



PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA

Společný dopravní systém pro Prahu a Středočeský kraj



PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

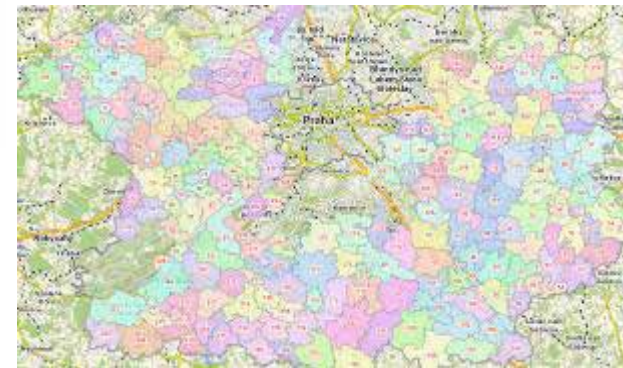
Středočeský kraj



Ing. Martin Jareš, Ph.D.
ROPID



Dva IDS v jedné aglomeraci: PID a SID

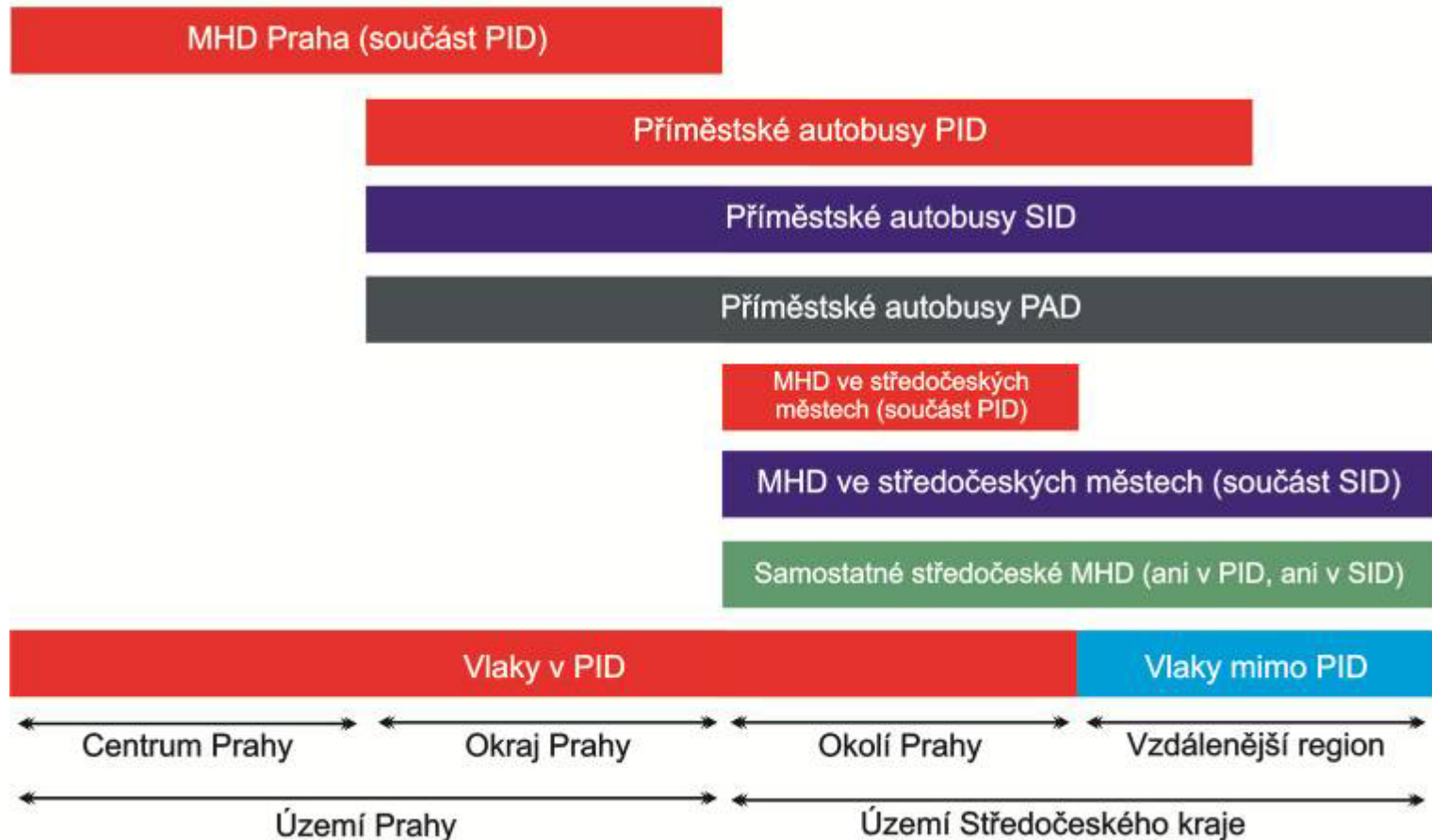


- založena 1993
- celé území Prahy a 1/3 území SČK
- **metro, tramvaje, železnice, autobusy, lanová dráha, přivozy**
- systém tarifních pásem v soustředných mezikružích kolem Prahy, **přestupní tarif** pro všechny linky a dopravce
- organizuje ROPID

- založena 2005
- většina **autobusových linek** v regionu a část linek zajišťujících do Prahy
- většina systémů MHD ve středočeských městech (včetně zvláštního tarifu)
- systém menších tarifních zón, **přestupní jízdenky jen omezeně** mezi autobusy
- bez organizátora, **bez železnice**

Aktuální situace ve veřejné dopravě v Praze a Středočeském kraji

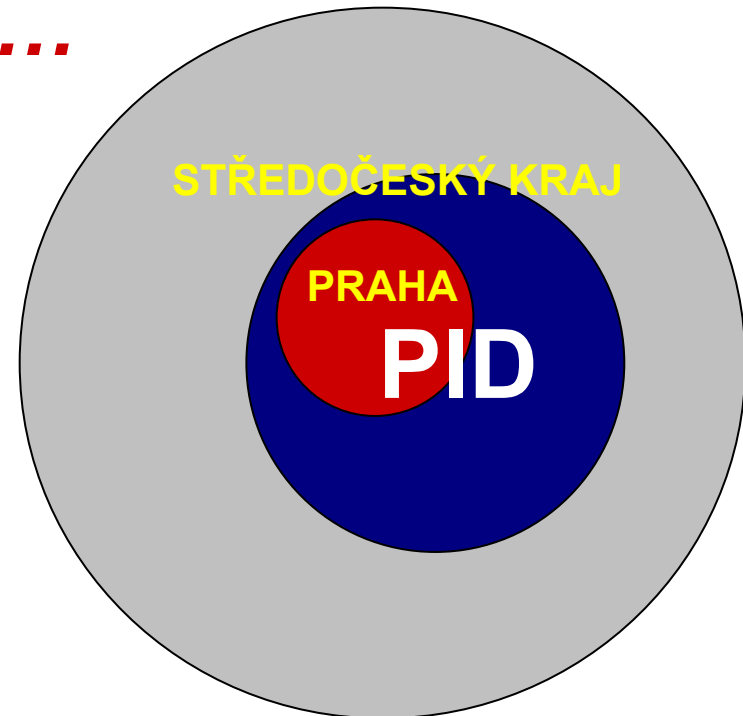
Druhy městské a regionální dopravy na území Prahy a Středočeského kraje



- ⇒ v souběžných úsecích PID / SID / PAD / (MHD) platí cestující i objednatelé **dvakrát**
- ⇒ pro cestující **vyšší jízdné**, pro objednavatele celkově **vyšší náklady**

(Ne)praktické příklady...

- **Praha – Mělník**
 - neexistence předplatních jízdenek
 - dvojitá platba za pražský úsek
- **Praha – Beroun**
 - souběh PID / SID: nekoordinace JŘ, pravidelní cestující se musí rozhodnout pro jeden ze systémů
 - nelze kombinovat vlak + bus, neintegrované rychlíky
- **Praha – Kladno**
 - SID nelze využít pro cesty po Praze
 - dvojitá platba za pražský úsek
 - mnoho dopravců, nekoordinované JŘ, pravidelní cestující si musí vybrat jednoho z dopravců
 - omezená přestupnost na MHD Kladno





Proč sjednotit dopravu v Praze a Středočeském kraji?

Výhody integrace pro cestující a dopravce:

Výhody integrace pro cestující	Výhody integrace pro dopravce
Atraktivní veřejná doprava v rámci 1 systému (1 jízdenka, 1 jízdní řád, 1 tarif, 1 síť)	Rostoucí poptávka (integrací indukovaná mobilita)
Lepší spojení ve městě, v regionu a přes hranici město / region	Perspektiva do budoucnosti (relativně jisté dopravní výkony, nízké riziko redukce spojů kvůli poklesu poptávky)
Koordinace jízdních řádů, zajištění návazností	Rostoucí produktivita oběhů vozidel
Přestupní tarif, jízdní výhody (cestující neplatí za každý úsek zvlášť, výhodné předplatní jízdenky)	
Alternativní možnosti spojení (např. možnost jezdit po městě i vlakem)	



Proč sjednotit dopravu v Praze a Středočeském kraji?

Výhody integrace pro města a regiony:

Výhody integrace pro města	Výhody integrace pro regiony
Zvýšení atraktivity VHD při současném zvýšení efektivity	Zvýšení atraktivity VHD při současném zvýšení efektivity
Zlepšení dopravy na okrajích města (rychlá spojení vlakem, kratší intervaly autobusových linek)	Lepší spojení do města i v rámci regionu
Omezení souběhů (efektivnější dopravní obsluha bez duplicit)	Spolufinancování příměstské dopravy městem (jako součást městské dopravy)
Lepší spojení do okolí města (turistická a rekreační doprava)	Vyšší flexibilita obyvatel (zlepšení pozice na pracovním trhu)
Klesající nároky na autobusové terminály a zastávky (používání zastávek městské dopravy také příměstskými, vyšší podíl cestujících přijíždějících z regionu po železnici)	Podpora regionálního rozvoje, pozitivní ekonomické dopady (zvýšení cestovního ruchu, vyšší příjmy díky růstu cen prodávaných pozemků)
Klesající podíl IAD z regionu	Vyšší kvalita života v regionu (spojení také za kulturou a zpět)

Železnice – základ společné dopravy Prahy a Středočeského kraje

- páteří uvažovaného společného systému je železnice
- jedna jízdenka na vlaky, MHD i regionální autobusy
- zapojení železnice umožní omezit souběžné autobusy (Praha – Benešov, Praha – Beroun, Praha – Kladno) a využít je jinde
- rychlé vlaky pro spojení s hlavními centry Středních Čech
- regionální vlaky pro místní obsluhu včetně Prahy



PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

Středočeský kraj

Regionální autobusy – páteřní i doplňkové linky

- zapojení regionálních linek i místní MHD
- maximální navázání na železnici
- páteřní linky + doplňkové linky
- nejdříve optimalizace, poté výběrová řízení na jednotlivé svazky linek
- jednotné standardy pro všechny dopravce (bezbariérovost, informační a odbavovací systémy, barevný nátěr)



PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

Středočeský kraj

P+R = auto není nepřítel

- příjezdové silnice do Prahy na hranici kapacity (Českobrodská, Náchodská, Kutnohorská)
- auta je třeba zachytit už před Prahou
- využití již existujících volných ploch (bývalá nákladiště) pro budování menších parkovišť
- výrazně nižší provozní náklady než obří parkoviště u metra
- efektivnější využití kolejové infrastruktury
- spolupráce s městy a obcemi



Dojezdové časy do centra Prahy

z Českého Brodu (S1)	38 minut
z Lysé nad Labem (S2)	37 minut
z Kralup n.Vlt. (R4)	30 minut
z Řevnic (S7)	33 minut
ze Strančic (S9)	34 minut

Hamburk – zdroj inspirace



- HVV je nejstarší IDS na světě (1965)
- působí na území 3 spolkových zemí
- organizátor je vlastněný všemi třemi spolkovými zeměmi a okolními okresy
- prokazatelný nárůst počtu cestujících i tržeb díky integraci
- příkladný jednotný marketing
- vhodné organizační uspořádání aplikovatelné v ČR



Tříúrovňový systém správy IDS

POLITICKÁ ÚROVEŇ (OBJEDNATELÉ DOPRAVY)

Praha

Středočeský kraj

Města (možnost)

zakládají a vlastní:

ODBORNÁ (KOORDINAČNÍ) ÚROVEŇ

Koordinátor

koordinuje a objednává služby od:

DOPRAVCI

Železniční dopravci

Dopravní podniky

Autobusoví dopravci

