



# PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA



Pražská integrovaná doprava (PID) je dopravní systém, zahrnující metro, tramvaje, železnici, městské a příměstské autobusové linky. Tento systém je postupně integrován společnými přepravními a tarifními podmínkami a jednotným dopravním řešením včetně koordinace jízdních řádů.

Pražská integrovaná doprava je moderní integrovaný dopravní systém hromadné dopravy osob, budovaný podle doporučení Evropské unie jako komunální dopravní svaz. Rozvíjí se postupně na území hl. m. Prahy, okresů Praha-východ a Praha-západ a přilehlém území dalších okresů Středočeského kraje s rozhodujícími dopravními vztahy k hl. m. Praze. Pražská integrovaná doprava je budována s cílem zajistit kvalitní dopravní obslužnost území, podmiňující konkurenceschopnost hromadné dopravy vůči dopravě individuální. Rozhodujícími kritérii atraktivity integrovaného systému jsou čas, cena, pohodlí, spolehlivost a bezpečnost. Základní principy Pražské integrované dopravy jsou:

- jednotný regionální dopravní systém založený na preferenci páteřní kolejové dopravy (železnice, metro, tramvaje), autobusová doprava je organizována především jako návazná doprava k terminálům, budovaným u stanic kolejové dopravy
- systém umožňuje kombinovaný způsob přepravy osobním automobilem a prostředky hromadné dopravy, realizovaný prostřednictvím záchytných parkovišť P+R, budovaných



při terminálech páteřní kolejové dopravy na okraji Prahy a v jejím okolí

- jednotný přestupní tarifní systém, umožňující uskutečnit cestu na jeden jízdní doklad s potřebnými přestupy, a to bez ohledu na zvolený dopravní prostředek a dopravce
- vytvoření podmínek pro tržní a konkurenční prostředí na dopravním trhu s cílem udržet potřebnou ekonomickou efektivitu provozu, a to při zachování dopravní koordinace a kooperace

ROPID, Regionální organizátor pražské integrované dopravy, zahájil svoji činnost dne 1. prosince 1993. ROPID byl zřízen usnesením 33. zasedání Zastupitelstva hl. m. Prahy jako příspěvková organizace hl. m. Prahy. Jeho zalo-







pravy osob, stanovení potřebného objemu dopravních výkonů k zajištění dopravní obslužnosti území pro jednotlivé dopravce a dopravní subsystémy a jejich projednání s obcemi, okresními úřady a dopravci

- návrh ekonomického zajištění provozu PID při efektivním využití dostupných finančních prostředků
- návrh tarifu a jízdného v systému Pražské integrované dopravy
- vypracování regionálního projektu organizace hromadné dopravy osob
- uzavírání smluv k zajištění provozu PID s dotčenými obcemi, okresními úřady a dopravci v zastoupení hl. m. Prahy a kontrola jejich plnění
- organizace finančních toků tržeb a dotací v systému Pražské integrované dopravy



- zavedení městské dopravy do obcí Ořech a Hovorčovice, zajišťované Dopravním podnikem hl. m. Prahy ve spolupráci s ČSAD na základě dohody s dotčenými obcemi a okresy Praha-východ a Praha-západ,
- podpis „Zásad spolupráce hlavního města Prahy a ČSD“, v nichž se mimo jiné předpokládalo urychleně obnovit spolupráci přepravců městské dopravy s ČSD a účinně využívat osobní dopravu ČSD v systému městské hromadné dopravy, a následně uzavření smlouvy o spolupráci mezi hl. m. Prahou a ČSD, umožňující zahájit integraci železnice,
- nespokojenost obcí při hranicích Prahy s úrovní veřejné dopravy a zájem řešit její problémy zapojením do systému pražské městské hromadné dopravy,

- výběr dopravců nově zřizovaných linek formou veřejných obchodních soutěží
- zajištění jednotného informačního systému PID

Při tvorbě systému PID navázal ROPID na předchozí vývoj, pro který byly rozhodující:

- klesající podíl výkonů hromadné dopravy osob při rostoucím individuálním automobilismu,
- transformace Dopravního podniku hl. m. Prahy na akciovou společnost ve vlastnictví města,







- zavádění nových autobusových linek DP Praha, a. s. do obcí za hranicemi města,
- vznik soukromých autobusových dopravců, usilujících o uplatnění na dopravním trhu v Praze a jejím okolí.

### Významná data v historii

#### Pražské integrované dopravy

**20. 12. 1991** uzavřena Dohoda o experimentálním zavedení integrovaného dopravního systému v relacích mezi hl. m. Prahou a obcemi Hovorčovice a Ořech, kterou uzavřely uvedené obce a okresní úřady Praha-východ a Praha-západ

**11. 1. 1992** zavedení autobusových linek č. 351 a č. 352 do obcí Hovorčovice a Ořech

**21. 7. 1992** podepsány Zásady spolupráce hlavního města Prahy a ČSD

**1. 10. 1992** zahájení integrace železnice, umožněna přeprava cestujících s předplatními časovými jízdenkami MHD v osobních vlacích mezi 23 stanicemi a zastávkami v síti ČSD, kterou tvořily úseky tarifního pásma do vzdálenosti 10 km od centra města

**31. 8. 1993** rada Zastupitelstva hl. m. Prahy

schválila záměr zřídit příspěvkovou organizaci ROPID

**25. 11. 1993** usnesením 33. zasedání Zastupitelstva hl. m. Prahy zřízena organizace ROPID

**1. 12. 1993** zahájení činnosti ROPID

**1. 3. 1994** zřízení Komise rady ZHMP pro pražskou integrovanou dopravu

**1. 4. 1994** uzavřeny první smlouvy mezi organizací ROPID a autobusovými dopravci jako samostatnými subjekty o provozování některých linek městské dopravy

**1. 7. 1994** spolupráce s ČD (uznávání předplatních jízdenek MHD) rozšířena na základě nové smlouvy na celé území hl. m. Prahy

**1. 1. 1995** zřízeno vnější tarifní pásmo pro příměstské autobusové linky řady 300

**2. 5. 1995** rozhodnutí rady ZHMP o realizaci nového odbavovacího a informačního systému

**31. 5. 1995** zřízeno vnější tarifní pásmo pro 16 stanic a zastávek ČD v příměstské oblasti

**25. 7. 1995** uskutečnilo se první výběrové říze-



ní na dopravce regionální autobusové linky PID

**8. 8. 1995** schválení standardů kvality MHD radou Zastupitelstva hl. m. Prahy

**1. 1. 1996** zřízena čtyři vnější tarifní pásma pro časové předplatní jízdenky integrované dopravy

**11. 1. 1996** Zásady dopravní politiky města schváleny Zastupitelstvem hl. m. Prahy

**1. 6. 1996** zavedení přestupního pásmového a časového tarifu a nového odbavovacího systému

**1. 6. 1996** autobusové linky PID poprvé vjíždějí na území okresu Beroun

**1. 7. 1996** autobusová linka PID poprvé vjíždí na území okresu Mělník

**1. 1. 1997** zaveden nový model financování dopravců na bázi dlužní tržeb a dotací k tržbám

**1. 9. 1997** autobusová linka PID poprvé vjíždí na území okresu Příbram

**1. 5. 1998** zapojení parkovišť P+R do tarifního systému PID

**24. 5. 1998** autobusová linka PID poprvé vjíždí na území okresu Kladno

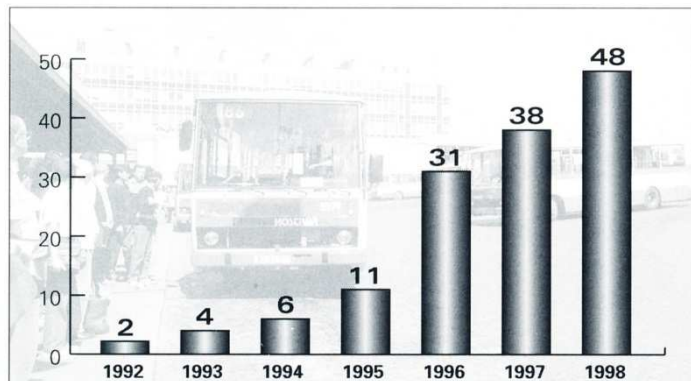








## Počty regionálních autobusových linek PID



## Výkony regionálních autobusových linek PID (v tis. vozokm)

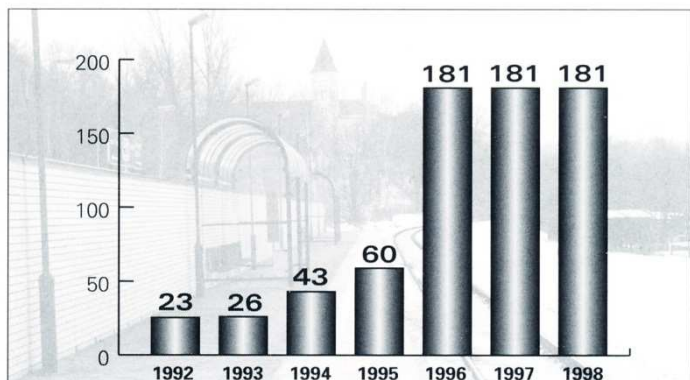


\*) součást MHD-DP

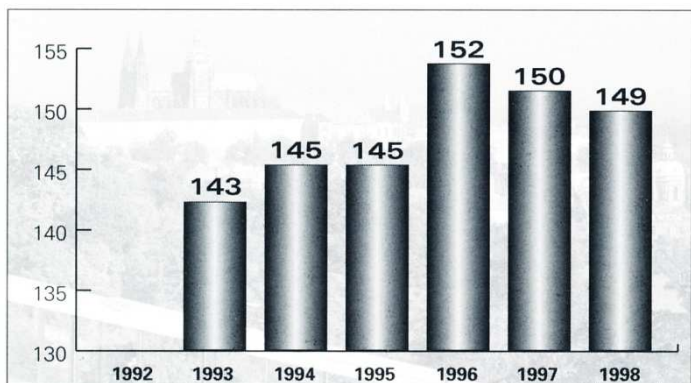
## Počet obcí obsluhovaných regionálními autobusovými linkami PID



## Počet zapojených železničních stanic a zastávek v PID



## Výkony všech linek PID (M+ED+A) (v miliónech vozokm)



## Podíl používaných jízdních dokladů PID na železnici (v procentech)



## Seznam dopravců zajišťující PID a jejich vypravení

Dopravce	Provozované linky	Počet vypravených vozů					
		M	LD	Tramvaje		Autobusy	
T	KT			S	K		
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	metro A, B, C; LD Petřín tramvaje - všechny linky autobusy - linky PID s výjimkou linek ostatních dopravců (viz níže)	360	2	636	37	709	248
Milan Bado	232					1	
Milan Koch	251					1	
Jaroslav Štěpánek	110, 410					7	
Josef Šlechta - SPOJBUS	308, 309, 310, 311					6	
Martin UHER - Autobusová doprava	255, 317, 318, 320, 321, 322, 330, 338, 360					12	
HOTLINER s.r.o.	302, 303, 304, 343					8	
Jaromír HORKÝ - HOTLINER	347					1	
ČSAD Praha západ, s.p.	173, 192, 313, 314, 315					13	
ČSAD Praha Vršovice a.s.	165, 331, 332, 333, 341, 342, 416					32	
ČSAD Kladno a.s.	307, 316, 319, 340, 350					12	
<b>CELKEM</b>		<b>360</b>	<b>2</b>	<b>636</b>	<b>37</b>	<b>802</b>	<b>248</b>



