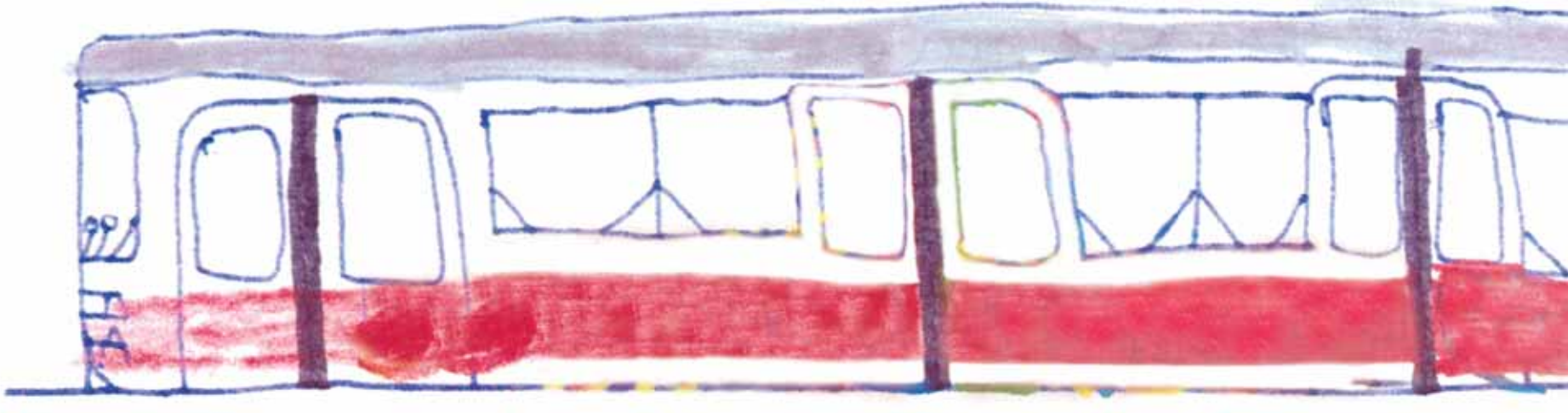
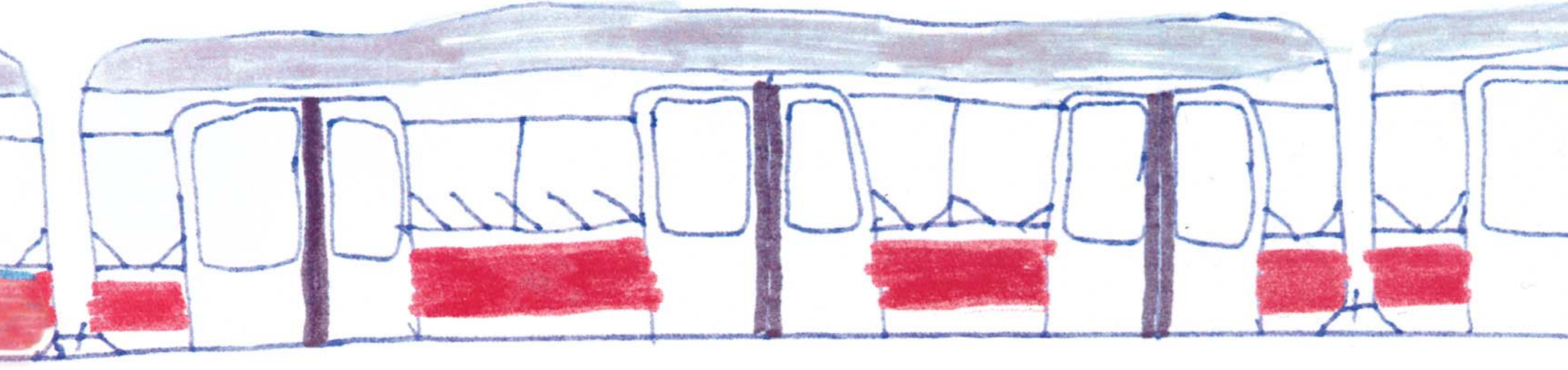
Výroční zpráva 2006

Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost



Výroční zpráva 2006

Použité dětské kresby jsou ze soutěže
„Nakreslete městskou hromadnou dopravu“,
která probíhala v měsících květnu a červnu 2006.
Byla rozdělena do tří kategorií pro děti do 15 let
a zúčastnilo se jí více než 200 soutěžících.



Obsah

Úvodní slovo
předsedy představenstva 04
generálního ředitele 06

Základní identifikační údaje 07

Organizační struktura 08

Kalendárium 11

Transformační projekt 12

Investice 13
Strukturální fondy Evropské unie 13

Doprava 14
Dopravní systém 14
Dopravní výkony 14
Služby pro cestující s omezenou možností pohybu a orientace 14
Preference MHD 15
Přepravní kontrola 15
Přepravní průzkumy 15
Nehodovost 15
Marketing 16
Informační servis 16

Technika 17
Vozový park 17
Dopravní cesty 18
Energetika 18

Služby 19
Spisová služba 19
Informační technologie 19
Vnitropodniková doprava 19
Zásobování 19
Správa nemovitého majetku 19
Zájezdová doprava 20
Historická vozidla 20

Ekonomika 21
Finanční situace v průběhu roku 2006 21
Tarif a tržby z jízdného 21
Přepravené osoby 21

Personalistika 22
Personální vývoj 22
Personální strategie 22
Mzdová politika 22
Výchova a vzdělávání 23
Sociální politika 23
Vnitřní komunikace 23

Bezpečnost 24
Krizové řízení 24
Požární ochrana 24
Bezpečnost práce 24
Bezpečnost a ochrana majetku 24

Kvalita poskytovaných služeb 27

Mezinárodní vztahy 28

Priority v nadcházejícím období 29

Společnosti s kapitálovou účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 30
Inženýring dopravních staveb a. s. 30
Pražská strojírna a. s. 30
Rencar Praha, a. s. 30
Střední průmyslová škola dopravní, a.s. 30
Elaugen DP Praha, s.r.o. 30

Zpráva o činnosti dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 32

Tabulková část – obsah 35

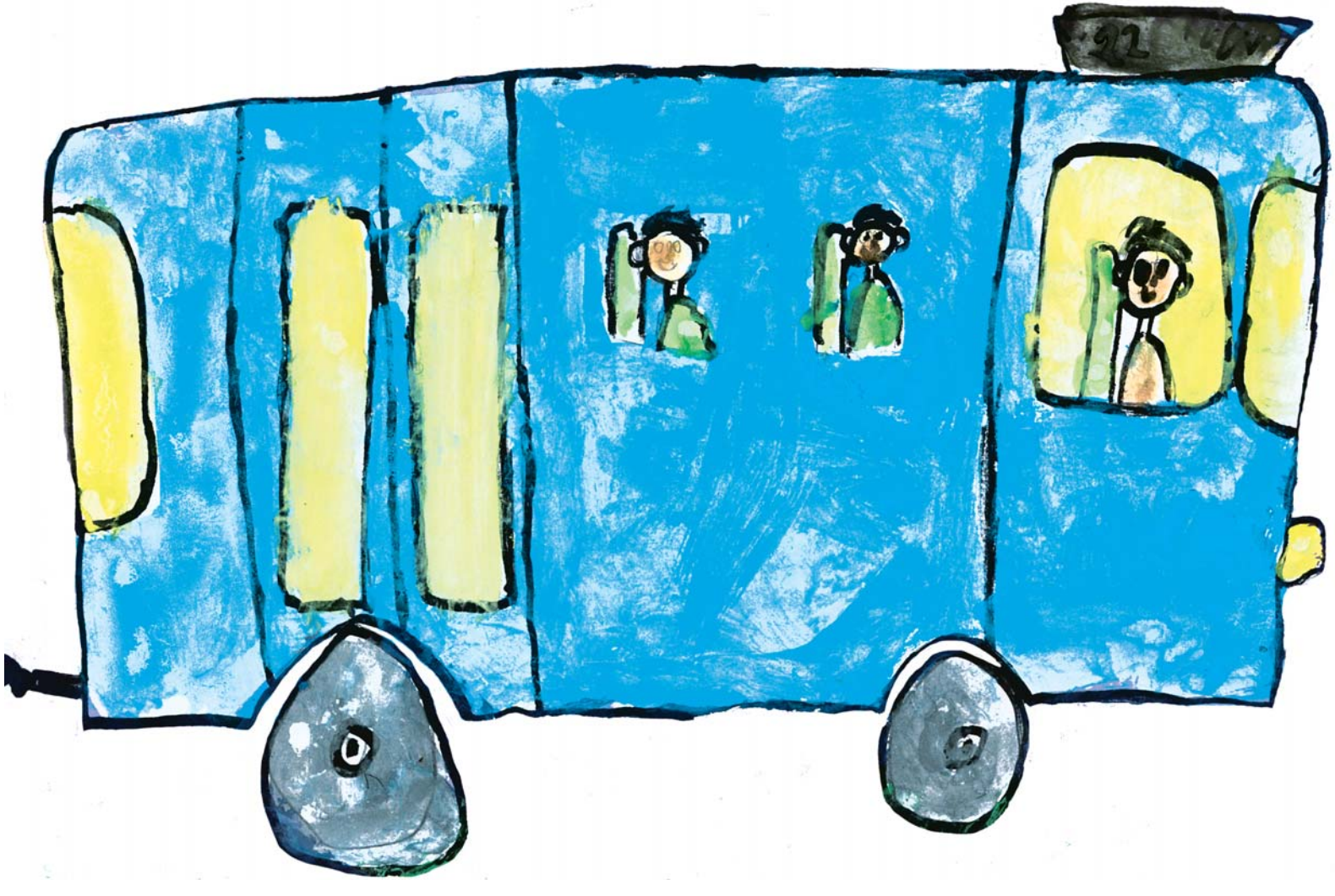
Seznam zkratek 74

Zpráva auditora o auditu roční účetní závěrky k 31. 12. 2006 75

Úvodní slovo předsedy představenstva

Je mou milou povinností představit vám výroční zprávu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti (dále Dopravní podnik) za rok 2006, za období dvanácti měsíců relativně klidných, ale naplněných usilovnou prací na mnoha důležitých projektech pro udržení pozice městské hromadné dopravy v životě Prahy.
Potěšující skutečností je, že pokračoval další rozvoj systému městské hromadné dopravy. Od konce května mohou cestující využívat již 54. stanici pražského metra, Depo Hostivař, která pomohla dalšímu rozvoji východního sektoru města. Plánovaným tempem pokračovala také výstavba prodloužení tratě C metra na Proseku a jižním okraji Letňan.
Není však jen výstavba nových úseků metra. Jedním z dlouhodobých cílů je také zpřístupnění většiny stanic pražského metra občanům se sníženou možností pohybu a orientace. I zde jsme zaznamenali v minulém roce významný posun. Dva ze tří přestupních uzlů pražské podzemní dráhy jsou již přístupné této skupině obyvatel a v roce 2007 začneme pracovat na zpřístupnění stanice Můstek, posledního přestupního uzlu.
Dodatečné budování výtahů do stanic metra není právě levnou záležitostí, a tak zde patří velké poděkování hlavnímu městu Praze. Hlavní město podporuje městskou hromadnou dopravu jednou třetinou svého rozpočtu, a tak dává jasně najevo, co je pro něj prioritou v životě metropole.
Metro si za více než třicet let fungování v Praze získalo velmi vysoký kredit všech obyvatel města a jeho návštěvníků. Proto jsou připravovány plány na jeho další rozvoj, projektanti intenzivně pracují na prodloužení linky A na ruzyňské letiště a na nové trase D z Písnice k Hlavnímu nádraží.
S nástupem nového milénia byla zahájena výrazná obnova vozového parku tramvají. Rok 2006 byl z tohoto pohledu dalším významným krokem kupředu. Stále více se v pražských ulicích začínají objevovat nízkopodlažní vozidla. Jedná se o zbrusu nové tramvaje 14T, dále o rekonstruované článkové tramvaje, kam je vkládán střední nízkopodlažní článek, nebo úplnou novinku, tramvaje T3, které mají „nízkou“ podlahu u středních dveří. Všechna tato vozidla nabízejí novou kvalitu, dlouho očekávanou zejména hůře pohyblivými občany nebo maminkami s kočárky.
Na sklonku roku 1994 se v pražských ulicích objevil první nízkopodlažní autobus. Dvanáct let poté je bezbariérově přístupno 60 procent stanic metra, na městské linky je vypravováno 30 procent nízkopodlažních autobusů a k dispozici už je také více než desítka tramvají s nízkou podlahou. To je jasný důkaz proměny městské hromadné dopravy k větší atraktivitě a srovnání s evropskými standardy.
Zlepšování přístupnosti celého systému je naším cílem i v dalších letech.
Letopočet 2006 budeme označovat také jako třetí rok Transformačního projektu. Rok, v němž byly dotaženy všechny organizační změny v nové organizační struktuře podniku a začali jsme pracovat na procesu optimalizace, jehož úkolem je sledovat, zda všechny procesy probíhají za nejnižších možných nákladů finančních i personálních, ale v co možná nejlepší kvalitě. Právě optimalizace všech činností Dopravního podniku je naším velkým úkolem do nejbližší budoucnosti, aby Dopravní podnik zůstal konkurenceschopný na evropském trhu městské hromadné dopravy.
Závěrem mi dovolte poděkovat všem zaměstnancům Dopravního podniku za velké množství poctivě odvedené práce v uplynulém roce. Jen díky nim se podařilo splnit všechny úkoly, které jsme si vytyčili na jeho začátku.

Radovan Šteiner


92

Úvodní slovo generálního ředitele

Vážení akcionáři, vážení spolupracovníci, vážení cestující,

výroční zpráva je vždy příležitostí k malému ohlédnutí se zpět s tolik potřebným odstupem. Řádky, které právě čtete, nevznikají v prvních lednových dnech, ale o několik týdnů později, kdy už máme v mysli ten potřebný odstup a v paměti nám zůstávají ty nejvýznamnější, ale především dobré vzpomínky. Na různé trable a problémy zapomínáme, neboť se nám je podařilo vyřešit.
Vnitřní život Dopravního podniku byl v roce 2006 spojen s dokončením organizačních změn v rámci Transformačního projektu. Jednotky pracující v novém uspořádání začaly nebo pokračovaly s nikdy nekončícím optimalizačním procesem. Zejména dění v našem okolí nás nutí sledovat veškeré konání doslova pod drobnohledem, abychom udrželi svoji konkurenceschopnost na stále se rozšiřujícím trhu veřejné dopravy.
Před několika lety jsme snad mohli mávnout rukou nad našimi konkurenty, ale v současnosti jsme s nimi pravidelně pečlivě srovnáváni. Nejen v českém měřítku, ale i v evropském. Není se co divit, každé město pečlivě zvažuje, než vynaloží každou korunu či euro. Nejen radnice českých měst, ale i těch evropských tlačí dopravce k tomu, aby jejich konání bylo co nejhospodárnější. Tomuto trendu se musíme přizpůsobit i my v Dopravním podniku. Proto je tolik pozornosti věnováno právě optimalizaci zahájené již v roce 2005. Na věci konané s železnou pravidelností se musíme umět podívat novým pohledem tak, abychom dokázali objevit rezervy nebo dokonce navrhnout nové a lepší fungování dosavadních pracovišť.
Všechny tyto kroky jsou nezbytně nutné. Tlak ze strany našeho vlastníka, hlavního města Prahy, je jednoznačný – hledejte úspory v každé provozované činnosti. Pro vedoucího na libovolné úrovni je nová situace příležitostí prokázat iniciativní a aktivní přístup, abychom udrželi životaschopnost podniku i v situaci, kdy finančních prostředků není nazbyt.
Potěšující skutečností je fakt, že snaha o úspory na všech úrovních přinesla ovoce. Plánovaný hospodářský výsledek byl i přes dílčí výkyvy v průběhu roku splněn, za což patří dík zaměstnancům na všech úrovních.
Pozitivem pro bezproblémové fungování Dopravního podniku je také dlouhodobý sociální smír, který se nám daří udržovat ve shodě s odborovými organizacemi.
Kolektivní vyjednávání na rok 2007, probíhající na podzim minulého roku, nebylo jednoduché, ale podařilo se nám jej ukončit ještě před koncem roku, což považuji za obrovský úspěch. Optimalizace činností proto může pokračovat v roce 2007 v příznivé a tvůrčí atmosféře.
Podařilo se nám dohodnout, že bude pokračovat trend postupného snižování počtu zaměstnanců, který byl zahájen v roce 2004. Od té doby opustilo řady podniku více než 500 zaměstnanců. Vykázaný úbytek činí čtyři stovky zaměstnanců, neboť se o více než stovku zvýšil stav řidičů, čímž dochází ke snížení objemu přesčasové práce. Ukazatele z posledního období potvrzují, že je to cesta správným směrem.
Rok 2006 prokázal, že je Dopravní podnik schopen zvládnout nejednu složitou situaci, a proto pevně věřím, že se nám to podaří i v roce 2007, kdy finanční zdroje jsou ještě více omezeny.
Všem zaměstnancům Dopravního podniku bych rád poděkoval za odvedenou práci v roce 2006. Na počátku Transformačního projektu bylo jedním z hlavních úkolů přeměnit podnikovou organizační strukturu tak, aby si žádných změn nevšiml náš zákazník. Po skončení Transformačního projektu můžeme konstatovat, že se nám to podařilo, a to je dobré znamení do budoucnosti, kdy nás čekají další náročné úkoly, abychom zachovali své postavení na trhu.

Tomáš Jílek

Základní identifikační údaje

Název společnosti: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

Sídlo: Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9
IČ: 00005886
DIČ: CZ00005886
Datum založení: 1. září 1897
Současná právní forma: akciová společnost
Zakladatel: Hlavní město Praha

Osoby podílející se na základním kapitálu: Hlavní město Praha 100 %

Obchodní rejstřík: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost byl zapsán do obchodního rejstříku vedeného MS v Praze dne 11. 7. 1991, sp. zn.: Rg.: B 847

Základní kapitál: 30 726 125 000 Kč

Organizační struktura

Generální ředitel

Představenstvo společnosti

Dozorčí rada

Úsek generálního ředitele

referát Tiskový mluvčí
odbor Kancelář GŘ
odbor Právní
odbor Interní audit a kontrola
odbor Strategie a řízení
odbor Investice
odbor Stavby
odbor Transformační projekt

Úsek dopravní

odbor Příprava provozu
odbor Marketing a informační servis
odbor Přepravní kontrola
odbor Řízení a kontrola provozu
odbor Jízdní řády
jednotka Provoz Metro
jednotka Provoz Tramvaje
jednotka Provoz Autobusy

Úsek technický

odbor Energetika
odbor Technický dozor
jednotka Správa vozidel Metro
jednotka Správa vozidel Tramvaje
jednotka Správa vozidel Autobusy
jednotka Dopravní cesta Metro
jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Úsek personální

odbor Personální strategie
odbor Zaměstnanecký
odbor KS a sociální péče
odbor Výchova a vzdělávání zaměstnanců

Úsek obchodně-ekonomický

odbor Financování
odbor Speciální analýzy a controlling
odbor Jízdní doklady a tržby
odbor Manažerská ekonomika
odbor Účetnictví

Úsek služeb

odbor Spisová služba
jednotka Informační technologie
jednotka Vnitropodniková doprava
jednotka Zásobování
jednotka Správa nemovitého majetku
jednotka Zájezdová doprava
jednotka Historická vozidla

Úsek bezpečnostní

odbor Krizové řízení a plánování
Hasičský záchranný sbor

Poznámka: stav k 31. 12. 2006

Představenstvo

Radovan Šteiner – předseda
JUDr. Petr Hulinský – místopředseda
Ing. Petr Blažek – člen
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 Čada – místopředseda*
Mgr. Rudolf Blažek – člen
František Kadlec – člen
Ing. Jiří Kaňák – člen
Prof. Ing. Petr Moos, CSc. – člen
Jiří Obitko – člen**
Jan Štrof – člen
Petr Zajíček – člen

* od 18. ledna 2006, do 11. ledna 2006 Jiří Šindelář
** od 11. ledna 2006, do 11. ledna 2006 členem Jiří Šindelář

Management

Ing. Tomáš Jílek – generální ředitel
Ing. Petr Blažek – dopravní ředitel
Ing. Jiří Bezdíček – technický ředitel
Ing. Petr Smolka – ředitel úseku služeb
Ing. Václav Pomazal, CSc. – obchodně-ekonomický ředitel
Ing. Jaroslav Ďuriš – personální ředitel
RSDr. Antonín Fedorko – bezpečnostní ředitel
Ing. Ladislav Špitzer – ředitel Transformačního projektu

Kalendárium

1. ledna Dokončení základních organizačních změn v rámci Transformačního projektu, přestavba základních informačních systémů pro podporu řízení společnosti ve vazbě na nové organizační a procesní uspořádání.

13. ledna Otevřeno druhé středisko dopravních informací na ruzyňském letišti, tentokrát v nově otevřeném terminálu Sever 2.

14. března Udělen průkaz způsobilosti drážního vozidla tramvaji typu 14T, koncem března byl vůz s evidenčním číslem 9111 předán do užívání a majetku Dopravního podniku.

26. května Pro veřejnost byla zpřístupněna 54. stanice metra – Depo Hostivař.

13. až 15. června Dopravní podnik se prezentoval na Salonu veřejné dopravy v Paříži, nejvýznamnějším setkání provozovatelů veřejné dopravy v Evropě.

17. června Dopravní podnik byl opět partnerem Pražské muzejní noci, nejvýznamnější pražské kulturní akce, kterou navštívilo přibližně 150 tisíc návštěvníků.

19. června Jednotka Provoz Metro certifikovala jako první v Dopravním podniku veřejnou přepravu osob podle normy ISO 9001, a to na lince C.

18. července Bylo dokončeno bezbariérové zpřístupnění již 31. stanice pražského metra, a to stanice Vltavská na trati C.

3. září Po tříměsíční rozsáhlé celkové rekonstrukci byl obnoven provoz lanové dráhy na Petřín.

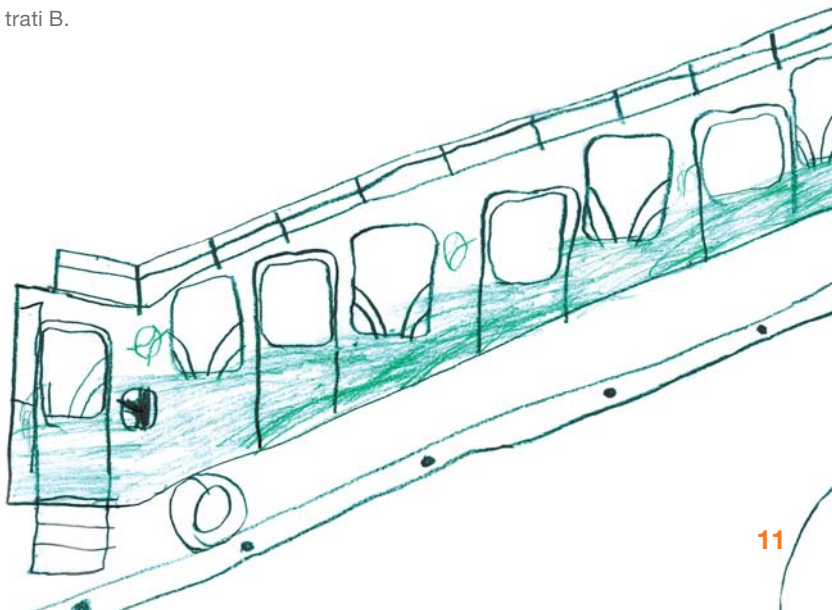
17. září Dopravní podnik byl významným partnerem akce Den bez aut v rámci Evropského týdne mobility, v hostivařském areálu se konal tradiční Den otevřených dveří.

23. září Dopravní podnik hostil mezinárodní soutěž zručnosti řidičů tramvají.

26. září Otevřeno již 7. středisko dopravních informací v budově Magistrátu hl. m. Prahy v Jungmannově ulici.

30. října Oficiálně byla ukončena realizační fáze Transformačního projektu, nejvýznamnější vnitropodnikové přeměny v poválečném období.

14. prosince Bezbariérově byla zpřístupněna stanice Florenc na trati B.



Transformační projekt

Koncepční řešení přeměny společnosti bylo přijato vedením společnosti v listopadu 2003. Za jeho základ byl zvolen model procesního řízení relativně autonomních ekonomických jednotek, který byl předložen konzultantskou firmou CS-PROJECT, s. r. o. Ta se stala hlavním odborným garantem rozsáhlého Transformačního projektu, v jehož rámci se v letech 2004–2006 uskutečnily razantní strategické změny, včetně rozsáhlé reorganizace společnosti s cílem zvýšení výkonnosti podniku.
Vlastní realizační fáze Transformačního projektu byla zahájena v polovině března 2004 a ukončena koncem října 2006. Realizace konkrétních procesních a organizačních změn probíhala postupně v těchto hlavních krocích:
1. října 2004 transformace divize Autobusy, zřízení jednotek Provoz Autobusy a Správa vozidel Autobusy, sdružení personálních procesů;
1. ledna 2005 transformace divize Elektrické dráhy, zřízení jednotek Provoz Tramvaje, Správa vozidel Tramvaje a jednotky Dopravní cesta, vznik sdružených jednotek Informační technologie a Vnitropodniková doprava, sdružení činností přípravy provozu, ochrany majetku, BOZP a požární prevence;
1. dubna 2005 sdružení procesů finančního řízení a účetnictví;
1. července 2005 transformace divize Metro – I. etapa, zřízení jednotky Správa vozidel Metro, zřízení úseku služeb (součástí již existující jednotky Informační technologie a Vnitropodniková doprava a nově zřízené sdružené jednotky Zásobování a Správa nemovitého majetku a jednotka Zájezdová doprava);
1. října 2005 transformace divize Metro – II. etapa, zřízení jednotek Provoz Metro a Dopravní cesta Metro;
1. ledna 2006 dokončení základních organizačních změn v rámci Transformačního projektu, přestavba základních informačních systémů pro podporu společnosti ve vazbě na nové organizační a procesní uspořádání.
V návaznosti na dokončení základních organizačních změn ve společnosti bylo uspořádáno v průběhu měsíců ledna až dubna 2006 celkem dvanáct bilančních dnů. Jejich hlavním cílem bylo především ověření a potvrzení vhodnosti nastavených koncepčních řešení transformace a odhalení případných nesrovnalostí v navržených koncepcích, či nedostatků v jejich realizaci. Potřeba revidovat koncepce nebyla zjištěna. Označené problémy či náměty na zlepšení směřovaly k dolaďování realizovaných změn, anebo byly ryze provozního charakteru.

V roce 2006 se podařilo zavést do řízení společnosti tzv. Dohody o úrovni služeb (SLA – Servis Level Agreement), které významnou měrou přispěly ke zformalizování a zvýšení účinnosti horizontálních vztahů mezi útvary s cílem zvýšení efektivnosti využívání interních kapacit.
V závěrečném období realizační fáze Transformačního projektu byly dokončovány práce ve zbývajících subprojektech, bylo dokončeno sdružování procesů a činností a byly uskutečněny poslední organizační změny.
V průběhu roku 2006 proběhla v jednotlivých útvarech řada optimalizačních akcí. Úsporná opatření jsou připravována příslušnými vedoucími útvarů formou dílčích projektů. Garanty provádění optimalizace v útvarech a oblastech jsou příslušní odborní ředitelé.
Základním cílem transformace společnosti je dosahování úspor trvalého charakteru při vynaložení pouze nezbytných jednorázových nákladů. Výsledná hodnota přínosu transformace za období let 2005–2006, po odečtení nákladů s ní spojených, dosáhla téměř 210 milionů Kč. Jedná se především o úsporu personálních nákladů v důsledku snížení počtu zaměstnanců v neprovozních profesích.
Období let 2004–2006 se pro celý Dopravní podnik stalo velmi složitým obdobím organizačních změn, kdy zejména u sdružovaných útvarů docházelo k výrazným změnám zavedených pracovních postupů a vazeb. To samozřejmě přineslo řadu komplikací a různých problémů, které musely být průběžně řešeny. Díky obětavému přístupu zaměstnanců na všech úrovních se toto období podařilo překonat bez podstatných dopadů na zajišťování hlavní činnosti společnosti – provozování městské hromadné dopravy.
Mimořádná pozornost byla věnována vedením společnosti již od počátku realizační fáze transformace vzájemné spolupráci a komunikaci s odborovými organizacemi. Představitelé odborových organizací sehráli významnou úlohu v podpoře přeměny společnosti, a to především poskytováním zpětné vazby k postupu, výsledkům a stavu přeměny.

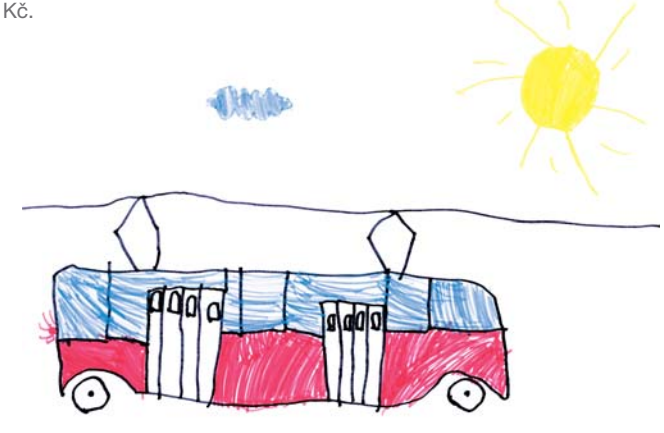
Investice

V průběhu roku 2006 uskutečnil Dopravní podnik investice za 9 315,8 milionu Kč. Vlastní zdroje činily 3 438,6 milionu Kč, dotace ze státního rozpočtu 496,7 milionu Kč, dotace ze Strukturálních fondů Evropské unie 111,2 milionu Kč a dotace z rozpočtu hlavního města Prahy 5 396,2 milionu Kč. Celkem bylo proinvestováno 9 442,7 milionu Kč, z toho obdržené dotace na úhrady faktur z předchozích let činily 126,9 milionu Kč.
Na výstavbu 2. části IV. provozního úseku tratě metra C (Ládví – Letňany) přispěl stát 420 miliony korun, na nákup 9 kusů nízkopodlažních sólo autobusů to bylo 20,7 milionu Kč a na akce spolufinancované ze strukturálních fondů Evropské unie 56 milionů Kč (z toho 47,9 milionu Kč bylo použito na úhradu faktur z předchozích let).
V rámci dotace poskytnuté z rozpočtu hlavního města Prahy byl dočerpán úvěr poskytnutý Evropskou investiční bankou ve výši 95,9 milionu Kč na výstavbu 1. části IV. provozního úseku tratě C metra (Nádraží Holešovice – Ládví). Částka ve výši 21,6 milionu Kč byla použita na úhradu faktur z předchozích let u akcí JPD2.
Velká část finančních prostředků byla použita na obnovu a modernizaci vozových parků. Na nákup nových vozidel metra M1 byla čerpána částka 377 milionů Kč. Na nákup nových tramvají byla čerpána částka 895 milionů Kč. Na nákup 50 kusů nových autobusů byla čerpána částka 245 milionů Kč. Na rekonstrukce tramvají a autobusů byla čerpána částka 503 milionů Kč. Byla uhrazena splátka úvěru ve výši 285 milionů Kč, za který bylo nakoupeno do roku 2004 celkem 20 kusů nových vozů metra M1.
Mezi nejvýznamnější investiční akce roku 2006 patřily pokračující výstavba 2. části IV. provozního úseku tratě C metra (Ládví – Letňany) a dokončení výstavby stanice metra v depu Hostivař. Dále proběhla rekonstrukce tramvajové trati Ohrada-křižovatka a 1. etapa rekonstrukce tramvajové trati Koněvova – Vápenka včetně smyčky; 2. etapa proběhne v roce 2007.
Mezi významné akce se také zařadilo bezbariérové zpřístupnění stanice metra Florenc B, spolufinancované Evropskou unií, stejně jako sanace zárubních zdí na lanové dráze Petřín.

Strukturální fondy Evropské unie

Dopravní podnik za účelem získání většího množství prostředků pro financování akcí z investičního plánu využíval v roce 2006 také možnosti podání žádostí o podporu ze Strukturálních fondů Evropské unie. Tato podpora se v hlavním městě získává prostřednictvím JPD2 v rámci plánovacího období do roku 2006 (další období bude 2007–2013) a vztahuje se na akce na vybraných územích hlavního města (Praha 1, 8, 9, 12, 14, 15 a některé obce).
Finanční podpora se poskytuje na základě smlouvy uzavřené s ministerstvem pro místní rozvoj po skončení akce nebo její etapy a v Opatření 1.1 přitom může dosáhnout až 50 % ze Strukturálních fondů, 33,1 % ze státního rozpočtu a 16,9 % z rozpočtu hlavního města Prahy.
Dopravní podnik podal žádosti o podporu z JPD2 na celkem pět investičních akcí v rámci Priority 1 (revitalizace a rozvoj městského prostředí) pod Opatřením 1.1 (dopravní systémy podporující přeměnu městského prostředí). Jedná se o následující projekty (v závorce uznatelné náklady v milionech korun):
- výtahy ve stanici Florenc B – bezbariérové zpřístupnění (59,6),
- rekonstrukce tramvajové trati Sokolovská (114,2),
- modernizace kabelové sítě Klárov – Štefánikův most (99,7),
- lanová dráha Petřín – sanace zárubních zdí (52,6),
- zavedení systému aktivní preference na vybraných SSZ pro autobusovou a tramvajovou dopravu (54,5).

V roce 2006 Dopravní podnik obdržel prostřednictvím programu JPD2 na svůj účet přes 200 milionů Kč.



Doprava

Dopravní systém

V roce 2006 byly v provozu tři linky metra; A, B, C. Dne 26. května 2006 byla zprovozněna stanice Depo Hostivař na trati A. Počet stanic se tak zvýšil na 54 a délka linek metra vzrostla na 54,9 km.
Síť tramvajových linek nedoznala žádných trvalých změn. Provoz na síti tramvajových tratí o délce 140,85 kilometrů zajišťovalo po celý rok 26 denních a 9 nočních linek, jejichž souhrnná délka činila 559,3 km. V turistické sezóně od 1. dubna do 17. listopadu jezdila o sobotách, nedělích a svátcích nostalgická tramvajová linka. Koncem srpna byla po dvouleté výluce související s výstavbou metra obnovena tramvajová doprava v úseku Ládví – Sídliště Ďáblice.
Z dopravních staveb, které se týkaly tramvajových tratí, je nutno uvést rekonstrukci křižovatek Ohrada a Vápenka spolu s přilehlými úseky ulic Jana Želivského a Koněvovy, výměnu částí kolejových konstrukcí na Klárově a na křižovatce ulic Jana Želivského a Vinohradské.
V autobusové dopravě nenastaly zásadní změny. Dne 26. února 2006 zahájila provoz linka č. 169, současně byla obnovena linka č. 357.
Od 28. května byly v souvislosti s prodloužením linky A metra do stanice Depo Hostivař zkráceny k této stanici linky č. 163, 228, 229, 264, 265, 266, 268, 329 a 364, zároveň byla zavedena linka č. 146. Počátkem října vyjela posilová linka č. 134, k 11. prosinci 2006 zanikla noční linka č. 514.
Ke konci roku provozoval Dopravní podnik v systému Pražské integrované dopravy na komunikační síti o délce 817,0 km 145 denních městských linek, 19 příměstských linek, 16 školních, 13 nočních městských linek a dvě linky pro osoby se sníženou pohyblivostí. Úhrnná délka všech 195 linek činila 2 123,4 km.

Dopravní výkony

Celkový dopravní výkon městských a příměstských linek zařazených do systému Pražské integrované dopravy provozovaných Dopravním podnikem včetně zvláštní linkové dopravy pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu dosáhl 158 185 000 vozových kilometrů (vozkm). Objem dopravních výkonů vyjádřený v místových kilometrech (mkm) představuje 19 407 397 000 mkm. U dopravního výkonu ve vozových kilometrech došlo v porovnání s rokem 2005 ke zvýšení o 0,52 %, objem místových kilometrů vzrostl o 0,58 %. Dopravní výkony v roce 2006 vzrostly v souvislosti s prodloužením linky A metra do stanice Depo Hostivař.

Služby pro cestující s omezenou možností pohybu a orientace

Z celkového počtu 54 stanic metra je v současnosti zajištěn bezbariérový přístup do 32 stanic. V roce 2006 byly takto zpřístupněny stanice Florenc B, Vltavská a Depo Hostivař.
Pro snazší orientaci nevidomých cestujících jsou vstupy do všech stanic metra vybaveny orientačními akustickými majáčky, na nástupištích jednotlivých stanic jsou postupně vybrušovány vodicí drážky.
K opatřením usnadňujícím přepravu nevidomým osobám patří též přijímače, kterými jsou vybaveny všechny tramvaje a autobusy. Toto zařízení umožňuje pomocí dálkových ovladačů aktivovat externí hlášení o čísle linky a směru přijíždějícího vozidla a akusticky potvrdit případný zájem o nástup.
Vozový park autobusů byl v roce 2006 rozšířen o dalších 10 nízkopodlažních Citybusů Karosa-Renault. Celkově je ve stavu 391 nízkopodlažních vozidel, přičemž všechna jsou vybavena u středních dveří sklopnými plošinami umožňujícími nájezd invalidního vozíku. Nízkopodlažní autobusy byly garantovaně nasazovány na 90 pravidelných linkách, přičemž na 10 z nich byla vypravována výhradně nízkopodlažní vozidla. Dlouhodobě jsou provozovány dvě speciální autobusové linky určené přednostně pro občany se sníženou schopností pohybu.
Dopravní podnik má v současnosti v inventárním stavu již 5 nových nízkopodlažních článkových tramvají typu 14T ze Škody Transportation z objednaných 60 kusů. Zahájeny byly modernizace stávajících článkových tramvají typu KT8D5, při jejichž rekonstrukci je střední článek nahrazen novým nízkopodlažním. Do provozu s cestujícími již bylo zařazeno 10 inovovaných vozidel.

Preference MHD

V uplynulém roce pokračovaly ve spolupráci s orgány města, dopravní složkou Policie ČR, pověřeným projektantem, Inženýringem dopravních staveb Praha a. s. a dalšími organizacemi práce na „Projektu preference MHD v Praze“.
V provozu tramvají byla pozornost zaměřena na osazování podélných oddělovacích prahů mezi kolejovým tělesem a vozovkou a na úpravu světelných signalizačních zařízení pro preferenci tramvají. Realizace oddělovacích prahů vycházela z předpokladů obsažených v uvedeném projektu a v souladu s koordinací investičních a rekonstrukčních akcí.
Oddělovací prahy podél tramvajových tratí byly instalovány v pěti úsecích v celkové délce 375 metrů. V průběhu roku byla vybavena preferencí pro tramvaje světelná signalizační zařízení na šesti křižovatkách.
V provozu autobusů nadále spočívalo těžiště rozvoje preference v rozšiřování tzv. aktivní preference pro autobusy na světelně řízených křižovatkách, zatímco tradiční kategorie (například zřizování vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy) stagnuje především z důvodu postupného vyčerpání reálně projednatelných úseků a lokalit.
V průběhu roku 2006 bylo vybaveno mobilními komponenty pro preferenci dalších 130 autobusů, čímž vzrostl celkový počet takto vybavených vozidel na 286. Zařízení pro aktivní preferenci autobusů bylo v průběhu uplynulého roku instalováno na třinácti křižovatkách.
V současné době v síti tramvají a autobusů trend preference stále pokračuje. Postupně zaváděná preferenční opatření pozitivně ovlivňují plynulost a pravidelnost veřejné hromadné dopravy. Jako součást dopravní politiky hl. m. Prahy přispívají ke kvalitě veřejné hromadné dopravy a její konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě.

Přepravní kontrola

V roce 2006 došlo k výraznému navýšení stavu zaměstnanců přepravní kontroly o 30 % na celkový stav 150 pracovníků. Tím se zvýšil i objem provedených kontrol, respektive počet zkontrolovaných cestujících a počet uložených postihů za jízdu bez platného jízdního dokladu. Zároveň byl rozšířen časový rozsah pokrytí dopravně obsluhovaného území přepravní kontrolou.

V oblasti legislativy došlo, z iniciativy Sdružení dopravních podniků ČR, k doplnění zákona č. 111/1994 Sb., O silniční dopravě, kde dopravci, pro účely podání návrhu na zahájení řízení o zaplacení jízdného a přirážky proti cestujícímu, mohou vyžadovat doplnění, popřípadě upřesnění zjištěných osobních údajů a u osob do 18 let osobní údaje zákonných zástupců z informačního systému evidence obyvatel.
Výrazně se navýšila spolupráce přepravní kontroly s Městskou a Českou policií, která je tradičně na vysoké úrovni. Na základě smluv bylo provedeno 160 společných kontrolních akcí (navýšení o 62 % oproti minulému roku), které byly organizovány v metru, v povrchové dopravě a především na nočních autobusových a tramvajových linkách.
Pokračovala spolupráce s advokátní kanceláří Brož & Sokol & Novák ve vymáhání pohledávek z přepravy. Jako kladný výsledek lze uvést například výrazně zvýšený objem příjmů z vymáhaných postihů. Společně se hledají cesty ke snížení nákladů na další spolupráci.

Počet uložených postihů	Příjem z postihů
258 859	108 274 189 Kč
tj. + 3,8 % oproti roku 2005	tj. + 11,7 % oproti roku 2005

Přepravní průzkumy

V Dopravním podniku pokračoval již zavedený cyklus přepravních průzkumů městské hromadné dopravy. Oblastní přepravní průzkumy autobusové sítě byly provedeny v jižní a východní části Prahy (včetně přilehlých regionů), a to na 109 linkách, což představuje cca 46 % všech autobusových linek městské a příměstské dopravy.

Nehodovost

Dopravní nehodovost se v roce 2006 zvýšila o 2,9 %; meziroční nárůst (2006/2005) činil 77 nehod (2 725/2 648).
V provozu metra byl počet nehod stejný jako v roce 2005 (21), v provozu tramvají došlo ke snížení o 75 nehod (1 438/1 513), naopak v provozu autobusů narostly nehody o 152 případů (1 266/1 114).

Počet nehod zaviněných zaměstnanci Dopravního podniku se meziročně zvýšil o 5 %; nárůst činil 40 nehod (835/795); z toho v provozu metra 2 nehody (11/9), v provozu tramvají došlo ke snížení o 36 nehod (199/235), ale negativní trend byl nejmarkantnější v provozu autobusů, kde došlo ke zvýšení o 74 nehody (625/551). Při dopravních nehodách vozidel Dopravního podniku bylo v roce 2006 usmrceno 7 osob, což je o 8 méně než v roce 2005 (v provozu metra 2/6, v provozu tramvají 3/9, v provozu autobusů 2/0).
Při žádné z dopravních nehod s účastí vozidel Dopravního podniku nebyl u zaměstnance zjištěn alkohol.

Marketing

Marketing Dopravního podniku soustředil svoji pozornost na několik základních okruhů činnosti. Pro podporu postavení Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti na poli hromadné dopravy v Praze se zabývá především propagací služeb a produktů, pořádá a účastní se akcí celoměstského významu, zpracovává letáky a brožury informující o novinkách a nabídkách nejen Dopravního podniku, ale celého sytému Pražské integrované dopravy. Materiály a akce jsou určeny pro širokou veřejnost. Pravidelně vydávaný podnikový časopis byl doplněn dalšími specifickými, především informačními publikacemi, které mají již svůj stálý okruh zákazníků mezi cestujícími.
Významné postavení mezi webovými prezentacemi si udržují podnikové stránky na adrese www.dpp.cz, které navštěvuje více než půl milionu zákazníků měsíčně a patří mezi nejlépe hodnocené.

Informační servis

Příprava informací o síti, tarifu a jízdenkách nebo aktuálních změnách Pražské integrované dopravy na území Prahy patří již k tradičním činnostem v oblasti informování veřejnosti. S výstupy v tištěné podobě se cestující setkávají ve vitrínách stanic metra a zastávek povrchové dopravy i přímo ve vozech. Další tištěné informační materiály se pak objevují na cca 400 místech v Praze a okolí (hotely, turistická informační centra apod.). Významným krokem k jednotnosti používaných prvků v informačním systému metra bylo dokončení a vydání katalogu informačních prvků. Svou nezastupitelnou roli v informování veřejnosti sehrávají také Střediska dopravních informací. V roce 2006 byla uvedena do provozu další dvě střediska (na nově vybudovaném Terminálu Sever 2 letiště Praha-Ruzyně a v nové budově magistrátu v Jungmannově ulici). Zájem o jejich služby je stále značný. Za rok 2006 odbavila téměř 700 000 zákazníků (z toho bylo cca 111 000 telefonických dotazů).

Technika

Základním předpokladem pro bezpečnou a spolehlivou městskou hromadnou dopravu je výborný technický stav všech dopravních prostředků zajišťujících pravidelnou přepravu cestujících. Totéž platí o dopravních cestách pro kolejovou dopravu. Za opravy a údržbu všech vozidel, technických zařízení, technologického vybavení provozů, dílen a dopravních cest je zodpovědný technický úsek, který byl v průběhu transformace podniku organizačně uskupen do autonomních výkonných jednotek. Procesy správy, údržby a oprav vozových parků spadají do jednotek Správa vozidel Metro, Správa vozidel Tramvaje a Správa vozidel Autobusy a procesy správy, údržby a oprav staveb nedílně souvisejících s dopravní cestou do jednotek Dopravní cesta Metro a Dopravní cesta Tramvaje.
Nové uspořádání technického úseku přineslo velké množství organizačních změn, snížení pracovních míst, případně přemístění zaměstnanců z méně důležitých nebo zaniklých pracovišť do jiných útvarů. Narušily se zaběhlé informační toky, díky elektronické síti, intranetu, byla však vzájemná komunikace velice rychle obnovena. Některé pracovní činnosti a služby byly převedeny mimo podnik, proběhl u nich outsourcing. Tato činnost byla a je neustále prověřována, jak po stránce kvalitativní, tak i ekonomické. I přes nepříznivou finanční situaci se dařilo plánované i mimořádné úkoly v roce 2006 plnit zejména při opravách vozidel.

Vozový park

Koncem roku 2006 byl vozový park metra složen z původních vozidel typu 81-71, vozidel rekonstruovaných v závodě Škoda Transportation typu 81 – 71M a nových vozidel typu M1, park celkem čítal 744 vozidel. V lednu 2006 byly od výrobce převzaty dvě soupravy a v září pak poslední, 48. souprava vozidel typu M1 třetí série. V roce 2006 pokračovaly dodávky rekonstruovaných souprav 81-71M ze závodu Škoda Transportation, ke konci roku 2006 jich měla jednotka Správa vozidel Metro celkem 50. Z tohoto počtu je 25 souprav v pravidelném provozu s cestujícími na trati A. Dále pak 11 souprav vozidel 81-71M bylo ve zkušebním provozu s cestujícími na trati B. Na trati A a C byla situace s počty souprav v podstatě stabilizována. Na trati B byl však počet souprav prakticky shodný s potřebným počtem podle grafikonu vlakové dopravy.

Pokračovaly modernizace starých vozů metra typu 81-71 a tramvají typu T3 a KT8D5 a provedly se rekonstrukce některých starších autobusů. Tyto akce přinášejí podniku značné finanční úspory, pořizování nových vozidel je mnohonásobně dražší.
Vozový park tramvají tvořilo k 31. prosinci 2006 celkem 975 vozů, evidenční (provozní) stav je 929 vozů, z toho 37 tříčlánkových typu KT8D5, 10 modernizovaných nízkopodlažních KT8D5.RN2P, 151 typu T6A5, 4 nízkopodlažní RT6N1 a 5 nízkopodlažních tramvají 14T. Zbývající vozy jsou různými modifikacemi typu T3. Vozy typu T3R.P a vůz T3R.PLF jsou rekonstruované vozy T3. V roce 2006 bylo v hostivařské Opravně tramvají modernizováno 50 vozů T3. Na modernizaci bylo k poslednímu dni roku 2006 odstaveno 25 vozů T3 a 3 vozy KT8D5.
Průměrné stáří provozních vozů je 14,96 roků a počet tramvají typu T3 s překročenou technickou životností je 154. Tyto vozy tvoří 16,57 % z provozního počtu vozů, přesto jsou i nadále využívány v provozu. Správkové procento za rok 2006 dosahuje 7,8 %.
Údržba vozidel je soustředěna v sedmi vozovnách, Hloubětín, Kobylisy, Motol, Pankrác, Strašnice, Vokovice a Žižkov a v Opravně tramvají v Hostivaři.
K 31. prosinci 2006 měla jednotka Správa vozidel Autobusy v evidenčním (provozním) stavu celkem 1 235 autobusů, z toho 571 standardních, 331 standardních nízkopodlažních, 6 nízkopodlažních midibusů, 274 kloubových a 53 kloubových nízkopodlažních.
V roce 2006 bylo zakoupeno 40 standardních autobusů typu B951 (s vysokou podlahou), 10 nízkopodlažních autobusů typu Citelis a dva nízkopodlažní minibusy typu Ikarus E91 a do provozu byl uveden 1 nízkopodlažní autobus typu Citelis zakoupený v roce 2005. Dále byla provedena rekonstrukce 15 kloubových autobusů B741 bez výměny rámu, čímž byla prodloužena jejich životnost přibližně o 4 roky. Podobná rekonstrukce byla provedena u dvou autobusů typu B 732R-ZTP, které jsou určeny pro přepravu osob se sníženou schopností orientace a pohybu.
Počet autobusů s překročenou technickou životností je celkem 538, z toho 404 standardních autobusů a 134 kloubových autobusů.
Na jeden prostoj z důvodu technické poruchy autobusu bylo ujeto 13 418 km.
V roce 2006 bylo v provozu autobusů spotřebováno celkem 29 379 635 litrů nafty.

Dopravní cesty

Velká pozornost byla věnována opravám dopravních cest metra a tramvají, které značně trpěly abnormálně dlouhým zimním obdobím a následně vysokými letními teplotami. Nejvýznamnějšími akcemi v rámci rekonstrukcí tramvajových tratí byla oprava křižovatky Ohrada a Koněvovy ulice. V rámci zlepšení technického stavu bylo realizováno zlepšení tramvajových tratí a trakčního vedení na více než dvaceti místech v Praze. Opravy dopravních cest probíhaly podle plánu; kromě nich byla úspěšně provedena přeložka měnírny Ohrada, která byla dána do zkušebního provozu 8. září 2006.
Na zajišťování zimní služby na autobusových a tramvajových zastávkách, na plochách před vstupy do stanic metra a na obratištích se podíleli jak externí dodavatelé, tak i zaměstnanci Dopravního podniku.
Jednotka Dopravní cesta Metro zajišťuje opravy a údržbu napájecího systému, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, eskalátorů a výtahů, strojně-technologických zařízení, tunelů, provozních budov a staveb a kolejového svršku. Pro všechny tyto činnosti byl zpracován plán údržby, který byl pokryt pouze z 30 %. Z tohoto důvodu byly zajišťovány opravy související pouze bezprostředně s provozem a bezpečností.

Energetika

Rok 2006 byl prvním, kdy fungoval nově koncipovaný útvar Energetika, ve kterém byl soustředěn nejen komplexní nákup všech druhů energií pro celý Dopravní podnik, ale také fakturace energií, přenechaných jiným subjektům. Výsledkem této nové koncepce je zprůhlednění a přehlednost všech vazeb, které se k energetické oblasti vážou.
Dopravní podnik zůstává nejvýznamnějším městským odběratelem elektrické energie. Celková spotřeba elektrické energie v roce 2006 byla 376,6 milionu kWh, což znamená finanční náklady ve výši 764 milionů Kč. Z toho pro trakční provoz metra a tramvají jsme spotřebovali 248,6 milionu kWh, náklady na tuto energii byly 515,5 milionu Kč. Na změnu absolutní spotřeby proti předchozímu roku (2005; 204,8 mil. KWh) působí dva vlivy; celoroční provoz tratě IV. C metra (nárůst spotřeby), za druhé vliv mírnějších teplot v listopadu a prosinci (úspora spotřeby). V souvislosti s postupným zaváděním vozů s rekuperací stále klesá měrná spotřeba. V roce 2006 dosahovala u tramvají 2,97 kWh/vozkm a u metra 2,14 kWh/vozkm.
Po přechodu na nový systém měření spotřeby elektrické energie ze strany PRE, a. s. byly do systému centrálního sběru dat, který umožňuje optimální plánování spotřeby, a tím minimalizaci nákladů na spotřebu, zařazeny další velké odběry elektrické energie.
V souvislosti se změnou legislativy se nám podařilo ve spolupráci s dodavatelem nově koncipovat smlouvy o odběru trakční energie pro rok 2007. Předpokládáme, že nový způsob vyhodnocování spotřeby přinese další úspory nákladů.
Pokračují dodávky tepla od firmy České teplo, s. r. o. do areálů Hostivař, Kačerov a vozovny Pankrác. Nově dodává tato firma teplo také do areálů depa Zličín, vozovny Motol a garáží Řepy, Klíčov a Vršovice. Kromě toho v uvedených areálech provádí firma i údržbu areálových tepelných sítí a rozvodů vody. Firma České teplo, s. r. o. se stala v minulém roce naším největším dodavatelem tepla – za 335 865 GJ jsme zaplatili 143,9 milionu Kč. Dodávky tepla od ostatních dodavatelů byly ve výši 76 143 GJ za cenu 24,1 milionu Kč.
Z vlastních zdrojů (plynových kotelen) si zajišťujeme teplo ve vozovnách Žižkov, Vokovice, Strašnice, Střešovice, garážích Dejvice a ve stanicích metra Florenc, Technickém centru Radlice a pro objekty Švábky, Centrální dispečink MHD a Vinohrady. Spotřeba plynu činila v roce 2006 celkem 2 904 000 m^3 za cenu 18,985 milionu Kč.
Dodávky vody od Pražských vodovodů a kanalizací, a. s. byly ve výši 854 200 m^3/rok za cenu 19,1 milionu Kč. Stočné v sobě zahrnuje nejen dodávky vody, ale také průsaky v metru a srážkovou vodu. Za rok 2006 jsme zaplatili stočné za 2 548 000 m^3 ve výši 50,8 milionu Kč.
Poznámka: Útvar Energetika nesleduje spotřeby motorové nafty a zkapalněného plynu.

Služby

V roce 2006 byla nastartována cesta optimalizace procesů s cílem udržet konkurenceschopnost naší společnosti. Jako pozitivní se ukázalo fungování jednotlivých útvarů v novém organizačním uspořádání. Do praxe bylo uvedeno jednotné řízení zcela odlišných jednotek na bázi „holdingového typu“. Došlo k vnitřní konsolidaci jednotek, a to jak po stránce ekonomické, legislativní, tak i personální.
Významným prvkem pro vymezení spolupráce jednotek úseku služeb s ostatními jednotkami se stalo uzavírání dohod o úrovni služeb. Tyto dohody přispěly k zprůhlednění vazeb a toků materiálů i financí.

Spisová služba

Archiv, organizačně začleněný do odboru Spisová služba, v roce 2006 poskytoval služby jak odborným útvarům, tak zájemcům z řad veřejnosti. Spolupracoval také při propagační činnosti organizované odborem Marketing. Během roku se rozvíjela spolupráce se sdělovacími prostředky; byla poskytnuta řada informací, fotografií a několik rozhovorů pro tisk a rozhlas o historii městské hromadné dopravy v Praze. Zajímavý je nárůst zájemců o biografické údaje předků, kteří byli u podniku zaměstnáni před několika generacemi. Archiv úzce spolupracoval s Pražskou energetikou, a. s. v rámci příprav oslav 110. výročí založení Elektrických podniků v roce 2007 a pomáhal Výzkumnému centru průmyslového dědictví při dokumentaci industriálních památek z oboru dopravy a energetiky na území Prahy.
V rámci skartací bylo prostřednictvím Archivu Dopravního podniku v souladu s příslušnými právními předpisy zlikvidováno 5,9 tuny vyřazených písemností.

Informační technologie

V průběhu roku 2006 byly úspěšně dokončeny změny vyvolané transformací v oblasti celopodnikových informačních systémů (SAP R/3 a Elanor Global) a dopravně-informačních systémů. Kromě rozsáhlého rutinního provozu se činnost jednotky zaměřila na zvýšení bezpečnosti informačních systémů zavedením antispamové ochrany a monitorování sítí a serverů.

Vnitropodniková doprava

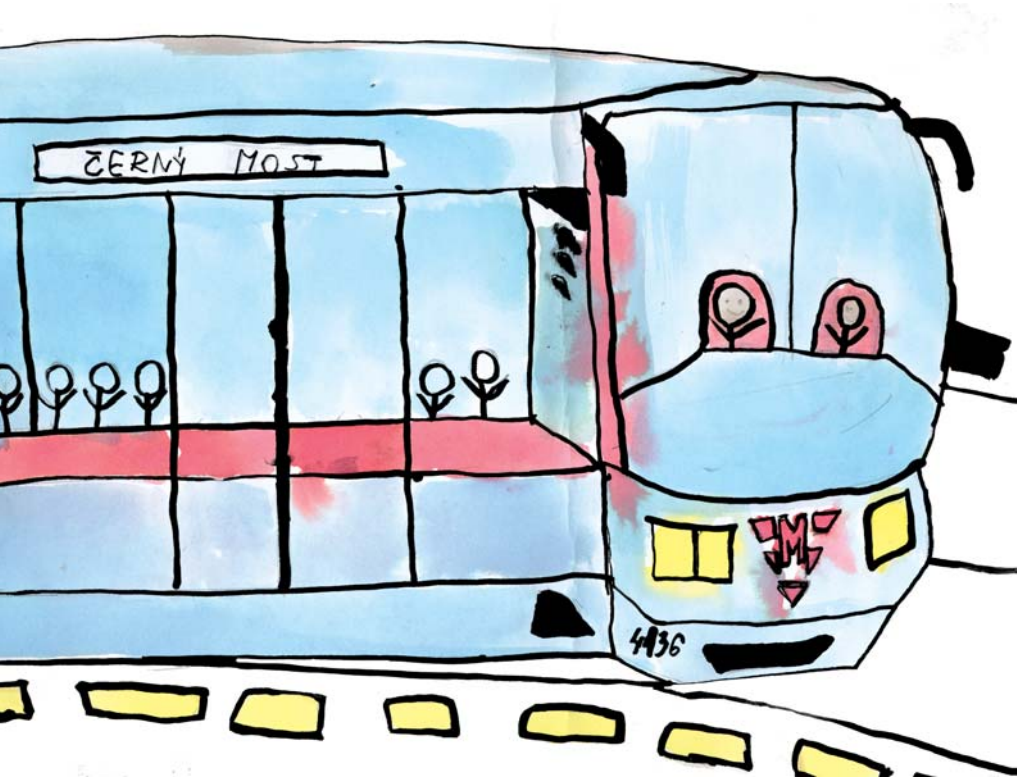
Jednotka je kvalitní a spolehlivou službou svým vnitřním partnerům. Kromě rutinního provozu osobní a nákladní dopravy a provozování vozidel autoškoly byla v roce 2006 realizována řada úsporných opatření v podobě redukce vozového parku a částečné obnovy vozidel osobní a nákladní dopravy. Dále se jednotka musela vypořádat s novou legislativou týkající se placení mýtného. Nově začala zajišťovat například převoz nepojízdných nebo havarovaných osobních vozidel a připravuje další opatření v rámci kvality služby.

Zásobování

V průběhu roku 2006 se podařilo sjednotit činnosti v oblasti zásobování tak, aby výstupy vyhovovaly interním i externím odběratelům, ale i normě ISO 9001. V oblasti nakupování se podařilo sjednotit metodiku dodávek materiálu. Dosažené změny se promítly v nově vydaných vnitropodnikových normách a v operativním zpřístupnění aktuálních informací pro uživatele prostřednictvím nástrojů vnitropodnikové komunikace. V oblasti skladového hospodářství došlo k umístění jednotlivých komodit podle gestorských skladů na nové lokace. V současné době takto jednotka provozuje 10 skladů. V závěru roku proběhl externí periodický audit, při kterém byla nezávislými auditory potvrzena shoda systému managementu jakosti s požadavky normy ISO 9001:2000.

Správa nemovitého majetku

Jednotka centrálně provádí kompletní správu rozsáhlého nemovitého majetku, včetně realizace dlouhodobých i krátkodobých nájemních smluv. K rychlému a efektivnímu řízení byly zprovozněny nástroje elektronické vnitropodnikové komunikace typu Help-Desk. V ekonomické oblasti bylo do praxe uvedeno klíčování vedlejších nákladů na uživatele objektů a užitných ploch s cílem maximální úspory nákladů.
V oblasti péče o životní prostředí začaly fungovat nástroje centrální metodiky. Bylo nutné vytvořit podklady pro nová vodohospodářská povolení k odběru



podzemních a povrchových vod. Na úseku odpadového hospodářství předložila jednotka ke schválení plány odpadového hospodářství pro jednotlivé areály, podařilo se navázat kontakty s firmami zabezpečujícími zpětný odběr elektroodpadu, v oblasti ochrany ovzduší došlo ke sjednocení kategorizace zdrojů znečišťování a v souladu s novými požadavky legislativy ochrany ozónové vrstvy byla provedena inventarizace a následné revize příslušných zařízení.

Zájezdová doprava

Jednotka Zájezdová doprava v loňském roce realizovala přepravu v Česku a po celé Evropě pro řadu renomovaných českých i zahraničních cestovních kanceláří. Nabídku služeb prezentuje každoročně na veletrhu cestovního ruchu Holiday World, ve střediscích dopravních informací Dopravního podniku a na reklamních místech v prostředcích městské hromadné dopravy. Jednotka na trhu konkuruje především kvalitou lidských zdrojů a v neposlední řadě také cenou.

Historická vozidla

Muzeum městské hromadné dopravy ve Střešovicích se stále těší vysokému zájmu domácích i zahraničních návštěvníků. Kromě jedinečné příležitosti zhlédnout unikátní exponáty připravila jednotka atraktivní tradiční jízdy historickou tramvají po Praze a další zajímavé programy. V průběhu roku probíhal proces přípravy na zahájení nové atraktivní a svým způsobem výjimečné expozice. Letní vůz koněspřežné dráhy č. 90 z roku 1886 bude doplněn „skutečnými“ koňmi, čímž se nemůže pochlubit mnoho podobných institucí.

Ekonomika

Hospodárné a dobré využívání finančních prostředků je prioritou Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v ekonomické oblasti. Důslednou koordinací všech výdajů a očekávaných příjmů se podařilo udržet pozitivní cash-flow. I nadále se daří zvyšovat zisk z prodaného jízdného. V roce 2006 stouply přepravní tržby včetně přirážek k jízdnému o 443 milionů korun.

Finanční situace v průběhu roku 2006

Dopravnímu podniku byla podle uzavřené smlouvy o závazku veřejné služby k zajištění dopravní obslužnosti hromadnou dopravou osob schválena na rok 2006 dotace z rozpočtu hlavního města Prahy ve výši 7 970 milionů Kč. V průběhu roku docházelo postupně k účelovému navýšení této dotace. Důvodem bylo například posílení na provoz ochranného systému metra, na dílčí úhradu řešitelských nákladů projektu Evropské unie Trendsetter, převod investiční dotace pro naplnění tvorby odpisů a odložené daně. Celková výše dotace ze strany města činila 8 470 milionů Kč.
V roce 2006 docházelo ve stavu finančních prostředků k výrazným výkyvům. Postupně se volné finanční prostředky snižovaly, faktury za investice hrazené z dotací musely být hrazeny skutečně až po obdržení těchto dotací.
Byly splaceny čtyři splátky úvěru na vozy metra v celkové výši 285 milionů Kč a úroky z úvěru ve výši 211 milionů Kč. Z vlastních zdrojů bylo za šest vlaků metra zaplaceno 377 milionů Kč, což bylo jedním z důvodů překročení čerpání vlastních zdrojů.

Tarif a tržby z jízdného

Tržby pravidelné dopravy včetně přirážek k jízdnému dosáhly v roce 2006 výše 3 783 milionů Kč, což představuje nárůst ve srovnání s rokem 2005 o 13,24 %. V tomto porovnání se odráží zdražení, ke kterému došlo v červenci 2005.
U jednotlivého jízdného vykazují nejvyšší nárůst zejména tržby za nepřestupní krátkodobé jízdenky pro děti od 6 do 15 let, které dosáhly téměř 31% navýšení. Tato skutečnost je ovlivněna rozšířením uživatelské skupiny o cestující důchodce, kteří mohou od 1. července 2005 používat zvýhodněné jízdné. Jednotlivé jízdenky včetně paušálních úhrad a přirážek k jízdnému tvoří 43,62 % z celkového objemu tržeb.
Časové předplatní jízdenky představují v celkových tržbách 56,38 %. Nadále se zvyšuje počet cestujících, kteří dávají přednost jízdenkám s volitelnou dobou platnosti, tzv. klouzavým kuponům. K 1. říjnu 2006 byl tento druh jízdenek nově zaveden také ve vnějších pásmech Pražské integrované dopravy. Nejvyšší nárůst dosahují občanské měsíční a 30denní jízdenky, který činí 27,75 %. V porovnání s rokem 2005 vzrostl o 156,85 % také objem tržeb za časové jízdenky vydané bez osobních údajů držitele s volitelným začátkem doby platnosti. Ačkoliv je tento nárůst vysoký, v celkovém objemu tržeb za časové jízdenky představuje pouze nepatrný podíl, pouhých 0,1 %. Podíl časových jízdenek pro pásmo MHD (P+0) je 95,63 %, podíl časových jízdenek pro vnější pásma PID činí 4,37 %.

Přepravené osoby

Porovnáme-li počet přepravených osob v Pražské integrované dopravě za rok 2006 s počtem přepravených osob za rok 2005, zjistíme, že došlo k celkovému nárůstu přepravených osob o 3,3 %.
Zvýhodněné časové jízdenky vydané na základě poskytnutí osobních údajů držitele s volitelným začátkem doby platnosti zaznamenaly zvýšení o 28 %. Rostoucí trend nadále pokračuje u cestujících, kteří užívají časové krátkodobé jízdenky (o 14,9 %). Počet osob využívajících časové jízdenky se proti roku 2005 zvýšil celkem o 5,9 %. Zdražení jednotlivých jízdenek od 1. července 2005 mělo jistě vliv na snížení počtu cestujících, kteří je využívají méně o 8,1 %.
Na území hl. m. Prahy se počet cestujících v roce 2006 zvýšil o 3 %, počet přepravených osob ve vnějších pásmech se zvýšil o 10,6 %.

Personalistika

V roce 2006 došlo k ukončení organizačních změn ve společnosti, a tedy i v personálním úseku. Cílem transformace personální oblasti bylo zavedení systému strategického řízení lidských zdrojů, tj. sjednocení procesů personální agendy a zpracování mezd, nastavení jednotného systému odměňování, vytvoření systému hodnocení a motivace zaměstnanců, zavedení stejných pracovních postupů a pravidel vnitřní legislativy.
V souvislosti s očekávaným vydáním nového zákoníku práce a souvisejících předpisů byla řešena jejich aplikace do činností, které jsou v působnosti personálního úseku. Mimořádná pozornost byla věnována novelizaci vnitřních norem o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců a o odchylné pracovní době zaměstnanců zajišťujících městskou hromadnou dopravu. Práce byly náročné jak pro složitost problematiky, tak pro nejasnosti týkající se termínu účinnosti nových právních předpisů. Přes uvedené obtíže byly veškeré problémy spojené s konkrétní aplikací do pracovněprávních vztahů mezi Dopravním podnikem a jeho zaměstnanci vyřešeny.
V roce 2006 pokračovala standardizace rozběhnutých procesů v oblasti sociální politiky.

Personální vývoj

K 31. prosinci 2006 bylo v evidenčním stavu 12 599 zaměstnanců, z toho 10 684 mužů a 1 915 žen. Počet a skladba zaměstnanců vychází z potřeb a možností zaměstnanosti v rámci naší společnosti. Početně nejsilnější skupinou jsou zaměstnanci v dělnických profesích (34,83 %), dále řidiči MHD celkem (33,88 %) a následují TH zaměstnanci (25,80 %). Vývoj celkového počtu zaměstnanců má, i při růstu počtu řidičů MHD, klesající tendenci.
Vzdělanostní a věková struktura zaměstnanců společnosti se za rok 2006 významně nezměnila. Výrazně převažují zaměstnanci střední generace se středním vzděláním ukončeným maturitou a středním vzděláním bez maturity, tj. absolventi učebních oborů. Struktura vzdělání odpovídá skladbě profesí potřebných pro činnosti společnosti.

Personální strategie

Na základě schválených zásad byl ve společnosti zaveden systém hodnocení a motivace zaměstnanců. Implementace systému byla rozdělena do čtyř etap, přičemž první etapa byla odstartována v lednu 2006 hodnocením 136 manažerů. Jako součást motivačního systému byl v průběhu roku vypracován další navazující systém, kterým je systém personálních rezerv. Tento systém spolu se směrnicí pro výběr zaměstnanců a obsazování pracovních míst umožňuje naplňování strategie společnosti v oblasti snižování počtu zaměstnanců a zvyšování produktivity práce.
Byly zpracovány zásady personální strategie pro období let 2007–2009, které pokračují v nastoupeném trendu snižování personálních nákladů při zlepšování kvality poskytovaných služeb.

Mzdová politika

Mzdová politika společnosti byla realizována ve smyslu jednotné kolektivní smlouvy, včetně společných pravidel pro odměňování všech zaměstnanců společnosti. Průměrná měsíční mzda zaměstnanců za rok 2006 činila 23 625 Kč, mzdové náklady včetně OON byly čerpány v celkové výši 3 582 961 000 Kč.
Značná pozornost byla věnována rozsahu přesčasové práce a důvodům pro její výkon dle jednotlivých pracovišť, a proto jsme dosáhli velmi pozitivních výsledků snížením jejich čerpání oproti minulému roku o 51 328 hodin.
Změny v systému odměňování zaměstnanců podniku vyvolaly nutnost úprav vnitřních norem a nutnost změn v organizaci práce při prováděných činnostech. Systém musel být zároveň otevřen prohlubování provázanosti poskytované mzdy s pracovními výsledky. Práce na úpravě mzdového systému probíhaly s cílem aktualizovat katalog manuálních prací a katalog technicko-hospodářských funkcí tak, aby použité příklady prací odpovídaly zajišťovaným činnostem a konkrétním tarifním stupňům. Dalším cílem bylo snížení počtu používaných funkcí sloučením obdobných náplní označovaných rozdílnými názvy a vypuštění profesí, které

již nejsou používány. Základními dokumenty pro zařazování zaměstnanců do funkcí nebo profesí a tarifních stupňů zůstává schválená systemizace pracovních míst a aktualizované katalogy manuálních prací a typových činností technicko--hospodářských funkcí. Z tohoto důvodu byla značná pozornost věnována odstranění nesouladu v zařazení stejných funkcí na jednotlivých útvarech, které byly v rámci transformace organizačně sloučeny.
V důsledku transformačních změn bylo nezbytné vyřešit také otázku implementace jednotného systému zpracování evidence docházky. Různorodost doposud používaných docházkových systémů měla za následek nejednotný způsob evidence pracovní doby na všech bývalých divizích a ředitelství společnosti. Nezbytnou součástí implementace byla také aplikace odpovídající metodiky a legislativy a vydávání nových identifikačních karet. Zavedení jednotného systému přineslo propojení vstupní technologie se zpracováním evidence docházky, mezd zaměstnanců, centrální správu turnusů a směn, podstatné zlepšení v přehledu o zaměstnancích a jejich pracovní době.

Výchova a vzdělávání

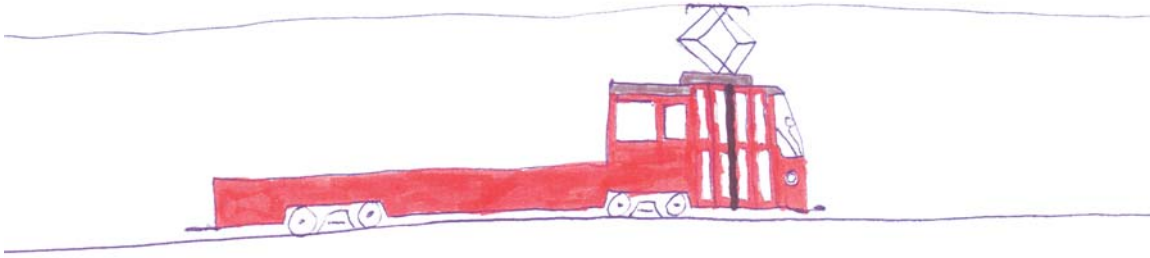
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost si uvědomuje potřebu systematického vzdělávání, a to jak profesního, například kurzy pro řidiče a ostatní provozní zaměstnance, proškolování a přezkušování v rámci rozvoje profesní způsobilosti, tak i manažerského. Systém vzdělávání pokrývá veškeré kategorie zaměstnanců. Pro jeho realizaci je využíváno vlastních finančních zdrojů, ale i prostředků poskytovaných Strukturálními fondy Evropské unie. Dopravní podnik je v současné době zapojen do realizace dvou vzdělávacích projektů s podporou Evropských strukturálních fondů:
1. Rozvoj manažerů střední úrovně a zvyšování znalostí zaměstnanců Dopravního podniku v oblasti IT.
2. Vstřícná a přístupná Praha – rozvoj jazykových a komunikačních dovedností pracovníků městské hromadné dopravy.
Oba projekty jsou naplánovány na dva roky s ukončením v roce 2008. V prvním projektu je Dopravní podnik příjemcem dotace, ve druhém partner projektu s tím, že naši zaměstnanci jsou cílovou skupinou vzdělávání.

Sociální politika

Sociální politika je uskutečňována podle priorit a specifických problémů jednotlivých útvarů společnosti ve spolupráci s odborovými organizacemi a je zakotvena v kolektivní smlouvě.
Dopravní podnik, vedle poskytování podmínek a podpory pro rozvoj odborných znalostí, zabezpečuje sociální potřeby zaměstnanců a motivuje své zaměstnance poskytováním řady výhod, které podporují zvýšení pracovní iniciativy a pracovního výkonu. Z provozních prostředků jsou to například příspěvky na stravování, penzijní připojištění, údržbu stejnokrojů, pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou zaměstnavateli. Ze mzdových prostředků je to oblast poskytování dalších dnů pracovního volna při překážkách v práci, odstupné nad rámec zákoníku práce. Ze sociálních nákladů pak jsou poskytovány příspěvky odborovým organizacím, příspěvky při pracovních výročích, poukázky SodexhoPASS na rehabilitaci a aktivní způsob trávení volného času.

Vnitřní komunikace

V druhé polovině roku byla zahájena činnost, která je zaměřena na zvýšení efektivnosti předávání informací ve společnosti s využitím ustanovení normy ČSN EN ISO 9001:2001. Prioritou je stálé zvyšování úrovně vnitřní komunikace. Je třeba sjednotit a zefektivnit všechny komunikační kanály tak, aby se informace dostávaly ke konečným uživatelům včas a v ucelené podobě. Jedním z hlavních úkolů bylo vytvoření jednotného a dynamického intranetu, který je v současné době nosným komunikačním kanálem Dopravního podniku.



Bezpečnost

Rok 2006 byl pro bezpečnostní úsek druhým rokem jeho činnosti v nové organizační struktuře, která se rozšířila o další činnosti dotýkající se celé akciové společnosti, zejména v oblasti požární ochrany a vstupů do objektů a prostor Dopravního podniku pro zaměstnance cizích organizací. Práce bezpečnostního úseku představuje štábní činnost, která má vliv na veškeré podnikové útvary, nevytváří přidanou hodnotu, ale může významně ovlivňovat náklady ostatních činností a složek Dopravního podniku. Má významný dosah mimo společnost, zejména v koordinaci činností v oblasti krizového řízení a civilní ochrany, spolupráci s odborem Krizového řízení Magistrátu hl. m. Prahy, Inspektorátem bezpečnosti práce, Hasičským záchranným sborem hl. m. Prahy, Městskou Policií a Policií ČR. Rovněž význačná a důležitá je spolupráce s Bezpečnostní komisí UITP.
Transformační proces vymezil pro bezpečnostní úsek procesy krizového řízení, požární ochrany, bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, bezpečnosti a ochrany majetku, ochrany utajovaných informací a osobních údajů.

Krizové řízení

Cílem krizového řízení je minimalizovat dopady krizových situací na životy, zdraví, majetek a životní prostředí. V průběhu roku 2006 byla zpracována novela Povodňového plánu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a vydány či upraveny vnitropodnikové normy související s touto oblastí. Byla připravena smlouva s hlavním městem Prahou o vzájemném poskytování informací a služeb při přípravě a zajišťování mimořádných událostí, včetně záchranných a likvidačních prací.

Požární ochrana

V oblasti požární ochrany je cílem předcházet požárům a minimalizovat dopady na životy, zdraví a majetek. Tato oblast zahrnuje požární prevenci, zajišťování prostředků pro likvidaci požárů a represivní činnost Hasičského záchranného sboru, který v rámci Dopravního podniku likviduje požáry, poskytuje technickou pomoc u mimořádných událostí, zmírňuje následky živelných pohrom a ekologických havárií a je předurčen pro záchranné práce po případném teroristickém útoku.
Na úseku požární prevence bylo dosaženo několika vytýčených cílů, které jsou důležité pro provádění činností zaměstnanců, ale i dodavatelských firem. Jedná se především o vydání legislativních pravidel, jakými jsou Zásady požární ochrany pro projektování a výstavbu pražského metra a Stanovení organizace požární ochrany.
K dalšímu přehledu o preventivní činnosti v oblasti legislativy byly vytvořeny intranetové stránky pro požarní prevenci.

Bezpečnost práce

Pro oblast bezpečnosti práce je cílem předcházet negativním dopadům z pracovní činnosti na životy a zdraví zaměstnanců. V roce 2006 bylo pokračováno ve sjednocování vnitropodnikové legislativy v návaznosti na evropské normy a vyhledávání rizik, v harmonizaci školení, prohlídek BOZP, agendy pracovní úrazovosti a dále dotváření intranetových stránek k problematice BOZP a zavedení jednotné filosofie BOZP v rámci Dopravního podniku.

Bezpečnost a ochrana majetku

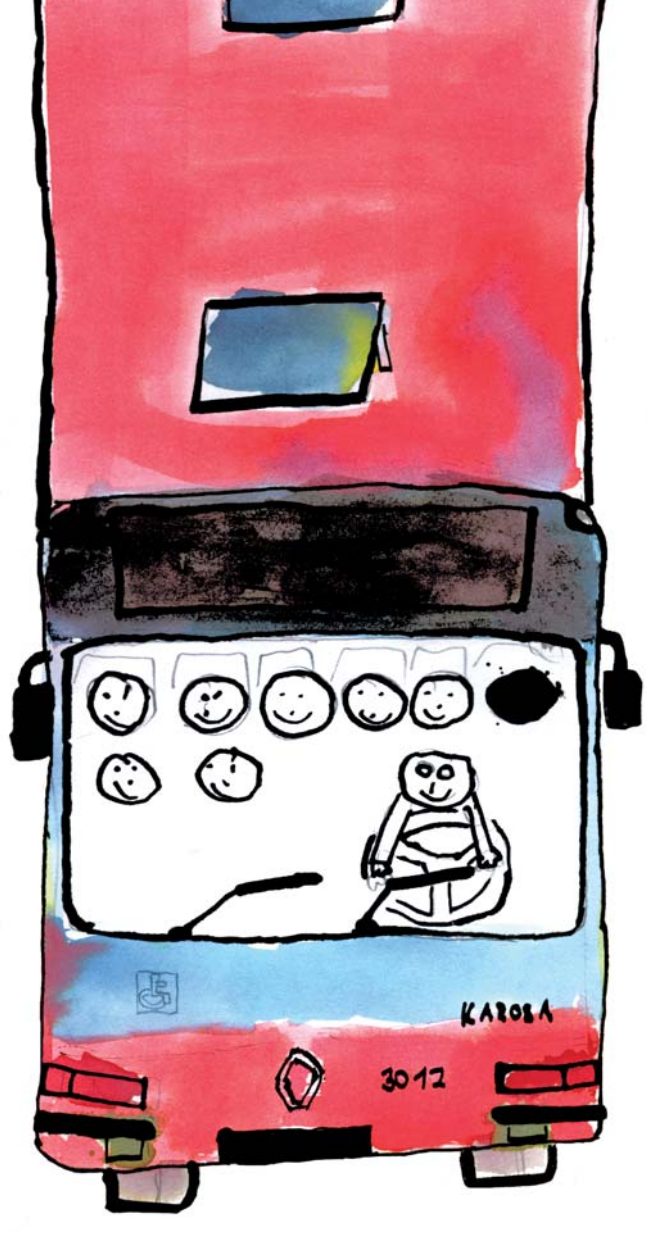
Oblast ochrany majetku zahrnuje zpracování koncepce ostrahy a řízení smluv ve vztahu k bezpečnostním agenturám, které zajišťují ostrahy objektů v rámci ochrany majetku, ale i při mimořádných bezpečnostních opatřeních, ochranu utajovaných skutečností a osobních údajů před ztrátou, vyzrazením nebo neoprávněným použitím.
V roce 2006 byla do oddělení převedena oblast povolování a evidence vstupů a vjezdů do objektů Dopravního podniku pro externí organizace. Byla zpracována nová norma a zabezpečena technická a personální příprava k zajištění této problematiky.

Kvalita poskytovaných služeb

Jednoznačnou podmínkou pro úspěch firmy v konkurenčním prostředí je dobře fungující systém kvality, který je součástí řízení podniku a nástrojem k udržení a zlepšování postavení na trhu prostřednictvím orientace na zákazníka. Systémy řízení kvality obecně vycházejí z normy ČSN EN ISO 9001 a jsou nastaveny pro sledování a plnění oprávněných požadavků zákazníků, dále jsou sledovány požadavky smluvních a jiných partnerů a požadavky právních předpisů a technických norem. V oblasti provozování veřejné dopravy je hlavním nástrojem pro řízení kvality poskytované služby Program kvality služby (dle normy ČSN EN 13816) a jeho jednotlivé standardy kvality, které reprezentují strategické cíle Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.
V praxi se potvrzuje vzájemné doplňování obou zmíněných norem, kde první je zaměřena na řízení vnitřních procesů a podporuje udržitelnost kvality služby a druhá garantuje, že očekávání zákazníků se bere v úvahu. Výsledky měření šesti stávajících standardů Programu kvality služby (přesnost provozu, informování veřejnosti, přijetí, stejnokroj – vzhled zaměstnance, funkčnost jízdenkových automatů a funkčnost bezbariérových zařízení) potvrzují dlouhodobou stabilizaci poskytované služby na stanovených úrovních náročnosti.
Rok 2006 přinesl v oblasti řízení kvality v Dopravním podniku řadu významných úspěchů. Začátkem roku byla certifikována Stanice technické kontroly (součást jednotky Vnitropodniková doprava), pro jejíž provozování je certifikace dle ČSN EN ISO 9001 nutnou podmínkou. V červnu 2006 byla završena první fáze budování systému řízení kvality v jednotce Provoz Metro certifikací provozování veřejné přepravy osob na lince C. Došlo zde poprvé k propojení řízení kvality procesů dle ČSN EN ISO 9001 a řízení kvality poskytované služby prostřednictvím Programu kvality služby a standardů kvality. Další rozvojovou etapou bylo rozšíření platnosti certifikátu o linku A v prosinci 2006. V průběhu tohoto roku úspěšně proběhly kontrolní a recertifikační audity i v dalších organizačních útvarech s již dříve zavedeným systémem řízení kvality (Opravna Tramvají, Opravna Autobusů a Zásobování). Významným krokem v rámci přeměny společnosti bylo i vytvoření oddělení Kvalita a technika řízení, které je odpovědné za další rozvoj systémů řízení kvality v Dopravním podniku.
V následujícím období bude i nadále rozvíjen Program kvality služby, včetně případných úprav a doplnění jednotlivých standardů kvality, podle strategických cílů Dopravního podniku, požadavků a podmínek zadavatele služby a očekávání zákazníků. Zároveň budou pokračovat přípravné práce pro certifikaci dílčích systémů i z pohledu kvality poskytované služby (podle ČSN EN 13816). Další rozvoj systému řízení kvality dle ČSN EN ISO 9001 bude spočívat v posouzení možností rozšíření stávajících dílčích systémů, případně vybudování nových dílčích systémů v rámci hlavních procesů (Provoz Tramvaje, Provoz Autobusy) i vybraných obslužných a štábních činností. Zejména u provozních útvarů je důležitým cílem propojení řízení kvality procesů a řízení kvality poskytované služby pro maximalizaci synergických efektů. Celospolečenský vývoj vyzývá nejen k poskytování kvalitních produktů, ale i odpovědnosti firem za vlivy na životní prostředí v rámci udržitelného rozvoje. Vhodným nástrojem může být například implementace norem ČSN EN ISO 14001 (životní prostředí) a OHSAS 18001 (bezpečnost a ochrana zdraví při práci), případně i dalších.

Mezinárodní vztahy

V oblasti mezinárodních vztahů došlo v roce 2006 k řadě událostí, které jsou indikátorem toho, že Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost patří mezi významné evropské podniky provozující veřejnou dopravu osob.
Od počátku roku probíhaly přípravy na zajištění účasti a úspěšné prezentace Dopravního podniku na červnovém Salonu veřejné dopravy v Paříži. Na oficiální návštěvu našeho podniku přijela delegace nejužšího vedení berlínského dopravního podniku, která se zajímala o průběh transformace naší společnosti. Obdobná jednání probíhala s řadou dalších zahraničních partnerů. Jako každým rokem jsme přivítali několik skupin studentů z technických univerzit, kteří byli seznámeni s konkrétními technickými aspekty provozu pražské městské hromadné dopravy. Nejvýznamnější akcí pořádanou v rámci mezinárodních vztahů bylo v roce 2006 zasedání bezpečnostní komise Mezinárodního svazu veřejné dopravy (UITP) v Praze pod vedením jejího ředitele Alaina Caire.
Zástupci Dopravního podniku se účastnili práce v komisích a výborech UITP, pokračovali v jednáních v rámci klubu CYQUAL a nově se zapojili do projektu SPUTNIC, pořádaného ve spolupráci s UITP a Evropskou komisí. V jeho rámci dochází k aktivní výměně zkušeností mezi zástupci organizačních autorit a provozovatelů veřejné dopravy ze zemí střední a východní Evropy a zástupců expertních skupin ze západní Evropy.
Významnou událostí pro další směrování Dopravního podniku bylo zastoupení na mezinárodní konferenci věnované udržitelnému rozvoji v oblasti provozování veřejné dopravy ve městech. Konference konkretizovala okruhy k řešení shrnuté pod heslem: „Udržitelná města a veřejná doprava – přínos ke kvalitě života“.
V průběhu roku 2006 Dopravní podnik aktivně participoval na přípravě legislativních opatření Evropského parlamentu, týkajících se provozování veřejné dopravy. Jedná se především o „Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici“, které by mělo nahradit již nevyhovující nařízení přijaté před téměř čtyřiceti lety.



Priority v nadcházejícím období

Rok 2007 je prvním rokem po dokončení realizační fáze Transformačního projektu. Tím však proces přeměny společnosti neskončil. Ke stěžejním úkolům, které budou v nadcházejícím období v rámci celé společnosti realizovány, patří posílení motivace zaměstnanců k hledání a realizaci úspor, návrhy optimalizačních akcí navazující na optimalizační fázi transformačního projektu, doladění restrukturalizovaných procesů a dopracování konkrétních postupů a metodik a zavedení rutinního měření a vyhodnocování výkonnosti jednotlivých procesů.

K jednoznačným prioritám následujícího období patří i další rozvoj sítě metra a tramvajových tratí. Tímto je zaručeno zvyšování podílu segregovaných tras městské hromadné dopravy, což je předpokladem růstu jejich kapacitních možností, bezpečnosti, rychlosti, pravidelnosti; opomenout samozřejmě nelze ani ekologické přínosy elektrické trakce.

V roce 2007 bude pokračovat výstavba provozního úseku metra IV. C2 Ládví – Letňany a bude zahájena realizace tramvajové trati Laurová – Radlická. Za zcela průlomový lze daný rok považovat z hlediska klíčových rozhodnutí v oblasti přípravy dalšího rozvoje sítě metra. Nejvyššími orgány města bude vybrána konkrétní dopravní technologie pro novou trasu metra D a stanovena realizační etapizace úseku Hlavní nádraží – Písnice. Konečné rozhodnutí lze očekávat rovněž v otázce stanovení etap výstavby prodloužení tratě A metra na letiště. Bude pokračovat proces na zohlednění těchto záměrů v územním plánu a mělo by dojít k zahájení prací na projektové dokumentaci obou dopravních staveb.

Velký význam si zachovává rovněž rozvoj sítě tramvajových tratí. Vedle pokračování prací na dokumentaci pro tramvajovou trať Barrandov – Holyně – Slivenec lze předpokládat projekční precizování městem akcentovaného záměru na tramvajové napojení Suchdola. V případě dosažení postupu v řešení limitující koordinace s vedením káranských vodovodních řadů vstoupí do dalších fází přípravy tramvajová trať Počernická – Sídliště Malešice.

S novými počiny bude spojena oblast deponovacích kapacit pro kolejovou dopravu. V souvislosti s územním plánem předpokládaným zrušením tramvajové vozovny Strašnice bude prověřena realizace výstavby vozovny Hostivař.

V závislosti na rozhodnutí o postupu výstavby trati D metra bude nutno řešit rovněž přípravu nového depa v Písnici.

Mezi další priority lze řadit i postupné zvyšování počtu bezbariérově přístupných stanic metra, což je na starších provozních úsecích metra spojeno s náročnými stavebními zásahy do jejich původního řešení.

K prioritám patří rovněž další modernizace vozového parku, směrovaná prvořadě na zvyšování podílu technicky progresivních, provozně úsporných a bezbariérově přístupných vozidel. Budou pokračovat rekonstrukce původních vozů metra řady 81-71. V rámci nákupu nových autobusů budou nadále pořizována pouze nízkopodlažní vozidla, další formou obnovy autobusového parku zůstanou rekonstrukce. S nejpodstatnějšími změnami bude spojena obnova vozového parku tramvají. V roce 2005 byly zahájeny dodávky moderních nízkopodlažních tramvají 14T, vyráběných firmou Škoda Transportation, jejichž počet se v roce 2007 zvýší na 20 kusů a následovat bude dodání dalších 40 tramvají tohoto typu. Druhým směrem postupného zvyšování počtu nízkopodlažních tramvají je modernizace tramvají KT8D5, při níž je vozidlo osazováno nízkopodlažním středním článkem. V průběhu roku 2007 bude takto upraveno dalších 5 vozidel a postupně budou středním nízkopodlažním článkem vybaveny všechny provozované tramvaje KT8D5. Nelze opomenout ani všestranně přínosné rekonstrukce osvědčených tramvají typu T3, které budou pokračovat v rozsahu 50 vozidel ročně, z nichž 10 vozidel bude typu T3R.PLF s nízkopodlažní střední částí.

Významným prvkem, přispívajícím ke zvyšování rychlosti a pravidelnosti provozu městské hromadné dopravy, je systém preference, kde je připravováno další rozšiřování.

Prioritním úkolem Dopravního podniku bude i pro další období zvyšování kvality poskytovaných služeb.

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 obstarávání 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.

Střední průmyslová škola dopravní, a.s.*

Hlavním předmětem podnikání je výuka, výchova a vzdělávání jak v oborech středního vzdělávání, tak v rámci celoživotního vzdělávání dospělých, dále pořádání vzdělávacích kurzů, rekvalifikace (základní a periodické přezkušování v oblasti sváření, PO a BOZP apod.), jednoroční kurz „liniový management“ určený pro vrchní mistry či mistry všech složek a odborné semináře především pro zaměstnance Dopravního podniku.
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vlastní 100 % akcií.
* do 3. května 2006 SPŠD, SOU a U, a. s.

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.

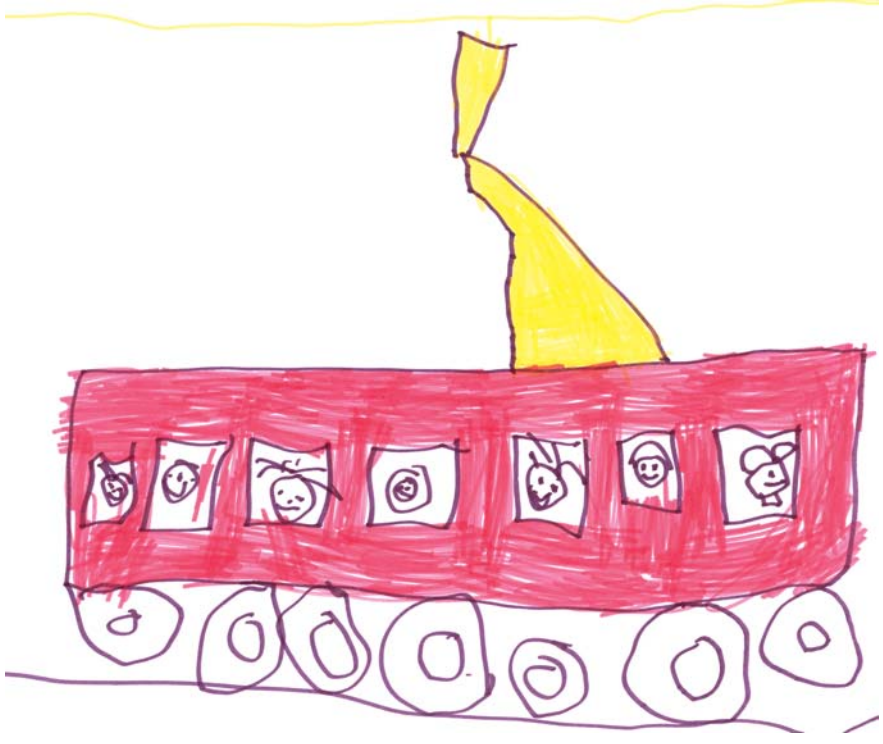
1
9020

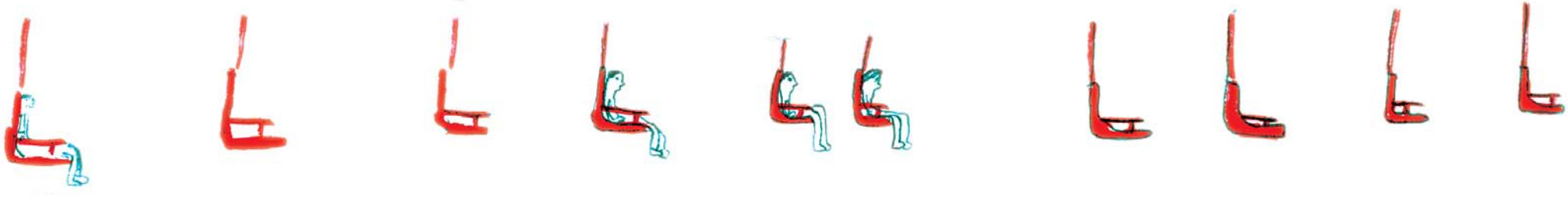
Zpráva o činnosti dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

V roce 2006 došlo v devítičlenné dozorčí radě Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti k personální změně z důvodu uplynutí čtyřletého funkčního období místopředsedy, zvoleného z řad zaměstnanců – Jiřího Šindeláře. Na další období byl v tajné volbě 11. ledna 2006 nově zvolen Jiří Obitko a novým místopředsedou poté dozorčí rada zvolila Jiřího Čadu.
Dozorčí rada se při pravidelných jednáních postupně zabývala tématy podle předem schváleného rámcového plánu činnosti a v případě operativní potřeby se sešla k jednání i mimořádně. Rámcový plán činnosti pro rok 2006 obsahoval základní, dlouhodobě sledovaná témata:
- průběžné sledování hospodaření Dopravního podniku, 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 Transformačního projektu v Dopravním podniku,
- sledování tvorby finančního plánu pro rok 2006,
- průběžné sledování vývoje cen energií a pohonných hmot ve vztahu k nákladům městské hromadné dopravy,
- projednávání materiálů a přijatých závěrů z představenstva společnosti a z běžných valných hromad,
- průběžné sledování zajištění dodávek nových vozů metra - III. série a přípravy zajištění budoucích dodávek pro obnovu vozového parku tramvají,
- účast v hodnotitelských komisích pro posuzování nabídek zhotovitelů,
- průběžné sledování postupu výstavby tratě C metra – IV. provozního úseku, včetně financování,
- sledování problematiky implementace Směrnice 1191 Evropské unie,
- průběžné sledování postupu výstavby stanice metra tratě A – Depo Hostivař.

Pro výroční valnou hromadu společnosti, která se konala 23. května 2006, schválila výsledky hospodaření Dopravního podniku za rok 2005. Dozorčí rada 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 2005 a ke zprávě o vztazích mezi propojenými osobami. Dozorčí rada tehdy konstatovala mj., že z běžné činnosti Dopravního podniku bylo za rok 2005 dosaženo nulového hospodářského výsledku; celkový výsledek hospodaření za rok 2005 vykazuje v důsledku likvidace následků srpnové povodně z roku 2002 ztrátu ve výši 409 801 094,54 Kč. Dozorčí rada dále konstatovala, že podrobně sleduje vývoj výnosu z hlavní činnosti, kdy absolutní nárůst tržeb za integrovanou dopravu (bez přirážek k jízdnému) oproti roku 2004 činí 12,7 %, přičemž nejvíce se na růstu tržeb promítla úprava cen jízdného k 1. červenci 2005.
Výsledky hospodaření Dopravního podniku sledovala dozorčí rada průběžně a velmi pečlivě v celém roce 2006; pravidelně projednávala čtvrtletní zprávy o dosažených výsledcích hospodaření včetně kalkulace nákladů městské hromadné dopravy.
Vzhledem k potřebě jednoznačného prokázání úspor dosažených vlastním úsilím uvnitř společnosti doporučila dozorčí rada managementu úpravu členění sledovaných hodnot finančního plánu a jeho plnění, včetně využití metody predikční diagnostiky.
Pod zorným úhlem dopadů do výsledků hospodaření sledovala dozorčí rada i postup a dosavadní výsledky probíhajícího Transformačního procesu; konstatovala mimo jiné, že dosavadním úspěšným postupem transformace byl vytvořen prostor pro proces řízení nákladů. Doporučila proto pravidelné a neformální vyhodnocování smluv SLA a detailní analýzu možných důsledků u činností vybraných k případnému outsourcingu, včetně analýzy skutečných výsledků a důsledků činností již dříve do režimu outsourcingu předaných.
Vážným tématem, jemuž se dozorčí rada také opakovaně věnovala, je i aplikace Směrnice 1191/1969 EHS (EU), novelizovaná Nařízením Rady č. 1893/1991 Evropské unie, regulující poskytování tzv. veřejných podpor dopravcům provozujícím služby v městské, příměstské či regionální dopravě. Doporučila informovat akcionáře, aby společně s příjemcem podpory garantoval, že nedojde k neoprávněnému poskytnutí této podpory ve smyslu shora uvedeného nařízení Rady Evropské unie. Managementu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti dozorčí rada připomněla, aby prověřil, že zde nedochází k tzv. „křížovému financování“ činností, které nejsou ve veřejném zájmu. Dlouhodobě dozorčí rada věnuje též pozornost postupu výstavby provozního úseku metra IV. C2, včetně financování.

Z operativních témat, jimž se dozorčí rada v roce 2006 opakovaně a velmi podrobně věnovala, je nutno uvést vyžádanou prověrku finančních nákladů za energetický audit pro trakci metro, provedenou externí firmou. Jiným sledovaným tématem byla příprava tzv. směnečného programu pro získání finančních prostředků na úhradu budoucí splátky kupní ceny nových 6 pětivozových vlakových souprav pro pražské metro; rovněž pravidelně byly projednávány všechny podklady a závěry k nim přijaté představenstvem společnosti. Celoroční činnost dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v roce 2006 lze charakterizovat jako aktivní týmovou spolupráci při plnění poslání kontrolního orgánu společnosti; v souladu s platnými zákony, ostatními předpisy, stanovami společnosti a zájmy akcionáře, hlavního města Prahy, dozorčí rada dohlížela na výkon působnosti představenstva i na podnikatelskou činnost společnosti.





Tabulková část – obsah

Provozně technické ukazatele 36
Počet provozovaných linek, jejich délka a průměrná rychlost 36
Průměrný počet vypravených vozů za 1 den 36
Provozní vozové a místové kilometry 37
Správkové procento a spotřeba energií 37
Stav vozového parku k 31. 12. 2006 – inventární (účetní) a evidenční (provozní) MHD 38
Počty vozů metra v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby k 31. 12. 2006 40
Počty tramvají v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby k 31. 12. 2006 41
Počty autobusů v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby k 31. 12. 2006 42

Linky PID provozované Dopravním podnikem 43
Metro 43
Tramvaje 43
Autobusy 43
Pozemní lanová dráha 46

Počet přepravených osob 47
Počet přepravených osob na území hl. m. Prahy vč. lanové dráhy a ve vnějších pásmech 47
Počet přepravených osob podle druhů jízdních dokladů na území hl. m. Prahy vč. lanové dráhy 47
Počet přepravených osob podle druhů jízdních dokladů ve vnějších pásmech 48

Personální ukazatele 49
Počet zaměstnanců (evidenční stav k 31. 12. 2006) 49
Počet zaměstnanců dle profesních kategorií za rok 2006 49
Věková struktura dle evidenčního stavu k 31. 12. 2006 49
Vzdělanostní struktura dle evidenčního stavu k 31. 12. 2006 50
Mzdové náklady vč. OON vyplacené podle kategorií a průměrná měsíční mzda 50

Ekonomické ukazatele 51
Podíl jednotlivých druhů nákladů na celkových nákladech MHD 51
Struktura přímých nákladů na MHD bez dopravních cest 51
Podíl provozních nákladů MHD a nákladů na dopravní cesty na celkových nákladech MHD 52
Podíl nákladových druhů na celkových nákladech MHD 52
Kalkulace nákladů MHD na 1 provozní vozkm 52

Přepravní tržby 53
Podíl tržeb dle typu jízdních dokladů 53

Přehled druhů přepravních dokladů 54
Jízdenky pro jednotlivou jízdu na území hl. m. Prahy 54
Časové předplatní jízdenky platné na území hl. m. Prahy 55
Časové předplatní jízdenky platné na území hl. m. Prahy s volitelným začátkem doby platnosti 56
Zaměstnanecké jízdné 57
Zvláštní jízdenky AE (Airport Express) 57
Jízdenky pro jednotlivou jízdu ve vnějších pásmech 58
Nepřestupní jízdenky pro 2 vnější pásma 58
Časové předplatní jízdenky doplňkové pro vnější pásma pro autobusy a vlaky 59
Časové předplatní jízdenky doplňkové pro vnější pásma pro autobusy a vlaky s volitelným začátkem doby platnosti 60
Časové předplatní jízdenky doplňkové pro vnější pásma pro autobusy a vlaky – zvláštní zlevněné 61
Jízdenky pro jednotlivou jízdu ve vnějších pásmech – zvláštní zlevněné 62

Objem celkových investičních zdrojů a nákladů 64
Objem celkových investičních zdrojů 64
Objem celkových investičních nákladů 65
Účelová investiční dotace 67

Výkaz zisku a ztráty v plném rozsahu ke dni 31. 12. 2006 68

Rozvaha v plném rozsahu ke dni 31. 12. 2006 70

Provozně technické ukazatele

Počet provozovaných linek, jejich délka a průměrná rychlost

	počet provozovaných linek		délka linek (km)	průměrná rychlost (km/h)	
	denní	noční		cestovní	oběžná (provozní)
Metro	3		54,9	34,6	33,2
Tramvaje	26	9	559,3	18,9	14,3
Autobusy	182	*14	2 123,4	25,8	16,6

* do 10. 12. 2006, od 11. 12. pouze 13, linka 514 byla zrušena

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

	ranní špička	sedlo	odpolední špička	sobota	neděle
Metro	405	205	375	160	150
Tramvaje	703	552	699	410	410
Autobusy	955	451	856	393	397

Provozní vozové a místové kilometry

	vozové km (tis. vozkm)	místové km (tis. mkm)
Metro	46 967	8 703 277
Tramvaje	49 423	5 716 750
Autobusy	61 778	4 985 614
Lanová dráha	17	1 756
Celkem	**158 185**	**19 407 397**

Poznámka: Bez kilometrů smluvní dopravy, náhradní autobusové dopravy a nostalgické tramvajové linky.

Správkové procento a spotřeba energií

	*správkové procento vozů	spotřeba trakční energie		spotřeba motorové nafty	
		v tis. kWh	na 1 vozkm	v tis. litrech	na 1 vozkm
Metro	12,6	100 776	2,14		
Tramvaje	7,8	147 832	2,97		
Autobusy	8,2			29 380	0,45

* bez vozů v modernizaci

Stav vozového parku k 31. 12. 2006 – inventární (účetní) a evidenční (provozní) MHD

		inventární (účetní) stav			**evidenční (provozní) stav pro MHD
		celkem	z toho v:		
			*M+R	likvidaci	
Metro z toho:		744	186	0	555
	81–71	251	101		150
	81–71 M (moderniz.)	250	75		175
	M1	240	10		230
	EČS (historické)	3			
Tramvaje z toho:		975	28	0	929
kloubové	KT8 D5 + KT8N2	47	3		44
	RT6N + 14T	9			9
sólo	T3 + T3R.P + T3R.PLF	366	23		343
	T3M	95	2		93
	T3SU	289			289
	T6A5	151			151
historické vozy		18			
Autobusy z toho:		1 259	0	13	1 235
standardní (S)	B731, B951	211		6	205
	B732, B732R	158		5	153
	B732R pro ZTP	7			7
	B931	198			198
	C734, C734R	7			7
	C934	1			1
	celkem standardní	582	0	11	571

standardní nízkopodlažní (SN)	CITY standard	319			319
	Citelis	11			11
	Neoplan 4014	2		1	1
	E91 midibus	6			6
	celkem nízkopodlažní	338	0	1	337
kloubové (K)	B741, B741R, B961	100			100
	B941	175		1	174
	celkem kloubové	275	0	1	274
kloubové nízkopodlažní (KN)	CITY kloub	53			53
dálkové	LC735, LC936, Neoplan, Mercedes	11			
CELKEM		**2 978**	**214**	**13**	**2 719**

* M+R = vozy v modernizaci a rekonstrukci a nové dosud nezprovozněné
** v součtu nejsou uvedeny historické vozy a dálkové autobusy .

Poznámka: Evidenční provozní stav zahrnuje vozy schválené pro provoz v MHD s cestujícími včetně vozů v běžných opravách.
Inventární účetní stav zahrnuje na rozdíl od evidenčního stavu navíc vozy v rekonstrukci, v modernizaci, nové dosud nezprovozněné, určené k likvidaci, historické vozy a dálkové autobusy.
Inventární počet vozů celkem = 2 978 – 214 vozů v modernizaci a rekonstrukci – 13 vozů v likvidaci – 3 historické vozy metra – 18 historických tramvají – 11 dálkových autobusů = 2 719 vozů v evidenčním stavu pro MHD.

Počty vozů metra v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby k 31. 12. 2006

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	6	3	2	4	7	2	1	10	18	12	12	12	10	0	0	0
81–7141 – vložený	0	2	2	3	17	15	2	4	14	26	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													celkem	prům. stáří
	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06		
81–7171 – čelní	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	99	20,35
81–7141 – vložený	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	152	20,38
81–717M – č. (mod.)	0	0	0	0	0	0	8	12	18	12	14	22	14	100	2,66
81–714M – vl. (mod.)	0	0	0	0	0	0	10	20	27	18	21	33	21	150	2,65
M1.1– čelní	0	0	0	0	0	0	0	30	14	18	22	6	6	96	3,23
M1.2; M1.3 – vložený	0	0	0	0	0	0	0	45	21	27	33	9	9	144	3,23
historické vozy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	30,00
													CELKEM	744	8,92
													Bez historických vozů celkem	741	8,84

Počty tramvají v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby k 31. 12. 2006

Typ vozu	rok výroby																
	66	67	68	70	71	73	74	75	76	82	83	84	85	86	87	89	90
T3	2	3	2	3	4	34	16	8	14	0	0	0	0	0	0	0	0
T3M	0	0	0	0	31	13	12	8	12	0	0	0	0	0	0	0	0
T3 – SU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	50	0	80	40	62	40	0
KT8D5 (kloub)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	28	6

Typ vozu	rok výroby													celkem	prům. stáří
	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06		
T3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	86	32,83
T3M	1	0	2	6	9	1	0	0	0	0	0	0	0	95	28,12
T3 – SU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	289	20,40
T3R.P	0	0	0	0	0	0	2	49	39	41	50	49	49	279	2,46
T3R.PLF *N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,00
T6A5	0	80	50	20	0	1	0	0	0	0	0	0	0	151	10,38
KT8D5 (kloub)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	17,08
KT8N2 (kloub) *N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	6	10	0,40
14T (kloub) *N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	5	0,40
RT6N (kloub) *N	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	10,00
														CELKEM 957	14,96

*N = nízkopodlažní vozidla nebo částečně nízkopodlažní vozidla
Poznámka: Není zde uvedeno 18 historických tramvají.

Počty autobusů v inventárním (účetním) stavu podle roku výroby k 31. 12. 2006

Typ vozu	rok výroby														celkem	prům. stáří
	89	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06		
B 731	0	0	80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80	11,27
B951	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	30	30	0	40	131	2,35
B 732, B732R	0	4	0	0	9	16	38	46	31	20	0	0	0	1	165	6,75
B 741, B741R kloub	0	0	7	51	0	0	0	1	10	0	0	0	0	0	69	9,93
B 961 kloub	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	20	0	0	0	31	3,99
B931	0	0	11	132	25	0	20	0	10	0	0	0	0	0	198	9,51
B941 kloub	0	0	0	0	55	50	50	0	20	0	0	0	0	0	175	8,32
C 734, C734R	0	2	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	10,88
C 934	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	7,68
CITY standard *N	0	0	1	4	10	26	49	80	50	19	30	50	0	0	319	5,62
Dálkové ** Typy	1	0	0	0	3	6	0	1	0	0	0	0	0	0	11	9,35
CITY kloub *N	0	0	0	0	0	0	0	0	1	12	20	20	0	0	53	3,24
Citelis *N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	11	0,32
Midibus E91 *N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	2	6	2,27
Neoplan *N	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	12,05
CELKEM	1	7	102	187	105	98	158	128	122	93	103	101	1	53	1 259	6,88

*N = nízkopodlažní vozidla
**Typy LC 735, LC 936, Mercedes, Neoplan pro zájezdovou dopravu.

Linky PID provozované Dopravním podnikem

1) METRO

A Depo Hostivař – Skalka – Dejvická
(do 26. 5. 2006 Skalka – Dejvická)
B Zličín – Smíchovské nádraží – Českomoravská – Černý Most
C Ládví – Háje

2) TRAMVAJE

Denní provoz

1 Petřiny – Spojovací
2 Petřiny – Červený vrch
3 Sídliště Modřany / Levského – Lehovec
4 Kotlářka – Čechovo náměstí
5 Olšanské hřbitovy – Výstaviště
6 Laurová – Kubánské náměstí
7 Sídliště Řepy – Kotlářka – Ústřední dílny DP
8 Podbaba – Nádraží Vysočany / Vysočanská
9 Sídliště Řepy – Spojovací
10 Sídliště Řepy – Sídliště Ďáblice
11 Spořilov – Černokostelecká
12 Sídliště Barrandov – Palmovka
13 Sídliště Barrandov – Smíchovské nádraží
14 Sídliště Barrandov – Vozovna Kobylisy
15 Březiněveská / Kobylisy – Vypich
16 Nádraží Braník – Spojovací
17 Sídliště Modřany / Levského – Sídliště Ďáblice
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 Nádraží Strašnice / Radošovická – Sídliště Ďáblice
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

Nostalgická tramvajová linka

91 Vozovna Střešovice – Výstaviště

3) AUTOBUSY

Denní provoz

100 Zličín – Letiště Ruzyně
101 Strašnická – Centrum Zahradní Město – Plynárna Měcholupy
102 Nádraží Holešovice – Staré Bohnice – Zámky
103 Ládví – Ďáblice – Březiněves
104 Na Knížecí – Slivenecká
106 Kavkazská – Nádraží Braník
107 Dejvická – Suchdol
108 Špejchar – Ciolkovského
109 Palmovka – Sídliště Rohožník
111 Skalka – Dolní Měcholupy
112 Nádraží Holešovice – Zoologická zahrada – Podhoří
113 Kačerov – Písnice
114 Kačerov – Šeberák
115 Chodov – Městský archiv – Chodov (polookružní linka)
(do 20. 10. 2006 Chodov – Keblovská)
116 Dejvická – Nebušice
(do 1. 1. 2006 Dejvická – Bořislavka)
117 Kačerov – Poliklinika Modřany / Čechova čtvrť
118 Roztyly – Dvorce
119 Dejvická – Letiště Ruzyně
120 Na Knížecí – Klukovice
121 Sídliště Spořilov – Nádraží Braník
122 Chodov – Volha – Nádraží Hostivař – Léčiva
(do 2. 4. 2006 Chodov – Nádraží Hostivař – Léčiva)

123 Na Knížecí – Šmukýřka
124 Želivského – Dvorce
(do 1. 9. 2006 Kavkazská – Dvorce)
128 Hlubočepy – Žvahov – Hlubočepy
(polookružní linka)
129 Smíchovské nádraží – Baně
130 Na Knížecí – Sídliště Stodůlky
131 Hradčanská – Bořislavka
133 Staroměstská – Sídliště Malešice
134 Ládví – Florenc
(v provozu od 3. 10. 2006)
135 Florenc – Želivského
136 Sídliště Ďáblice – Roztyly – Koleje Jižní Město
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 – Stadión Strahov
144 Kobylisy – Poliklinika Mazurská
145 Ládví – Jesenická
146 Českomoravská – Depo Hostivař
(v provozu od 28. 5. 2006)
147 Dejvická – Výhledy
148 Podolská vodárna – Kavčí hory – Budějovická
149 Dejvická – Nové Butovice
150 Kloboučnická – Poliklinika Modřany / Čechova čtvrť
151 Českomoravská – Poliklinika Prosek
152 Kobylisy – Sídliště Čimice
(do 31. 8. 2006 Sídliště Ďáblice – Sídliště Čimice)
154 Koleje Jižní Město – Skalka
155 Želivského – Sídliště Malešice
156 Ládví – Avia Letňany – Ládví
(polookružní linka)
157 Na Beránku – Kačerov
(provoz jen v tomto směru)
158 Českomoravská – Miškovice
160 Dejvická – Lysolaje
161 Dejvická – Nebušice
162 Kobylisy – Dolní Chabry
163 Depo Hostivař – Štěrboholy – Bezděkovská
(do 27. 5. 2006 Skalka – Štěrboholy – Bezděkovská)
164 Nové Butovice – Bílá hora
166 Českomoravská – Třeboradice – Teplárna Třeboradice
167 Na Knížecí – Nemocnice Na Homolce
168 Palmovka – Dolní Počernice
169 Kobylisy – Sídliště Čimice
(v provozu od 26. 2. 2006)
170 Jižní Město – Vavřenova
171 Kačerov – Sídliště Písnice
172 Smíchovské nádraží – Velká Chuchle – Smíchovské nádraží
(polookružní linka)
174 Velká Ohrada – Špejchar
175 Kobylisy – Šimůnkova
176 Karlovo náměstí – Stadión Strahov
177 Poliklinika Mazurská – Skalka – Chodov
179 Nové Butovice – Letiště Ruzyně
180 Sídliště Řepy – Kafkova
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 Sídliště Bohnice – Ládví – Palmovka
188 Želivského – Kavčí hory
189 Kačerov – Sídliště Lhotka
191 Na Knížecí – Petřiny
192 Budějovická – Pražská čtvrť
193 Náměstí bratří Synků – Ústavy Akademie věd
(do 9. 12. 2006 Náměstí bratří Synků – Mikrobiologický ústav)
194 Skalka – Léčiva
195 Avia Letňany – Jesenická
196 Kačerov – Smíchovské nádraží
197 Na Knížecí – Háje
198 Sídliště Písnice – Smíchovské nádraží
199 Smíchovské nádraží – Nové dvory – Smíchovské nádraží
(polookružní linka)
200 Kobylisy – Sídliště Bohnice
201 Nádraží Holešovice – Poliklinika Prosek
202 Poliklinika Mazurská – Za Avií / Vinoř
203 Jižní Město – Vavřenova
204 Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín
(provoz jen v tomto směru)
205 Zelený pruh – Komořany

207 Florenc – Ohrada
208 Želivského – Dolní Počernice
210 Nádraží Holešovice – Obchodní centrum Čakovice – 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
224 Skalka – Strašnická
225 Nové Butovice – Ciolkovského – Letiště Ruzyně
228 Depo Hostivař – Dubeč (do 27. 5. 2006 Skalka – Dubeč)
229 Depo Hostivař – Koloděje (do 27. 5. 2006 Skalka – Koloděje)
230 Sídliště Stodůlky – Řeporyjské náměstí – Chaplinovo náměstí (do 1. 9. 2006 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)
246 Smíchovské nádraží – Lochkov – Nádraží Radotín
247 Chaplinovo náměstí – Pod Lochkovem
248 Smíchovské nádraží – Holyně
249 Sídliště Stodůlky – Třebonice
250 Černý Most – 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 – Na Míčánkách – Jižní Město (polookružní linka) (do 1. 9. 2006 Jižní Město – Koh-I-Noor – Jižní Město)
261 Černý Most – Klánovice
264 Depo Hostivař / Nádraží Uhříněves – Královice (do 27. 5. 2006 Skalka / Nádraží Uhříněves – Královice)
265 Depo Hostivař – Benice (do 27. 5. 2006 Skalka – Lipany – Kolovraty, do 30. 6. 2006 Depo Hostivař – Lipany – Kolovraty)
266 Depo Hostivař – Hájek (do 27. 5. 2006 Skalka / Nádraží Uhříněves – Hájek, do 9. 12. 2006 Depo Hostivař / Nádraží Uhříněves – Hájek)
267 Háje – Uhříněves – Lipany (do 30. 6. 2006 Háje – Uhříněves)
268 Depo Hostivař – Nedvězí (do 27. 5. 2006 Skalka – Nedvězí)
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
312 Dejvická – Tuchoměřice, kulturní dům – Tuchoměřice, Štěrbův mlýn – Tuchoměřice, Špejchar – Lichoceves
324 Opatov – Čestlice
325 Opatov – Čestlice
326 Opatov – Jesenice – Jesenice, Belnická
327 Opatov – Jesenice, Osnice
329 Depo Hostivař – Sibřina – Škvorec, nám. (do 27. 5. 2006 Skalka – Škvorec, nám.)
347 Zličín – Hostivice, Staré Litovice – Motol
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 (v provozu od 26. 2. 2006)
359 Dejvická – Únětice
364 Depo Hostivař – Křenice – Doubek (do 27. 5. 2006 Skalka / Nádraží Uhříněves – Doubek)
365 Českomoravská – Mratín – Kostelec n. Lab., nám.
366 Českomoravská – Kostelec n. Lab., nám.

Noční provoz

501 Na Knížecí – Jinonice
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 Sídliště Stodůlky – Letiště Ruzyně
511 Florenc – Nádraží Hostivař
512 Lehovec – Ve Žlíbku
513 Jilemnická – Sídliště Lhotka
514 Chaplinovo náměstí – Sídliště Radotín (od 11. 12. 2006 zrušena)

Školní linky

551 Opatov – Brechtova (provoz jen v tomto směru)
552 Náměstí Míru – Karlov (provoz jen v tomto směru)
553 U Slunce – Škola Dubeč (v provozu od 9. 5. 2006)
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) (od 1. 7. 2006 zrušena)
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)
563 Divoká Šárka – Červený Vrch (provoz jen v tomto směru)
565 Stadion Strahov – Weberova (provoz jen v tomto směru)
566 Škola Kolovraty – Picassova (provoz jen v tomto směru) (od 1. 7. 2006 zrušena)
567 Habrová – Olšanské náměstí (provoz jen v tomto směru)
568 Sídliště Zličín – Za Slánskou silnicí (provoz jen v tomto směru)
569 Benice – Picassova (provoz jen v tomto směru)
570 Pitkovice – Picassova (provoz jen v tomto směru) (do 3. 9. 2006 Pitkovice – Picassova / Sídliště Petrovice)
571 Správa soc. zabezpečení – Škola Radlice (provoz jen v tomto směru)

Zvláštní linková doprava

103001 Bryksova – Florenc – Chodov
103003 U Spojů – Sídliště Ďáblice – Florenc – Sídliště Řepy – Zličín

Zvláštní autobusová linka Airport Express

AE Nádraží Holešovice – Letiště Ruzyně

4) POZEMNÍ LANOVÁ DRÁHA

Újezd – Petřín

Počet přepravených osob

Počet přepravených osob na území hl. m. Prahy vč. lanové dráhy a ve vnějších pásmech

		tis. osob	%
Počet přepravených osob na území hl. m. Prahy (P+0) vč. lanové dráhy a ve vnějších pásmech		1 181 405	
P+0		1 172 712	
vnější pásma		8 693	
z toho:	Metro	531 239	45,30
	Tramvaje	349 116	29,77
	Autobusy + vnější pásma	301 050	24,93
Počet přepravených osob za smluvní dopravce		**91 684**	
Počet přepravených osob celkem za Dopravní podnik a smluvní dopravce		**1 273 089**	

Poznámka: V roce 2005 došlo ke změně metodiky výpočtu přepravených osob, vykazují se přepravené osoby za Dopravní podnik a smluvní dopravce.

Počet přepravených osob podle druhů jízdních dokladů na území hl. m. Prahy vč. lanové dráhy

	tis. osob	%
Časové jízdenky občanské zvýhodněné:		
– měsíční	78 465	6,64
– čtvrtletní	66 058	5,59
– roční	183 900	15,57
Časové jízdenky zvýhodněné:		
– měsíční	53 838	4,56
– čtvrtletní	137 247	11,62

Časové jízdenky s volitelným začátkem doby platnosti:		
– 30denní	110 809	9,38
– 90denní	126 490	10,71
– 365denní	1 254	0,11
Časové roční jízdenky vydané bez osobních údajů držitele	161	0,01
Bezplatná přeprava	206 205	17,45
Jízdenky pro jednotlivou jízdu přestupní vč. P+R a AE (Airport Express)	137 246	11,62
Časové jízdenky ostatní	71 039	6,01
Celkem (P+0)	**1 172 712**	**99,27**

Počet přepravených osob podle druhů jízdních dokladů ve vnějších pásmech

	tis. osob	%
– doplňkové kupony občanské zvýhodněné měsíční vč. s volit.dobou platnosti	1 619	0,14
– doplňkové kupony zvýhodněné pro děti od 6 do 15 let měsíční vč. s volit.dobou platnosti	278	0,02
– doplňkové kupony občanské zvýhodněné čtvrtletní vč. s volit. dobou platnosti	1 632	0,14
– časové krátkodobé jízdenky platné ve všech tar. pásmech PID (30 %)	4	0,00
– jízdenky pro jednotlivou jízdu	827	0,07
– doplňkové měsíční kupony a jízdenky pro jednotl. jízdu pro vnější pásma – zvláštní zlevněné	982	0,08
– bezplatná přeprava ve vnějších pásmech	2 746	0,23
– nepřestupní jízdenky pro 2 pásma	605	0,05
Celkem vnější pásma	**8 693**	**0,73**

Celkem (P+0) + vnější pásma	**1 181 405**	**100,00**

Personální ukazatele

Počet zaměstnanců (evidenční stav k 31. 12. 2006)

řidiči MHD	4 269
dělníci	4 388
POP	691
TH zaměstnanci	3 251
celkem	**12 599**

Počet zaměstnanců dle profesních kategorií za rok 2006 (průměrný přepočtený stav)

kategorie		
řidiči MHD		4 243
z toho:	strojvedoucí M	545
	řidiči T	1 372
	řidiči A	2 326
řidiči nákladních vozů		121
POP		691
dělníci		4 299
TH zaměstnanci		3 240
z toho:	TH provozní	1 368
	TH neprovozní	1 872
celkem		**12 594**

Poznámka: Průměrný evidenční počet zaměstnanců přepočtený na plně zaměstnané se vypočítává jako aritmetický průměr zaměstnanců za jednotlivé měsíce. Přepočty se provádějí u zaměstnanců, kteří mají sjednanou jinou než stanovenou týdenní pracovní dobu, vykonávají práci podle potřeb podniku nebo vykonávají vedlejší činnost v souběžném pracovním poměru.

Věková struktura dle evidenčního stavu k 31. 12. 2006

kategorie	celkem		do 20 let		21 – 30 let		31 – 40 let		41 – 50 let		51 – 54 let		55 – 60 let		nad 60 let	
	muži	**ženy**	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy	muži	ženy
řidiči MHD	**4 091**	**178**	0	0	395	15	1 044	59	1 085	53	533	17	829	29	205	5
dělníci	**4 057**	**331**	32	0	579	15	850	50	869	85	547	66	918	101	262	14
POP	**469**	**222**	0	0	25	5	98	33	115	50	60	47	139	81	32	6
TH zaměstnanci	**2 067**	**1 184**	7	4	228	90	402	208	463	342	274	218	507	293	186	29
celkem	**10 684**	**1 915**	**39**	**4**	**1 227**	**125**	**2 394**	**350**	**2 532**	**530**	**1414**	**348**	**2 393**	**504**	**685**	**54**
úhrnem	**12 599**		**43**		**1 352**		**2 744**		**3 062**		**1 762**		**2 897**		**739**	

Vzdělanostní struktura dle evidenčního stavu k 31. 12. 2006

vzdělání	zaměstnanci	%
vysokoškolské	453	3,60
střední s maturitou	4 227	33,55
střední bez maturity	6 325	50,20
základní	1 594	12,65
celkem	**12 599**	**100,00**

Mzdové náklady vč. OON vyplacené podle kategorií a průměrná měsíční mzda

	mzdové náklady vč. OON (tis. Kč)	průměrná měsíční mzda (Kč)
řidiči MHD	1 282 517	25 131
dělníci	1 104 720	20 779
POP	154 053	18 445
TH zaměstnanci	1 041 671	26 642
celkem	**3 582 961**	**23 625**

Ekonomické ukazatele

Podíl jednotlivých druhů nákladů na celkových nákladech MHD

	tis. Kč	%
Přímé náklady (vč. nákladů na dopravní cesty)	9 041 251	76,31
Provozní režie	369 060	3,11
Náklady na služby	612 718	5,17
Náklady na koordinaci a řízení	1 519 980	12,83
Ostatní náklady (muzeum, lanová dráha, odložená daň)	305 605	2,58
Náklady MHD celkem	**11 848 614**	**100,00**

Struktura přímých nákladů na MHD bez dopravních cest

	tis. Kč	%
Opravy vozů MHD	1 567 986	26,54
Spotřeba pohonných hmot, materiálů a trakční energie	1 359 844	23,01
Personální náklady řidičů MHD	2 111 415	35,74
Náhradní autobusová doprava	25 326	0,43
Odpisy vozů MHD	763 166	12,92
Ostatní přímé náklady na provoz MHD	80 504	1,36
Přímé náklady MHD celkem	**5 908 241**	**100,00**

Podíl provozních nákladů MHD a nákladů na dopravní cesty na celkových nákladech MHD

	tis. Kč	%
Provozní náklady MHD	8 715 604	73,56
Náklady na dopravní cesty	3 133 010	26,44
Náklady MHD celkem	**11 848 614**	**100,00**

Podíl nákladových druhů na celkových nákladech MHD

	tis. Kč	%
Odpisy a odložená daň	2 702 512	22,81
Mzdové náklady	3 582 961	30,24
Spotřeba nafty a elektrické energie	1 448 806	12,23
Opravy a udržování	3 390 343	28,61
Zbývající náklady	723 992	6,11
Náklady MHD celkem	**11 848 614**	**100,00**

Kalkulace nákladů MHD na 1 provozní vozkm

	Kč/vozkm
Metro	97,7054
Tramvaje	48,3099
Autobusy	39,1351
Služby a štáby	13,8940

Přepravní tržby

Podíl tržeb dle typu jízdních dokladů

pásma P+0	tis. Kč	%
– tržby z časových jízdenek vč. paušálních úhrad, zaměstnaneckých jízdenek a duplikátů	2 050 289	56,52
– tržby z jednotlivého jízdného vč. USV strojků	1 416 382	39,05
– tržby za přirážky k jízdnému	160 867	4,43
Celkem pásma P+0	**3 627 538**	**100,00**

Vnější pásma		
– tržby z jednotlivého jízdného vč. USV strojků	62 168	39,99
– tržby z časových doplňkových kuponů	93 299	60,01
Celkem vnější pásma	**155 467**	**100,00**

Celkem P+0 a vnější pásma	**3 783 005**

Přehled druhů přepravních dokladů

Jízdenky pro jednotlivou jízdu na území hl. m. Prahy

druh jízdního dokladu	cena jízdenky (Kč)
Přestupní plnocenná jízdenka	
– 75 minut resp. 90 minut	20,–
při prodeji u řidiče autobusu	25,–
Přestupní zvýhodněná jízdenka	
– 75 minut resp. 90 minut	10,–
při prodeji u řidiče autobusu	15,–
Jízdenky s omezenou přestupností	
– plnocenné	14,–
– pro děti od 6 do 15 let a držitele průk. PID pro důchodce	7,–
Jízdenky v souvislosti se systémem P+R	
– plnocenná přestupní zpáteční	30,–
– jednodenní	60,–
Časové jízdenky krátkodobé pro MHD (P+0)	
– 24hodinová	80,–
– 24hodinová pro děti od 6 do 15 let a držitele průk. PID pro důchodce	40,–
– 3denní	220,–
– 7denní	280,–
– 15denní	320,–
***Časové jízdenky krátkodobé pro všechna pásma**	
– 24hodinová	120,–
– 24hodinová pro dítě od 6 do 15 let	60,–

* pro MHD 70% podíl

Časové předplatní jízdenky platné na území hl. m. Prahy

druh jízdního dokladu	cena jízdenky (Kč)
Časové jízdenky občanské zvýhodněné	
– měsíční	460,–
– čtvrtletní	1 260,–
– roční	4 150,–
Časové jízdenky zvýhodněné	
pro děti ve věku od 6 let do 15 let	
– měsíční	115,–
– čtvrtletní	315,–
pro žáky a studenty od 15 do 26 let, studenty VŠ do 26 let	
– měsíční	230,–
– čtvrtletní	630,–
pro důchodce (viz znění tarifu)	
– měsíční	230,–
– čtvrtletní	630,–

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

druh jízdního dokladu	cena jízdenky (Kč)
Časové jízdenky vydané bez osobních údajů držitele s volitelným začátkem doby platnosti	
– 30denní	560,–
– 90denní	1 600,–
– 365denní	5 900,–
Časové jízdenky zvýhodněné vydané na základě poskyt. osob. údajů držitele s volit. začátkem doby platnosti	
občanské	
– 30denní časová jízdenka občanská	460,–
– 90denní časová jízdenka občanská	1 260,–
– 365denní časová jízdenka občanská	4 150,–
pro děti od 6 let do 15 let	
– 30denní časová jízdenka	115,–
– 90denní časová jízdenka	315,–
pro žáky a studenty od 15 do 26 let, studenty VŠ do 26 let	
– 30denní časová jízdenka	230,–
– 90denní časová jízdenka	630,–
pro důchodce (viz znění tarifu)	
– 30denní časová jízdenka	230,–
– 90denní časová jízdenka	630,–

Zaměstnanecké jízdné

druh jízdního dokladu	cena jízdenky (Kč)
– roční pro zaměstnance	50,–
– roční pro rodinné příslušníky zaměstnanců	100,–
– roční pro důchodce a jejich rodinné příslušníky	50,–

Zvláštní jízdenky AE (Airport Express)

druh jízdního dokladu	cena jízdenky (Kč)
Plnocenné nepřestupní	
– v úseku Nádraží Holešovice – Letiště Ruzyně	45,–
– v úseku Dejvická – Letiště Ruzyně	30,–
Zvýhodněné nepřestupní pro děti od 6 do 15 let	
– v úseku Nádraží Holešovice – Letiště Ruzyně	25,–
– v úseku Dejvická – Letiště Ruzyně	15,–

Jízdenky pro jednotlivou jízdu ve vnějších pásmech

druh jízdního dokladu	cena jízdenky (Kč)
Základní jízdenky přestupní plnocenné	
– 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,–
– pro osm navazujících pásem 240 min.	48,–
Základní jízdenky přestupní zvýhodněné	
– 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,–
– pro osm navazujích pásem 240 min.	25,–
Časové jízdenky krátkodobé pro všechna pásma	
(pro pásma 30% podíl):	
– 24hodinová	120,–
– 24hodinová pro děti od 6 do 15 let	60,–

Nepřestupní jízdenky pro 2 vnější pásma

druh jízdního dokladu	cena jízdenky (Kč)
Nepřestupní jízdenky pro 2 vnější pásma	
– plnocenná	8,–
– pro děti od 6 do 15 let	4,–

Časové předplatní jízdenky doplňkové pro vnější pásma pro autobusy a vlaky

druh jízdního dokladu	cena jízdenky (Kč)
Kupony pro jedno vnější pásmo samostatné	
– občanské zvýhodněné měsíční	230,–
– občanské zvýhodněné čtvrtletní	630,–
– zvýhodněné pro děti 6 do 15 let měsíční	110,–
Kupony pro dvě pásma	
– občanské zvýhodněné měsíční	350,–
– občanské zvýhodněné čtvrtletní	960,–
– zvýhodněné pro děti 6 do 15 let měsíční	170,–
Kupony pro tři pásma	
– občanské zvýhodněné měsíční	590,–
– občanské zvýhodněné čtvrtletní	1 620,–
– zvýhodněné pro děti 6 do 15 let měsíční	290,–
Kupony pro čtyři pásma	
– občanské zvýhodněné měsíční	820,–
– občanské zvýhodněné čtvrtletní	2 240,–
– zvýhodněné pro děti 6 do 15 let měsíční	410,–
Kupony pro pět pásem	
– občanské zvýhodněné měsíční	1 020,–
– občanské zvýhodněné čtvrtletní	2 790,–
– zvýhodněné pro děti 6 do 15 let měsíční	510,–
Kupony pro šest pásem	
– občanské zvýhodněné měsíční	1 250,–
– občanské zvýhodněné čtvrtletní	3 420,–
– zvýhodněné pro děti 6 do 15 let měsíční	620,–

Časové předplatní jízdenky doplňkové pro vnější pásma pro autobusy a vlaky s volitelným začátkem doby platnosti (zavedeno od 1. 10. 2006)

druh jízdního dokladu	cena jízdenky (Kč)
Kupony pro jedno vnější pásmo samostatné	
– občanské zvýhodněné 30denní	230,–
– občanské zvýhodněné 90denní	630,–
– zvýhodněné pro děti 6 do 15 let 30denní	110,–
Kupony pro dvě pásma	
– občanské zvýhodněné 30denní	350,–
– občanské zvýhodněné 90denní	960,–
– zvýhodněné pro děti 6 do 15 let 30denní	170,–
Kupony pro tři pásma	
– občanské zvýhodněné 30denní	590,–
– občanské zvýhodněné 90denní	1 620,–
– zvýhodněné pro děti 6 do 15 let 30denní	290,–
Kupony pro čtyři pásma	
– občanské zvýhodněné 30denní	820,–
– občanské zvýhodněné 90denní	2 240,–
– zvýhodněné pro děti 6 do 15 let 30denní	410,–
Kupony pro pět pásem	
– občanské zvýhodněné 30denní	1 020,–
– občanské zvýhodněné 90denní	2 790,–
– zvýhodněné pro děti 6 do 15 let 30denní	510,–
Kupony pro šest pásem	
– občanské zvýhodněné 30denní	1 250,–
– občanské zvýhodněné 90denní	3 420,–
– zvýhodněné pro děti 6 do 15 let 30denní	620,–

Časové předplatní jízdenky doplňkové pro vnější pásma pro autobusy a vlaky – zvláštní zlevněné

druh jízdního dokladu	cena jízdenky (Kč)
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 (Kč)
Přestupní jízdenky žákovské od 6 do 15 let	
– s omezenou přestupností	5,–
– pro tři navazující pásma 90 min.	7,50
– pro čtyři navazující pásma 120 min.	9,–
– pro pět navazujících pásem 150 min.	11,–
– pro šest navazujících pásem 180 min.	13,50
Přestupní jízdenky žákovské od 15 do 26 let	
– s omezenou přestupností	10,50
– pro tři navazující pásma 90 min.	15,–
– pro čtyři navazující pásma 120 min.	18,–
– pro pět navazujících pásem 150 min.	22,50
– pro šest navazujících pásem 180 min.	27,–
Nepřestupní krátkodobé místní jízdenky	
– pro žáky od 6 do 15 let	3,–
– pro žáky a studenty od 15 do 26 let	6,–

Neplatí ve vlacích Českých drah s výjimkou tratí
– 011 v úseku Praha Masarykovo n. (Praha hl. n., Praha-Holešovice) – Pečky
– 060 v úseku Poříčany – Sadská
– 070 v úseku Praha-Vršovice – Praha hl. n. – Praha-Čakovice
– 091 v úseku Praha Masarykovo nádraží (Praha hl. n.) – Kralupy nad Vltavou
– 093 v úseku Kladno – Kladno–Ostrovec
– 120 v úseku Praha Masarykovo n. (Praha hl. n.) – Kladno
– 122 v úseku Praha hl. n. – Hostivice pouze ve spěšných vlacích (v osobních
vlacích a rychlících na trati 122 není použití přestupních jízdenek PID
pro jednotlivou jízdu a krátkodobých předplatních jízdenek povoleno)
– 171 v úseku Praha hl. n. – Beroun
– 210 v úseku Praha hl. n. – Vrané n. Vlt. – Davle a Vrané n. Vlt. – Měchenice
– 221 v úseku Praha hl. n. – Senohraby
– 231 v úseku Praha Masarykovo n. (Praha hl. n.) – Ostrá
– 232 v úseku Lysá nad Labem – Milovice

Objem celkových investičních zdrojů a nákladů

Objem celkových investičních zdrojů

	Investiční zdroje celkem	z toho	
		investiční zdroje obdržené v roce 2006 na úhradu faktur zapl. do 12/2005	investiční zdroje použité na úhradu faktur zaplacených v roce 2006
	tis. kč		
Vlastní zdroje			
odpisy+odložená daň vytvořené	2 702 512		2 702 512
překročení vytvořených vlastních zdrojů - viz poznámka	736 074		736 074
Vlastní investiční zdroje celkem	**3 438 586**		**3 438 586**
Ostatní zdroje			
dotace ze státního rozpočtu	496 707	47 884	448 823
dotace z rozpočtu hl. města Prahy	5 396 178	21 563	5 374 615
dotace ze Strukturálních fondů EU	111 247	57 475	53 772
Ostatní zdroje celkem	**6 004 132**	**126 922**	**5 877 210**
Celkový objem investičních zdrojů	**9 442 718**	**126 922**	**9 315 796**

Poznámka:
K přečerpání vytvořených vlastních zdrojů došlo ze dvou zásadních důvodů:
1) mimo schválený plán investic byla provedena úhrada platby za 6 souprav metra ve výši 377 mil. Kč, která měla být v průběhu roku 2006 řešena přijetím úvěru; přijetí úvěru se nakonec nerealizovalo a platba byla provedena z vlastních zdrojů Dopravního podniku
2) v prosinci 2006 byla provedena rozpočtová změna ve výši 460 mil. Kč, tj. převod investiční dotace do dotace neinvestiční s cílem navýšení plánu odpisů. Akce, které měly být uhrazeny z dotace z rozpočtu hl. m. Prahy, byly nakonec uhrazeny z vlastních zdrojů Dopravního podniku; v posledním čtvrtletí 2006 byla přijata úsporná opatření, díky nimž došlo k překročení jen o 736 mil. Kč, což je o cca 100 mil. Kč méně, než by z uvedených důvodů mělo být.

Objem celkových investičních nákladů

	tis. Kč
Investiční výstavba metra	
Akce rozestavěné	
IV. provozní úsek tratě C metra 1. etapa	100 088
IV. provozní úsek tratě C metra 2. etapa	3 820 000
Technické centrum TC4	4 159
Stanice metra Depo Hostivař	316 000
Akce v přípravě	
I. provozní úsek trasy D metra	1 800
Prodloužení tratě metra A	288
Celkem investiční výstavba metra	**4 242 335**
Ostatní investiční akce	
Výměna eskalátorů	116 120
Výstavba tramvajových tratí	35 972
Rekonstrukce tramvajových tratí	254 956
Rekonstrukce kabelových tras	225 746
Výstavba a rekonstrukce měníren	199 874
Vozovny a ústřední dílny	21 566
Garáže a odstavné plochy	50 489
Zabezpečovací zařízení v metru	31 309
Celkem ostatní investiční akce	**936 032**

Obnova vozového parku	
Metro	
Rekonstrukce vozů	1 019 537
Nákup nových vozů – splátka úvěru	285 064
Nákup nových vozů – 6 souprav M1	377 414
Tramvaje	
Technické zhodnocení tramvají	470 676
Nákup nových tramvají	895 450
Autobusy	
Rekonstrukce autobusů	32 197
Nákup nových autobusů	244 778
Celkem obnova vozového parku	**3 325 116**
Ostatní investice do technické základny	**812 313**
CELKOVÝ OBJEM INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ	**9 315 796**

Účelová investiční dotace

	čerpáno z rozpočtu HMP	čerpáno ze státního rozpočtu	čerpáno ze Strukturálních fondů EU
	tis. Kč		
JPD2 – Výtahy ve stanici metra Florenc B – bezbariérové zpřístupnění	7 260	14 219	21 479
JPD2 – Rekonstrukce tramvajové trati Sokolovská	18 384	38 709	57 093
JPD2 – Modernizace kabelové sítě MR Klárov – Štefánikův most	9 059		28 134
JPD2 – Zavedení systému aktivní preference na vybraných SSZ pro MHD	1 462	3 079	4 541
JPD2 – Lanová dráha Petřín – sanace zárubních zdí	0		
TT Hlubočepy – Barrandov ÚZ 00812	6 845		
IV. provozní úsek tratě metra C 1. etapa (nádraží Holešovice – Ládví) ÚZ 00612	95 871		
Obnova vozů metra – modernizace	560 000		
Nákup autobusů standard	141 900		
Nákup nízkopodlažních autobusů	38 100	20 700	
IV. provozní úsek tratě metra C 2. etapa (Ládví – Letňany)	3 400 000	420 000	
Modernizace tramvají	412 101		
Stanice metra Depo Hostivař (2 x P+R)	300 000		
Nákup tramvají	310 000		
Systém detekce otravných látek ve stanici metra ÚZ 98069	7 826		
Rekonstrukce TT Ohrada–křižovatka	61 370		
Rekonstrukce TT Koněvova – Vápenka včetně smyčky	26 000		
Celkem	**5 396 178**	**496 707**	**111 247**

Poznámka:
Akce označené JPD2 jsou akce financované v rámci Jednotného programového dokumentu pro Cíl 2 Praha, tj. akce spolufinancované Evropskou unií.
Na akce JPD2 byly v roce 2006 přiděleny dotace, které byly částečně určeny pro úhradu faktur zaplacených do prosince roku 2005.
Jednalo se o následující částky:
– dotace ze státního rozpočtu ve výši 47 884 tis. Kč,
– dotace z rozpočtu hl. města Prahy ve výši 21 563 tis. Kč,
– dotace ze Strukturálních fondů EU ve výši 57 475 tis. Kč.
Celkem byla na úhradu faktur zaplacených do prosince roku 2005 použita dotace ve výši 126 922 tis. Kč.

Výkaz zisku a ztráty v plném rozsahu ke dni 31. 12. 2006 (v celých tisících Kč)

IČ
00005886

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

Sídlo
Sokolovská 217/42
190 22 Praha 9

Označení		TEXT	Skutečnost v účetním období	
			běžném	minulém
a		b	1	2
I.		Tržby za prodej zboží	1 697	7 394
A.		Náklady vynaložené na prodané zboží	1 676	6 709
+		Obchodní marže	21	685
II.		Výkony	4 732 538	4 247 532
II.	1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	4 129 835	3 668 010
	1.1.	Tržby z jízdného	3 622 138	3 202 502
	1.2.	Ostatní tržby	507 697	465 508
	2.	Změna stavu zásob vlastní činnosti	8 546	256
	3.	Aktivace	594 157	579 266
B.		Výkonová spotřeba	5 105 089	4 666 246
B.	1.	Spotřeba materiálu a energie	2 856 675	2 742 205
	2.	Služby	2 248 414	1 924 041
	2.1.	Opravy a udržování	770 246	595 219
	2.2.	Ostatní služby	1 478 168	1 328 822
+		Přidaná hodnota	–372 530	–418 029
C.		Osobní náklady	5 099 935	4 923 308
C.	1.	Mzdové náklady	3 582 961	3 454 766
	2.	Odměny členům orgánů společnosti a družstva	2 929	2 434
	3.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	1 270 281	1 225 572
	4.	Sociální náklady	212 770	193 782
	5.	Náklady na penzijní připojištění	30 994	46 754
D.		Daně a poplatky	68 098	59 248
E.		Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	2 437 077	2 305 024
III.		Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	190 908	806 833
III.	1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	6 946	585 910
	2.	Tržby z prodeje materiálu	183 962	220 923

Označení		TEXT	Skutečnost v účetním období	
			běžném	minulém
a		b	1	2
F.		Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu	176 005	694 948
F.	1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	5 440	488 639
	2.	Prodaný materiál	170 565	206 309
G.		Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	105 740	–77 792
IV.		Ostatní provozní výnosy	8 772 098	8 371 420
IV.	1.	Dotace k úhradě nákladů	8 514 890	8 136 846
	2.	Ostatní provozní výnosy	257 208	234 574
H.		Ostatní provozní náklady	280 772	303 670
*		Provozní výsledek hospodaření	422 849	551 818
VII.		Výnosy z dlouhodobého finančního majetku	17 835	16 504
VII.	1.	Výnosy z podílů v ovládaných a řízených osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	17 835	16 504
X.		Výnosové úroky	17 300	28 003
N.		Nákladové úroky	210 971	223 113
XI.		Ostatní finanční výnosy	24 370	23 062
O.		Ostatní finanční náklady	5 948	4 355
*		Finanční výsledek hospodaření	–157 414	–159 899
Q.		Daň z příjmů za běžnou činnost	265 435	391 919
	2.	–odložená	265 435	391 919
**		Výsledek hospodaření za běžnou činnost	0	0
XIII.		Mimořádné výnosy	0	267
R.		Mimořádné náklady	0	410 068
*		Mimořádný výsledek hospodaření	0	–409 801
***		Výsledek hospodaření za účetní období (+/–)	0	–409 801
****		Výsledek hospodaření před zdaněním	265 435	–17 882

Sestaveno dne:
14. 2. 2007

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. 2006 (v celých tisících Kč)

IČ
00005886

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

Sídlo
Sokolovská 217/42
190 22 Praha 9

Označ.			AKTIVA	Běžné účetní období			Minulé účet. období
				Brutto	Korekce	Netto	Netto
a			b	1	2	3	4
			AKTIVA CELKEM	115 785 615	–25 468 407	90 317 208	85 941 367
B.			Dlouhodobý majetek	112 104 031	–25 345 835	86 758 196	82 372 815
B.	I.		Dlouhodobý nehmotný majetek	440 259	–361 734	78 525	74 968
		3.	Software	392 334	–349 280	43 054	29 725
		4.	Ocenitelná práva	7 082	–6 632	450	0
		6.	Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	25 191	–5 822	19 369	20 457
		7.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	14 559	0	14 559	22 715
		8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	1 093	0	1 093	2 071
B.	II.		Dlouhodobý hmotný majetek	111 381 689	–24 984 101	86 397 588	82 046 078
B.	II.	1.	Pozemky	3 466 800	0	3 466 800	3 455 795
		2.	Stavby	49 407 020	–10 553 739	38 853 281	37 979 944
		3.	Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	31 798 512	–14 430 362	17 368 150	15 368 871
		6.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	34 675	0	34 675	34 675
		7.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	25 183 545	0	25 183 545	24 206 199
		8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	1 491 137	0	1 491 137	1 000 594
B.	III.		Dlouhodobý finanční majetek	282 083	0	282 083	251 769
B.	III.	1.	Podíly v ovládaných a řízených osobách	190 923	0	190 923	161 844
		2.	Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	91 160	0	91 160	89 925

Označ.			AKTIVA	Běžné účetní období			Minulé účet. období
				Brutto	Korekce	Netto	Netto
a			b	1	2	3	4
C.			Oběžná aktiva	3 603 691	–122 572	3 481 119	3 492 484
C.	I.		Zásoby	562 461	0	562 461	535 637
C.	I.	1.	Materiál	520 289	0	520 289	479 830
		2.	Nedokončená výroba a polotovary	10 378	0	10 378	1 832
		5.	Zboží	1 602	0	1 602	2 685
		6.	Poskytnuté zálohy na zásoby	30 192	0	30 192	51 290
C.	II.		Dlouhodobé pohledávky	454 535	0	454 535	679 703
C.	II.	1.	Pohledávky z obchodních vztahů	452 592	0	452 592	677 796
		5.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	1 440	0	1 440	1 370
		7.	Jiné pohledávky	503	0	503	537
C.	III.		Krátkodobé pohledávky	1 354 826	–122 572	1 232 254	1 044 616
C.	III.	1.	Pohledávky z obchodních vztahů	804 105	–121 972	682 133	422 518
		6.	Stát – daňové pohledávky	464 643	0	464 643	504 438
		7.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	32 858	0	32 858	73 534
		8.	Dohadné účty aktivní	39 755	0	39 755	32 242
		9.	Jiné pohledávky	13 465	–600	12 865	11 884
C.	IV.		Krátkodobý finanční majetek	1 231 869	0	1 231 869	1 232 528
C.	IV.	1.	Peníze	12 702	0	12 702	17 788
		2.	Účty v bankách	1 219 167	0	1 219 167	1 214 740
D.	I.		Časové rozlišení	77 893	0	77 893	76 068
D.	I.	1.	Náklady příštích období	76 968	0	76 968	76 068
		3.	Příjmy příštích období	925	0	925	0

Označ. a	PASIVA b	Stav v běžném účet. období 5	Stav v min. účet. období 6
	PASIVA CELKEM	90 317 208	85 941 367
A.	Vlastní kapitál	60 090 993	60 067 441
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	31 000 544	30 976 992
2.	Ostatní kapitálové fondy	30 907 815	30 914 577
3.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	92 729	62 415
A. IV.	Výsledek hospodaření minulých let	–1 635 676	–1 225 875
2.	Neuhrazená ztráta minulých let	–1 635 676	–1 225 875
A. V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+ –)	0	–409 801
B.	Cizí zdroje	29 569 643	25 249 238
B. I.	Rezervy	100 000	0
4.	Ostatní rezervy	100 000	0
B. II.	Dlouhodobé závazky	3 772 686	3 189 934
B. II. 1.	Závazky z obchodních vztahů	317 530	606
5.	Dlouhodobé přijaté zálohy	1 148	755
10.	Odložený daňový závazek	3 454 008	3 188 573

Označ.			PASIVA	Stav v běžném účet. období	Stav v min. účet. období
a			b	5	6
B.	III.		Krátkodobé závazky	21 919 860	17 997 143
B.	III.	1.	Závazky z obchodních vztahů	2 299 323	1 452 678
		5.	Závazky k zaměstnancům	22 566	19 026
		6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	148 074	144 336
		7.	Stát – daňové závazky a dotace	19 134 797	16 042 225
		7.1.	Stát – daňové závazky	42 883	42 523
		7.2.	Dotace	19 091 914	15 999 702
		8.	Krátkodobé přijaté zálohy	71 776	94 704
		10.	Dohadné účty pasivní	6 610	22 170
		11.	Jiné závazky	236 714	222 004
B.	IV.		Bankovní úvěry a výpomoci	3 777 097	4 062 161
B.	IV.	1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	3 420 767	3 777 097
		2.	Krátkodobé bankovní úvěry	356 330	285 064
C.	I.		Časové rozlišení	656 572	624 688
C.	I.	1.	Výdaje příštích období	55 286	56 961
		2.	Výnosy příštích období	601 286	567 727

Sestaveno dne:
14. 2. 2007

Právní forma účetní jednotky
akciová společnost

Předmět podnikání
Provozování městské hromadné dopravy a ostatní činnosti

Podpisový záznam statutárního orgánu účetní jednotky

Seznam zkratek

Dopravní podnik	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
MHD	městská hromadná doprava
PID	Pražská integrovaná doprava
ROPID	Regionální organizátor pražské integrované dopravy
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
SPŠD, a. s.	Střední průmyslová škola dopravní, a. s.
IDS a.s.	Inženýring dopravních staveb, a.s.
TH zaměstnanci	technicko-hospodářští zaměstnanci
POP	provozní a obslužný pracovník
D	dělník
P+R	parkoviště typu Park and Ride
EU	Evropská unie
BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
PO	požární ochrana
UITP	Union Internationale des Transports Publics (Mezinárodní svaz veřejné dopravy)
OON	ostatní osobní náklady
JPD2	jednotný programový dokument pro Cíl 2
SSZ	světelné signalizační zařízení
TT	tramvajová trať
ÚZ	účelové zařízení
USV strojky	univerzální strojek výdejní
KS	kolektivní smlouva
SLA	Service Level Agreement (Dohoda o úrovni poskytovaných služeb
P+0	pásma pokrývající území hl. m. Prahy

Zpráva auditora

Zpráva nezávislého auditora
o auditu roční účetní závěrky k 31.12.2006
pro představenstvo a akcionáře společnosti

Ověřili jsme přiloženou účetní závěrku společnosti Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s., tj. rozvahu k 31.12.2006, výkaz zisku a ztráty za období od 1.1.2006 do 31.12.2006 a přílohu této účetní závěrky, včetně popisu použitých významných účetních metod. Údaje o společnosti jsou uvedeny v příloze této účetní závěrky.

Odpovědnost statutárního orgánu účetní jednotky za účetní závěrku
Za sestavení a věrné zobrazení účetní závěrky v souladu s českými účetními předpisy odpovídá statutární orgán společnosti Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s. Součástí této odpovědnosti je navrhnout, zavést a zajistit vnitřní kontroly nad sestavováním a věrným zobrazením účetní závěrky tak, aby neobsahovala významné nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou, zvolit a uplatňovat vhodné účetní metody a provádět dané situaci přiměřené účetní odhady.

Odpovědnost auditora
Naší úlohou je vydat na základě provedeného auditu výrok k této účetní závěrce. Audit jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech a Mezinárodními auditorskými standardy a souvisejícími aplikačními doložkami Komory auditorů České republiky. V souladu s těmito předpisy jsme povinni dodržovat etické normy a naplánovat a provést audit tak, abychom získali přiměřenou jistotu, že účetní závěrka neobsahuje významné nesprávnosti.

Audit zahrnuje provedení auditorských postupů, jejichž cílem je získat důkazní informace o částkách a skutečnostech uvedených v účetní závěrce. Výběr auditorských postupů závisí na úsudku auditora, včetně posouzení rizik, že účetní závěrka obsahuje významné nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou. Při posuzování těchto rizik auditor přihlédne k vnitřním kontrolám, které jsou relevantní pro sestavení a věrné zobrazení účetní závěrky. Cílem posouzení vnitřních kontrol je navrhnout vhodné auditorské postupy, nikoli vyjádřit se k účinnosti vnitřních kontrol. Audit též zahrnuje posouzení vhodnosti použitých účetních metod, přiměřenosti účetních odhadů provedených vedením i posouzení celkové prezentace účetní závěrky.
Domníváme se, že získané důkazní informace tvoří dostatečný a vhodný základ pro vyjádření našeho výroku.

Výrok auditora
Podle našeho názoru účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz aktiv, pasiv a finanční situace společnosti Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s. k 31.12.2006 a nákladů, výnosů a výsledku jejího hospodaření za rok 2006 v souladu s českými účetními předpisy.

V Praze dne 9.března 2007

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

Ing. Zdeněk R a p a s
auditor
osvědčení KA ČR číslo 647
odpovědný za vypracování zprávy

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

Výroční zpráva 2006

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: dpp@dpp.cz

Zpracovalo
oddělení Marketing

Grafická úprava
sazba, zlom, produkce JEROME s. r. o.

Vydáno v nákladu
tištěném
650 ks české verze
300 ks anglické verze
CD-ROM
350 ks české verze
200 ks anglické verze

Praha, duben 2007

Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost