

STŘEDOŠKOLSKÁ ODBORNÁ ČINNOST

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

Městská a příměstská doprava města Kladna

**Jakub Šimsa
Hlavní město Praha
2018**

Kladno

STŘEDOŠKOLSKÁ ODBORNÁ ČINNOST

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

Městská a příměstská doprava města Kladna

Urban and suburban traffic in Kladno

Autor: Jakub Šimsa

Škola: Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola dopravní,
Praha 1, Masná 18

Kraj: Hlavní město Praha

Konzultant: Ing. Karel Zíka, Mgr. Jarmila Kulíšková

Kladno 2018

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem svou práci SOČ vypracoval/a samostatně a použil/a jsem pouze prameny a literaturu uvedené v seznamu bibliografických záznamů.

Prohlašuji, že tištěná verze a elektronická verze soutěžní práce SOČ jsou shodné.

Nemám závažný důvod proti zpřístupňování této práce v souladu se zákonem č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších předpisů.

V Kladně dne 22. 3. 2018

Podpis.....

Poděkování

Rád bych poděkoval svému konzultantovi Ing. Karlu Zíkovi za jeho rady během vypracovávání této práce. Také chci poděkovat Markovi Pospíšilovi za poskytnutí fotografií.

Anotace

Tato práce se zabývá současným stavem veřejné dopravy ve městě Kladně a jeho okolí a následnými možnými úpravami. V první části jsou představeny jednotlivé integrované dopravní systémy a popsány jejich výhody a nevýhody. V druhé navrhuji některé úpravy linkového vedení pro zatraktivnění veřejné dopravy.

Klíčová slova

Kladno, SID, PID, MHD, autobus

Annotation

This work deals with current status of public transport in Kladno and area around and subsequent possible changes. In first part are described individual integrated systems and their advantages and disadvantages. In second part I suggest changes of traffic network to make a public transport more attractive.

Keywords

Kladno, CBIT, PIT, PT, bus

Obsah

1	Úvod.....	8
2	Město Kladno.....	9
3	Současná veřejná doprava.....	10
3.1	Středočeská integrovaná doprava (SID).....	10
3.1.1	Linky.....	11
3.1.2	Doprovci.....	16
3.1.3	Tarif.....	16
3.1.4	Výhody a nevýhody.....	19
3.2	Pražská integrovaná doprava (PID).....	19
3.2.1	Linky.....	20
3.2.2	Doprovci.....	23
3.2.3	Tarif.....	23
3.2.4	Výhody a nevýhody.....	26
3.3	MHD Kladno.....	26
3.3.1	Linky.....	27
3.3.2	Tarif.....	30
3.3.3	Výhody a nevýhody.....	32
3.4	Železniční doprava.....	32
3.4.1	Schéma stanic v městě Kladně.....	33
3.4.2	Tratě [7].....	34
3.4.3	Linky.....	35
3.4.4	Tarif.....	36
3.4.5	Výhody a nevýhody.....	37
3.5	Ostatní linky Kladenska.....	37
3.6	Celkové shrnutí současného fungování.....	38
4	Návrh změn.....	39
4.1	Změny linkového vedení.....	39
4.1.1	Kladno-Praha, Zličín.....	39
4.1.2	Kladno-Letiště Václava Havla.....	40
4.1.3	Kladno-Buštěhrad (-Praha, Zličín).....	41
4.1.4	Noutonice-Okoř-Buštěhrad-Kladno.....	42

4.1.5	Vytvoření svazku linek 399+603	43
4.2	Úprava zastávek	44
4.2.1	Jeneč.....	44
4.3	Tarifní úpravy.....	46
5	Závěr	47
6	Použité Zdroje.....	48
7	Seznam obrázků.....	49
8	Seznam tabulek.....	49
9	Seznam zkratk a pojmů.....	49
10	Seznam příloh	50
11	Přílohy.....	51

1 ÚVOD

V městě Kladně bydlím už od svých dvou let. Za tu dobu jsem poznal fungování celého systému městské a příměstské hromadné dopravy a zároveň také problémy vznikající, především kvůli neprovázanosti jednotlivých systémů. I pro rodilého Kladeňáka je zde veřejná doprava mnohdy složitě pochopitelná, což zrovna nepříspěvá k její oblíbenosti.

Proto jsem chtěl veřejnou dopravu na Kladensku rozebrat a přiblížit tak lidem, kteří místo ní volí raději individuální automobilovou nebo jinou dopravu.

Zároveň předkládám vylepšení linkového vedení, o němž si myslím, že by ještě více mohlo přilákat uživatele osobních automobilů do veřejné dopravy.

2 MĚSTO KLADNO

Město Kladno je největší město Středočeského kraje co do velikosti, tak i do počtu obyvatel. Z celostátního hlediska se jedná o třinácté největší město České Republiky. Počet obyvatel dosahuje necelých 69 tisíc. [1]

Nachází se 25 kilometrů severozápadně od Prahy a ve svém okolí má několik dalších, podstatně menších, okresních měst, na které je napojena. Rakovník ležící 30 km na západ, Beroun cca 20 km na jih a Kralupy nad Vltavou cca 18 km severovýchodně.

Posledním větším městem, které však již není okresní, je město Slaný. Toto město spadá do okresu Kladno a nachází se pouze něco přes jedenáct kilometrů směrem na sever.

Pro lepší orientaci v celé oblasti je v *příloze (1)* mapa Kladenska v rozměru A3.

3 SOUČASNÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA

Kladenská veřejná doprava je momentálně v přechodném období. Jednotlivé oblasti Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID) spolu s Integrovanou dopravou Středočeského kraje (IDSK) převádí ze systému Středočeské integrované dopravy (SID) do systému Pražské integrované dopravy (PID). První fáze integrace do PID byla provedena na konci srpna 2017, a to přesně 26. 8. 2017. Obsahovala linky mezi Kladnem a Prahou, MHD Kladno a autobusy spojující Kladno a Slaný.

Dalším významným dnem pro Kladenskou dopravu byl 4. únor letošního roku. Od tohoto dne je možné cestovat na jízdní doklady PID ve vlacích linek R a S až do města Rakovník. V tomto roce ROPID počítá se zaintegrováním zbylé autobusové dopravy na Rakovnicku, která přímo navazuje na Kladensko. Pojďme si nyní rozebrat jednotlivé systémy.

3.1 Středočeská integrovaná doprava (SID)

Jako první si popíšeme fungování Středočeské integrované dopravy neboli SID. Jak už název napovídá, rozprostírá se na území Středočeského kraje. Nikdy však nedošlo k úplnému pokrytí. Některé oblasti jsou již zaintegrovány v Pražské integrované dopravě.

Během organizace dopravy v kraji se došlo k závěru, že celý Středočeský kraj by měl být pokryt pouze jedním systémem integrované dopravy, a tak nedošlo k zaintegrování oblastí okolo Mělníka a Mladé Boleslavi. Cílem tohoto systému bylo zajištění veřejné dopravy pro všechny občany Středočeského kraje se sjednocenými podmínkami nejen pro ně, ale i pro dopravce. Postupně se počítá s převedením celé oblasti do systému Pražské integrované dopravy.

SID se řadí mezi zónové tarifní systémy, což znamená, že celé území je rozděleno na jednotlivé dopravní zóny. Tento fakt je nejdůležitější pro vypočítávání ceny jízdného. Pro zlepšení orientace cestujících jsou jednotlivé zónové oblasti označeny různými písmeny. Jedno písmeno bylo vždy přiděleno jednomu okresu. Každý okres je poté rozdělen na několik menších zón.

V tabulce se můžeme podívat na okresy a jejich písmena. Tato písmena jsou následně využita například ve značení linek. Pro tuto práci bude nejdůležitější "Kladenské A" a v některých případech se můžeme setkat i s písmenem B. Linky s označením I a J neexistují a postupně se celá oblast Mělnicka a Mladoboleslavska zaintegrává rovnou do Pražské integrované dopravy.

Okres	Písmeno
Kladno	A
Rakovník	B
Beroun	C
Příbram	D
Benešov	E
Kutná Hora	F
Kolín	G
Nymburk	H
Mladá Boleslav	I
Mělník	J

Tab. 1.: Písmena linek dle jednotlivých okresů SID [2]

3.1.1 Linky

Za hranice Kladna vyjíždí do Středočeského kraje celkem 39 veřejných autobusových linek, přičemž právě 19 z nich je zařazeno v systému SID. Jedná se o linky směřující především na západní stranu od Kladna, tzn. Rakovník, Lány a Stochov. Jižněji se můžeme dostat například do města Zbečno nebo až k hradu Křivoklátu. Nemůžeme opomenout ani linky jedoucí přes Unhošť a dále na Rudnou, Beroun či Příbram. Dříve bylo možné linky SID využít i při cestování do Prahy, ovšem tyto linky byly již zaintegrovány do systému Pražské integrované dopravy.

Součástí příměstské dopravy na Kladensku jsou také linky, které přímo nezajíždějí do Kladna. Jedná se především o spoje z Prahy zajíždějící do již jmenovaných měst jako Unhošť, Lány nebo Stochov.

Značení linek funguje na stejném principu jako u všech jiných dopravních systémů. Každá linka má svůj šestimístný kód, který si můžeme rozdělit na dvě poloviny. První trojčíslí nám označuje okres, v kterém linka začíná a podle kterého se určuje dané písmeno. Všechny linky, s jednou výjimkou, mají toto trojčíslí stejné a to 220. Druhé trojčíslí je už samotné číslo linky.

S tímto šestimístným kódem se můžeme setkat například v jízdních řádech nebo při vyhledávání spojení na internetových vyhledávačích. Při cestování těmito autobusy však celý kód linky nevidíme. Dopravci používají buď označení přiděleným písmenem (např. A30) nebo využívají pouze druhého trojčíslí (např. 066).

Nyní si pojd'me krátce představit jednotlivé linky SID obsluhující město Kladno:

A27

První zde máme linku A27. Tato linka spojuje kladenské autobusové nádraží, město Unhošť a dále pokračuje do Rudné. V provozu je pouze ve všedních dnech.

A29

Linka A29 zajišťuje hlavní spojení Kladna a Unhoště. Můžeme se svézt, jak ve všední dny, tak i víkendech, kdy jsou pro cestující připraveny dva spoje do Unhoště a tři zpět.

A30

Linka A30 jezdí v prokladu s linkou A29 do Unhoště a dále je prodloužena do města Beroun. Mezi městy Kladno a Unhošť mají identickou trasu, a tak by stálo za zvážení jejich sloučení do jedné.

A31

V úseku Kladno – Unhošť – Beroun – Příbram se můžeme svézt ve všední dny jedním párem spojů linky A31. Směr Příbram vyjíždí z kladenského autobusového nádraží v 6:45 a na opačnou stranu vyráží přesně v jednu hodinu odpoledne.

A33

V pořadí již pátou linkou, která jezdí do města Unhošť je právě A33. Mezi Kladnem a Unhoštěm obsluhuje ještě Velkou Dobrou, Valdek a Horní Bezděkov. Linka je v provozu pouze ve všední dny.

A34

Linka A34 zajišťuje spojení Kladna a obce Bratronice. Můžeme však vystoupit i ve vesnicích Velká Dobrá, Doksy nebo Družec, a to i o víkendu.

A35

V našem seznamu sedmá linka SID zajišťuje celotýdenní spojení Kladna, Kamenných Žehrovic, obce Žiliny, Bělče, Sýkořic a města Zbečna. O víkendech můžeme dvěma prodlouženými spoji dojet až k hradu Křivoklát.

A37

Tato linka je jednou z několika spojujících Kladno, Lány, Nové Strašecí a Rakovník, kde zastupuje polorychlíkovou linku. V provozu je pouze ve všední dny. Přesně s třemi páry spojů jedoucích z Kladna do Rakovníku a zpět, a dále s několika spoji končících nebo začínajících v Novém Strašecí.

A38

Linka A38 má mnoho variant. Ta nejdelší představuje spojení Kladno-Lány-Nové Strašecí-Rakovník a to celotýdenně. Rozsahem svých obslužených zastávek jí můžeme zařadit mezi zastávkové linky. Na trase obsluhuje více než 15 obcí.

A39

Do Nového Strašecí se můžeme dostat i linkou A39. Hlavním rozdílem od linky A38 je obsluha města Stochov, kam zajíždí část spojů.

A40

Hlavní spojení Stochova a Kladna zajišťuje linka A40. Můžeme ji využít během všedních dní. V provozu je od 5 do 17 hodin.

A41

Při cestě do Lán, Stochova, Kačice nebo Nového Strašecí můžeme jet i linkou A41. Ve směru do Kladna jede každý den pouze jeden spoj ve 20:40 ze Stochova a končí až u areálu Poldi. Také ve směru z Kladna není nabídka spojů velká. O víkendu jedou tři spoje a ve všední dny dva, všechny v rozmezí 18:30 až 22:30.

A42

Důležitou spojnicí pro Stochov a Kačici je linka A42. Jezdí jak ve všední dny, tak i o víkendech, a to v prokladu s linkou A40.

A43

Čtyři páry spojů najdeme na lince A43, která spojuje Kladno a obec Mšec nacházející se severozápadně od Kladna. Projíždí ještě obcemi Smečno, Přelíc, Ledce, Hradečno a Mšecké Žehrovice. Spoje jezdí pouze ve všední dny.

A44

Linka A44 zajišťuje pouze jeden spoj. A to ve všední den v 15:20 z Kladna do Kačice nebo Stochova.

A63

Linky mezi Kladnem a Slaným byly většinou zaintegrovány do PID již v první vlně. Ovšem na některé linky spojující především obce na západ od Slaného s tímto městem a Kladnem se nedostalo, a tak i nadále zůstávají pod taktovkou SID. Linka A63 obsluhuje obce Smečno, Ledce, Přelíc a Studeněves.

A65

Druhou nezaintegrovanou linkou v úseku Kladno-Slaný je linka A65. Stejně jako linka A63 obsluhuje několik obcí na západ od těchto měst. Jedná se o obce Tuřany, Libovice, Jedomělice, Malíkovice, Řisuty, Drnek, Hradečno a Smečno.

A66

Linka A66 spojuje Kladno, Kačici a Mšec podobně jako linka A43. Čtyři páry spojů jedou pouze v pracovní dny.

B55

Jedinou výjimkou ve značení linek jedoucích přes území Kladna je linka B55. Celé kódové označení je 310550 a doplňuje linky A37, A38 a A39 na trase Kladno-Rakovník. Můžeme ji nazvat rychlíkovou linkou, protože nezajíždí ani do měst Lány a Stochov.

V *příloze (2)* nalezneme schéma těchto linek SID začínajících na území města Kladna.

Následují linky, které neobsluhují přímo Kladno, ale oblasti Kladnu blízké:

Pro cestování z Prahy od metra a směrem na Hostivice, Jeneč, Unhošť a Malé Kyšice slouží linka **A32**. O obce Horní Bezděkov, Bratronice, Běleč, Sýkořice, Zbečno a Křivoklát je prodloužena linka **B81**. Z Unhoště směrem na Braškov, Kamenné Žehrovice, Tuchlovice, Stochov, Lány a Nové Strašecí jede linka **B82**. Od stanice metra Zličín můžeme využít linkou **B85**, která má obdobnou trasu jako linka B82.

Posuneme-li se dále na západ, v úseku Rakovník-Nové Strašecí jsou provozovány například linky **B63**, **B64** nebo **B65**. Poslední zmíněná linka jede až do obce Tuchlovice. Potkat lze i linku **B68**, která jede z Nového Strašecí do Lán nebo Mšece.

Ze Slaného do Nového Strašecí jezdí linka **A36**, která je zaintegrovaná do SID. Jezdí však pouze ve všední dny.

Linka **A51** je poslední zde zmíněnou linkou SID. Jeden pár spojů jede z Kralup nad Vltavou do Velvar. Na trase zastavuje pouze v obci Olovnice.



Obr. 1.: Karosa Axer C956 dopravce ČSAD MHD Kladno a.s. na lince A29 směr Unhošť v Kladně [autor: Marek Pospíšil]

3.1.2 Dopravci

V oblasti Kladenska zřizují spoje SID tři hlavní autobusoví dopravci. Pro Kladno nejtýpějšího dopravce představuje ČSAD MHD Kladno a.s. Obsluhuje všechny linky od A27 po A44 a A51 plus některé další jako B80, B81, B82, B83 a B85.

Druhým dopravcem je ČSAD Slaný a.s. Tato společnost je součástí koncernu ICOM transport a.s. Zajišťuje spoje na linkách A63, A65 a A66 a dále většinu linek spojujících Slaný a okolí. Některé linky na Rakovnicku jsou také pod vedením tohoto dopravce. V neposlední řadě se s ním můžeme setkat na linkách Slaný-Praha.

Posledním velkým dopravcem je společnost ANEXIA s.r.o. Tato společnost sídlí v Rakovníku, kde také zajišťuje většinu linek a spojů. Jednou z nich je i linka A55, která je jedinou linkou této společnosti zajíždějící do Kladna. Vytváří také hlavní spojení mezi Rakovníkem a Prahou.

3.1.3 Tarif

Tarif byl naposledy upraven Středočeským krajem 1. 1. 2012. Cena jízdného se většinou vypočítává dle počtu projetých zón, ovšem některé linky mají i kilometrický tarif. Systém je nastaven na maximální projetí 13 zón a poté už zůstává cena stejná.

Jízdenky můžeme rozdělit na jednorázové a časové. Jednorázové jízdenky jsou většinou ke koupi u řidiče při nástupu do vozidla a platí pouze na jednu jízdu. Je rozdíl mezi placením v hotovosti a speciální čipovou kartou. Při placení jednorázové jízdenky čipovou kartou se cena jízdného snižuje o několik procent a je zde možnost zvýhodněného přestupu, což znamená, že při nákupu další jízdenky do určitého času se z karty odečte standardní ceny snížená o jednu tarifní zónu.

Časové kupóny je možné zakoupit v kancelářích jednotlivých dopravců. Platnost kupónů je buď jeden měsíc, nebo čtvrt roku a vydávají se vždy na konkrétní zóny. Čipovou kartou je možné použít u všech dopravců zapojených do systému SID. Samozřejmostí jsou i žákovské a studentské slevy poskytované po předložení žákovských průkazů. V následujících tabulkách si můžeme prohlédnout jednotlivé ceny jízdného. [3]

Počet zón	Platba v hotovosti (Platba čipovou kartou)					
	Obyčejné jízdné	Zlevněné 75% obyčejného jízdného	Zlevněné 50% obyčejného jízdného	Zlevněné 37,5% obyčejného jízdného	Zlevněné 25% obyčejného jízdného	Zavazadlo
	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč
1	12(10)	9(7,5)	6(5)	4(3,7)	3(2,5)	6(5)
2	19(17)	14(12,7)	9(8,5)	7(6,3)	4(4,2)*	12(11)
3	25(23)	18(17,2)	12(11,5)	9(8,6)	6(5,7)	12(11)
4	33(31)	24(23,2)	16(15,5)	12(11,6)	8(7,7)	12(11)
5	42(39)	31(29,2)	21(19,5)	15(14,6)	10(9,7)	12(11)
6	48(45)	36(33,7)	24(22,5)	18(16,8)	12(11,2)	12(11)
7	56(52)	42(39)	28(26)	21(19,5)	14(13)	12(11)
8	64(60)	48(45)	32(30)	24(22,5)	16(15)	12(11)
9	72(68)	54(51)	36(34)	27(25,5)	18(17)	12(11)
10	80(75)	60(56,2)	40(37,5)	30(28,1)	20(18,7)	12(11)
11	88(83)	66(62,2)	44(41,5)	33(31,1)	22(20,7)	12(11)
12	96(91)	72(68,2)	48(45,5)	36(34,1)	24(22,7)	12(11)
13	104(99)	78(74,2)	52(49,5)	39(37,1)	26(24,7)	12(11)

Tab. 2.: Jednorázové jízdné SID

*u takto označeného políčka bude patrně chyba, vždy je cena z čipové karty nižší než při platbě hotovostí

Počet zón	30denní jízdné				90denní jízdné			
	Obyčejné jízdné	Zlevněné 75% obyčejného jízdného	Zlevněné 50% obyčejného jízdného	Zlevněné 37% obyčejného jízdného	Obyčejné jízdné	Zlevněné 75% obyčejného jízdného	Zlevněné 50% obyčejného jízdného	Zlevněné 37% obyčejného jízdného
	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč
1	310	230	155	115	790	590	395	295
2	485	360	240	180	1260	945	630	470
3	740	555	370	275	1890	1415	945	705
4	970	725	485	360	2520	1890	1260	945
5	1190	890	595	445	3150	2360	1575	1180
6	1420	1065	710	530	3780	2835	1890	1415
7	1640	1230	820	615	4410	3305	2205	1650
8	1870	1400	935	700	5040	3780	2520	1890
9	2100	1575	1050	785	5670	4250	2835	2125
10	2310	1730	1155	865	6300	4725	3150	2360
11	2540	1905	1270	950	6930	5195	3465	2595
12	2770	2075	1385	1035	7560	5670	3780	2835
13	3000	2250	1500	1125	8190	6140	4095	3070

Tab. 3.: Časové jízdenky SID, které je možné nahrát na čipovou kartu

3.1.4 Výhody a nevýhody

Výhody	Nevýhody
<ul style="list-style-type: none">• jednotnost tarifu a značení linek• možnost využití čipové karty• zvýhodněný přestup• zvýhodněné jednorázové jízdné	<ul style="list-style-type: none">• absence nebo neaktuálnost webu sdružujícího informace o linkách a celém systému• absence systému upozorňujícího na mimořádné události• napojení na železniční dopravu• intervaly na jednotlivých linkách a úsecích

Tab. 4 Přehled výhod a nevýhod SID

3.2 Pražská integrovaná doprava (PID)

Systém (PID) spravuje společnost Regionální organizátor pražské integrované dopavy (ROPID), která nejdříve organizovala pouze dopravu v hlavním městě. Následně bylo rozhodnuto o sloučení SID a PID do jednoho fungujícího dopravního systému a tím byl vybrán právě PID. Cílem je, aby celý Středočeský kraj byl pokryt jedním dopravním systémem v řádu let. Každým rokem probíhá rozšiřování a ani letošní rok nebude výjimkou.

Hlavním rozdílem z hlediska organizování dopavy je využití železnic, s kterými systém SID vůbec nepočítá. PID počítá s železnicemi jako páteřní dopravní sítí, na kterou navazuje ostatní převážně autobusová doprava.

Dalším značným rozdílem je uspořádání celého systému. Nejedná se o zónový dopravní systém, ale o pásmový. V praxi to znamená, že ve středu PID se nachází Praha. Ta se počítá jako čtyři tarifní pásma (P – dvojpásma, 0 a B). Na tato pásma navazují vnější tarifní pásma. Těch je v současné době 7, ale počítá se s navýšením jejich počtu.

3.2.1 Linky

Z 39 linek vyjíždějících z Kladna připadá na PID rovná dvacítká. Nejdůležitější z nich jsou spojnice Kladna a Prahy. Těch je celkem 6 a zastávají pestrou škálu možných spojení. Můžeme si vybrat mezi rychlíkovými, polorychlíkovými a zastávkovými spoji, které odjíždějí od stanic metra A (Nádraží Veveslavín a Dejvická) nebo metra B (Zličín).

Prakticky celá východní část Kladenska je obsluhována linkami v systému PID, jedná se například o obce Hostivice, Jeneč, Hostouň, Buštěhrad, Okoř, Cvrčovice atd. V neposlední řadě mohou linky PID využít cestující na trase Kladno-Slaný, kde jsou celotýdenně vedeny 3 linky a další 2 v pracovní dny. Jedna linka spojuje Kladno a Kralupy nad Vltavou. Přes všední dny můžeme využít bohaté nabídky spojů v relaci Kladno-Velvary a některé spoje pokračující dále na Mělník. Na severozápadní straně obsluhují linky PID také obce Libušín a Smečno.

Číslování linek probíhá zcela jinak než v systému SID. Každá linka má také svůj šestimístný kód, který slouží ovšem pouze k interním účelům a cestující se s ním setkávají naprosto minimálně. V systému PID se pro všechny autobusové linky používají třímístná čísla.

Linky jedoucí pouze po území Prahy zastávají číselnou řadu 100-299, příměstské linky obsazují čísla 300-399, regionální linky nezasahující do území Prahy pak 400-699. Poslední kategorií jsou noční linky s číselnou řadou 900-960.

Nyní si představíme jednotlivé linky rozdělené do několika skupin. Linky MHD Kladno jsou brány jako samostatný dopravní systém, a proto jsou rozebrány ve vlastní kapitole i když fakticky spadají pod systém PID.

3.2.1.1 Linky Kladno-Praha

300

První linkou spojující Kladno a Prahu je linka 300. Je považována za páteřní linku mezi těmito městy. Spojuje pražskou stanicí metra Nádraží Veveslavín, obec Buštěhrad a projíždí městem Kladnem až do městské části Rozdělov. Kvůli zajištění do obce Buštěhrad je považována za polorychlíkovou linku.

322

Zastávkovou linkou mezi Kladnem a Prahou je linka 322. Ta odjíždí ze stanice Nádraží Veveslavín a jede přes Letiště Václava Havla, dále projíždí 7 obcí mezi Kladnem a Prahou. V Kladně končí na autobusovém nádraží.

324

Jedinou linkou přímo spojující pražskou stanici metra Zličín a Kladno je právě linka 324. Mezi těmito dvěma stanicemi projíždí přes letiště a obec Buštěhrad. V Kladně projíždí okolo sídliště Kročehlavy a končí v Rozdělově na konečné zvané Energie.

330

Linka 330 je jednou ze dvou rychlíkových linek jedoucích bez zastavení mimo Prahu přímo do Kladna. V současné době je vedena okolo NC Oaza, přes Pražskou křižovatku a na autobusové nádraží. Ve špičkách pracovních dnů pokračují spoje z autobusového nádraží do čtvrti Švermov a vybrané spoje až do obce Libušín a Smečno.

350

Tato linka je spíše doplňkovou k ostatním linkám. Začíná na stanici metra Dejvická a slouží převážně cestujícím do obcí Roztoky, Úholičky, Velké Přílepy, Svrkyně a Noutonice. Dále je malá část spojů vedena přes Okoř, Číčovice a Buštěhrad do Kladna, kde jsou ukončeny hned na začátku u nákupního centra Oáza. V úseku Kladno, Oáza-Noutonice se počty cestujících pohybují v jednotkách za den.

399

Jedná se o druhou rychlíkovou linku Kladno – Praha. Ze stanice Nádraží Veveslavín jede okolo kladenského sídliště Kročehlavy, a dále pokračuje přes město na konečnou Kladno, Energie.

3.2.1.2 Další regionální linky**306**

Linka 306 má výchozí zastávku Praha, Zličín. Odtud pokračuje přes Prahu-Sobín do Hostivic a Jenče, kde se některé spoje přecísľují na linku 626 a pokračují směr Kladno.

319

S linkou 319 lze cestovat z obcí mezi Kladnem a Prahou na Letiště Václava Havla. Projíždí obcemi Kněžves, Dobrovíz, Hostouň, Jeneč a některé spoje napojují město Unhošť na vlaky v Pavlově.

323

Linka 323 začíná na pražském Nádraží Veveslavín a přes Letiště Václava Havla pokračuje do Kněževsi a Středokluk. Před konečnou v obci Koleč projede ještě Velkými a Malými Čičovicemi, Okoří, Libochovičkami a Zákolany. Některé spoje jsou z letiště vedeny přímo do obcí Stehelčevy a Dřetovice.

336, 347, 386

K obsluze Hostovic slouží především tyto linky. Linka 336 jezdí pouze v pracovní dny z pražského Zličína přímo do Hostovic, kde je na konečné Ve Vilkách ukončena. Podobnou trasu má i linka 386, ta ovšem jezdí ve velmi omezeném rozsahu. Linka 347 začíná také na Zličíně a přes Chrášťany, Chýni a Břve jede do Hostovic. Odtud pokračuje zpátky do Prahy ke stanici metra Nemocnice Motol.

456

Pokud potřebujeme ze Slaného do Knovíze, Želenic, Třebusic, Kolče nebo Zákolan, můžeme ve všední dny využít linky 456. Některé spoje jsou prodlouženy přes Holubice a Tursko do Libčic nad Vltavou.



Obr. 2.: Crossway LINE 13M dopravce POHL Kladno s.r.o. na lince 330 na kladenském autobusovém nádraží [autor: Marek Pospíšil]

3.2.2 Dopravci

Celkem zajišťuje provoz linek PID 6 dopravců. Tím největším je ČSAD MHD Kladno a.s., které vlastní licence na většinu linek a zajišťuje část spojů linky 617.

Celkem tři celé linky (608, 621 a 622) a jednu částečně (617) obsluhuje společnost ČSAD Slaný a.s. Všechny linky tohoto dopravce jsou provozovány pouze ve všední dny, a proto se s ním můžeme setkat na linkách PID nejméně.

Linku 620 z Kladna do Kralup nad Vltavou zajišťuje dopravce Valenta BUS s.r.o. Zajišťuje také část spojů na lince 323 z Kolče na pražské Nádraží Veleslavín. Jedná se o nejmladšího dopravce v systému PID.

Na trase Kladno-Praha, konkrétně na lince 330 můžeme potkat dva dopravce. AUTODOPRAVA LAMER s.r.o. zajišťuje přibližně polovinu spojů na této lince plus ještě část spojů na lince 617. Druhou polovinu spojů linky 330 provozuje POHL Kladno s.r.o. Ten zajišťuje také část spojů linky 323.

Posledním dopravcem je Kateřina Kulhánková, který provozuje linku 399.

3.2.3 Tarif

Tarif PID určuje společnost ROPID. Jízdenky se dají rozdělit na jednorázové a dlouhodobé. Při nákupu jednorázových jízdenek, je brán ohled nejen na počet projetých pásem a také na časovou platnost. Všechny jízdenky jsou přestupní.

Jízdné je možné platit jak hotově, tak i čipovými kartami systému SID ovšem na rozdíl od SID zde není poskytnuta žádná sleva. U některých dopravců je možné zakoupit jednorázové jízdenky například bezkontaktní platební kartou. Dlouhodobé kupóny je prozatím možné vydat v papírové nebo elektronické verzi na kartu pojmenovanou Lítačka, dříve OpenCard.

Dlouhodobé kupóny mohou být platné měsíc nebo čtvrt roku. Při cestování je brán ohled pouze na pásmovou platnost nikoliv na časovou, jako je tomu u jednorázových jízdenek. Žáci a studenti využívající linek PID mají možnost využít zákonných slev. V příložených tabulkách si můžeme prohlédnout jednotlivé ceny jednorázových i časových jízdenek.

Rozdílem od systému SID je možnost ve všech autobusech s odbavovacím zařízením zakoupit jízdenku na libovolný počet tarifních pásem. Nikoliv jako v autobusech SID pouze na trasu ujetou daným spojem. V tomto roce společnost ROPID chystá nový multikanálový odbavovací systém, který má zcela změnit zažitý způsob placení jízdného.

Počet pásem	Doba platnosti	Dospělý	Dítě
2 pásma (P,0,B) (S)	15 min	12 Kč	6 Kč
2 pásma (P,0)	30 min	18 Kč	9 Kč
3 pásma	60 min (P-30 min)	24 Kč	12 Kč
4 pásma	90 min	32 Kč	16 Kč
5 pásem	2 hod	40 Kč	20 Kč
6 pásem	2,5 hod	46 Kč	23 Kč
7 pásem	3 hod	54 Kč	27 Kč
8 pásem	3,5 hod	62 Kč	31 Kč
9 pásem	4 hod	68 Kč	34 Kč
10 pásem	4,5 hod	76 Kč	38 Kč
11 pásem	5 hod	84 Kč	42 Kč
11 pásem	24 hod	160 Kč	80 Kč

Tab. 5.: Jednorázové jízdenky PID [4]

(P,0,B) – nelze použít při cestě v daném tarifním pásmu

(S) – nelze použít při cestě vlaky linek S a R

Jednorázové jízdné platí pro Prahu (4 tarifní pásma) i zbylých 7 tarifních pásem. Proto je možné koupit jízdenku na celkem 11 tarifních pásem (cesta ze 7 tarifní pásma i s jízdným pro Prahu).

Počet pásem	Dospělý		Dítě	
	Měsíční	Čtvrtletní	Měsíční	Čtvrtletní
1 pásmo*	300 Kč	760 Kč	150 Kč	380 Kč
2 pásma	460 Kč	1200 Kč	230 Kč	600 Kč
3 pásma	700 Kč	1800 Kč	350 Kč	900 Kč
4 pásma	920 Kč	2400 Kč	455 Kč	1190 Kč
5 pásem	1130 Kč	3000 Kč	565 Kč	1500 Kč
6 pásem	1350 Kč	3600 Kč	675 Kč	1795 Kč
7 pásem	1560 Kč	4200 Kč	780 Kč	2100 Kč
8 pásem	1780 Kč	4800 Kč	890 Kč	2400 Kč

Tab. 6.: Dlouhodobé časové kupóny PID [5]

*cena pro jedno tarifní pásmo platí pouze v tarifních pásmech 1 až 7.

Tyto ceny platí pouze pro kombinace tarifních pásem (0+B) a 7 vnějších pásem.

3.2.4 Výhody a nevýhody

Výhody	Nevýhody
<ul style="list-style-type: none">• celková informovanost cestujících• jednotnost celého systému po všech stránkách• napojení na železniční dopravu• přestupní jízdenky	<ul style="list-style-type: none">• návaznosti na MHD Kladno• nesmyslné polohy některých spojů¹

Tab. 7.: Výhody a nevýhody PID




3.3 MHD Kladno

Specifickou podkategorií systému PID je kladenská městská hromadná doprava. Všechny linky MHD mají stejné náležitosti jako „standartní“ linky zapojené do PID, avšak vyskytují se zde určité odlišnosti. Tyto odlišnosti nalezneme převážně v hladině tarifu. Jednotícím prvkem městských linek je číselná řada 601 až 616. Do MHD jsou zahrnuty pouze linky provozované dopravcem ČSAD MHD Kladno a.s., což orientaci v celém systému stěžuje.

Velkou nevýhodou je fakt, že jízdní řády si město Kladno na svoji žádost vypracovalo samo. Rozložení spojů na některých linkách je nelogické a bez jasných poptávkových důvodů. Navíc nejsou zajištěny proklady nebo návaznosti na ostatní autobusové linky, což ztěžuje pohyb po městě hlavně v době mimo pracovní špičky. Ani návaznosti na vlaky linek S a R nejsou zrovna nejsilnější stránkou MHD.

Jako odstrašující případ si můžeme ukázat linku 605, jejíž jízdní řád je zde přiložen. Spoje v pracovní dny nevykazují ani náznak nějakého pravidelného taktového intervalu a s návaznostmi na vlaky to není o mnoho lepší. Od Prahy přijíždí vlak každou hodinu pravidelně ve **:25 a **:41. Můžeme tedy říci, že na některé vlaky návaznost existuje, ovšem ne pokaždé jede autobus stejně jako před hodinou. Ve směru na Prahu jedou vždy v **:15 a **:29. Návaznosti na tyto vlaky jsou tedy ještě horší.

¹ Tento jev bude patrně způsoben nesmyslnými požadavky obcí na dopravní obsluhu.

605		PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID) - Městská doprava Kladno		Platnost: od 3.1.2018	
				Dopravce: ČSAD MHD Kladno a.s. Železničářů 865 272 80 Kladno, tel. 312 825 163 Informace o provozu PID na tel.: 234 704 560, na internetu: WWW.pid.cz	
orientační doba jízdy (min)	Tarifní pásmo	PRACOVNÍ DEN (☆)	SOBOTA (⊗) a NEDĚLE (†)		
AQUAPARK	3	4		4	54 31
Stadión F.Kloze	3	5	29	5	1
Nemocnice	3	6	01 31 38 51	6	4 1
Nám.Svobody	3	7	02 31 51	7	3 2
Autobusové nádraží	3	8	00 11 27 37 56	8	5 2
Divadlo	3	9	08 26 40 51	9	4 2
J.Hory	3	10	03 20 43 51	10	4 2
Dlouhá	3	11	04 21 33 51	11	4 2
U Meisnerů	3	12	06 18 31 53	12	4 2
Svépomoc	3	13	14 31 44 58	13	4 2
Na Kovárně	3	14	31 51	14	2 2
• Nádraží 	3	15	03 11 36	15	3 2
2 Holandská	3	16	04 19 34 53	16	4 2
3 Okrsek 2	3	17	18 37	17	2 2
5 Pražská křiž.	3	18	04 30	18	2 2
7 OKRSEK 0	3	19	00 11 31 59	19	4 2
☆ - Zvýrazněné spoje zajišťuje nízkopodlažní vozidlo.		20	31 57	20	2 2
⊗ - zastávka s možností přestupu na železniční dopravu		21	46	21	1 1
		22	39	22	1 1
		23		23	
		0		0	
		1		1	
		2		2	
		3		3	

Plati Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID.
Na území města Kladna platí také tarif MHD Kladno.
Jízda s předem zakoupenou jízdenkou.
Doplňkový prodej jízdenek bez přírůžky u řidiče.
Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.
Soft. CHAPS spol. s r.o. A

O svátcích jede jako v neděli (†).

Graf.: T1905,T1975 Chron.: 4 Zast.: 2837/1 Šabl.: Šablona 15|10|TP

Obr. 3.: Jízdní řád městské linky 605 v zastávce Kladno, nádraží.

3.3.1 Linky

601

První linka s číslem 601 tvoří páteřní spojení od východního na západní okraj města. Začíná v sídlišti Kročehlavy na zastávce Okrsek 0 a projíždí nejfrekventovanějšími ulicemi přes náměstí Sítná nebo Náměstí Svobody, okolo, pro Kladno typických, věžáku ve Vítězné ulici na konečnou Rozdělov.

602

Linka 602 začíná na Náměstí Svobody, odkud pokračuje okolo NC Central a autobusového nádraží do čtvrti Švermov. Z hlavního Švermovského (Havlíčkova) náměstí je vedena do zastávky Hnidousy, kde končí.

603

Linka 603 je další páteřní linkou spojující opačné konce města. Od NC Oaza jede okolo severního okraje Kročehlavského sídliště až na náměstí Sítná a Náměstí Svobody. Odtud pokračuje do části zvané Ostrovec a některé spoje jsou prodlouženy k nedalekým Hřbitovům.

604

Na linku 604 pravděpodobně narazíme při cestách přes kladenské čtvrti Dubí a Vrapice. Čtvrť Vrapice obsluhuje pouze jedna linka a to právě 604. Valná část spojů končí u místního kostela, ale některé spoje jsou prodlouženy do obcí Stehelčevce a Dřetovice nedaleko za hranicemi Kladna. Ve špičkách pracovních dnů malá část spojů pokračuje do Dřetovic jako linka 624. Tyto spoje obsluhují kromě Stehelčevce ještě školu v obci Buštěhrad. Na druhou stranu od Vrapic a Dubí dojedeme s 604 na Náměstí Svobody a ve špičkách také do Rozdělova ke Zvonečku.

605

Linka 605 začíná shodně jako 601 v zastávce Okrsek 0. Dále projíždí sídlištěm a měla by ho napojovat na vlakové nádraží. Při dopravě na vlak je však linka nepoužitelná, protože zde nebyly vytvořeny potřebné návaznosti. Od vlakového nádraží projíždí starými Kročehlavy a vyjíždí u divadla. V poslední části trasy spojuje Náměstí Svobody a aquapark.

606

Se špičkovým intervalem 10 minut je linka 606 nejčastěji jedoucí linkou MHD. Začíná u NC Oaza a pokračuje přes stanici Pražská křižovatka do starých Kročehlav. Dále obsluhuje Divadlo, NC Central a Náměstí Svobody. Projetím Vítězné ulice se dostává do Rozdělova, kde končí na zastávce Energie.

607

Linka 607 je jedinou linkou MHD začínající přímo na autobusovém nádraží. Z autobusového nádraží pokračuje na Náměstí Svobody do čtvrti Rozdělov a obcí Libušín a Smečno. I když nadpoloviční část trasy linky vede mimo Kladno a linka vykazuje znaky linky SID, je kvůli historii trasování zařazena do systému MHD.

609

První linkou v systému MHD zajíždějící až do města Slaného je linka 609. Stejně jako 603 a 606 začíná u NC Oaza. Městská část trasy obsluhuje oblast Pražské křižovatky, náměstí Sítná, Náměstí Svobody a Švermova. Ze Švermova pokračuje přes obce Vinařice, Třebichovice a Hrdlív do Slaného. Některé spoje slouží jako doplněk k linkám Slánské MHD a jsou prodlouženy přes centrum do Arbesovy ulice.

610

Uprostřed sídliště Kročehlavy se nachází zastávka Tržnice. Na této zastávce začíná každý den vždy jednou za hodinu spoj linky 610. Přes náměstí Sítná se dostaneme k NC Central a až do samého srdce historického centra města, náměstí Starosty Pavla. Poslední stanice se jmenuje Zálušná a nachází se hned vedle kladenského zámku a medvědária.

611

Linka 611 slouží především k dopravě zaměstnanců do průmyslového areálu Poldi. Začíná na Okrsku 0 a okolo autobusového nádraží jede do zastávky Průmyslová, kde je ukončena. Linka má pouze jeden pár spojů jezdící pouze ve všední dny. Ráno jede z Okrsku 0 na Průmyslovou a odpoledne zpět.

612

Z Kladna do Slaného můžeme jet i linku 612. Linka vyjíždí z Náměstí Svobody a pokračuje okolo NC Central do Švermova na Havlíčkovu náměstí. Odtud pokračuje přes Pchery, Jemníky, Knovíz a Netovice do Slaného.

613

Linku 613 slouží k dopravě zaměstnanců do areálu Poldi, a také k dopravě žáků školy v Dubské ulici. Začíná u NC Oaza a zastavuje i náměstí Sítná nebo u NC Central. Poté pokračuje do areálu Poldi a čtvrti Dubí, kde je v zastávce Sokolovna ukončena. Vzhledem k účelu linky je provozována pouze v omezeném rozsahu především ve špičkách pracovních dní.

614

Linka 614 začíná u průmyslového závodu Dříň. Poté projíždí čtvrtí Dubí a dostává se k autobusovému nádraží a na Náměstí Svobody. Využít jí můžeme i pro cesty k zimnímu stadionu nebo vlakovému nádraží, kde je většina spojů ukončena. Ve špičkách pracovních dní jsou některé spoje prodlouženy do obcí Velké a Malé Přítočno.

616

Poslední linkou MHD je linka 616. Začíná na Náměstí Svobody a přes sídliště Kročehlavy pokračuje do obce Velké Přítočno a k budově Masokombinátu. Slouží především pro dopravu zaměstnanců do průmyslové zóny v okolo Velkého Přítočna, kde má svůj závod například společnost LEGO. Linka 616 jezdí pouze v dopravních špičkách.

V *příloze (3)* je přiložen plánec MHD Kladno.



Obr. 4.: Karosa B952 dopravce ČSAD MHD Kladno a.s. na lince 602 nedaleko NC Central. [autor: Marek Pospíšil]

3.3.2 Tarif

Tarifu MHD je nadřazený tarif PID, takže je možné ve všech spojích zakoupit jízdenky podle tabulky uvedené u kapitoly Tarif PID. Ovšem s jednou malou výjimkou. V Kladně je zakázán prodej jízdenky za 12 korun. Všechny zastávky na území města Kladna se nacházejí v tarifním pásmu 3, jenže pro cestu je potřeba mít jízdenku dvoupásmovou.

Kromě tarifu PID je možné na linkách MHD využít samostatný tarif MHD. Tento tarif platí na všech linkách provozovaných dopravcem ČSAD MHD Kladno a.s. a to bez ohledu na příslušnost linky k tarifnímu systému. V praxi to znamená, že pokud cestujeme pouze po území Kladna, je možné si jednorázovou jízdenku v ceně tarifu MHD zakoupit jak ve spoji linky 300, tak i v lince A30. Základní jednorázová jízdenka stojí 16 korun.

Jízdenky dělíme na jednorázové a časové. Jednorázové jízdenky se kupují pouze u řidiče a je možné je platit buď hotově anebo čipovou kartou, nám známou ze systému SID. Opět platí pravidlo, že při placení jednorázové jízdenky čipovou kartou se cena jízdného sníží o několik %.

I v systému MHD je možné využít tzv. „zvýhodněný přestup“, který ale funguje trochu jinak. Do času uvedeného na jízdence je možné využít dalšího spoje MHD, a to zcela zdarma. Časové jízdenky se dělí na týdenní, měsíční a čtvrtletní a mohou být nahrány pouze na čipové kartě.

Tarif MHD obsahuje několik slev pro určité skupiny cestujících. Jedná se především o slevy pro žáky a studenty nebo seniory. Pro využívání takto zlevněného jízdného je nutné nechat si slevu aktivovat v informační kanceláři ČSAD. Sleva nemůže být poskytnuta po pouhém předložení studentského průkazu nebo dokladu s uvedeným věkem. V následující tabulce jsou uvedeny ceny tarifu MHD.

Věková kategorie	Jednorázová jízdenka – hotovost	Jednorázová jízdenka – čipová karta	Časový kupón – týdenní	Časový kupón – měsíční	Časový kupón – čtvrtletní
0–6 let	0,-	-	-	-	-
6–15 let (pes)	8,- (8,-)	7,- (-)	55,- (-)	150,- (-)	430,- (-)
6-15 let (žákovský průkaz)	8,-	1,-	55,-	150,-	430,-
15-65 let	16,-	14,-	125,-	380,-	1120,-
15-26 let (žákovský průkaz)	16,-	1,-	65,-	190,-	550,-
65-70 let	8,-	7,- 1,-	-	-	-
70+ let	8,-	7,-	-	1,-	12,-
ZTP, ZTP/P	0,-	-	-	-	-
Rodičovská (rodič + dítě do 4 let)	-	Prvních 40 jízd v měsíci 4,- poté 14,-			-

Tab. 8.: Ceny jízdného v MHD Kladno [6]

Světle modrá Nutno provést změnu karty v kanceláři ČSAD²

Žlutá ... Nepoužívané části tarifu z důvodu např. lepších podmínek jednorázových jízdenek nebo lepších podmínek tarifu PID

² Větou *Nutno provést změnu karty v kanceláři ČSAD* se myslí, že nelze vyžadovat uvedenou cenu jízdenky pouze na základě prokázání věku nebo předložení žákovského průkazu, ale je nutné softwarové přehrání karty v informační kanceláři ČSAD.

3.3.3 Výhody a nevýhody

Výhody	Nevýhody
<ul style="list-style-type: none">• Využívání podmínek PID• tarifní slevy• zvýhodněný přestup	<ul style="list-style-type: none">• Nepřehlednost v linkovém vedení MHD• návaznosti na železniční dopravu• složitost a praktická použitelnost tarifu• návaznosti a proklady s ostatními linkami PID

Tab. 9.: Výhody a nevýhody MHD Kladno

3.4 Železniční doprava

Železniční doprava je nedílnou součástí Kladenska, a tak ji zde musíme zmínit. Všechny linky jsou zajišťovány národním dopravcem České dráhy. Je využívána převážně kvůli většímu pohodlí. Výhodou je také segregace od ostatních dopravních cest díky čemuž nenabírá zpoždění z důvodů kongescí nebo například dopravních nehod.

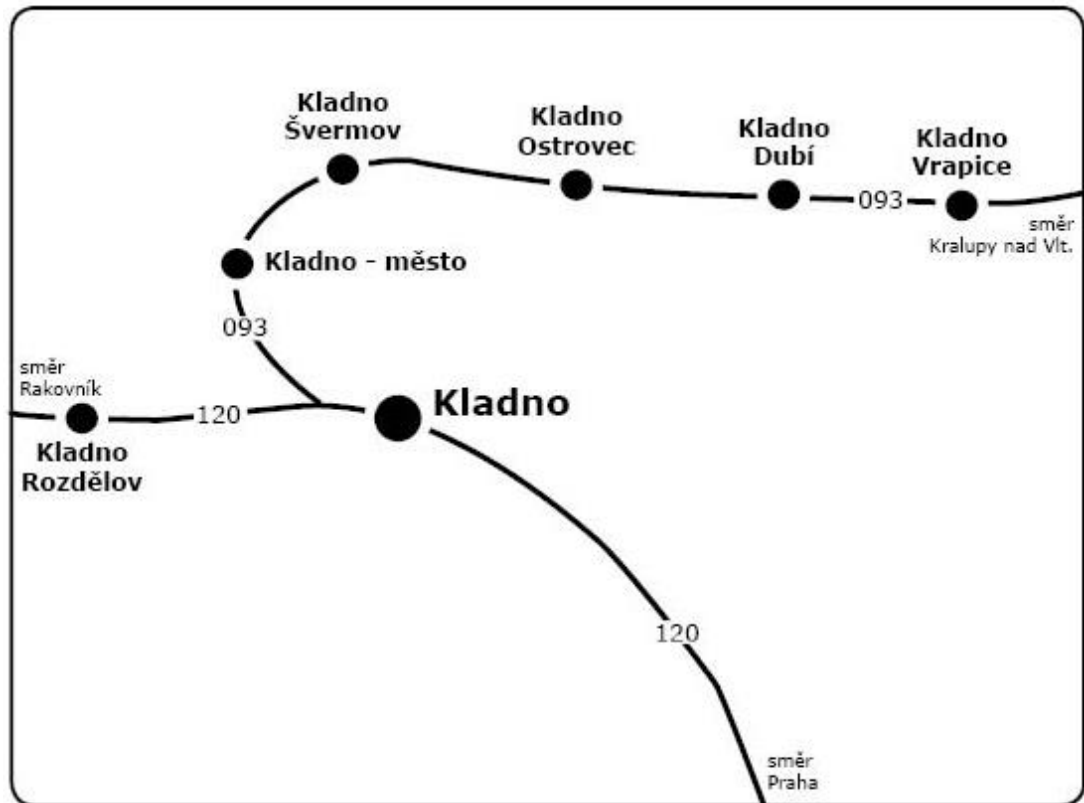
Nevýhodou je nízká kapacita některých tratí, hlavně té v úseku Kladno-Praha. Zatímco co do jiných měst (např. Beroun, Benešov, Kolín, Čelákovice, Kralupy nad Vltavou atd.) vede z Prahy dvoukolejná, plně elektrifikovaná trať, do největšího středočeského města pouze jednokolejná neelektrifikovaná trať. Ta v současné době nestačí poptávce cestujících a neumožňuje navyšování počtu spojů. V železniční dopravě je ukryt obrovský potenciál, který by byla chyba nevyužít.

Nyní probíhá rekonstrukce první části trati ve směru na Kladno, Jedná se o úsek Praha, Masarykovo nádraží-Praha, Bubny a z tohoto důvodu jsou všechny linky ve směru od Kladna ukončeny právě ve stanici Praha, Bubny-Vltavská u stejnojmenné stanice metra.

Tarifně ji lze zařadit pod systém PID. Již na všech tratích v okolí Kladna je možné používat, jako cestovní doklady, jízdenky PID. Samozřejmostí je i možnost nákupu klasicích jízdenek Českých drah pro jednotlivé jízdy s možností zpáteční zlevněné jízdenky. Jednotlivé spoje jsou děleny podle dvou hledisek. Prvním je kategorie vlaku podle Českých drah. Ty se dělí na rychlíky, spěšné vlaky a osobní vlaky. Druhou kategorií je dělení na jednotlivé linky podle PID.

3.4.1 Schéma stanic v městě Kladně

V městě Kladně se nenachází pouze jedna stanice. Je jich celkem 7 a nejsou napojeny za sebou, ale na dvou různých tratích. Z tohoto důvodu je přiloženo schéma železniční dopravy Kladna.



Obr. 5.: Schéma železničních stanic ve městě Kladně

3.4.2 Trati [7]

Ještě před vypsáním linek si uvedeme informace o tratích. Každá trať má své přidělené číslo složené ze tří číslic a na jednotlivých tratích může jezdit více vlakových linek. Pro lepší přehlednost v linkách si čísla tratí uvedeme.

093

Na trať 120 navazuje na kladenském hlavním nádraží trať 093 směr Kladno-Ostrovec, Zákolany a Kralupy nad Vltavou.

110

Trať 110 začíná v Kralupech nad Vltavou a přes Olovnici, Kamenný most a Podlešín vede do Slaného. Odtud vede do Loun.

111

Velice krátká trať 111 začíná v Kralupech nad Vltavou a končí ve městě Velvary. Na trati jsou pouze další dvě stanice.

120

Trať 120 je nejvyužívanější trať v okrese Kladna. Začíná na pražském Masarykově nádraží a vede přes Kladno do Rakovníka.

121

Trať 121 začíná v obci Hostivice, odkud pokračuje přes Středokluky, Noutonice a Zákolany do obce Podlešín nedaleko Slaného.

122

Trať 122 začíná na pražském Smíchovském nádraží, odkud pokračuje přes městské části Praha-Jinonice, Praha-Zličín do Hostivic a Rudné.

3.4.3 Linky

3.4.3.1 Linky S

Linkami S se ve většině případů označují osobní vlaky Českých drah zastavující ve všech stanicích na dané trati.

S5

Linka S5 začíná na pražském Masarykově nádraží (dočasně Praha, Bubny-Vltavská) pokračuje po trati 120 do stanice Kladno a dále po trati 093 do stanice Kladno-Ostrovec. Vlaky linky S5 zastavují ve všech stanicích. Část spojů se ve stanici Kladno přechází na jinou linku a pokračuje jinam než na Kladno-Ostrovec.

S40

Linka S40 zasahuje do kladenského okresu pouze okrajově. Vyjíždí z Kralupského vlakového nádraží a jede po trati 110 do Slaného a do obce Telce.

S44

Na trati 111 se potkáme s linkou S44. Začíná v Kralupech nad Vltavou a přes Olovnicí-zastávku a Velkou Bučinu pokračuje do Velvar.

S45

Po trati 093 se prohání především vlaky linky S45 spojující Kladno a Kralupy nad Vltavou. Linka zastavuje ve všech stanicích.

S50

Osobní vlaky v úseku Kladno-Rakovník jsou vedeny pod číslem S50. Vyjíždí kladenského hlavního nádraží.

S54

Linka S54 obsluhuje úsek od stanice Praha-Dejvice do stanice Slaný, a to po tratích 120, 121 a 110. Většina spojů je ovšem vedena pouze v úseku Hostivice-Noutonice.

S65

Poslední linkou S na Kladensku je linka S65. Začíná na pražském Hlavním nádraží, odkud pokračuje na Smíchovské nádraží a dále po trati 122 do Hostivice a Rudné.

3.4.3.2 Linky R

Pod názvem linek R se skrývají rychlíky a spěšné vlaky Českých drah. Jedná se pouze o dvě linky vedené po trati 120 z Prahy do Kladna a Rakovníka.

R24

Tato rychlíková linka využívá celou délku trati 120. Zastavuje pouze ve stanicích Praha-Dejvice, Praha-Veleslavín, Hostivice, Kladno, Kačice, Stochov, Nové Strašecí a Lužná u Rakovníka.

R45

Linka R45 jezdí v úseku Kladno-Praha, Masarykovo nádraží (nyní Praha, Bubny-Vltavská) v prokladu s linkou R24 a S5. Z kladenského hlavního nádraží je vedena do stanice Kladno-Ostrovec.

3.4.4 Tarif

Na všech linkách platí tarif ČD. Cena jízdenky se vypočítává dle projetych kilometrů a cestujícím zvolené vozové třídy. Všechny vlaky nabízejí druhou třídu a některé rychlíkové spoje také první třídu.

Nově je možné na všech linkách používat také tarif PID (*viz kapitola 3.2.3 Tarif*). Bohužel na většině stanic vzdálenějších od hlavního města není možné jízdenky zakoupit a ani předem zakoupenou jízdenku označit (neoznačená jízdenka není platná). Proto po domluvě s ČD bude možné od 1. 4. 2018 zakoupit jízdenky PID na vybraných pokladnách Českých drah.

Jízdenky budou v mírně odlišném formátu než standartní lístky PID zakoupené například v jízdenkových automatech a budou platit pouze pro jednotlivou jízdu. Větší změnou jízdenky bude uvedení stanice nákupu a začátku platnosti z důvodu nemožnosti označení jízdenky v některých stanicích. Jízdenka je platná od cestujícím požadovaného momentu, který musí nahlásit při nákupu.

3.4.5 Výhody a nevýhody

Výhody	Nevýhody
<ul style="list-style-type: none">• rychlost• pohodlí cestujících• možnost využití tarifu PID• napojení na centrum Prahy• možnost přikoupení první třídy ve vybraných spojiích	<ul style="list-style-type: none">• kapacita některých tratí• dlouhé docházkové vzdálenosti• návaznosti na některé linky MHD a SID

Tab. 10.: Výhody a nevýhody železniční dopravy

3.5 Ostatní linky Kladenska

I když ve Středočeském kraji funguje již od roku 2005 systém Středočeské integrované dopravy a postupné převádění linek SID do Pražské integrované dopravy můžeme najít linky, které nejsou v žádném integrovaném systému. Problémem je nemožnost kombinace tarifu a nekoordinovanost s ostatními linkami. Na těchto linkách si dopravci určují vše sami, a tak se mohou značně tarifní podmínky i standarty kvality poskytovaných služeb lišit od linek v integrovaných systémech.

Na Kladensku jde o malé procento linek. Jedná se především o linky dvou společností. První z nich je Anexia s.r.o. s linkami spojující Rakovník a Prahu. Konkrétně to jsou linky 310610, 310612 (rychlík) a 310613 končící u stanice metra Hradčanská a linky 310700 a 310710 jedoucí k metru Zličín. Smluvní přepravní podmínky si dopravce stanovil stejně jako podmínky SID a používá kilometrický tarif, který na dané linky vyhlásil. [5]

Některé další linky provozuje například ČSAD Slaný a.s. V úseku Praha, Hradčanská-Unhošť-Nové Strašecí-Mšec jezdí jeden pár spojů linky 131300. Ještě rychlíkovou linku 310270 z Rakovníka na pražský Zličín provozuje tento dopravce. Posuneme-li se dále na západ, najdeme linky 220079 jedoucí z Tuchlovic do Řevničova a Vinařic nebo linku 310450 z Řevničova do Mšece, na které je pouze jeden pár spojů denně.

V úseku Slaný-Mšec-Nové Strašecí je v různých modifikacích vedeno hned několik linek nevedených v žádném integrovaném systému. Poslední oblastí, kde jezdí neintegrovane linky, je spojení Slaný-Praha. Na Nádraží Veleslavín jedou linky 220058, 220059 a doplňkové linky 220078 zastavující i v obci Smečno a linku 220088, která je ze Slaného prodloužena do obce Pozdeň Na Zličíně končí jeden ranní spoj linky 220089.[6] ČSAD MHD Kladno a.s. provozuje v rámci MHD Slaný dvě linky, které také nejsou zaneseny do jednoho z popisovaných integrovaných systémů. Na všech těchto linkách platí jiné přepravní a tarifní podmínky určené konkrétním dopravcem.

3.6 Celkové shrnutí současného fungování

Doprava na Kladensku nemá špatnou kvalitu, ale není ani nejlepší. Nyní je hlavním problémem přecházení z jednoho integrovaného systému do druhého. Po zaintegrování celé oblasti do systému PID by se měla situace ustálit a stát se kvalitní a individuální dopravě konkurence schopnou alternativou.

Bohužel ani s příchodem PID se zcela nevyřešily všechny problémy kladenské MHD způsobované dopravcem ČSAD MHD Kladno a.s. a magistrátem města Kladna. V některých kladenských linkách, jako například 605, zůstal „nepořádek“ v rozložení spojů, které absolutně neodpovídá potřebám cestujících. Zavedením linky 608 byl způsoben další rozruch. I když odpovídá číselné řadě linek MHD i spojením cílových stanic, není do tohoto systému zanesena.

I přes nelogičnost celé věci si odbor dopravy prosadil ponechání tarifu MHD pouze pro linky provozované dopravcem ČSAD MHD Kladno a.s. Při plánování svých cest si tak Kladeňáci s časovými kupóny nebo speciálními slevami na MHD musejí dávat pozor nejen na čas odjezdu nebo číslo linky, ale také na dopravce. Z tohoto důvodu se bojí využívat pro cesty městem jiné než městské linky i když některé příměstské autobusy kopírují trasy městských linek.

Kdyby se cestující naučili např. v mimošpičkovém období využívat příměstských linek pro městské cesty, mohly by být sníženy náklady na městské linky a ušetřit tak, v současné době velmi žádané, řidiče, kterých je nedostatek.

4 NÁVRH ZMĚN

Můj návrh linkového vedení vychází nejen z mého půlročního sledování systému PID, ale také ze sledování původních linek vedených v systému SID. Vyskytlo se zde již mnoho problémů, z nichž některé stále nebyly vyřešeny a jejichž řešení by mohlo udělat cestování veřejnou dopravou atraktivnější. Návrh neobsahuje změny ve všech oblastech Kladenska, které byly vyjmenovány v předchozí části.

4.1 Změny linkového vedení

4.1.1 Kladno-Praha, Zličín

Současnost

Nyní jezdí mezi Kladnem a pražským Zličín pouze linka 324 a v omezeném rozsahu spojení linek 306/626. Jízdní doba linek 306/626 se v úseku Zličín-Kladno, Náměstí Svobody pohybuje okolo 60 až 70 minut, a proto není tato možnost příliš využívána. Linkou 324 projedeme stejný úsek za 45 až 50 minut, což stále není příliš lákavé.

Úprava

324 – spoje ve špičkách končí v obci Buštěhrad, prodloužení špičkového intervalu

345 – nová autobusová linka v trase: Zličín – Malé Přítočno – Velké Přítočno – Kladno, Pražská křižovatka – Kladno, Náměstí Svobody – Kladno, Autobusové nádraží – Kladno, Havlíčkově náměstí, provoz pouze ve všedních dnech cca od 4 do 20 hodin, zastavuje ve všech zastávkách na uvedené trase, provoz ve standartních vozidlech

Odůvodnění

Pro cestující z Kladna se cestovní doba novou linkou 345 snižuje o zhruba 10 minut, což může přispět k navýšení počtu cestujících. Nově má se stanicí Zličín spojení kladenská čtvrť Švermov. Do některých oblastí je přímé spojení zrušeno, ovšem jedná se o oblasti s dobrou dopravní obslužností, a i s přestupem bude cestovní doba stále nižší než u linky 324. Linka 324 slouží ve špičkách především pro obci Buštěhrad.

4.1.2 Kladno-Letiště Václava Havla

Současnost

Pražské letiště se nachází mezi Kladnem a Prahou, a proto je nutné zajistit jeho kvalitní napojení na Kladno. Právě z Kladenska dojíždí část pracovníků letiště a jejich možnosti dopravy jsou poněkud omezené. Z Kladna jezdí na letiště linky 322 a 324. Z obcí na východ od Kladna pak linka 323.

Úprava

324 - spoje ve špičkách končí v obci Buštěhrad, prodloužení špičkového intervalu

365 – nová autobusová linka v trase: Praha, K Letišti – Praha, Terminál 1 – Kladno, Okrsek 0 – Kladno, Pražská křižovatka – Kladno, Sítná, Kladno – Kladno, Náměstí Svobody – Kladno, Energie, provoz pouze ve špičkách v intervalu 30 minut, nahrazuje spoje linky 324 a zajišťuje spojení s větší částí sídliště Kročehlavy, ve směru z Prahy projíždí zastávkou Okrsek 0, zastavuje ve všech zastávkách na uvedené trase, slouží jako posila městské linky 601, provoz ve standartních vozidlech

601 – převedení některých spojů na linku 365

Odůvodnění

Vzhledem k nutnému kompenzaci spojů za linku 324 z Kladna je navržena linka 365, která jezdí pouze v časech, kdy linka 324 do Kladna nezajíždí. Zároveň umožňuje převedení části spojů městské linky 601. Novinkou na lince 365 je průjezd zastávek Kladno, Okrsek 0 a Kladno, Wednesbury, kam momentálně žádná kladenská příměstská linka nezajíždí.

4.1.3 Kladno-Buštěhrad (-Praha, Zličín)

Současnost

Nyní zajíždí do Buštěhradu linky 300, 322, 324, 350 a 624. První čtyři zmiňované spojují Kladno a Prahu. Linka 300 jede přímo ke stanici metra Nádraží Veleslavín a linka 322 také. Linka 324 jede na pražské letiště, odkud pokračuje na Zličín a linka 350, jedoucí pouze v pracovních dnech, do stanice Praha, Dejvická.

Úprava

324 – spoje ve špičkách končí v obci Buštěhrad, prodloužení špičkového intervalu

603 – ze zastávky Kladno, Pražská křižovatka je prodloužena do Buštěhradu a dále po trase linky 624 do Okoře

624 – zůstávají pouze školní spoje v trase Kladno, Kolonie-Dřetovice

Odůvodnění

Vzhledem k omezení linky 324 z důvodů uvedených v bodu 4.1.1 a 4.1.2 je nutné nahradit spojení Buštěhradu a kladenského sídliště Kročehlavy ve špičkách jinou linkou. Tou byla vybrána linka 603, která je prodloužena od stanice Kladno, Okrsek 4 do Buštěhradu a dále po trase bývalé linky 624 do Okoře. Spoje linky 624 v trase Okoř-Kladno, Autobusové nádraží jsou kvůli optimalizaci spojů právě v této relaci zrušeny (viz. 4.1.4).

4.1.4 Noutonice-Okoř-Buštěhrad-Kladno

Současnost

Do této úpravy patří linky 350 a 624. Ani jedna ze jmenovaných linek nemá v těchto úsecích příliš vysokou využívanost. Na lince 350 se přepraví v tomto úseku jednotky cestujících denně a na lince 624 je tato situace ještě umocněna naprostou nekoordinovaností s linkou 322. Navíc linka 350 končí hned za vjezdem do Kladna, což příliš cestujících také nepřidá.

Úprava

350 – zkrácení do úseku Praha, Dejvická – Okoř, část spojů pokračuje jako linka 603 směr Kladno

603 – prodloužení z Kladna přes Buštěhrad, Zájezd a Libochovičky do obce Okoř, některé spoje pokračují jako linka 350 směr Praha, Dejvická

624 – zůstávají pouze školní spoje v trase Kladno, Kolonie-Dřetovice

Odůvodnění

Místo původní linky 624, která je zrušena, jsou od zastávky Kladno, Okrsek 4 prodlouženy ve špičkách pracovních dnů vybrané spoje linky 603 do Buštěhradu a dále směr Okoř. Linka 603 zároveň kompenzuje zrušení linky 324 ze sídliště Kročehlavy, čímž část tohoto sídliště přišla o spojení s Buštěhradem. Pod označením 624 zůstávají pouze spoje, které se přecíslovávají na linku 604 v zastávce Kladno, Kolonie.

4.1.5 Vytvoření svazku linek 399+603

Současnost

V současné době je linka 399 vedena od Prahy do kladenské konečné Energie. Linka 603 začíná u NC Oaza a značnou část trasy má společnou právě s linkou 399. Odpojuje se až za zastávkou Kladno, Železniční zastávka město, odkud pokračuje do zastávky Kladno, Vojtěcha Lanny nebo Kladno, Hřbitovy. Hlavním problémem je nekoordinovanost obou linek.

Úprava

399 – změna trasy: Praha, Nádraží Veveslavín Kladno, Železniční zastávka město – Kladno, Ostrovec – Kladno, Hřbitovy

603 – Omezení spojů v důsledku vytvoření svazku s linkou 399

Odůvodnění

Do oblasti Rozdělova je vedeno několik jiných linek MHD a z pražského Veveslavína také linka 300, proto navrhuji odklonit linku 399 do zastávky Kladno, Hřbitovy. Napojení na Prahu tím tak získá další městská část, která ji doteď neměla. Zároveň je možné vytvořením prokladu na linkách 399 a 603 snížit náklady na linku 603. Linka 399 by tedy měla fungovat částečně jako linka MHD, kromě období ranní dopravní špičky, kdy je zvýšená poptávka po cestách do Prahy.

4.2 Úprava zastávek

4.2.1 Jeneč

Současnost

V obci Jeneč se nachází celkem 5 zastávek autobusu. Skrz obec jezdí dvě autobusové linky. Linka 306, která zde končí nebo se přečíslovává na linku 626 a pokračuje dále do Kladna a linka 319. Linka 319 má několik možných tras. První možností je ve směru od Prahy ukončení v obci Hostouň, tyto spoje nezasahují do obce Jeneč, a proto jsou momentálně irelevantní.

Spoje jedoucí pouze z Unhoště do Pavlova také nejsou pro tento návrh úpravy důležité. Další možnou trasou je ve směru od Prahy ukončení u vlakové stanice Jeneč, nádraží. Předposlední možností je průjezd Jenčí až do obce Unhošť. Tyto dvě varianty trasování jsou zahrnuty v příloženém plánu. V plánu je zakreslena i nová trasa linky 306.

Úprava

Vytvoření nové zastávky Jeneč, U nádraží na Průmyslové ulici přibližně 200 od kruhového křížení s Lidickou ulicí a napojením na D6. Úsek se nachází před obloukem, a proto by bylo nutné vybudování příčných prahů pro snížení rychlosti, nové osvětlení zastávek a přístup k nádražní budově.

Změny linek

306/626 – Díky nové úpravě mohou být linky transformovány v jednu, a to linku 306, linka je trvale vedena Praha, Zličín... Hostivice, Ve Vilkách – Jeneč – Jeneč, vysílací středisko – Jeneč, komerční zóna – Jeneč, U nádraží – Dobrovíz, komerční zóna...Kladno, Autobusové nádraží, spoje končící v obci Jeneč končí ve stanici Jeneč, Lidická

319 – Spoje končící v Jenči na nádraží mají i nadále stejnou trasu, spoje projíždějící přes Jeneč dále do Unhoště, zatajují pouze v zastávkách Jeneč, U nádraží a Jeneč, komerční zóna.



Obr. 6.: Schéma zastávek v obci Jeneč [10]

4.3 Tarifní úpravy

Při úpravách tarifu se musíme podívat na využitelnost jednotlivých složek. U tarifu SID jsou plně využívány všechny jeho složky a navíc linek, které využívají tento tarif, neustále ubývá a nebude tomu již jinak. Proto nenavrhuji žádnou úpravu tarifu SID. Tarif PID má také plné využití a nenacházejí se v něm zbytečné složitosti nebo nelogické části. Z tohoto důvodu nenavrhuji žádnou změnu ani u tarifu PID.

U **tarifu MHD Kladno** je tomu ovšem jinak. Téměř polovina tarifu se překrývá s tarifem PID a některé jeho části jsou nelogické. Proto navrhuji následující úpravu.

Zrušení všech časových kupónů a ponechání pouze jednorázových jízdenek. Časové kupóny nejsou využívány především u skupin se slevami na jednorázové jízdné, toto jízdné je nastaveno tak, aby bylo v dlouhodobém horizontu levnější než časový kupón. Časové kupóny pro osoby ve věku 15-65 let jsou pouze o několik desítek korun levnější než dvoupásmové kupón tarifu PID. Ovšem při koupi dvoupásmového kupónu tarifu PID může cestující využívat i spoje jedoucí mimo Kladno podle zóny, kterou si sám určil. I z tohoto důvodu navrhuji úplné zrušení časových kupónů.

Zavedení tarifu MHD plošně na všechny linky jedoucí územím města Kladna bez rozdílu čísla linky nebo dopravce. Tento krok je nutný pro zlepšení dopravní situace a některé mnou provedené změny toto vyžadují (4.1.5).

Navrhuji ponechat tarif MHD Kladno pouze jako **rozšíření tarifu** pro MHD nikoliv jako samostatný tarif. Toto rozšíření obsahuje tedy pouze jednorázové jízdenky placené v hotovosti u řidiče, případně čipovou kartou. Ponechal bych také možnost zvýhodněného přestupu, jako tomu bylo dopsud.

Věková kategorie	Jednorázová jízdenka – hotovost	Jednorázová jízdenka – čipová karta
6–15 let (pes)	8,- (8,-)	7,- (-)
6-15 let (žakovský průkaz)	8,-	1,-
15-65 let	16,-	14,-
15-26 let (žakovský průkaz)	16,-	1,-
65-70 let	8,-	7,- 1,-

Tab. 11.: Ceny jízdného v MHD Kladno po úpravě

5 ZÁVĚR

Závěrem bych rád řekl, že doprava na Kladensku není špatná. Ovšem má i svoje chyby. Tyto chyby jsem se pokoušel vyřešit vhodnou úpravou linkového vedení, popřípadě vytvořením nové zastávky, která může sjednotit trasu celé linky. Zároveň se linka stane přehlednější jednak pro řidiče, ale i pro cestující. V případě tarifu MHD jsem zcela změnil jeho povahu na doplněk tarifu PID, což zlehčuje orientaci v možnostech jízdného. Při úpravách linkového vedení bylo především myšleno na délku cestovní doby. V návrhu uvádím první zkušební možnost koordinace městských a příměstských linek na území Kladenska. Tuto možnost dosud nikdo nezkoušel realizovat. Doufám, že jsem úspěšně přiblížil systém veřejné dopravy všem stálým i potenciálním cestujícím. Mnou provedené změny snad pomohou vylepšit veřejnou dopravu v městě, kde bydlím.

6 POUŽITÉ ZDROJE

- [1] Město Kladno. Wikipedia [online]. [cit. 2018-03-23]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Kladno>
- [2] Písmena oblastí SID. STŘEDOČESKÝ KRAJ. Veřejná doprava. Informace o SID. Kr-stredocesky.cz [online]. ©2018 [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/doprava/informace-o-sid>
- [3] Ceny jízdného SID. STŘEDOČESKÝ KRAJ. Veřejná doprava. Tarif jízdného SID. Kr-stredocesky.cz [online]. ©2018 [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/doprava/tarif-sid>
- [4] Jednorázové kupóny PID. PID. Příměstské cestování. Pid.cz [online]. ©2018 [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <https://pid.cz/primestske-cestovani/>
- [5] Dlouhodobé kupóny PID. PID. Příměstské cestování. Pid.cz [online]. ©2018 [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <https://pid.cz/primestske-cestovani/?tab=2>
- [6] Tarif MHD Kladno. ČSAD KLADNO. Jízdní řády a tarify. Tarif MHD Kladno a Středočeské integrované dopravy. Csadkladno.cz [online]. [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: http://www.csadkladno.cz/uploads/downloads/tarif_MHD-Kladno_SID_2016_09_01.pdf
- [7] Čísla tratí. České dráhy [online]. [cit. 2018-03-23]. Dostupné z: <https://old.cd.cz/mapa/>
- [8] Jízdní řády kombinované dopravy společnosti Anexia BUS s.r.o. [online]. [cit. 2018-03-23]. Dostupné z: <https://anexia.cz/bus-osobni-doprava/bus-jizdni-rady/bus-jizdni-rady-kombinovane>
- [9] Vývěsné jízdní řády dopravce ČSAD Slaný a.s. IDOS JŘ [online]. [cit. 2018-03-23]. Dostupné z: <http://portal.idos.cz/Search.aspx?mi=7&c=7>
- [10] Mapové podklady. Mapy.cz [online]. [cit. 2018-03-23]. Dostupné z: <https://mapy.cz>

7 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1.: Karosa Axer C956 dopravce ČSAD MHD Kladno a.s. na lince A29.....	15
Obr. 2.: Crossway LINE 13M dopravce POHL Kladno s.r.o. na lince 330	22
Obr. 3.: Jízdní řád městské linky 605 v zastávce Kladno, nádraží.	27
Obr. 4.: Karosa B952 dopravce ČSAD MHD Kladno a.s. na lince 602.....	30
Obr. 5.: Schéma železničních stanic ve městě Kladně	33
Obr. 6.: Schéma zastávek v obci Jeneč	45

8 SEZNAM TABULEK

Tab. 1.: Písmena linek dle jednotlivých okresů SID.....	11
Tab. 2.: Jednorázové jízdné SID	17
Tab. 3.: Časové jízdenky SID, které je možné nahrát na čipovou kartu.....	18
Tab. 4 Přehled výhod a nevýhod SID	19
Tab. 5.: Jednorázové jízdenky PID	24
Tab. 6.: Dlouhodobé časové kupóny PID	25
Tab. 7.: Výhody a nevýhody PID	26
Tab. 8.: Ceny jízdného v MHD Kladno.....	31
Tab. 9.: Výhody a nevýhody MHD Kladno.....	32
Tab. 10.: Výhody a nevýhody železniční dopravy	37
Tab. 11.: Ceny jízdného v MHD Kladno po úpravě.....	46

9 SEZNAM ZKRATEK A POJMŮ

a.s.	akciová společnost
ČD.....	České dráhy
ČSAD.....	Československá státní automobilová doprava
D6.....	dálnice Karlovy Vary-Praha
IDSK	Integrovaná doprava Středočeského kraje
JŘ	jízdní řád
Linka R	Označení spěšného vlaku nebo rychlíku ČD v systému PID
Linka S	Označení osobního vlaku ČD v systému PID
MHD	Městská hromadná doprava
NC.....	nákupní centrum
PID	Pražská integrovaná doprava
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
s.r.o.....	společnost s ručením omezeným
SID	Středočeská integrovaná doprava

10 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Mapa Kladenska [10]

Příloha 2: Schéma linek SID vyjíždějících z města Kladna

Příloha 3: Schéma linek MHD Kladna

11 PŘÍLOHY