Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost

Výroční zpráva za rok 2004

Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost

Výroční zpráva za rok 2004

Obsah

Obsah

Úvodní slovo 4

Organizační struktura 6

Kalendárium 2004 8

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost v roce 2004 10

Doprava 12
Úvod 12
Dopravní systém 13
Dopravní výkony 13
Preference MHD 14
Přepravní průzkumy 15
Nehodovost 15
Služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace 16
Přepravní kontrola 17

Technika 18
Úvod 18
Vozový park 19
Investiční akce 20
Energetika 20
Životní prostředí 21

Ekonomika 22
Úvod 22
Finanční situace v průběhu roku 2004 22
Tarif a tržby z jízdného 22

Personalistika 24
Úvod 24
Personální vývoj 24
Mzdová politika 24
Vzdělávání 24
Sociální politika 25

Vnější a vnitřní komunikace 26
Úvod 26
Marketing a propagace 27
Informování cestujících 28
Archiv a muzeum MHD 29
Program kvality služby 30
Systém kvality dle norem ISO řady 9000 30
Mezinárodní vztahy 31

Priority v nadcházejícím období 32

Společnosti s kapitálovou účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 34
Inženýring dopravních staveb a. s. 34
Pražská strojírna a. s. 34
Rencar Praha, a. s. 35
SPŠD, SOU a U, a. s. 35
Elaugen DP Praha, s. r. o. 35

Zpráva o činnosti dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v roce 2004 36

Tabulková část 40

Seznam zkratek 78

Zpráva auditora o auditu roční účetní závěrky k 31. 12. 2004 79

Úvodní slovo

Vážení členové Zastupitelstva hl. m. Prahy, vážení cestující, vážení obchodní partneři, vážení kolegové,

mám-li se ohlédnout za rokem 2004, mohl bych říci, že to nebyl špatný rok. Podařilo se zprovoznit další úsek tratě C metra, a tak zlepšit dopravní obslužnost sídlišť na severní terase města, v obnově vozových parků jsme udrželi progresivní trend posledních let a navíc došlo k uzavření smlouvy na dodávky nových nízkopodlažních tramvají a myslím, že i kvalita městské hromadné dopravy alespoň o malý krůček opět postoupila vpřed. Navzdory složité ekonomické situaci se i hospodaření společnosti podařilo udržet vyrovnané.

Přesto je moje ohlédnutí velmi smutné. Koncem minulého roku těžce onemocněl a v únoru roku 2005 zemřel dlouholetý předseda představenstva a generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti Ing. Milan Houfek. Odchod tak skvělého člověka a mimořádně schopného manažera nás, jeho kolegy a přátele, všechny hluboce zasáhl a jistě si nejen já, ale i všichni ostatní uvědomujeme, jak těžké bude tuto ztrátu překonat.

Avšak právě proto považuji za povinnost pokračovat důsledně v cestě, kterou Ing. Milan Houfek započal. Tím chci především zdůraznit, že transformace společnosti pokračuje a její základní fáze budou ukončeny v závěru roku 2005 - další optimalizace všech činností však nebude o nic jednodušší. Z hlediska rozvoje společnosti a městské hromadné dopravy je rozhodující pokračování výstavby metra přes Prosek do Letňan, zachování alespoň nezbytného objemu obnovy a modernizace vozidel všech druhů dopravy a samozřejmě dostatečná údržba či rekonstrukce celé technické základny a infrastruktury, kterou Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost disponuje.

Dovolte, abych na závěr těchto řádků vyjádřil úctu a obdiv všemu, co Ing. Milan Houfek za 10 let svého působení v nejvyšších funkcích naší společnosti dokázal. Za to mu patří poděkování všech. Čest jeho památce.

Ing. Tomáš Jílek,
technický ředitel, v zastoupení generálního ředitele

Organizační struktura - stav k 31. 12. 2004

Představenstvo společnosti

Dozorčí rada

Generální ředitel

Úsek generálního ředitele
- Referát tiskového mluvčího
- Referát zmocněnce pro zahr. vztahy
- Kancelář generálního ředitele
- Odbor právní
- Odbor interního auditu a kontroly
- Odbor informační technologie
- Odbor nemovitého majetku
- Odbor transformačního projektu **

** od března 2004

Technický úsek
- odbor strategie
- odbor investic
- odbor staveb
- jednotka Správa vozidel Autobusy

Dopravní úsek
- odbor přípravy dopravního procesu
- odbor informačních procesů
- odbor přepravní kontroly
- odbor dopravního dozoru
- odbor dopravy a přepravy MHD
- jednotka Provoz Autobusy

Představenstvo	Ing. Milan Houfek - předseda JUDr. Petr Hulinský - místopředseda Radovan Šteiner - místopředseda	Petr Hána - člen Ing. Jan Heroudek - člen Ing. Tomáš Jílek - člen	Ing. Karel Matouš - člen Ing. Václav Pomazal, CSc. - člen Ing. Vladimír Řihák - člen
Dozorčí rada	Ing. Martin Hejl - předseda Jiří Šindelář - místopředseda Mgr. Rudolf Blažek - člen	Jiří Čada - člen Ing. Jiří Kaňák - člen Prof. Ing. Petr Moos, CSc. - člen	Jan Štrof - člen * Ing. Václav Procházka - člen Petr Zajíček - člen
Management	Ing. Milan Houfek - generální ředitel Ing. Petr Blažek - dopravní ředitel Ing. Tomáš Jílek - technický ředitel	Ing. Václav Pomazal, CSc. - obchodně-ekonomický ředitel Ing. Jaroslav Ďuriš - personální ředitel RSDr. Antonín Fedorko - bezpečnostní ředitel	Ing. Ladislav Urbánek - ředitel divize Metro Ing. Milan Pokorný - ředitel divize Elektrické dráhy Ing. Ladislav Špitzer - ředitel Transformačního projektu

* od 10. listopadu 2004, do 9. listopadu 2004 členem Ing. Jiří Paroubek

Personální úsek
– oddělení organizace a techniky řízení
– odbor personální strategie
– odbor zaměstnanecký
– odbor soc. péče a kol. vyjednávání
– odbor výchovy a vzd. zaměstnanců

Bezpečnostní úsek
– odbor krizového řízení a plánování

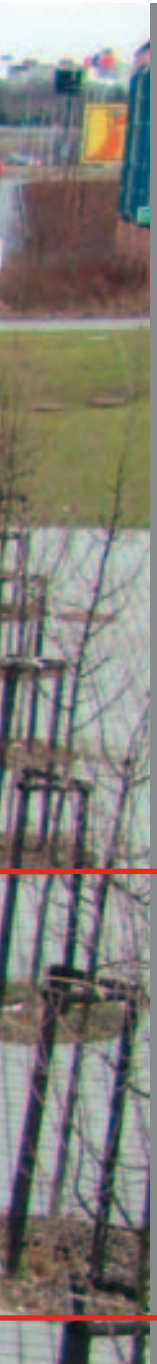
Obchodně-ekonomický úsek
– odbor financování
– odbor finančního účetnictví a controllingu
– odbor odbytu a tarifů MHD
– jednotka Ekonomika BUS

Divize Metro
Úsek ředitele
Dopravní úsek
Technický úsek
Ekonomický úsek
Služby
Sdělovací a zabezpečovací
Elektrotechnická
Staveb a tratí
Technologických zařízení
Ochranného systému

Divize Elektrické dráhy
Úsek ředitele
Dopravní úsek
Technický úsek
Obchodně-ekonomický úsek
Výrobní úsek
Dopravní, technické a výrobní provozovny

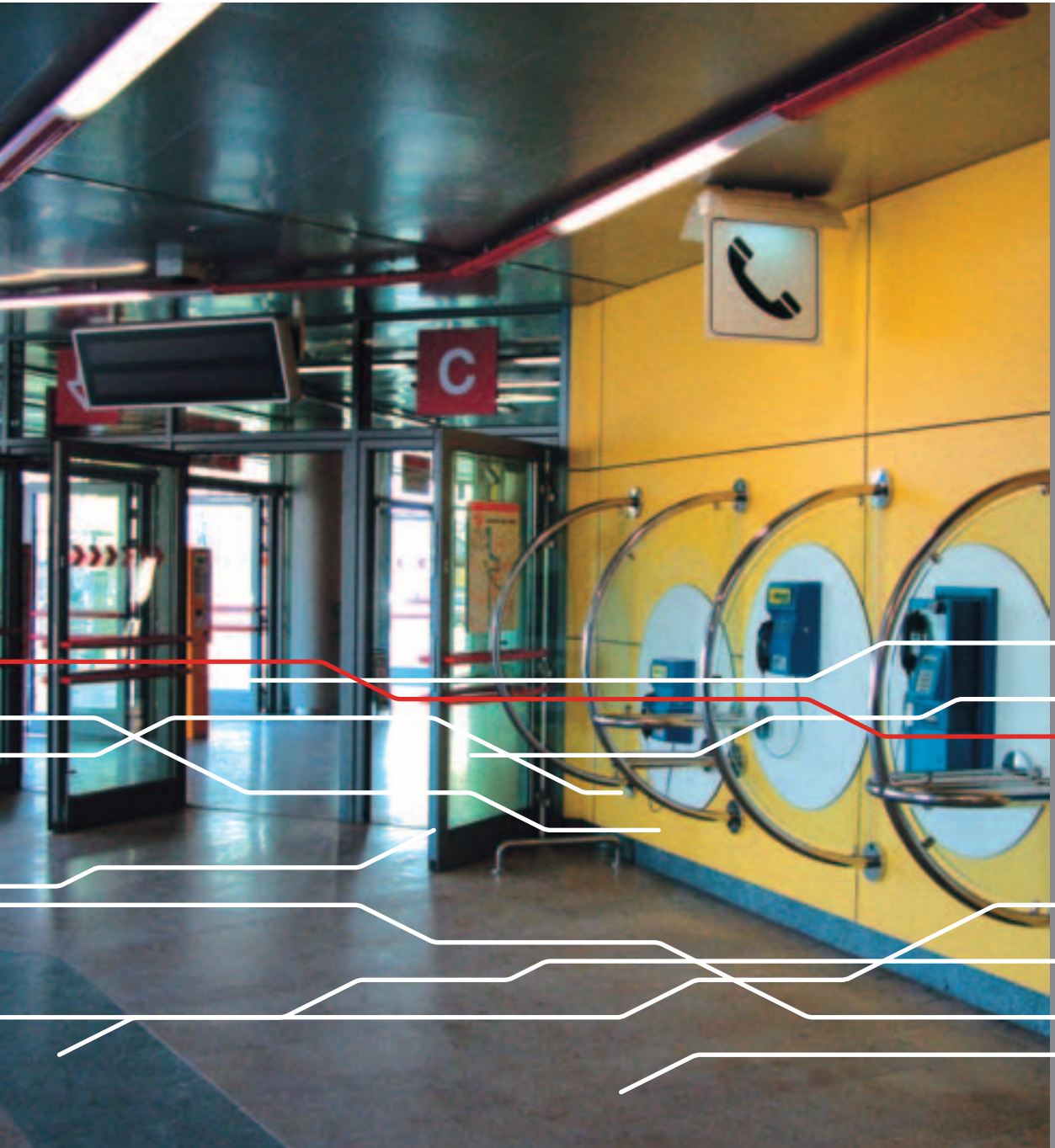
Hloubětín	Strašnice	Měnírny a kabelová síť
Kobylisy	Vokovice	Trakční vedení
Motol	Žižkov	Vrchní stavba
Pankrác	Střešovice	Opravna tramvají

Kalendárium 2004



1.	**ledna**	Zahájen proces restrukturalizace Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti
19.	**ledna**	Uzavřena smlouva se společností Škoda Transportation s. r. o. na dodávku šedesáti článkových nízkopodlažních tramvají
23.	**února**	Do provozu slavnostně předána 100. rekonstruovaná tramvaj z Opravny tramvají v Hostivaři; Opravna tramvají zároveň obdržela certifikát ISO 9000 pro opravy a modernizace elektrických strojů
15.	**března**	Představenstvo Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti schválilo časový a věcný harmonogram restrukturalizace společnosti a jmenovalo Ing. Ladislava Špitzera ředitelem Transformačního projektu
27.	**března**	Po náročné rekonstrukci se vrátil tramvajový provoz na trať v Českomoravské ulici
31.	**března**	V jihozápadní části Prahy se uskutečnil rozsáhlý přepravní průzkum autobusové dopravy
2.	**dubna**	Autobusová garáž Hostivař oslavila desetileté výročí od zahájení provozu
5.	**dubna**	Oficiální zahájení Transformačního projektu
9.	**května**	Před třiceti lety vyjely první soupravy metra na trať mezi Florencí a Kačerovem; oslavy výročí zahájení provozu pražské podzemní dráhy se setkaly s velkým zájmem veřejnosti
24.	**května**	Zahájení stavby druhé části IV. provozního úseku tratě C metra z Ládví do Letňan
25.	**června**	Slavnostně otevřen nový čtyřkilometrový úsek tratě C pražského metra ze stanice Nádraží Holešovice do stanice Ládví
10.	**srpna**	Na autobusové zastávce Koleje Strahov začal cestujícím sloužit první bezbariérový obrubník
18.	**září**	Tradiční Den otevřených dveří přilákal do depa Zličín, autobusové garáže Řepy a tramvajové vozovny Motol tisíce návštěvníků
1.	**října**	Transformační projekt přináší první změny: divize Autobusy je zrušena a místo ní vznikají nové provozní jednotky Provoz Autobusy a Správa vozidel Autobusy; dochází rovněž ke sdružení činnosti v personálním úseku
1.	**listopadu**	Otevření zrekonstruovaného kolejiště vozovny Pankrác
10.	**listopadu**	V pražském metru se uskutečnil komplexní přepravní průzkum
4.	**prosince**	Autobusy naposledy vyjely z garáže Dejvice, která byla k poslednímu dni roku 2004 zrušena
22.	**prosince**	Cestujícím s omezenou možností pohybu začaly sloužit dva osobní výtahy, umožňující bezbariérový přístup do stanice Muzeum na trati A metra
31.	**prosince**	Svou činnost skončila divize Elektrické dráhy, na jejím základě vznikly jednotky Provoz Tramvaje, Správa vozidel Tramvaje a dočasná jednotka Dopravní cesta, dále dochází ke sdružení činností v dopravním úseku a dalších jednotkách podniku

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost v roce 2004



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. Pražanům i návštěvníkům české metropole nabízíme rychlý, bezpečný, pohodlný a k životnímu prostředí šetrný způsob přepravy, který může úspěšně konkurovat individuální automobilové dopravě.

Rok 2004 se do historie Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti zapíše jako rok, kdy začaly největší změny v podnikové struktuře za posledních několik desítek let. Od 1. ledna roku nahradily dosavadní odštěpné závody divize, čímž byly vytvořeny podmínky k dalším výraznějším změnám naší společnosti. Na podzim byla zrušena divize Autobusy a na sklonku roku ji následovala i divize Elektrické dráhy; na jejich místě vznikly nové jednotky, jejichž hospodaření by mělo být daleko přehlednější, než tomu bývalo v dřívějších závodech či divizích. Na půdě bývalého ředitelství docházelo v průběhu roku k postupnému sdružování činností, které je příslibem významného zdroje úspor.

Transformační proces je reakcí na změny podmínek pro provozování veřejné dopravy, k nimž dochází v celé Evropě a jejichž důsledkem je částečné otevírání tohoto sektoru dopravy tržní ekonomice. Každý dopravce bude muset stále častěji prokazovat ekonomickou efektivnost svého fungování ve srovnání s jinými dopravci. Proto přistoupil Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost k realizaci kroků, jimiž se postupně přemění na skutečně efektivně fungující firmu. Tyto kroky vycházejí z Transformačního projektu, který v březnu roku 2004 schválilo představenstvo společnosti.

Nejvýznamnější událostí roku z pohledu našich klientů bylo bezesporu otevření nového úseku metra ze stanice Nádraží Holešovice do stanice Ládví,

jež přineslo výrazné zkvalitnění dopravy v severní části Prahy. Zároveň byly zahájeny stavební práce na dalším úseku metra z Ládví do Letňan, který přivítá první cestující v roce 2008.

V roce 2004 jsme nadále pokračovali ve zlepšování kvality poskytovaných služeb. Vozový park metra byl opět rozšířen o vysoký počet nových a modernizovaných vozů, v ulicích města se objevily další nízkopodlažní autobusy, které budou v příštím roce následovat nové nízkopodlažní tramvaje. Bezbariérového přístupu se v roce 2004 dočkalo dalších pět stanic podzemní dráhy. Nepolevili jsme ani v zavádění preferenčních opatření, jež upřednostňují provoz městské hromadné dopravy v pražských ulicích.

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. Každý den v roce se mohou obyvatelé i návštěvníci Prahy spolehnout, že je vozy metra, tramvají a autobusů naší společnosti dopraví rychle a spolehlivě k cíli jejich cesty.

Významné zjednodušení a zkvalitnění cestování v oblasti Severního Města přineslo v roce 2004 otevření nového traťového úseku metra C z Nádraží Holešovice do Ládví. V souvislosti se zahájením provozu na novém úseku pražského metra došlo k rozsáhlým změnám v síti autobusových linek. Cestujícím začaly v roce 2004 sloužit také dvě nové tramvajové linky.

Již řadu let je jednou z priorit naší společnosti preference městské hromadné dopravy před automobilovým provozem. Jejím cílem je zajistit tramvajím a autobusům plynulý a nerušený průjezd městem. V průběhu roku 2004 pokračovalo vedle zavádění osvědčených preferenčních opatření i další rozšiřování systému tzv. aktivní detekce, který preferuje autobusy na křižovatkách se světelnou signalizací.

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

Více než jeden a čtvrt milionu cestujících využívá každý den služeb pražské podzemní dráhy. Síť metra představuje páteř celého systému městské hromadné dopravy v Praze, většina stanic slouží jako přestupní terminály na tramvajové a autobusové linky. Současnou podobu pražského metra tvoří tři tratě (A, B, C) se třiapadesáti stanicemi o celkové délce padesát čtyři kilometrů.

Pražská podzemní dráha se v roce 2004 dočkala nového úseku tratě C Nádraží Holešovice – Ládví. Stavba čtyřkilometrového úseku s dvojicí stanic Kobylisy a Ládví trvala necelé čtyři roky a pro cestující se otevřela na konci června. Nová trať přináší výrazné usnadnění a zkvalitnění cestování obyvatelům a návštěvníkům oblasti Severního Města. Zároveň byly zahájeny práce na výstavbě dalšího úseku trati C ze stanice Ládví přes Střížkov a Prosek do Letňan.

Divize Metro zajišťuje také v pražské zoologické zahradě provoz sedačkové lanové dráhy, která se mezi návštěvníky zahrady těší stále vzrůstající oblibě.

Tramvaje

Tramvajová síť v Praze dosahuje délky více než sto čtyřicet kilometrů. V uplynulém roce na ní bylo provozováno 26 denních, 9 nočních a jedna nostalgická linka. Oproti roku 2003 přibyly v Praze dvě tramvajové linky: od 2. července je v provozu noční linka č. 59 (Sídliště Řepy – Nádraží Hostivař), 1. září pak začala cestujícím sloužit posilová linka č. 13 v úseku Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov.

K nejvýznamnějším rekonstrukčním akcím uplynulého roku patřila přestavba tramvajové trati v ulici Českomoravské, na níž byl provoz obnoven na sklonku března. Rekonstrukcí prošly v uplynulém roce též křižovatky Želivského – Olšanská a Výtoň a tramvajové tratě v Chotkově a Nádražní ulici. V září byl obnoven neomezený tramvajový provoz v Seifertově ulici a v témže měsíci se po téměř tříleté výluce vrátily tramvaje do Radlické ulice v úseku Ženské domovy – Laurová. V souvislosti s výstavbou trati C metra z Ládví do Letňan byl od 14. srpna přerušen na dobu přibližně dvou let tramvajový provoz v úseku Ládví – Sídliště Ďáblice.

Mezi vyhledávané turistické atrakce patřila i v roce 2004 lanová dráha na Petřín, sloužící obyvatelům i návštěvníkům Prahy již od roku 1891. V provozu byla po celý rok kromě dvojice pravidelných výluk na jaře a na podzim a mimořádné týdenní výluky v srpnu.

Autobusy

Ke konci roku 2004 Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost provozoval 146 městských denních linek, 20 příměstských linek, 18 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 uplynulém roce k nejrozsáhlejším změnám v souvislosti s otevřením nového úseku metra z Nádraží Holešovice do Ládví.
Od 26. června byly zrušeny linky číslo 127 a 146 a změněny trasy linek číslo 103, 144, 145, 152, 156, 175, 186, 187, 200 a 210, v listopadu byla zavedena nová linka číslo 201 v úseku Nádraží Holešovice – Poliklinika Prosek. Pro zlepšení dopravní obsluhy Velké Chuchle byla od prvního září zavedena linka číslo 204. K 12. prosinci byly zrušeny linky číslo 262 a 263 a současně byla posílena linka číslo 269.

Dopravní výkony

Provozní 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 155,8 milionu vozových kilometrů (vozkm). Objem dopravních výkonů vyjádřený v místových kilometrech (mkm) představuje 18,9 miliardy mkm. U dopravního výkonu ve vozkm došlo v porovnání s rokem 2003 k mírnému zvýšení, objem místových kilometrů vzrostl výrazněji zařazením nových vozů s vyšší obsaditelností.

Na zvýšeném objemu dopravních výkonů se podílelo především otevření nové tramvajové tratě na sídliště Barrandov na konci listopadu roku 2003 a zprovoznění nového úseku metra Nádraží Holešovice – Ládví v červnu roku 2004.

Preference MHD

Málokteré město na evropském kontinentu zažilo v poslední dekádě uplynulého století takový rozvoj automobilové dopravy jako česká metropole. Praha se zařadila mezi města s nejvyšším stupněm automobilizace v celosvětovém měřítku a 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, jejichž cílem je preferovat povrchovou MHD před dopravou automobilovou a zajišťovat 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. Ukazuje se, že důsledně uplatňovaná preference městské hromadné dopravy má pozitivní vliv na její plynulost a pravidelnost a významným způsobem zvyšuje její konkurenceschopnost vůči individuální automobilové dopravě.

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.

Ke konci roku 2004 bylo betonovými tvarovkami odděleno od vozovky více než sedm a půl kilometru 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 podélnými prahy v celkové délce 1 471 metrů osazeny následující lokality:

- ulice Ječná v úseku mezi Karlovým náměstím a náměstím I. P. Pavlova ve směru z centra v délce 453 m – realizováno v březnu 2004,
- ulice Radlická v úseku mezi ulicí Bieblovou a vjezdem do tunelu Mrázovka v obou směrech v délce 500 m – realizováno v březnu 2004,
- ulice Táboritská v úseku Olšanské náměstí – Ondříčkova ve směru do centra v délce 53 m – realizováno v květnu 2004,
- ulice Partyzánská v úseku Vrbenského – Na Zátorách ve směru do centra v délce 100 m – realizováno v červnu 2004,
- ulice Švehlova v úseku pod podjezdem železniční trati ve směru do centra v délce 30 m – realizováno v červenci 2004,
- Rašínovo nábřeží v oblasti křižovatky Výtoň v úseku Plavecká – Libušina a v ulici Svobodova v celkové délce 335 m – realizováno v srpnu 2004.

Preference světelnou signalizací znamená možnost přednostní volby a prodlužování signálu „volno“ jedoucí tramvají tak, aby mohla projet křižovatkou pokud možno bez zastavení (tzv. absolutní preference) nebo alespoň s minimálním zdržením. Během roku 2004 byla preference nově zavedena na sedmi křižovatkách. Ke konci roku bylo v síti tramvají 200 křižovatek řízených světelnou signalizací, z nichž 82 bylo vybaveno preferencí (35 absolutní a 47 podmíněnou).

Autobusy

Od roku 2002 zavádí Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost v rámci mezinárodního projektu Trendsetter systém tzv. aktivní detekce, který upřednostňuje autobusovou dopravu na křižovatkách se světelnou signalizací. Tento systém je založen na radiové komunikaci vozidla s řadičem světelné signalizace a je propojen s jízdními řády jednotlivých linek. Díky tomu je systém schopen vyhodnotit časovou polohu autobusu vůči jízdnímu řádu a umožnit preferenci těm autobusovým spojům, které ji potřebují.

V roce 2003 byla preference aktivní detekcí zavedena na křižovatkách Holečkova – Zapova a Barrandovský most – rampa z ulice Modřanské. V uplynulém roce byl tento progresivní systém preference instalován na pětici dalších světelně řízených křižovatek, které se nacházejí na trase návazné autobusové dopravy od stanice metra Kobylisy do sídlišť Bohnice a Čimice.

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 2004 činila celková délka těchto pruhů v síti městské autobusové dopravy v Praze více než jedenáct a půl kilometru.

Přepravní průzkumy

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

V roce 2004 byla provedena řada průzkumů většího i menšího rozsahu. V listopadu se uskutečnil komplexní přepravní průzkum metra. Jeho hlavním cílem bylo zjištění a vyhodnocení počtu přepravených cestujících za celý provozní den v kompletní síti metra. Díky výsledkům průzkumu bude možné přizpůsobit provoz metra podle vytíženosti a skutečných potřeb cestujících. V březnu se uskutečnil rozsáhlý oblastní průzkum na 47 autobusových linkách obsluhujících jihozápadní část Prahy, včetně přilehlých regionů. Mezi nejvýznamnější lokální průzkumy operativního charakteru lze zařadit například průzkumy tramvajové a autobusové dopravy související se zahájením provozu nového úseku tratě C metra Nádraží Holešovice – Ládví, opakované průzkumy ověřující vytíženost expresní linky č. 100, která spojuje mezinárodní letiště v Ruzyni se stanicí metra B Zličín, nebo průzkumy zkoumající využívání tramvajových linek v prázdninovém provozu.

V květnu loňského roku byla také provedena zkouška obsazenosti tramvajových vozů. Jejím účelem bylo zjištění a praktické ověření počtu cestujících pro obsazenost jednotlivých typů tramvají.

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 1990–2004 zvýšil takřka o dvě třetiny, nehodovost prostředků městské hromadné dopravy stoupla během stejného období pouze o čtvrtinu. Přesto nelze označit uplynulý rok v oblasti nehodovosti za bezproblémový.

Počet nehod s účastí vozidel Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti zůstal v roce 2004 prakticky stejný jako v roce předchozím. Počet nehod zaviněných našimi řidiči se oproti roku 2003 mírně snížil. Bohužel se výrazně zvýšil počet smrtelných zranění při nehodách s účastí vozidel naší společnosti. Zatímco v roce 2003 zahynulo při těchto nehodách 7 lidí, v loňském roce již 22 lidí.

Služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

Jedním z hlavních poslání naší společnosti je poskytovat kvalitní služby pro všechny skupiny občanů. Proto dlouhodobě usilujeme o usnadnění a zlepšení podmínek cestování městskou hromadnou dopravou pro cestující s omezenou možností pohybu. Výsledkem naší snahy jsou mimo jiné přibývající bezbariérové přístupy do stanic podzemní dráhy, nákupy nízkopodlažních vozidel a instalace některých speciálních zařízení pro nevidomé cestující.

V roce 2004 byl v síti pražského metra umožněn bezbariérový přístup prostřednictvím osobních výtahů, nákladních výtahů s doprovodem a nájezdových ramp do 27 z celkového počtu 53 stanic. Během uplynulého roku byl zahájen zkušební provoz šikmých schodišťových plošin ve stanicích Strašnická a Nové Butovice, osobní výtah začal sloužit cestujícím ve stanicích Budějovická a Pankrác. Krátce před vánočními svátky byly slavnostně zprovozněny dva osobní výtahy ve stanici Muzeum na trati A. Bezbariérový přístup je samozřejmou součástí nově vybudovaných stanic metra Kobylisy a Ládví.

Pro snazší orientaci nevidomých cestujících byly vstupy do stanic metra postupně vybavovány orientačními akustickými majáčky, které jsou dnes instalovány již ve všech třiapadesáti stanicích. Na nástupištích jednotlivých stanic jsou postupně vybrušovány vodicí drážky – ke konci roku 2004 bylo takto vybaveno šestnáct stanic podzemní dráhy. Pro lepší informování neslyšících cestujících jsou nové a rekonstruované vozy metra vybaveny světelnou signalizací před uzavřením dveří.

Výrazné usnadnění přepravy po Praze znamenají pro nevidomé cestující také speciální přijímače, jimiž jsou vybaveny všechny tramvaje a autobusy. Jedinečné zařízení umožňuje pomocí dálkových ovladačů aktivovat externí hlášení o čísle linky a směru přijíždějícího vozidla 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. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nakupuje od roku 1995 nízkopodlažní autobusy Karosa – Renault City Bus a Karosa – Iveco City Irisbus. V roce 2004 byl vozový park autobusů naší společnosti rozšířen o dalších sedm desítek nových nízkopodlažních vozidel; jejich celkový počet se tak vyšplhal na 378. Nízkopodlažní vozidla představovala na konci roku více než čtvrtinu autobusů naší společnosti, přičemž všechna splňují kritéria bezbariérového přístupu.

Nízkopodlažní autobusy byly v uplynulém roce nasazovány na třiaosmdesáti pravidelných linkách; devět z nich obsluhovala výhradně nízkopodlažní vozidla, na ostatních linkách byla tato vozidla nasazována na vybrané spoje označené symbolem 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 II, druhá dopravu k bezbariérovým domům na sídlištích Řepy a Jihozápadní Město.

Už druhým rokem byla v rámci mezinárodního projektu Trendsetter provozována autobusová linka číslo 291, která zajišťuje dopravní obsluhu nemocničních zařízení v oblasti Karlova. Provoz linky zajišťují dva speciální nízkopodlažní midibusy E91.

Přepravní kontrola

Podle kvalifikovaných odhadů asi šest procent cestujících v systému Pražské integrované dopravy neplatí za poskytované služby. Cestující bez platného jízdního dokladu – tzv. černí pasažéři – připravují naší společnosti každoročně ztráty z přepravních tržeb v řádu desítek milionů Kč. Hlavním úkolem pracovníků přepravní kontroly je udržovat tyto ztráty na přijatelné hranici a usilovat o jejich snižování. Uplynulý rok lze z tohoto hlediska označit za zdařilý, celkový příjem z postihů za „černou jízdu“ je srovnatelný s rokem 2003.

Zvýšenou pozornost věnovala naše společnost v roce 2004 zlepšení kvality činnosti zaměstnanců přepravní kontroly. Vedle nastavení nových kritérií odměňování a plánování jejich práce byl kladen rovněž velký důraz na zlepšení úrovně vnější upravenosti kontrolorů, jež byla předmětem časté kritiky ze strany cestujících. Od prvního dubna loňského roku nosí všichni pracovníci přepravní kontroly na příměstských autobusových linkách, v metru a na lanové dráze na Petřín stejnokroj. Toto opatření se setkalo s převážně pozitivními reakcemi veřejnosti.

Úspěšná spolupráce s Policií České republiky a městskou policií pokračovala i v minulém roce: společně s policisty bylo provedeno více než devadesát kontrolních akcí. Zdárně pokračovala rovněž spolupráce s Advokátní kanceláří Brož & Sokol & Novák ve vymáhání pohledávek z přepravy, dobré výsledky přinesl také pilotní projekt vymáhání pohledávek z přepravy za účasti soukromého exekutora.

Počet uložených postihů	Příjem z postihů
243 690	87 455 385,- Kč
- 9,3 % oproti roku 2003	- 0,5 % oproti roku 2003

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.

Kvalita vozového parku, které cestující věnují vždy zvýšenou pozornost, se v posledních letech výrazně zlepšila. Nejpatrněji je tato skutečnost vidět na vozovém parku metra. Ještě v roce 1999 zajišťovaly provoz pražské podzemní dráhy výhradně staré sovětské vozy typu 81–71, v loňském roce již více než polovinu vozového parku metra tvořily nové a modernizované vozy.

Úspěšně pokračuje modernizace nejstarších tramvajových vozů T3, která zvyšuje spolehlivost jejich provozu a cestovní komfort. Na základě smlouvy, kterou Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost uzavřel v roce 2004 se společností Škoda Transportation s. r. o., budou v roce 2005 zahájeny dodávky dlouho očekávaných nízkopodlažních tramvají. V roce 2004 byla rovněž zahájena modernizace tramvaje KT8D5, jež bude osazena nízkopodlažním středním článkem.

Nezastavila se ani obnova vozového parku autobusů. Nakoupeno bylo sto nových vozů, z toho sedmdesát nízkopodlažních. Souběžně s pořizováním nových vozidel prošla v uplynulých letech zásadní modernizací část vozového parku tvořená staršími autobusy Karosa.

V roce 2004 byla realizována řada důležitých investičních akcí. V červnu byl zahájen provoz na dokončeném úseku tratě C metra z Nádraží Holešovice do Ládví, o měsíc dříve byla zahájena výstavba dalšího úseku této tratě z Ládví do Letňan. Pokračovaly stavební práce v hostivařském depu, kde bude v průběhu roku 2005 vybudována nová konečná stanice tratě A metra. Dokončeny byly stavební práce na tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov, která slouží cestujícím již od konce roku 2003. Podařilo se také opravit několik úseků stávajících tramvajových tratí, v metru pokračovala modernizace zabezpečovacího zařízení.

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 2004 byl vozový park složen ze 712 vozidel typu 81–71, 81–71M a nových vozidel typu M1. Každým rokem se zmenšuje podíl nejstarších sovětských vozů typu 81–71; v loňském roce tvořily již méně než polovinu všech vozů (342 vozů). Postupně jsou nahrazovány rekonstruovanými soupravami 81–71M a novými vozidly typu M1. Ke konci roku 2004 disponoval vozový park metra 160 rekonstruovanými a 210 novými vozy. Průměrné stáří inventárních vozů metra činí rovných deset let.

Rekonstruovaných souprav vozů 81–71M ze závodu Škoda Plzeň bylo k poslednímu prosincovému dni roku 2004 v areálech divize Metro celkem 32. Čtyřiadvacet souprav je vybaveno novým zabezpečovacím zařízením LZA a určeno pro trať A, kde je toto zabezpečovací zařízení instalováno a testováno. Koncem roku bylo na trati A ve zkušebním provozu s cestujícími nasazováno 12 modernizovaných souprav.

V listopadu roku 2004 převzal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost od firmy Siemens poslední z dvaceti vlakových jednotek druhé série dodávek vozů typu M1. Ke konci roku bylo všech 42 moderních souprav pražského metra v pravidelném provozu na trati C. Doplňovaly je rekonstruované soupravy 81–71M vybavené zabezpečovacím zařízením MATRA PA 135.

Celkem 203 vozidel bylo k 31. prosinci 2004 odstaveno z provozu. Důvod absence v provozu lze rozdělit do pěti kategorií:

- Vozidla v rekonstrukci – 95 vozidel. Jedná se o 65 již rekonstruovaných vozidel, která jsou ve zkušebním provozu na trati A bez cestujících, nebo čekají na montáž zabezpečovacího zařízení LZA. Dalších 30 vozidel je odesláno na rekonstrukci do závodu Škoda Plzeň.•
- Vozidla odstavená z důvodu pravidelných oprav – 40 vozidel plánovaně odstavovaných podle kilometrického proběhu.
- Vozidla odstavená z důvodu mimořádných oprav – 1 vozidlo. Dalších 20 vozidel typu 81–71M odstaveno kvůli reklamaci.
- Vozidla vyřazená – 47 vozidel (44 vozidel čekajících na rekonstrukci a po jednom voze zapůjčeném do Škody Plzeň, firmě Siemens a pro cvičení pohotovostních skupin).
- Vozidla rekonstruovaná – 60 vozidel po rekonstrukci, na nichž byla dokončena montáž zabezpečovacího zařízení LZA a jsou ve zkušebním provozu s cestujícími na trati A.

Správkové procento vozů metra v roce 2004 bylo 11 %. Technickou základnu metra tvoří tři depa přiřazená k jednotlivým tratím – Kačerov, Hostivař a Zličín. Velké opravy zajišťuje opravárenská základna metra v Hostivaři.

Tramvaje

Vozový park tramvají tvořilo k 31. prosinci 2004 celkem 951 vozů, z toho 47 tříčlánkových typu KT8D5, 151 vozů T6A5 a 4 nízkopodlažní vozy RT6N1. Zbývající vozy jsou různými modifikacemi typu T3. Mimo uvedený počet je ve stavu také 17 historických vozů provozovaných na nostalgické lince a při smluvních jízdách.

Vozy T3R.P vznikají od roku 2000 modernizací vozů T3. V roce 2004 bylo v hostivařské Opravně tramvají takto rekonstruováno 50 vozů. Na modernizaci bylo ke konci uplynulého roku odstaveno 21 vozů T3 a 2 vozy KT8D5.

Průměrné stáří inventárních vozů je 16,8 roku. Počet tramvají typu T3 s překročenou technickou životností je 237 – tyto vozy tvoří čtvrtinu z celkového počtu tramvají. Správkové procento za rok 2004 je 6,37 %.

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

Autobusy

Ke konci roku 2004 čítal vozový park autobusů 1 321 vozidel, z toho 970 standardních autobusů, 348 kloubových autobusů a 3 midibusy. Vozový park, v němž dominují vozy tuzemského výrobce Karosa Vysoké Mýto, byl v průběhu roku obnoven 30 standardními, 50 standardními nízkopodlažními a 20 kloubovými nízkopodlažními autobusy. Všechny autobusy dodané v roce 2004 splňují emisní limity podle normy EURO III.

Z evidenčního stavu bylo v uplynulém roce vyřazeno celkem 171 autobusů, z toho 117 standardních a 54 kloubových. Počet autobusů s překročenou technickou životností je 394 standardních a 78 kloubových. K 31. prosinci roku 2004 bylo v provozu 197 autobusů, které prošly celkovou rekonstrukcí.

Správkové procento vozového parku činilo 8,41 %, po odpočtu autobusů odstavených na reklamaci 6,91 %. Na jeden prostoj z důvodu technické poruchy autobusu bylo ujeto 15 725 km. Průměrné stáří autobusů naší společnosti činilo ke konci roku 5,47 roku.

Provoz autobusů zajišťovala šestice garáží: Dejvice (do 3. prosince 2004), Klíčov, Vršovice, Kačerov, Hostivař a Řepy.

Investiční akce

V průběhu roku 2004 uskutečnil Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost investice za deset miliard korun. 2,8 miliardy korun čerpala naše společnost z vlastních zdrojů, přes 5,5 miliardy tvořila dotace z rozpočtu hlavního města Prahy, dotací ve výši 471 milionů Kč přispěl na investiční akce také stát. Zbylé 1,2 miliardy korun pocházely z půjčky od České spořitelny, a. s. a Československé obchodní banky, a. s., z nichž 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, přibližně 3,3 miliardy korun. Mezi nejvýznamnější investiční akce v roce 2004 patřilo dokončení výstavby první části IV. provozního úseku metra tratě C ze stanice Nádraží Holešovice do Ládví a zahájení výstavby části druhé z Ládví do Letňan. V roce 2004 začaly také práce na nové stanici metra A Depo Hostivař, která by měla přivítat první cestující v roce 2006.

Značná část finančních prostředků směřovala do rekonstrukce tramvajových tratí. Nejnáročnější a nejnákladnější byla přestavba tramvajové trati v ulici Českomoravské, na níž byl provoz obnoven na konci března loňského roku.

Energetika

V roce 2004 došlo k zásadní změně v energetickém hospodářství v areálech Kačerov, Hostivař a Pankrác. Byly ukončeny dosavadní smlouvy a od 1. ledna 2004 je novým dodavatelem tepla pro tyto areály firma České teplo s. r. o., která vedle dodávky tepla zajišťuje také energetické služby. Uvedené opatření by mělo přinést výrazné úspory provozních nákladů.

V souvislosti s otevíráním trhu s elektrickou energií vypsal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost v roce 2004 veřejnou obchodní soutěž na dodavatele elektrické energie pro provoz metra a tramvajové dopravy. V návaznosti na výsledky výběrového řízení byla uzavřena smlouva na dodávky elektrické energie v letech 2005 a 2006 s předkladatelem nejlepší nabídky, jímž byla Pražská energetika, a. s.

Metro

Pražské metro patří mezi nejvýznamnější městské odběratele elektrické energie. O jeho napájení se stará třináct rozvoden 110/22 kV Pražské energetiky, a. s., smluvně zajištěné jako jediný velkoodběr. Spotřeba v roce 2004 činila 206 499 MWh, z toho na trakční energii připadalo 51,1 % z této sumy. Průměrná cena byla 1,55 Kč/kWh.

Vytápění je zajištěno převážně z centrálních zdrojů Pražské teplárenské, a. s. (37 629 GJ/rok) a dále z lokálních kotelen a elektřinou. Zemní plyn od Pražské plynárenské, a. s. je médiem pro 4 kotelny (1,1 milionů m^3/rok). Voda je dodávána Pražskými vodovody a kanalizacemi, a. s. v objemu 539 tisíc m^3/rok.

Celkové náklady na média a stočné za rok 2004 činily 386 milionů Kč, tržby za prodej médií cizím odběratelům 37,4 milionu korun.

Oproti předcházejícímu roku byly v roce 2004 náklady na média vyšší asi o 33 milionů Kč.

Tramvaje

Spotřeba elektrické trakční energie pro tramvajovou dopravu činila za rok 2004 celkově 161,0 MWh, což představuje finanční náklady ve výši cca 328 milionů Kč. Spotřeba dalších médií (teplo, plyn, voda), stála v loňském roce téměř 100 milionů korun.

V průběhu loňského roku byla nově vybudována měnírna Vokovice jako náhrada za původní měnírnu, jež uvolnila místo pro novou výstavbu. Náklady na její stavbu hradil soukromý investor. Měnírna je vybavena dvěma transformátory s usměrňovači o výkonu 1 650 kVA a transformátorem vlastní spotřeby o výkonu 100 kVA. Ke zvýšení spotřeby elektrické energie došlo ve vozovně Pankrác v souvislosti se zprovozněním haly denního ošetření a mytí tramvají, což si vyžádalo navýšení technického maxima vozovny na 200 kW a výměnu měřicích transformátorů proudu. Především nové vytápění všech výhybek na zrekonstruovaném kolejišti vozovny, které bylo otevřeno 1. listopadu, si vyžádalo navýšení rezervované kapacity na 240 kW k 1. lednu 2005.

Autobusy

V roce 2004 bylo při provozu našich autobusů spotřebováno 29,4 milionu litrů nafty v celkové ceně 544,7 milionu Kč. Průměrná spotřeba vozového parku činila 44,7 l/100 km.

Spotřeba tepla, jehož dodavatelem je Pražská teplárenská, a. s., činila v loňském roce 51 071 GJ v celkové ceně 135,5 milionu Kč. Dodávky v provozovnách Hostivař a Kačerov zajišťovala společnost České teplo, s. r. o. Od Pražské plynárenské, a. s. bylo odebráno 1,8 milionu m^3 zemního plynu v celkové ceně 19,5 milionu Kč. Spotřeba elektrické energie dodané Pražskou energetikou, a. s. činila 8,4 milionu kWh v celkové ceně 15,9 milionu Kč. Zkapalněných plynů/propanu bylo od společnosti Český plyn, a. s. odebráno 20 520 litrů v celkové ceně 0,26 milionu Kč.

Životní prostředí

Metro

V oblasti ochrany životního prostředí jsou v divizi 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 dokončeném traťovém úseku IV.C1 je realizace opatření snižujících hluk a vibrace samozřejmostí. Tišší provoz je významnou devizou nových vozů M1 i rekonstruovaných vozidel 81–71M, jejichž počet ve vozovém parku se každým rokem zvyšuje.

V průběhu loňského roku ještě pokračovaly některé sanační práce po povodni z roku 2002, proběhla také rekonstrukce čerpací stanice pohonných hmot v depu Kačerov. Veškeré nakládání s odpady, s nebezpečnými chemickými látkami, ochrana vod i ochrana ovzduší probíhaly v roce 2004 v divizi Metro bez problémů a v souladu se zákonnými normami.

Elektrické dráhy

Tradičně vysoká pozornost byla v divizi Elektrické dráhy věnována nakládání s odpadními vodami. V hostivařské Opravně tramvají byla uvedena do zkušebního provozu umývárna tramvají. Umývárna se skládá ze tří částí: pracoviště mytí podvozků, mytí karoserií a mytí vnitřků tramvají. Vznikající odpadní vody jsou přiváděny na čistírny odpadních vod Alfa, kde jsou čištěny. Část přečištěné vody je použita pro opětovné mytí tramvajových vozů, přebytečná vyčištěná voda je odváděna do areálové kanalizace. Z výsledků rozborů vyplývá, že odtékající odpadní voda nepřekračuje limity znečištění povolené pražským kanalizačním řádem.

V loňském roce došlo dále k přestěhování meziskladu některých druhů odpadů (zářivky, galvanické články, vyřazené pražce apod.) a náhradních dílů staničních sloupků z Povltavské ulice do areálu Opravny tramvají v Hostivaři. Díky tomuto kroku se zlepšila situace v oblasti ochrany vod v případě povodní. Na ohleduplný postoj k životnímu prostředí bylo dbáno i při rekonstrukci stabilních měníren Vyšehrad a Hostivař, kde byly vyměněny transformátory s olejovým chlazením za transformátory vzduchem chlazené, a rovněž při rekonstrukcích tramvajových tratí.

Autobusy

V roce 2004 bylo v garáži Řepy dokončeno vyvložkování nádrží na pohonné hmoty a vybavení těchto nádrží signalizací netěsnosti. Dalšími kroky ve zlepšování vodního hospodářství byla výstavba odlučovačů ropných látek na odstavné ploše v areálu hostivařské garáže a na autobusové konečné v Kobylisích. Odlučovače významně přispívají ke snižování zatížení odtékajících dešťových vod ropnými a nerozpuštěnými látkami.

V souladu s rozhodnutím České inspekce životního prostředí pokračovalo v uplynulém roce monitorování staré ekologické zátěže v garáži Klíčov. Výsledky těchto měření jsou uspokojivé a lze konstatovat, že procesy samovolného odbourávání probíhají úspěšně.

Významnou akcí z hlediska ochrany životního prostředí představovalo zrušení garáže Dejvice. Před ukončením činnosti garáže byl vypracován ekologický audit, v jehož rámci se stav znečištění zjišťoval pomocí pětatřiceti vrtů. Na části odstavných ploch byla zjištěna kontaminace povrchových vrstev zeminy ropnými produkty. Proto zde byly zahájeny sanační práce, při nichž je znečištěná zemina vytěžena a nahrazena novou.

Ke zlepšení kvality pražského ovzduší nesporně přispívá skutečnost, že již téměř čtvrtina autobusů naší společnosti splňuje požadavky nejpřísnější emisní normy EURO III.

Ředitelství

V průběhu uplynulého roku byla věnována zvýšená pozornost údržbě zeleně a odstranění černých skládek na pozemcích naší společnosti. Definitivně mizí staré zátěže z Rohanského ostrova, v současné době je již na jejich místě v provozu golfové hřiště. Mokřadlo, ve kterém se vyskytuje ropucha zelená, zůstalo ochráněno. Pokračuje také rekultivace skládky Modřany (bývalé úložiště komunálního odpadu pro Prahu); cílem tohoto dlouhodobého procesu je odstranění ekologických zátěží a vybudování sportovního areálu.

V roce 2004 byla vypracována studie o vlivu rychlosti jízdy tramvajové dopravy na hlučnost. Z jejích závěrů vyplývá, že v rozmezí 30–50 km/h nedochází vlivem rychlosti k nárůstu hlučnosti.

Ekonomika

Úvod

Hospodárné a dobré využívání finančních prostředků je prioritou pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost v ekonomické oblasti. V hospodaření naší společnosti ještě stále doznívaly následky povodně ze srpna roku 2002, jejichž likvidace si vyžádala nemalé finanční prostředky. Potěšitelná je skutečnost, že se nadále daří zvyšovat zisk z prodaného jízdného: v loňském roce stouply přepravní tržby oproti roku 2003 o více než 200 milionů korun.

Finanční situace v průběhu roku 2004

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 2004 neinvestiční dotace z rozpočtu hlavního města Prahy ve výši 7,584 miliardy Kč. V průběhu roku docházelo postupně k účelovému navýšení této dotace – důvodem bylo například posílení dopravy při hokejovém mistrovství světa, provoz ochranných systémů nebo likvidace povodňových škod. Její celková výše nakonec činila 7,977 miliardy Kč.

Finanční situace Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti byla na začátku roku 2004 velmi příznivá, což bylo ovlivněno především tím, že nebyly vyčerpány investiční prostředky předchozího roku. V průběhu roku 2004 byl dočerpán úvěr na dvacet nových vlaků metra. K 31. prosinci 2004 byla uhrazena první z jednašedesáti čtvrtletních splátek. K tomuto datu činil úvěr 4,276 miliardy Kč. V závěru roku byly hrazeny vysoké částky za investice a bylo zaplaceno i velké množství provozních faktur. To způsobilo výrazné snížení finančních prostředků naší společnosti. Svůj podíl na tom měla i změna sazby DPH, k níž došlo v průběhu roku. I přes snížení finančních prostředků byla finanční situace Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti natolik příznivá, že nebylo nutné čerpat úvěr z kontokorentního účtu u České spořitelny, a. s.

Tarif a tržby z jízdného

Po citelném poklesu tržeb z jízdného za integrovanou dopravu v „povodňovém“ roce 2002 došlo v roce 2003 k jejich výraznému nárůstu, který pokračoval i v roce 2004. Čisté tržby včetně přirážek k jízdnému dosáhly v roce 2004 výše 2,971 miliardy korun, což znamená jejich zvýšení oproti roku 2003 takřka o 7,5 %. Na tomto nárůstu se nejvíce podílely jízdenky pro jednotlivou jízdu a časové krátkodobé jízdenky, tzv. turistické.

Nejvýznamnější část tržeb představují stále příjmy z prodeje předplatních časových jízdenek (více než 54 % všech tržeb z jízdného), které zůstaly v roce 2004 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 4,2 %.

8639
K BARRANDOVU
12
14
20

Personalistika

Úvod

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost zaměstnává téměř třináct tisícovek zaměstnanců nejrůznějších profesí. Vedení společnosti si uvědomuje, že zaměstnanci jsou pro každou firmu tím nejcennějším, čím disponuje. Proto je personální politice věnována stále větší pozornost. Naší snahou je, aby zaměstnanci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti byli nejen kvalitní, spolehliví a iniciativní, ale také spokojení s pracovním prostředím i celkovým podnikovým klimatem.

Nejdůležitější krok personální politiky v uplynulém roce je spojen s realizací Transformačního projektu. K 1. říjnu 2004 byl ustaven personální úsek, jenž sdružuje jednotlivé personální úseky celé společnosti. Posláním personálního úseku je ucelené řízení mzdové a personální politiky a rozvoj lidských zdrojů společnosti.

Pro stabilitu mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci v roce 2004 bylo nejvýznamnějším počinem podepsání „Kolektivní smlouvy na rok 2004“. Podpisu předcházela náročná, mnohaměsíční jednání vedení společnosti se zástupci odborových organizací. Smlouva platila od 1. července 2004 do konce roku 2004.

Personální vývoj

K 31. prosinci 2004 bylo v pracovním poměru u Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 12 848 zaměstnanců, z toho 10 818 mužů a 2 030 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 zaměstnanců 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 2004 žádných podstatných změn. Projevuje se převaha zaměstnanců střední generace se středním vzděláním, což odpovídá struktuře profesí v naší společnosti.

Mzdová politika

Mzdová politika naší společnosti vycházela v roce 2004 ze závěrů kolektivního vyjednávání, jehož výsledkem bylo uzavření kolektivní smlouvy platné od 1. července 2004. Toto vyjednávání zahájilo proces faktického sjednocování mzdové politiky společnosti. Zásadní krok představovalo vytvoření souhrnného předpisu o odměňování řidičů městské hromadné dopravy, tedy řidičů tramvají, řidičů autobusů, strojvedoucích metra a strojvedoucích – instruktorů metra. Dále došlo ke sjednocení podmínek a výše přiznávání určených příplatků a odměn zaměstnancům.

Objem mzdových prostředků byl oproti roku 2003 navýšen o 6,5 %. Průměrná měsíční mzda zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti dosáhla v roce 2004 částky 21 113 Kč.

Vzdělávání

Technologický pokrok a rostoucí nároky cestující veřejnosti kladou vysoké požadavky na kvalifikovanost a informovanost zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Pro udržování, zvyšování a prohlubování kvalifikace pracovních sil je v celé akciové společnosti uplatňován systematický proces změny pracovního chování (zejména ve vztahu k cestujícím), zvyšování úrovně znalostí a zlepšování kvality zaměstnanců.

Zaměstnanci naší společnosti vykonávající převážně provozní činnosti jsou trvale proškolováni v rozsahu předepsaném obecně platnými předpisy.

Stále se zvyšuje zájem o Program vzdělávání a rozvoje profesní odbornosti středního managementu. 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 naší společnosti, jednotlivá témata jsou zaměřena především na aktuální pracovní problematiku.

V červnu roku 2004 byl ukončen první ročník projektu „Škola liniového managementu“, zaměřeného na vzdělávání zaměstnanců ve funkci mistr. Cílem projektu, jenž má akreditaci Ministerstva školství ČR, je přechod od tradičního direktivního řízení k manažerskému pojetí této funkce. Projekt absolvovalo a s úspěchem ukončilo čtyřicet absolventů, druhý ročník studia byl zahájen v září roku 2004.

I v roce 2004 byla věnována zvýšená pozornost prohlubování asertivního chování těch zaměstnanců naší společnosti, kteří přicházejí do styku s cestující veřejností, tedy především zaměstnanců přepravní kontroly a zaměstnanců informačních středisek.

Sociální politika

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

Sociální politika je uskutečňována 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 nejen podle zákonných předpisů, ale jsou uplatňována i další pravidla prevence zdraví (například pitný režim v letních dnech, teplé občerstvení v silných mrazech, vitamínový program). Provozní zaměstnanci, přicházející při výkonu své služby do přímého styku s veřejností, jsou vybavováni stejnokroji.

V roce 2004 začala naše společnost poskytovat zaměstnancům příspěvek na penzijní připojištění podle podmínek dohodnutých v kolektivní smlouvě.

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

Úvod

Dobrá komunikace se zákazníky je klíčem k úspěchu každé firmy. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost proto poskytuje svým stávajícím i potenciálním klientům široké spektrum informačních a propagačních materiálů, jimiž je kvalitně informuje o aktuálním dění v městské hromadné dopravě.

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 klienty s celou šíří poskytovaných služeb, se zázemím i různorodými aktivitami Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Jen tak si budou moci naši stávající i potenciální zákazníci utvořit vlastní představu o složitosti úkolů naší společnosti a zhodnotit míru úspěšnosti při jejich plnění.

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 zákazníků a obchodních partnerů.

Marketing a propagace

Stěžejní akcí první poloviny roku 2004 byly oslavy třiceti let od zahájení provozu metra, které vyvrcholily 9. května Dnem otevřených dveří v kačerovském depu. Několik tisíc obyvatel a návštěvníků Prahy se přišlo seznámit se zázemím dopravního prostředku, který v uplynulých desetiletích výrazně změnil život české metropole. S velkým ohlasem se setkala publikace 30 let pražského metra a také výstava instalovaná v Muzeu hlavního města Prahy.

V noci z 5. na 6. června se za velkého zájmu veřejnosti uskutečnil první ročník Pražské muzejní noci. Možnosti navštívit vybraná pražská muzea včetně střešovického Muzea MHD využilo několik desítek tisíc Pražanů a návštěvníků města. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, spoluorganizátor celé akce, zajišťoval dopravu mezi jednotlivými muzei.

Během letních měsíců roku 2004 proběhla kampaň propagující Muzeum MHD ve Střešovicích. O tom, že propagace muzea splnila svůj účel, svědčí loňská návštěvnost střešovické expozice, druhá nejvyšší v její dvanáctileté historii.

V roce 2004 se podařilo také navázat na úspěšné akce z let minulých. Při příležitosti otevření nového úseku tratě metra C z Nádraží Holešovice do Ládví byl zorganizován dětský den s názvem Prázdniny hurááá! V sobotu 18. září se při tradičním Dni otevřených dveří mohli Pražané blíže seznámit se zázemím svého dopravce. Akce, jež se i letos těšila nemalému zájmu veřejnosti, se tentokrát uskutečnila v areálu depa Zličín, autobusové garáže Řepy a tramvajové vozovny Motol.

Na přelomu listopadu a prosince loňského roku proběhla již osvědčená kampaň, propagující včasný nákup časových jízdenek na následující rok. O smyslu této akce svědčí skutečnost, že dříve tolik kritizované fronty u prodejních okének na začátku ledna jsou dnes minulostí a předprodej probíhá bez problémů rozložen do období více než jednoho měsíce. Na začátku prosince si několik tisícovek dětí a rodičů nenechalo ujít tradiční mikulášské odpoledne, pořádané ve střešovické vozovně. Své pevné místo v kalendáři akcí pořádaných naší společností mají také Vánoční koncerty ve stanicích metra, zpříjemňující našim klientům předvánoční čas.

Významnou úlohu v propagaci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti hrají internetové stránky naší společnosti. Nacházejí se na adrese www.dpp.cz, a přístupny jsou také z další domény www.mhdpraha.cz. Celkový počet návštěvníků internetových stránek naší společnosti přesáhl v uplynulém roce tři miliony.

Každoroční součástí propagační činnosti je rovněž vydávání knižních publikací, které seznamují cestující s bohatou historií naší společnosti. Vedle knihy o třicetileté historii pražského metra byla v loňském roce vydána publikace věnovaná tramvajové vozovně Motol a byl vydán třetí díl Pražského dopravního zeměpisu.

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 o vydávaných publikacích.

Nárůst tržeb, kterého Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost dosáhl v roce 2004, svědčí nejen o kvalitních službách, ale i o příznivějším vnímání naší společnosti, jež je ovlivňováno marketingem a propagací.

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.

Nejvýznamnější akcí roku 2004 bylo zprovoznění nového úseku metra tratě C Nádraží Holešovice – Ládví a s tím související změny v systému Pražské integrované dopravy (PID). Při této příležitosti byly aktualizovány informace ve stanicích metra, zastávkách a vozech povrchové dopravy a City light vitrínách, cestující mohli získat čerstvé informace také z aktuálně vydaných skládaných map, brožur a letáků. Všechny změny v pražské hromadné dopravě a na příměstských autobusových linkách, které přineslo otevření nového úseku metra, jsou zaznamenány i v posledním vydání Atlasu Pražské integrované dopravy, oblíbené publikace s ojedinělým způsobem zakreslení dopravních sítí na průsvitném papíře nad základním mapovým podkladem.

Každou zásadnější změnu a výluku v provozu městské hromadné dopravy doprovázela v uplynulém roce standardní informační kampaň – její součástí je vydávání letáků, umisťovaných do vozidel MHD, na zastávky a do vitrín ve stanicích metra, hlášení ve stanicích metra a informování prostřednictvím stránek Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v deníku Metro. Ke zveřejňování informací jsou využívány i projekční plochy informačního systému Metrovision v metru a elektronický textový panel na objektu Centrálního dispečinku. U výluk s podstatným zásahem do linkového vedení se osvědčila instalace grafických a textových tabulí s přehledným vyobrazením přerušené dopravy a výlukovým dopravním opatřením. K termínu celostátních změn jízdních řádů (12. prosince 2004) byla vedle standardních informačních materiálů vydána nová brožura „Jízdní řády Pražské integrované dopravy“ včetně přiloženého CD, jež obsahovalo kromě jízdních řádů jednotlivých linek také řadu dalších informací o PID.

Podstatnou úlohu při informování veřejnosti sehrávají Střediska dopravních informací – v uplynulém roce využilo služeb pětice středisek téměř 470 000 zákazníků. Největší zájem měli o informace týkající se dopravního spojení a tarifu, o jízdní řády a koupi jízdenek. Pracovníci Středisek dopravních informací zajišťovali rovněž informační servis při významných akcích, které proběhly v uplynulém roce (Mistrovství světa v ledním hokeji, Pražský maraton, otevření nového úseku metra tratě C, Den otevřených dveří). Nemalému zájmu se těší také telefonické informační středisko, jež slouží cestujícím od ledna roku 2003. Jeho pracovníci přijmou každý měsíc přes pět tisíc hovorů.

Stále důležitější informační zdroj představují internetové stránky naší společnosti. Největší ohlas mezi návštěvníky stránek zaznamenal program na vyhledávání optimálního spojení a Portál jízdních řádů PID, na němž lze najít všechny informace týkající se jízdních řádů městských i regionálních linek veřejné dopravy. Počet přístupů uživatelů k těmto informacím se v průběhu roku pohyboval okolo šesti za minutu. Aktuální informace o stavu městské dopravy a vyhledávač jízdních řádů pro uživatele mobilních telefonů nabízí také wapové stránky http://wap.dpp.cz.

Zcela novou kvalitu informačních služeb přineslo cestujícím zprovoznění tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov na sklonku roku 2003. 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 naší společnosti.

Archiv a muzeum MHD

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, zejména studenty vysokých škol. Ti zde hledají především podklady pro své seminární a diplomové práce. Jednou z nejvýznamnějších akcí, ke které byly poskytnuty podklady z podnikového archivu, byla výstava v Muzeu hlavního města Prahy „Koně a Pražané“, jejíž autor bohatě čerpal z archivního fondu o pražské kočce.

Muzeum městské hromadné dopravy v Praze, sídlící ve střešovické vozovně, je vyhledávaným místem tuzemských i zahraničních zájemců o historii dopravy. V roce 2004 byla expozice historických městských dopravních prostředků, které jezdily pražskými ulicemi, otevřena od 3. dubna do 17. listopadu. Navštívit Muzeum bylo možné také 5. června během Pražské muzejní noci, kdy této příležitosti využilo dva a půl tisíce zájemců. Počet návštěvníků střešovické expozice dosáhl v loňském roce téměř patnácti tisícovek.

Velká pozornost je každoročně věnována pečlivým opravám a rekonstrukcím stávajících exponátů. Na počátku loňského roku byl dokončen a při zahájení muzejní sezóny vystaven vlečný vůz „krasin“ č. 1314, který je v expozici spřažen s motorovým vozem č. 357. V květnu muzeum dostalo další přírůstek – vlečný vůz „vamberák“ č. 728, který zachycuje provozní stav po 2. světové válce. Nejstarším vozům expozice dodalo dobovou atmosféru osazení roletkami, plachetkami a záclonami.

Exponáty v podnikovém muzeu jsou uznávanými a velmi ceněnými unikáty. Soubor padesáti historických vozidel městské hromadné dopravy a tří desítek dalších sbírkových předmětů, který je v Muzeu vystaven, je prohlášen Ministerstvem kultury ČR za kulturní památku, která je mimořádně cenným dokladem vývoje městské hromadné dopravy v Evropě.

Provozovna Střešovice vedle muzea zajišťuje i jízdy historickými soupravami tramvají. Linka č. 91 jezdí v intervalu 60 minut o sobotách, nedělích a svátcích od začátku dubna do poloviny listopadu. Nevšední zážitek z projížďky historickým tramvajovým vozem si v loňském roce nenechalo ujít 13 709 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 od roku 1998, je pohlížet na poskytované služby očima našich klientů. Program byl zahájen v kritické době kumulovaných změn, kdy se veřejná doprava v Praze musela vyrovnávat s poklesem počtu cestujících, změnami modelu financování i stále rostoucí konkurencí automobilů. Program byl zároveň reakcí na požadavky vyšší zodpovědnosti vůči cestujícím, náročnějším z hlediska požadavků na vyšší kvalitu služby. Výsledky Programu za uplynulých sedm let prokázaly, že jím naše společnost získala účinný nástroj pro postupné zlepšování kvality nabízených služeb.

Program kvality služby probíhá v rámci pětice základních standardů: „Přesnost provozu“, „Informování cestujících“, „Přijetí“, „Stejnokroj – vzhled zaměstnance“ a „Funkčnost jízdenkových automatů“. Všechny standardy potvrzovaly při pravidelných měřeních v uplynulém roce stabilní výsledky z let předchozích, velmi výrazného zlepšení pak dosáhl standard „Funkčnost jízdenkových automatů“. Jedním z důsledků zvyšující se spolehlivosti a dostupnosti jízdenkových automatů jsou rovněž rostoucí tržby z tohoto typu prodeje jízdenek.

V roce 2004 byl zaveden nový, šestý standard kvality „Funkčnost bezbariérových zařízení ve stanicích metra“. Týká se celkem osmadvaceti bezbariérových zařízení (výtahů a plošin) ve 23 stanicích metra z celkového počtu 53 stanic. Měření uskutečněná v průběhu roku svědčí o postupném zlepšování a přibližování se stanovené úrovni náročnosti.

Program kvality služby Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti je založen na principech nové oborové normy ČSN EN 13 816 „Veřejná doprava osob – definice a měření kvality služby“. Jejím prostřednictvím disponuje sektor veřejné dopravy privilegovaně logistickým zázemím, které konkrétním způsobem usměrňuje naplňování normy ISO 9001:2000 a jejích požadavků na neustálé zlepšování procesů na základě objektivního měření a sledování spokojenosti zákazníka.

Systém kvality dle norem ISO řady 9000

Nezávisle na Programu kvality služby zavádí naše společnost ve svých provozech systém managementu jakosti postavený na zásadách a požadavcích norem ISO řady 9000.

S certifikací začala v roce 1998 Opravna tramvají, 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 roku 2003 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 tehdejším 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 2004.

O kvalitě technického zázemí našich autobusů svědčí skutečnost, že v prosinci roku 1999 získala opravna motorů a kompresorů hostivařské základny certifikát kvality podle mezinárodní normy ISO 9002 na „Opravu a modernizaci vznětových motorů a kompresorů pro silniční vozidla“, který byl v letech 2001–2003 postupně rozšiřován. 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

Základní aktivity Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti na poli mezinárodních vztahů se v převažující míře odehrávají v rámci dlouhodobého členství podniku v Mezinárodním svazu veřejné dopravy UITP. Zaměstnanci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se podílejí na činnostech a projektech správní rady svazu a sedmi odborných výborů respektive komisí: Řídící komise, výboru pro Evropskou unii, výborů pro metro, tramvaje a autobusy, komise pro dopravu a život ve městech a komise pro informační technologie a inovace. Výbory a komise jsou místem, kde se členové seznamují s poznatky o nejnovějších technologických a manažerských trendech, a kde dochází k intenzivní výměně zkušeností.

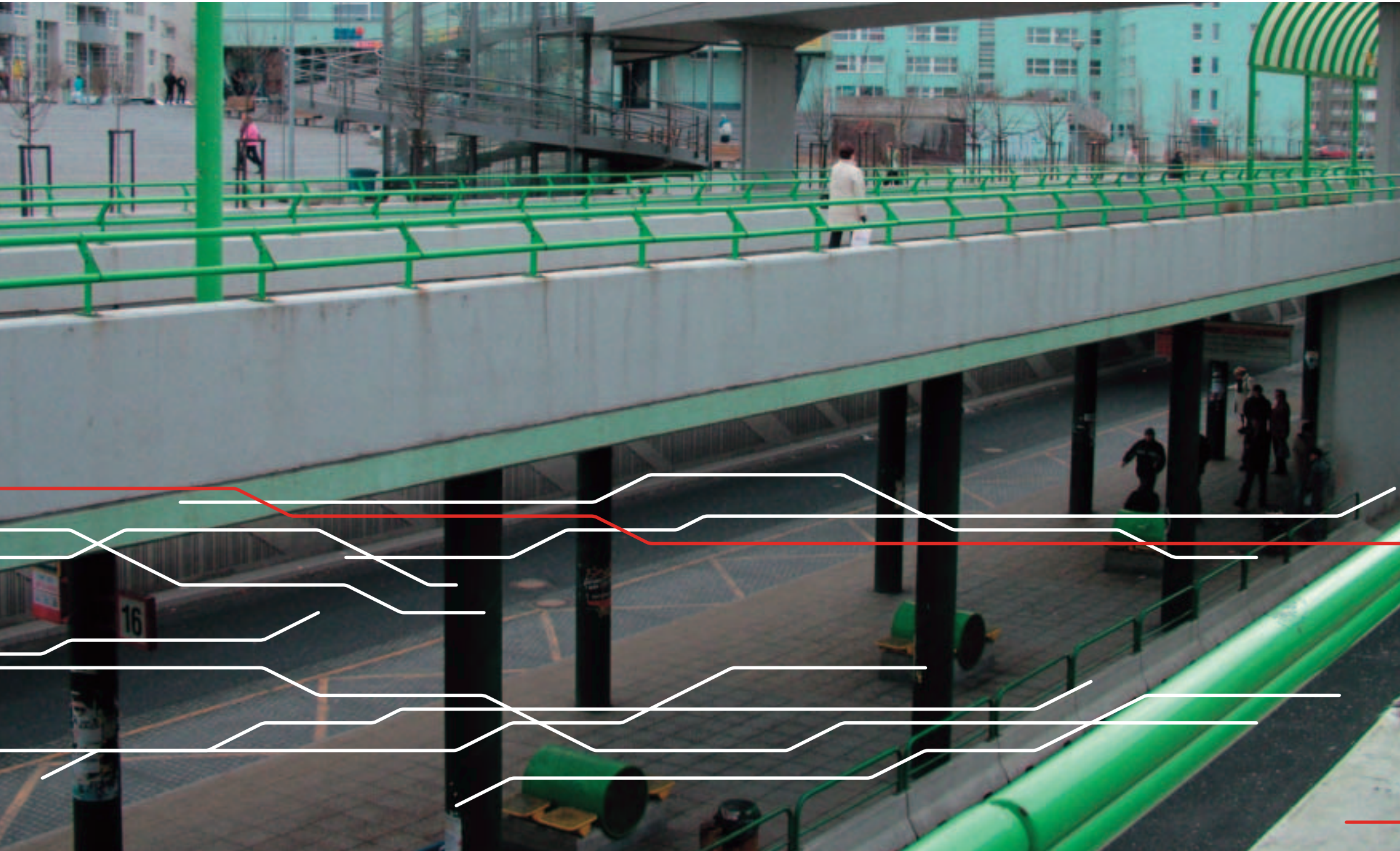
Členství naší společnosti ve Výboru pro Evropskou unii UITP představuje zastoupení nejen městské hromadné dopravy v Praze, ale celého sektoru české veřejné dopravy městské, příměstské a regionální v tělese, které reprezentuje zájmy podniků veřejné dopravy u institucí evropského společenství. Hlavními úkoly výboru jsou monitorování legislativy, poskytování informací o vývoji politik společenství, které mohou mít dopad na činnost členů svazu, vedení lobbyingu a poskytování rady členům ve všech aspektech evropské politiky vztahující se k sektoru veřejné dopravy.

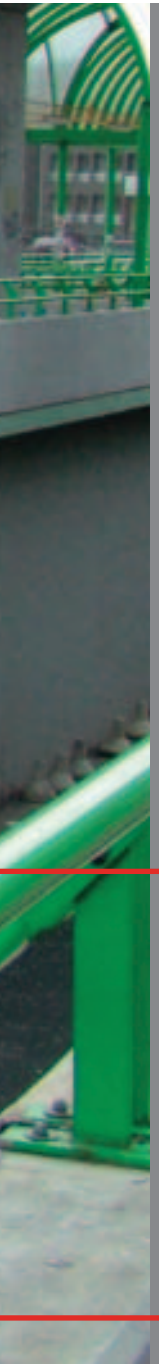
Další zdroj důležitých informací o směru, kterým se městská hromadná doprava v Evropě a ve světě ubírá, představují tématické konference UITP. V roce 2004 se zástupci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti zúčastnili konference o jízdenkových a odbavovacích systémech v dopravě, jež se konala v italské Boloni, ženevské konference na téma osobní bezpečnosti ve veřejné dopravě a norimberské konference věnované automatizaci provozu systémů metra. Zástupci naší společnosti byli rovněž pozváni na závěrečnou konferenci výzkumného evropského projektu VOYAGER, zabývajícího se otázkami vize pro veřejnou dopravu v Evropě v roce 2020. Na dalším výzkumném evropském projektu MODURBAN, zaměřeném na rozvoj městské kolejové dopravy, se Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost od loňského roku podílí jakožto člen konsorcia projektu.

Pracovníci naší společnosti byli členy delegace Sdružení dopravních podniků ČR, která se na pozvání rakouského Svazu dopravních podniků zúčastnila kongresu Nahverkehr 2010, který se konal v březnu v Linzi. Zástupci naší společnosti vystoupili s prezentacemi o pražské veřejné dopravě v rámci sekce věnované rozšířené Evropě. Další vystoupení zástupců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se uskutečnilo v květnu na budapešťské konferenci Impacts, věnované veřejné dopravě v evropských městech, a v listopadu na plenárním zasedání Evropské regionální divize UITP.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost měl čest přivítat během loňského roku několik významných návštěv. Seznámit se s provozem a zázemím našeho podniku přijely například delegace představitelů abidjanského dopravního podniku z Pobřeží slonoviny a helsinského dopravního podniku v čele s jeho generálním ředitelem panem Lahderantou. Přednášku na téma Řízení dopravních služeb v prostředí globalizované ekonomiky přednesla pro zájemce z řad vedoucích pracovníků naší společnosti paní Milena Bodmer, docentka Federální univerzity v Rio de Janeiro.

Priority v nadcházejícím období





Rok 2005 bude zlomovým rokem pro Transformační projekt, od jehož realizace si naše společnost slibuje zvýšení efektivity fungování a dosažení konkurenceschopnosti na trhu veřejné dopravy. Dosavadní průběh transformace byl zaměřen na odhalování silných a slabých stránek společnosti a právě řešení slabých stránek bude úkolem dalších etap transformace. V průběhu roku 2005 projde většina jednotek fází optimalizace, která rozhodne o příští podobě Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

I v následujících letech bude jednou z hlavních priorit naší společnosti rozvoj sítě městské hromadné dopravy, a to především v podobě budování nových úseků podzemní dráhy a tramvajových tratí. Na rok 2006 je plánováno otevření nové konečné stanice tratě A metra Depo Hostivař, čímž dojde k prodloužení tratě o zhruba jeden kilometr. V květnu loňského roku byla zahájena výstavba druhé části IV. provozního 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 2008.

V budoucnosti plánujeme také výstavbu zcela nové tratě metra D z Libuše do centra města. 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 připravovanou 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 začnou od roku 2005 rozšiřovat dodávky dlouho očekávaných nových nízkopodlažních článkových tramvají. Pokračovat bude modernizace starších tramvajových vozů T3, cestujícím by v roce 2005 měly začít sloužit i první modernizované článkové vozy 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

Inženýring dopravních staveb a. s.

Základním předmětem činnosti je zajišťování staveb pro investory od obstarání projektu, přes zajišťování územního rozhodnutí, stavebního povolení, odborné vedení a sledování stavby až do zajištění závěrečné kolaudace. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vlastní 34 % akcií.

Pražská strojírna a. s.

Hlavním předmětem činnosti je vývoj, výroba a montáž komponentů a zařízení pro stavbu a údržbu tramvajových tratí. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vlastní 100 % akcií.

Rencar Praha, a. s.

Společnost se věnuje všem druhům reklamních aktivit od provozování reklamních celodekorovaných tramvají, autobusů a souprav metra po pronájem vitrín na autobusových zastávkách. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vlastní 28 % akcií.

SPŠD, SOU a U, a. s.

Hlavní aktivitou společnosti je výuka, výchova a vzdělávání ve třech subjektech školy, tzn. ve Střední průmyslové škole dopravní, Středním odborném učilišti a Učilišti. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vlastní 100 % akcií.

Elaugen DP Praha, s. r. o.

Společnost se zabývá obnovou profilu tramvajových kolejnic. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost je 40% podílníkem ve společnosti.

Zpráva o činnosti dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v roce 2004

V roce 2004 došlo k personální změně ve složení devítičlenné dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, a to na základě dopisu pana Ing. Jiřího Paroubka, který v souvislosti se jmenováním do funkce ministra oznámil své odstoupení z funkce člena dozorčí rady. Rada hl. m. Prahy při výkonu funkce valné hromady vzala na vědomí jeho odstoupení usnesením č. 1876 ze dne 9. listopadu 2004 a zvolila ke dni 10. listopadu 2004 do funkce člena dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti pana Jana Štrofa, člena Rady hl. m. Prahy.

V průběhu roku 2004 pracovala dozorčí rada pravidelně 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 Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti včetně kontroly plnění závěrů minulé výroční valné hromady i ostatních valných hromad,
- sledování výsledků hospodaření a kontrolu plnění závěrů výročních valných hromad společností s kapitálovou účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti,
- průběžné sledování postupu strategického záměru, zpracovaného na základě výsledků komplexní analýzy situace ve společnosti, který vyústil v Transformační projekt,
- sledování postupu kolektivního vyjednávání v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti,
- průběžné sledování obnovy pražského metra po ničivé povodni v srpnu roku 2002, včetně financování, projekce a výstavby nových protipovodňových opatření v metru,
- sledování tvorby finančního plánu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti pro rok 2004,
- průběžné sledování vývoje cen energií a pohonných hmot ve vztahu k nákladům MHD,
- účast v hodnotitelských komisích pro posuzování nabídek zhotovitelů,

- průběžné sledování zajištění dodávek nových vozů metra II. série a přípravy zajištění budoucích dodávek pro obnovu vozového parku tramvají,
- průběžné sledování postupu výstavby IV. provozního úseku trati C metra,
- sledování financování a postupu dostavby tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov.

Dozorčí rada kromě toho věnovala pozornost i dřívějším tématům, která nebyla uzavřena v roce 2003 a přešla do roku následujícího. Rovněž se v případě nutnosti zabývala i operativním projednáváním závažných problémů společnosti.

Výroční valná hromada společnosti se konala 11. května 2004 a schválila výsledky hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti za rok 2003. Dozorčí rada pro ni připravila ve smyslu § 198 Obchodního zákoníku své vyjádření k roční účetní závěrce, ke zprávě o dosažených výsledcích hospodaření, ke zprávě auditora o auditu roční účetní závěrky k 31. prosinci 2003, ke zprávě o vztazích mezi propojenými osobami a k návrhu představenstva na rozdělení zisku z povodní za rok 2003. Dozorčí rada v něm mimo jiné konstatovala, že mimořádný zisk z výsledku hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti za rok 2003 ve výši 1 834 769 222 Kč vznikl z důvodu nesouladu v časové posloupnosti úhrady (dotací) nákladů na likvidaci povodňových škod, vzniklých v roce 2002; tento zisk bude rozdělen a použit v souladu se schválenými stanovami Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a příslušnými zákony České republiky ke krytí mimořádné ztráty z povodní roku 2002. V závěru svého vyjádření k roční účetní závěrce za rok 2003 dozorčí rada doporučila výroční valné hromadě, aby uložila představenstvu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti i nadále věnovat mimořádnou pozornost nápravě povodňových škod se zvláštním zřetelem na režim jejich financování v průběhu roku 2004.

V roce 2004 dozorčí rada pravidelně projednávala čtvrtletní výsledky hospodaření a kalkulaci nákladů MHD a průběžně sledovala výsledky hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. S tím velmi úzce souvisí i finanční plán společnosti na rok 2004. Ve svém usnesení ze dne 15. září 2004 konstatovala dozorčí rada se znepokojením, že k tomuto dni nemohl být schválen finanční plán společnosti pro rok 2004 a požádala představenstvo společnosti o vypracování postupu, který by pro rok 2005 a další léta umožnil předkládání finančního plánu společnosti vždy nejpozději v 1. čtvrtletí příslušného roku.

Zvláštní pozornost v průběhu 1. pololetí roku 2004 věnovala dozorčí rada kolektivnímu vyjednávání pro rok 2004. Protože řádně uzavřená Kolektivní smlouva může garantovat jistotu pro zaměstnance (zejména mzdové podmínky pro všechny kategorie zaměstnanců), vyzvala dozorčí rada svým usnesením ze dne 17. března 2004 všechny účastníky kolektivního vyjednávání, aby maximálně konstruktivně přistupovali k dokončení jednání o Kolektivní smlouvě pro rok 2004 do 31. března 2004. Jiným usnesením (ze dne 23. června 2004) pak dozorčí rada ocenila ty odborové organizace, které k 16. červnu 2004 vyjádřily souhlas s návrhem Kolektivní smlouvy na rok 2004 a tím projevily maximální snahu zachovat sociální smír ve společnosti.

V roce 2004 také věnovala dozorčí rada velkou pozornost financování nákladů souvisejících s obnovou technického stavu metra do konečné podoby. Pravidelně vyžadovala od představenstva společnosti informace a písemné zprávy o stavu odstranění povodňových škod a o postupu realizace protipovodňové ochrany v pražském metru. Souběžně rovněž sledovala problematiku výše nákladů, účelnosti jejich vynaložení a obstarání zdrojů pro úhradu.

Mezi speciální oblasti, jejichž vývoj dozorčí rada velmi podrobně sledovala, lze řadit postup představenstva společnosti při transformaci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, připravované a realizované na základě výsledků komplexní analýzy situace. Proto v březnu 2004 schválila dozorčí rada nominaci svého člena, pana prof. Ing. Petra Moose, CSc., jako zástupce v Řídicí radě Transformačního projektu.

Další speciální oblastí je problematika veřejných obchodních soutěží (VOS). V komisích pro posouzení a hodnocení nabídek od možných zhotovitelů příslušné investiční akce nebo dodávky působili i v roce 2004 zástupci dozorčí rady.

Z hlediska dopadů na hospodaření společnosti byl jedním vážným problémem v uplynulém roce vývoj cen motorové nafty. Proto dozorčí rada nepřetržitě sledovala dopady růstu cen do nákladů Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Obdobně byla sledována i problematika budoucího nákupu elektrické energie, neboť i vliv nákladů na trakční elektrickou energii je výrazný.

Projednávání jednotlivých témat dozorčí radou probíhalo zpravidla za účasti přizvaných odpovědných zaměstnanců (předseda představenstva a generální ředitel, odborní ředitelé, ředitelé divizí), kteří tak mohli operativně reagovat na připomínky.

Lze konstatovat, že v roce 2004 dozorčí rada Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti plnila v souladu se stanovami a zájmy akcionáře – hlavního města Prahy – řádně a systematicky své poslání kontrolního orgánu společnosti a dohlížela na výkon působnosti představenstva i na podnikatelskou činnost společnosti.

RAJSKÁ ZAHRADA

Tabulková část - Obsah

Provozně technické ukazatele - rok 2004
Počet provozovaných linek a jejich délka 42
Průměrná rychlost 42
Správkové procento vozů – bez vozů v modernizaci nebo rekonstrukci 42
Průměrný počet vypravených vozů za 1 den 43
Spotřeba trakční energie 43
Spotřeba nafty 43
Stav vozového parku k 31. 12. 2004 inventární (účetní) a evidenční (provozní) MHD 44
Typy a počty vozů metra v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby 46
Typy a počty vozů tramvají v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby 47
Typy a počty vozů autobusů v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby 48
Porovnání dopravní nehodovosti v Praze a v DP Praha 49
Přehled linek Pražské integrované dopravy provozovaných Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností 50

Údaje o dopravních a přepravních výkonech
Provozní vozové a místové kilometry 54
Počet přepravených osob podle druhů jízdních dokladů na území hl. m. Prahy (P+0) 54
Počet přepravených osob na území hl. m. Prahy (P+0) a ve vnějších pásmech za rok 2004 55
Počet přepravených osob podle druhů jízdních dokladů ve vnějších pásmech 55

Personální ukazatele
Počet zaměstnanců 56
Věková struktura zaměstnanců podle evidenčního stavu k 31. 12. 2004 56
Počet zaměstnanců dle profesních kategorií za rok 2004 57

Ekonomické ukazatele
Podíl jednotlivých druhů nákladů na celkových nákladech MHD 58
Struktura přímých nákladů na MHD bez dopravních cest 58
Podíl provozních nákladů MHD a nákladů na dopravní cesty na celkových nákladech MHD 59
Podíl nákladových druhů na celkových nákladech MHD 59
Kalkulace nákladů MHD na 1 provozní vozkm vč. vlivu povodně 59

Přehled druhů přepravních dokladů v roce 2004
Jízdenky pro jednotlivou jízdu na území hl. m. Prahy (P+0) 60
Krátkodobé časové jízdenky 60
Časové předplatní jízdenky platné na území hl. m. Prahy 61
Časové předplatní jízdenky platné na území hl. m. Prahy s volitelným začátkem doby platnosti 62
Jízdenky pro jednotlivou jízdu ve vnějších pásmech 63
Časové předplatní jízdenky doplňkové pro vnější pásma pro autobusy a vlaky 64
Doplňkové měsíční kupony pro vnější pásma - zvláštní zlevněné 65
Jízdenky pro jednotlivou jízdu ve vnějších pásmech - zvláštní zlevněné 66
Přepravní tržby za MHD a vnější pásma v roce 2004 67
Mzdové prostředky vyplacené podle kategorií 67
Objem celkových investičních zdrojů 68
Účelové investiční dotace 69
Objem celkových investičních nákladů v roce 2004 70

Výkaz zisku a ztráty v plném rozsahu ke dni 31. 12. 2004 72

Rozvaha v plném rozsahu ke dni 31. 12. 2004 74

Provozně technické ukazatele - rok 2004

Počet provozovaných linek a jejich délka (km):

	denní	noční	celková délka
Metro	3	-	54,0
Elektrické dráhy*	26	9	559,30
Autobusy	186	13	2 118,0
Celkem	**215**	**22**	**2 731,3**

* bez nostalgické linky č. 91 a lanové dráhy Petřín

Průměrná rychlost (km/h):

	cestovní	provozní (oběžná)
Metro	34,6	33,2
Elektrické dráhy	19,3	14,2
Autobusy	26,1	16,7

Správkové procento vozů – bez vozů v modernizaci nebo rekonstrukci:

	%
Metro	11,00
Elektrické dráhy	6,37
Autobusy	8,41

Průměrný počet vypravených vozů za 1 den (v pravidelném provozu mimo prázdninové období)

	ranní špička	sedlo	odpolední špička	sobota	neděle
Metro	396	191	366	152	142
Elektrické dráhy	716	561	713	401	398
Autobusy	967	439	904	403	414
Celkem	**2 079**	**1 191**	**1 983**	**956**	**954**

Spotřeba trakční energie (kWh)

	celkem kWh	na 1 vozkm
Metro	105 535 869	2,35
Elektrické dráhy	160 949 887	3,23
Celkem	**266 485 756**	

Spotřeba nafty (l):

	litry	na 1 vozkm
Autobusy	29 160 985	0,4464

Stav vozového parku k 31. 12. 2004
inventární (účetní) a evidenční (provozní) MHD

		inventární (účetní) stav			evidenční (provozní) stav pro MHD +/
		celkem	z toho v: M+R */	z toho v: likvidaci	
Metro		**715**	**222**	**0**	**490**
z toho:					
81-71		342	77		265
81-71 M (moderniz.)		160	145		15
M1		210			210
EČS (historické)		3			
Tramvaje		**968**	**23**	**0**	**928**
z toho:					
KT8 D5		47	2		45
RT6N		4			4
T3, T3R.P		357	21		336
T3M		103			103
T3SU		289			289
T6A5		151			151
historické vozy		17			

Do roku 2000 nebyl rozlišován evidenční stav vozového parku od inventárního (účetního) stavu. Vozy v modernizaci a rekonstrukci se začaly vykazovat zvlášť až od roku 2001. Z tohoto důvodu se rozdělilo vykazování stavu vozového parku na:
- inventární (účetní) stav vozového parku celkem
- evidenční (provozní) stav vozového parku.

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.

*/ M+R = vozy v modernizaci a rekonstrukci
+/ v součtu nejsou uvedeny historické vozy a dálkové autobusy

		inventární (účetní) stav			evidenční (provozní) stav pro MHD +/
		celkem	z toho v: M+R */	z toho v: likvidaci	
Autobusy		**1 321**	**1**	**18**	**1 293**
z toho:					
standardní (S)	B731, B951	223		6	217
	B732, B732R	197		9	188
	B732R pro ZTP	7			7
	B931	199			199
	C734, C734R	11			11
	C934	1			1
	celkem standardní	**638**	**0**	**15**	**623**
standardní nízkopodlažní (SN)	CITY standard	319			319
	Neoplan 4014	3			3
	E91 midibus	4	1		3
	celkem nízkopodlažní	**326**	**1**	**0**	**325**
kloubové (K)	B741, B741R, B961	120		3	117
	B941	175			175
	celkem kloubové	**295**	**0**	**3**	**292**
kloubové nízkopodlažní (KN)	CITY kloub	53			53
dálkové	LC735, LC936, Neoplan, Mercedes		9		
Celkem		**3 004**	**246**	**18**	**2 711**

Poznámka:
inventární počet vozů celkem = 3004
- 246 vozů v modernizaci a rekonstrukci - 18 vozů v likvidaci - 3 historické vozy metra a 17 historických tramvají - 9 dálkových autobusů = 2711 vozů v evidenčním stavu pro MHD.

*/ M+R = vozy v modernizaci a rekonstrukci
+/ v součtu nejsou uvedeny historické vozy a dálkové autobusy

Typy a počty vozů v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby (k 31. 12. 2004)

METRO 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	3	2	4	14	6	11	19	24	12	12	12	10	0	0	0
81-7141 - vložený	0	2	3	3	20	16	13	15	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**	**04**	**Celkem**	**Prům. stáří**
81-7171 - čelní	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	136	18,82
81-7141 - vložený	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	206	18,75
81-717M - č. (mod.)	0	0	0	0	0	0	8	12	18	12	14	64	1,81
81-714M - vl. (mod.)	0	0	0	0	0	0	10	20	27	18	21	96	1,79
M1.1- čelní	0	0	0	0	0	0	0	30	14	18	22	84	1,62
M1.2; M1.3 - vložený	0	0	0	0	0	0	0	45	21	27	33	126	1,62
historické vozy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	28,00
Celkem												**715**	**9,98**

Typy a počty vozů v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby (k 31. 12. 2004)

TRAMVAJE Typ vozu / Rok výroby	**62**	**63**	**64**	**65**	**66**	**67**	**68**	**69**	**70**	**71**	**72**	**73**	**74**	**75**	**76**	**77**	**78**
T3	0	0	0	1	7	23	6	0	16	15	0	53	21	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

Typ vozu / Rok výroby	**96**	**97**	**98**	**99**	**00**	**01**	**02**	**03**	**04**	**Celkem**	**Prům. stáří**
T3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	175	32,11
T3M	2	6	10	1	0	0	0	0	0	103	26,31
T3R.P	0	0	0	0	2	49	40	41	50	182	1,52
T3 - SU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	289	18,40
KT8D5 (kloub)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	15,13
T6A5	50	20	0	1	0	0	0	0	0	151	8,38
RT6N (kloub) *N	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4	8,00
Celkem										**951**	**16,75**
Historické vozy										17	

*N) nízkopodlažní vozidla

Typy a počty vozů v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby (k 31. 12. 2004)

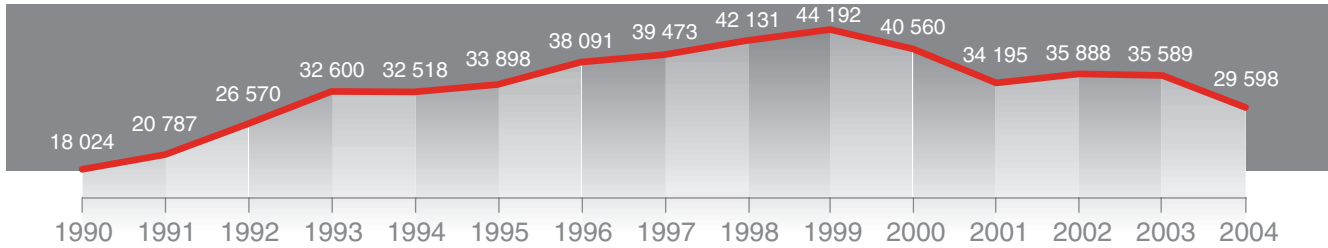
AUTOBUSY Typ vozu / Rok výroby	**89**	**91**	**92**	**93**	**94**	**95**	**96**	**97**	**98**	**99**	**00**	**01**	**02**	**03**	**04**	**Celkem**	**Prům. stáří**
B 731	0	0	0	0	16	116	0	0	0	0	0	0	0	0	0	132	9,44
B951	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	30	30	91	1,28
B 732, B732R	0	0	0	0	24	0	2	16	25	40	46	31	20	0	0	204	5,55
B 741, B741R kloub	0	0	1	3	0	14	60	0	0	0	1	10	0	0	0	89	8,32
B 961 kloub	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	20	0	31	1,99
B931	0	0	0	0	0	11	133	25	0	20	0	10	0	0	0	199	7,52
B941 kloub	0	0	0	0	0	0	0	55	50	50	0	20	0	0	0	175	6,32
C 734, C734R	0	0	0	0	2	3	0	4	1	0	1	0	0	0	0	11	8,19
C 934	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	5,68
CITY standard *N	0	0	0	0	0	1	4	10	26	49	80	50	19	30	50	319	3,62
Dálkové **T	1	0	0	0	0	0	0	3	5	0	0	0	0	0	0	9	7,77
CITY kloub *N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	12	20	20	53	1,24
Midibus E91 *N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	4	1,33
NEOPLAN *N	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	10,02
Celkem	**1**	**0**	**1**	**3**	**43**	**147**	**199**	**113**	**107**	**160**	**128**	**122**	**93**	**103**	**101**	**1 321**	**5,47**

*N) nízkopodlažní vozidla
**T) typ vozidla - LC 735, LC 936, Mercedes, Neoplan

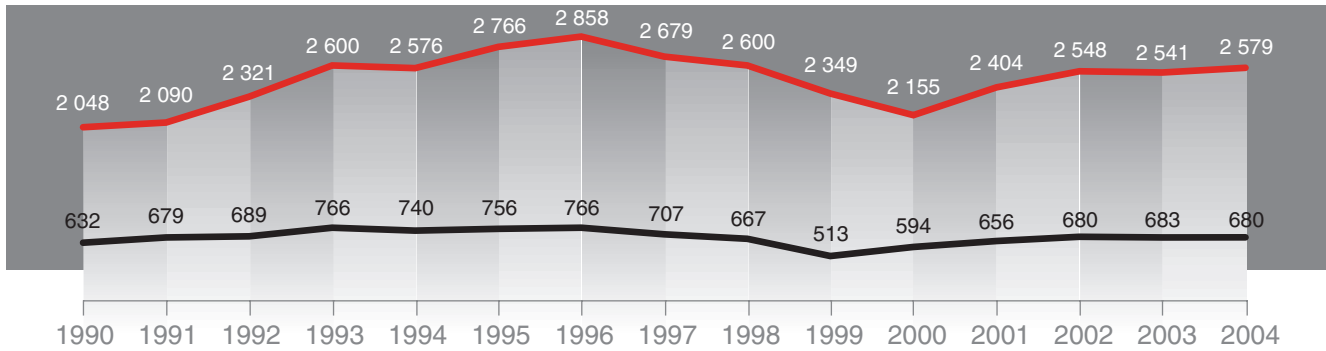
Porovnání dopravní nehodovosti v Praze a v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

ROK	Praha nehody	DP nehody	DP zaviněné nehody
1999	44 192	2 349	513
2000	40 560	2 155	594
2001	34 195	2 404	656
2002	35 888	2 548	680
2003	35 589	2 541	683
2004	29 598	2 579	680

Vývoj nehodovosti v Praze



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



Počet nehod s účastí vozidel DP

Počet nehod zaviněných vozidly DP

Přehled linek Pražské integrované dopravy provozovaných Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností (stav k 31. 12. 2004)

METRO

A Skalka - Dejvická
B Zličín - Smíchovské nádraží - Českomoravská - Černý Most
C Ládví - Háje (do 25. 6. 2004 Nádraží Holešovice - Háje)

TRAMVAJE

Denní provoz

1 Petřiny - Spojovací
2 Červený Vrch - Petřiny
3 Lehovec - Sídliště Modřany / Levského
4 Kotlářka - Čechovo náměstí
5 Výstaviště - Olšanské hřbitovy
6 Laurová - Kubánské náměstí
7 Sídliště Řepy - Kotlářka - Ústřední dílny DP
8 Podbaba - Nádraží Vysočany / Vysočanská
9 Sídliště Řepy - Spojovací
10 Sídliště Ďáblice - Sídliště Řepy
11 Černokostelecká - Spořilov
12 Palmovka - Sídliště Barrandov
13 Smíchovské nádraží - Sídliště Barrandov (v provozu od 1. 9. 2004)
14 Vozovna Kobylisy - Sídliště Barrandov
15 Březiněveská / Kobylisy - Vypich (do 25. 6. 2004 Střelničná - Vypich)
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
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
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
55 Vozovna Kobylisy - Ústřední dílny DP
56 Petřiny - Spořilov
57 Bílá Hora - Nádraží Hostivař
58 Sídliště Řepy - Spojovací
59 Sídliště Řepy - Nádraží Hostivař (v provozu od 2. 7. 2004)

AUTOBUSY

Denní provoz
Městské linky

100 Zličín - Letiště Ruzyně
101 Strašnická - Centrum Zahradní Město - Plynárna Měcholupy
102 Nádraží Holešovice - Staré Bohnice - Zámky
103 Ládví - Ďáblice - Březiněves (do 25. 6. 2004 Palmovka - Ďáblice - Březiněves)
104 Na Knížecí - Slivenecká
106 Kavkazská - Nádraží Braník
107 Dejvická - Suchdol
108 Špejchar - Ciolkovského (do 30. 6. 2004 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
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
127 Českomoravská - Sídliště Bohnice (od 26. 6. 2004 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
141 Černý Most - Generála Janouška - Černý Most (polookružní linka)
142 Nové Butovice - Nad Malou Ohradou
143 Dejvická - Stadion Strahov
144 Kobylisy - Poliklinika Mazurská (do 25. 6. 2004 Nádraží Holešovice - Poliklinika Mazurská)
145 Ládví - Jesenická (do 25. 6. 2004 Poliklinika Prosek - Jesenická)
146 Černý Most - Satalická obora - Poliklinika Prosek (od 26. 6. 2004 zrušena)
147 Dejvická - Výhledy
148 Podolská vodárna - Kavčí hory - Budějovická
149 Dejvická - Nové Butovice
150 Kloboučnická - Poliklinika Modřany / Čechova čtvrť
151 Českomoravská - Poliklinika Prosek
152 Sídliště Ďáblice - Sídliště Čimice (do 25. 6. 2004 Nádraží Holešovice - Sídliště Čimice, do 13. 8. 2004 Kobylisy - Sídliště Čimice)
154 Skalka - Koleje Jižní Město
155 Želivského - Sídliště Malešice
156 Ládví - Avia Letňany - Ládví (polookružní linka) (do 25. 6. 2004 Nádraží Holešovice - Avia Letňany - Nádraží Holešovice)
157 Na Beránku - Kačerov (provoz jen v tomto směru)
158 Českomoravská - 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 Ke Stírce - Šimůnkova (do 25. 6. 2004 Nádraží Holešovice - Ke Stírce - Šimůnkova)
176 Karlovo náměstí - Stadion Strahov
177 Chodov - Skalka - 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

186 Černý Most - Sídliště Bohnice
187 Ládví - Prosek - Palmovka
(do 25. 6. 2004 Nádraží Holešovice - Prosek – Palmovka)
188 Želivského - Kavčí hory
189 Kačerov - Sídliště Lhotka
191 Na Knížecí - Petřiny
192 Budějovická - Pražská čtvrť
193 Náměstí Bratří Synků - Mikrobiologický ústav
194 Skalka - Léčiva
195 Avia Letňany - Jesenická
196 Smíchovské nádraží - Kačerov
197 Na Knížecí - Háje
198 Smíchovské nádraží - Sídliště Písnice
199 Smíchovské nádraží - Nové dvory - Smíchovské nádraží (polookružní linka)
200 Kobylisy - Sídliště Bohnice
(do 25. 6. 2004 Nádraží Holešovice - Sídliště Bohnice)
201 Nádraží Holešovice - Poliklinika Prosek
(v provozu od 8. 11. 2004)
202 Poliklinika Mazurská - Za Avií / Vinoř
203 Vavřenova - Jižní Město
204 Smíchovské nádraží - Sídliště Radotín
(provoz jen v tomto směru)
(v provozu od 1. 9. 2004)
205 Zelený pruh - Komořany
207 Staroměstská - Ohrada
208 Želivského - Dolní Počernice
210 Nádraží Holešovice - Obchodní centrum Čakovice - Čakovice
(do 25. 6. 2004 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
225 Nové Butovice - Ciolkovského - Letiště Ruzyně
(do 30. 6. 2004 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
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 - Otěšínská - Nádraží Radotín
(polookružní linka)
(do 10. 5. 2004 Nádraží Radotín - Lahovská - Nádraží Radotín)
246 Smíchovské nádraží - Lochkov - Nádraží Radotín
247 Chaplinovo náměstí - 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
(od 12. 12. 2004 zrušena)
263 Avia Letňany - Xaverov - Výzkumné ústavy Běchovice
(od 12. 12. 2004 zrušena)
264 Skalka / Nádraží Uhříněves - Královice
265 Skalka - Lipany - Kolovraty
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)

Příměstské linky
301 Sídliště Stodůlky - Chýnice
305 Českomoravská - Čakovičky
306 Zličín - Jeneč (od 12. 12. 2004 předána dopravci ČSAD Kladno, a. s.)
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
329 Skalka - Škvorec, náměstí
347 Motol - Bílá Hora - Hostivice, Staré Litovice (od 12. 12. 2004 převzata od dopravce ČSAD Kladno, a. s.)
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
Městské linky

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
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

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 (provoz jen v tomto směru)
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)
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 (od 16. 2. 2004 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

Provozní vozové a místové kilometry (v tis. km)

Rok 2004	vozové kilometry*	místové kilometry*
Metro	44 666	8 215 418
Elektrické dráhy	49 125	5 682 432
Autobusy	62 032	4 979 181
Lanová dráha	22	2 198
Celkem	**155 845**	**18 879 229**

* bez kilometrů smluvní dopravy, náhradní autobusové dopravy a nostalgické linky

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

	celkem (tis. osob)	%
Časové jízdenky občanské zvýhodněné:		
- měsíční	71 594	6,17 %
- čtvrtletní	70 815	6,10 %
- roční	189 113	16,30 %
Časové jízdenky zvýhodněné:		
- měsíční	53 405	4,60 %
- čtvrtletní	149 587	12,89 %
Časové jízdenky s volitelným začátkem doby platnosti:		
- 30denní	59 062	5,09 %
- 90denní	89 947	7,75 %
Časové roční jízdenky vydané bez osobních údajů držitele	24	0,00 %
Bezplatná přeprava	197 542	17,02 %
Jízdenky pro jednotlivou jízdu přestupní vč. P+R	148 179	12,76 %
Nepřestupní krátkodobé místní jízdenky	36 513	3,15 %
Časové jízdenky ostatní	67 963	5,86 %
Celkem (P+0)	**1 133 744**	**97,69 %**

Provozní vozové kilometry (v tis. km)

Provozní místové kilometry (v tis. km)

Počet přepravených osob na území hl. m. Prahy (P+0) a ve vnějších pásmech za rok 2004 (v tis. osob)

Počet přepravených osob na území hl. m. Prahy (P+0) vč. lanové dráhy a ve vnějších pásmech	**1 160 532**	**100 %**
P+0	1 133 744	97,69 %
vnější pásma	26 788	2,31 %
z toho: Metro	496 013	43,75 %
Elektrické dráhy	342 844	30,24 %
Autobusy + vnější pásma	321 675	26,01 %

Počet přepravených osob podle druhů jízdních dokladů ve vnějších pásmech (v tis. osob)

- doplňkové kupony občanské zvýhodněné měsíční	8 152	0,70 %
- doplňkové kupony zvýhodněné pro děti od 6 do 15 let měsíční	2 533	0,22 %
- doplňkové kupony občanské zvýhodněné čtvrtletní	8 689	0,75 %
- časové krátkodobé jízdenky platné ve všech tar. pásmech PID (30 %)	7	0,00 %
- jízdenky pro jednotlivou jízdu	5 692	0,49 %
- doplňkové měsíční kupony a jízdenky pro jednotl. jízdu pro vnější pásma - zvláštní zlevněné	1 715	0,15 %
Celkem vnější pásma	**26 788**	**2,31 %**
Celkem (P+0) + vnější pásma	**1 160 532**	**100,00 %**

Personální ukazatele

Počet zaměstnanců (průměrný přepočtený stav k 31. 12. 2004)

Metro	4 218
Elektrické dráhy	4 032
Autobusy	4 157
Ředitelství	567
Celkem	**12 974**

Věková struktura zaměstnanců dle evidenčního stavu k 31. 12. 2004

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	4 316	392	25	0	757	34	814	55	934	100	589	81	961	113	236	9
POP	4 452	436	0	0	514	32	1 138	83	1 170	112	598	90	878	104	154	15
THP	2 050	1 202	6	1	243	93	361	206	481	358	290	248	498	284	171	22
Celkem	**10 818**	**2 030**	**31**	**1**	**1 514**	**159**	**2 313**	**344**	**2 585**	**570**	**1 477**	**409**	**2 337**	**501**	**561**	**41**
Úhrnem	**12 848**															

Počet zaměstnanců dle profesních kategorií za rok 2004 (průměrný přepočtený stav)

Profesní kategorie	M	ED	A	Ř	Celkem
řidiči MHD celkem	**491**	**1 327**	**2 317**	**0**	**4 135**
z toho: strojvedoucí M	491				491
řidiči ED		1 327			1 327
řidiči A			2 317		2 317
řidiči nákladních vozů	24	87	22	2	135
provozní a obsluh. prac.	176	252	350	15	793
dělníci celkem	**2 114**	**1 589**	**894**	**30**	**4 627**
z toho: opraváři, údržbáři	1 061	824	599	24	2 508
provozní dělníci	1 053	382	103		1 538
ostatní dělníci		383	192	6	581
THP celkem	**1 413**	**777**	**574**	**520**	**3 284**
z toho: dispečeři	118	92	98	18	326
mistři	143	152	76	2	373
provozní pracovníci	484	261	218	193	1 156
výchovní pracovníci		9	8		17
ostatní	668	263	174	307	1 412
zaměstnanci celkem	**4 218**	**4 032**	**4 157**	**567**	**12 974**
z toho: mužů (%)	83,25	82,7	90,23	55,65	84,2
žen (%)	16,72	17,3	9,77	44,35	15,8

Ekonomické ukazatele

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

Přímé náklady včetně dopravních cest	8 144 141	72,94 %
Provozní režie	978 928	8,77 %
Správní režie	468 531	4,20 %
Náklady na koordinaci a řízení	1 361 504	12,19 %
Ostatní náklady (muzeum, lanová dráha, odložená daň)	213 043	1,91 %
Náklady MHD bez povodňových celkem	**11 166 147**	**100,00 %**
Mimořádné povodňové náklady	722 340	
z toho: IDS, a. s.	288 895	
vlastní náklady	433 445	
Náklady MHD včetně povodňových celkem	**11 888 487**	

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

Opravy a udržování vozů MHD	1 455 208	27,17 %
Spotřeba pohonných hmot, materiálů a trakční energie	1 175 775	21,95 %
Personální náklady řidičů MHD	1 856 992	34,67 %
Náhradní autobusová doprava	39 011	0,73 %
Odpisy vozů MHD	805 404	15,04 %
Ostatní přímé náklady na provoz MHD	23 033	0,43 %
Přímé náklady MHD bez dopravních cest celkem	**5 355 423**	**100,00 %**

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

Provozní náklady MHD	8 377 429	75,03 %
Náklady na dopravní cesty	2 788 718	24,97 %
Náklady MHD bez povodňových celkem	**11 166 147**	**100,00 %**
Mimořádné povodňové náklady	722 340	
Náklady MHD včetně povodňových celkem	**11 888 487**	

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

Odpisy a odložená daň	2 433 361	21,79 %
Mzdové náklady	3 302 445	29,58 %
Spotřeba nafty a elektrické energie	1 188 141	10,64 %
Opravy a udržování	3 366 956	30,15 %
Zbývající náklady	875 244	7,84 %
Náklady MHD bez povodňových celkem	**11 166 147**	**100,00 %**
Mimořádné povodňové náklady	722 340	
Náklady MHD včetně povodňových celkem	**11 888 487**	

Kalkulace nákladů MHD na 1 provozní vozkm vč. vlivu povodně

	Kč/vozkm
Metro	102,6977
Elektrické dráhy	50,2327
Autobusy	43,1760
Ředitelství *	12,1975

* náklady na koordinaci a řízení MHD + náklady na odstranění povodňových škod

Přehled druhů přepravních dokladů v roce 2004

Jízdenky pro jednotlivou jízdu na území hl. m. Prahy (P+0)

Druh jízdenky	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,-

Krátkodobé časové jízdenky

Druh jízdenky	Cena jízdenky
Časové jízdenky krátkodobé pro MHD (P+0):	
- 24hodinová	70,-
- 24hodinová pro děti od 6 - 15 let	35,-
- 3denní PRAGUE PAS	200,-
- 3denní	200,-
- 7denní	250,-
- 15denní	280,-
Časové jízdenky krátkodobé pro všechna pásma:	
- 24hodinová	100,-
- 24hodinová pro děti od 6 - 15 let	50,-

Časové předplatní jízdenky platné na území hl. m. Prahy

Druh jízdního dokladu	Cena jízdenky
Časové jízdenky občanské zvýhodněné:	
- měsíční	420,-
- čtvrtletní	1 150,-
- roční	3 800,-
Časové jízdenky zvýhodněné:	
Pro děti od 6 let 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 (viz znění tarifu):	
- měsíční	210,-
- čtvrtletní	570,-

Časové předplatní jízdenky platné na území hl. m. Prahy s volitelným začátkem doby platnosti

Druh jízdního dokladu	Cena jízdenky
Časové jízdenky vydané bez osobních údajů držitele	
s volitelným začátkem doby platnosti:	
- 30denní	560,-
- 90denní	1 600,-
- roční	5 900,-
Časové jízdenky zvýhodněné vydané na základě	
poskytnutí osob. údajů držitele s volitelným	
začátkem doby platnosti:	
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:	
- 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

Druh jízdenky	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,-

Neplatí ve vlacích Českých drah s výjimkou tratí uvedených v tarifu PID

Časové předplatní jízdenky doplňkové pro vnější pásma pro autobusy a vlaky

Druh jízdního dokladu	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,-

Doplňkové měsíční kupony pro vnější pásma - zvláštní zlevněné

Druh jízdního dokladu	Cena jízdenky
Kupony pro žáky od 6 do 15 let:	
- pro jedno vnější pásmo samostatné	80,-
- pro dvě pásma	125,-
- pro tři pásma	215,-
- pro čtyři pásma	305,-
- pro pět pásem	380,-
- pro šest pásem	465,-
Kupony pro žáky a studenty od 15 do 26 let:	
- pro jedno vnější pásmo samostatné	170,-
- pro dvě pásma	260,-
- pro tři pásma	440,-
- pro čtyři pásma	615,-
- pro pět pásem	765,-
- pro šest pásem	940,-

Jízdenky pro jednotlivou jízdu ve vnějších pásmech - zvláštní zlevněné

Druh jízdního dokladu	Cena jízdenky
Přestupní jízdenky žákovské od 6 do 15 let:	
- pro dvě navazující pásma 60 (90) min.	4,-
- pro tři navazující pásma 90 min.	6,-
- pro čtyři navazující pásma 120 min.	9,-
- pro pět navazujících pásem 150 min.	11,-
- pro šest navazujících pásem 180 min.	13,-
- pro sedm navazujících pásem 210 min.	15,-
Přestupní jízdenky žákovské od 15 do 26 let:	
- pro dvě navazující pásma 60 (90) min.	9,-
- pro tři navazující pásma 90 min.	13,-
- pro čtyři navazující pásma 120 min.	18,-
- pro pět navazujících pásem 150 min.	22,-
- pro šest navazujících pásem 180 min.	27,-
- pro sedm navazujících pásem 210 min.	31,-
Nepřestupní krátkodobé místní jízdenky:	
- pro žáky od 6 do 15 let	3,-
- pro žáky a studenty od 15 do 26 let	6,-

Přepravní tržby za MHD a vnější pásma v roce 2004
Podíl tržeb dle typu jízdních dokladů

MHD (P+0)	**2 721 572**	
- tržby z časových jízdenek vč. paušálních úhrad a jízdenek MHD	1 547 539	54,29 %
- tržby z jednotlivého jízdného vč. USV strojků	1 174 033	41,19 %
- tržby za přirážky k jízdnému	128 865	4,52 %
Celkem MHD (P+0)	**2 850 437**	**100,00 %**
Vnější pásma		
- tržby z jednotlivého jízdného vč. USV strojků	50 350	41,89 %
- tržby z časových doplňkových kuponů	69 848	58,11 %
Celkem vnější pásma	**120 198**	**100,00 %**
Celkem MHD (P+0) + vnější pásma	**2 970 635**	

Mzdové prostředky vyplacené podle kategorií (v tis. Kč)

	Metro	Elektrické dráhy	Autobusy	Ředitelství	Celkem
řidiči MHD	163 934	343 279	614 842		1 122 055
dělníci	497 713	381 795	192 995	6 623	1 079 126
POP	40 952	41 857	73 771	3 297	159 877
TH zaměstnanci	403 223	205 532	157 650	175 508	941 913
Celkem	**1 105 822**	**972 463**	**1 039 258**	**185 428**	**3 302 971**

Objem celkových investičních zdrojů (v tis. Kč)

Vlastní zdroje	
odpisy + odložená daň	2 433 361
část rezervy vytvořené v minulých letech	382 885
Celkové vlastní investiční zdroje	**2 816 246**
Ostatní zdroje	
dotace ze státního rozpočtu	470 700
dotace z rozpočtu hl. m. Prahy	5 511 382
půjčka od České spořitelny, a. s. a ČSOB, a. s. *	1 210 155
Celkové ostatní investiční zdroje	**7 192 237**
Celkový objem investičních zdrojů	**10 008 483**

* půjčka na nákup II. série vlakových souprav metra

Účelové investiční dotace (v tis. Kč)

	Čerpáno z rozpočtu HMP	Čerpáno ze státního rozpočtu
RTT Výtoň	82 905	
RTT Chotkova	55 367	
RTT Českomoravská	27 208	
Technické centrum II. B (TC 4)	5 000	
TT Hlubočepy - Barrandov	350 000	
Obnova vozů metra - modernizace	800 000	
Modernizace tramvají (rek. T3 a KT8D5)	328 949	
Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení na trase A metra	61 002	
Stanice metra v depu Hostivař (2 x P+R)	480 000	
I. provozní úsek trasy D metra	357	
Protipovodňová ochrana metra	590 000	
IV. provozní úsek trasy B metra	60 000	
IV. provozní úsek trasy C metra 2. etapa	750 000	450 000
Nákup autobusů standard	129 303	
Nákup nízkopodlažních autobusů	285 417	20 700
Nákup nízkopodlažních autobusů kloub.	160 408	
Nákup tramvají	112 960	
Obnova rádiových sítí DP	81 046	
RTT Nádražní	27 500	
IV. provozní úsek trasy metra C 1. etapa	1 098 960	
Dostavba objektu ve stanici Chodov	25 000	
Celkem	**5 511 382**	**470 700**

Objem celkových investičních nákladů v roce 2004 (v tis. Kč)

Investiční výstavba metra	
Akce rozestavěné	
IV. provozní úsek trasy B metra	60 000
IV. provozní úsek trasy C metra 1. etapa	1 098 960
IV. provozní úsek trasy C metra 2. etapa	1 200 000
Technické centrum TC4	5 365
Stanice metra depo Hostivař	480 617
Akce v přípravě	
I. provozní úsek trasy D	357
Celkem investiční výstavba metra	**2 845 299**
Ostatní investiční akce	
Výměna eskalátorů	73 051
Výstavba TT Hlubočepy - Barrandov	350 000
Rekonstrukce tramvajových tratí	399 400
Rekonstrukce kabelových tras	650 341
Výstavba a rekonstrukce měníren	46 081
Vozovny a ústřední dílny	35 126
Garáže a odstavné plochy	82 189
Zabezpečovací zařízení na trase A	61 002
Zabezpečovací zařízení na trase B	29
Zabezpečovací zařízení MATRA - nasazení na rek. a nové vozy	20 717
Celkem ostatní investiční akce	**1 717 936**

Objem celkových investičních nákladů v roce 2004 (v tis. Kč) - pokračování

Obnova vozového parku	
Metro	
Rekonstrukce vozů	846 040
Nákup nových vozů (čerpání úvěru + poplatky a úroky z úvěru)	1 266 875
Nákup nových vozů - 6 souprav M1	200 000
Elektrické dráhy	
Technické zhodnocení tramvají	328 950
Nákup nových tramvají	112 960
Autobusy	
Nákup nových autobusů	595 828
Celkem obnova vozového parku	**3 350 653**
Ostatní investice do technické základny	**2 094 595**
Celkový objem investičních nákladů	**10 008 483**
z toho čerpán úvěr na nákup vozů metra ve výši	**1 210 155**
splátka úvěru	**71 266**

Výkaz zisku a ztráty v plném rozsahu ke dni 31. 12. 2004 (v celých tisících Kč)

Označení a	TEXT b	Skutečnost v účetním období běžném k 31. 12. 2004	Skutečnost v účetním období minulém k 31. 12. 2003
I.	Tržby za prodej zboží	8 734	8 462
A.	Náklady vynaložené na prodané zboží	8 187	7 598
+	**Obchodní marže**	**547**	**864**
II.	Výkony	3 854 910	3 684 177
II. 1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	3 251 283	2 987 008
1.1.	Tržby z jízdného	2 841 770	2 624 616
1.2.	Ostatní tržby	409 513	362 392
2.	Změna stavu zásob vlastní činnosti	1 007	-1 175
3.	Aktivace	602 620	698 344
B.	Výkonová spotřeba	4 692 305	4 401 472
B. 1.	Spotřeba materiálu a energie	2 705 671	2 407 413
2.	Služby	1 986 634	1 994 059
2.1.	Opravy a udržování	722 764	714 634
2.2.	Ostatní služby	1 263 870	1 279 425
+	**Přidaná hodnota**	**-836 848**	**-716 431**
C.	Osobní náklady	4 702 918	4 397 882
C. 1.	Mzdové náklady	3 302 445	3 091 858
2.	Odměny členům orgánů společnosti a družstva	2 706	2 571
3.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	1 172 172	1 105 485
4.	Sociální náklady	194 535	197 968
5.	Náklady na penzijní pojištění	31 060	0
D.	Daně a poplatky	71 311	47 464
E.	Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	2 233 513	2 039 848
III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	155 486	161 417
III. 1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	19 158	22 951
2.	Tržby z prodeje materiálu	136 328	138 466
F.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu	124 722	132 713

IČ:
00005886

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

Sídlo:
Sokolovská 217/42
190 22 Praha 9

Označení a	TEXT b	Skutečnost v účetním období běžném 1	minulém 2
F. 1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	6 155	10 471
2.	Prodaný materiál	118 567	122 242
G.	Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	-875	120 154
IV.	Ostatní provozní výnosy	8 293 315	7 653 770
IV. 1.	Dotace k úhradě nákladů	8 015 576	7 450 105
2.	Ostatní provozní výnosy	277 739	203 665
H.	Ostatní provozní náklady	252 909	191 767
*	**Provozní výsledek hospodaření**	**227 455**	**168 928**
VI.	Tržby z prodeje cenných papírů a podílů	0	66 065
J.	Prodané cenné papíry a podíly	0	27 000
VII.	Výnosy z dlouhodobého finančního majetku	11 494	5 364
VII.1.	Výnosy z podílů v ovládaných a řízených osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	11 494	5 364
X.	Výnosové úroky	33 159	40 459
N.	Nákladové úroky	162 132	18 528
XI.	Ostatní finanční výnosy	92 757	17 892
O.	Ostatní finanční náklady	2 885	4 001
*	**Finanční výsledek hospodaření**	**-27 607**	**80 251**
Q.	Daň z příjmů za běžnou činnost	199 848	249 179
2.	- odložená	199 848	249 179
**	**Výsledek hospodaření za běžnou činnost**	**0**	**0**
XIII.	Mimořádné výnosy	4 057	5 099 793
R.	Mimořádné náklady	722 340	3 265 024
*	**Mimořádný výsledek hospodaření**	**-718 283**	**1 834 769**
***	**Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)**	**-718 283**	**1 834 769**
****	**Výsledek hospodaření před zdaněním**	**-518 435**	**2 083 948**

Sestaveno dne:
9. 2. 2005

Právní forma účetní jednotky:
akciová společnost

Předmět podnikání:
Provozování městské hromadné dopravy a ostatní činnosti

Podpisový záznam statutárního orgánu účetní jednotky

Rozvaha v plném rozsahu ke dni 31. 12. 2004 (v celých tisících Kč)

Označení	AKTIVA	Běžné účetní období			Minulé účetní období
		Brutto	Korekce	Netto	Netto
a	b	1	2	3	4
	AKTIVA CELKEM	**105 252 991**	**-21 166 222**	**84 086 769**	**79 568 585**
B.	**Dlouhodobý majetek**	**101 425 386**	**-21 071 598**	**80 353 788**	**74 420 269**
B. I.	**Dlouhodobý nehmotný majetek**	**367 520**	**-302 450**	**65 070**	**83 556**
3.	Software	311 473	-294 409	17 064	53 271
4.	Ocenitelná práva	6 482	-5 454	1 028	2 072
6.	Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	22 266	-2 587	19 679	19 344
7.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	23 940	0	23 940	2 191
8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	3 359	0	3 359	6 678
B. II.	**Dlouhodobý hmotný majetek**	**100 808 460**	**-20 769 148**	**80 039 312**	**74 085 112**
B. II. 1.	Pozemky	4 252 848	0	4 252 848	3 869 491
2.	Stavby	45 337 768	-8 902 362	36 435 406	35 640 450
3.	Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	27 571 278	-11 866 786	15 704 492	13 917 881
6.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	35 433	0	35 433	35 433
7.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	21 827 950	0	21 827 950	17 890 905
8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	1 783 183	0	1 783 183	2 730 952
B. III.	**Dlouhodobý finanční majetek**	**249 406**	**0**	**249 406**	**251 601**
B. III. 1.	Podíly v ovládaných a řízených osobách	162 691	0	162 691	162 225
2.	Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	86 715	0	86 715	89 376

IČ:
00005886

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

Sídlo:
Sokolovská 217/42
190 22 Praha 9

Označení	AKTIVA	Běžné účetní období			Minulé účetní období
a	b	Brutto 1	Korekce 2	Netto 3	Netto 4
C.	**Oběžná aktiva**	**3 784 655**	**-94 624**	**3 690 031**	**5 097 777**
C. I.	**Zásoby**	**512 575**	**0**	**512 575**	**539 736**
C. I. 1.	Materiál	489 824	0	489 824	528 539
2.	Nedokončená výroba a polotovary	1 576	0	1 576	569
5.	Zboží	1 900	0	1 900	2 795
6.	Poskytnuté zálohy na zásoby	19 275	0	19 275	7 833
C. II.	**Dlouhodobé pohledávky**	**561 529**	**0**	**561 529**	**385 456**
C. II. 1.	Pohledávky z obchodních vztahů	558 479	0	558 479	360 441
5.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	2 629	0	2 629	1 166
7.	Jiné pohledávky	421	0	421	23 849
C. III.	**Krátkodobé pohledávky**	**1 478 172**	**-94 624**	**1 383 548**	**1 264 193**
C. III. 1.	Pohledávky z obchodních vztahů	493 730	-93 993	399 737	492 332
6.	Stát - daňové pohledávky	855 319	0	855 319	587 990
7.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	81 306	0	81 306	119 302
8.	Dohadné účty aktivní	33 935	0	33 935	31 027
9.	Jiné pohledávky	13 882	-631	13 251	33 542
C. IV.	**Krátkodobý finanční majetek**	**1 232 379**	**0**	**1 232 379**	**2 908 392**
C. IV. 1.	Peníze	19 734	0	19 734	16 281
2.	Účty v bankách	1 212 645	0	1 212 645	2 892 111
D. I.	**Časové rozlišení**	**42 950**	**0**	**42 950**	**50 539**
D. I. 1.	Náklady příštích období	42 950	0	42 950	49 851
3.	Příjmy příštích období	0	0	0	688

Rozvaha v plném rozsahu ke dni 31. 12. 2004 (v celých tisících Kč)

Označení a	PASIVA b	Stav v sledovaném účetním období 5	Stav v minulém účetním období 6
	PASIVA CELKEM	84 086 769	79 568 585
A.	Vlastní kapitál	60 814 336	61 248 212
A. I.	Základní kapitál	30 726 125	30 726 125
A. I. 1.	Základní kapitál	30 726 125	30 726 125
A. II.	Kapitálové fondy	31 314 086	31 029 679
2.	Ostatní kapitálové fondy	31 254 035	30 967 432
3.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	60 051	62 247
A. III.	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	0	1 582
A. III. 1.	Zákonný rezervní fond/Nedělitelný fond	0	1 582
A. IV.	Výsledek hospodaření minulých let	-507 592	-2 343 943
2.	Neuhrazená ztráta minulých let	-507 592	-2 343 943
A. V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	-718 283	1 834 769
B.	Cizí zdroje	22 824 067	17 836 788
B. I.	Rezervy	100 000	100 000
B. I. 1.	Rezervy podle zvláštních právních předpisů	100 000	50 000
4.	Ostatní rezervy	0	50 000
B. II.	Dlouhodobé závazky	2 797 923	2 804 008
B. II. 1.	Závazky z obchodních vztahů	779	201 578
5.	Dlouhodobé přijaté zálohy	490	5 624
10.	Odložený daňový závazek	2 796 654	2 596 806

Označení a	PASIVA b	Stav v sledovaném účetním období 5	Stav v minulém účetním období 6
B. III.	Krátkodobé závazky	15 650 185	11 634 240
B. III. 1.	Závazky z obchodních vztahů	1 591 041	1 353 317
5.	Závazky k zaměstnancům	23 389	34 347
6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	138 412	142 814
7.	Stát - daňové závazky a dotace	13 612 846	9 626 921
7.1.	Stát - daňové závazky	39 998	42 526
7.2.	Dotace	13 572 848	9 584 395
8.	Krátkodobé přijaté zálohy	66 346	249 344
10.	Dohadné účty pasivní	7 701	24 795
11.	Jiné závazky	210 450	202 702
B. IV.	Bankovní úvěry a výpomoci	4 275 959	3 298 540
B. IV. 1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	3 990 895	3 298 540
2.	Krátkodobé bankovní úvěry	285 064	0
C. I.	Časové rozlišení	448 366	483 585
C. I. 1.	Výdaje příštích období	153	82 803
2.	Výnosy příštích období	448 213	400 782

Sestaveno dne:
9. 2. 2005

Právní forma účetní jednotky:
akciová společnost

Předmět podnikání:
Provozování městské hromadné dopravy a ostatní činnosti

Podpisový záznam statutárního orgánu účetní jednotky

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
USV	univerzální strojek výdejní
LZA	liniový zabezpečovač trasa A

A&CE

Zpráva auditora
o auditu roční účetní závěrky k 31.12.2004

Provedli jsme audit přiložené účetní závěrky k rozvahovému dni k 31 prosinci 2004 za období od 1.1.2004 do 31.12.2004 společnosti **Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost,** IČ 00 00 58 86, se sídlem Sokolovská 217/42 PSČ 190 22 Praha 9. Hlavním předmětem podnikání společnosti je provozování tramvajové dráhy, metra a silniční motorové dopravy osobní.

Za vedení účetnictví, jeho úplnost, průkaznost a správnost a za sestavení ověřované účetní závěrky je odpovědné představenstvo společnosti. Naší úlohou bylo vyjádřit ve výroku názor na přiloženou účetní závěrku.

Audit účetní závěrky jsme provedli v souladu se zákonem č. 254/2000 Sb., o auditorech a auditorskými směrnicemi Komory auditorů České republiky č. 1 - 27 a 54. Tyto směrnice požadují, aby audit byl naplánován a proveden tak, aby auditor získal přiměřenou jistotu, že účetní závěrka neobsahuje významné nesprávnosti. Audit zahrnoval výběrovým způsobem provedené ověření úplnosti a průkaznosti částek a informací uvedených v účetní závěrce. Posuzovali jsme také použité účetní postupy, významné odhady a rozhodnutí vedení účetní jednotky, které se promítají do účetní závěrky, a zhodnotili jsme i celkovou presentaci této 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 majetku, závazků a vlastního kapitálu k 31. prosinci 2004 a výsledku hospodaření a finanční situace za rok 2004 společnosti Dopravní podnik hl.m. Prahy akciová společnost v souladu s § 7 odst. 2 zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví v platném znění a příslušnými předpisy České republiky.

V Praze dne 8 března 2005

AUDITORI 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 i s a l, CSc.
auditor a ředitel společnosti

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9
IČ: 00005886
DIČ: CZ00005886
Telefon: +420 296 191 111
internet: www.dpp.cz
wap: wap.dpp.cz
e-mail: dp-praha@r.dpp.cz

Redakce
Ing. Karel Vavroušek, Ing. Petr Malík, Mgr. Marek Šebeš

Fotografie a grafická úprava Martin Procházka

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

Vydáno v nákladu
800 ks česká verze
400 ks anglická verze

Praha, duben 2005