo zabezpečit fungující náhradní systém městské hromadné dopravy. Dozorčí rada ve zprávě konstatovala, že finanční částka, uhrazená v roce 2002, představuje pouze menší část provozních a investičních nákladů proúčtovaných do roku 2002 na odstraňování následků povodní a z toho vyplývá, že

ZPRÁVA O ČINNOSTI DOZORČÍ RADY

převážná část obnovy metra bude profinancována až v roce 2003, případně až v roce 2004. V závěru svého vyjádření k roční účetní závěrce za rok 2002 dozorčí rada doporučila výroční valné hromadě uložit představenstvu společnosti nadále věnovat mimořádnou pozornost nápravě povodňových škod se zvláštním zřetelem na režim jejich financování v průběhu roku 2003.

V roce 2003 dozorčí rada pravidelně projednávala čtvrtletní výsledky hospodaření a kalkulaci nákladů MHD a průběžně sledovala výsledky hospodaření společnosti. Již v červnu 2003 konstatovala, že problematika nedostatečného finančního pokrytí nárůstu odpisů včetně odložené daně a oprav není uspokojivě řešena a požádala představenstvo o návrh variantního řešení. Problematiku zdrojů z odpisů považuje dozorčí rada za mimořádně závažnou, protože přes 50 % majetku Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti bylo pořízeno před rokem 1995 a odepisuje se z tehdejší pořizovací ceny.

Zvláštní pozornost dozorčí rada věnovala též financování nákladů, souvisejících s obnovou technického stavu metra do konečné podoby a dva členové dozorčí rady pracovali ve speciální komisi, zřízené představenstvem společnosti za účelem dohledu na fakturaci zakázek, vztahujících se k nápravě povodňových škod. Souběžně sledovala dozorčí rada problematiku obstarání zdrojů pro úhradu nákladů, vzniklých touto mimořádnou údržbou a opravami.

Dozorčí rada pravidelně požadovala od představenstva informace o postupu řešení protipovodňové ochrany stanic metra, zejména v záplavovém území Florence, Karlína a Palmovky, včetně tvorby vnitřních předpisů pro krizové řízení metra.

Mezi speciální oblasti, jejichž vývoj dozorčí rada sledovala, lze řadit postup představenstva při komplexní analýze situace v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a návrh strategického záměru, zpracovaného na základě výsledků této komplexní analýzy.

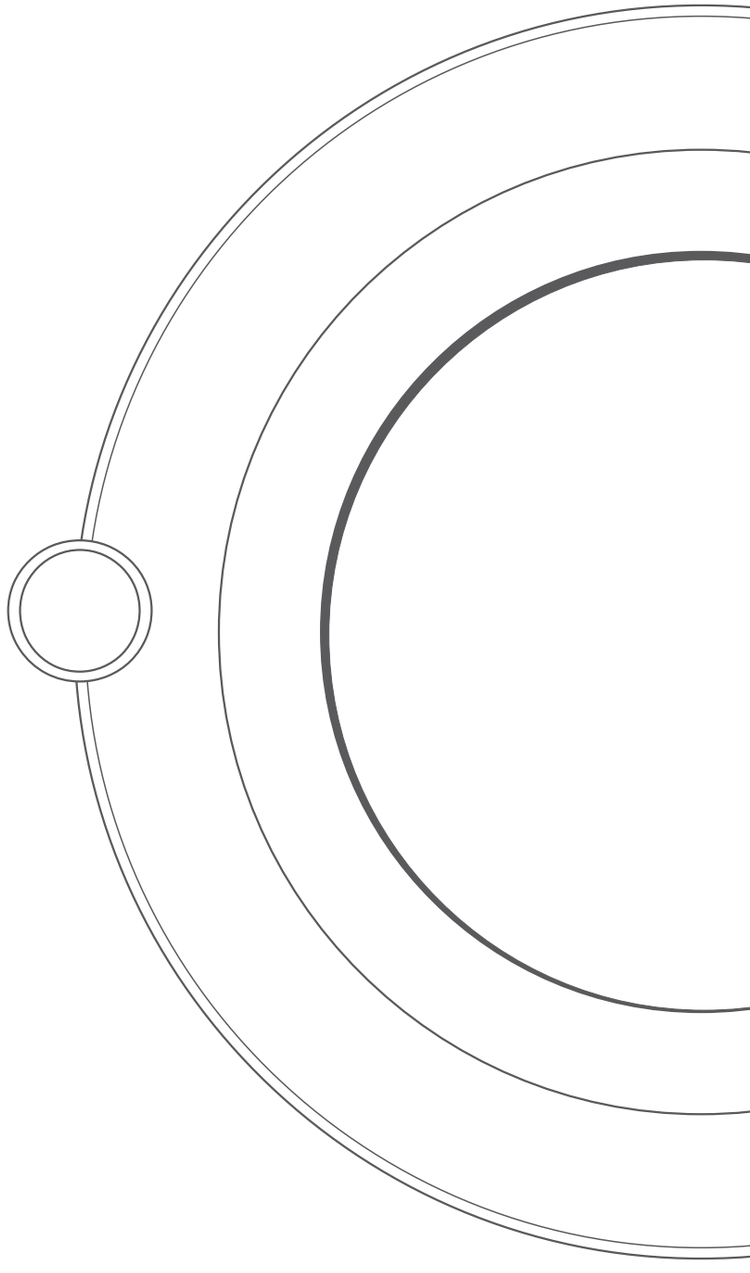
Další speciální oblastí byla problematika veřejných obchodních soutěží. I v roce 2003 působili zástupci dozorčí rady jako členové komisí pro výběr dodavatelů v případech všech významnějších investičních a podobných akcí.

Speciální tématikou bylo průběžné sledování dopadů růstu cen ropy do nákladů společnosti. Obdobně byla sledována i problematika budoucího nákupu elektrické energie, neboť vliv nákladů na trakční elektrickou energii je výrazný.

V průběhu roku 2003 dozorčí rada také sledovala přípravu a postup kolektivního vyjednávání.

Lze konstatovat, že v roce 2003 dozorčí rada Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti plnila v souladu se stanovami a zájmy akcionáře - hl. m. Prahy - řádně a systematicky své poslání kontrolního orgánu společnosti a dohlížela na výkon působnosti představenstva i na podnikatelskou činnost společnosti.

Tabulková část



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 druhů jízdních dokladů 75

Personální ukazatele
- Počet zaměstnanců 76
- Počty zaměstnanců dle profesních kategorií 76
- Věková struktura zaměstnanců 76

Ekonomické ukazatele
- 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
- Kalkulace nákladů MHD na 1 provozní vozkm včetně vlivu povodní 77
- Přehled druhů jízdních dokladů 78
- Tržby z jízdného dle druhů jízdních dokladů 81
- Mzdové prostředky vyplacené podle kategorií 81
- Objem celkových investičních zdrojů 82
- Účelové investiční dotace 82
- Objem celkových investičních nákladů 83

Výkaz zisku a ztráty v plném rozsahu k 31. 12. 2003 84

Rozvaha v plném rozsahu k 31. 12. 2003 86

PROVOZNĚ TECHNICKÉ UKAZATELE

Počet provozovaných linek a jejich délka (km)

	denní	noční	celková délka
Metro	3		50,10
Elektrické dráhy*	25	8	533,40
Autobusy	189	13	2 197,70
Celkem	**217**	**21**	**2 781,20**

* bez nostalgické linky

Průměrná rychlost (km/h)

	cestovní	provozní (oběžná)
Metro	35,7	33,9
Elektrické dráhy	19,6	14,2
Autobusy	26,3	16,9

Správkové procento vozů*

	%
Metro	13,53
Elektrické dráhy	7,89
Autobusy	6,98

* správkové procento je uváděno bez vozů v modernizaci nebo v rekonstrukci

Průměrný počet vypravených vozů za 1 den

	ranní špička	sedlo	odpol. špička	sobota	neděle
Metro	351	183	329	148	139
Elektrické dráhy	703	559	705	390	389
Autobusy	997	447	932	411	417
Celkem	**2 051**	**1 189**	**1 966**	**949**	**945**

Spotřeba trakční energie (kWh)

	celkem	na 1 vozkm
Metro	97 592 668	2,26
Elektrické dráhy	157 090 556	3,33
Celkem	**254 683 224**	

Spotřeba nafty (l)

	celkem	na 1 vozkm
Autobusy	29 416 882	0,4367
Celkem	**29 416 882**	

PROVOZNĚ TECHNICKÉ UKAZATELE

Inventární (účetní) a evidenční (provozní) stav vozového parku k 31. 12. 2003

		inventární (účetní) stav			evidenční (provozní) stav
			z toho v:		
		celkem	M+R */	likvidaci	pro MHD +/
Vozy metra		**660**	**143**	**0**	**514**
z toho:					
81-71		377	53		324
81-71M (modernizované)		125	90		35
M1		155			155
Ečs (historické)		3			
Tramvaje		**964**	**22**	**0**	**926**
z toho:					
KT8D5		47			47
RT6N		4			4
T3, T3R.P		354	22		332
T3M		103			103
T3SU		289			289
T6A5		151			151
historické vozy		16			
Autobusy		**1 393**	**0**	**20**	**1 364**
z toho:					
standardní (S)	B731, B951	220		1	219
	B732, B732R	277		6	271
	B732R pro ZTP	7			7
	B931	199			199
	C734, C734R	11			11
	C934	1			1
	celkem standardní	**715**		**7**	**708**
standardní nízkopodlažní (SN)	CITY standard	271			271
	Neoplan 4014	3			3
	E91 midibus	3			3
	celkem nízkopodlažní	**277**			**277**
kloubové (K)	B741, B741R, B961	184		13	171
	B941	175			175
	celkem kloubové	**359**		**13**	**346**
kloubové nízkopodlažní (KN)	CITY kloub	33			33
dálkové	LC735, LC936, Neoplan, Mercedes	9			
CELKEM		**3 017**	**165**	**20**	**2 804**

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

Pozn: inventární počet vozů celkem = 3 017 - 165 vozů v modernizaci a rekonstrukci - 20 vozů v likvidaci - 19 historických vozů M a ED - 9 dálkových autobusů = 2 804 vozů v evidenčním stavu pro MHD.

PROVOZNĚ TECHNICKÉ UKAZATELE

Typy a počty vozů metra v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby (k 31. 12. 2003)

Typ vozu/Rok výroby	76	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93
81-7171 - čelní	0	7	6	2	6	15	10	13	21	24	12	12	12	10	0	0	0
81-7141 - vložený	0	2	6	6	26	20	13	20	31	36	18	16	18	15	0	0	0
historické vozy	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Typ vozu/Rok výroby	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03		Celkem	Prům. stáří
81-7171 - čelní	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		150	18,10
81-7141 - vložený	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		227	18,10
81-7171M - čelní	0	0	0	0	0	0	8	12	18	12		50	1,32
81-7141M - vložený	0	0	0	0	0	0	10	20	27	18		75	1,29
M1.1- čelní	0	0	0	0	0	0	0	30	14	18		62	1,19
M1.2; M1.3 - vložený	0	0	0	0	0	0	0	45	21	27		93	1,19
historické vozy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		3	27,00
											CELKEM	**660**	**10,99**

Typy a počty tramvají v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby (k 31. 12. 2003)

Typ vozu**/Rok výroby	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78
T3	1	0	1	2	15	40	9	0	28	18	0	53	22	12	21	0	0
T3M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	15	12	9	12	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

Typ vozu**/Rok výroby	96	97	98	99	2000	01	02	03			Celkem	Prům. stáří
T3	0	0	0	0	0	0	0	0			222	31,97
T3M	2	6	10	1	0	0	0	0			103	25,31
T3R.P	0	0	0	0	2	49	40	41			132	1,09
T3 - SU	0	0	0	0	0	0	0	0			289	17,40
KT8D5 (kloub)	0	0	0	0	0	0	0	0			47	14,13
T6A5	50	20	0	1	0	0	0	0			151	7,38
RT6N (kloub) *N	4	0	0	0	0	0	0	0			4	7,00
										CELKEM	**948**	**17,60**

*N) nízkopodlažní vozidla
**) není zde uvedeno 16 historických tramvají

PROVOZNĚ TECHNICKÉ UKAZATELE

Typy a počty autobusů v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby (k 31. 12. 2003)

Typ vozu/Rok výroby	89	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	Celkem	Prům. stáří
B731	0	0	0	0	34	125	0	0	0	0	0	0	0	0	159	8,56
B951	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	30	61	0,64
B732, B732R	0	0	0	9	69	1	2	28	35	43	46	31	20	0	284	5,64
B741, B741R kloub	0	1	4	31	0	36	70	0	0	0	1	10	0	0	153	8,18
B961 kloub	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	20	31	0,99
B931	0	0	0	0	0	11	133	25	0	20	0	10	0	0	199	6,51
B941 kloub	0	0	0	0	0	0	0	55	50	50	0	20	0	0	175	5,32
C734, C734R	0	0	0	0	2	3	0	4	1	0	1	0	0	0	11	7,18
C934	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	4,67
CITY standard *N	0	0	0	0	0	1	5	10	26	50	80	50	19	30	271	3,28
Dálkové **Typy	1	0	0	0	0	0	0	3	5	0	0	0	0	0	9	6,77
CITY kloub *N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	12	20	33	0,86
Midibus E91 *N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0,77
NEOPLAN *N	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	9,01
CELKEM	**1**	**1**	**4**	**40**	**106**	**179**	**210**	**125**	**117**	**164**	**128**	**122**	**93**	**103**	**1 393**	**5,46**

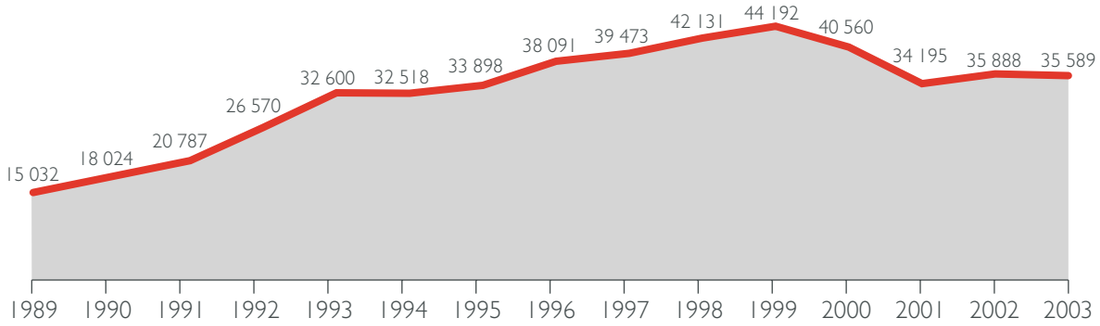
*N) nízkopodlažní vozidla
**Typy) LC 735, LC 936, Mercedes, Neoplan

PROVOZNĚ TECHNICKÉ UKAZATELE

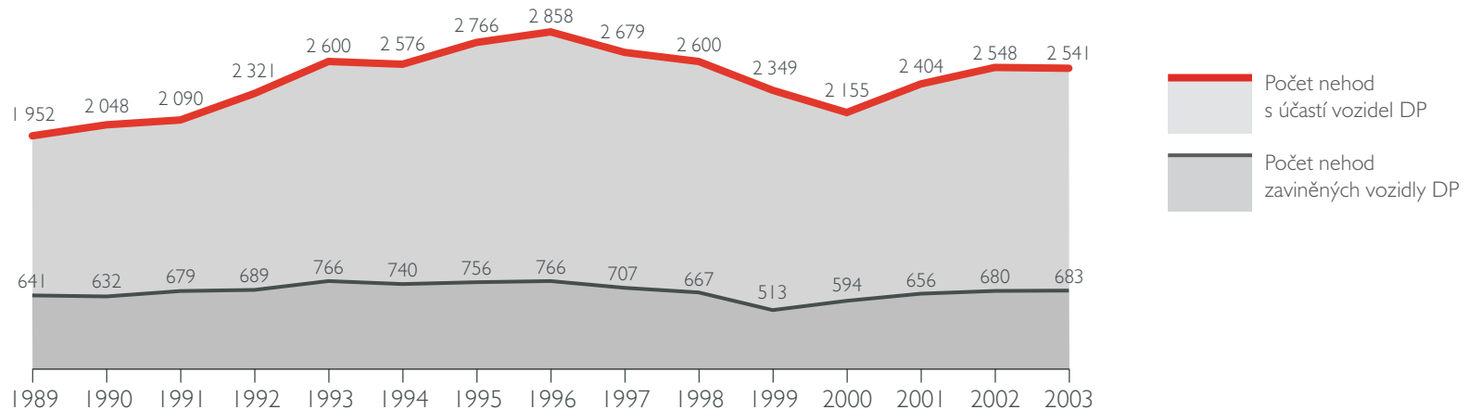
Vývoj nehodovosti

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
2003	35 589	2 541	683	230 924

Vývoj nehodovosti v Praze



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



PROVOZNĚ TECHNICKÉ UKAZATELE

Přehled linek provozovaných Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností (stav k 31. 12. 2003)

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 Vystaviště - Olšanské hřbitovy
(do 29. 8. 2003 Vozovna Kobylisy - Olšanské hřbitovy)
6 Laurová - Kubánské náměstí
(do 28. 11. 2003 Smíchovské nádraží - Kubánské náměstí)
7 Sídliště Řepy - Kotlářka - Ústřední dílny DP
8 Podbaba - Nádraží Vysočany / Vysočanská
(do 29. 8. 2003 Bílá hora - Nádraží Vysočany / Vysočanská)
9 Sídliště Řepy - Spojovací
10 Sídliště Ďáblice - Sídliště Řepy
11 Černokostelecká - Spořilov
12 Palmovka - Sídliště Barrandov
(do 28. 11. 2003 Palmovka - Hlubočepy)
14 Vozovna Kobylisy - Sídliště Barrandov
(do 29. 8. 2003 Střelničná - Laurová,
do 28. 11. 2003 Vozovna Kobylisy - Laurová)
15 Střelničná - Vypich
(v provozu od 30. 8. 2003)
16 Spojovací - Nádraží Braník
17 Sídliště Ďáblice - Sídliště Modřany / Levského
18 Petřiny - Vozovna Pankrác
19 Lehovec - Kubánské náměstí
20 Divoká Šárka - Smíchovské nádraží - Sídliště Barrandov
(do 28. 11. 2003 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 Bílá hora - Vozovna Kobylisy
(do 29. 8. 2003 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 - Sídliště Barrandov
(do 29. 11. 2003 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
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)
(od 29. 11. 2003 zrušena)
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 / Čechova čtvrť
(do 13. 12. 2003 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
(od 29. 11. 2003 zrušena)

PROVOZNĚ TECHNICKÉ UKAZATELE

127 Českomoravská - Sídliště Bohnice
128 Smíchovské nádraží - Klukovice
(od 29. 11. 2003 zrušena)
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 Palmovka - Čakovice
(do 29. 8. 2003 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 / Čechova čtvrť
(do 13. 12. 2003 Kloboučnická - Poliklinika Modřany)
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 - Miškovice
(do 13. 12. 2003 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 - Stadion Strahov
177 Chodov - Skalka - Poliklinika Mazurská
(do 29. 8. 2003 Chodov - Poliklinika Mazurská)
179 Nové Butovice - Letiště Ruzyně
180 Kafkova - Sídliště Řepy
181 Sídliště Čimice - Nádraží Hostivař
182 Kloboučnická - Sídliště Lhotka - Nádraží Braník
183 Vozovna Kobylisy - Sídliště Petrovice
184 Nové Butovice - Petřiny
185 Palmovka - Letecké opravny
(do 27. 6. 2003 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 - Pražská čtvrť
(do 28. 11. 2003 Budějovická - Klukovice)
193 Náměstí bratří Synků - Mikrobiologický ústav
194 Skalka - Léčiva
195 Avia Letňany - Jesenická
(do 29. 8. 2003 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
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
222 Černý Most - Výzkumné ústavy Běchovice
223 Černý Most - Horní Počernice
224 Strašnická - Skalka

PROVOZNĚ TECHNICKÉ UKAZATELE

225 Nové Butovice - Sídliště Na Dědině - Letiště Ruzyně
226 Opatov - Hrnčíře
228 Skalka - Dubeč
229 Skalka - Koloděje
230 Sídliště Stodůlky - Řeporyjské náměstí
231 Na Knížecí - Dívčí Hrady - Na Knížecí
(polookružní linka)
233 Palmovka - Obchodní centrum Čakovice
(do 13. 12. 2003 Palmovka - Červený mlýn)
234 Habrová - Sídliště Skalka
235 Nové Butovice - Velká Ohrada - Nové Butovice
(polookružní linka)
238 Želivského - Léčiva
239 Želivského - Rektorská
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 - Lochkov - Nádraží Radotín
(do 28. 11. 2003 Smíchovské nádraží - Nádraží Radotín)
247 Chaplinovo náměstí - Lochkov
(do 28. 11. 2003 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 - Kolovraty
(do 1. 3. 2003 Skalka - Lipany - Tehovičky)
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
291 I. P. Pavlova - Karlovo náměstí - I. P. Pavlova
(polookružní linka)
(v provozu od 18. 4. 2003)

Příměstské linky:

301 Sídliště Stodůlky - Chýnice
305 Českomoravská - Čakovičky
306 Zličín - Jeneč
312 Dejvická - Tuchoměřice, kulturní dům - Tuchoměřice,
Štěrbův mlýn - Tuchoměřice, Špejchar - Lichoceves
324 Opatov - Čestlice
325 Opatov - Čestlice
326 Opatov - Jesenice - Jesenice, Belnická - Jesenice, Osnice
327 Opatov - Jesenice, Osnice
(do 13. 12. 2003 Opatov - Jesenice)
329 Skalka - Škvorec, nám.
351 Českomoravská - Hovorčovice - Měšice,
Agropodnik - Čakovičky - Libiš, Spolana 4
352 Sídliště Stodůlky - Jinočany, náměstí
354 Českomoravská - Podolanka
355 Dejvická - Horoměřice, V lipkách - Únětice
356 Dejvická - Horoměřice, V lipkách - Statenice
357 Zličín - Hostivice, Staré Litovice
358 Zličín - Chýně
359 Dejvická - Únětice
364 Skalka / Nádraží Uhříněves - Doubek
365 Českomoravská - Mratín - Kostelec n. Lab., nám.
366 Českomoravská - Kostelec n. Lab., nám.

Noční provoz

501 Smíchovské nádraží - Pražská čtvrť
(od 30. 11. 2003 zrušena)
502 Vítězné náměstí - Suchdol
503 Lehovec - Sídliště Rohožník
504 Ohrada - Sídliště Písnice
505 Sídliště Čimice - Jižní Město
506 Sídliště Malešice - Uhříněves
507 Smíchovské nádraží - Sídliště Zbraslav
(do 29. 11. 2003 Smíchovské nádraží - Sídliště Radotín -
- Sídliště Zbraslav - Smíchovské nádraží)
508 Anděl - Sídliště Stodůlky

509 Čakovice - Na Beránku
510 Divoká Šárka - Letiště Ruzyně
511 Florenc - Nádraží Hostivař
512 Lehovec - Ve žlíbku
513 Jilemnická - Sídliště Lhotka
514 Chaplinovo náměstí - Sídliště Radotín
(v provozu od 30. 11. 2003)

Školní linky

551 Opatov - Brechtova (provoz jen v tomto směru)
552 Náměstí Míru - Karlov (provoz jen v tomto směru)
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)
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 Škola Kolovraty - Picassova (provoz jen v tomto směru)
(do 1. 3. 2003 Kolovraty - Picassova)
567 Habrová - Olšanské náměstí (provoz jen v tomto směru)
568 Sídliště Zličín - Za slánskou silnicí (provoz jen v tomto směru)
570 Sídliště Petrovice - Picassova (provoz jen v tomto směru)
571 Správa soc. zabezpečení - Škola Radlice
(provoz jen v tomto směru)
572 Lyčkovo náměstí - Třebenická / Šimůnkova
573 Molákova - Na Korábě (od 30. 10. 2003 zrušena)

Zvláštní linková doprava

103001 Bryksova - Florenc - Chodov
103003 U spojů - Sídliště Ďáblice - Florenc - Sídliště Řepy - Zličín

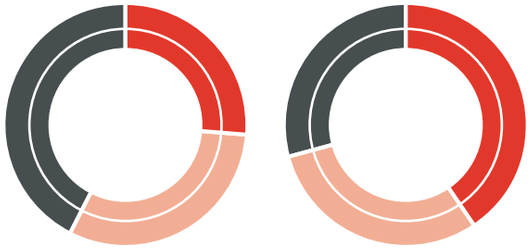
POZEMNÍ LANOVÁ DRÁHA

Újezd - Petřín

NOSTALGICKÁ TRAMVAJOVÁ LINKA

91 Vozovna Střešovice - Výstaviště

ÚDAJE O DOPRAVNÍCH A PŘEPRAVNÍCH VÝKONECH



vozové km místové km

Provozní vozové a místové kilometry (v tis. km)*

	vozkm	místokm
Metro	40 181	7 290 246
Elektrické dráhy	47 777	5 458 558
z toho: lanová dráha	21	2 102
externí náhradní autobusová doprava	1 136	79 505
Autobusy	64 956	5 261 459
Celkem	**152 914**	**18 010 263**

* nezahrnují nepravidelnou a režijní dopravu

Počet přepravených osob na území hl. m. Prahy (P+0) vč. lanové dráhy a ve vnějších pásmech (v tis.)

	celkem za rok	průměrně za 1 den
celkový počet přepravených osob	1 130 788	3 098
z toho: v pásmu (P+0)	1 108 367	3 037
ve vnějších pásmech	22 421	61
z toho : Metro	458 642	1 256
Elektrické dráhy	334 949	918
Autobusy + vnější pásma	337 197	924

Počet přepravených osob podle druhů jízdních dokladů na území hl. m. Prahy (P+0)

	celkem	%
Časové jízdenky občanské zvýhodněné s osobními údaji držitele:		
- měsíční	73 348	6,49
- čtvrtletní	77 659	6,87
- roční	188 817	16,70
Časové jízdenky zvýhodněné:		
- měsíční	52 707	4,66
- čtvrtletní	159 653	14,12
Časové jízdenky s volitelným začátkem doby platnosti:		
- 30denní	40 046	3,54
- 90denní	65 908	5,83
Časové roční jízdenky vydané bez osobních údajů držitele	36	0,00
Bezplatná přeprava	217 247	19,21
Jízdenky pro jednotlivou jízdu přestupní vč. P+R	129 500	11,45
Nepřestupní krátkodobé místní jízdenky	35 282	3,12
Časové jízdenky ostatní	68 164	6,03
Celkem (P+0)	**1 108 367**	**98,02**

Počet přepravených osob podle druhů jízdních dokladů ve vnějších pásmech

- doplňkové kupony občanské zvýhodněné měsíční	7 351	0,65
- doplňkové kupony zvýhodněné pro děti od 6 do 15 let měsíční	2 746	0,24
- doplňkové kupony občanské zvýhodněné čtvrtletní	8 178	0,72
- časové krátkodobé jízdenky platné ve všech tar. pásmech PID (30 %)	5	0,00
- jízdenky pro jednotlivou jízdu	4 141	0,37
Celkem vnější pásma	**22 421**	**1,98**
Celkem (P+0) + vnější pásma	**1 130 788**	**100,00**

PERSONÁLNÍ UKAZATELE

Počet zaměstnanců (průměrný přepočtený stav)

Metro	4 149
Elektrické dráhy	3 999
Autobusy	4 268
Ředitelství	575
Celkem	12 991

Počet zaměstnanců dle profesních kategorií (průměrný přepočtený stav)

Profesní kategorie	Metro	El. dráhy	Autobusy	Ředitelství	Celkem
řidiči MHD celkem	473	1 263	2 376		4 112
z toho: strojvedoucí M	473				473
řidiči ED		1 263			1 263
řidiči A			2 376		2 376
řidiči nákladních vozů	24	88	20	2	134
provozní a obslužní pracovníci	176	253	361	15	805
dělníci celkem	2 104	1 614	919	29	4 666
z toho: opraváři, údržbáři	1 060	832	608	24	2 524
provozní dělníci	1 044	387	118		1 549
ostatní dělníci		395	193	5	593
THP celkem	1 372	781	592	529	3 274
z toho: dispečeři	118	91	95	19	323
mistři	142	146	53	2	343
provozní pracovníci	447	267	236	191	1 141
výchovní pracovníci		10	8		18
ostatní	665	267	200	317	1 449
zaměstnanci celkem	**4 149**	**3 999**	**4 268**	**575**	**12 991**
z toho: mužů (%)	82,36	82,8	90,2	55,65	83,91
žen (%)	17,64	17,2	9,8	44,35	16,09

Věková struktura zaměstnanců (evidenční stav k 31. 12. 2003)

kategorie	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
D	4 367	417	37	0	791	41	811	57	978	101	644	93	930	116	176	9
POP	4 492	438	2	0	613	36	1 112	79	1 164	118	627	98	847	89	127	18
TH	2 049	1 237	2	4	248	101	362	218	472	375	335	256	497	269	133	14
celkem	**10 908**	**2 092**	**41**	**4**	**1 652**	**178**	**2 285**	**354**	**2 614**	**594**	**1 606**	**447**	**2 274**	**474**	**436**	**41**
úhrnem	13 000															

EKONOMICKÉ UKAZATELE

Podíl jednotlivých druhů nákladů na celkových nákladech MHD (v tis. Kč)

		%
Přímé náklady	7 560 855	73,12
Provozní režie	950 203	9,19
Správní režie	464 405	4,49
Náklady na koordinaci a řízení	1 098 627	10,63
Ostatní náklady (muzeum, lanová dráha, odložená daň)	265 804	2,57
Náklady MHD bez povodňových celkem	**10 339 894**	**100,00**
Mimořádné povodňové náklady	3 265 024	
z toho: IDS a. s.	3 014 979	
vlastní náklady	250 045	
Náklady MHD včetně povodňových celkem	**13 604 918**	

Struktura přímých nákladů na MHD bez dopravních cest (v tis. Kč)

		%
Opravy vozů MHD	1 423 973	29,07
Spotřeba pohonných hmot, materiálů a trakční energie	1 009 111	20,60
Personální náklady řidičů MHD	1 684 742	34,39
Náhradní autobusová doprava	27 123	0,55
Odpisy vozů MHD	730 597	14,91
Ostatní přímé náklady na provoz MHD	23 684	0,48
Přímé náklady MHD celkem	**4 899 230**	**100,00**

Podíl provozních nákladů MHD a nákladů na dopravní cesty na celkových nákladech MHD (v tis. Kč)

		%
Provozní náklady MHD	7 678 269	74,26
Náklady na dopravní cesty	2 661 625	25,74
Náklady MHD bez povodňových celkem	**10 339 894**	**100,00**
Mimořádné povodňové náklady	3 265 024	
Náklady MHD včetně povodňových celkem	**13 604 918**	

Podíl nákladových druhů na celkových nákladech MHD (v tis. Kč)

		%
Odpisy a odložená daň	2 289 027	22,14
Mzdové náklady	3 091 858	29,90
Spotřeba nafty a elektrické energie	1 023 270	9,90
Opravy a udržování	3 072 215	29,71
Zbývající náklady	863 524	8,35
Náklady MHD bez povodňových celkem	**10 339 894**	**100,00**
Mimořádné povodňové náklady	3 265 024	
Náklady MHD včetně povodňových celkem	**13 604 918**	

Kalkulace nákladů MHD na 1 provozní vozkm včetně vlivu povodní*

	Kč/vozkm
Metro	107,03
Elektrické dráhy	47,89
Autobusy	41,64

* bez nákladů na koordinaci a řízení MHD a nákladů na odstranění povodňových škod ve výši 7,65 Kč/vozkm

PŘEHLED DRUHŮ JÍZDNÍCH DOKLADŮ V ROCE 2003

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	
- 24hodinová	70,-
- 24hodinová pro děti od 6 do 15 let	35,-
- 3denní	200,-
- 7denní	250,-
- 15denní	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,-

EKONOMICKÉ UKAZATELE

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:
011 v úseku Praha Masarykovo nádraží (Praha hl. n.) - Poříčany,
091 v úseku Praha Masarykovo nádraží (Praha hl. n.) - Kralupy nad Vltavou,
093 v úseku Kladno - Kladno-Ostrovec
120 v úseku Praha Masarykovo nádraží (Praha hl. n.) - Kladno
122 v úseku Hlavní nádraží Praha - Hostivice (pouze ve vybraných rychlících a spěšných vlacích)
171 v úseku Hlavní nádraží Praha - Řevnice,
221 v úseku Hlavní nádraží Praha - Senohraby,
231 v úseku Praha Masarykovo nádraží (Praha hl. n.) - Lysá nad Labem,
232 v úseku Lysá nad Labem - Milovice

EKONOMICKÉ UKAZATELE

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,-

EKONOMICKÉ UKAZATELE

Tržby z jízdného dle druhů jízdních dokladů (v tis. Kč)

MHD (P+0)		%
- tržby z časových jízdenek vč. paušálních úhrad a jízdenek MHD	1 488 724	55,80
- tržby z jednotlivého jízdného vč. USV strojků	1 039 293	38,95
- tržby za přirážky k jízdnému	140 069	5,25
Celkem MHD (P+0)	**2 668 086**	**100,00**
Vnější pásma		%
- tržby z jednotlivého jízdného vč. USV strojků	36 194	37,47
- tržby z časových doplňkových kuponů	60 405	62,53
Celkem vnější pásma	**96 599**	**100,00**
Celkem MHD (P+0) + vnější pásma	**2 764 685**	

Mzdové prostředky vyplacené podle kategorií (v tis. Kč)*

	Metro	Elektrické dráhy	Autobusy	Ředitelství	Celkem
řidiči MHD	145 789	298 293	600 595		1 044 677
dělníci	467 568	357 650	182 953	6 278	1 014 449
POP	39 036	38 986	69 084	2 932	150 038
TH zaměstnanci	374 454	192 046	148 730	170 221	885 451
CELKEM	**1 026 847**	**886 975**	**1 001 362**	**179 431**	**3 094 615**

* včetně mzdových nákladů v souvislosti s povodněmi

EKONOMICKÉ UKAZATELE

Objem celkových investičních zdrojů (v tis. Kč)

Vlastní zdroje	
odpisy+odložená daň	2 289 027
uspořené vlastní zdroje z minulých let	144 420
Celkové vlastní investiční zdroje	**2 433 447**
Ostatní zdroje	
dotace ze státního rozpočtu	509 900
dotace z rozpočtu hl. m. Prahy *	5 662 751
úvěr od České spořitelny, a. s. a ČSOB, a. s. **	1 975 403
Celkové ostatní investiční zdroje	**8 148 054**
Celkový objem investičních zdrojů	**10 581 501**

* z přidělené dotace z rozpočtu hl. m. Prahy v úhrnné výši 6 116 913 tis. Kč byly v roce 2003 uhrazeny zpětně zálohy a faktury z roku 2002 ve výši 454 162 tis. Kč, tzn. za zálohy a faktury roku 2003 bylo čerpáno 5 662 751 tis. Kč
** úvěr na nákup 2. série vlakových souprav metra, při započtení kurzových rozdílů k 31. 12. 2003 byla výše úvěru 2 014 090 tis. Kč

Účelové investiční dotace (v tis. Kč)

Název akce	Čerpáno z rozpočtu HMP	Čerpáno ze státního rozpočtu
IV. provozní úsek trasy C metra 1. etapa	2 251 343	485 000
IV. provozní úsek trasy C metra 2. etapa	10 000	
Technické centrum. II. B (TC4)	5 000	
Stanice metra depo Hostivař	48 903	
Rekonstrukce zabezpeč. zařízení na trase A metra	150 000	
Obnova vozů metra - modernizace	750 000	
Tramvajová trať Hlubočepy-Barrandov	795 724	
RTT Senovážné náměstí	84 413	
RTT Na Poříčí - Těšnov	73 899	
RTT Českomoravská - Harfa	249 146	
Prověření TT Václavské náměstí	310	
Modernizace tramvají	140 000	
Autobusový terminál u st. metra Českomoravská	12 650	
Nákup autobusů kloub standard	42 830	900
Nákup autobusů kloub nízkopodlažních	85 640	24 000
Nákup autobusů sólo standard	126 317	
Nákup autobusů sólo nízkopodlažních	52 124	
Rekonstrukce metra v důsledku záplav	1 055 539	
RTT Sokolovská - rekonstrukce v důsledku záplav	183 075	
Celkem	**6 116 913**	**509 900**

OBJEM CELKOVÝCH INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ (V TIS. KČ)

Investiční výstavba metra

Akce rozestavěné	
IV. provozní úsek trasy B metra	973
IV. provozní úsek trasy C metra 1. etapa	2 736 343
Technické centrum TC4	5 547
Stanice metra Depo Hostivař	48 903
Akce v přípravě	
IV. provozní úsek trasy C metra 2. etapa	32 589
I. provozní úsek trasy D	100
Celkem investiční výstavba metra	**2 824 455**

Ostatní investiční akce

Výměna eskalátorů	1 043
Výstavba TT Hlubočepy - Barrandov	795 724
Rekonstrukce tramvajových tratí	528 751
Rekonstrukce kabelových tras	510 545
Výstavba a rekonstrukce měníren	138 742
Vozovny a ústřední dílny	58 688
Garáže a odstavné plochy	119 790
Zabezpečovací zařízení na trase A	150 005
Zabezpečovací zařízení na trase B	33
Zabezpečovací zařízení MATRA - nasazení na rek. a nové vozy	71 979
Celkem ostatní investiční akce	**2 375 300**

Obnova vozového parku

Metro	
Rekonstrukce vozů	750 043
Nákup nových vozů (čerpání úvěru + poplatky a úroky z úvěru)	2 080 626
Elektrické dráhy	
Technické zhodnocení tramvají	196 226
Autobusy	
Nákup nových autobusů	597 153
Celkem obnova vozového parku	**3 624 048**
Ostatní investice do technické základny	**959 508**
Rekonstrukce technické základny po povodních	
Rekonstrukce metra po povodni *	601 377
RTT Sokolovská	183 089
Ostatní	13 724
Celkem rekonstrukce technické základny po povodních	**798 190**
Celkový objem investičních nákladů	**10 581 501**
z toho čerpán úvěr na nákup vozů metra ve výši **	1 975 403

* v roce 2003 přiděleno a vyčerpáno 1 000 000 tis. Kč + 55 539 tis. Kč, tj. celkem 1 055 539 tis. Kč;
z těchto finančních prostředků byly zpětně uhrazeny zálohy a faktury z roku 2002 ve výši 454 162 tis. Kč,
tj. v roce 2003 byly uhrazeny zálohy a faktury za 601 377 tis. Kč.
** úvěr na nákup 2. série vlakových souprav metra, při započtení kurzových rozdílů k 31. 12. 2003 byla výše úvěru 2 014 090 tis. Kč

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY V PLNÉM ROZSAHU KE DNI 31. 12. 2003

(v celých tisících Kč)

IČ
00005886

Obchodní firma
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

Sídlo
Sokolovská 217/42
190 22 Praha 9

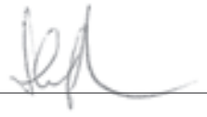
Označení	TEXT	Skutečnost v účetním období		
		sledovaném k 31. 12. 2003	minulém k 31. 12. 2002	předminulém k 31. 12. 2001
a	b			
I.	Tržby za prodej zboží	8 462	8 133	7 394
A.	Náklady vynaložené na prodané zboží	7 598	7 302	6 717
+	Obchodní marže (I.-A.)	**864**	**831**	**677**
II.	Výkony	3 684 177	3 311 894	3 343 356
II. 1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	2 987 008	2 779 073	2 899 253
1.1.	Tržby z jízdného	2 624 616	2 428 770	2 507 637
1.2.	Ostatní tržby	362 392	350 303	391 616
2.	Změna stavu zásob vlastní činnosti	-1 175	827	-12 229
3.	Aktivace	698 344	531 994	456 332
B.	Výkonová spotřeba	4 401 472	4 185 460	4 307 114
B. 1.	Spotřeba materiálu a energie	2 407 413	2 377 000	2 453 628
2.	Služby	1 994 059	1 808 460	1 853 486
2.1.	Opravy a udržování	714 634	785 197	861 058
2.2.	Ostatní služby	1 279 425	1 023 263	992 428
+	Přidaná hodnota (I.-A.+II.-B.)	**-716 431**	**-872 735**	**-963 081**
C.	Osobní náklady	4 397 882	4 118 957	3 738 928
C. 1.	Mzdové náklady	3 091 858	2 891 707	2 638 273
2.	Odměny členům orgánů společnosti a družstva	2 571	3 268	3 150
3.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	1 105 485	1 030 661	938 920
4.	Sociální náklady	197 968	193 321	158 585
D.	Daně a poplatky	47 464	49 753	53 414
E.	Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	2 039 848	2 100 776	1 906 918
III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	161 417	115 336	352 490
III. 1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	22 951	12 912	238 764
2.	Tržby z prodeje materiálu	138 466	102 424	113 726
F.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu	132 713	95 279	233 909
F. 1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	10 471	4 682	131 934
2.	Prodaný materiál	122 242	90 597	101 975
G.	Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	120 154	-40 487	8 953
IV.	Ostatní provozní výnosy	7 653 770	7 429 701	7 108 328
IV. 1.	Dotace k úhradě nákladů	7 450 105	7 276 844	6 962 891
2.	Ostatní provozní výnosy	203 665	152 857	145 437
H.	Ostatní provozní náklady	191 767	-104 452	77 641
*	Provozní výsledek hospodaření (zohlednění položek římská I. až písmeno I.)	**168 928**	**452 476**	**477 974**

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY V PLNÉM ROZSAHU KE DNI 31. 12. 2003

Označení	TEXT	Skutečnost v účetním období		
		sledovaném	minulém	předminulém
a	b	1	2	3
VI.	Tržby z prodeje cenných papírů a podílů	66 065	18 496 207	43 686 950
J.	Prodané cenné papíry a podíly	27 000	18 495 408	43 624 763
VII.	Výnosy z dlouhodobého finančního majetku	5 364	3 645	2 612
VII.1.	Výnosy z podílů v ovládaných a řízených osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	5 364	3 645	2 612
VIII.	Výnosy z krátkodobého finančního majetku	0	30 320	76 361
M.	Změna stavu rezerv a opravných položek ve finanční oblasti	0	-47 888	32 073
X.	Výnosové úroky	40 459	46 505	26 451
N.	Nákladové úroky	18 528	0	0
XI.	Ostatní finanční výnosy	17 892	145 110	7 859
O.	Ostatní finanční náklady	4 001	228 175	188 484
*	Finanční výsledek hospodaření (zohlednění položek VI. až P.)	**80 251**	**46 092**	**-45 087**
Q.	Daň z příjmů za běžnou činnost	249 179	498 473	467 914
Q. 2.	-odložená	249 179	498 473	467 914
**	Výsledek hospodaření za běžnou činnost (provozní výsledek hospodaření+finanční výsledek hospodaření-Q.)	**0**	**95**	**-35 027**
XIII.	Mimořádné výnosy	5 099 793	905 352	43 563
R.	Mimořádné náklady	3 265 024	3 062 573	8 536
*	Mimořádný výsledek hospodaření (XIII.-R.-S.)	**1 834 769**	**-2 157 221**	**35 027**
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-) (výsledek hospodaření za běžnou činnost+mimořádný výsledek hospodaření)	**1 834 769**	**-2 157 126**	**0**

Sestaveno dne:
18. 2. 2004

Podpisový záznam statutárního orgánu účetní jednotky



Právní forma účetní jednotky
akciová společnost

Předmět podnikání
Provozování městské hromadné dopravy a ostatní činnosti

Pozn.:

ROZVAHA V PLNÉM ROZSAHU KE DNI 31. 12. 2003

(v celých tisících Kč)

IČ
00005886

Obchodní firma
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

Sídlo
Sokolovská 217/42
190 22 Praha 9

označ.	AKTIVA	Sledované účetní období			Minulé úč.období	Předmin. úč.období
		Brutto	Korekce	Netto	Netto	Netto
a	b	1	2	3	4	5
	AKTIVA CELKEM (A.+B.+C.+D.)	**99 022 777**	**-19 454 192**	**79 568 585**	**71 086 403**	**64 446 353**
B.	Dlouhodobý majetek	**93 778 962**	**-19 358 693**	**74 420 269**	**66 729 632**	**60 182 602**
B. I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	**336 307**	**-252 751**	**83 556**	**101 052**	**96 749**
3.	Software	300 139	-246 868	53 271	61 208	80 261
4.	Ocenitelná práva	6 482	-4 410	2 072	3 532	1 249
6.	Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	20 817	-1 473	19 344	19 463	13 241
7.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	2 191	0	2 191	10 657	347
8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	6 678	0	6 678	6 192	1 651
B. II.	Dlouhodobý hmotný majetek	**93 191 054**	**-19 105 942**	**74 085 112**	**66 354 063**	**59 821 655**
B. II. 1.	Pozemky	3 869 491	0	3 869 491	3 442 874	3 126 217
2.	Stavby	43 833 837	-8 193 387	35 640 450	35 265 406	35 047 607
3.	Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	24 830 436	-10 912 555	13 917 881	11 776 422	10 739 268
6.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	35 433	0	35 433	35 433	35 433
7.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	17 890 905	0	17 890 905	12 969 214	9 167 303
8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	2 730 952	0	2 730 952	2 864 714	1 705 827
B. III.	Dlouhodobý finanční majetek	**251 601**	**0**	**251 601**	**274 517**	**264 198**
B. III. 1.	Podíly v ovládaných a řízených osobách	162 225	0	162 225	166 146	236 358
2.	Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	89 376	0	89 376	81 371	840
3.	Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly	0	0	0	27 000	27 000

ROZVAHA V PLNÉM ROZSAHU KE DNI 31. 12. 2003

označ.		AKTIVA	Sledované účetní období			Minulé úč.období	Předmin. úč.období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto	Netto
a		b	1	2	3	4	5
C.		Oběžná aktiva	**5 193 276**	**-95 499**	**5 097 777**	**4 305 879**	**4 211 322**
C. I.		Zásoby	**539 736**	**0**	**539 736**	**523 305**	**489 418**
C. I.	1.	Materiál	528 539	0	528 539	509 738	482 996
	2.	Nedokončená výroba a polotovary	569	0	569	1 744	917
	5.	Zboží	2 795	0	2 795	2 171	2 184
	6.	Poskytnuté zálohy na zásoby	7 833	0	7 833	9 652	3 321
C. II.		Dlouhodobé pohledávky	**385 456**	**0**	**385 456**	**232 231**	**776 658**
C. II.	1.	Pohledávky z obchodních vztahů	360 441	0	360 441	189 496	747 633
	4.	Poskytnuté zálohy	1 166	0	1 166	1 907	3 644
	6.	Jiné pohledávky	23 849	0	23 849	40 828	25 381
C. III.		Krátkodobé pohledávky	**1 359 692**	**-95 499**	**1 264 193**	**1 383 211**	**1 187 504**
C. III.	1.	Pohledávky z obchodních vztahů	587 167	-94 835	492 332	388 735	446 362
	6.	Stát-daňové pohledávky	587 990	0	587 990	393 963	591 255
	7.	Poskytnuté zálohy	119 302	0	119 302	486 599	108 391
	8.	Dohadné účty aktivní	31 027	0	31 027	102 345	28 911
	9.	Jiné pohledávky	34 206	-664	33 542	11 569	12 585
C. IV.		Krátkodobý finanční majetek	**2 908 392**	**0**	**2 908 392**	**2 167 132**	**1 757 742**
C. IV.	1.	Peníze	16 281	0	16 281	17 336	15 796
	2.	Účty v bankách	2 892 111	0	2 892 111	2 149 796	588 297
	3.	Krátkodobé cenné papíry a podíly	0	0	0	0	1 153 649
D. I.		Časové rozlišení	**50 539**	**0**	**50 539**	**50 892**	**52 429**
D. I.	1.	Náklady příštích období	49 851	0	49 851	50 292	3 765
	3.	Příjmy příštích období	688	0	688	600	776
	4.	Kurzové rozdíly aktivní	0	0	0	0	47 888

ROZVAHA V PLNÉM ROZSAHU KE DNI 31. 12. 2003

označ.		PASIVA	Stav v sledovaném účet. období	Stav v minulém účet. období	Stav v předmin. účet. období
a		b	6	7	8
		PASIVA CELKEM (A.+B.+C.)	**79 568 585**	**71 086 403**	**64 446 353**
A.		Vlastní kapitál	**61 248 212**	**59 070 102**	**60 910 791**
A. I.		Základní kapitál	**30 726 125**	**30 726 125**	**30 726 125**
A. I.	1.	Základní kapitál	30 726 125	30 726 125	30 726 125
A. II.		Kapitálové fondy	**31 029 679**	**30 681 257**	**30 361 003**
	2.	Ostatní kapitálové fondy	30 967 432	30 623 094	30 361 003
	3.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	62 247	58 163	0
A. III.		Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	**1 582**	**6 663**	**6 687**
A. III.	1.	Zákonný rezervní fond/Nedělitelný fond	1 582	1 582	1 582
	2.	Statutární a ostatní fondy	0	5 081	5 105
A. IV.		Výsledek hospodaření minulých let	**-2 343 943**	**-186 817**	**-183 024**
	2.	Neuhrazená ztráta minulých let	-2 343 943	-186 817	-183 024
A. V.		Výsledek hospodaření běžného účetního období (+-)	**1 834 769**	**-2 157 126**	**0**
B.		Cizí zdroje	**17 836 788**	**11 635 152**	**3 060 820**
B. I.		Rezervy	**100 000**	**0**	**103 288**
B. I.	1.	Rezervy podle zvláštních právních předpisů	50 000	0	55 400
	4.	Ostatní rezervy	50 000	0	47 888
B. II.		Dlouhodobé závazky	**2 804 008**	**2 355 656**	**1 902 055**
B. II.	1.	Závazky z obchodních vztahů	201 578	2 694	46 823
	5.	Dlouhodobé přijaté zálohy	5 624	5 335	9 871
	10.	Odložený daňový závazek	2 596 806	2 347 627	1 845 361

ROZVAHA V PLNÉM ROZSAHU KE DNI 31. 12. 2003

označ.	PASIVA	Stav v sledovaném účet. období	Stav v minulém účet. období	Stav v předmin. účet. období
a	b	6	7	8
B. III.	Krátkodobé závazky	**11 634 240**	**7 995 046**	**1 055 476**
B. III. 1.	Závazky z obchodních vztahů	1 353 317	1 515 231	609 334
5.	Závazky k zaměstnancům	34 347	40 115	38 561
6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	142 814	130 840	111 585
7.	Stát - daňové závazky a dotace	9 626 921	3 836 771	25 285
7.1.	Stát - daňové závazky	42 526	37 671	29 728
7.2.	Dotace	9 584 395	3 799 100	-4 443
8.	Krátkodobé přijaté zálohy	249 344	70 422	25 577
10.	Dohadné účty pasivní	24 795	2 210 618	83 822
11.	Jiné závazky	202 702	191 049	161 312
B. IV.	Bankovní úvěry a výpomoci	**3 298 540**	**1 284 450**	**1**
B. IV. 1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	3 298 540	1 284 450	0
2.	Krátkodobé bankovní úvěry	0	0	1
C. I.	Časové rozlišení	**483 585**	**381 149**	**474 742**
C. I. 1.	Výdaje příštích období	82 803	1 578	2 796
2.	Výnosy příštích období	400 782	379 571	447 399
3.	Kurzové rozdíly pasivní	0	0	24 547

Sestaveno dne: **18. 2. 2004**		Podpisový záznam statutárního orgánu účetní jednotky
Právní forma účetní jednotky **akciová společnost**	Předmět podnikání **Provozování městské hromadné dopravy a ostatní činnosti**	IDENTIFIKACE AUDITORA: A&CE Auditoři a znalci Praha, s. r. o. Bělehradská 17, 140 00 Praha 4 číslo osvědčení KA ČR 157

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
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.
IDS a. s.	Inženýring dopravních staveb a. s.
THP	technicko – hospodářský pracovník
POP	provozní a obslužný pracovník
D	dělník
TT	tramvajová trať
RTT	rekonstrukce tramvajové trati
P+R	parkoviště typu Park & Ride
CYQUAL	Cycle of Quality (klub kvality evropských dopravních podniků)
EU	Evropská unie
BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
PO	požární ochrana

A&CE

Zpráva auditora
o auditu roční účetní závěrky k 31.12.2003

Provedli jsme audit přiložené účetní závěrky společnosti **Dopravní podnik hl.m. Prahy, akciová společnost** k 31.12.2003 Za sestavení účetní závěrky je odpovědný statutární orgán společnosti. Naši 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 společností 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 31.12.2003 a výsledku hospodaření za rok 2003 v souladu se zákonem o účetnictví a příslušnými předpisy České republiky.

V Praze dne 12.března 2004

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

Výroční zpráva 2003

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
JEROME s. r. o.

Grafická úprava
Jindřich Pavlíček

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

Vydáno v nákladu
800 ks česká verze
400 ks anglická verze

Praha, duben 2004

Přílohou výroční zprávy jsou
Zpráva auditora o auditu roční účetní závěrky k 31. 12. 2003
a Zpráva o vztazích mezi propojenými osobami.