STŘEDOŠKOLSKÁ ODBORNÁ ČINNOST

Městská hromadná doprava v Kladně

Mikuláš PELÍŠEK

Kladno 2012

STŘEDOŠKOLSKÁ ODBORNÁ ČINNOST

Obor SOČ č. 9: Strojírenství, hutnictví, doprava a průmyslový design

Městská hromadná doprava v Kladně

Autor: **Mikuláš Pelíšek**

Škola: **Sportovní gymnázium Kladno**
Plzeňská 3103,
Kladno 1, 272 01

Konzultant: **Mgr. Radka Soukupová**

Čestné prohlášení

Prohlašují tímto čestně, že jsem práci vypracoval samostatně a pro její realizaci použil výhradně poznatků, jejichž zdroje jsou uvedeny v příslušném seznamu. Choval jsem se tak plně v souladu se zákonem č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) v platném znění.

V Kladně dne 16.3.2012 Mikuláš Pelíšek

……...…..……

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval profesorkám Marii Pokorné, Evě Šídové, Radce Soukupové a Haně Osvaldové za cenné rady, které poskytovaly v průběhu realizace této práce. V neposlední řadě patří velký dík stovce respondentů, která mi věnovala svůj drahocenný čas při vyplňování dotazníku.

Anotace

Cílem této práce je popsat systém městské hromadné dopravy ve středočeském městě Kladně a označit jeho přednosti i nedostatky oproti systémům MHD v jiných městech. V případě nedostatků navrhnout a poskytnout jejich řešení, která jsou realizovatelná jak technicky, tak finančně. Teoretická část práce se věnuje popisu faktů, praktická část pak pojmenovává přednosti i nedostatky MHD v Kladně, jejichž shrnutí je výsledkem dotazníku, který vyplňovali běžní cestující.

Klíčová slova: autobus; městská hromadná doprava; linkové vedení; jízdní řád; informační systém; vozový park; zastávka; interval

Obsah práce

1. Úvod 9

2. Kladno a historie jeho MHD 10

2.1 Město Kladno 10

2.2 MHD před rokem 1953 10

2.3 MHD po roce 1953 11

2.4 Situace v letech 1979 a 1980 - městský provoz 12

2.5 Situace v letech 1979 a 1980 - příměstský provoz 12

3. Současný stav 13

3.1 Dopravce 13

3.2 Vozový park 13

3.3. Linkové vedení 14

3.3.1 Omezení městské hromadné dopravy v Kladně od 27.2.2012 14

3.3.2 Linka 1 (páteřní) 16

3.3.3 Linka 2 16

3.3.4 Linka 3 (páteřní) 17

3.3.5 Linka 4 17

3.3.6 Linka 5 18

3.3.7 Linka 6 (páteřní) 18

3.3.8 Linka 7 19

3.3.9 Linka 8 19

3.3.10 Linka 9 20

3.3.11 Linka 10 20

3.3.12 Linka 11 21

3.3.13 Linka A12 21

3.3.14 Linka 13 22

3.3.15 Linka 14 22

3.3.16 Linka 16 22

3.3.17 Linka 17 23
3.4 Tarif a odbavení cestujících 23
3.4.1 Tarif 23
3.4.2 Odbavení cestujících 24
3.5 Informační systém vozidel 25
3.5.1 Vnější informační systém 25
3.5.2 Vnitřní informační systém 26
3.6 Železnice jako alternativa k autobusové dopravě 26
4. Budoucnost MHD 26
4.1 Autobusy s pohonem na zemní plyn 27
4.2 Rekonstrukce autobusového nádraží v Kladně 27
5. Dotazník 28
5.1 Výsledky dotazníku 29
5.1.1 Otázka číslo 2 - „Při cestování po Kladně obvykle…“ 29
5.1.2 Otázka číslo 3 - „MHD nevyužívám, protože…“ 30
5.1.3 Otázka číslo 4 - „MHD využívám, protože…“ 30
5.1.4 Otázka číslo 5 - „Při cestování MHD…“ 31
5.1.5 Otázka číslo 6 - „Intervaly mezi jednotlivými spoji v MHD…“ 32
5.1.6 Otázka číslo 7 - „Při zjišťování informací o MHD využívám…“ 33
5.1.7 Otázka číslo 8 - „Známkou od 1 do 5 ohodnoťte…“ 33
5.1.8 Otázka číslo 9 - „Pokud bych … změnit, jednoznačně by to bylo…“ 34
6. Přednosti kladenské MHD 35
6.1 Internetové stránky 35
6.2 Zastávky MHD 35
6.3 Informační systém vozidel 37

7. Nedostatky MHD a jejich řešení 38

7.1 Souběhy spojů MHD 38

7.2 Stavba jízdních řádů 39

7.3 Zastávkové jízdní řády a jejich chyby 40

7.4 Schéma linek MHD Kladno 52

7.5 Tarifní podmínky 54

7.6 Návaznost spojů MHD na vlaky Českých drah 55

7.7 Autobusové nádraží 55

7.8 Vnější informační systém autobusů 55

7.9 Vánoční provoz MHD 56

7.10 Provoz linky 8 57

8. Závěr 60

9. Vysvětlení pojmů, zkratek a technické poznámky 61

10. Příloha 62

11. Seznam obrázků 63

12. Zdroje 64

1. Úvod

Dovolte mi, abych se na úvod představil. Jmenuji se Mikuláš Pelíšek, bydlím v Kladně a studuji místní Sportovní gymnázium. Problematice veřejné dopravy se věnuji prakticky od útlého dětství.

S rostoucím věkem se pomalu zvyšovala úroveň odbornosti, na které se pohybuji - od pouhého pozorování dění na nádražích vlakových i autobusových, zastávkách veřejné dopravy a jiných interesantních místech, ze kterého lze bezesporu čerpat i dnes (zejména proto, že od té doby uplynulo přes jedno a půl desetiletí), jsem se postupně dostal až do současného stavu, kdy si troufám hlouběji pronikat do zmíněné problematiky. Parciálně díky tomu jsem se také rozhodl vypracovat tuto studii, která se týká mého rodného města, které dobře znám. Současně také mohu využít svých bohatých zkušeností s MHD z jiných měst i států. Na základě svých subjektivných dojmů hodnotím, které složky fungují lépe, které hůře a které jsou případně na srovnatelné úrovni.

Nyní si dovoluji tyto své léta získávané poznatky zahrnout do práce SOČ a věřit, že některé z nich dojdou naplnění a pomohou městskou dopravu v Kladně zlepšit. Abych mohl tyto poznatky považovat za komplexní, čerpal jsem při jejich zisku také z názorů a zkušeností běžných cestujících, kteří v některých případech viděli reálně problémy tam, kde jsem si je já vůbec neuvědomoval. Tímto bych jim rád poděkoval za čas a energii, které investovali do mého dotazníku. Doufejme, že se jim obé vrátí - ať již v podobě zlepšení MHD, nebo jako úspěch této práce v rámci projektu SOČ.

2. Kladno a historie jeho MHD

2.1 Město Kladno

Kladno je největším městem Středočeského kraje a současně třináctým největším městem České republiky. Dle údaje z konce března roku 2011 má 69 000 obyvatel, jeho rozloha činí téměř 37 km² (třetina z toho jsou lesy) a nachází se v nadmořské výšce 381 m n. m. První písemná zmínka pochází z roku 1318. Název Kladno je podle ní odvozen od slova kláda, což má úzkou souvislost s bohatým zalesněním Kladenska. Z hlediska novodobější historie je Kladno neprávem vnímáno jako špinavé město, a to zejména díky jeho těžařské a ocelárenské (dnes již) minulosti. [1]

2.2 MHD před rokem 1953

9. září 1953 byla zahájena činnost Dopravního podniku města Kladna. Tímto dnem tedy začíná provoz městské dopravy v Kladně, ta ovšem fungovala i předtím.

Počátkem 20. století byla přeprava na Kladně zajištěna kočáry a dostavníky, které rozvážely cestující z nádraží Buštěhradské dráhy do města. Později, v listopadu 1924, byly zavedeny autobusy. Těmi převážel Václav Záruba, coby majitel koncese, pasažéry opět z nádraží do města. V roce 1928 začal autobusovou dopravu provozovat další dopravce. Byl jím Jan Mora, který jezdil mezi Kladnem a Rozdělovem. Ten později svoji linku prodloužil až do Mšece. Kromě těchto pánů jezdil se svými autobusy také podnikatel Matěj Bendák, jehož vozy svými tvary a zbarvením připomínaly Kladeňanům mandelinku bramborovou. Od té doby jsou městské autobusy v Kladně označovány slovem „mandelinka“. [2]

V předválečném období se také uvažovalo o zavedení pouliční elektrické dráhy, jejíž realizace by však doslova narážela na hustou síť Kladensko - nučické dráhy a byla by tak technicky nepostavitelná. Tato nučická dráha byla v době své největší slávy provozována výhradně jako dráha nákladní, proto se začalo diskutovat o jejím využití v dopravě osobní. Z tohoto návrhu však také sešlo, neboť tato dráha na své cestě překonávala značné výškové rozdíly a po několika nehodách bylo usouzeno, že její využití při přepravě osob není vhodné.

Ambice Kladna na vystavění jakési elektrické dráhy však neustaly. Kromě mnohokrát diskutované výstavby trolejbusové trati ve městě byla též brána v potaz možnost postavit elektrickou železniční rychlodráhu mezi Kladnem a Prahou. Tato otázka je dodnes aktuální, avšak dlužno podotknout, že na obyvatele Kladna, kteří se denně trmácí vlakem do Prahy a zpět, působí slovo rychlodráha spíše jako sůl sypaná po mnoho let plných slibů do rány. [3]

2.3 MHD po roce 1953

Od září roku 1953 provozoval MHD v Kladně místní Dopravní podnik. Systém městské dopravy tehdy tvořilo pět linek, od 1. listopadu 1953 pak linek šest. Na těch jezdily vesměs vysloužilé autobusy Škoda a Tatra z pražského Dopravního podniku.

O necelých deset let později, 1. července 1963, byl Dopravní podnik města Kladna jako takový zrušen a veškeré jeho přepravní výkony přešly pod státní podnik ČSAD (dopravní závod 106 Kladno). Současně s tím byla síť MHD rozšířena o linku 7, která do Libušína jezdila do té doby coby linka meziměstská. [3]

Na provoz autobusové dopravy měl v této době neopominutelný vliv také ocelárenský podnik Poldi. Na autobusy, které do tohoto závodu zavážely dělníky (tzv. šichťáky), vzpomíná s humorem Jaroslav Obermajer ve své knize Paměti Kladeňáka:

„Při odjezdu od Poldovky se cestující ukázněně řadili na stanici do dvojstupu v pořadí, jak kdo přišel. Pak konečně přijel autobus a řidič úmyslně zastavil předními dveřmi nikoli u začátku fronty, ale u jejího středu. Cestujícím, kteří stáli uprostřed, se to samozřejmě líbilo a rychle obsadili místa k sezení. Jinak to ale vyvolalo velkou strkanici, z čehož měl řidič škodolibou radost. Ti, kteří byli ve frontě na prvních místech, nakonec museli stát v přeplněném autobusu celou dobu na jedné noze, takže není divu, že řidiči pěkně vynadali. Ten nás za to ale všechny potrestal tím, že celou cestu jel krokem, takže místo obvyklých dvaceti minut jsme se do Kročehlav ploužili déle než tři čtvrtě hodiny. Bylo to v parném létě, všichni jsme byli z válcoven a dalších horkých provozů pěkně „vyhřáti“ a teď ještě to příšerné vedro v přeplněném autobusu. Myslím, že nám řidič navíc ještě zlomyslně zatopil naftovým topením. Všichni jsme byli zpocení jako dveře od chlíva. Když na předposlední stanici v Rajmanově ulici několik lidí vystoupilo, klepali si při pohledu na onoho řidiče významně prstem na čelo. Řidič se za nimi rozjel a honil je autobusem po chodníku. Tak i takovíto magoři nás někdy vozili do práce a z práce.

Bodik *(přítel J. Obermajera, poznámka autora)* se rozhodl, že se musí nějak řidičům pomstít. Udělal to opravdu elegantním způsobem. Po nastoupení do autobusu vhodil místo šedesáti haléřů pouze provokativně pouhý jeden haléř. Několik vteřin to vypadalo, že řidič z toho ztratil řeč. Jen s otevřenými ústy lapal po dechu. Pak to ovšem začalo. Vodopád nadávek, který se řinul nekontrolovaně z řidičových úst, zde opravdu nemohu reprodukovat, protože tolik sprostých slov ani neznám. No a právě teď nastala Bodikova velká chvíle. Vytáhl měsíční průkazku, ukázal ji zkoprněnému řidiči a prohlásil: ‚Ten halíř, to byl jenom tuzér.‘ “ [4]

2.4 Situace v letech 1979 a 1980 - městský provoz

Dle knižního jízdního řádu ČSAD pro Středočeský kraj, který platil od 27.5.1979 do 31.5.1980 a který máme jako jediný z této doby k dispozici, jezdilo po Kladně celkem sedm linek:

Linka 1 z Okrsku ´0´ přes Sítnou na Nám. Klementa Gottwalda (dnešní Nám. Svobody).

Linka 2 z Rozdělova přes Nám. K. Gottwalda do Švermova.

Linka 3 jezdila ze zastávky Okrsek ´2´ přes Sítnou na Nám. K. Gottwalda.

Linka 4 měla velmi zajímavou trasu. Začínala v zastávce Průmstav, odkud jela přes nádraží a ČSAD na nám. K. Gottwalda. Tam se napojila na dnešní linku 14 a následně v Dubí jezdila jako dnešní čtyřka až na zastávku Vrapice, u kostela (nezaměňovat s dnešní zastávkou U kostela v Rozdělově, toto je současná Dvorská), kde se autobusy točily a přes Dubí jezdily opět zpátky na zastávku Závod Poldi 2, kde končily.

Linka 5 se svým vedením z části podobala současné pětce. Jezdila z nádraží na Ostrovec, a sice dnešní ulicí Milady Horákové (dříve třída Znárodnění) přes zastávku U Meisnerů a dále k divadlu. Tam se však od dnešní pětky odpojila, neboť pokračovala doleva třídou Petra Bezruče, aby následně zahnula doprava k zastávce ONV (Okresní národní výbor, později Okresní úřad, dnes Gymnasium). Odtud pak pokračovala jako dnešní linka 3 na Ostrovec (v té době Ostrovec I.).

Linka 6 měla tehdy prakticky stejné vedení jako šestka současná, avšak jezdila pouze na zastávku Sídliště 9. května (dnešní zastávka U tržnice v Unhošťské ulici), neboť sídliště na Okrsku ´4´ se teprve budovalo.

Linka 7 jezdila, jak již bylo zmíněno, do Libušína, a sice ze zastávky Třída Petra Bezruče.

Za zmínku také stojí informace o tom, jaké byly v této době v MHD intervaly mezi jednotlivými spoji. Například na lince 1 byl interval od 4 do 12 minut (!), na šestce 5 - 15 minut. To se s dnešním stavem dá srovnávat skutečně těžko (viz. informace o intervalech na jednotlivých linkách v kapitole 3.3 Linkové vedení, str. 14). [5]

2.5 Situace v letech 1979 a 1980 - příměstský provoz

Obsluha Slaného, Smečna a dalších obcí v okolí Kladna byla zajišťována meziměstskými linkami. Ty jsou dnes z části nahrazeny linkami MHD. Jedná se zejména o linky 7 (dnes zajíždí až do Svinařova a Smečna), 9 a A12 (ta je ovšem dnes paradoxně opět provozována jako meziměstská). I přes obce Velké a Malé Přítočno, dnes obsluhované linkami 14 a 16, jezdily meziměstské autobusy, které dále pokračovaly do Unhoště a případně do Rudné. [5]

3. Současný stav

3.1 Dopravce

Městskou hromadnou dopravu v Kladně provozuje nyní akciová společnost ČSAD MHD Kladno. Ta kromě města Kladna zajišťuje také dopravní obslužnost v Praze a přilehlých obcích v okrese Kladno, Rakovník, Praha - západ, Beroun, Příbram, Mělník a Mladá Boleslav (v případě posledních tří zmiňovaných okresů se jedná o pouhé dvě linky se zanedbatelnými přepravními výkony). Kromě toho je tato dopravní společnost také jedním z dopravců Pražské integrované dopravy a jako takový obsluhuje v regionu Praha - západ obce Jeneč, Hostivice, Unhošť, Rudná, Holubice, Hostouň, Velké Přílepy, Okoř a Statenice. V souvislosti s tím je vhodné zmínit, že i město Kladno je v systému PID, avšak pouze na železnici (plně integrovaná trať 120 v úseku Praha Masarykovo nádraží - Kladno, viz. kapitola 3.6 Železnice jako alternativa k autobusové dopravě, str. 26). Kromě pravidelné linkové dopravy nabízí ČSAD MHD Kladno také dopravu smluvní.

3.2 Vozový park

ČSAD MHD Kladno disponuje celkem 54 autobusy určenými k provozu v MHD. Nejzastoupenějším typem autobusu v Kladně jsou Karosy typu B 952 a B 952E. Jedná se o středně vysokopodlažní autobusy (tři nástupní schody, avšak celý interiér téměř v rovině) s mechanickými převodovkami a pohonem na naftu, které byly vyráběny mezi lety 2002 a 2006 ve vysokomýtské továrně Karosa. [6] Dalšími pro Kladno typickými autobusy jsou vozy B 932 a B 932E, které jsou předchůdci již zmíněných novějších karos. Z vysokopodlažních autobusů pak stojí za zmínku ještě několik vozů Karosa B 732 (viz. Obrázek č. 5, str. 36) vyrobených v devadesátých letech a tři kloubové autobusy B 941 (2x) a B 741 (1x), nasazované výhradně na linku 1.

Nízkopodlažních autobusů má MHD k dispozici celkem dvě desítky. Jedná se o vozy Karosa CityBus (8x), Iveco Citelis (7x), Mercedes-Benz Citaro (1x) a Low Entry autobusy IVECO Crossway LE (4x) vypravované na příměstské linky 7 a A12.

Pět z těchto nízkopodlažních vozů (4x Citelis a 1x Citaro) jsou autobusy s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG), které jsou v provozu od září 2010.

Jako první takový se v ulicích Kladna objevil vůz značky Mercedes-Benz. Stalo se tak dne 23. září, kdy autobus sloužil na lince 2. [40]



Obrázek č. 1: Mercedes-Benz Citaro CNG (1SK 3099) druhý den v provozu [foto autor]

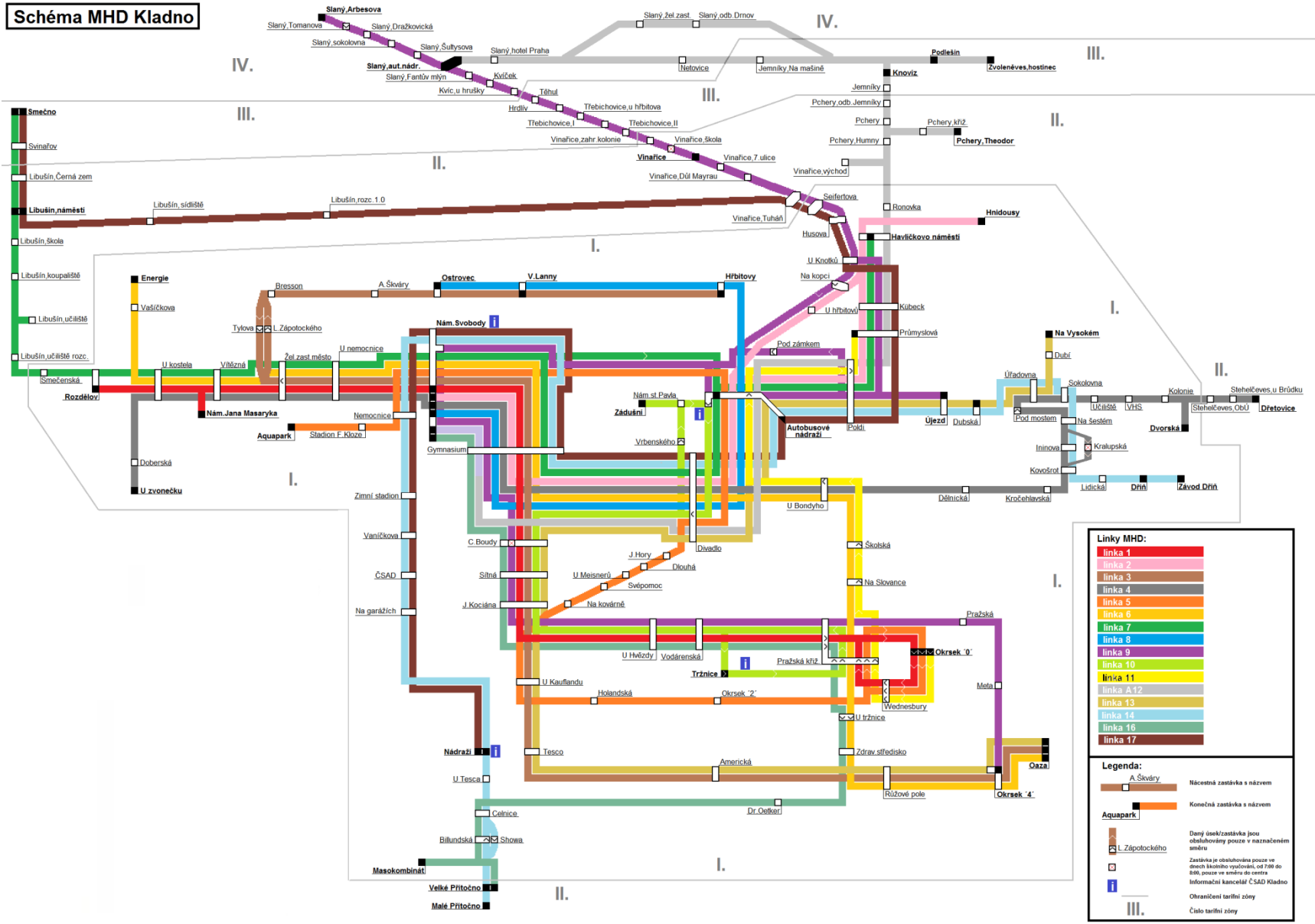
3.3 Linkové vedení

Kladeňané mohou při svých cestách po městě využívat celkem šestnácti linek (viz. Obrázek č. 2, str. 15). Všechny tyto linky mají licenční číslo 2250xx, kde xx označuje číslo linky (jednociferné i dvouciferné). Jedinou výjimkou je linka 220012, která je označována jako meziměstská (A12), avšak je často vnímána cestujícími jako linka městská (neboť jí po mnoho let byla). Veškeré městské kladenské linky jsou součástí integrovaného dopravního systému SID.

3.3.1 Omezení městské hromadné dopravy v Kladně od 27.2.2012

V pondělí 27. února 2012 došlo opět ke změně jízdních řádů. Důvodem těchto změn, lépe řečeno omezení, je dle vyjádření Magistrátu města Kladna neustálý růst nákladů na provoz MHD. [7] [11 - 27]
Pro cestující to znamená jediné - škrty, škrty a zase škrty. A k jakým omezením konkrétně došlo ?

- Ukončení provozu noční okružní linky 19
- Zkrácení intervalu na lince 1 v ranní špičce - z 12 minut na 15
- Zkrácení období s kratším intervalem na páteřních linkách 1, 3 a 6
- Zrušení brzkých ranních a pozdních nočních spojů na všech linkách
- Zrušení víkendového provozu linky 8 a jeho náhrada prodloužením některých spojů linky 3 do zastávky Hřbitovy
- Omezení provozu v nepracovních dnech na většině linek
- Zkrácení některých spojů jezdících mimo město


Schéma MHD Kladno
Slaný,Arbesova
Slaný,Tomanova
Slaný,Dražkovická
Slaný,sokolovna
Slaný,Šultysova
Slaný,aut.nádr.
Slaný,Fantův mlýn
Kvíček
Kvíc,u hrušky
Slaný,hotel Praha
Slaný,žel.zast.
Slaný,odb.Drnov
Netovice
Jemníky,Na mašině
Podlešín
Zvoleněves,hostinec
Knoviz
Jemníky
Pchery,odb.Jemníky
Pchery
Pchery,křiž
Pchery,Theodor
Pchery,Humny
Vinařice,východ
Vinařice,škola
Vinařice,7.ulice
Vinařice,Důl Mayrau
Vinařice,zahr.kolonie
Vinařice
Vinařice,Tuháň
Třebichovice,I
Třebichovice,II
Třebichovice,u hřbitova
Hrdlív
Těhul
Smečno
Svinařov
Libušín,Černá zem
Libušín,náměstí
Libušín,škola
Libušín,koupaliště
Libušín,učiliště
Libušín,učiliště rozc.
Smečenská
Rozdělov
Libušín,sídliště
Libušín,rozc.1.0
Seifertova
Ronovka
Hnidousy
Husova
Havlíčkovo náměstí
U Knotků
Na kopci
U hřbitova
Kübeck
Průmyslová
Pod zámkem
Na Vysokém
Dubí
Úřadovna
Sokolovna
Kolonie
Stehelčeves,u Brůdku
Učiliště
VHS
Stehelčeves,ObÚ
Dřetovice
Dvorská
Na šestém
Pod mostem
Dubská
Újezd
Poldi
Autobusové nádraží
Nám.st.Pavla
Zádušní
Vrbenského
Gymnasium
Nemocnice
Aquapark
Stadion F.Kloze
Nám.Jana Masaryka
Energie
Vašíčkova
Bresson
A.Škváry
Ostrovec
V.Lanny
Hřbitovy
Tylova
L.Zápotockého
Nám.Svobody
U nemocnice
Žel.zast.město
U kostela
Vítězná
Doberská
U zvonečku
Zimní stadion
Vaníčkova
ČSAD
Na garážích
C.Boudy
Síťná
J.Kociána
J.Hory
Dlouhá
U Meisnerů
Svépomoc
Na kovárně
Divadlo
U Bondyho
Školská
Na Slovance
Dělnická
Kročehlavská
Kovošrot
Ininova
Kralupská
Lidická
Dřín
Závod Dřín
Pražská
Pražská kříž
Okrsek "0"
Tržnice
U Hvězdy
Vodárenská
U Kauflandu
Holandská
Okrsek "2"
Wednesbury
U tržnice
Meta
Nádraží
Tesco
U Tesca
Celnice
Billundská
Showa
Masokombinát
Velké Přítočno
Malé Přítočno
Americká
Zdrav.středisko
Růžové pole
Dr.Oetker
Okrsek "4"
Oaza
I.
II.
III.
IV.
Linky MHD:
linka 1
linka 2
linka 3
linka 4
linka 5
linka 6
linka 7
linka 8
linka 9
linka 10
linka 11
linka A12
linka 13
linka 14
linka 16
linka 17
Legenda:
A.Škváry
Nácestná zastávka s názvem
Konečná zastávka s názvem
Aquapark
L.Zápotockého
Daný úsek/zastávka jsou obsluhovány pouze v naznačeném směru
Zastávka je obsluhována pouze ve dnech školního vyučování, od 7:00 do 8:00, pouze ve směru do centra
Informační kancelář ČSAD Kladno
Ohraničení tarifní zóny
Číslo tarifní zóny

3.3.2 Linka 1 (páteřní)

Tato linka spojuje městské části Kročehlavy a Rozdělov. Je provozována celodenně a celotýdenně. Její nejdelší varianta je dlouhá celkem šest kilometrů (Okrsek ´0´ <=> Rozdělov) a její projetí trvá v závislosti na denní době zhruba 26 minut. Kratší varianta (Okrsek ´0´ <=> Náměstí Jana Masaryka) je dlouhá cca. pět kilometrů a dá se zvládnout ve 24 minutách. Nejkratší varianta (Okrsek ´0´ <=> Náměstí Svobody) je pak dlouhá čtyři kilometry a trvá 17 minut.

První spoj na této vyjíždí ve 4:40 z Okrsku ´0´ (celotýdenně), poslední pak ve 22:10 z Rozdělova (pracovní dny) a 22:05 z Okrsku ´0´ (nepracovní dny).

Intervaly na této lince jsou silně nepravidelné (ostatně jako u všech linek). Pokud bychom se přesto pokusili v nich alespoň nějaký řád nalézt, zjistili bychom následující (pro demonstraci ze zastávky Okrsek ´0´):

Pracovní dny - ranní sedlo (4:40 - 5:40)	interval cca. 30 minut,
pracovní dny - špička (6:00 - 8:49, 11:45 - 17:45)	interval cca. 15 minut,
pracovní dny - polední sedlo (8:49 - 11:45)	interval cca. 20 minut,
pracovní dny - večerní sedlo (17:45 - 21:45)	interval cca. 30 minut (!!!),
nepracovní dny - ranní a večerní sedlo (4:40 - 6:05, 18:35 - 22:05)	interval cca. 30 minut,
nepracovní dny (6:05 – 18:05)	interval cca. 20 minut. [11]

3.3.3 Linka 2

Dvojka poskytuje spojení centra města s městskou částí Švermov (Náměstí Svobody <=> Hnidousy). Její délka je 5, nebo 6 kilometrů - v závislosti na trase. V úseku Autobusové nádraží <=> Havlíčkovo náměstí jezdí totiž tato linka ve dvou variantách. Ta delší (méně častá) vede ve zmíněném úseku ulicemi Huťská a Průmyslová přes zastávky Poldi, Průmyslová a Kübeck. Častěji jezdí ale linka 2 přes zastávky U hřbitovů a Na kopci (ulicemi Slánská a Na kopci). Projetí celé linky trvá přes zastávku Poldi 15 minut, přes U hřbitovů pak minut 14. Linka je provozována celodenně (s výjimkou nepracovních dnů) a celotýdenně.

První spoj této linky vyjíždí ve 4:55 z Hnidous (pracovní dny) a v 5:45 z Náměstí Svobody (nepracovní dny), poslední pak ve 20:25 (pracovní dny) a 18:20 (nepracovní dny) shodně z Hnidous.

Pokud jsme intervaly na lince 1 označili jako silně nepravidelné, nelze o jejich pravidelnosti u linky 2 hovořit zcela. Dělení délek intervalů dle jednotlivých částí dne nemá smysl, neboť prakticky každý spoj jede v jinou minutu a o taktu zde nemůže být řeč. [12]

3.3.4 Linka 3 (páteřní)

Tato linka společně s linkou 6 nabízí v jízdním řádu garantované spoje, na které je dopravce povinen nasazovat výhradně nízkopodlažní autobusy, které jsou uzpůsobeny k přepravě vozíčkářů na invalidních vozících. Těchto spojů je na trojce 31%. Linka 3 jezdí mezi zastávkami Oaza (městská část Kročehlavy) a Hřbitovy, avšak drtivá většina spojů obsluhuje pouze úsek Oaza <=> Vojtěcha Lanny. Její délka je 8, respektive 9 kilometrů. Jízda touto linkou trvá 29, respektive 30 minut. Linka 3 je v provozu celodenně a celotýdenně.

První spoj této linky vyjíždí ve 4:20 (pracovní dny) a 5:00 (nepracovní dny) shodně z Vojtěcha Lanny, poslední spoj ve 22:27 z Oazy (pracovní dny) a ve 22:02 ze zastávky Vojtěcha Lanny (nepracovní dny).

Linka 3 je na tom s pravidelností intervalů (pro demonstraci ze zastávky Oaza) podobně jako linka 1:

Pracovní dny - ranní sedlo (4:46 - 6:08)	interval cca. 30 minut,
pracovní dny - špička (6:32 - 7:57, 14:20 - 15:57)	interval cca. 12 minut,
pracovní dny - polední sedlo (8:12 - 14:20)	interval cca. 15 minut,
pracovní dny - odpolední „sedlo“ (15:57 - 17:57)	interval cca. 15 minut,
pracovní dny - večerní sedlo (17:57 - 22:27)	interval cca. 30 minut,
nepracovní dny - ranní a večerní sedlo (nedá se přesně určit)	interval cca. 30 minut,
nepracovní dny - špička (nedá se přesně určit)	interval cca. 8 - 35 minut (!!!). [13]

3.3.5 Linka 4

Linka 4 jezdí mezi zastávkami U zvonečku v městské části Rozdělov a Dřetovice ve stejnojmenné obci. Některé její spoje zajíždí do druhé zóny, tedy mimo území města Kladna. Celkem existují čtyři varianty této linky, tedy spoje jezdící v úsecích U zvonečku <=> Dvorská, U zvonečku <=> Dřetovice, Náměstí Svobody <=> Dvorská a Náměstí Svobody <=> Dřetovice. Další zvláštností jsou dva ranní školní spoje, které v městské části Dříň navíc obsluhují zastávku Kralupská. Nejdelší varianta této linky má na délku 15 kilometrů a její projetí trvá 36 minut. Tato linka je také provozována celodenně a celotýdenně.

První spoj na lince 4 vyjíždí ve 4:52 (pracovní dny) a v 4:50 (nepracovní dny) shodně Náměstí Svobody. Poslední spoje pak jezdí ve 22:36 (pracovní dny) a ve 20:55 (nepracovní dny) shodně z Dvorské.

Intervaly jsou následující (pro demonstraci ze zastávky Náměstí Svobody směr Dvorská, respektive Dřetovice):

Pracovní dny - ranní sedlo (4:52 - 6:30)	interval cca. 30 minut,
pracovní dny - špička (7:04 - 7:30, 14:05 - 15:05)	interval cca. 5 až 30 minut (!!!),
pracovní dny - polední sedlo (8:00 13:27)	interval cca. 30 a 60 minut,
pracovní dny - odpolední „sedlo“ (15:05 - 18:35)	interval cca. 30 minut,
pracovní dny - večerní sedlo (19:30 - 22:05)	interval cca. 60 a 90 minut ,
nepracovní dny - celodenně (4:50 – 20:25)	interval cca. 60 minut. [14]

3.3.6 Linka 5

Touto linkou je možné se svézt mezi zastávkami Okrsek ´0´ a Aquapark. Všechny spoje obsluhují tento úsek, čili mají jednotnou délku 7 kilometrů a čas cca. 25 minut. Linka 5 je provozována celodenně a celotýdenně.

První spoj vyjíždí ve 4:30 (pracovní dny) a v 5:30 (nepracovní dny) shodně z Okrsku ´0´, poslední ve 22:01 (pracovní dny) a ve 22:23 (nepracovní dny) shodně ze zastávky Aquapark.

Intervaly (pro demonstraci ze zastávky Aquapark):

Pracovní dny - ranní sedlo + ranní špička (4:57 - 8:25)	interval cca. 30 minut,
pracovní dny - polední sedlo + odpolední špička (9:00 - 17:58)	interval cca. 15 - 25 minut,
pracovní dny - večerní sedlo (18:27 - 22:01)	interval cca. 30 minut,
nepracovní dny - ranní a večerní sedlo (5:55 - 6:52, 20:23 - 22:23)	interval cca. 60 minut,
nepracovní dny - špička (7:22 – 19:53)	interval cca. 30 minut. [15]

3.3.7 Linka 6 (páteřní)

Jak již bylo zmíněno, linka 6 nabízí invalidům garantované spoje. Těch je ovšem méně než na lince 3 - 26%. Linka 6 jezdí celodenně a celotýdenně v úseku Oaza <=> Energie (všechny spoje), její délka je 8 kilometrů a čas jízdy z konečné na konečnou zhruba 26 minut.

První spoj šestky vyjíždí ve 4:35 (pracovní dny) a ve 4:45 (nepracovní dny) shodně z Energie, poslední pak ve 22:13 (celotýdenně) též z Energie.

Intervaly na lince 6 (pro demonstraci ze zastávky Energie):

Pracovní dny - ranní sedlo (4:35 – 5:05)	interval 15 minut,
pracovní dny - špička (5:19 - 7:58, 12:55 - 15:43)	interval 12 minut,
pracovní dny - polední sedlo (8:13 – 12:55)	interval 15 minut,
pracovní dny - odpolední „sedlo“ (15:58 – 17:58)	interval 15 minut,
pracovní dny - večerní sedlo (18:13 – 22:13)	interval 30 minut (!!!),
nepracovní dny - ranní sedlo + špička (4:45 - 18:55)	interval cca. 20 - 40 minut,
nepracovní dny - večerní sedlo (19:28 - 22:13)	interval cca. 30 - 48 minut. [16]

3.3.8 Linka 7

Tato příměstská linka spojuje městskou část Švermov s obcemi Libušín (zóna 192), Svinařov a Smečno (zóna 3). Na této trase existuje celá řada variant: Libušín,,náměstí <=> Smečno (5 km, 10 min), Náměstí Svobody <=> Libušín,,náměstí (6 km, 13 min), Náměstí Svobody <=> Smečno (11 km, 23 min), Havlíčkovo náměstí <=> Libušín,,náměstí (11 km, 25 min), Havlíčkovo náměstí <=> Smečno (16 km, 35 min), Autobusové nádraží <=> Libušín,,náměstí (8 km, 17 min) a Autobusové nádraží <=> Smečno (13 km, 27 min). Linka 7 jezdí celodenně, celotýdenně a jsou na ní nasazovány především autobusy Crossway LE.

První spoj vyjíždí ve 4:25 (pracovní dny) a ve 4:45 (nepracovní dny) shodně ze zastávky Libušín,,náměstí. Poslední spoje vyjíždí ve 22:50 ze Smečna (celotýdenně).

Intervaly na lince 7 jsou obdobně jako ty na lince 2 silně nepravidelné. Velmi zhruba se dá říci, že sedmička jezdí během špičky pracovních dnů po dvaceti minutách, mimo špičku po třiceti až šedesáti minutách a v nepracovních dnech každou hodinu. [17]

3.3.9 Linka 8

Tato linka je ze všech kladenských městských linek tou nejkratší. Má na délku 4 kilometry a její projetí trvá pouhých 11 minut. Od 27. února 2012 jezdí pouze v pracovních dnech, a sice v úseku Náměstí Svobody <=> Ostrovec.

První spoj osmičky vyjíždí v 6:08 z Náměstí Svobody a poslední v 17:12 z Ostrovce.

O intervalech na lince 8 lze pregnantně konstatovat jediné - dopoledne jede z Náměstí Svobody čtyřikrát, odpoledně pětkrát. To o pravidelnosti jejího provozu říká vše. [18]

3.3.10 Linka 9

O této lince lze bez zaváhání říci, že se jedná o kladenskou specialitu. Je sice označována jako městská (licenční číslo 225009), jezdí však v ryze meziměstské relaci, a sice mezi Kladnem a Slaným, přičemž Slaný je zcela samostatné město. V tomto úseku jsou v provozu také ostatní linky (označovány jako meziměstské) - například 220012 (A12), 220047 (A47), 220062 (062), 220063 (063) nebo 220064 (064). První dvě ze jmenovaných provozuje ČSAD MHD Kladno, další tři pak ČSAD Slaný.

Kromě této meziměstské relace (Vinařice„Tuháň <=> Kvíček) zajišťuje devítka také městské relace v Kladně (Okrsek ´4´ <=> Seifertova) i ve Slaném (Slaný„Fantův mlýn <=> Slaný„Arbesova). Její nejdelší varianta (z Okrsku ´4´ až na Arbesovu ve Slaném) má na délku 24 kilometry a její projetí trvá 62 minuty. Drtivá většina spojů ale ve Slaném končí na autobusovém nádraží. Takovéto spoje urazí vzdálenost 21 kilometru za 54 minuty. Některé spoje mají ale svoji trasu ještě kratší. Jedná se o ty jezdící v úseku Okrsek ´4´ <=> Vinařice a Újezd => Okrsek ´4´. V úseku Kübeck (respektive Na kopci) => Autobusové nádraží jezdí linka 9 obdobně jako linka 2 - buď přes zastávku U hřbitovů (pouze ve směru do Kladna), nebo přes Poldi (obousměrně).

První spoj na této lince vyjíždí ve 4:25 z Okrsku ´4´ (pracovní dny) a ve 4:40 ze Slaného (nepracovní dny). Poslední pak ve 22:30 z Okrsku ´4´ (celotýdenně) a ve 22:20 ze Slaného (celotýdenně).

Intervaly na lince 9 (ze zastávky Okrsek ´4´):

Pracovní dny - ranní sedlo + ranní špička (4:25 - 7:45)	interval cca. 10 - 30 minut,
pracovní dny - dopolední sedlo (8:15 - 11:15)	interval 60 minut,
pracovní dny - odpolední „sedlo“ (11:45 - 13:45, 15:15 - 17:50)	interval cca. 30 minut,
pracovní dny - odpolední špička (13:45 – 15:15)	interval cca. 10 - 20 minut,
pracovní dny - večerní sedlo (18:45 - 22:30)	interval cca. 60 - 105 minut,
nepracovní dny (celodenně)	interval 60 minut. [19] [44 - 47]

3.3.11 Linka 10

Linka 10 spojuje obchodní, administrativní a historické centrum města s městskou částí Kročehlavy. Všechny její spoje jezdí v úseku Tržnice <=> Zádušní pouze ve všedních dnech, a sice v šedesátiminutových intervalech. Projetí celé linky 10 (5 km) trvá 15 minut. Na tuto linku je prakticky výhradně nasazován autobus IVECO Citelis 10,5m CNG. První spoj vyjíždí v 5:38 z Tržnice, poslední pak v 18:05 ze Zádušní. [20]

3.3.12 Linka 11

Tato linka jezdí v úseku Okrsek ´0´ => Průmyslová. Je na ní zřízen pouhý jeden spoj s odjezdem v 5:20 z Okrsku ´0´. Tento spoj jezdí pouze v pracovních dnech, jeho jízda trvá 15 minut a na délku má 5 kilometrů. [21]

3.3.13 Linka A12

Linka A12 by správně jako městská být označována neměla, avšak ještě před svým prodloužením do Slaného městská byla (licence 225012). Dvanáctka jezdí (stejně jako linka 9) z Kladna do Slaného, avšak po jiné trase. Na rozdíl od devítky, která na své trase obsluhuje obce Vinařice (zóna 192), Třebichovice, Hrdlív, Těhul (zóna 3), Kvíc a Kvíček (zóna 4), jezdí A12 přes Pchery (zóna 192), Jemníky, Knovíz, Podlešín, Zvoleněves (zóna 23) a Netovice (zóna 4). Ve Slaném končí všechny její spoje v zastávce Slaný,,Autobusové nádraží, v Kladně pak na Náměstí Svobody. Linka A12 má na délku 18 - 24 km (v závislosti na trase, po které z Kladna do Slaného jede) a její cesta trvá průměrně 44 minuty.

První spoj vyjíždí ve 4:30 z Pcher (pracovní dny) a ve 4:50 ze zastávky Pchery,,Theodor (nepracovní dny). Poslední spoje vyjíždí ve 22:50 (pracovní dny) a ve 22:45 (nepracovní dny) shodně z Náměstí Svobody.

Intervaly (z Náměstí Svobody):

Pracovní dny MP - ranní sedlo + ranní špička (4:45 - 6:42)	interval cca. 30 minut,
pracovní dny MP - polední sedlo (7:45 - 12:50)	interval 60 minut,
pracovní dny MP - odpolední špička (15:15 – 17:50)	interval cca. 15 - 30 minut,
pracovní dny MP - večerní sedlo (18:30 - 22:50)	interval 60 minut,
nepracovní dny (celodenně)	interval 60 minut,

**MP = mimo školní prázdniny (během prázdnin celodenně interval 60 minut).* [27]

3.3.14 Linka 13

Třináctka spojuje městské části Kročehlavy a Dubí. Její delší varianta v úseku Oaza <=> Na Vysokém má na délku 8 kilometrů a její projetí trvá 23 minuty. Kratší varianta (Oaza <=> Dubská) má pak 7 kilometrů a trvá cca. 20 minut. Tato linka je provozována pouze v pracovních dnech

První spoj linky 13 vyjíždí v 5:13 z Oazy, poslední pak ve 22:15 z Dubské (kam přijíždí jako linka 14).

Na této lince je během dne vypraveno devět spojů, čili o intervalu prakticky nemůže být řeč. [22]

3.3.15 Linka 14

Tato linka zajíždí také mimo město - v zóně 2 zajišťuje obsluhu obcí Velké a Malé Přítočno. Jezdí tak v úsecích Závod Dříň <=> Malé Přítočno (16 km, 36 min), Velké Přítočno => Závod Dříň (14 km, 35 min), Dříň <=> Malé Přítočno (14 km, 34 min), Dříň <=> Velké Přítočno (13 km, 32 min), Dříň => Dubská (4 km, 7 min), Velké Přítočno => Nádraží (2 km, 6 min), Nádraží <=> Dříň (11 km, 23 min), Nádraží => Závod Dříň (12 km, 25 min).

První spoj vyjíždí v 5:00 z Dříně (pracovní dny) a v 5:05 z Nádraží (nepracovní dny), poslední pak ve 22:09 z Velkého Přítočna (pracovní dny) a ve 22:05 z Nádraží (nepracovní dny).

Intervaly na lince 14 (ze zastávky Nádraží směr Dříň):

Pracovní dny - ranní a polední sedlo + špička (5:13 - 17:47)	interval 30 minut,
pracovní dny - večerní sedlo (18:15 - 21:15)	interval 60 minut,
nepracovní dny (celodenně)	interval 60 minut. [23]

3.3.16 Linka 16

Šestnáctka jezdí ve dvou variantách - z centra města (Náměstí Svobody) buď do obce Velké Přítočno (zóna 2), nebo do zastávky Masokombinát. V opačném směru jsou tyto dvě varianty obohaceny o kombinaci - tedy Masokombinát => Náměstí Svobody přes Velké Přítočno (celkem se jedná o 2 spoje). První zmíněná varianta (Náměstí Svobody <=> Velké Přítočno) má na délku 6 kilometrů a její projetí trvá 22 minuty. Druhá varianta (Náměstí Svobody <=> Masokombinát) má také šest kilometrů a také trvá 22 minuty. Třetí varianta (Masokombinát => Velké Přítočno => Náměstí Svobody) má 7 kilometrů (vzhledem k zajížďce) a trvá 25 minut. U této varianty dochází k celkem ojedinělé situaci, kdy cestující jedoucí z Masokombinátu do Kladna (například na Náměstí Svobody) jedou sice ze zóny 1 do zóny 1, avšak projíždí také zónou 2.

Ještě zajímavější je tato situace viděna z hlediska jízdného - cestující, kteří jedou od Masokombinátu kamkoliv (pozor - týká se pouze spojů jezdících přes Přítočno), platí vždy hotové 16 korun (a to i do druhé zóny!), ovšem pokud nastoupí až o zastávku dále, tedy ve Velkém Přítočně (zóna 2), zaplatí při cestě do města korun 19, přestože projedou také dvě tarifní zóny.

První spoj linky 16 vyjíždí v 5:15 z Náměstí Svobody (celotýdenně), poslední vyjíždí ve 22:15 z Velkého Přítočna (pracovní dny) a v 18:15 ze zastávky Masokombinát (nepracovní dny).

O intervalech na šestnáctce může být řeč jen stěží - v nepracovních dnech jsou vypraveny pouhé dva páry spojů, během pracovních dnů pak od 5 do 7 hodin 7 spojů a odpoledne 11 spojů. [24]

3.3.17 Linka 17

Příměstská linka 17 zajišťuje obsluhu obcí Vinařice, Libušín (zóna 192), Svinařov a Smečno (zóna 3). Až na jednu výjimku (spoj jezdící v úseku Autobusové nádraží => Libušín,,náměstí) jezdí všechny její spoje mezi zastávkami Nádraží a Smečno. Tato varianta má na délku symbolicky 17 kilometrů a trvá 39 minut.

První spoj vyjíždí v 5:00 (celotýdenně) ze Smečna, poslední pak ve 22:15 od kladenského nádraží (celotýdenně).

Na lince 17 je v pracovních dnech vypraveno 9 spojů, v nepracovních dnech 6 spojů, čili o intervalech nemá význam hovořit. [25]

3.4 Tarif a odbavení cestujících

3.4.1 Tarif

Vývoj cen jízdného (nepřestupní obyčejné jízdné placené hotově) od roku 2005 do současnosti vidíme v následující tabulce:

	Zóna 1	Zóna 2	Zóna 3	Zóna 4
Od 1.7.2005	10,-	12,-	16,-	22,-
Od 1.9.2006	12,-	13,-	18,-	24,-
Od 1.1.2008	14,-	14,-	20,-	26,-
Do 31.12.2011*	14,-	18,-	24,-	32,-
Od 1.1.2012	16,-	19,-	25,-	33,-

**U tohoto tarifu bohužel nevíme, od kdy přesně platil, neboť knižní jízdní řády z období, kdy byl tento tarif platný, informace o něm neobsahují.*

Z této tabulky je patrno, že během necelých sedmi let se jízdné v zóně 1 zvýšilo o šest korun, v zóně 2 o sedm, v zóně 3 o devět a v zóně 4 dokonce o jedenáct korun. [28] [29] [30] [31]

3.4.2 Odbavení cestujících

V MHD Kladno probíhá nástup do autobusů výhradně předními dveřmi (výstup pak dveřmi zadními). Každý cestující, který takto nastoupí, musí následně uhradit jízdné u řidiče. K tomuto odbavení slouží v Kladně odbavovací a palubní zařízení Mikroelektronika USV 24C. To umožňuje odbavování jak za hotové, tak též prostřednictvím čipových karet. Cestujícímu, který řádně uhradí jízdné, je následně vydána jízdenka. Na té jsou údaje o dopravci, informace o integrovaném dopravním systému, druh jízdného, číslo linky a spoje, na kterém byla jízdenka vydána, dále údaj o zóně, ze které a do které cestující jede, datum a čas vydání jízdenky, názvy zastávek, mezi kterými cestující může v rámci zaplacených zón cestovat (výstupní zastávka je obvykle poslední v zaplacené zóně, v případě zóny 1 konečná zastávka), registrační (poznávací) značka vozidla, číslo řidiče (Ř), odbavovacího zařízení (S) a jízdenky (J) a částka, která byla za jízdenku uhrazena. Pokud byl cestující odbaven prostřednictvím čipové karty, následují ještě údaje o čísle čipové karty (ČK), zůstatku na ní, informace o možnosti přestupu a v případě kupónu také datum, do kterého tento platí. Takto získanou jízdenku je cestující povinen mít po celou dobu přepravy u sebe, neboť pokud ji v případě kontroly jízdních dokladů nepředloží, bude muset jízdné uhradit dodatečně a dále zaplatit pokutu.

Jak již bylo naznačeno, přestup (jeden) je v rámci MHD Kladno zdarma pouze v případě odbavení čipovou kartou. Cestující, který se odbaví čipovou kartou rodinnou, důchodcovskou, seniorskou a rodičovskou (v případě posledních dvou zmíněných až po vyčerpání prvních čtyřiceti již zvýhodněných jízd v kalendářním měsíci), má k dispozici jeden přestup zdarma. Ten je možné uskutečnit pouze v rámci předplacené zóny do dvaceti minut od příjezdu spoje dle jízdního řádu do poslední zastávky v této předplacené zóně (v případě zóny 1 je to 20 minut od příjezdu spoje na konečnou). Pokud cestující využije k uhrazení jízdného čipovou kartu, je mu navíc na všech linkách ČSAD MHD Kladno poskytnuta sleva 6% z ceny běžného jízdného. [9]

Kromě těchto čtyř druhů čipových karet jsou také k dispozici kupony občanské a žákovské. Ty umožňují po dobu týdně/měsíce/čtvrtletí neomezené cestování v rámci předplacených zón. Tyto kupony jsou využívány zejména pravidelnými cestujícími. Všechny čipové karty (s výjimkou rodinné) jsou nepřenosné. [10]

3.5 Informační systém vozidel

Informační systém vozidel městské hromadné dopravy dělíme na vnější a vnitřní.

3.5.1 Vnější informační systém

Vnější informační systém je určen cestujícím, kteří se nachází mimo vnitřní prostor vozidla. Jeho součástí jsou digitální transparenty a hlásič pro nevidomé.

Digitálními transparenty je v kladenské MHD vybavena drtivá většina autobusů. Všechny tyto jsou vyrobeny společností BUSE Blansko a jedná se o transparenty se třemi různými technologiemi zobrazování. První a nejstarší z nich je technologie DOT, která je tvořena malými terčíky rozprostřenými po ploše transparentu. Tyto terčíky se natáčí do dvou poloh podle toho, zda v příslušném místě text je (zelená), nebo není (černá). V případě použití za snížené viditelnosti je pak transparent obohacen o zářivku, která celou jeho plochu osvětluje. Další technologií (u ČSAD MHD Kladno nejrozšířenější) je pak DOT-LED, která vychází z technologie DOT, avšak terčíky nejsou osvíceny zářivkou, nýbrž LED diodami (ke každému terčíku přísluší LED dioda). Tyto transparenty vykazují zcela jednoznačně nejlepší výkony, neboť jejich čitelnost je nesmírně dobrá, a to za všech světelných podmínek. Posledním typem transparentů jsou pak panely, které mají zobrazovací pole tvořeno pouze oranžovými LED diodami. Těmito transparenty je vybaven pouhý jeden vůz (IVECO Citelis 10,5m CNG). Čitelnost těchto panelů je za snížené viditelnosti dobrá, avšak při silném slunečním svitu jsou tyto transparenty čitelné podstatně hůře než ty s technologií DOT.

Další součástí vnějšího informačního systému (který je však paradoxně fyzicky umístěn uvnitř vozidla) je hlásič pro nevidomé. Jeho reproduktor v případě, že přijme signál od nevidomého (ten má k dispozici vysílač signálu), oznámí číslo linky a směr, kam autobus jede.



Obrázek č. 3: Čelní, boční a zadní BUSE transparent pro linku 5

3.5.2 Vnitřní informační systém

Tento systém slouží cestujícím, kteří již do příslušného vozidla nastoupili. Takovýmto osobám poskytuje informace o tom, kde se zrovna nacházejí a kam jejich spoj jede. Vnitřním informačním systémem jsou vybavena vozidla obdobně, jako tím vnějším, čili se jedná o většinu autobusů. Vozidla tímto systémem vybavená mají k dispozici akustická i vizuální zařízení.

Prvním ze zmíněných je hlásič zastávek. Jeho činnost (ostatně jako činnost veškerých informačních systému) je řízena palubním zařízením USV 24C. Na každé zastávce zahlásí po stisknutí příslušného tlačítka na palubním zařízení název zastávky, do které vozidlo přijelo, a název následující zastávky.

Tím vizuálním zařízením je pak vnitřní transparent, který doplňuje informace poskytované hlásičem. V Kladně se můžeme setkat se třemi typy vnitřních transparentů - nejrozšířenější dva jsou diodové panely dvouřádkové a jednořádkové vyráběné firmou BUSE Blansko. Způsob podávání informací těmito transparenty není sjednocen, avšak lze říci, že všechny tyto transparenty informují cestující o čísle linky a o příští zastávce. V případě dvouřádkových transparentů (dodávaných zhruba od roku 2007) si můžeme přečíst také název cílové zastávky. Třetím typem vnitřních panelů je pak Bustec LCD, kterým je v MHD vybaven zatím pouze vůz IVECO Citelis 10,5m CNG. Jak vyplývá z názvu, jedná se o LCD transparent, který zobrazuje číslo linky, čas, pásmo, příští zastávku, konečnou zastávku a také názvy nácestných zastávek (výčet nejdůležitějších).

3.6 Železnice jako alternativa k autobusové dopravě

Na území města Kladna a v jeho bezprostřední blízkosti se nachází celkem sedm železničních stanic. Jsou jimi na trati 120 Kladno a Kladno - Rozdělov, na trati 093 pak Kladno, Kladno město, Kladno - Ostrovec, Kladno - Švermov, Kladno - Dubí a Kladno - Vrapice.

Byť jsou na těchto tratích zřízeny některé spoje jako vnitroměstské, není železnice oficiálně uváděna jako součást kladenské „MAD“ (městská autobusová doprava). Proto není železniční dopravě na území města věnována v této práci větší pozornost. [32]

4. Budoucnost MHD

Bohužel, vzhledem k neustálému omezování veřejné dopravy v celé republice a na druhé straně k neustálému růstu jejích cen nelze vidět budoucnost kladenské MHD nikterak růžově. O rozšiřování provozu nemůže být řeč vůbec. Vzhledem k dost zásadnímu únorovému omezení můžeme snad jen doufat, že nějaký ten měsíc zůstanou přepravní objemy v MHD zachovány (a doufejme také efektivněji rozloženy).

4.1 Autobusy s pohonem na zemní plyn

Jak již bylo zmíněno, dne 23. září 2010 byl zahájen provoz prvního autobusu s pohonem na zemní plyn. Od té doby (do 16.3.2012) bylo kromě tohoto vozu značky Mercedes-Benz zakoupeno dalších 8 autobusů s pohonem na CNG. Nyní je tedy k dispozici celkem devět autobusů s tímto pohonem. Jedná se o jeden Mercedes-Benz Citaro (registrační značky 1SK 3099) a čtyři vozy IVECO Citelis (registračních značek 1SK 3393, 1SM 7817, 1SM 7818 a desetimetrový 1SU 9501).

Zbývající čtyři autobusy jsou typu TEDOM L12G (RZ 1SU 8277 - 8280), které jsou provozovány v regionální dopravě a do provozu MHD téměř nezasahují.

Vzhledem k tomu, že od zahájení provozu CNG v Kladně byl zakoupen pouhý jeden vůz s pohonem na naftu (který byl předmětem staršího „naftového“ výběrového řízení), se dá předpokládat, že ČSAD MHD Kladno vidí v CNG budoucnost a že veškerá příští vozidla pro MHD budou výhradně s pohonem na CNG. Pro cestující to má přínos ve dvou rovinách - jednak jsou všechny tyto nakupované autobusy nové a dále se jedná (zatím výhradně) o nízkopodlažní vozidla.

4.2 Rekonstrukce autobusového nádraží v Kladně

Dle internetového článku novinového periodika Sedmička z konce ledna 2010 měly být nejdříve za dva roky od vydání tohoto článku zahájeny práce na rekonstrukci kladenského autobusového nádraží (dosud se ani nekoplo, avšak Sedmička uvádí tyto dva roky jako výchozí termín zahájení prací, což je typicky mediálně alibistické).

Podle architektonické studie Patrika Kotase mělo (a doufejme, že stále ještě má) být nově vzniklé autobusové nádraží zastřešené. Na jeho střeše by se nacházelo parkoviště, obdobně jako je tomu v Mladé Boleslavi. Nádraží mělo být také doplněno o úschovnu zavazadel, čekárnu a restauraci. Současně s tím by také došlo ke zrušení zastávek MHD Autobusové nádraží a Divadlo v ulicích Dukelských hrdinů a Generála Klapálka. Tyto zastávky by pak byly integrovány do prostoru autobusového nádraží. Bohužel nám internetový článek Sedmičky neposkytuje žádnou vizualizaci tohoto Kotasova návrhu, proto lze těžko říci, zda by tento krok byl pro plynulost a bezpečnost provozu skutečně přínosem. Nesmírně zarážející je, že žádná vizualizace dokonce ani neexistuje. V souvislosti s tím se nabízí otázka, zda nějaká studie vůbec existuje a zda celý článek nebyl pouze jakousi novinářskou kachnou, která měla utvrdit nespokojené cestující v tom, že se s jejich příšerným „autobusákem“ skutečně něco děje. [8]

5. Dotazník

Abychom mohli fakta popsaná v předchozích kapitolách hlouběji a konkrétněji uchopit a následně některá z nich zhodnotit z pohledu cestujícího, zahrnuli jsme do této práce také dotazník. Ten byl předložen celkem stovce respondentů z řad běžných občanů a jeho cílem bylo zjistit, jak jsou lidé využívající služeb kladenské MHD s touto veřejnou službou spokojeni. V podobě, v jaké byl dotazník respondentům předložen (bez úvodu), je zobrazen zde:

1) Zařaďte se, prosím, do věkové kategorie:
- *a) 0-19 let*
- *b) 20-39let*
- *c) 40-59let*
- *d) 60 a více let*

2) *Při cestování po Kladně obvykle (max. 2 možnosti):*
- *a) chodím pěšky.*
- *b) jezdím na kole.*
- *c) jezdím autem.*
- *d) využívám MHD.*

3) *Pokud jste v otázce č. 2 zaškrtli možnost d), přeskočte rovnou na otázku č. 4.*
MHD <u>nevyužívám</u>, protože:
- *a) Je to pro mě časově nevýhodné.*
- *b) MHD je pro mě příliš drahá.*
- *c) V místech, kde cestuji, není dostatečné pokrytí MHD.*
- *d) Raději se projdu pěšky nebo projedu na kole.*
- *e) Jsem líný/á a jezdím autem.*

4) *Tuto a následující otázky vyplňte pouze v případě, že jste v otázce č. 2 zaškrtli možnost d).*
MHD <u>využívám</u>, protože:
- *a) Je rychlejší než jiné způsoby dopravy.*
- *b) Je pro mě finančně nejvýhodnější.*
- *c) Nemám řidičský průkaz.*
- *d) Nemám vlastní automobil.*
- *e) Nechci řešit výdaje spojené s provozem automobilu (pojištění, údržba, parkovné, pohonné hmoty).*

5) *Při cestování MHD:*
- *a) Když přijdu na zastávku, spoléhám se na to, že něco brzy pojede.*
- *b) Plánuji cestu předem dle jízdních řádů.*
- *c) Jezdím pořád stejnými spoji a jízdní řád mě zajímá jen tehdy, jsou-li v něm ohlášeny nějaké změny.*

6) *Intervaly mezi jednotlivými spoji v MHD:*
- *a) Jsou vyhovující.*
- *b) Mohly by být kratší, ale není pro mě problém si cestu předem naplánovat tak, abych nikde dlouho nečekal/a.*
- *c) Měly by být kratší.*

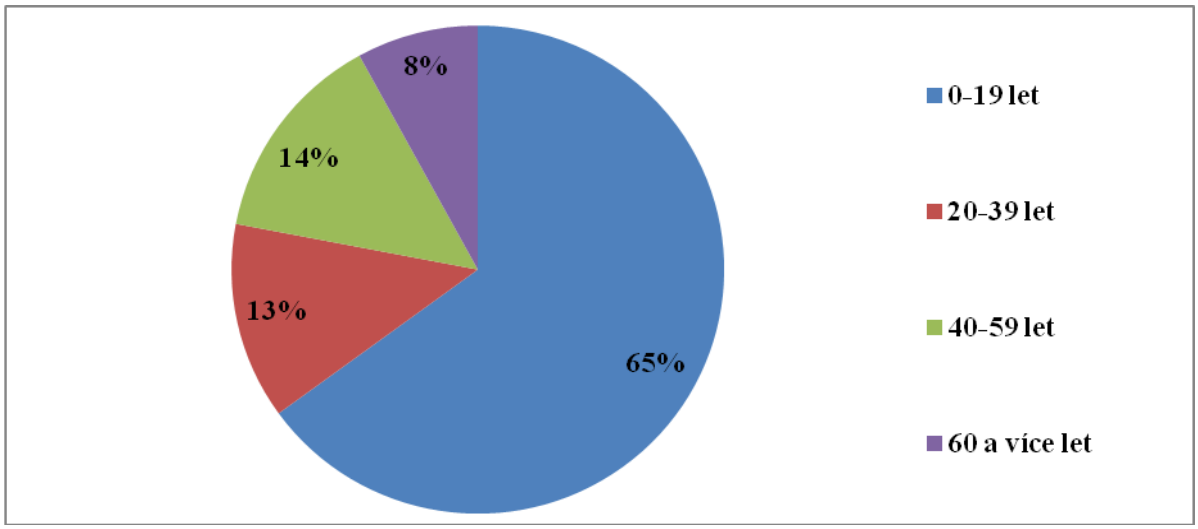
7) *Při zjišťování informací o MHD využívám:*
- *a) Internet.*
- *b) Zastávkové označníky s vylepenými jízdními řády.*
- *c) Informační kanceláře ČSAD.*
- *d) Telefon.*
- *e) Knižní jízdní řády.*

8) *Známkou od 1 do 5 (nejlepší/nejhorší) ohodnoťte:*
- *a) Čistotu vozidel MHD: ……*
- *b) Dodržování jízdních řádů: ……*
- *c) Řidiče: ……*
- *d) Zastávky MHD: ……*
- *e) Dostupnost informací o MHD: ……*
- *f) Informační systém vně a uvnitř vozidel: ……*

9) *Pokud bych měl/a šanci něco na kladenské MHD změnit, jednoznačně by to bylo:*

5.1 Výsledky dotazníku

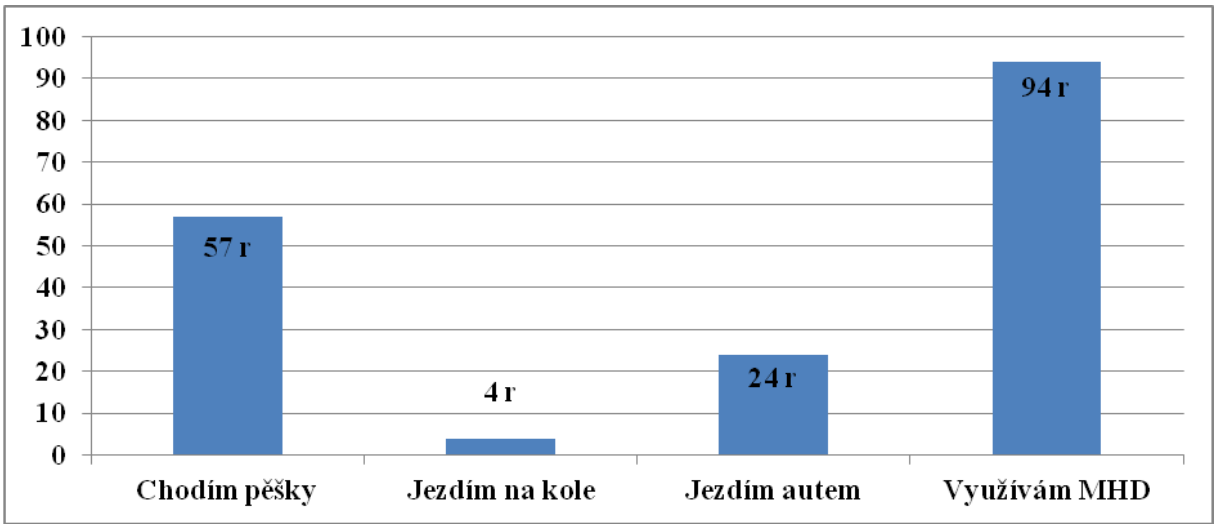
Jak již bylo řečeno, dotazník byl předložen k vyplnění celkem stovce respondentů. Jejich věková struktura je patrná z následujícího grafu:



Na první pohled by se mohlo zdát, že otázka věku je u dotazníku tohoto charakteru nepodstatná, avšak není tomu tak. Jak je totiž vidět, většina z respondentů byly osoby mladší 19 let a tudíž lidé, kteří (až na výjimky) nemají řidičské oprávnění. A to je velmi důležité, neboť tito lidé jsou při svém cestování (například do školy) životně závislí na veřejné dopravě.

5.1.1 Otázka číslo 2 - „Při cestování po Kladně obvykle…“

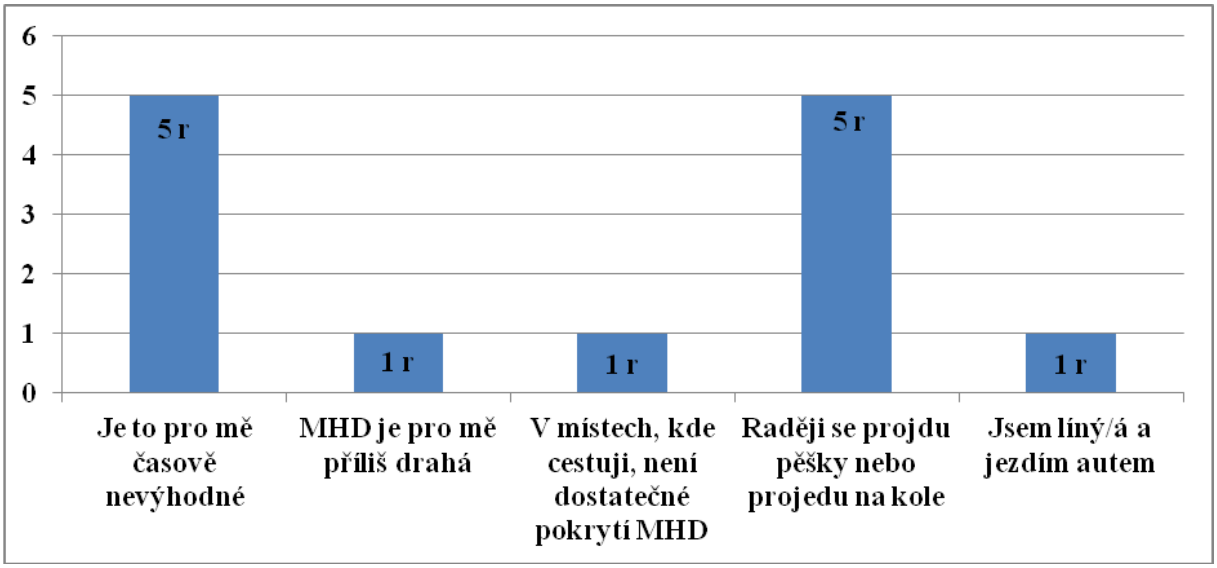
Výsledky lze u této otázky brát v potaz pouze částečně, neboť dotazník byl primárně určen právě lidem, kteří MHD využívají, a proto není divu, že jsou tito ve většině. Dále je nutno podotknout, že respondenti mohli vybírat více možností, proto není výsledek vyjádřen v procentech, ale v jednotkách r (r = jeden respondent ze sta).



Rozhodně lze ale z těchto výsledků vyvodit jiný závěr - alternativou k MHD je v Kladně jednoznačně pěší chůze (nikoliv bicykl, který skončil až na poslední příčce), což lze beze sporu také přičíst na vrub věkovému složení respondentů.

5.1.2 Otázka číslo 3 - „MHD nevyužívám, protože…“

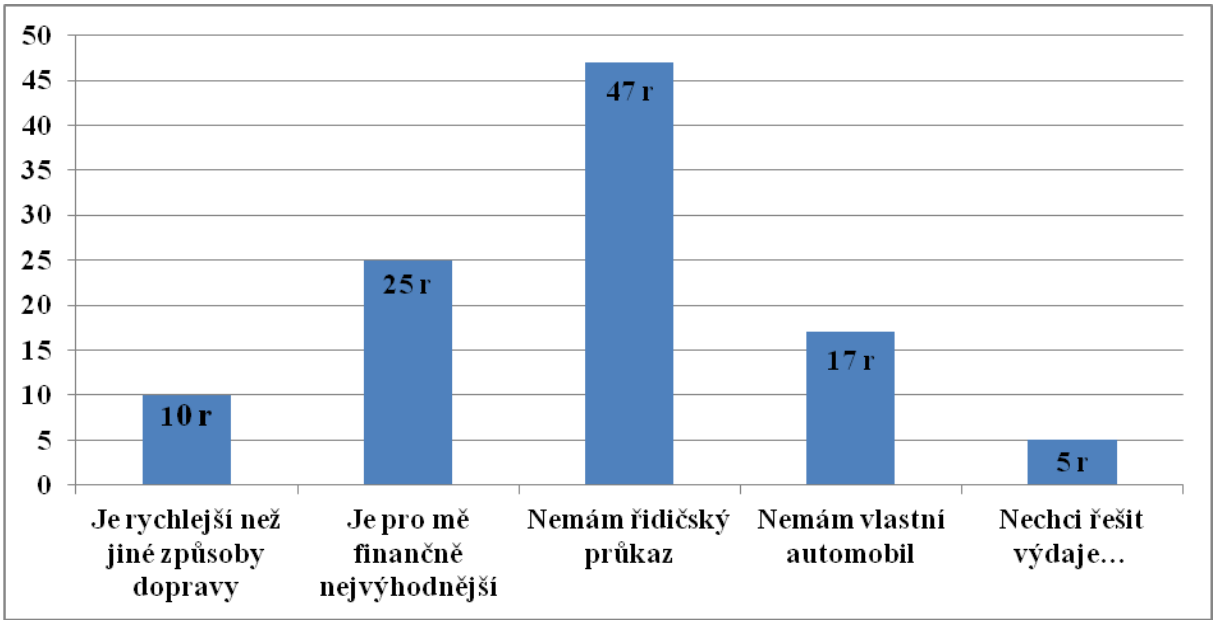
Na tuto otázku odpovídali pouze respondenti, kteří v otázce předchozí nezaškrtli možnost „Využívám MHD“. Těch bylo, jak patrno z předchozího grafu, pouhých šest, proto vyjadřuje zde použitá jednotka r jednoho respondenta z šesti:



Pokud se lidé v Kladně rozhodnou necestovat MHD, ale jít pěšky, je to buď z časových důvodů, nebo jednoduše proto, že se raději projdou.

5.1.3 Otázka číslo 4 - „MHD využívám, protože…“

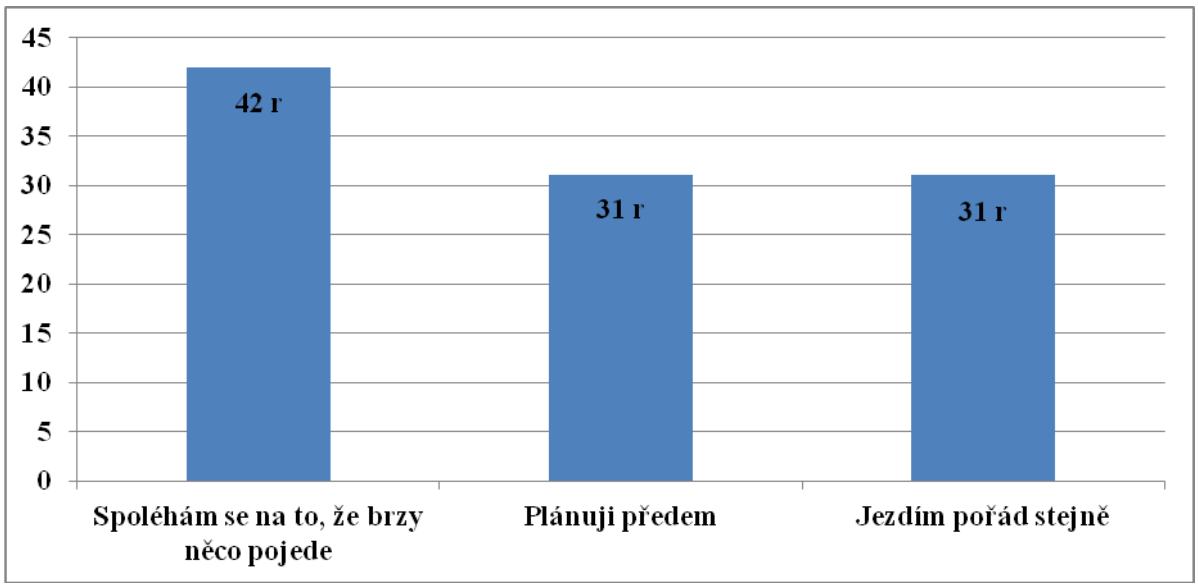
Tuto a všechny následující otázky vyplňovali pouze respondenti, kteří v otázce číslo 2 zaškrtli možnost „Využívám MHD“. Těch bylo celkem 94, proto vyjadřuje na všech následujících grafech jednotka r jednoho respondenta z 94.



Na výsledku této otázky se zcela jednoznačně podepsalo věkové složení respondentů. Většina z nich (i lidé starší 19 let) nevlastní řidičské oprávnění, a proto jim mnohdy nezbývá nic jiného, než jet autobusem. Tento závěr lze vyvodit proto, že si jen málokdo uvědomil finanční stránku věci - pro necelou čtvrtinu respondentů je MHD nejvýhodnější, avšak vedlejší údaje spojené s provozem automobilu si uvědomilo pouhých pět respondentů. A na to již jejich neplnoletost vliv nemá, neboť tyto aspekty si mohou uvědomit již „teoreticky“ před tím, než se jich to skutečně začne týkat.

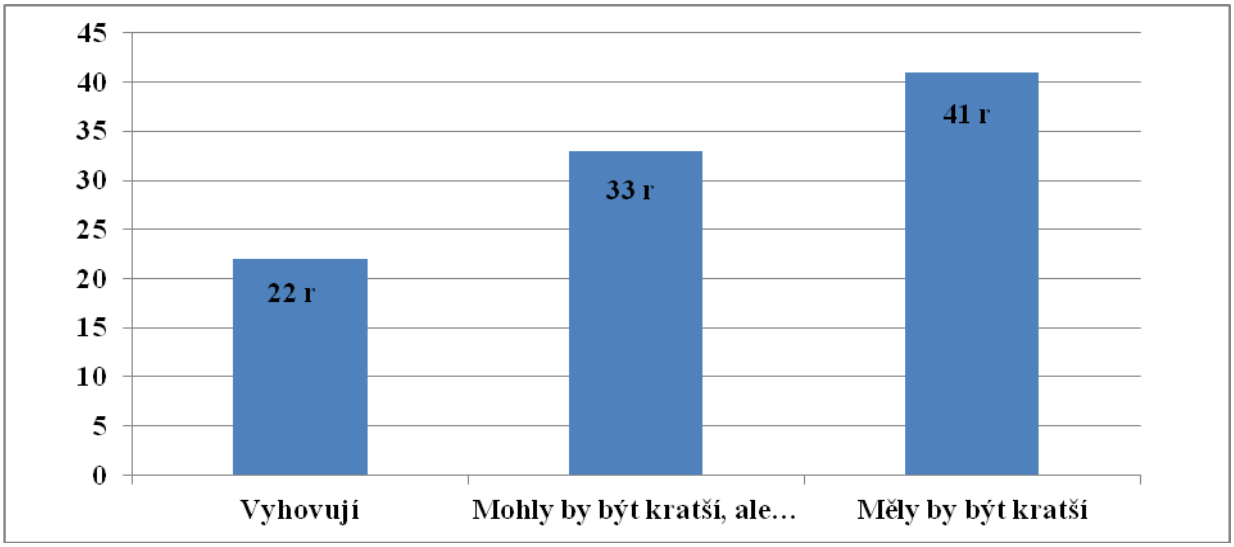
5.1.4 Otázka číslo 5 - „Při cestování MHD…“

U této otázky se již dostáváme k jádru věci, tedy k tomu, jak jsou cestující spokojeni s provozem jejich městské dopravy.



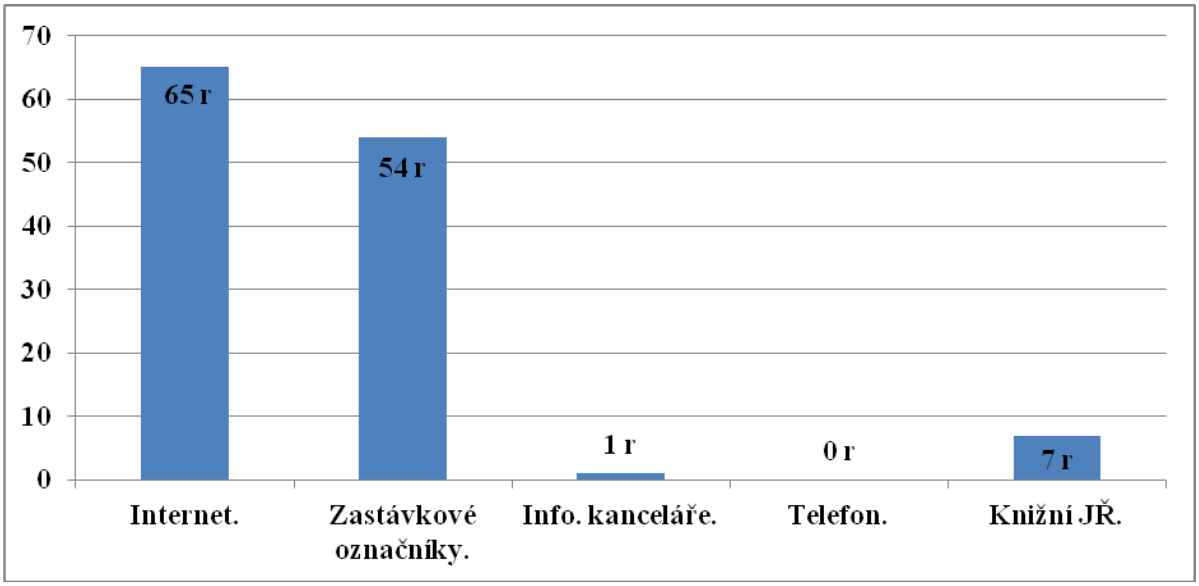
Cílem této otázky bylo zjistit prakticky, na co jsme se v otázce následující ptali teoreticky. Proto hodnotíme tyto dvě otázky souhrnně.

5.1.5 Otázka číslo 6 - „Intervaly mezi jednotlivými spoji v MHD…“



Jak vidno z těchto dvou grafů (otázky číslo 5 a 6), spoléhají se cestující buď na četnost spojů (přijdu - jedu), anebo jezdí stále stejnými spoji (do školy a zaměstnání). Pokud navíc konstatujeme, že celkem 55 respondentů by nemuselo mít zkrácené intervaly, dostáváme se k velmi zajímavému závěru, který byl navíc potvrzen respondenty v poslední otázce. Totiž, že není nutné mít na jednotlivých linkách krátké intervaly, ale je potřeba v peážních úsecích zajistit vyvážené intervaly mezi jednotlivými linkami. Takto lze jednoduše vyjádřit pravděpodobně nejzásadnější problém, se kterým se kladenská MHD potýká. Jeho řešení bohužel není zcela v našich silách, neboť je při něm potřeba přihlížet také k provoznímu aspektu věci (počty řidičů, autobusů, povinné přestávky, pracovní úvazky, a tak dále), avšak jeho vyřešení by pro skutečně kompetentní osoby nemělo být problémem, tedy v případě, že jsou tyto osoby skutečně kompetentní, což o lidech, kteří tvoří jízdní řády nyní, lze konstatovat snad pouze ve stavu klinické smrti.

5.1.6 Otázka číslo 7 - „Při zjišťování informací o MHD využívám…“



Při zjišťování informací o MHD se respondenti nejčastěji uchylovali buď k internetovým stránkám jejího provozovatele (www.csadkladno.cz), anebo informace zjišťovali v terénu na zastávkách, což byli zejména lidé jezdící tak říkajíc „na blint“. Pouhých sedm respondentů zjišťuje informace v knižních jízdních řádech, což je pochopitelné, neboť jízdní řády se v Kladně velmi často (až neobvykle často) mění a jejich tištěná podoba se tak brzy stává neplatnou. V případě posledních jízdních řádů MHD Kladno se tak stalo 27. února 2012, kdy po výrazných provozních redukcích vstoupily v platnost jízdní řády nové. Knižní jízdní řády MHD tak platily pouze od 11.12.2011 do 26.2.2012. Pokud bereme v potaz navíc skutečnost, že od 23.12.2011 do 2.1.2012 se na páteřních linkách jezdilo podle vánočních jízdních řádů, byly tyto knižní řády platné něco málo přes dva měsíce, což je jistě chabý důvod k jejich koupi.

5.1.7 Otázka číslo 8 - „Známkou od 1 do 5 ohodnoťte…“

V této otázce respondenti známkovali celkem šestkrát - čistotu vozidel, dodržování jízdních řádů, řidiče, zastávky MHD, dostupnost informací o MHD a informační systém vozidel. Pokud bychom zjistili absolutní průměr veškerého známkování, došli bychom k závěru, že kladenská MHD je podle těchto aspektů lehce nadprůměrná, neboť nejhorším průměrem byla hodnota 2,8 (dodržování JŘ).

Čistota vozidel získala průměr 2,5. Ovšem v tomto ohledu je nutné konstatovat, že nepořádek v autobusech si dělají cestující jen a jen sami. V ČSAD MHD Kladno mají sice každodenní úklid autobusů na starost řidiči, avšak udržet vozidlo neustále v čistotě je vskutku nad jejich síly.

Dodržování jízdních řádů získalo nejhorší průměr ze všech, a sice 2,8. Troufáme si tvrdit, že většina problémů s nedodržováním JŘ je spojena ne s řidiči, ale s lidmi, kteří tyto jízdní řády tvoří.

Řidiči kladenské MHD získali v hodnocení průměrnou známku 2,5. Tato kategorie, označena jednoslovně „Řidiči“, byla zařazena zcela účelově. Jak jsme předpokládali, nebylo hodnocení řidičů nikterak záviděníhodné, avšak troufáme si tvrdit, že drtivá většina problémů, které mají cestující s řidiči (a díky kterým je takto hodnotí), není způsobena řidiči, ale špatnou organizací dopravy od stolu. Řidiči jsou v tomto případě pouze chudáky, na kterých si (mnohdy právem) nespokojení cestující vylívají zlost, byť za tyto problémy většinou nemohou.

Zastávky MHD Kladno získaly průměr 2,5. To je ve většině případů způsobeno výlepem jízdních řádů - ty jsou na některých zastávkách nečitelné, což je ale zcela jednoznačně produktem vandalismu. To je ovšem otázka, kterou je potřeba řešit na celospolečenské úrovni, nikoliv pouze na úrovni MHD. Na úrovni této práce je možné maximálně upozornit na nutnost pravidelně zastávky kontrolovat a jejich poničení případně řešit ve spolupráci s městskou i státní policií.

Dostupnost informací získala nejlepší hodnocení - průměr 1,6. Vzhledem k tomu, že většina respondentů hledá informace o MHD na Internetu, lze odvodit, že internetová prezentace MHD je na dobré úrovni. Této skutečnosti je věnována kapitola 6.1 Internetové stránky (str. 35).

Informační systém získal průměr 2,1. Domníváme se, že tento systém je na lepší úrovni a že toto hodnocení je pravděpodobně způsobeno nepochopením pojmu „informační systém“ (což bylo mimochodem některými respondenty ústně potvrzeno).

5.1.8 Otázka číslo 9 - „Pokud bych měl/a šanci něco na kladenské MHD změnit, jednoznačně by to bylo…“

V této poslední otázce měli respondenti příležitost napsat, co jim konkrétně nevyhovuje a jak by případně situaci řešili. Celkem 35 respondentů žádné připomínky nevyjádřilo, avšak těžko říct, zda je to způsobeno tím, že žádné nemají, nebo tím, že je nedokázali zformulovat. Dále je vhodné zmínit, že dotazník byl předkládán respondentům na konci roku 2011. Tedy ještě před tím, než začal platit dražší tarif MHD a než došlo k omezením v MHD. Zde nabízíme výčet připomínek:

- Souběhy autobusů různých linek se společnou trasou
- Dodržování jízdních řádů
- Frekvence provozu MHD v nepracovních dnech
- Návaznosti spojů linek MHD, SID, PAD a ČD
- Chování řidičů a jejich přístup k cestujícím
- Zkrácení většiny spojů linky 3 a zavedení linky 8
- Bezpečnost cestujících v zastávce Smečenská
- Dopravní obslužnost „starých Kročehlav“

Většina z těchto připomínek již byla odhalena na základě výsledků předchozích otázek. Některé z těchto připomínek byly individuální, což ovšem na jejich vážnosti nic neubírá, a proto jsou v tomto výčtu také uvedeny. Naopak zde nejsou uvedeny některé zcela irelevantní připomínky, jako například zvláštní autobusy pro důchodce, nafukovací autobusy nebo příliš hlučná signalizace zavírání dveří.

6. Přednosti kladenské MHD

6.1 Internetové stránky

Jak vyplynulo z výsledků dotazníků, jsou internetové stránky dopravce ČSAD MHD Kladno na dobré úrovni, neboť většina cestujících shání informace právě na Internetu a současně s tím hodnotí dostupnost informací známkou 1,6. S tímto můžeme jedině souhlasit - tyto internetové stránky jsou skutečně na velmi dobré úrovni, a to jak z hlediska estetického, tak také praktického. Jsou na nich k dispozici veškeré potřebné informace o jízdních řádech, tarifu, přepravních podmínkách, typech čipových karet, informace o Středočeské integrované dopravě, Pražské integrované dopravě, o komerčních linkách Kladno - Praha, o možnostech reklamy na autobusech ČSAD a celá řada dalších užitečných věcí.

6.2 Zastávky MHD

Byť dostaly zastávky MHD nepříliš lichotivé hodnocení s průměrem 2,5, troufáme si tvrdit, že na jejich vylepšování se dlouhodobě pracuje. Označníky MHD jsou již na většině zastávek ve sjednocené podobě, jsou také postupně doplňovány o vzhledově unifikované informační tabule (viz. Obrázek č. 4).



Obrázek č. 4: Informační tabule na označníku v zastávce Gymnasium [foto autor]

Navíc proběhla během roku 2011 poměrně rozsáhlá akce oprav celkem osmnácti zastávek. Během těchto oprav došlo k výměně podloží zastávek, k opravě chodníků v bezprostřední blízkosti zastávek a k výstavbě nových čekáren. Náklady těchto oprav se vyšplhaly na hodnotu 7,2 milionu korun. [33]

V souvislosti s čekárnami je nanejvýš vhodné použít příměr „méně je někdy více“. Novou čekárnu totiž dostala také zastávka Zádušní ve stejnojmenné ulici, avšak zde se jednalo o investici zcela zbytečnou, neboť frekvence cestujících na této zastávce je naprosto minimální. Přístřešek, který je schopen poskytnout útočiště odhadem dvaceti až třiceti lidem (!), by jistě našel lepší využití jen několik stovek metrů níže, totiž v zastávce Náměstí Starosty Pavla, kde je frekvence cestujících mnohonásobně vyšší.



Obrázek č. 5: Vůz KDA 48-63 v zastávce Zádušní (tč. ještě bez přístřešku). Jak je z obrázku patrné, nepřítomnost přístřešku nikomu nevadí, neboť na zastávce žádný cestující nečeká. [foto autor]

Další neopominutelnou skutečností je, že na těchto rekonstruovaných zastávkách byly použity tzv. Kasselské obrubníky (viz. Obrázek č. 6). Ty svým zaobleným povrchem umožňují najetí autobusů do bezprostřední blízkosti s hranou obrubníku. Nastupování a vystupování se tak stává zejména u nízkopodlažních vozidel velmi komfortním, což oceňují především osoby s omezenou pohyblivostí.



Obrázek č. 6: Detail Kasselského obrubníku v zastávce Ostrovec [foto autor]

6.3 Informační systém vozidel

V kapitole 3.5 Informační systém vozidel (str. 25) jsme vysvětlili, co se pod tímto pojmem skrývá. Na rozdíl od respondentů se domníváme, že je tento v Kladně na dobré úrovni. Drtivá většina vozidel je již vybavena digitálními transparenty s dobrou čitelností a také data na nich zobrazovaná jsou dobře čitelná a pochopitelná.

O něco hůře je na tom vnitřní informační systém. Hlásič zastávek i vnitřní zobrazovač příští zastávky a směru jízdy nemají nainstalovány zdaleka všechny autobusy. U těch autobusů, které tyto systémy mají, je však jejich provoz přímo závislý na řidiči. A to je právě kámen úrazu, neboť ne všichni řidiči jsou pečliví a zastávky na odbavovacím zařízení „odťukávají“ tak, aby se na informační systémy dalo spolehnout. Naštěstí je ale většina řidičů v tomto ohledu uvědomělá a na vnitřní informační systém se tak dá spoléhat.

7. Nedostatky MHD a jejich řešení

Nyní se dostáváme k nejdůležitější části této práce, a sice k označení nedostatků systému městské dopravy v Kladně a k poskytnutí jejich řešení.

7.1 Souběhy spojů MHD

Pravděpodobně největším nedostatkem kladenské MHD je absence peážních intervalů v úsecích, na kterých dochází k souběhu více linek. Do 26.2.2012 se tento problém týkal zejména mezilinkových vztahů, ovšem jakmile vstoupily v platnost jízdní řády nové, začal se tento problém týkat také spojů jedné linky, což je situace vskutku kuriózní.

Jako příklad si uvedeme sobotní a nedělní jízdní řád na lince 3. Na té ze zastávky Oaza vyjíždí spoje ve 12:02 a 12:12, tedy deset minut po sobě, ovšem následující spoj jede až ve 12:43, tedy až po 31 minutě. Tato situace se opakuje také po třinácté hodině. Ještě horší situace ale nastává po 16. hodině - to vyjíždí spoje v 16:02 a v 16:10 dokonce osm minut po sobě, zatímco další jede až v 16:45, tedy po 35 minutách !!! [13]

Linka 3 ale není v tomto ohledu osamocena. Na lince 4 dochází ve všedních dnech ze zastávky Náměstí Svobody (směr Dvorská) k obdobné situaci. Spoje s odjezdem v 7:25 a v 7:30 vyjíždí pět minut po sobě, zatímco následující čtyřka jede až v 8:00, tedy po půl hodině. V tomto případě je částečně pochopitelné, že k této situaci dochází, neboť se jedná o ranní špičku (a spoj v 7:25 navíc nejezdí o prázdninách). Rozhodně by ale bylo efektivnější, kdyby byl interval rozložen vyváženě. Lehce polehčující okolností pro tuto situaci může být, že spoj v 7:30 z Náměstí Svobody vyjíždí již ze zastávky U zvonečku, zatímco spoj v 7:25 začíná až na Náměstí Svobody. Proto se počet cestujících v těchto dvou spojích lépe rozloží, ale přesto - pět ku třiceti minutám je skutečně velký nepoměr. [14] Takovýchto příkladů by se jistě (bohužel) v jízdních řádech našlo více, my se ale nyní budeme věnovat vztahům mezilinkovým.

V dobře fungujících systémech veřejné dopravy by měla platit jedna elementární zásada - v úsecích, ve kterých dochází k souběhu většího množství linek (obvykle v centrech měst), by mělo být dosaženo takzvaného peážního intervalu. Tento interval zabraňuje situacím, ke kterým dochází v Kladně zcela běžně, a sice k souběžné jízdě spojů se společnou trasou. Tento interval by měl časy odjezdů jednotlivých linek rozdělit do poměru podle toho, kolik linek v daném úseku jezdí, jak často tyto linky jezdí a jaká je na nich frekvence cestujících.

Takovýchto úseků je v Kladně celá řada, avšak pouze na několika z nich je kombinovaný interval skutečně vyvážený. Jako příklad si uvedeme souběh linek 4 a 14 v zastávce Ininova. Z této zastávky je možné se do centra města (pro demonstraci na náměstí Svobody) dostat dvěma způsoby - linkou 4 směrem k zastávce Kovošrot a linkou 14 ve směru k zastávce Na šestém.

Zde se sice o typický souběhový úsek nejedná, neboť zde linky ve stejném směru (do centra a z centra) jezdí vždy proti sobě, ale přesto je interval vyvážený. Pro demonstraci si uvedeme provoz mimo všední dny - linka 4 odsud do centra jezdí vždy dvě nebo deset minut po celé hodině, linka 14 vždy 34 minuty po celé hodině. Poměr intervalů mezi těmito spoji je tak 32 ku 28 minutám, respektive 24 ku 36 minutám. To je na místní poměry úctyhodný výkon.

Bohužel však na většině peážních úseků ve městě takovýto potěšující stav neregistrujeme, ba naopak. Například ze zastávky Sítná (opět v nepracovních dnech) jezdí na náměstí Svobody linky 1, 3 a 9 (a také dva páry spojů linky 16). Bohužel, téměř vždy souběžně - devítka krátce po trojce a jednička současně s trojkou. V opačném směru je situace ještě horší - linka 1 jezdí soubežně s devítkou a ve večerních hodinách (počínaje společným odjezdem v 18:42 z Náměstí Svobody) linka 3 společně s linkou 1.

Řešení tohoto problému je jediné - zavedení peážního intervalu. Vzhledem k délce jednotlivých tras samozřejmě není možné vytvořit zcela vyvážený interval, ale rozhodně je možné stanovit systém priorit. Tedy místa, kde k souběhům docházet nesmí, místa, kde se občas nějaký ten souběh zkousne, a místa, kde jsou souběhy již nevyhnutelné.

7.2 Stavba jízdních řádů

Dalším problémem, který ovšem začala ve větší míře vykazovat kladenská MHD až po 27. únoru 2012, je stavba jízdních řádů na jednotlivých linkách. Tato potíž byla již částečně vysvětlena v předchozí kapitole na příkladu souběhu spojů na lince 3. Tento problém má dvě větve, které společně s popsaným problémem (v kapitole 7.1 Souběhy spojů MHD, str. 38) tvoří kámen úrazu systému MHD. Jak již bylo zmíněno, tyto problémy jsou řešitelné od stolu lepším plánováním jízdních řádů.

Prvním z nich jsou jízdní doby mezi jednotlivými zastávkami. Ty jsou na mnoha linkách postaveny zcela nesmyslně - například jízdní doba mezi zastávkami Vodárenská a U Hvězdy je ve špičce pracovních dnů na linkách 1, 9 a 16 tři minuty. To je vzhledem k vysoké frekvenci cestujících v ranní špičce celkem pochopitelné, ale nepochopitelné je, proč má linka 16 v nepracovních dnech na projetí tohoto úseku také tři minuty. A takovýchto míst je celá řada, proto dochází často k předčasným odjezdům spojů ze zastávek. Pokud se tak stane, je na vině samozřejmě řidič, ale z jeho pohledu je toto jednání zcela pochopitelné, neboť on tak bude mít na konečné více času na odpočinek a například také na úklid v autobusu. Pokud by byly jízdní řády primárně sestavovány reálně, k těmto situacím by nedocházelo. A jsme opět u toho - problém řešitelný od stolu.

Opačným extrémem jsou pak poddimenzované jízdní doby, a sice zejména na lince 3. Tato linka má vzhledem ke své délce velké tendence ke zpožděním, k čemuž by mělo být při tvorbě jízdních řádů přihlíženo. Dále má tato linka nesmyslně zkrácené jízdní doby v nepracovních dnech, byť zde vzhledem ke kratšímu intervalu zase o tolik nižší frekvence cestujících není, a proto se linka 3 téměř permanentně zpožďuje.

Tato potíž kladenské MHD se dá vyřešit následovně - získávat data o zpožděních a podjetích z odbavovacích zařízení a ptát se řidičů, kteří mají o reálné situaci přehled jednoznačně největší. Samozřejmě ne vždy je možné sestavit jízdní doby ideálně - někde se musí přidat, někde ubrat. Navíc v jízdních řádech není možné pracovat se sekundami. Proto navrhujeme následující metodu - zhruba v první polovině trasy jízdní doby spíše poddimenzovat a v druhé polovině trasy naopak lehce naddimenzovat. Zpočátku tak spoj získá lehké (nikoliv extrémní) zpoždění, které následně v druhé polovině cesty dožene tak, aby na konečné byl opět včas.

Druhým problémem z hlediska stavby jízdních řádů jsou takty, přesněji řečeno jejich absence. Pokud máme na lince čtvrthodinové intervaly a první spoj vyjíždí v celou, je při zachování intervalu 15 minut takt následující - celá, čtvrt, půl a tři čtvrtě. Toto se každou hodinu opakuje, což cestujícím značně usnadňuje orientaci v jízdních řádech a případně i jejich pamatování. Bohužel, takt je v jízdních řádech kladenské MHD věc takřka nevídaná. Naprosto nejtragičtější je situace na linkách 2 a 3, kdy jezdí prakticky každý spoj v jinou minutu a tudíž zde ani o pravidelném intervalu nemůže být řeč.

Velice zajímavá pak je situace na lince 5 - zde ve všedních dnech jezdí autobusy ze zastávky Aquapark v taktu 10, 35 a 50, tedy po 25, 15 a 20 minutách.

Řešení tohoto problému je velmi snadné - zavedení taktu z konečných zastávek. Samozřejmě je potřeba přihlížet také k provoznímu aspektu věci, tedy otáčení autobusů na konečných, přestávky řidičů a podobně. Rozhodně se ale lze jakémusi taktu přiblížit více, než je tomu nyní. Ono totiž cokoliv je vždy víc než nic.

7.3 Zastávkové jízdní řády a jejich chyby

Jak je tomu v systémech MHD ve větších městech zvykem, jsou v terénu na zastávkové označníky vylepovány nikoliv standardní linkové jízdní řády, ale jízdní řády zastávkové. Z těch se potřebné údaje v praxi čtou mnohem lépe a navíc jsou zastávkové jízdní řády méně prostorově náročné. A to je právě kámen úrazu - vzhledem k tomu, že zastávkové jízdní řády jsou oproti linkovým značně prostorově redukované, jsou redukovány také informace na nich uváděné. Tato redukce ovšem za žádných okolností nesmí omezit použitelnost tohoto jízdního řádu a nesmí nikterak deformovat informace, které cestujícím poskytuje. K těmto deformacím bohužel u kladenských jízdních řádů dochází.

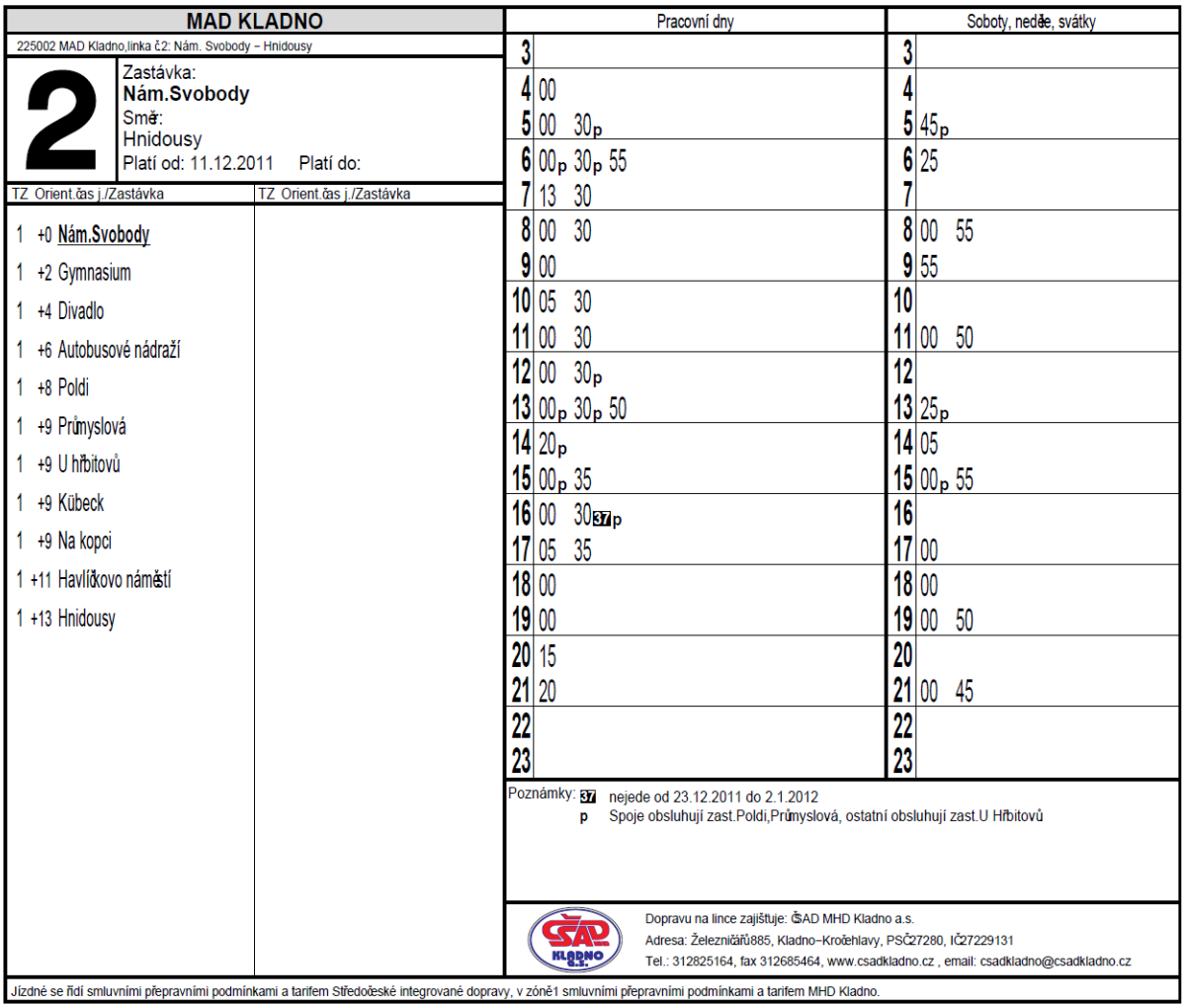
Jak vyplývá z obsahu kapitoly 3.3 Linkové vedení (str. 14), je vedení linek v Kladně poměrně složité. Jen minimální množství linek má svoji trasu neměnnou, naopak většina linek jezdí ve více variantách. A to je právě důvod, proč jsou na některých zastávkových jízdních řádech v Kladně chyby. Jako nejjednodušší příklad si uvedeme jízdní řád linky 16 ze zastávky Sítná směrem do Velkého Přítočna. Jak je možné vyčíst z popisu této linky (str. 22), jezdí šestnáctka v tomto směru buď do zastávky Velké Přítočno, nebo do zastávky Masokombinát. Pokud se podíváme do zastávkového jízdního řádu linky 16 pro tento směr, vidíme v levé části seznam zastávek, kde jsou uvedeny obě tyto zastávky. U některých spojů je pak poznámka A, která označuje spoje končící v Přítočně. Spoje, které tuto poznámku nemají, končí v zastávce Masokombinát. Ovšem pokud končí spoj v zastávce Masokombinát, zastávku Velké Přítočno neobsluhuje, což z tohoto jízdního řádu není vůbec patrné. Místní lidé si tuto chybu pravděpodobně neuvědomují, ale jízdní řády jsou nejenom pro cestující, kteří místní situaci znají, ale také pro „přespolní“, které by tato chyba mohla jistě nemile překvapit.

Tento problém se ovšem týká i ostatních linek, proto jsou na následujících stranách uvedeny opravné návrhy také pro jízdní řády linek 2, 7, 9 a A12.

Na jízdních řádech linek 7, 9 a A12 je navíc demonstrován další nedostatek. V seznamu zastávek jsou bez jakéhokoliv označení uvedeny také zastávky, které obsluhuje minoritní část spojů. Místo toho, aby byly spoje, které tuto zastávku neobsluhují, označeny značkou „spoj neobsluhuje zastávku xy“, je minoritní část spojů, která tuto zastávku obsluhuje, označena poznámkou „spoj obsluhuje zastávku xy“. Pokud předpokládáme, že se cestující nejprve dívá na seznam zastávek a pak na časy odjezdů, tabulka „Poznámky“ ho za předpokladu, že se žádná poznámka u jeho spoje nenachází, nezajímá. Pokud by ho snad i zajímala, z poznámky „spoj obsluhuje zastávku xy“ stejně nelze vyvodit (lze to maximálně předpokládat), že ostatní spoje (tedy ty takto neoznačené) zastávku neobsluhují. Tento problém tedy řešíme uvedením menšinově obsluhovaných zastávek v závorkách a navíc odsazeně.

Tyto dva problémy zastávkových jízdních řádů by se daly vyřešit také jiným, radikálnějším způsobem, a sice sjednocením tras jednotlivých linek a tím pádem také zjednodušením celého linkového vedení. Zde je na místě otázka, zda je toto schizofrenní linkové vedení skutečně zapotřebí. Pokud by snad nynější situace byla skutečně jedinou přijatelnou, navrhujeme opravy jízdních řádů. Opravené varianty je možné s těmi nynějšími srovnat na následujících stranách.

Kromě těchto dvou nedostatků jízdních řádů také navrhujeme nahradit větu „Jízdné se řídí smluvními přepravními podmínkami a tarifem Středočeské integrované dopravy, v zóně 1 smluvními přepravními podmínkami a tarifem MHD Kladno.“ následující konkrétní informací, která je v praxi jistě použitelnější: „Nástup celodenně předními dveřmi. Nepřestupní obyčejné jízdné placené hotově u řidiče - zóna 1: 16 Kč, zóna 2: 19 Kč, zóna 3: 25 Kč, zóna 4: 33 Kč.“



MAD KLADNO

225002 MAD Kladno,linka č.2: Nám. Svobody – Hnidousy

2

Zastávka:
Nám.Svobody
Směr:
Hnidousy
Platí od: 11.12.2011 Platí do:

TZ	Orient.čas j./Zastávka
1	+0 Nám.Svobody
1	+2 Gymnasium
1	+4 Divadlo
1	+6 Autobusové nádraží
1	+8 Poldi
1	+9 Průmyslová
1	+9 U hřbitovů
1	+9 Kübeck
1	+9 Na kopci
1	+11 Havlíčkovo náměstí
1	+13 Hnidousy

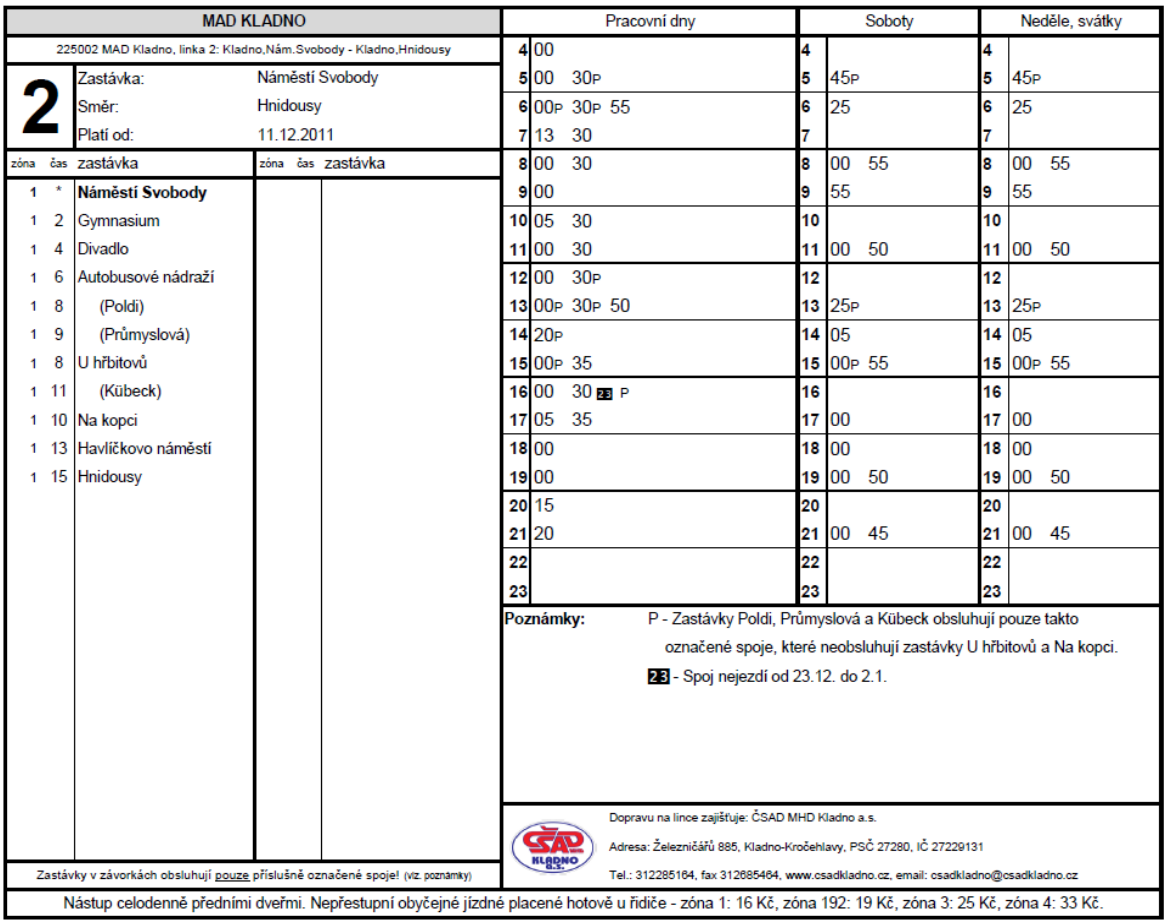
	Pracovní dny	Soboty, neděle, svátky
3		
4	00	
5	00 30p	45p
6	00p 30p 55	25
7	13 30	
8	00 30	00 55
9	00	55
10	05 30	
11	00 30	00 50
12	00 30p	
13	00p 30p 50	25p
14	20p	05
15	00p 35	00p 55
16	00 30 37p	
17	05 35	00
18	00	00
19	00	00 50
20	15	
21	20	00 45
22		
23		

Poznámky: 37 nejede od 23.12.2011 do 2.1.2012
p Spoje obsluhují zast.Poldi,Průmyslová, ostatní obsluhují zast.U Hřbitovů

ČSAD KLADNO a.s.
Dopravu na lince zajišťuje: ČSAD MHD Kladno a.s.
Adresa: Železničářů885, Kladno–Kročehlavy, PSČ27280, IČ27229131
Tel.: 312825164, fax 312685464, www.csadkladno.cz , email: csadkladno@csadkladno.cz

Jízdné se řídí smluvními přepravními podmínkami a tarifem Středočeské integrované dopravy, v zóně1 smluvními přepravními podmínkami a tarifem MHD Kladno.

Obrázek č. 7: Zastávkový jízdní řád linky 2 - současný stav [34]



MAD KLADNO

225002 MAD Kladno, linka 2: Kladno,Nám.Svobody - Kladno,Hnidousy

2

Zastávka: Náměstí Svobody
Směr: Hnidousy
Platí od: 11.12.2011

zóna	čas	zastávka
1	*	**Náměstí Svobody**
1	2	Gymnasium
1	4	Divadlo
1	6	Autobusové nádraží
1	8	(Poldi)
1	9	(Průmyslová)
1	8	U hřbitovů
1	11	(Kübeck)
1	10	Na kopci
1	13	Havlíčkovo náměstí
1	15	Hnidousy

Zastávky v závorkách obsluhují pouze příslušně označené spoje! (viz. poznámky)

	Pracovní dny	Soboty	Neděle, svátky
4	00		
5	00 30P	45P	45P
6	00P 30P 55	25	25
7	13 30		
8	00 30	00 55	00 55
9	00	55	55
10	05 30		
11	00 30	00 50	00 50
12	00 30P		
13	00P 30P 50	25P	25P
14	20P	05	05
15	00P 35	00P 55	00P 55
16	00 30 23 P		
17	05 35	00	00
18	00	00	00
19	00	00 50	00 50
20	15		
21	20	00 45	00 45
22			
23			

Poznámky: P - Zastávky Poldi, Průmyslová a Kübeck obsluhují pouze takto označené spoje, které neobsluhují zastávky U hřbitovů a Na kopci.

23 - Spoj nejezdí od 23.12. do 2.1.

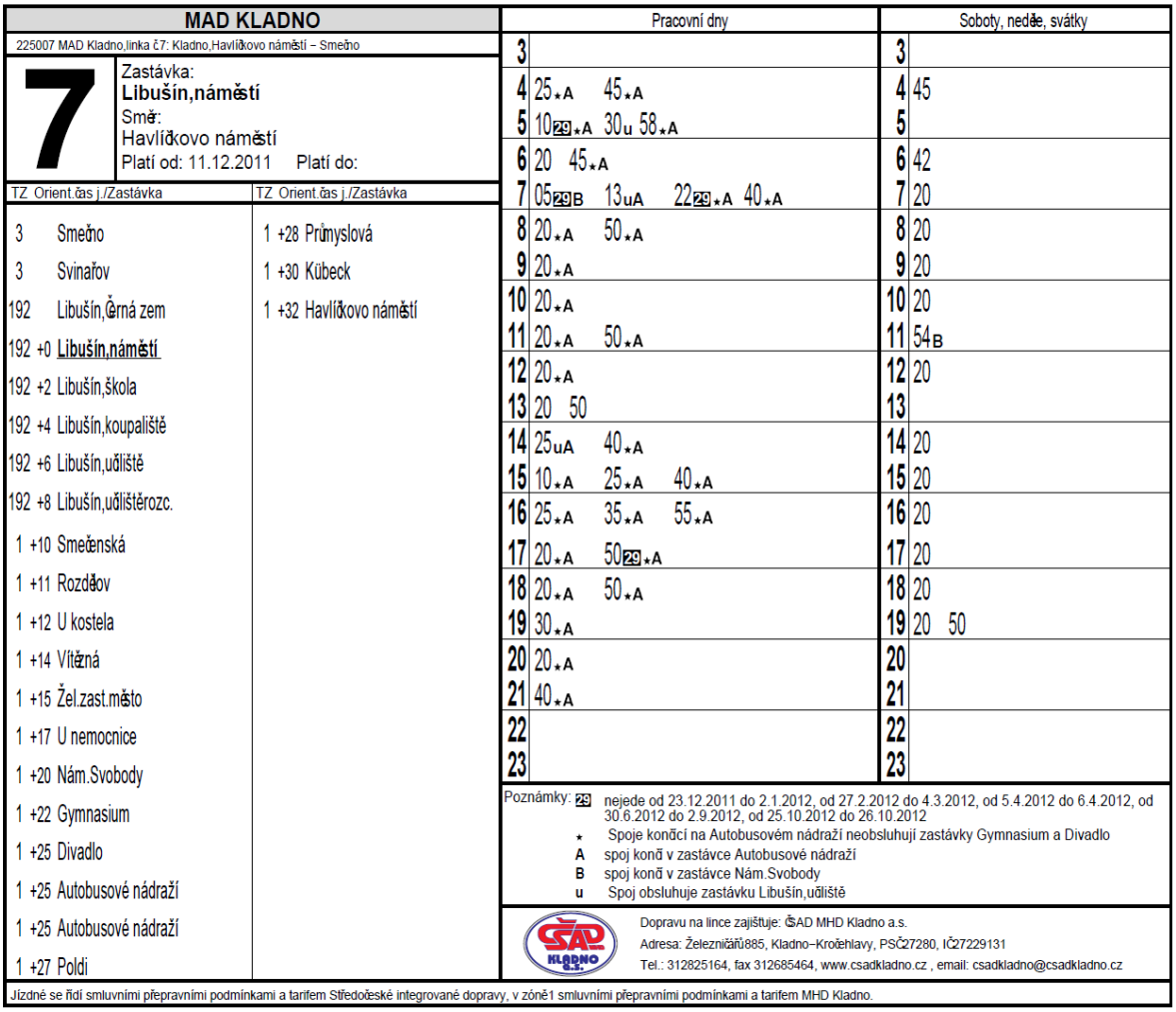
Dopravu na lince zajišťuje: ČSAD MHD Kladno a.s.

Adresa: Železničářů 885, Kladno-Kročehlavy, PSČ 27280, IČ 27229131

Tel.: 312285164, fax 312685464, www.csadkladno.cz, email: csadkladno@csadkladno.cz

Nástup celodenně předními dveřmi. Nepřestupní obyčejné jízdné placené hotově u řidiče - zóna 1: 16 Kč, zóna 192: 19 Kč, zóna 3: 25 Kč, zóna 4: 33 Kč.

Obrázek č. 8: Zastávkový jízdní řád linky 2 - návrh



MAD KLADNO

225007 MAD Kladno,linka č.7: Kladno,Havlíčkovo náměstí – Smečno

7

Zastávka:
Libušín,náměstí
Směr:
Havlíčkovo náměstí
Platí od: 11.12.2011 Platí do:

TZ	Orient.čas j./Zastávka	TZ	Orient.čas j./Zastávka
3	Smečno	1 +28	Průmyslová
3	Svinařov	1 +30	Kübeck
192	Libušín,Černá zem	1 +32	Havlíčkovo náměstí
192 +0	**Libušín,náměstí**		
192 +2	Libušín,škola		
192 +4	Libušín,koupaliště		
192 +6	Libušín,udliště		
192 +8	Libušín,udlištěrozc.		
1 +10	Smečenská		
1 +11	Rozdělov		
1 +12	U kostela		
1 +14	Vítězná		
1 +15	Žel.zast.město		
1 +17	U nemocnice		
1 +20	Nám.Svobody		
1 +22	Gymnasium		
1 +25	Divadlo		
1 +25	Autobusové nádraží		
1 +25	Autobusové nádraží		
1 +27	Poldi		

	Pracovní dny	Soboty, neděle, svátky
3		
4	25⋆A 45⋆A	45
5	10[29]⋆A 30u 58⋆A	
6	20 45⋆A	42
7	05[29]B 13uA 22[29]⋆A 40⋆A	20
8	20⋆A 50⋆A	20
9	20⋆A	20
10	20⋆A	20
11	20⋆A 50⋆A	54B
12	20⋆A	20
13	20 50	
14	25uA 40⋆A	20
15	10⋆A 25⋆A 40⋆A	20
16	25⋆A 35⋆A 55⋆A	20
17	20⋆A 50[29]⋆A	20
18	20⋆A 50⋆A	20
19	30⋆A	20 50
20	20⋆A	
21	40⋆A	
22		
23		

Poznámky: [29] nejede od 23.12.2011 do 2.1.2012, od 27.2.2012 do 4.3.2012, od 5.4.2012 do 6.4.2012, od 30.6.2012 do 2.9.2012, od 25.10.2012 do 26.10.2012
⋆ Spoje končící na Autobusovém nádraží neobsluhují zastávky Gymnasium a Divadlo
A spoj končí v zastávce Autobusové nádraží
B spoj končí v zastávce Nám.Svobody
u Spoj obsluhuje zastávku Libušín,udliště

ČSAD KLADNO a.s.

Dopravu na lince zajišťuje: ČSAD MHD Kladno a.s.
Adresa: Železničářů885, Kladno–Kročehlavy, PSČ27280, IČ27229131
Tel.: 312825164, fax 312685464, www.csadkladno.cz , email: csadkladno@csadkladno.cz

Jízdné se řídí smluvními přepravními podmínkami a tarifem Středočeské integrované dopravy, v zóně1 smluvními přepravními podmínkami a tarifem MHD Kladno.

Obrázek č. 9: Zastávkový jízdní řád linky 7 - současný stav [35]

MAD KLADNO

225007 MAD Kladno, linka 7: Smečno - Kladno,Havlíčkovo náměstí

7

Zastávka: Libušín,náměstí
Směr: Havlíčkovo náměstí
Platí od: 11.12.2011

zóna	čas	zastávka
		Smečno
		Svinařov
		Libušín,Černá zem
192	*	**Libušín,náměstí**
192	1	Libušín,škola
192	3	Libušín,koupaliště
192	5	(Libušín,učiliště)
192	5	Libušín,učiliště rozc.
1	7	Smečenská
1	8	Rozdělov
1	9	U kostela
1	10	Vítězná
1	11	Železniční zast.město
1	13	U nemocnice
1	16	Náměstí Svobody
1	18	Gymnasium
1	21	Divadlo
1	23	Autobusové nádraží
1	25	Poldi
1	26	Průmyslová
1	28	Kübeck
1	29	Havlíčkovo náměstí

Zastávky v závorkách obsluhují pouze příslušně označené spoje! (viz poznámky)

	Pracovní dny	Soboty	Neděle, svátky
4	25A 45A	45	45
5	10 23 A 30U 58A		
6	20 45A	42	42
7	05 23 13UB 22nA 40A	20	20
8	20A 50A	20	20
9	20A	20	20
10	20A	20	20
11	20A 50A	54S	54S
12	20A	20	20
13	20 50		
14	25UB 40A	20	20
15	10A 25A 40A	20	20
16	25A 35A 55A	20	20
17	20A 50 23 A	20	20
18	20A 50A	20	20
19	30A	20 50	20 50
20	20A		
21	40A		
22			
23			

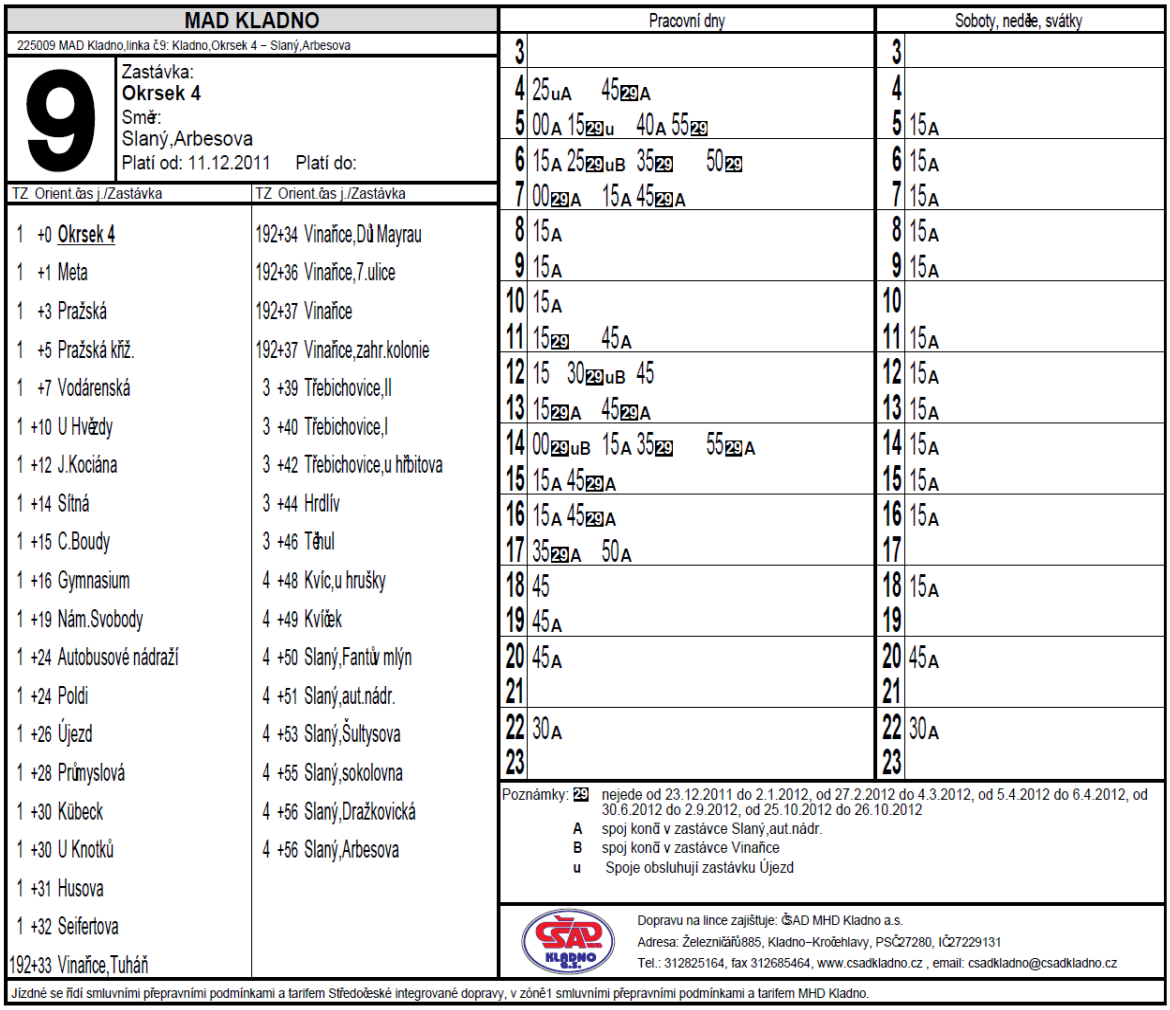
Poznámky:

B - Spoj končí v zastávce Autobusové nádraží.
A - Spoj končí v zastávce Autobusové nádraží a neobsluhuje zastávky Gymnasium a Divadlo.
S - Spoj končí v zastávce Náměstí Svobody.
U - Zastávku Libušín,učiliště obsluhují pouze takto označené spoje.
23 Spoj nejezdí od 23.12. do 2.1., od 27.2. do 4.3., 5. a 6.4., od 30.6. do 2.9., 25. a 26.10.

Dopravu na lince zajišťuje: ČSAD MHD Kladno a.s.
Adresa: Železničářů 885, Kladno-Kročehlavy, PSČ 27280, IČ 27229131
Tel.: 312285164, fax 312685464, www.csadkladno.cz, email: csadkladno@csadkladno.cz

Nástup celodenně předními dveřmi. Nepřestupní obyčejné jízdné placené hotově u řidiče - zóna 1: 16 Kč, zóna 192: 19 Kč, zóna 3: 25 Kč, zóna 4: 33 Kč.

Obrázek č. 10: Zastávkový jízdní řád linky 7 - návrh



MAD KLADNO

225009 MAD Kladno,linka č.9: Kladno,Okrsek 4 – Slaný,Arbesova

9

Zastávka:
Okrsek 4
Směr:
Slaný,Arbesova
Platí od: 11.12.2011 Platí do:

TZ	Orient.čas j./Zastávka	TZ	Orient.čas j./Zastávka
1	+0 Okrsek 4	192	+34 Vinařice,Dů Mayrau
1	+1 Meta	192	+36 Vinařice,7.ulice
1	+3 Pražská	192	+37 Vinařice
1	+5 Pražská kříž.	192	+37 Vinařice,zahr.kolonie
1	+7 Vodárenská	3	+39 Třebichovice,II
1	+10 U Hvězdy	3	+40 Třebichovice,I
1	+12 J.Kociána	3	+42 Třebichovice,u hřbitova
1	+14 Sítná	3	+44 Hrdlív
1	+15 C.Boudy	3	+46 Tůhul
1	+16 Gymnasium	4	+48 Kvíc,u hrušky
1	+19 Nám.Svobody	4	+49 Kvíček
1	+24 Autobusové nádraží	4	+50 Slaný,Fantův mlýn
1	+24 Poldi	4	+51 Slaný,aut.nádr.
1	+26 Újezd	4	+53 Slaný,Šultysova
1	+28 Průmyslová	4	+55 Slaný,sokolovna
1	+30 Kübeck	4	+56 Slaný,Dražkovická
1	+30 U Knotků	4	+56 Slaný,Arbesova
1	+31 Husova		
1	+32 Seifertova		
192	+33 Vinařice,Tuháň		

	Pracovní dny	Soboty, neděle, svátky
3		
4	25uA 45[29]A	
5	00A 15[29]u 40A 55[29]	15A
6	15A 25[29]uB 35[29] 50[29]	15A
7	00[29]A 15A 45[29]A	15A
8	15A	15A
9	15A	15A
10	15A	
11	15[29] 45A	15A
12	15 30[29]uB 45	15A
13	15[29]A 45[29]A	15A
14	00[29]uB 15A 35[29] 55[29]A	15A
15	15A 45[29]A	15A
16	15A 45[29]A	15A
17	35[29]A 50A	
18	45	15A
19	45A	
20	45A	45A
21		
22	30A	30A
23		

Poznámky: [29] nejede od 23.12.2011 do 2.1.2012, od 27.2.2012 do 4.3.2012, od 5.4.2012 do 6.4.2012, od 30.6.2012 do 2.9.2012, od 25.10.2012 do 26.10.2012
A spoj končí v zastávce Slaný,aut.nádr.
B spoj končí v zastávce Vinařice
u Spoje obsluhují zastávku Újezd

Dopravu na lince zajišťuje: ČSAD MHD Kladno a.s.
Adresa: Železničářů885, Kladno–Kročehlavy, PSČ27280, IČ27229131
Tel.: 312825164, fax 312685464, www.csadkladno.cz , email: csadkladno@csadkladno.cz

Jízdné se řídí smluvními přepravními podmínkami a tarifem Středočeské integrované dopravy, v zóně1 smluvními přepravními podmínkami a tarifem MHD Kladno.

Obrázek č. 11: Zastávkový jízdní řád linky 9 - současný stav [36]

MAD KLADNO

225009 MAD Kladno, linka 9: Kladno,Okrsek 4 - Slaný,Arbesova

9

Zastávka: Okrsek 4
Směr: Slaný,Arbesova
Platí od: 11.12.2011

zóna	čas	zastávka	zóna	čas	zastávka
1	*	**Okrsek 4**	3	42	Třebichovice,II.
1	1	Meta	3	43	Třebichovice,I.
1	3	Pražská	3	45	Třebichovice,u hřbitova
1	5	Pražská křižovatka	3	47	Hrdlív
1	7	Vodárenská	3	49	Těhul
1	10	U Hvězdy	4	51	Kvíc,u hrušky
1	12	Jaroslava Kociána	4	52	Kvíček
1	14	Sítná	4	53	Slaný,Fantuv mlýn
1	15	(Cyrila Boudy)	4	54	Slaný,autobus.nádr.
1	16	Gymnasium	4	56	(Slaný,Šultysova)
1	19	Náměstí Svobody	4	58	(Slaný,sokolovna)
1	24	Autobusové nádraží	4	59	(Slaný,Dražkovická)
1	26	Poldi	4	62	(Slaný,Arbesova)
1	27	(Újezd)			
1	28	Průmyslová			
1	30	Kübeck			
1	31	U Knotků			
1	32	Husova			
1	33	Seifertova			
192	34	Vinařice,Tuháň			
192	35	Vinařice,Důl Mayrau			
192	37	Vinařice,7.ulice			
192	38	Vinařice			
192	40	Vinařice,zahr.kolonie			

Zastávky v závorkách obsluhují pouze příslušně označené spoje! *(viz poznámky)*

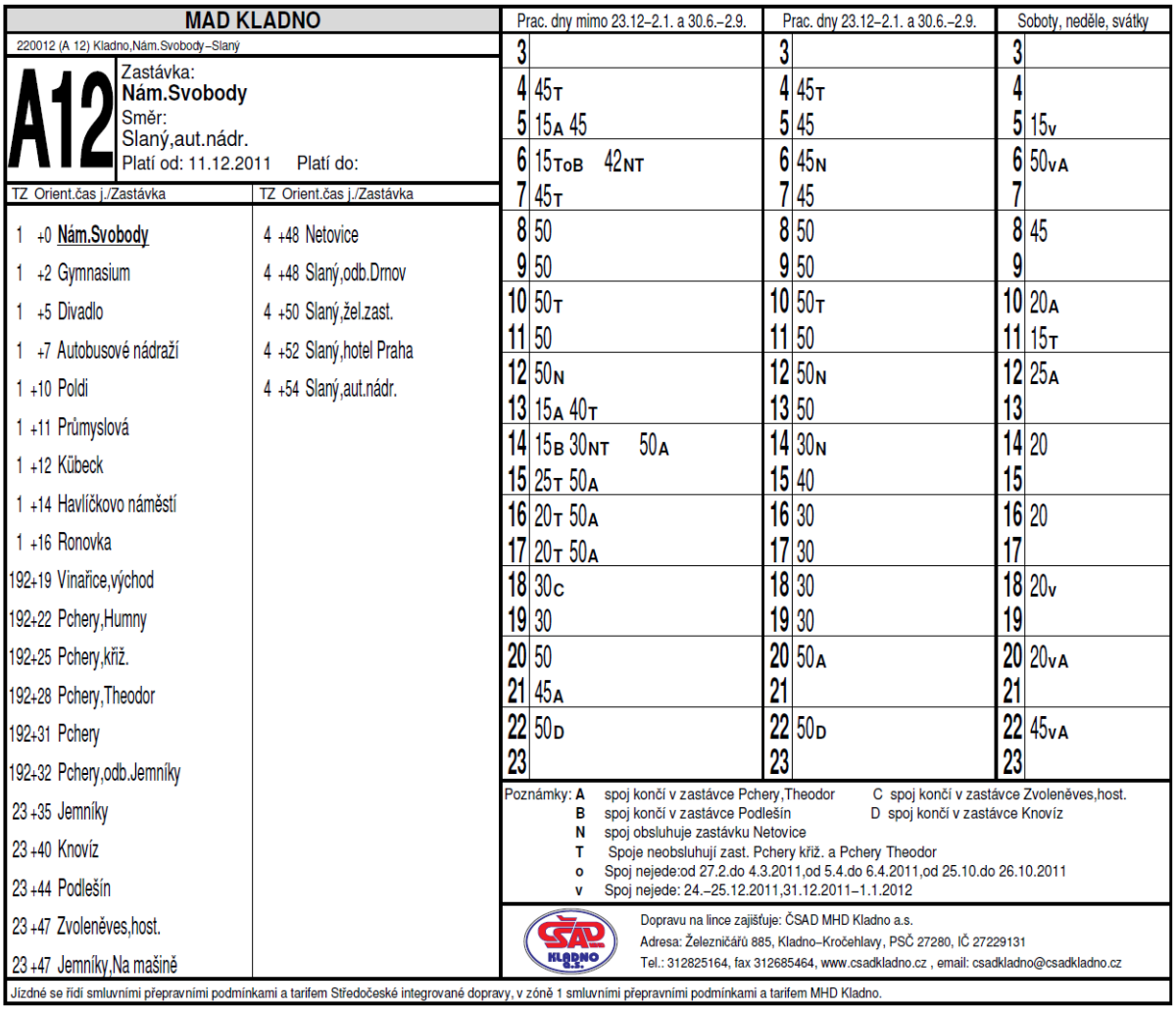
	Pracovní dny	Soboty	Neděle, svátky
4	25Ú 15 23	4	4
5	00 15 23 ÚA 40 55 23 A	5 15	5 15
6	15 25 23 ÚV 35 23 A 50 23 A	6 15	6 15
7	00 23 15c 45 23	7 15	7 15
8	15	8 15	8 15
9	15	9 15	9 15
10	15	10	10
11	15 23 A 45	11 15	11 15
12	15A 30 23 ÚV 45A	12 15	12 15
13	15 23 45 23	13 15	13 15
14	00 23 ÚV 15 35 23 A 55 23	14 15	14 15
15	15 45 23	15 15	15 15
16	15 45 23	16 15	16 15
17	35 23 50	17	17
18	45A	18 15	18 15
19	45	19	19
20	45	20 45	20 45
21		21	21
22	30	22 30	22 30
23		23	23

Poznámky:
C - Zastávku Cyrila Boudy obsluhuje pouze takto označený spoj.
Ú - Zastávku Újezd obsluhují pouze takto označené spoje.
V - Spoj končí v zastávce Vinařice.
A - Zastávky Slaný,Šultysova až Slaný,Arbesova obsluhují pouze takto označené spoje.
23 Spoj nejezdí od 23.12. do 2.1., od 27.2. do 4.3., 5.4. a 6.4., od 30.6. do 2.9., 25.10. a 26.10.

Dopravu na lince zajišťuje: ČSAD MHD Kladno a.s.
Adresa: Železničářů 885, Kladno-Kročehlavy, PSČ 27280, IČ 27229131
Tel.: 312285164, fax 312685464, www.csadkladno.cz, email: csadkladno@csadkladno.cz

Nástup celodenně předními dveřmi. Nepřestupní obyčejné jízdné placené hotově u řidiče - zóna 1: 16 Kč, zóna 192: 19 Kč, zóna 3: 25 Kč, zóna 4: 33 Kč.

Obrázek č. 12: Zastávkový jízdní řád linky 9 - návrh



MAD KLADNO

220012 (A 12) Kladno,Nám.Svobody–Slaný

A12

Zastávka: **Nám.Svobody**
Směr: Slaný,aut.nádr.
Platí od: 11.12.2011 Platí do:

TZ	Orient.čas	j./Zastávka	TZ	Orient.čas	j./Zastávka
1	+0	Nám.Svobody	4	+48	Netovice
1	+2	Gymnasium	4	+48	Slaný,odb.Drnov
1	+5	Divadlo	4	+50	Slaný,žel.zast.
1	+7	Autobusové nádraží	4	+52	Slaný,hotel Praha
1	+10	Poldi	4	+54	Slaný,aut.nádr.
1	+11	Průmyslová			
1	+12	Kübeck			
1	+14	Havlíčkovo náměstí			
1	+16	Ronovka			
192	+19	Vinařice,východ			
192	+22	Pchery,Humny			
192	+25	Pchery,kříž.			
192	+28	Pchery,Theodor			
192	+31	Pchery			
192	+32	Pchery,odb.Jemníky			
23	+35	Jemníky			
23	+40	Knovíz			
23	+44	Podlešín			
23	+47	Zvoleněves,host.			
23	+47	Jemníky,Na mašině			

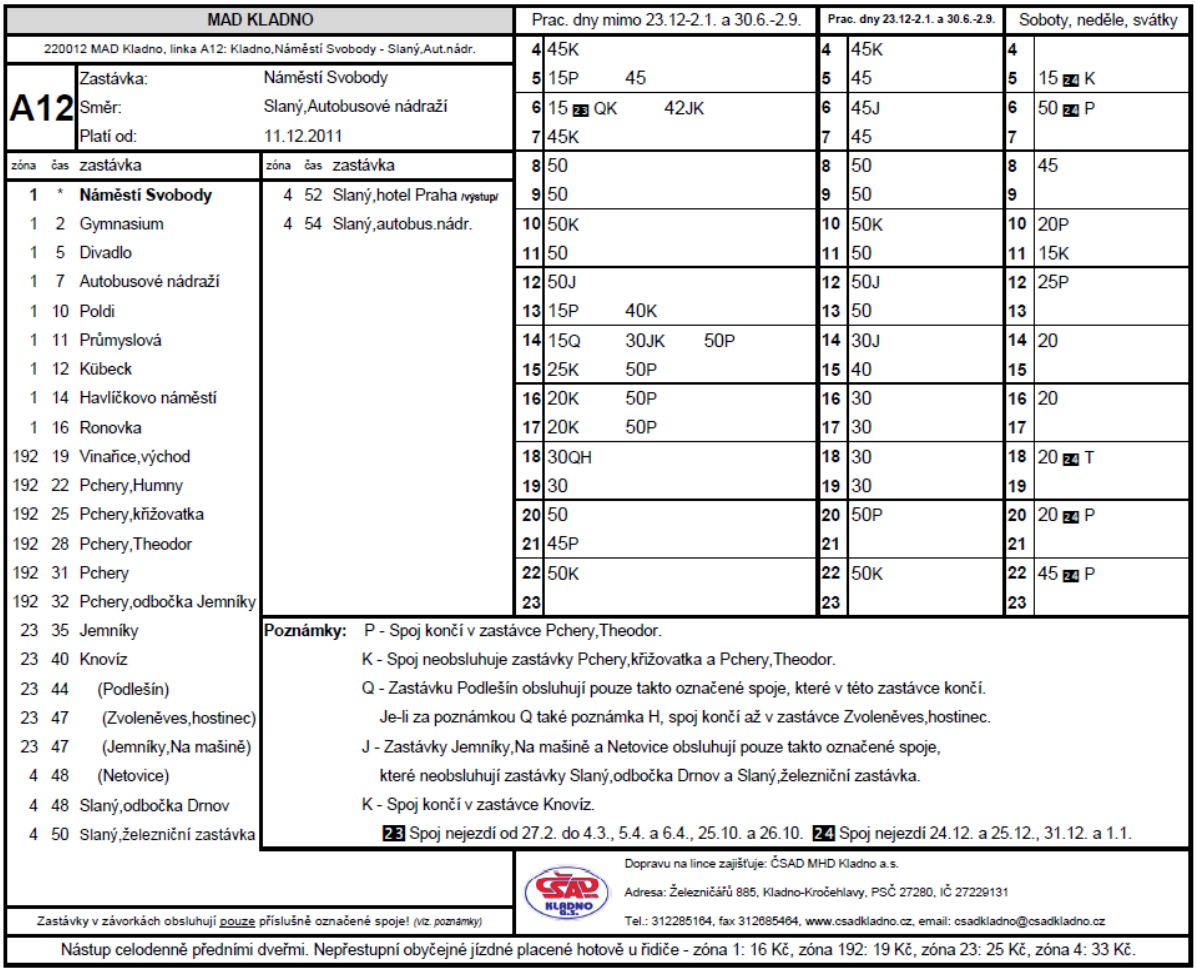
	Prac. dny mimo 23.12–2.1. a 30.6.–2.9.	Prac. dny 23.12–2.1. a 30.6.–2.9.	Soboty, neděle, svátky
3			
4	45T	45T	
5	15A 45	45	15v
6	15ToB 42NT	45N	50vA
7	45T	45	
8	50	50	45
9	50	50	
10	50T	50T	20A
11	50	50	15T
12	50N	50N	25A
13	15A 40T	50	
14	15B 30NT 50A	30N	20
15	25T 50A	40	
16	20T 50A	30	20
17	20T 50A	30	
18	30C	30	20v
19	30	30	
20	50	50A	20vA
21	45A		
22	50D	50D	45vA
23			

Poznámky:
- A spoj končí v zastávce Pchery,Theodor
- B spoj končí v zastávce Podlešín
- C spoj končí v zastávce Zvoleněves,host.
- D spoj končí v zastávce Knovíz
- N spoj obsluhuje zastávku Netovice
- T Spoje neobsluhují zast. Pchery kříž. a Pchery Theodor
- o Spoj nejede:od 27.2.do 4.3.2011,od 5.4.do 6.4.2011,od 25.10.do 26.10.2011
- v Spoj nejede: 24.–25.12.2011,31.12.2011–1.1.2012

Dopravu na lince zajišťuje: ČSAD MHD Kladno a.s.
Adresa: Železničářů 885, Kladno–Kročehlavy, PSČ 27280, IČ 27229131
Tel.: 312825164, fax 312685464, www.csadkladno.cz , email: csadkladno@csadkladno.cz

Jízdné se řídí smluvními přepravními podmínkami a tarifem Středočeské integrované dopravy, v zóně 1 smluvními přepravními podmínkami a tarifem MHD Kladno.

Obrázek č. 13: Zastávkový jízdní řád linky A12 - současný stav [37]



MAD KLADNO

220012 MAD Kladno, linka A12: Kladno,Náměstí Svobody - Slaný,Aut.nádr.

A12

Zastávka: Náměstí Svobody
Směr: Slaný,Autobusové nádraží
Platí od: 11.12.2011

zóna	čas	zastávka
1	*	**Náměstí Svobody**
1	2	Gymnasium
1	5	Divadlo
1	7	Autobusové nádraží
1	10	Poldi
1	11	Průmyslová
1	12	Kübeck
1	14	Havlíčkovo náměstí
1	16	Ronovka
192	19	Vinařice,východ
192	22	Pchery,Humny
192	25	Pchery,křižovatka
192	28	Pchery,Theodor
192	31	Pchery
192	32	Pchery,odbočka Jemníky
23	35	Jemníky
23	40	Knovíz
23	44	(Podlešín)
23	47	(Zvoleněves,hostinec)
23	47	(Jemníky,Na mašině)
4	48	(Netovice)
4	48	Slaný,odbočka Drnov
4	50	Slaný,železniční zastávka

zóna	čas	zastávka
4	52	Slaný,hotel Praha *výstup*
4	54	Slaný,autobus.nádr.

Zastávky v závorkách obsluhují pouze příslušně označené spoje! *(viz. poznámky)*

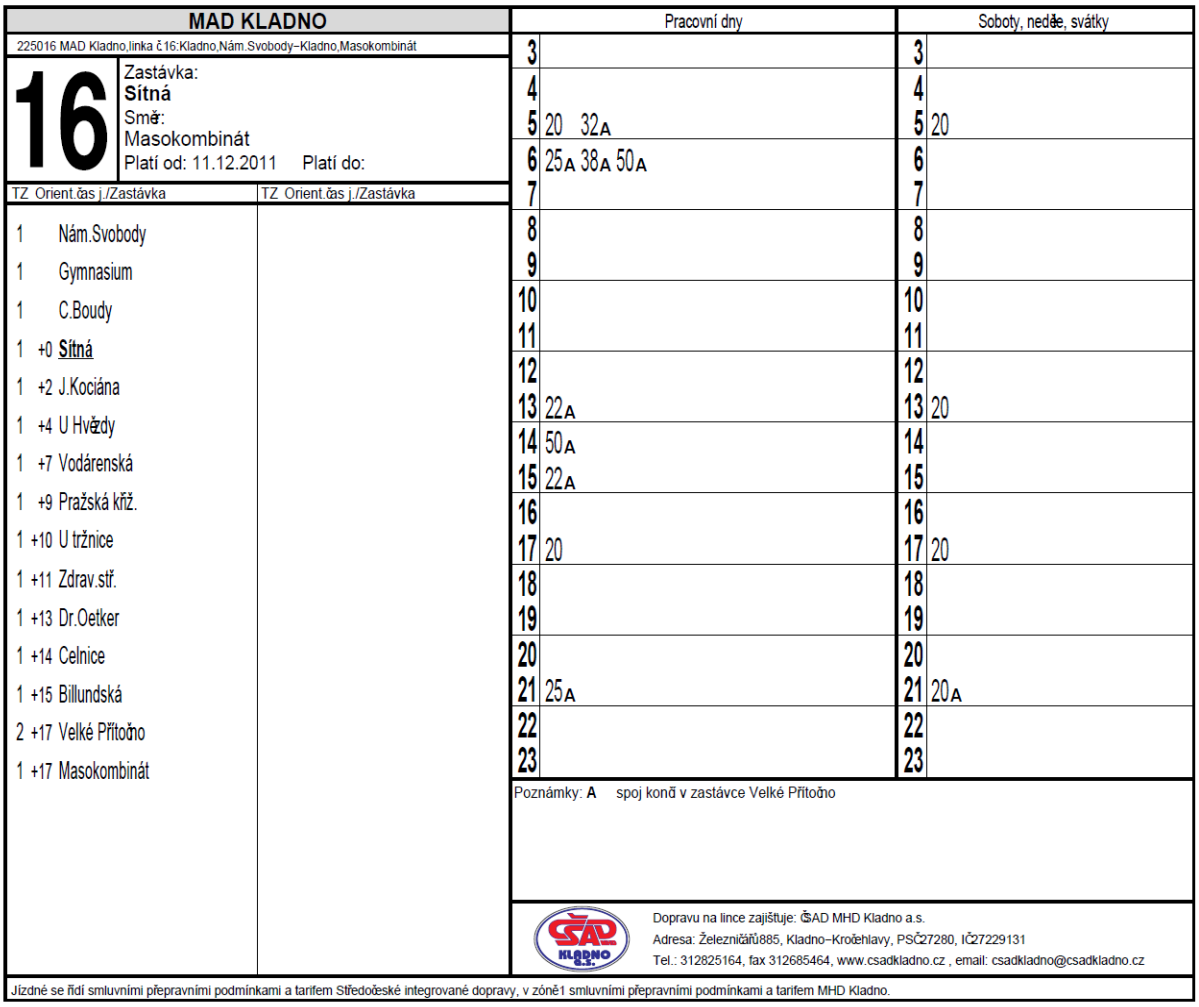
	Prac. dny mimo 23.12-2.1. a 30.6.-2.9.	Prac. dny 23.12-2.1. a 30.6.-2.9.	Soboty, neděle, svátky
4	45K	45K	
5	15P 45	45	15 24 K
6	15 23 QK 42JK	45J	50 24 P
7	45K	45	
8	50	50	45
9	50	50	
10	50K	50K	20P
11	50	50	15K
12	50J	50J	25P
13	15P 40K	50	
14	15Q 30JK 50P	30J	20
15	25K 50P	40	
16	20K 50P	30	20
17	20K 50P	30	
18	30QH	30	20 24 T
19	30	30	
20	50	50P	20 24 P
21	45P		
22	50K	50K	45 24 P
23			

Poznámky: P - Spoj končí v zastávce Pchery,Theodor.
K - Spoj neobsluhuje zastávky Pchery,křižovatka a Pchery,Theodor.
Q - Zastávku Podlešín obsluhují pouze takto označené spoje, které v této zastávce končí.
Je-li za poznámkou Q také poznámka H, spoj končí až v zastávce Zvoleněves,hostinec.
J - Zastávky Jemníky,Na mašině a Netovice obsluhují pouze takto označené spoje,
které neobsluhují zastávky Slaný,odbočka Drnov a Slaný,železniční zastávka.
K - Spoj končí v zastávce Knovíz.
23 Spoj nejezdí od 27.2. do 4.3., 5.4. a 6.4., 25.10. a 26.10. 24 Spoj nejezdí 24.12. a 25.12., 31.12. a 1.1.

Dopravu na lince zajišťuje: ČSAD MHD Kladno a.s.
Adresa: Železničářů 885, Kladno-Kročehlavy, PSČ 27280, IČ 27229131
Tel.: 312285164, fax 312685464, www.csadkladno.cz, email: csadkladno@csadkladno.cz

Nástup celodenně předními dveřmi. Nepřestupní obyčejné jízdné placené hotově u řidiče - zóna 1: 16 Kč, zóna 192: 19 Kč, zóna 23: 25 Kč, zóna 4: 33 Kč.

Obrázek č. 14: Zastávkový jízdní řád linky A12 - návrh



MAD KLADNO

225016 MAD Kladno,linka č.16:Kladno,Nám.Svobody–Kladno,Masokombinát

16

Zastávka:
Sítná
Směr:
Masokombinát
Platí od: 11.12.2011 Platí do:

TZ	Orient.čas j./Zastávka
1	Nám.Svobody
1	Gymnasium
1	C.Boudy
1	+0 **Sítná**
1	+2 J.Kociána
1	+4 U Hvězdy
1	+7 Vodárenská
1	+9 Pražská kříž.
1	+10 U tržnice
1	+11 Zdrav.stř.
1	+13 Dr.Oetker
1	+14 Celnice
1	+15 Billundská
2	+17 Velké Přítočno
1	+17 Masokombinát

Pracovní dny		Soboty, neděle, svátky	
3		3	
4		4	
5	20 32A	5	20
6	25A 38A 50A	6	
7		7	
8		8	
9		9	
10		10	
11		11	
12		12	
13	22A	13	20
14	50A	14	
15	22A	15	
16		16	
17	20	17	20
18		18	
19		19	
20		20	
21	25A	21	20A
22		22	
23		23	

Poznámky: **A** spoj končí v zastávce Velké Přítočno

Dopravu na lince zajišťuje: ČSAD MHD Kladno a.s.
Adresa: Železničářů885, Kladno–Kročehlavy, PSČ27280, IČ27229131
Tel.: 312825164, fax 312685464, www.csadkladno.cz , email: csadkladno@csadkladno.cz

Jízdné se řídí smluvními přepravními podmínkami a tarifem Středočeské integrované dopravy, v zóně1 smluvními přepravními podmínkami a tarifem MHD Kladno.

Obrázek č. 15: Zastávkový jízdní řád linky 16 - současný stav [38]

MAD KLADNO

225016 MAD Kladno, linka 16: Kladno,Nám.Svobody - Velké Přítočno

16

Zastávka: Sítná
Směr: Velké Přítočno
Platí od: 11.12.2011

zóna	čas	zastávka	zóna	čas	zastávka
		Náměstí Svobody			
		Gymnasium			
		Cyrila Boudy			
1	*	**Sítná**			
1	2	Jaroslava Kociána			
1	4	U Hvězdy			
1	7	Vodárenská			
1	9	Pražská křižovatka			
1	10	U tržnice			
1	11	Zdravotní středisko			
1	13	Dr. Oetker			
1	14	Celnice			
1	15	Billundská			
1	17	(Masokombinát)			
2	17	Velké Přítočno			

Zastávky v závorkách obsluhují pouze příslušně označené spoje! (viz. poznámky)

	Pracovní dny	Soboty	Neděle, svátky
4			
5	20M 32	20M	20M
6	25 38 50		
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13	22	20M	20M
14	50		
15	22		
16			
17	20M	20M	20M
18			
19			
20			
21	25	20	20
22			
23			

Poznámky: M - Zastávku Masokombinát obsluhují pouze takto označené spoje, které v zastávce Masokombinát končí.

Dopravu na lince zajišťuje: ČSAD MHD Kladno a.s.
Adresa: Železničářů 885, Kladno-Kročehlavy, PSČ 27280, IČ 27229131
Tel.: 312285164, fax 312685464, www.csadkladno.cz, email: csadkladno@csadkladno.cz

Nástup celodenně předními dveřmi. Nepřestupní obyčejné jízdné placené hotově u řidiče - zóna 1: 16 Kč, zóna 2: 19 Kč, zóna 3: 25 Kč, zóna 4: 33 Kč.

Obrázek č. 16: Zastávkový jízdní řád linky 16 - návrh

7.4 Schéma linek MHD Kladno

Systém MHD v Kladně je pro snadnější orientaci zpracován také v podobě schématu. Nejaktuálnější verze schématu (z prosince 2009!) je k dispozici kromě vozidel MHD a některých zastávkových označníků také na stránkách dopravce. Bohužel, toto schéma (Obrázek č. 17, str. 53 [39]) je již přes dva roky staré a vzhledem ke změnám v MHD také neaktuální. Podle tohoto schématu je například zastávka Velké Přítočno v zóně 1, byť tomu tak již není. Dále jezdí podle tohoto plánku linka 3 až na autobusové nádraží a linka 8 neexistuje. Mimo jiné také toto schéma neobsahuje prodloužený úsek linky 9 (ve Slaném do zastávky Arbesova). Takovýchto nedostatků bychom našli celou řadu, pokud ovšem navíc nebereme v potaz, že schéma je vyvedeno černobíle, což orientaci v něm značně ztěžuje. Proto navrhujeme toto schéma nahradit novým - aktuálním a barevným. Toto schéma je v práci zobrazeno na straně 15 a je také součástí přílohy, kterou tvoří informační leták o kladenské MHD ve formátu A2.

Situační plán linek MHD Kladno

12/2009



Informační kanceláře

AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ
zhotovování a dobíjení karet
Po - Pá 6:00 - 18:00 hod.
So 7:00 - 12:00 hod.

NÁMĚSTÍ SVOBODY
dobíjení karet
Po - Pá 6:00 - 18:00 hod.
So 7:00 - 12:00 hod.

VRCHLICKÉHO ULICE (u Flory)
dobíjení karet
Po - Pá 9:00 - 12:30 a 13:00 - 16:30 hod.

NÁDRAŽÍ ČD
dobíjení karet
Po - Pá 6:45 - 12:45 hod.

www.csadkladno.cz

Vysvětlivky:

- 1 - konečná stanice linky
- (1) - konečná stanice pro vybrané spoje
- ○ - konečná stanice
- ● - obousměrná stanice
- ◗ - jednosměrná stanice
- ---- - hranice tarifní zóny
- (19) - otáčení spojů linky, pokračují dále
- ◪ - informační kancelář, dobíjení karet
- 19 - noční linka

7.5 Tarifní podmínky

Detailní informace o odbavení a o tarifu v MHD Kladno jsou poskytnuty v kapitole 3.4 Tarif a odbavení cestujících (str. 23). V dotazníku nám celá řada respondentů do poslední otázky napsala, že je MHD příliš drahá. My toto tvrzení nevyvracíme. Je ale potřeba si racionálně uvědomit, že zlevňování čehokoliv je vzhledem k celosvětové ekonomicko - hospodářské situaci a vzhledem k neustále rostoucí ceně surovin velice nepravděpodobné. Proto nyní není na pořadu dne zlevňování veřejné dopravy, ale naopak její zdražování. Ovšem pokud se nějaká služba zdraží, přirozeně je ze strany zákazníků očekáváno, že se také alespoň částečně zlepší její úroveň. V případě MHD Kladno se přímo nabízí otázka přestupního tarifu. Jak známo, v Kladně je přestupování mezi dvěma spoji umožněno pouze cestujícím, kteří hradí jízdné čipovou kartou určitého typu (viz. kapitola 3.4.2 Odbavení cestujících, str. 24). A právě zdražování MHD je příležitostí k tomu tento přestupní tarif zavézt.

Uvažujme například situaci, kdy by obyčejné jízdné v zóně 1 stálo 20 korun. Takováto jízdenka by ovšem platila 60 minut od jejího zakoupení, bylo by tedy v zóně 1 možné na ní několikrát přestupovat. Pro 2 tarifní zóny by pak jízdenka mohla stát 28 korun a platila by ve dvou tarifních zónách (dle situace) 90 minut. Pro 3 zóny by jízdenka platná 120 minut stála 38 korun a pro 4 zóny 50 korun s platností 150 minut.

Pokud navíc bereme v potaz celosvětový trend výrobců vozidel veřejné dopravy, kteří se různými konstrukčními způsoby snaží urychlit nastupování a vystupování cestujících do a z autobusu, neboť předpokládají, že takto zkonstruované vozidlo stráví se zapnutým motorem na lince kratší dobu (= úspora paliva), nabízí se nám další zajímavá teorie. Pokud by totiž jízdné v zóně 1 stálo kulatých 20 korun (uznáváme, že kulatých deset korun bylo hezčích, ale to už je skutečně passé), urychlilo by se odbavení cestujících, neboť těm, kteří nyní platí dvacetikorunovou mincí, by se již nic nevracelo. Nehledě na to, že cestující s platnou přestupní jízdenkou by se již znovu neodbavovali (pouze by řidiči ukázali platnou jízdenku). Samozřejmě by v případě zavedení přestupního tarifu bylo také nutno posílit služby (a stav) revizorů, neboť prostor k podvodům by zde byl větší.

V souvislosti s přestupním tarifem se také nabízí možnost zavedení nástupu a výstupu všemi dveřmi. My toto zcela jednoznačně nedoporučujeme, protože v kladenských podmínkách je nástup předními dveřmi nejvhodnějším a již zažitým způsobem. Rozhodně odmítáme tvrzení, že nástup předními dveřmi je zdržující a že nemá v moderním systému veřejné dopravy co dělat. Pokud se podíváme za hranice naší republiky (tedy zejména za ty západní), zjistíme, že většina velkých metropolí (například Berlín, Paříž nebo Londýn) má nástup právě předními dveřmi.

Když už byla řeč o MHD v některých západoevropských metropolích, stojí také za zmínku jedna tamní provozní skutečnost. V těchto systémech neexistují zastávky na znamení, neboť cestující jsou již od malička vedeni k tomu, že jakmile chtějí z vozidla vystoupit, zmáčknou si tlačítko. A naopak - pokud chtějí do autobusu nastoupit, zamávají na řidiče. K zavedení tohoto systému pomalu

dochází v pražské městské dopravě (zejména autobusové) a my se domníváme, že tento systém by byl vhodný k zavedení i v Kladně. Rozhodně by se tím předešlo nepříjemným situacím, kdy řidič zpožděného spoje s vidinou, že dožene zpoždění, projede zastávku (v případě, že na ní nikdo nestojí a že se ve vozidle nikdo nezvedl k výstupu) a následně (obvykle několik desítek metrů za inkriminovanou zastávkou) si někdo z cestujících vzpomene, že chtěl vystupovat.

7.6 Návaznost spojů MHD na vlaky Českých drah

V dotazníku si někteří respondenti mimo jiné také stěžovali na absenci jakýchkoliv návazností mezi kladenskou MHD a mezi vlaky ČD. Domníváme se, že řešení tohoto problému je otázkou spíše pro koordinátora Středočeské integrované dopravy, než pro město Kladno. Návaznost mezi vlaky a autobusy by měla být obousměrná a proto by měla být koordinována jedním subjektem (SID, respektive PID). Zde je nutné zmínit, že v tomto konkrétním případě SID zcela postrádá smysl, neboť jednotlivé způsoby dopravy neintegruje a neplní tak svůj elementární úděl.

7.7 Autobusové nádraží

V kapitole 4.2 Rekonstrukce autobusového nádraží v Kladně (str. 27) bylo již kladenskému autobusovému nádraží a jeho tristnímu stavu věnováno dost řádků. Na tomto místě snad jen doplňujeme již nastíněnou myšlenku - rekonstrukce autobusového nádraží je nutná, neboť současný stav je tragický. Bohužel, ve věci rekonstrukce autobusového nádraží se obdobně jako ve věci stavby rychlodráhy mezi Kladnem a Prahou pro jistotu taktně mlčí, proto lze nyní jen těžko říci, zda Magistrát města Kladna má stále ještě rekonstrukci v plánu, nebo nikoliv.

7.8 Vnější informační systém autobusů

Vnější informační systém byl sice jako celek označen za jednu z předností kladenské MHD, ovšem i ten má svou mouchu. Ta pramení z již konstatované složitosti kladenského linkového vedení. O tom, kudy určitý spoj určité linky jede, má cestující šanci se dovědět pouze z jízdních řádů. My navrhujeme o tyto informace doplnit také vnější transparenty autobusů obdobně, jako je tomu například v Plzni nebo Olomouci.



Obrázek č. 18: BUSE transparent olomoucké tramvaje. Podobně by to šlo i v Kladně… [foto autor]

V praxi by se to týkalo linek 2, 4, 7, 9 a A12:

U linky 2 by se na vnějších transparentech objevovala informace, zda daný spoj jede přes zastávku Poldi, nebo přes U hřbitovů.

Na lince 4 by se toto týkalo školních spojů, které jako jediné obsluhují zastávku Kralupská. Na BUSE orientacích by pak mohlo být psáno něco jako „Jede přes zast. Kralupská“.

U linky 7 by tímto způsobem byly označeny za prvé spoje jezdící přes zastávku Libušín„učiliště a za druhé spoje, které končíce na zastávce Autobusové nádraží obsluhují zastávky Gymnasium a Divadlo.

Na lince 9 by se tímto způsobem zobrazovala informace „Jede přes Újezd“, případně také u spojů jezdících přes U hřbitovů „Jede přes zast. U hřbitovů“, nebo například „Jede přes zast. Pod zámkem“, a tak dále.

U linky A 12 by možností bylo více - „Jede přes Pchery„Theodor“, „Jede přes Netovice“, nebo například „Jede přes zast. Slaný„žst“.

Pokud by se toto zavedlo, jistě by se předešlo celé řadě dotazů typu „Jedete na Poldi?“ nebo „Jedete v Libušíně přes učiliště?“ a to by bezesporu také pomohlo urychlit provoz MHD.

Tento návrh by se ostatně dal aplikovat též v regionální dopravě - například na lince A26 by podával informaci o tom, zda spoj jede přes Hřebeč, nebo přes Velké Přítočno.

7.9 Vánoční provoz MHD

Každoročně během vánočních a novoročních svátků vstupují v platnost jistá omezení v MHD. Na páteřních linkách 1, 3 a 6 je zkrácen špičkový interval a na ostatních linkách platí termínová omezení spojů. Navíc, 24., 25., 26. a 31.12 a 1.1. je provoz pravidelných linek v ranních / večerních hodinách nahrazen zvláštními autobusy. Ty jsou celkem čtyři a jejich označení je AUTOBUS č. 1 až 4. Jejich trasování pokrývá většinu standardních úseků. Bohužel, informovanost o tomto provozním aktu je nedostatečná. Je sice pravda, že těsně před Vánocemi jsou informace o vánočním provozu MHD zveřejněny na Internetu a v informačních kancelářích jsou k dispozici letáky, ovšem v terénu na zastávkách MHD není možné se o tomto dovědět.

Většina cestujících se tak až na místě dozví, že klasické spoje MHD nejezdí a že do jejich cílové destinace se pravděpodobně nedostanou tak, jak si to původně představovali.

Pokud jsou tyto zvláštní vánoční autobusy skutečně nutné, neboť klasický provoz MHD by byl byť v omezené podobě ztrátový (jako kdyby jindy nebyl), určitě by bylo vhodné umístit na zastávkové označníky MHD a do místního tisku informace o tom, jak se to s MHD o Vánocích má, neboť většina cestujících o tom nemá představu.

Rozhodně by se na distribuci těchto letáků dalo ušetřit například tím, že by se jízdní řády „platné“ od ledna nového roku pro výlep na zastávkách netiskly znovu, ale byly by použity ty prosincové, které jsou stále platné a jednou už na zastávkách byly.

7.10 Provoz linky 8

12.12.2010 došlo ke zkrácení linky 3 - většina spojů tak dodnes končí v zastávce Vojtěcha Lanny, ostatní v zastávce Hřbitovy. Obsluha zastávky Hřbitovy se tak přesunula na bedra nově vzniklé (původně okružní) linky 8. Bohužel, to s sebou nese celou řadu negativ:

1) Díky tomuto kroku se rapidně omezila obslužnost zastávky Hřbitovy. V době, kdy linka 8 neexistovala, sem zajížděly v pracovních dnech celkem 54 spoje linky 3. Nyní je obsluha této zastávky v pracovních dnech zajištěna pouhými 22 spoji. Rozhodně nelze říci, že by během dvou let došlo k tak zásadnímu poklesu poptávky po přepravě do této destinace, neboť na hřbitov se jezdí pořád. [18] [31] [41]

2) Díky tomuto kroku se zejména starším lidem, kteří tvoří většinu osazenstva v autobusech jezdících ke hřbitovům, značně ztížila přístupnost tohoto místa. Ti, kteří byli zvyklí jezdit ke hřbitovům linkou 3 už z Kročehlav, musí nyní přestupovat na linku 8. Pokud mají tito lidé seniorské karty, musí si tento přestup navíc zaplatit (2 Kč), neboť prvních 40 jízd v měsíci neplatí přestupy.

3) Na lince 3 jsou v jízdním řádu garantovány spoje, na které je dopravce povinen nasadit nízkopodlažní vozidla. To se jistě celé řadě cestujících při cestě ke hřbitovům také hodilo, ovšem nyní na lince 8 žádné garance nejsou (byť zde jsou přednostně nasazovány nízkopodlažní autobusy).

4) Zkrácením linky 3 se také celé řadě cestujících z oblasti Bressonu, Ostrovce a Vojtěcha Lanny ztížilo cestování s návazností na regionální linky, neboť nyní jezdí linka 8 z Ostrovce na autobusové nádraží méně často než jezdila dříve linka 3, která na tomto nádraží končila.

Abychom zjistili, jaké stanovisko v této věci zaujímá Odbor dopravy a služeb Magistrátu města Kladna, zaslali jsme 29.2.2012 následující mail: [42]

„Dobré dopoledne, jmenuji se Mikuláš Pelíšek, studuji na kladenském Sportovním gymnáziu a v tomto školním roce se v rámci Středoškolské odborné činnosti (www.soc.cz) věnuji tématu městská hromadná doprava v Kladně. V souvislosti s tím bych vám rád zaslal dotaz:
Z jakého důvodu došlo v roce 2010 ke zkrácení drtivé většiny spojů na lince 3 do zastávky Vojtěcha Lanny a jako náhrada byla zavedena linka 8 ? Při realizaci SOČ jsem měl možnost kontaktu s velkým

množstvím cestujících a ti, kterých se to přímo dotýká, by uvítali zrušení linky 8 a prodloužení všech spojů linky 3 alespoň ke hřbitovům (ne-li až na autobusové nádraží, jak tomu dříve bylo).

Předem vám děkuji za odpověď na tento dotaz, doufám, že jste k jeho zodpovězení skutečně kompetentní. Hezký den, Mikuláš Pelíšek.“

Odpovědi se nám dostalo 8.3.2012:

„Vážený pane Pelíšku,
o zkrácení linky č.3 bylo rozhodnuto na základě těchto argumentů

- nízká frekvence cestujících v úseku zastávek V. Lanny - Hřbitovy - Autobusové nádraží (toto prokázáno z výstupů odbavovacího zařízení)
- dlouhá trasa linky, kdy jen velmi těžce lze vyhovět všem požadavkům cestujících na trase
- možnost otáčení autobusů pod zastávkou V.Lanny (vybudovaná otočka)

Namísto této části zrušené trasy byla zavedena linka č. 8, která se částečně kryje s trasou l. 3 (po zastávku Ostrovec). Tato linka se však nesetkala s velkou oblibou veřejnosti, přestože je vedena mimo autobusového nádraží i centrem města. Její spoje jsou proto od 27.2.2012 výrazně redukovány.

Ing. Jaromír Musil, Odbor dopravy a služeb MMK, tel 312 604 335“

S takovýmto vysvětlením jsme se přirozeně nespokojili. Domníváme se, že s touto odpovědí by se spokojilo tak maximálně batole, a to za předpokladu, že by byla vytištěna barevnými písmeny na jedlém papíru.

Proto jsme hned 8.3.2012 reagovali:

„Dobré odpoledne,
děkuji Vám za odpověď a dovolím si reagovat doplňujícími otázkami:

1) Máte k dispozici studii, která by vyhodnotila ekonomickou stránku věci následující situace oproti současnému stavu ? Konečná Vojtěcha Lanny by se nebudovala (A kde se vlastně otáčely spoje končící na V.Lanny ještě v době, kdy linka 3 jezdila až na aut. nádr. ?), všechny spoje linky 3 by končily v zastávce Hřbitovy (nikoliv na autobusovém nádraží) a současně by nebyla zavedena linka 8 (zcela).
2) Jak je na tom srovnání frekvence cestujících v úseku V.Lanny - Aut. nádr. na lince 3 (z doby, kdy tudy jezdila) a na lince 8 (nyní) ? Z Vaší odpovědi totiž nepřímo vyplývá, že linka 8 byla zavedena s vidinou, že na tento úsek cestující naláká. Proto by mne zajímalo, zda se tak stalo.

3) Ve Vaší odpovědi pracujete s "výstupy z odbavovacích zařízení" ČSAD. To je sice nanejvýš spolehlivý způsob zisku informací o vytíženosti spojů, je však nutno podotknout, že s těmito daty je v tomto konkrétním případě možné pracovat pouze částečně, a sice pouze a jedině ve směru od autobusového nádraží. Pokud si totiž cestující koupí jízdenku na kterékoliv zastávce v opačném směru, je mu vždy vydána až do zastávky konečné, což je v tomto případě právě autobusové nádraží. Kartogram vytíženosti linky 3 by nám tedy v posledním mezizastávkovém úseku Hřbitovy - Aut. nádr. ukazoval nejvyšší hodnoty, byť by tomu tak v praxi nebylo, neboť většina cestujících vystoupila již dříve. To je tedy zcela proti tomu, co Vy uvádíte.
4) V souvislosti s linkou 8 také píšete, že se tato nesetkala u cestujících s velkou oblibou, a proto je od 27.2.2012 její provoz výrazně zredukován. Neměla by pro Vás být tato reakce cestujících signálem, že jim osmička nevyhovuje a že dřívější stav byl lepší ? To je totiž přesně to, co jsem já na základě svého dotazníku zjistil. Dále si dovoluji doplnit, že nedošlo k redukci provozu na lince 8, ale že došlo ke značnému omezení obsluhy zastávky Hřbitovy jako takové (34 původních ku 22 dnešním spojům v pracovních dnech, 22 původních ku 13 dnešním spojům v nepracovních dnech). Pohled do jízdních řádů odkrývá také následující (pro demonstraci provoz ve všedních dnech):

Od 13.12.2009 do 11.12.2010 byla zastávka Hřbitovy v pracovních dnech obsloužena celkem 54 spoji (všechny na lince 3).
Od 12.12.2010 do 10.12.2011 byla zastávka Hřbitovy v pracovních dnech obsloužena celkem 30 spoji (některé na lince 3 a většina na lince 8 s přihlédnutím k tomu, že tato jezdila zpočátku jako linka okružní).
Od 11.12.2011 do 26.2.2012 byla zastávka Hřbitovy v pracovních dnech obsloužena celkem 34 spoji (některé na lince 3 a většina na lince 8).
Od 27.2.2012 dosud je zastávka Hřbitovy v pracovních dnech obsluhována celkem pouhými 22 spoji.

Jak je tedy možné vidět, zavedení linky 8 obslužnost zastávky Hřbitovy neposílila, nýbrž oslabila, pokud neberu v potaz, že linkou tři bylo možné se ke hřbitovům dostat až z Kročehlav, zatímco nyní se musí na Náměstí Svobody přestupovat (v případě držitelů seniorské karty 2 koruny navíc).

Předem Vám děkuji za odpovědi na tyto doplňující otázky a připomínky, Mikuláš Pelíšek.“

Bohužel, do 16.3.2012 (termín odevzdání práce) se nám odpovědi pana Ing. Musila již nedostalo. Lze proto pouze spekulovat o stanovisku, které Odbor dopravy a služeb MMK k našim doplňujícím připomínkám zaujímá. Na druhé straně je ale i fakt, že se nám odpovědi nedostalo, dostatečně vypovídající o poměrech na MMK, neboť pan Ing. Musil měl na formulaci „svých“ argumentů téměř celý pracovní týden, což je v případě mailové komunikace dostatečně dlouhá doba (dlužno podotknout, že má tento odbor úřední hodiny pouze v pondělí, středu a čtvrtek). [43]

8. Závěr

V úvodu práce jsme si jako hlavní cíl stanovili pojmenování předností a nedostatků systému MHD v Kladně a v případě nedostatků pak nabídnutí jejich řešení. To jsme splnili, výčet těch nejdůležitějších doporučení ke zlepšení systému městské dopravy v Kladně je následující (červeně označené jsou absolutní priority, modře pak priority druhého a zeleně třetího stupně):

- Zavedení vyváženého peážního intervalu v příslušných úsecích
- Zrušení linky 8 a její náhrada posíleným provozem linky 3
- Upravení jízdních dob tak, aby nedocházelo ke zbytečným zpožděním / podjetím spojů
- Zavedení taktů a pravidelných intervalů na jednotlivých linkách
- Opravení formálních chyb zastávkových jízdních řádů
- Návaznosti spojů MHD na ostatní spoje VHD, zejména pak na vlaky
- Zavedení přestupního tarifu v MHD
- Lepší informovanost cestujících o vánočním provozu MHD
- Zavedení nového schématu sítě MHD Kladno (příloha)
- Rekonstrukce (alespoň částečná) autobusového nádraží v Kladně
- Doplnění vnějšího informačního systému o informaci o trase spoje

Pokud se tato studie dočká úspěchu na úrovni Středoškolské odborné činnosti, budeme ujištěni v jejím potenciálu a předložíme ji k vyjádření příslušným orgánům Magistrátu města Kladna a také dopravní společnosti ČSAD MHD Kladno, a.s. Následně budeme doufat, že některé z našich návrhů budou do jisté míry inspirující a pomohou systém městské dopravy v Kladně skutečně zlepšit.

9. Vysvětlení pojmů, zkratek a technické poznámky

Tato práce byla zpracovávána v období od listopadu 2011 do března 2012. Veškeré provozní stavy a situace v této práci popisované vychází z jízdních řádů platných od 27.2.2012. Jedinou výjimkou jsou návrhy zastávkových jízdních řádů, které byly zpracovány ještě před zveřejněním jízdních řádů nových. Odpovídají tedy svojí platností koncem roku 2011, což ovšem není nic proti ničemu, neboť chyby na těchto jízdních řádech demonstrované nebyly ani poté opraveny (naopak byly další nadělány). Údaje o vozovém parku odpovídají stavu z poloviny března 2012.

Při zpracovávání grafů, jízdních řádů, schématu MHD a dalších vizualizací byl použit software Microsoft Office 2007 a Windows Malování.

Nyní si dovolujeme vysvětlit několik pojmů a zkratek, které byly v práci použity:

MHD -	městská hromadná doprava
VHD -	veřejná hromadná doprava
SID -	Středočeská integrovaná doprava
PID -	Pražská integrovaná doprava
ČD -	České dráhy
PAD -	Pravidelná autobusová doprava
a.s. -	akciová společnost
str. -	strana
č. -	číslo
MMK -	Magistrát města Kladna
Vysoká frekvence cestujících -	lidově řečeno „narváno“
Nízká frekvence cestujících -	lidově řečeno „vozíme vzduch“
Dopravní špička -	období zvýšené frekvence cestujících, obvykle v ranních a odpoledních hodinách
Dopravní sedlo -	období snížené frekvence cestujících
Peážní úsek -	místo, ve kterém dochází k souběhu většího množství linek
Majoritní část -	většina
Minoritní část -	menšina
Jízdní doba -	čas, který je dle jízdního řádu potřeba k projetí určitého úseku linky

10. Příloha

Jako příloha k této práci je uveden návrh informačního letáku kladenské MHD. Ten má formát A2 - na jeho lícní straně se nachází barevně vyvedené schéma sítě MHD Kladno, na rubu pak různé užitečné informace o tarifu, odbavení cestujících, a tak dále.

11. Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Mercedes-Benz Citaro CNG (1SK 3099) druhý den v provozu str. 14
Obrázek č. 2: Návrh schématu linkového vedení MHD Kladno str. 15
Obrázek č. 3: Čelní, boční a zadní BUSE transparent pro linku 5 str. 25
Obrázek č. 4: Informační tabule na označníku v zastávce Gymnasium str. 35
Obrázek č. 5: Vůz KDA 48-63 v zastávce Zádušní (tč. ještě bez přístřešku) str. 36
Obrázek č. 6: Detail Kasselského obrubníku v zastávce Ostrovec str. 37
Obrázek č. 7: Zastávkový jízdní řád linky 2 - současný stav str. 42
Obrázek č. 8: Zastávkový jízdní řád linky 2 - návrh str. 43
Obrázek č. 9: Zastávkový jízdní řád linky 7 - současný stav str. 44
Obrázek č. 10: Zastávkový jízdní řád linky 7 - návrh str. 45
Obrázek č. 11: Zastávkový jízdní řád linky 9 - současný stav str. 46
Obrázek č. 12: Zastávkový jízdní řád linky 9 - návrh str. 47
Obrázek č. 13: Zastávkový jízdní řád linky A12 - současný stav str. 48
Obrázek č. 14: Zastávkový jízdní řád linky A12 - návrh str. 49
Obrázek č. 15: Zastávkový jízdní řád linky 16 - současný stav str. 50
Obrázek č. 16: Zastávkový jízdní řád linky 16 - návrh str. 51
Obrázek č. 17: Schéma sítě MHD Kladno - současný stav str. 53
Obrázek č. 18: BUSE transparent olomoucké tramvaje str. 56

Obrázky č. 1, 4, 5, 6 a 18 pochází z archivu autora.

12. Zdroje

[1] Článek o městě Kladně [online]. Dostupné z URL: http://cs.wikipedia.org/wiki/Kladno

[2] Článek o Matěji Bendákovi [online]. Dostupné z URL: http://cs.wikipedia.org/wiki/Mat%C4%9Bj_Bend%C3%A1k

[3] Článek o historii kladenské MHD [online]. Dostupné z URL: http://www.kladnominule.cz/pribehy/mhd-kladno

[4] OBERMAJER, J. *Paměti Kladeňáka.* 1. vyd. Třebíč: Akcent, 2010. 250 s. ISBN 978-80-7268-800-5. s. 161-162.

[5] *ČSAD jízdní řád autobusových linek - Středočeský kraj.* 1. vyd. Praha: MÍR, novinářské závody, n. p., 1979. 1072 s. s. 419-511.

[6] Článek o Karose B 952 [online]. Dostupné z URL: http://cs.wikipedia.org/wiki/Karosa_B_952

[7] Článek o redukcích spojů MHD Kladno [online]. Dostupné z URL: http://www.mestokladno.cz/csad-mhd-kladno-musi-redukovat-spoje/d-1423953/p1=802

[8] Článek o rekonstrukci autobusového nádraží v Kladně [online]. Dostupné z URL: http://www.sedmicka.cz/praha-a-stredni-cechy/clanek/modernizovane-nadrazi-vyresi-problemy-s-dopravou-116335

[9] Informace o komerčních linkách ČSAD MHD Kladno [online]. Dostupné z URL: http://www.csadkladno.cz/index.php/linky-kladno---praha

[10] Informace o čipových kartách ČSAD MHD Kladno [online]. Dostupné z URL: http://www.csadkladno.cz/index.php/cipove-karty

[11] Jízdní řád linky 225001 [online]. Dostupné z URL: http://portal.idos.cz/Data/pdf/L225001_120227_114704.pdf

[12] Jízdní řád linky 225002 [online]. Dostupné z URL: http://portal.idos.cz/Data/pdf/L225002_120227_114705.pdf

[13] Jízdní řád linky 225003 [online]. Dostupné z URL: http://portal.idos.cz/Data/pdf/L225003_120227_114707.pdf

[14] Jízdní řád linky 225004 [online]. Dostupné z URL: http://portal.idos.cz/Data/pdf/L225004_120227_114708.pdf

[15] Jízdní řád linky 225005 [online]. Dostupné z URL: http://portal.idos.cz/Data/pdf/L225005_120227_114709.pdf

[16] Jízdní řád linky 225006 [online]. Dostupné z URL: http://portal.idos.cz/Data/pdf/L225006_120227_114710.pdf

[17] Jízdní řád linky 225007 [online]. Dostupné z URL: http://portal.idos.cz/Data/pdf/L225007_120227_114711.pdf

[18] Jízdní řád linky 225008 [online]. Dostupné z URL:
http://portal.idos.cz/Data/pdf/L225008_120227_114712.pdf

[19] Jízdní řád linky 225009 [online]. Dostupné z URL:
http://portal.idos.cz/Data/pdf/L225009_120227_114713.pdf

[20] Jízdní řád linky 225010 [online]. Dostupné z URL:
http://portal.idos.cz/Data/pdf/L225010_111211_113050.pdf

[21] Jízdní řád linky 225011 [online]. Dostupné z URL:
http://portal.idos.cz/Data/pdf/L225011_111211_113051.pdf

[22] Jízdní řád linky 225013 [online]. Dostupné z URL:
http://portal.idos.cz/Data/pdf/L225013_120227_114714.pdf

[23] Jízdní řád linky 225014 [online]. Dostupné z URL:
http://portal.idos.cz/Data/pdf/L225014_120227_114715.pdf

[24] Jízdní řád linky 225016 [online]. Dostupné z URL:
http://portal.idos.cz/Data/pdf/L225016_120227_114716.pdf

[25] Jízdní řád linky 225017 [online]. Dostupné z URL:
http://portal.idos.cz/Data/pdf/L225017_120227_114717.pdf

[26] Jízdní řád linky 225019 [online]. Dostupné z URL:
http://portal.idos.cz/Data/pdf/L225019_120227_114718.pdf

[27] Jízdní řád linky 220012 [online]. Dostupné z URL:
http://portal.idos.cz/Data/pdf/L220012_111211_111546.pdf

[28] Informace o tarifu SID [online]. Dostupné z URL:
http://www.csadkladno.cz/uploads/downloads/tarif_SID.pdf

[29] *Jízdní řády ČSAD MHD Kladno a ČSAD BUS Kladno a.s. Platnost od 1.9.2005.* 98 s. s. 96.

[30] *Jízdní řády ČSAD MHD Kladno a.s. Platnost od 10.12.2006.* 104 s. s. 99.

[31] *Jízdní řády ČSAD MHD Kladno a.s. Platné od 13.12.2009.* 98 s. s. 97.

[32] Jízdní řád trati 120 [online]. Dostupné z URL:
http://www.ropid.cz/getfile.php?file=files/PDF_ruzne/2011-12_karticka_120.pdf

[33] Videosekvence o rekonstrukcích zastávek [online]. Dostupné z URL: http://www.kladno-zive.cz/vismo/galerie3.asp?id_org=100999&id_fotopary=35497&id_obrazky=&typ_sady=2&p1=982&p2=3

[34] Jízdní řád linky 225002 [online]. Dostupné z URL:
http://www.csadkladno.cz/uploads/jr/T_225002_2011_12_11.pdf

[35] Jízdní řád linky 225007 [online]. Dostupné z URL:
http://www.csadkladno.cz/uploads/jr/Z_225007_2011_12_11.pdf

[36] Jízdní řád linky 225009 [online]. Dostupné z URL: http://www.csadkladno.cz/uploads/jr/T_225009_2011_12_11.pdf

[37] Jízdní řád linky 220012 [online]. Dostupné z URL: http://www.csadkladno.cz/uploads/jr/T_220012_2011_12_11.pdf

[38] Jízdní řád linky 225016 [online]. Dostupné z URL: http://www.csadkladno.cz/uploads/jr/T_225016_2011_12_11.pdf

[39] Schéma sítě MHD Kladno [online]. Dostupné z URL: http://www.csadkladno.cz/uploads/images/schemaMHD_Kladno.jpg

[40] Videosekvence o autobusech s pohonem na CNG [online]. Dostupné z URL: http://www.kladno-zive.cz/vismo/galerie3.asp?id_org=100999&id_fotopary=19454&id_obrazky=&typ_sady=2&p1=982&p2=3

[41] *Jízdní řády MHD Kladno platné od 12.12.2010.* 32 s. s. 6-8, 18.

[42] Mailová korespondence mezi autorem práce a Odborem dopravy a služeb MMK (Ing. Jaromír Musil)

[43] Informace o Odboru dopravy a služeb MMK [online]. Dostupné z URL: http://www.mestokladno.cz/odbor-dopravy-a-sluzeb/os-1018/p1=2100019183

[44] Jízdní řád linky 220047 [online]. Dostupné z URL: http://portal.idos.cz/Data/pdf/L220047_120304_114334.pdf

[45] Jízdní řád linky 220062 [online]. Dostupné z URL: http://portal.idos.cz/Data/pdf/L220062_111211_108583.pdf

[46] Jízdní řád linky 220063 [online]. Dostupné z URL: http://portal.idos.cz/Data/pdf/L220063_111211_108584.pdf

[47] Jízdní řád linky 220064 [online]. Dostupné z URL: http://portal.idos.cz/Data/pdf/L220064_111211_108585.pdf