



## Jak se rodil ROPID

15.12 2024 18:25, Libor Hinčica, Autobusy

Od založení pražské organizace ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy) uplynulo loni v prosinci 30 let. Při této příležitosti byla předmětnou organizací vydána letos na jaře i výroční publikace, jež byla distribuována zájemcům v infocentrech ROPIDu zdarma. Kniha se svým obsahem soustředí, pomíneme-li publikované rozhovory, na zmapování postupné integrace pražské, a posléze i regionální (středočeské) veřejné dopravy formou chronologicky sestavených dat, a to především v období posledních desíti let (předcházející období je pokryto publikací vydanou o deset let dříve). Kniha však pomíjí hlubší popis samotných okolností vzniku Pražské integrované dopravy, potažmo ROPIDu, který se stal bezpochyby jednou z nejvýznamnějších a nejvlivnějších pražských městských organizací. Obecně vzato se zrozením Pražské integrované dopravy dosud dopravní historiografie zabývala spíše okrajově, a to i v rámci (jinak svého času precizně zpracovaných) publikací vydávaných pražským Dopravním podnikem. Proto jsme se rozhodli sestavit na základě těch historických dat, jež máme v redakci v tento okamžik k dispozici, tento článek, abychom vlastní formou připomněli, jak se před nyní takřka na den přesně před 31 lety začal ROPID utvářet, než mohl od 1. 1. 1994 skutečně zahájit činnost.

Systémy integrované veřejné dopravy, v nichž by bylo možné na jednu jízdenku cestovat různými dopravními prostředky bez ohledu na vlastníka dopravní infrastruktury či vozidel, se začaly rodit v období 60. let 20. století v Německu. Za úplně první je všeobecně považován ten, jenž se zrodil v Hamburku v roce 1965 (pomíneme-li historickou výjimku z 60. let 19. století fungující rovněž v Německu v oblasti Bodamského jezera). Přestože se má všeobecně za to, že problematika integrované dopravy byla na našem území řešena až v porevolučním období, opak je pravdou, neboť vývoj v západní Evropě rozhodně nešel pozornosti ani v tehdejší Československu, které vidělo v integraci veřejné dopravy cestu, jak vylepšit cestování především ve vztahu k větším aglomeracím. Již v roce 1977 měla být přijata první usnesení na úrovni federální vlády i vlády České socialistické republiky, která ukládala zabývat se otázkou integrace dopravy ve velkých městech. Přetavit úvahy v realitu se však ve zkomatěném systému socialistického hospodářství se striktně rozdělenými

rolemi městských dopravců, závodů ČSAD a Československých státních drah ukázalo jako takřka neřešitelný úkol.

# INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM

Vážení cestující,

DP hl. m. Prahy, a. s. a ČSAD Praha - západ, s. p. spolu s MÚ Praha a MÚ Ořech se dohodly na zavedení experimentálního integrovaného dopravního systému (IDS) v trase Nové Butovice - Řeporyje - Ořech s platností od 11. 1. 1992.

DP budou v rámci tohoto systému provozovat linku č. 352 Stodůlky - Nové Butovice - Řeporyje - Ořech. Zastávky v úseku Stodůlky - Řeporyjské náměstí jsou shodné se zastávkami linky č. 230, v úseku Řeporyjské nám. - Ořech budou zřízeny zastávky Komunální a Ořech v dnešních zastávkách ČSAD.

ČSAD zahrne do IDS linky č. 11660 Praha - Vysoký Újezd a 11661 Praha - Mořina. Zastávky, zahrnuté do IDS, jsou Praha, Nové Butovice, Metro; Praha, Řeporyjské nám; Praha, Řeporyje, Komunální; Praha, Řeporyje; Ve výhledu a Ořech.

Pro výše uvedené linky DP a ČSAD budou v úseku Nové Butovice - Řeporyje - Ořech platit následující tarifní a přepravní podmínky:

1. Ve vozidlech DP na lince č. 352 kromě platných jízdních dokladů, vydaných DP platí také žákovské a dělnické jízdenky ČSAD (pro úsek, pro který byly vydány).
2. Ve vozidlech ČSAD na linkách č. 11660 a 11661 (mezi výše uvedenými zastávkami) kromě platných jízdních dokladů vydaných ČSAD, platí také časové jízdenky DP.
3. Přepravní kontrolu provádí ve vozidlech ČSAD pracovníci ČSAD a ve vozidlech DP pracovníci DP.
4. Ustanovení Silničního přepravního řádu pro ČSAD, Městského přepravního řádu pro DP a ostatní tarifní podmínky zůstávají v platnosti.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.

Informační leták o zahájení provozu integrovaného dopravního systému, který však ani zdaleka ještě neměl atributy pravého IDS západního stříhu. (zdroj: ROPID)

Již v době vzniku komunálních podniků, tedy po únoru 1948, byly vymezovány striktně úlohy, jež

jednotlivým aktérům v dopravní obslužnosti náležely. Došlo tím k delimitaci působnosti do nejmenších detailů, a byť později docházelo k dílčím úpravám (z důvodu hospodárnosti se například již v 50. letech upustilo od toho, aby městská doprava, pakliže byla zajišťována pouze autobusy, byla vždy jen v režii městských dopravních podniků), základní rozdělení zůstalo neměnné. Pakliže měla být veřejná doprava nově integrována, bylo nutné dosáhnout zejména klíčové dohody v oblasti jednotného tarifu a financování. Dopravní podniky, ČSAD i ČSD však spadaly do působnosti různých ministerstev, anebo oddělení ministerstev, přičemž tarify byly dány direktivně bez možnosti jednoduchého provázání, kdy situaci navíc ztěžovala neochota vládních činitelů přistoupit především v městské dopravě ke zdražování, a tak se cena jízdenky například na pražskou MHD od roku 1970 nezvyšovala (jednotlivá dospělá jízdenka stála jednotně 1 Kčs) a stát kryl raději zvyšující se provozní schodky dotacemi. Ignorance ceny jakožto základního atributu pro určení hodnoty výrobku (resp. v tomto případě služby) byla zjevně i překážkou pro dosažení dohody o stanovení jednotného tarifu v rámci úvah o vzniku integrovaných dopravních systémů.

V průběhu 80. let se v Československu zrodily minimálně tři systémy, jež bylo možno považovat svým charakterem za integrované, a to v tehdejší Gottwaldově, v Ostravě, a v Plzni. V Gottwaldově bylo možné cestovat od roku 1983 na jednotlivé jízdenky MHD vlakem ČSD mezi Otrokovicemi a zastávkou Příluky a s jízdenkami ČSD v trolejbusích v návazném úseku do dnešní stanice Zlín-střed. Jakým způsobem byla dohoda mezi ČSD a Dopravním podnikem města Gottwaldov ve své době uzavřena, se nám bohužel v archivních materiálech dopátrat prozatím nepodařilo. V integrované dopravě navíc měly být již tehdy po přechodnou dobu zahrnuty i vybrané spoje ČSAD končící v Otrokovicích u nádraží. V případě Ostravy byly záměry původně velkorysejší (dojít mělo k tarifní integraci v rámci celé aglomerace), nakonec šlo ale jen o možnost využití předplatných jízdenek DP ve spojích ČSAD Ostrava ve vybraných relacích na území města, avšak prapůvodně jen ve směru do centra (teprve v roce 1989 byl počet spojů ČSAD na území Ostravy, v nichž bylo možné využít jízdenku tehdejšího DPMO, výrazně rozšířen). V Plzni je doložena integrace dvou linek ČSAD minimálně v období let 1989/1990, u nichž bylo možné využít předplatní jízdenky plzeňského DP ve vybraných vnitroměstských úsecích (konkrétně šlo o linku 37020 v úseku Plzeň - Plzeň, Bolevec ZES a 37090 v úseku Plzeň - Plzeň, Křimice).



Pražská integrovaná doprava se postupně rozrůstala za hranice Prahy, k celému pohlcení Středočeského kraje ale došlo až v roce 2022. Integrovat chybí nadále jen vybrané systémy městských doprav. Na snímku vidíme autobus MAN Lion's Classic dopravce ČSAD POLKOST, který figuruje na linkách PID již od roku 2000. (foto: Petr Bechyně)

V Praze se prokazatelně o možnosti utvoření integrovaného systému jednalo v průběhu 80. let opakovaně, byť k tomu prozatím máme jen kusé informace. V závěru osmé dekády došlo dokonce k vytipování dvojice oblastí, kde se měla tarifní integrace otestovat, konkrétně mělo jít o okrajové části Prahy, a sice Radotín (v rámci Prahy 5) a oblast Klánovic a Újezdu nad Lesy (v rámci Prahy 9). Shody se ale nedařilo nadále dosáhnout v oblasti rozdělení příjmu z jízdného, kdy každý ze zúčastněných (DP hl. m. Prahy, ČSAD KNV Praha a ČSD) přinášel vlastní návrhy a propočty. Například ČSD měly v létě roku 1989 navrhnout navýšení ceny měsíčního kupónu (coby kompenzaci za ztrátu tržeb) o 58 Kčs, přičemž cena takové jízdenky pro celou pražskou MHD činila v té době 80 Kčs a nešlo počítat s tím, že by lidé, jež budou integrovaný systém využívat, cestovali v důsledku širší nabídky výrazně častěji (tj. že by se jim navrhované zdražení vyplatilo), v úvahu spíše přicházela redistribuce pasažérů mezi stávající nabídku služeb. Navýšení měsíční jízdenky dle návrhu ČSD bylo proto neakceptovatelné.

Po předání vládní moci v ČSSR v prosinci 1989 se na plány integrace nezanevřelo a pokračovalo se v načatých jednáních. Dohody se ale nedařilo dosáhnout ani v průběhu celého roku 1990, ačkoli Praha i pražský DP měly myšlenku podporovat. Oba provozovatelé vnějších doprav - ČSD i ČSAD - měli k předkládaným návrhům přijímat po celou dobu pouze odmítavá stanoviska. Významnou roli v budování integrovaného dopravního systému v Praze nakonec sehráli Němci. Povrchní povědomí, které dosud v ČSFR (resp. do března 1990 ČSSR) o integrovaných systémech panovalo, prohloubila dohoda o kooperaci mezi Prahou a Hamburkem, s níž Praha udržovala partnerské vazby. Hamburk se uvolil poskytnout z vlastních prostředků finance na služby poradenské společnosti Hamburg-



později.

Na podzim 1991 se zdálo, že se první vlašťovka integrace zrodí z jednání s Československými státními drahami. V září 1991 mělo dojít k podpisu dohody mezi magistrátem a ústředním ředitelstvím ČSD „o zpracování experimentálního návrhu na zavedení dopravního systému“. Podobně jako v letech 1989 a 1990 se hovořilo o zapojení železnice v oblasti Prahy-Klánovic na východě metropole, alternativně se přetřásala otázka integrace části či dokonce celé trati Beroun - Praha. Zajímavá je zmínka, že se nemělo v té době počítat se zavedením pásmových tarifů. Podle tehdejšího generálního ředitele pražského DP Milana Haška měl být „*takový tarif nevyhovující pro velkou část lidí, protože značný počet obyvatel hlavního města bydlí ve vzdálených sídlištních zónách*“. Z uvedeného výroku lze usuzovat, že neochota zavést pásmový tarif se týkala jen vnitřní Prahy, nikoli vnější integrace (v případě berounské trati).

Přesto to nakonec nebyla železnice, ale autobusy, s nimiž začal být pražský integrovaný systém budován, protože vztahy mezi ČSD a magistrátem se rychle zhoršily, jak si přiblížíme dále. Ještě v říjnu 1991 se hovořilo o integraci jen ve vztahu k příměstským vlakům, v prosinci 1991 ale přibyla dohoda o zapojení autobusových spojů v těsném sousedství Prahy, a to do obcí Ořech (okres Praha-západ) a Hovorčovice (okres Praha-východ). Ještě 16. 12. 1991 referovala média o tom, že sice bude možné použít předplatní jízdenku pro libovolný autobus, ale současně také o tom, že konkrétní „*typ jízdního dokladu ještě nebyl stanoven*“. Formálně byla dohoda mezi hlavním městem Prahou a sousedními okresy podepsána teprve dne 20. 12. 1991.



Autobusy Ikarus 280 pražského DP připravené na prodej. (foto: Petr Bechyně)

Události poté nabraly rychlý spád, když již od 11. 1. 1992 bylo možné za využití dělnických či

studentských dlouhodobých jízdenek použít autobusy svažující cestující z/do Prahy do výše uvedených obcí. V případě pražského DP se jednalo o akceptaci jízdenek v nově zavedených linkách číslo 351 (Českomoravská - Letňany - Čakovice - Hovorčovice) a 352 (Nové Butovice - Řeporyje - Ořech). Naopak ČSAD uznávalo jízdné DP v trase z Prahy do Hovorčovic na linkách čísel 10032, 10033, 10090 a 10281, v případě spojení do Ořechu na linkách 11660 a 11661. Pilotní provoz ovšem nebyl nějak hloubkově propracován. Linky číslo 351 a 352 fungovaly fakticky jako doplněk k nabídce ČSAD v časech, kdy zde spojení chybělo. V případě linky číslo 352 šlo například jen o tři spoje ve všední den a čtyři o víkendu, z toho jeden noční.

Jak obec Ořech, tak obec Hovorčovice přispěly na zavedení nových linek částkami z vlastních rozpočtů v řádech desítek tisíc tehdejších korun, což pro ně byla nemalá zátěž. Vzájemná akceptace jízdních dokladů byla ze strany obou dopravců činěna s vědomím ztráty tržeb, protože integrace se odehrála bez toho, že by došlo k dohodě o finančním vyrovnání. Pokud by tedy například všichni cestující v autobusech DP používali jen jízdní doklady ČSAD, z pohledu tržeb z jízdného by pro Dopravní podnik šlo vlastně o přepravu zdarma. Kontrolu jízdních dokladů mohli provádět v autobusech ČSAD pouze pracovníci ČSAD, v autobusech DP pak analogicky pouze zaměstnanci pražského DP.

V další integraci autobusových linek se hodlala Praha zaměřit na Kladensko, resp. autobusy mířící do Prahy z Kladna. Cílem bylo hlavně optimalizovat využití vozidel, protože autobusy z Kladna sice zajížděly až k Vítěznému náměstí v Dejvicích, velká část cestujících ale vystupovala již na okraji Prahy, kde přestupovala do městských autobusů, neboť to pro ně bylo finančně výhodnější (v autobusech ČSAD platil kilometrický tarif). Dopravní podnik proto musel vlastní spoje z okraje Prahy posilovat, zatímco autobusy ČSAD jezdily do Dejvic již poloprázdné. Vzájemná akceptace jízdních dokladů tak byla v tomto případě vnímána coby cesta k úspoře vozidel na straně pražského DP, přičemž hrozba zvýšených nákladů pro ČSAD byla minimální. Ve skutečnosti se ale integrace autobusů mířících do Prahy z oblasti Kladna odehrála až o mnoho let později, konkrétně v roce 2017. Autobusové linky do Ořechu a Hovorčovic zůstaly až do roku 1995 jedinými, na nichž bylo možné o tarifní integraci hovořit. V mezichase sice vznikly v režii pražského DP i další příměstské autobusové linky, avšak již bez kooperace a vzájemného uznávání jízdného ze strany ČSAD. Do doby, než byl ustanoven ROPID, se ale přece jen podařilo integrovat i železnici.

RADA ZASTUPITELSTVA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í  
rady Zastupitelstva hlavního města Prahy

číslo 842  
ze dne 31.8.1993

k záměru na zřízení nového právního subjektu -  
organizátora pražské integrované dopravy (ROPID)

Rada Zastupitelstva hlavního města Prahy

I. s o u h l a s í

se záměrem vyčlenit činnosti spojené s organizací celoměstské hromadné dopravy z DP a.s. a zřídit samostatný subjekt (ROPID - Rozvoj a Organizace Pražské Integrované Dopravy) pro činnosti organizátora hromadné dopravy v pražské aglomeraci jako součást postupné realizace nového systému řízení a zajišťování MHD, jehož možný cílový stav je popsán v příloze č.1 tohoto usnesení

II. k o n s t a t u j e , ž e

naplněním záměru uvedeného v bodě I. tohoto usnesení budou vytvořeny předpoklady pro:

- A. rovnoprávnou účast dopravců na hromadné dopravě v Praze
- B. postupný rozvoj integrované hromadné dopravy v pražské aglomeraci schválený usnesením rady ZHMP č.317 ze 13.4.1993

III. u k l á d á

1. náměstkovi primátora Ing. Holbovi

- 1.1. řídit přípravu zřízení ROPIDu a předložit radě ZHMP návrh dalšího postupu

Kontrolní termín: 28.9.1993

Text usnesení rady hlavního města z posledního srpna 1993, na jehož základě bylo uloženo zřídit ROPID coby samostatnou organizaci. V té době byl význam zkratky ještě rozepisován jako **R**ozvoj a **o**rganizace **p**ražské **i**ntegrované **d**opravy (zdroj: ROPID)

Odklad implementace integrace vlakových spojů souvisel vedle ryze praktických záležitostí také se spory, do nichž se ČSD a pražský magistrát dostaly. Ty přitom nijak nesouvisely se zajišťováním dopravní obslužnosti, ale s nakládáním s pozemky na území města, které byly v držení ČSD. Jednalo se z velké části o nevyužívané objekty a plochy, které zůstaly v majetku státních drah i poté, co již nesloužily k původním účelům, přičemž ČSD s nimi chtěly disponovat dle vlastního uvážení, zcela bez ohledu na zájmy a potřeby města a jeho dlouhodobé cíle. Takové počínání se pochopitelně pražskému magistrátu nelíbilo, a tak zapojil do jednání i ministerstvo dopravy, v jehož působnosti ČSD byly.

Přestože ještě v lednu 1992 bylo slibováno, že se do „*Pražského dopravního svazu*“ zapojí ČSD s koncem května (kdy vstupoval v platnost nový grafikon), nebylo možné tento termín splnit, protože hádka o pozemky vedla v březnu 1992 k tomu, že ČSD odvolaly své zástupce ze společné pracovní skupiny. Teprve po uklidnění rozbouřených vášní a křehké (a poněkud vágně formulované) dohody o využití drážních pozemků a jejich zastavění, byli pracovníci ČSD povoláni zpět (dne 12. 7. 1992 došlo k podpisu *Zásad spolupráce hl. m. Prahy a ČSD*), takže v září 1992 mohlo být oznámeno, že od



1. 10. 1992 budou moci majitelé předplatných jízdenek DP cestovat vlakem v rámci 20 pražských stanic a zastávek (nakonec jich bylo 23). Výhledově mělo dojít k integraci všech zastávek na území hlavního města, v další etapě měla být experimentálně ověřena funkce integrovaného systému na vybraných tratích (hovořilo se o relacích Praha - Kolín, Praha - Zdice a Praha - Benešov), a teprve ve třetí fázi mělo dojít k úplné integraci v rámci pražské aglomerace (v blíže nespecifikovaných hranicích). Ve skutečnosti přibýly k dosavadním 23 stanicím a zastávkám v roce 1993 jen další tři, kdy konečně došlo k integraci dříve tolik vyzdvižované větve do Klánovic, k rozšíření IDS na všechny zastávky v Praze došlo až od 1. 7. 1994. Mimo hranice Prahy se podařilo železnici dostat až od 1. 6. 1995.



Linkovými autobusy Karosa C 734 disponoval i přímo pražský DP. Celkem jich do roku 1995 pořídil 102. Po vzniku Pražské integrované dopravy se snažil vozy v linkovém provedení nasazovat na ty linky do okrajových částí Prahy či za její hranice, které provozoval. Na snímku vidíme autobus původního ev. č. 3072, který byl ve službách DP hl. m. Prahy pouhé tři roky, neboť již v roce 1990 byl odprodán do služeb ČSAD Praha - západ. Právě ve službách nového majitele jej pak zachytil fotograf v roce 1995 v Praze před cestou do Příbrami. (foto: Roman Vanka)

I když se jak v případě autobusových linek do Ořechu a Hovorčovic, tak v případě prvního zapojení ČSD jednalo o embryonální stádium integrovaného systému, faktem zůstává, že historie pražské integrované dopravy (zatím stále s malým počátečním „p“) je starší než samotná existence ROPIDu, který se začal rodit až v důsledku dříve zpracovaných doporučení, nevyjasněnosti financování (rozdělení subvencí na provoz) a v neposlední řadě kvůli vyostření sporů mezi pražským DP a soukromníky, kteří se hodlali podílet či se dokonce už částečně podíleli na zajišťování provozu městské dopravy.

Problematika participace soukromých subjektů na pražské městské dopravě na počátku 90. let

nebyla dosud podrobně zpracována a vzhledem k její složitosti bychom jí rádi věnovali v budoucnu samostatný příspěvek. Pro potřeby tohoto článku si vystačíme se zmínkou, že pražský DP si najal od roku 1992 několik externích dopravců na vybrané výkony MHD, s nimiž ale po krátké době – k nelibosti mnohých z nich – po pár měsících smlouvy zase ukončil, případně z nich nečerpal plnění. DP tak byl obviňován ze zneužívání svého monopolního postavení, přičemž rozhořčení podnikatelé se obraceli v naději na obrát na vedení města. Přestože u něj nepochodili, přece jen si politická reprezentace Praha začala uvědomovat, že dosavadní uspořádání poměrů je do budoucna neudržitelné, ať již by měla být přetřásána otázka převedení části linek MHD pod křídla jiných společností, anebo širší zapojení dopravců z okolí Prahy do rodícího se integrovaného systému. Pražský DP, který byl dosud hlavním koordinátorem integračních snah, nemohl z titulu svého postavení (tj. provozovatele pražské MHD) zajistit nestrannost v přístupu ke všem potenciálním zájemcům o utváření systému veřejné dopravy v Praze a okolí. Začal se tak rodit plán na zřízení samostatné firmy, která část kompetencí od DP hl. m. Prahy převezme.

Vznik takové organizace byl formálně obsažen v Usnesení Rady hl. m. Prahy č. 842 ze dne 31. 8. 1993. veřejnost byla informována hned počátkem září, přičemž novinkou mělo být i zavedení tarifních pásem. Všeobecně se v té době hovořilo o tom, že se tak má stát „po vzoru Ostravy“, která zavedla městské tarifní zóny od 1. 9. 1993 (nejednalo se zde v té době o spuštění integrovaného systému), ve skutečnosti vykristalizovala podoba tarifních pásem v Praze do zcela odlišného pojetí s prstencovým uspořádáním (zatímco Ostrava měla na čtyři tarifní zóny rozdělené pouhé město). Rada hlavního města se zabývala těmito otázkami na svém zasedání dne 31. 8. 1993 a 16. 9. 1993. Už tehdy se hovořilo o novém koordinátorovi se zkratkou ROPID, potažmo Ropid. Zajímavostí je, že v některých dokumentech ze srpna a září 1993 je význam této zkratky rozepisován nikoli tak, jak jej známe dnes (tj. „Regionální organizátor Pražské integrované dopravy“), ale jako „Rozvoj a organizace pražské integrované dopravy“.



## PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

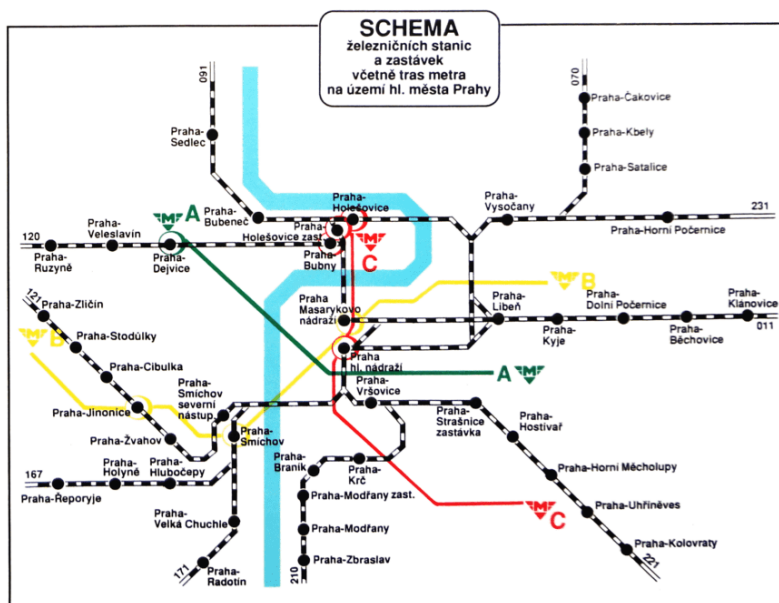
### Od 1. července 1994

Vážení cestující,

od 1. 7. 1994 byla uzavřena dohoda mezi **Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy (ROPID)**, zastupujícím hlavní město Prahu, a **Českými drahami s.o.** o rozšíření zavedeného integrovaného dopravního systému (IDS) na všechny železniční stanice a zastávky na území hlavního města Prahy (železniční uzel Praha).

Podle této dohody mohou cestující používat 15-ti denní prázdninové, měsíční, čtvrtletní, půlroční nebo roční předplatní časové jízdenky DP a.s. Praha cestovat na tyto jízdenky mezi všemi stanicemi a zastávkami Českých drah na území hlavního města Prahy ve druhé vozové třídě v osobních a spěšných vlacích. Na uvedené doklady nelze cestovat v rychlicích, expresech a vlacích InterCity a EuroCity.

Při současné jízdě vlakem Českých drah po Praze i mimo území hlavního města Prahy je dovolena pouze kombinace předplatní časové jízdenky DP a.s. Praha a předplatní traťové jízdenky ČD.



České dráhy, s.o.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.



Informační leták již pod hlavičkou ROPIDu z léta 1994. (zdroj: ROPID)

Rada města sice záměr v obecné rovině schválila a o měsíc později (19. 10. 1993) vyjádřila i souhlas s tím, že by se mělo jednat o samostatný právní subjekt, právě otázka právní subjektivity se ale ukázala být nedořešená. Město mělo představu, že ROPID bude zřízen jako „*neprofitní organizace*“ (tedy dnešní terminologií nezisková), k tomu však v té době ještě chyběl v České republice právní rámec. Alternativně tedy bylo navrženo, aby šlo o samostatnou akciovou společnost. Rada města se touto otázkou zabývala podrobně na svém zasedání dne 2. 11. 1993, kdy se nakonec přiklonila ke zcela jinému řešení, a sice k utvoření příspěvkové organizace města. Důvody averze k založení akciové společnosti byly ryze finanční, neboť se očekávalo, že přes ROPID bude v budoucnu protékat velké množství peněz, které by musely být v celé výši touto organizací daněny. Vznikem příspěvkové organizace byl tento problém obejit, přičemž uvedený status byl vnímán na počátku jako dočasný do doby, než stát umožní zákonem vznik neziskových organizací. Ačkoli k tomu později došlo, právní postavení ROPIDu se už nezměnilo, a ten tak dodnes zůstává městskou příspěvkovou organizací.

Vlastní akt založení ROPIDu byl uskutečněn vydáním zřizovací listiny Zastupitelstvem hl. m. Prahy v usnesení č. 15 ze dne 25. 11. 1993 s účinností od 1. 12. 1993. Nová organizace prakticky ihned zaměstnala 25 pracovníků především z oblasti dopravního projektování, jejím ředitelem byl zvolen Zdeněk Strádal, který do té doby působil coby dopravní ředitel DP hl. m. Prahy. Jako sídlo byly ROPIDu svěřeny volné kancelářské prostory v pátém patře budovy v Rytířské ulici v samotném srdci Prahy, kde dodnes (značně nenápadně) sídlí. ROPID se okamžitě chopil činností, pro něž byl zřízen, přičemž hlavní pozornost byla zpočátku věnována utvoření tarifního systému s principem rozdělení tržeb mezi jednotlivé dopravce, bez čehož se nešlo v dalších plánech integrace pohnout. Primátor Prahy Jan Koukal uvedl v rozhovoru pro média dne 11. 1. 1994, že ROPID zpočátku fungoval poněkud rozpačitě, ale již „*začíná fungovat tak, jak jsme si to představovali*“. Zájem o zapojení do integrovaného dopravního systému iniciativně projevovaly samy obce i některá města. Již v lednu 1994 mělo jít například o Neratovice, ale i o Kladno, což ve světle současného dění okolo (dez)integrace největšího města Středočeského kraje působí poněkud komicky.

Drtivá většina prvních zaměstnanců ROPIDu vzešla z líhně pražského DP, takže s dopravním projektováním měli zkušenosti, navíc se již dříve podíleli na utváření dopravního plánu pro rok 1994, který si přenesli s sebou na ROPID, kde pak museli svou vlastní dřívější práci formálně akceptovat jako základ pro nadcházející rok. Kdo očekával odbytím půlnoci na 1. ledna 1994 velkou dopravní revoluci, musel být zklamán, na první pohled totiž zůstalo vše při starém a žádné živelné utváření tarifních zón a připojování sousedních okresů se nekonalo. Fakticky se ani konat nemohlo, protože dosavadní model kooperace používaný v testovacím provozu s ČSAD a ČSD nešel dále prohlubovat a pro integraci bylo nutno nejprve vytvořit rámec, který bude plně v souladu s legislativou. Právě legislativa ale za požadavky Prahy (potažmo i dalších měst) pokulhávala, protože městská doprava byla stále upravována na základě směrnice z roku 1964, zatímco linková podle zcela odlišných nařízení z 80. let, která vzájemnou provázanost se systémem MHD a dělbu tržeb nepředpokládala.



Ačkoli pražský DP se s Ikarusy 280 rozloučil v roce 1999, v rámci PIDu bylo možné na ně narazit až do roku 2002, a to na spojích zajišťovaných dopravcem ČSAD POLKOST, který vyřadil poslední autobusy v roce 2002. (foto: Roman Vanka)

Finanční prostředky, které byly pro činnost ROPIDu na rok 1994 uvolněny, byly určeny (vedle vlastního chodu organizace) na uzavírání smluv s Českými drahami a soukromými dopravci. Právě s nimi byly s účinností od 1. 4. 1994 první kontrakty uzavřeny, přičemž nešlo o zajištění spojení směrem za hranice města, ale pouze o převedení vybraných linek pražské městské autobusové dopravy pod bedra soukromníků, tedy o převzetí činnosti, kterou dosud ve vlastní režii realizoval pražský DP, jenž si, jak už víme, nejrůznější živnostníky a externí společnosti najímal na část svých výkonů (tj. coby subdodávky). Nutno dodat, že přenechání vybraných autobusových linek soukromníkům bylo od počátku provázeno pnutím uvnitř samotného pražského DP (spojeným s hrozbami stávek). Když pak namísto vedení pražského DP převzal iniciativu v „odevzdávání“ linek ROPID, bylo ostří kopí hněvu logicky nasměřováno na něj.

Přestože pracovníci ROPIDu byli povětšinou bývalými zaměstnanci DP, vedla jejich pracovní činnost brzy ke značné animozitě mezi pracovníky obou městských subjektů, které vyvrcholilo v srpnu 1994, kdy muselo pražské zastupitelstvo požádat (!) představenstvo DP hl. m. Prahy, aby neprojednávalo změny linkového vedení s jednotlivými městskými částmi, neboť tato role příslušela ROPIDu (od května 1994 byla formálně jeho činnost rozšířena o zprostředkovávání dotací z rozpočtu města a participujících obcí dopravcům). Nutno dodat, že určitá antipatie převládá doposud a je daná nerovností pozic ROPIDu a pražského DP (přece jen představuje pražský DP moloch s více než 11 000 zaměstnanci, což z něj dělá desátého největšího zaměstnavatele v ČR s poněkud neprůhlednou strukturou a s řadou podivných kauz z minulosti i současnosti).

V červenci 1994 byla již pod hlavičkou ROPIDu vyhlášena obchodní soutěž na nový odbavovací systém, nicméně jeho implementace se protáhla až do roku 1996, kdy byl zaveden přestupní tarif. Samotná tarifní pásma se sice stala realitou od roku 1995, ale v té době šlo jen o zavedení prvního vnějšího pásma pro dlouhodobé jízdenky. Současně se v témže roce mělo přikročit ke změně financování modelu stávajících integrovaných linek a došlo k další expanzi železnice i autobusů mimo hranice města (první vysoutěžená autobusová linka č. 360 spojila Prahu s Jílovištěm a Trnovou).

Url: [Jak se rodil ROPID](#)