



Nová tvář kladenské MHD - část II.

14.08 2021 07:20, Matěj Stach, Autobusy

Inovovaná vizáž vozidel, kvalitativní standardy i léta plánovaná - byť zatím zanedbatelná - elektrifikace provozu. Na druhé straně úplné potlačení všeho, co evokuje její zařazení do PID. Od počátku roku pomalu prováděná proměna kladenské městské dopravy vrcholí. Nová desetiletá smlouva o hodnotě 1 573 595 591,40 Kč bez DPH začne platit 1. září 2021 a sleduje strategický cíl zkultivovat MHD na Kladně, kterou dlouhodobě, jak v některých vyjádřeních ostatně připomínají i představitelé města, trápí nevalná pověst. Dopravcem zůstane i nadále ČSAD MHD Kladno ze skupiny Arriva Transport.

Nová smlouva platná od počátku letošního září počítá se třemi různými kategoriemi vozů, přičemž ty v zásadě kopírují současný stav. Každý z autobusů bude muset navíc být plně nízkopodlažní a disponovat minimálně trojicí dveří. Průměrné stáří vozového parku nesmí vždy k 31. 12. daného roku přesáhnout 8 let, jednotlivé vozy zařazené na MHD pak 12 let. Na startu bude mít dopravce dle kontraktu připraveno celkem 47 autobusů (v praxi nakonec dokonce 51), z nichž 35 (reálně 39) bude klasifikováno jako „standardní vozidlo“ (délka 11,0-12,5 m, min. 28 míst k sezení a 80 celkem), 10 jako „kloubové vozidlo“ (délka 17,5-18,75 m, min. 38 míst k sezení a 130 celkem) a zbylá dvojice vozů určených pro linku 610, [jak už jsme avizovali v prvním dílu našeho seriálu](#), poté jako vozidlo „střední“ (délka do 11,0 m, min. 20 míst k sezení a 50 celkem). Celkový počet vozů se během platnosti kontraktu může měnit, pouze v případě „středních vozidel“ by potřebné množství mělo setrvávat na stále stejné hodnotě.



V odlišném stádiu přeměny byl v polovině června 2021 poblíž autobusového nádraží zvětšen vůz ev. č. 8738. Na něm už experiment s přelepením krytu zakrývajícího plynové bomby neproběhl a vůz musel nejspíše počkat na darování bílého kusu z jiného vozu. (foto: Vojtěch Mařík)

Pro první pětiletku kontrakt požaduje minimálně 60 % vozů vybavených klimatizací a shodně procento autobusů s alternativním pohonem, pro druhou polovinu platnosti smlouvy je následně pro oba parametry určena spodní hranice na 85 %. Od užitého typu pohonu se zároveň odvíjí kompenzace dopravci za odjetý vozokilometr – za naftový autobus jde o 58,60 Kč, CNG vůz přijde město na 59,32 Kč a konečně kategorie „Elektro“ byla na 1 vozokm naceněna na 78,69 Kč. Pro prvních pět let platné parametry dopravce hravě splňuje už se současným autoparkem, jenž v posledních letech prošel mohutnou obnovou. Zbývá jen doplnit požadovanou Wi-Fi síť a sjednotit všechna vozidla do laku MAD Kladno s tučným červeným pruhem uprostřed, což se děje postupně už od začátku roku 2021. Netradičním, ale logickým požadavkem je dále např. zobrazování cílových zastávek na elektronických panelech bez vypsání názvu města. Ruší se tedy praxe platná od integrace Kladenska včetně MHD Kladno do Pražské integrované dopravy na konci srpna 2017. Ústup od PID je přitom patrný i v dalších prvcích, vlastně ve většině s výjimkou uznávání tarifu. Během rebrandingu zmizela z vozů organizátorem přidělená evidenční čísla (ta budou do budoucnosti nahrazena jinými z intervalu 1-99) i loga systému.

V předchozích letech byly zařazovány především autobusy Iveco Urbanway 12M CNG (nyní celkem 19 ks), v kloubové kategorii šlo následně o SOR NBG 18 CITY (pro potřeby MHD 9 ks). V loňském roce zase dopravce ČSAD MHD Kladno jednorázově pořídil 12 vozů Scania Citywide LF 12M, které dále doplňují starší plynové Citelisy a několik atypických strojů. Vzhledem ke skutečnosti, že městský dopravce už více než dekádu nakupuje pro potřeby kladenské MHD výhradně plynové autobusy (nepočítáme teď např. vozy původně určené na městskou linku 609 spojující Kladno a Slaný, které už na ní nadto ani nejezdí), bude provoz dle nových podmínek zajišťován v souladu s ostravským

mottem „bez dieselu“. Na Kladně to ovšem na rozdíl od pomyslného konkurenta s podobnou průmyslovou základnou vzali doslovně – poslední diesellový Irisbus Citelis 12M (ev. č. 8809) ukončil svou kladenskou pouť na konci června. Před pár dny poprvé vypravené elektrobusey SOR EBN 11,1 navíc rovnou odstartovaly trend nový. Do budoucna už podnik neplánuje pořizovat jiné vozy než ty do zásuvky, přičemž první masový nákup šestnáctky elektrobuseů by měl proběhnout v roce 2023.



V loňském roce obohatilo ulice Kladna 12 městských Scanií Citywide LF 12M. Vůz č. 8784 z této dodávky byl 11. května 2021 lapen v obratišti Energie na páteřní lince 606. (foto: Honza Tran)

Spíše než v médiích často propíraný sazebník postihů jsou hlavním obrodným nástrojem MHD „Technické a provozní standardy pro vybavení vozidel“. Ty na rozdíl od těch pražských nedefinují autobus od podlahy až po barvu klimatizace, ale primárně nastavují pravidla pro tu část výbavy vozidel, jež je určena pro cestující. Kromě kardinálních záležitostí jako je povinná 100% bezbariérovost všech autobusů, přítomnost akustického i optického informačního systému či piktogramů dokument upravuje počet vnitřních LCD panelů či vnější vzhled vozů. Zde se přitom dostává do odvěkého střetu kladenských představ s těmi, které proudí od organizátorů dopravy reprezentovaných ROPIDem a potažmo IDSK a potvrzuje roli města Kladna jako „státu ve státě“. Na snaze odlišit barevně MHD od příměstských autobusových linek snad ani nelze najít něco špatného, rozdíl v požadovaném počtu vnitřních LCD panelů (v rámci měst pro sólo vozidla 1 ks oproti dvěma požadovanými standardy PID, pro kloubová vozidla 2 ks namísto 3 ks) zase můžeme považovat za drobné popíchnutí. Tato legrace ovšem končí za hranicemi města.



V rámci přehazování střešních nástaveb obdržel tu modrou z městského vozu i Iveco Urbanway 12M CNG ev. č. 8856 z roku 2015. Ten tak nyní umně kombinuje běžný nátěr ČSAD MHD Kladno s trikolorou PID. (foto: Vojtěch Mařík)

Smlouva se dle přílohy č. 5 dotýká linek 601-606, 609-611 a dále 613, 614 a 616, přičemž v případě linky 609 pouze úseku OAZA až Vinařice, naopak linky 614 v plné původní trase až do Velkého a Malého Přítočna. Podrobně pitvat tuto kladenskou intervalovou džungli v textu nebudeme, vyrazíme ale za slíbené hranice Kladna. Hned 31. prosince 2020, pouhé dva dny po uzavření námi řešené smlouvy na provozování kladenské MHD s dopravcem ČSAD MHD Kladno, vyšel v lokálním periodiku Vaše Kladno článek o okamžitém zkrácení linky 614 pouze po zastávku Showa/Billundská, tedy na administrativní hranice města s vyloučením obsluhy obou Přítočen. Dlouho tento partyzánský počín beroucí si cestující jako rukojmí sice nevydržel, zprávu ale přinesl jasnou - nechceme, aby na nás kvůli krátkému úseku dotovanému z pokladnice Středočeského kraje dosáhl ROPID. Nakonec byla linka v březnu tohoto roku přetrasována do kladenské zastávky Pekárna a z ulic obou Přítočen zmizela patrně natrvalo.

Naproti tomu třaskavé dění ještě nabídne linka 609. Ta zajímá kladenský magistrát dle smlouvy rovněž až za hranice města do Vinařic, naopak úseku dále do Třebichovic, obce Hrdlív a Slaného se již nedotýká. Mimo území města Kladna je ovšem zcela logicky i v hledáčku organizace ROPID, jež tu uplatňuje své standardy. Nabízí se tak hned několik potenciálních a již aktuálně existujících a navíc sankcionovatelných rozporů - ohledně počtu dveří vypravovaných autobusů nebo v otázce množství sedadel. S ohledem na fakt, že není možné na jednom spoji vedeném jedním autobusem uspokojit požadavky obou stran, se nabízí do budoucna v podstatě jediná varianta - roztržení linky 609 na dva kusy. Vzájemné udobření spojené s oteplením poměrů, jež by muselo vzhledem k napáchaným schválnostem přijít z kladenské strany, lze totiž jen těžko očekávat. Přitom by bylo jediné pěkné, kdyby se alespoň stejné úsilí věnovalo i kultivaci MAD Kladno a tedy zlepšení služeb pro cestující.

Konec konců jsou to právě oni, kteří vystavují městskému systému vysvědčení.

Url: [Nová tvář kladenské MHD - část II.](#)