

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2025

Mgr. Filip Kothan

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Racionalizace provozu vlaků na trati Kralupy nad Vltavou – Kladno
Bakalářská práce

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Mgr. Filip Kothan**
Osobní číslo: **D22069**
Studijní program: **B1041A040002 Technologie a management v dopravě**
Specializace: **Technologie a řízení dopravy**
Téma práce: **Racionalizace provozu vlaků na trati Kralupy nad Vltavou – Kladno**
Zadávající katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Zásady pro vypracování

Bakalářská práce se zabývá optimalizací provozu vlaků na železniční trati Kralupy nad Vltavou – Kladno.
Bakalářská práce obsahuje:

- analýzu předmětného území z hlediska demografických charakteristik a časové dostupnosti dopravních bodů na řešené trati,
- analýzu železniční infrastruktury, současné dopravní obslužnosti a plánu dopravní obslužnosti,
- návrh nového jízdního řádu na podkladě provedených analýz.

Rozsah pracovní zprávy: **35-45**
Rozsah grafických prací: **3-4**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Martin Vojtek, PhD.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **24. února 2025**
Termín odevzdání bakalářské práce: **12. května 2025**

L.S.

doc. Ing. Ladislav Řoutil, Ph.D.
děkan

doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 25. února 2025

Prohlašuji:

Práci s názvem Racionalizace provozu vlaků na trati Kralupy nad Vltavou – Kladno jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Kladně dne 11.05.2025

Mgr. Filip Kothan

PODĚKOVÁNÍ

Tímto bych rád poděkoval vedoucímu práce, Ing. Martinu Vojtkovi, PhD., za cenné rady při zpracování bakalářské práce. Zároveň bych rád poděkoval své rodině za podporu při studiu.

ANOTACE

Práce usiluje o zvýšení atraktivitu přepravy na trati č. 093 Kralupy nad Vltavou – Kladno s relativně nízkou obsazeností nasazovaných vlaků. Za tímto účelem byl vytvořen jízdní řád s počtem spojů, navýšeným o spěšné vlaky na trase Kralupy nad Vltavou – Kladno ve snaze indukovat poptávku po přepravě mezi oběma městy. Podkladem pro sestavení jízdního řádu je stávající rozsah provozu na zájmové trati, údaje o traťové infrastruktuře, analýza časové dostupnosti dopravních bodů zvolenými druhy dopravy a údaje o denní dojížděcí vlakem v zájmové lokalitě.

ANNOTATION

The thesis focuses on increasing attractiveness of railway transport on the railway line No. 093 Kralupy nad Vltavou – Kladno with relatively low occupancy of currently operated trains. For this purpose, a timetable with the number of connections increased by express trains on the Kralupy nad Vltavou – Kladno line was created to induce demand for transport between the two cities. The basis for compiling the suggested timetable is the current scope of operation on the line of interest, data on the railway line infrastructure, analysis of the time accessibility of railway stations by selected modes of transport and data on daily commutation intensity by train in the location of interest.

KLÍČOVÁ SLOVA

jízdní řád, časová dostupnost, trať č. 093 Kralupy nad Vltavou – Kladno, poptávka po přepravě

TITLE

Rationalization of train operations on the railway line Kralupy nad Vltavou – Kladno

KEY WORDS

Timetable, time accessibility, railway line No. 093 Kralupy nad Vltavou – Kladno, demand for transportation

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	9
SEZNAM TABULEK	10
SEZNAM ZKRATEK	11
Úvod.....	12
2 Časová dostupnost dopravních bodů na trati č. 093	13
2.1 Metoda hodnocení dostupnosti dopravních bodů pěší chůzí	15
2.2 Metoda hodnocení dostupnosti dopravních bodů jízdou na kole	16
2.3 Metoda hodnocení dostupnosti dopravních bodů MHD.....	18
3 Analýza zájmové lokality a časové dostupnosti dopravních bodů na trati č. 093	21
3.1 ŽST Kladno.....	21
3.2 Zastávka Kladno-město	26
3.3 ŽST Kladno-Ostrovec	32
3.4 Zastávka Kladno-Švermov	35
3.5 ŽST Kladno-Dubí	39
3.6 Zastávka Kladno-Vrapice	43
3.7 ŽST Brandýsek	46
3.8 Zastávka Dřetovice	47
3.9 Zastávka Zákolany	49
3.10 ŽST Otovice.....	51
3.11 Zastávka Kralupy nad Vltavou-Minice.....	53
3.12 ŽST Kralupy nad Vltavou.....	57
3.13 Časová dostupnost dopravních bodů na území vybraných obcí	61
4 Podklady pro úpravu provozu na trati č. 093	64
4.1 Stávající rozsah provozu	64
4.2 Plán dopravní obslužnosti	66
4.3 Denní dojíždka vlakem do zaměstnání či škol	69
4.4 Traťová infrastruktura.....	70
4.5 Stávající a navrhovaný vozový park	72
5 Navržená úprava provozu na trati č. 093	77
6 Závěr	83
SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	84
SEZNAM PŘÍLOH.....	87

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Trať č. 093 Kralupy nad Vltavou – Kladno	14
Obrázek 2: rychlostní profil trati Kralupy nad Vltavou – Kladno	71
Obrázek 3: Varianty stávajícího řazení vlaků na trati č. 093	73
Obrázek 4: Varianty navrženého řazení vlaků na trati č. 093	75
Obrázek 5: Trakční charakteristika jednotky RegioFox	76

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Stávající a navrhované řazení vlaků na trati č. 093 a jejich přepravní kapacita74

SEZNAM ZKRATEK

ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
INSPIRE	Infrastructure for Spatial Information in Europe
KJŘ	knižní jízdní řád
MHD	městská hromadná doprava
NJŘ	nákresný jízdní řád
OA	obchodní akademie
PID	Pražská integrovaná doprava
PP	přírodní památka
RÚIAN	Registr územní identifikace, adres a nemovitostí
SOŠ	střední odborná škola
SOU	střední odborné učiliště
SPŠ	střední průmyslová škola
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TTP	tabulky traťových poměrů
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ZÚ	Zeměměřický úřad
ŽST	železniční stanice

Úvod

Poptávku po přepravě v osobní dopravě ovlivňuje řada, faktorů, kterými jsou dostupnost dopravního bodu, četnost provozovaných spojů, rychlost přepravy, kultura cestování a další. Bakalářská práce se zabývá návrhem úpravy provozu na trati Kralupy nad Vltavou Kladno. Na uvedené trati lze v horizontu několika následujících let uvažovat o možném zvýšení poptávky po přepravě skrze navýšení počtu spojů a zlepšení kultury cestování. Protože jsou v úseku Kladno – Kralupy nad Vltavou v současné době provozovány pouze osobní vlaky, jistě má smysl zvážit zavedení spojů, dosahujících kratší cestovní doby. Kromě modernizovaného úseku mezi ŽST Kladno a Kladno-Ostrovec dosahuje traťová rychlost na většině délky tratě pouze 60 km/h. V případě nasazení spěšných vlaků tak lze zkrácení cestovní doby dosáhnout spíše omezením pobytů v nácestných dopravních bodech.

Navrhovaná úprava provozu usiluje o zachování rozsahu provozu stávajících spojů na trati č. 093 včetně provozu železniční nákladní dopravy. Faktor dostupnosti dopravních bodů bude při úpravě provozu na trati také zohledněn. Zamýšlena je revize, či v případě uvažovaných spěšných vlaků návrh, zastavovací politiky provozovaných vlaků na podkladě analýzy časové dostupnosti jednotlivých dopravních bodů na předmětné trati se stanovením počtu obyvatel ve vymezených oblastech s danou dobou časové dostupnosti v okolí dopravních bodů.

Podkladem pro úpravu provozu bude také plán dopravní obslužnosti a údaje o dojížděkových proudech mezi obcemi s dopravním bodem na trati č. 093 a též mezi obcemi na této trati a obcemi na tratích navazujících. S cílem zajistit větší komfort při přepravě bude úprava provozu zpracována s využitím modernizovaného vozového parku. Předpokládá se nasazení motorových jednotek RegioFox na všechny vlaky, uvažované pro provoz na zvolené trati.

Od zamýšlené úpravy provozu, nabízející rychlejší spojení měst Kladno a Kralupy nad Vltavou železniční dopravou a uvažující modernizovaný vozový park, je očekávána schopnost indukovat poptávku po přepravě na uvedené trase, využívané nejen pro pravidelnou dojížděku za prací a do škol, ale také pro cesty za kulturou a službami.

Cílem práce je navrhnout na zvolené trati, vyznačující se v současné době relativně nízkou obsazeností spojů, úpravu provozu s nabídkou přepravy, rozšířenou o spěšné vlaky, provozované na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou. Za tímto účelem bude zpracován jízdní řád. Počet stávajících spojů by měl zůstat zachován, nevylučuje se však úprava zastavovací politiky, jejich trasy nebo časových poloh pro dosažení pravidelného intervalu spojů.

2 Časová dostupnost dopravních bodů na trati č. 093

Trať č. 093 spojuje středočeská města Kladno a Kralupy nad Vltavou. Kladno se nachází ve stejnojmenném okrese, Kralupy nad Vltavou přísluší okresu Mělník (Sbírka zákonů ČR 2025). Kladno je nejlidnatějším městem Středočeského kraje, dle údajů z 1.1.2025 s necelými 63 000 obyvateli (Ministerstvo vnitra ČR 2025). Kladno se vyznačuje přetrvávající tradicí průmyslové výroby, soustřeďuje se zde strojírenská a v omezené míře také hutní výroba, dále také lehký průmysl (Město Kladno 2012). V Kralupech nad Vltavou žilo v lednu 2025 dle Ministerstva vnitra ČR (2025) necelých 17 000 obyvatel. Toto město je charakterizováno soustředěním chemického průmyslu (Středočeský kraj 2025).

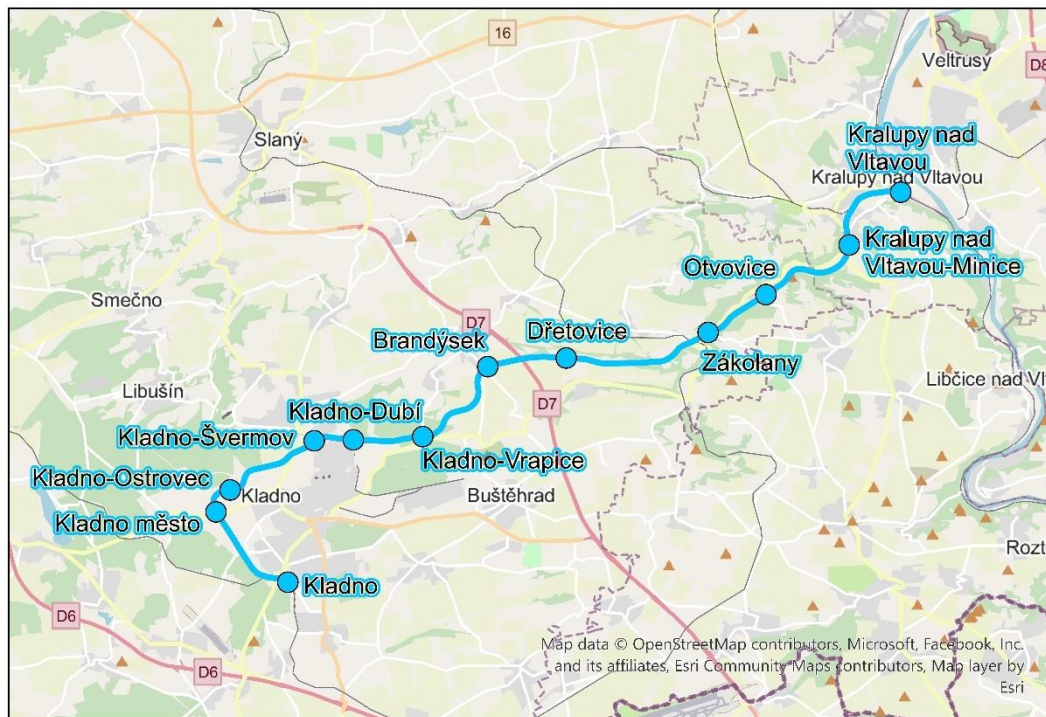
Trať č. 093 Kralupy nad Vltavou – Kladno je ve vztahu k ŽST Kladno odbočnou tratí, která zde navazuje na hlavní trať č. 120 Praha – Kladno – Rakovník. V ŽST Kralupy nad Vltavou, kam však zaústí jako přípojná trať, na ni navazují tratě trati č. 090 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem – Děčín, č. 091 Praha-Hostivař – Kralupy nad Vltavou, č. 092 Neratovice – Kralupy nad Vltavou, 110 Kralupy nad Vltavou – Louny a č. 111 Kralupy nad Vltavou – Velvary. Průběh tratě č. 093 je znázorněn na obrázku 1.

Na trati č. 093 jsou provozovány linky PID. V úseku Kladno – Kralupy nad Vltavou se jedná o osobní vlaky linky S45, případě vedené v úseku Kladno – Kladno-Ostrovec jako linka S5, pokud jejich trasa vede do ŽST Praha-Masarykovo nádraží. V úseku Kladno-Dubí – Kladno, případně jen Kladno-Ostrovec – Kladno, jsou provozovány osobní vlaky linky S5 se zmíněnou prodlouženou trasou do Prahy, osobní vlaky linky S45, provozované jen v tomto úseku a spěšné vlaky linky R45, jezdící opět na trase mezi ŽST Praha-Masarykovo nádraží a Kladno.

V úseku Kladno – Kladno-Ostrovec na trati č. 093 probíhá v rámci modernizace úseku trati č. 120 Praha-Masarykovo nádraží – Kladno s prodloužením do ŽST Kladno-Ostrovec. Součástí projektu na zmíněném kladenském úseku je modernizace ŽST Kladno, spočívající mj. ve vybudování výpravní budovy, 2 ostrovních a 1 vnějšího nástupiště, vybudování 2 vnějších nástupišť v ŽST Kladno-Ostrovec a zastávce Kladno-město v jejím obvodu, zdvoukolejnění trati v uvedeném úseku, zamýšlena je také jeho elektrifikace (SŽ 2025). Od 1.8.2024 již v uvedeném úseku došlo k obnovení provozu (E-kladensko.cz 2025). V úseku trati č. 093 Kladno-Ostrovec – Kralupy nad Vltavou je dle SŽ (2025) zamýšlena jeho prostá elektrizace, lišící se od klasické elektrizace pouze mírou nutných stavebních úprav trati pro zajištění elektrického provozu. V daném případě se jedná o elektrizaci střídavou napájecí soustavou 25 kV/50 Hz. Denní dojíždka vlakem mezi dopravními body na trati č. 093 nebyla v roce 2021 dle

údajů ČSÚ (2025) příliš intenzivní, dosahovala řádově jednotek až desítek osob, stejně tomu v uvedeném roce bylo v případě dojíždky mezi obcemi na trati č. 093 a obcemi na tratích navazujících. Osobní vlaky linky S45 na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou vykazují dle Plánu dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021–2025 nízkou průměrnou vytiženost, dosahující 25 %.

Obrázek 1: Trať č. 093 Kralupy nad Vltavou – Kladno



Zdroj: autor na podkladě ArcGIS a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Jednotlivé dopravní body na předmětné trati byly posouzeny z hlediska dostupnosti pěší chůzí, jízdou na kole a v případě dopravních bodů na území měst Kladno a Kralupy nad Vltavou též prostředky MHD. Časová dostupnost dopravních bodů byla pro všechny jmenované druhy dopravy znázorněna vymezením izochron. V případě pěší chůze a jízdy na kole byly zvoleny izochrony hodnoty 5, 10 a 15 minut. Pro hodnocení časové dostupnosti jednotlivých ŽST, resp. zastávek, linkami MHD byla uvažována kombinace doby jízdy MHD a doby trvání pěší chůze, a to na zastávku MHD z výchozího bodu a následně chůze ze zastávky

MHD k předemětné ŽST či zastávce. V tomto byla uvažována celková doba cesty 20–25 minut v závislosti na době docházky k zastávce MHD v příslušné lokalitě, opět s rozlišenými pětiminutovými intervaly.

Spádová území časové dostupnosti dopravních bodů na zvolené trati byla vytvořena a následně vizualizována v programu ArcGIS Pro. Jedná se o komerční software, který poskytuje společnost ESRI (2024). Vymezené spádové oblasti jednotlivých ŽST či zastávek s rozlišenými intervaly časové dostupnosti byly zohledněny při navrhování úprav provozu na předemětné trati. S pomocí vymezených izochron, údajů o počtu obyvatel a rozmístění adresních míst v příslušných obcích bylo možné získat informaci o rozdělení obyvatelstva spádového území z hlediska časové dostupnosti daného dopravního bodu zvolenými druhy dopravy. Postup uvedené analýzy včetně způsobu vymezení spádových území ŽST či zastávek z hlediska jejich časové dostupnosti blíže popisují podkapitoly 2.1 až 2.3.

Vymezená území časové dostupnosti dopravních bodů včetně zmíněného stanovení počtu obyvatel v jeho částech s určenou dobou docházky či dojížděky s rozlišením příslušnosti k daným obcím jsou uváděna pro jednotlivé dopravní body v kapitole 3. V následující kapitole jsou uvedeny též vybrané významné objekty občanské vybavenosti či turistické cíle, vyskytující se ve vymezených zónách časové dostupnosti příslušného dopravního bodu.

2.1 Metoda hodnocení dostupnosti dopravních bodů pěší chůzí

Ke zhodnocení pěší dostupnosti dopravních bodů byla využita datová sada INSPIRE¹, téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD), kterou poskytuje ČÚZK (2024). Datová sada obsahuje mj. vrstvu sítě komunikací v ČR Main.RoadLink. Jsou zde zahrnuty komunikace všech kategorií a též lesní či polní cesty. Pro potřeby hodnocení pěší dostupnosti dopravních bodů byly uvažovány veškeré komunikace včetně cest. V tomto ohledu tedy nebylo třeba nastavovat omezující kritérium. K existujícím liniím komunikací bylo nutné pouze vypočítat dobu chůze. Délka jednotlivých segmentů komunikací byla vypočtena nástrojem *Vypočítat geometrii* v softwaru ArcGIS Pro. Hodnota rychlosti chůze byla zvolena pro všechny komunikace jednotně a činí 4,8 km/h. Uvedenou hodnotu využil rovněž Míka (2020) a odpovídá aritmetickému průměru hodnot rychlostí chůze, zjištěných měřeními pro jednotlivé věkové kategorie Vránou (2015). Vrstva komunikací s vypočtenými údaji o době chůze byla následně použita jako podklad k vytvoření tzv. síťové datové sady, pomocí které byly

¹ INSPIRE je iniciativa Evropské komise pro vytvoření evropské infrastruktury prostorových dat, která má základ ve směrnici 2007/2/ES (Národní geoportál INSPIRE 2024).

vygenerovány spádové oblasti jednotlivých dopravních bodů s požadovanými intervaly časové dostupnosti využitím extenze *Network Analyst*. Předmětné ŽST a zastávky byly pro analýzu získány z bodové vrstvy ŽST na území ČR, dostupné v databázi Arc ČR 500, verze 3.3 (©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ 2016).

Vymezená spádová území pěší dostupnosti byla následně využita k získání již zmíněné informace o počtu obyvatel v jednotlivých časových zónách. Podkladem pro uvedenou analýzu byly informace o počtu obyvatel v obcích k 1.1.2025, které uvádí Ministerstvo vnitra ČR (2025), a údaje o adresních místech v obcích z registru RÚIAN, zachycující stav k prosinci 2024, která poskytuje ČÚZK (2024). Data adresních míst obsahují informace o jejich poloze v souřadnicovém systému S-JTSK, byla tedy možná jejich vizualizace a následná analýza v programu ArcGIS Pro. Za pomoci obou výše jmenovaných datových zdrojů byl stanoven průměrný počet obyvatel, připadající na adresní místo, jako podíl počtu obyvatel a počtu adresních míst v příslušné obci. Na základě datové vrstvy adresních míst byl v programu ArcGIS Pro stanoven počet obyvatel, připadajících na jednotlivé zóny časové dostupnosti ŽST. K tomuto účelu byl využitím funkce *Intersect* realizován průnik bodové vrstvy adresních míst s jednotlivými spádovými územími ŽST či zastávek. Na výslednou bodovou vrstvu, ve které bylo každému adresnímu místu přiřazena hodnota hraniční izochrony, byla aplikována funkce *Souhrnná statistika*, umožňující sumarizaci adresních míst podle území s daným limitem časové dostupnosti a případně rovněž podle obcí, pokud jich do vymezeného spádového území zasahuje více. V případě výskytu adresních bodů více obcí ve vymezeném spádovém území časové dostupnosti ŽST tedy bylo třeba stanovit průměrný počet obyvatel na adresní místo samostatně pro jednotlivé dotčené obce. Stejným způsobem byl stanoven počet obyvatel částí spádových území s určenou dobou dojížděky k dopravním bodům na kole či MHD.

2.2 Metoda hodnocení dostupnosti dopravních bodů jízdou na kole

Dostupnost dopravních bodů jízdou na kole byla hodnocena rovněž s využitím vrstvy komunikací *Main.RoadLink*. Byla uvažována jízda na kole po všech kategoriích komunikací s výjimkou dálnic a dále využití cestní sítě. Zákaz vjezdu cyklistů na dálnice byl ošetřen jejich vymazáním z použité vrstvy komunikací. Bylo nutné zajistit jízdu správným směrem jednosměrnými komunikacemi a vyloučit jízdu po komunikacích se zákazem vjezdu. Komunikace s uvedenými omezeními byly vyhledány v příslušných obcích s využitím webu *Mapy.cz*. Obě omezení byla u jednotlivých segmentů komunikací zadávána prostřednictvím editačního režimu. Zákaz vjezdu a jízda jednosměrnou komunikací byly následně nastaveny

jako omezující kritéria jízdy ve vytvořené síťové datové sadě. K hodnocení dostupnosti ŽST a zastávek jízdy na kole byla použita rychlost jízdy 15 km/h. Hodnota byla zjištěna empiricky skrze zadávání trasy v předmětné lokalitě na webu Mapy.cz. Vytvoření finální spádové oblasti s vyneseny izochronami následně probíhalo shodně jako v případě hodnocení pěší dostupnosti.

Spádová území cyklistické dostupnosti jednotlivých ŽST se vzájemně prolínají. Kromě samostatných spádových území bylo shledáno vhodným interpretovat také překrývající se území. Protože nezdůrazněno docházelo k překryvu izochron o různé hodnotě, byla v místě překryvu vizualizována izochrona s nižší hodnotou, tedy výhodnější varianta doby dojížděky. Cílem tohoto postupu bylo poukázat na fakt, že z dané lokality může být navzdory příslušnosti ke spádovému území určité ŽST časově výhodnější cestovat na kole k sousední ŽST, jejíž spádové území se s tímto územím prvního dopravního bodu protíná. Popsané překryvy se běžně vyskytují též při vymezení izochron časové dostupnosti linkami MHD, o čemž bude pojednáno v podkapitole 2.3, v některých případech také při hodnocení časové dostupnosti dopravních bodů pěší chůzí. V podkapitole 2.3 bude podrobněji vysvětlen postup stanovení výsledné doby dojížděky MHD v případě výskytu překryvů.

Již uvedený počet obyvatel v jednotlivých zónách časové dostupnosti dopravního bodu jízdy na kole však byl zjišťován samostatně v jednotlivých spádových územích. Nebyly tedy uvažovány překryvy se sousedními spádovými územími. Ačkoliv při použití tohoto postupu není pro jednotlivé lokality posuzovaných spádových území stanovena nejkratší možná doba dojížděky, byl tento postup shledán vhodnějším, neboť rozloha výsledného spádového území daných ŽST by byla v případě zohlednění překryvů v řadě případů snížena a nebyla by tak poskytnuta úplná informace o stanovené době dojížděky. Tento postup též bere v úvahu možnost volby cesty k dané ŽST bez ohledu na její časovou výhodnost. Předpokládá se, že cestující bude v případě nevelkého rozdílu v době dojížděky pravděpodobně volit cestu ke konkrétní ŽST či zastávce v závislosti na požadovaném směru jízdy vlakem. Stanovení výsledné časové dostupnosti při zohlednění překryvů spádových území má pro účely této práce spíše informativní význam, bylo využito ke stanovení časové dostupnosti posuzovaných dopravních bodů na území města Kladno a Kralupy nad Vltavou, o němž je pojednáno na konci následující kapitoly. Praktický význam mají překryvy pouze při analýze časové dostupnosti dopravních bodů MHD, neboť v tomto případě je s jejich pomocí stanovena výsledná doba dojížděky již v rámci spádových území jednotlivých dopravních bodů.

2.3 Metoda hodnocení dostupnosti dopravních bodů MHD

V případě měst Kladno a Kralupy nad Vltavou bylo možné analyzovat dostupnost ŽST či zastávek, ležících na jejich území, MHD. Postup hodnocení byl však ve srovnání s pěší a cyklistickou docházkou v některých ohledech odlišný. Jak již bylo zmíněno v úvodu kapitoly, doba cesty k dopravním bodům zahrnuje dobu chůze na zastávku MHD, dobu jízdy prostředkem MHD a navazující chůzi k přílehlé ŽST či zastávce. Doba počáteční cesty na zastávku MHD byla stanovena obdobně jako v případě hodnocení pěší dostupnosti, tj. vygenerováním izochron v zázemí jednotlivých zastávek MHD v extenzi *Network Analyst*. Podkladem k tomuto byla opět komunikační síť datového balíku TN_ROAD.

Maximální doba docházky na zastávky byla volena dle dokumentu Standard zastávek PID. Jedná se o koncepční dokument v dopravním systému PID, jenž zahrnuje v současnosti systém veřejné dopravy v Praze a v části Středočeského kraje, výhledově uvažuje zahrnutí celého území Středočeského kraje (Novotný a kol. 2017). Dle dokumentu činí doporučená docházková vzdálenost zastávek MHD v kompaktním sídle s vysokopodlažní zástavbou 400 m, resp. ve specifických případech 600 m, pro kompaktní sídlo s nízkopodlažní zástavbou byla doporučena vzdálenost 800 m, resp. ve specifických případech přípustná vzdálenost 1000 m. Pro území s rozptýlenou zástavbou Novotný a kol. (2017) doporučují docházkovou vzdálenost 1500 m. S ohledem na charakter zástavby v jednotlivých částech měst Kladno a Kralupy nad Vltavou byla shledána vhodnou docházková vzdálenost 400 m, případně 800 m. Při výběru vhodné vzdálenosti byl u jednotlivých zastávek posouzen charakter zástavby v dané lokalitě s využitím webu Mapy.cz, autorova znalost lokality, případně ověření funkčního využití ploch dle platného územního plánu příslušného města. Přihlédnuto bylo také k četnosti výskytu zastávek v dané lokalitě. Ve většině případů byla zvolena docházková vzdálenost v souladu s doporučením Novotného a kol. (2017). Vyskytly se však také případy, kdy byla z důvodu vyšší četnosti výskytu zastávek v lokalitě o malé rozloze navzdory převažující nízkopodlažní zástavbě zvolena docházková vzdálenost 400 m, nebo naopak, v oblasti s vysokopodlažní zástavbou byla posuzována vzdálenost 800 m. Pro účely docházky na zastávku MHD a následně ze zastávky k přílehlé ŽST či zastávce byla opět použita rychlost chůze 4,8 km/h. Doba trvání docházky na zastávku MHD, vzdálenou 400 m od výchozího místa, činí při uvedené rychlosti 5 minut, při docházkové vzdálenosti 800 m pak 10 minut. Izochrony pěší dostupnosti k jednotlivým zastávkám MHD byly pro zajištění vyšší přesnosti výsledné celkové doby cesty k ŽST vyneseny v intervalu 1 minuty.

Docházková vzdálenost cílové ŽST či zastávky od nejbližší zastávky MHD byla stanovena měřením v softwaru ArcGIS Pro. Finální doba cesty z výchozího místa k ŽST či zastávce byla v atributové tabulce polygonové vrstvy izochron původně pěší dostupnosti na zastávku MHD zadána přičtením doby cesty prostředkem MHD, zjištěné z jízdních řádů na webu dopravců Arriva Transport Česká republika, a.s., ČSAD Střední Čechy, a.s., případně zjištěných na webu IDOS.cz, a doby pěší chůze ze zastávky MHD k nejbližší ŽST nebo zastávce. Byl uvažován limit doby jízdy prostředkem MHD se započtením pěší docházky od cílové zastávky MHD k dané ŽST 15 minut, do analýzy byly zahrnuty výhradně linky MHD, obsluhující zmíněnou zastávku v docházkové vzdálenosti ŽST či zastávek. Nebyly uvažovány přestupy mezi jednotlivými linkami MHD, linky příměstské dopravy nebyly k hodnocení časové dostupnosti využity.

Vzniklé polygony časové dostupnosti, vygenerované v okolí jednotlivých zastávek MHD, se velmi často překrývaly. S cílem poskytnout informaci o co nejkratší době, potřebné k dosažení železničních dopravních bodů, bylo třeba v případě překryvu polygonů, reprezentujících různou hodnotu časové dostupnosti, použít hodnotu nižší. Na rozdíl od cyklistické dostupnosti, kde měla aplikace tohoto postupu důvod pouze informativní, byl v případě hodnocení dostupnosti ŽST linkami MHD tento postup nutný, neboť s ohledem na poměrně velký počet dotčených zastávek MHD v rámci spádových území nebylo možné posuzovat dílčí spádová území těchto zastávek individuálně a ponechat na daném území současně více hodnot izochron.

Popsaný problém výskytu překryvů izochron bylo možné vyřešit použitím funkce *Union* v softwaru ArcGIS Pro. Tato funkce provádí geometrické sjednocení polygonů, přičemž místa jejich překryvu vyčlení jako samostatné nové polygony. V těchto místech však zachovává hodnoty atributů původních překrývajících se polygonů, tedy též hodnoty vypočtené časové dostupnosti. Ze vzniklých vícenásobných průnikových polygonů s různými hodnotami časové dostupnosti byla vybrána minimální hodnota s využitím funkce *Souhrnná statistika*. Aby bylo požadované minimum časové dostupnosti dané plochy vztaženo k jednotlivým polygonům, nikoli k celému zájmovému území, bylo třeba vypočítat souřadnice centroidů těchto polygonů. Poněvadž byla veškerá analýza prováděna v Křovákově zobrazení systému S-JTSK, jedná se o souřadnice X a Y. Po provedení souhrnné statistiky byla výsledná hodnota dostupnosti ŽST, vygenerovaná v samostatné tabulce připojena k atributové tabulce vrstvy sjednocených polygonů, vícenásobným polygonům překryvů byla tedy přiřazena shodná minimální hodnota časové dostupnosti. Získané hodnoty byly zaokrouhleny na pět minut, následně byly polygony se shodnými hodnotami dostupnosti sloučeny funkcí *Dissolve*. Vzniklou polygonovou vrstvou

spádového území příslušné ŽST bylo třeba v jejím okolí upravit. Vygenerovaná dílčí spádová území zastávek MHD, předcházejících na dané trase linky výstupní zastávku v blízkosti cílové ŽST, zasahovala nezřídka do blízkého okolí této ŽST.

Protože by bylo značně nevýhodné volit cestu k ŽST či zastávce z jejího blízkého okolí docházkou na zastávku a následnou jízdou MHD, bylo vhodné vymezit oblast, ve které se již použití MHD časově nevyplatí a odkud tedy má smysl volit cestu k ŽST pouze pěší chůzí. K tomuto účelu byly vyneseny polygony časové dostupnosti dané ŽST pěší chůzí s limitem 15 minut. Spádová území se stanovenou dobou dojížděky MHD byla porovnána s vymezeným územím pěší dostupnosti v okolí daného dopravního bodu. V programu ArcGIS Pro byla pomocí funkce *Intersect* vytvořena průniková vrstva obou původních polygonových vrstev, která zahrnovala údaje časové dostupnosti z obou původních vrstev. V případě, že byla zjištěna delší doba cesty k ŽST z jejího okolí MHD v kombinaci s docházkou než samotnou pěší docházkou, bylo dotyčné území pomocí nástroje pro výběr prvků uloženo do samostatné vrstvy a následně odstraněno z vymezeného území časové dostupnosti dané ŽST MHD funkcí *Erase*.

Spádová území časové dostupnosti MHD v kombinaci s chůzí byla vynesena jak pro jednotlivé železniční dopravní body samostatně, tak pro celé území měst Kladno a Kralupy nad Vltavou, kde je provozována MHD. Toho bylo dosaženo kombinací spádových území jednotlivých ŽST, resp. zastávek na území těchto měst. K získání výsledné časové dostupnosti bylo nutné zohlednit již uvedené překryvy výsledných spádových území. Postup řešení tohoto problému byl obdobný jak v případě tvorby spádových území jednotlivých ŽST či zastávek. Jednotlivá spádová území s vynesenu časovou dostupností byla tedy sjednocena funkcí *Union*, aby byla následně v oblastech jejich průniku funkcí *Souhrnná statistika* vypočtena minimální hodnota časové dostupnosti ze všech překrývajících se polygonů. Získané polygony s minimální hodnotou byly opět sloučeny funkcí *Dissolve*, aby vytvořily spojitě území. V každé části území města tak byla získána informace o co nejkratší době cesty k některé z ŽST nebo zastávek. Území v blízkém okolí všech ŽST, resp. zastávek, v dotyčném městě, nabízejících kratší dobu cesty při použití pěší chůze než v případě cesty MHD, byly z výsledného mapového výstupu opět odstraněny.

3 Analýza zájmové lokality a časové dostupnosti dopravních bodů na trati č. 093

Jednotlivé ŽST, resp. zastávky na předmětné trati budou v této kapitole blíže analyzovány z hlediska infrastruktury, aktuálně využívaného SZZ, bude pojednáno o dopravní obslužnosti dané obce dalšími druhy dopravy. V kapitole jsou dále uvedeny výsledky analýzy časové dostupnosti posuzovaných ŽST či zastávek uvažovanými druhy dopravy a na ni navazující rozdělení počtu obyvatel vymezeného spádového území z hlediska časové dostupnosti příslušného dopravního bodu z jejich sídel daným druhem dopravy. Zmíněny jsou též významné objekty občanské vybavenosti, nacházející se ve spádovém území časové dostupnosti daného dopravního bodu.

3.1 ŽST Kladno

Jak vyplývá z Železniční mapy ČR (SŽ 2025) a charakteru provozu linek železniční osobní dopravy, zjištěného z aktuálního KJŘ (SŽ 2025), ŽST Kladno je odbočnou stanicí na trati č. 120, do níž zaústí odbočná trať č. 093. ŽST Kladno je výchozí, resp. konečnou stanicí spojů linky S45 (PID 2025). SZZ, používaným v ŽST Kladno, je elektronické stavědlo (Registr smluv 2025). Jak uvádí Pavlas (2014), jedná se o SZZ 3. kategorie, které je zcela bezkontaktní, umožňuje nejmodernější způsob řízení provozu včetně dálkového řízení. Jak uvádí Široký a kol. (2023), SZZ 3. kategorie, vzato obecně, kontroluje volnost vlakové cesty, postavení návěstidel do polohy, dovolující jízdu, je závislé na poloze pojížděných a odvrátných výměn a na volnosti jízdni a posunové cesty, vylučuje současně zakázané vlakové a posunové cesty. Z údajů v TTP 528E či v mapě M06 „Dálkové řízení provozu, provoz podle předpisů D3 a D4“, kterou zveřejnila SŽ (2025), vyplývá, že z ŽST Kladno je dálkově řízeno zabezpečovací zařízení v ŽST Kladno-Ostrovec.

ŽST Kladno se nachází na jihozápadním okraji zástavby v katastrálním území Kročehlavy. Východně od ŽST se nachází zástavba bytových domů, severně pak zástavba rodinných domů, stejně tak směrem na západ až severozápad v lokalitě s místním názvem *Výhybka*. V blízkém okolí ŽST, tedy v docházkové vzdálenosti od ní, se nachází několik obchodních domů, střední odborné učiliště a další vzdělávací zařízení, ale také místní zdravotní středisko (Mapy.cz 2025). Obslužnost lokality, přilehlé k ŽST Kladno, autobusovou dopravou blíže přibližuje následující část této podkapitoly, věnující se časové dostupnosti ŽST Kladno

MHD. Výčet významných objektů občanské vybavenosti v okolí ŽST Kladno včetně stanovené časové dostupnosti ŽST zvolenými druhy dopravy od těchto objektů přináší příloha A.

Vymezené spádové území pěší dostupnosti ŽST Kladno s limitní dobou docházky 15 minut zahrnuje západní část sídliště v katastrálním území Kročehlavy, tvořeného převážně zástavbou bytových domů, s výjimkou místní části *Výhybka* a severní až severovýchodní části spádového území s převládající zástavbou rodinných domů. Na severu dosahuje spádové území k náměstí Sítná, na jihu se přibližuje k průmyslové zóně v jižní části města Kladna. Západní část území zasahuje mimo intravilán. Na jihozápad od ŽST spádové území pro absenci zástavby a komunikačního propojení s touto lokalitou nezasahuje. Vymezené spádové území pěší dostupnosti ŽST Kladno je znázorněno v příloze B. Ve spádovém území pěší dostupnosti žije dle vypočteného odhadu přibližně 7000 obyvatel, z toho největší počet v intervalu dostupnosti 10–15 minut. Počet obyvatel spádového území pěší dostupnosti představuje přibližně 11 % celkového počtu obyvatel Kladna k 1.1.2025, uváděného Ministerstvem vnitra ČR (2025). Informace o rozdělení počtu obyvatel dle potřebné doby docházky k předmětné ŽST přináší příloha C.

Spádové území cyklistické dostupnosti zasahuje na území města Kladna kromě Kročehlav také na katastrální území Kladno, Rozdělov a Dubí. Katastrální území Kročehlavy je zastoupeno 5, 10 i 15minutovou izochronou. Na zbylá jmenovaná katastrální území zasahují 5 a 10minutová izochrona. Spádové území nedosahuje k severozápadní části zástavby bytovými domy v Rozdělově, v katastrálním území Kladno zahrnuje téměř veškerou část zástavby. V Dubí zasahuje jen na jižní část zástavby rodinnými domy. Pokud jde o dotčené obce, veškeré území, vymezené pětiminutovou izochronou, se vyskytuje v Kladně. Desetiminutová a (nebo) patnáctiminutová izochrona již zasahuje kromě Kladna na území obcí Velké Přítočno, Pletený Újezd, Dolany, Malé Přítočno a Hřebeč. Spádové území cyklistické dostupnosti ŽST Kladno se prolíná se spádovými územími ostatních ŽST či zastávek na území města Kladna patnáctiminutovou izochronou a s výjimkou zastávky Kladno-Vrapice též desetiminutovou izochronou. Na území patnáctiminutové dostupnosti železniční stanice Kladno se již nacházejí zastávka Kladno-město a ŽST Kladno-Ostrovec. Západní, jižní i východní část spádového území cyklistické dostupnosti zasahuje mimo intravilán, jeho severní část pouze okrajově. Vymezené spádové území cyklistické dostupnosti ŽST Kladno znázorňuje příloha D.

Většinu významných objektů občanské vybavenosti či pamětihodností nalezneme v území, příslušejícím desetiminutové izochroně cyklistické dostupnosti ŽST Kladno. Jde o vzdělávací zařízení, Okresní soud v Kladně, autobusové nádraží či Městské divadlo Kladno.

Některé objekty spadají též do 5minutové izochrony. Jde o vzdělávací zařízení. Na území 15minutové izochrony nalezneme např. Zámek Kladno či Oblastní nemocnici Kladno. V sídlech na území spádového území cyklistické dostupnosti ŽST Kladno žije dle výpočtem provedeného odhadu více než 36000 obyvatel. Z toho přes 18000 obyvatel, tedy přibližně 50 % celkového počtu obyvatel spádového území, sídlí na území, charakterizovaném 5–10minutovou dobou cesty k řešené ŽST. Takto vysoký podíl obyvatel je dán faktem, že oblast, náležící do zmíněného intervalu časové dostupnosti, zahrnuje území s velkou hustotou rezidenční zástavby. Jedná se o zástavbu bytových domů v jižní části katastrálního území Kročehlavy, resp. nízkopodlažní zástavby v jeho severní části, stejně tak hustou vysokopodlažní rezidenční zástavbu v zázemí centra města a nízkopodlažní zástavbu jihozápadně od centra v lokalitě *Habešovna* v katastrálním území Kladno. Pouze západní část území, náležejícího 5–10minutové dojížděci na kole k ŽST Kladno, leží mimo rezidenční zástavbu či zcela mimo intravilán. Rozdělení počtu obyvatel dle doby dojížděky na kole k ŽST Kladno a příslušné obce spádového území přibližuje příloha E.

ŽST Kladno je dostupná několika linkami MHD. Jedná se o linky č. 603, 605, 608, 613 a 614 (IDOS 2025, Arriva 2025). Nejvyšší počet vypravovaných spojů za hodinu a tedy nejkratší interval dle aktuálního jízdního řádu, dostupného z IDOS (2025) a Arriva (2025), vykazuje linka č. 603. Jedná se o 4–5 spojů za hodinu během ranní i odpolední špičky včetně dopoledního sedla a 2–3 spoje za hodinu po většinu dne během sobot, nedělí a svátků. Počtem spojů následuje linka č. 605 se 4 spoji za hodinu během ranní a odpolední špičky, 3 spoji za hodinu během dopoledního sedla a převážně 2 spoji za hodinu během večerního sedla. Během sobot, nedělí a svátků jsou zajištěny 2 spoje za hodinu. V případě linky č. 614 jsou zajišťovány 4 spoje za hodinu během ranní špičky, dopolední sedlo a odpolední špičku reprezentují 3 spoje, večerní sedlo pak 2 spoje. V sobotu, neděli či o svátky je vypravován 1 spoj za hodinu. Linky č. 608 a 613 nebyly pro nízký počet spojů do analýzy časové dostupnosti ŽST linkami MHD zahrnuty. Linka č. 613 je reprezentována pouze třemi spoji během ranní a odpolední špičky a v jednom směru jedním spojem ve večerních hodinách. Pokud jde o linku č. 608, je vypravován pouze jeden spoj v obou směrech za den (IDOS 2025, Arriva 2025).

Během doby provádění uvedené analýzy bylo nutné zohlednit výlukové opatření, ovlivňující provoz linek č. 605 a 614. Jak uvádí Arriva (2025), jedná se uzavírku místní komunikace v ulici Milady Horákové v zázemí ŽST Kladno. Výlukové opatření trvá od 2.9.2024 do odvolání a na jeho základě je dočasně zrušena zastávka *Nádraží* a linky č. 605 a 614 alternativně obsluhují nedalekou zastávku *U Kauflandu* (Arriva 2025). Důvodem opatření je výstavba podchodu a kanalizace pro v rámci modernizace trati v Kladně (Město

Kladno 2025). Následkem zmíněného opatření se prodloužila doba pěší docházky od nejbližší zastávky MHD, tedy aktuálně zastávky *U Kauflandu*, která dle nástroje měření vzdálenosti v programu ArcGIS v současné době činí 3 minuty. Zastávka *Nádraží* se nachází v těsném zázemí ŽST Kladno (Mapy.cz 2025). V kombinaci s krátkou objízdou trasou nevyhnutelně došlo k mírnému zmenšení plochy území, vymezených izochronami dostupnosti linkami MHD o nižší hodnotě. Stanovený stav vymezení izochron je tedy třeba považovat za mírně pesimistický, po obnovení provozu v ulici Milady Horákové bude zejména možné zanedbat pěší docházku od prostředku MHD k ŽST Kladno v případě využití linek č. 605 nebo 614.

Jak bylo zmíněno v podkapitole 2.3, k vymezení spádových území časové dostupnosti ŽST prostředky MHD byla uvažována maximální doba jízdy 15 minut včetně pěšího přesunu k ŽST, a to pouze linkami MHD, obsluhujícími zastávky v zázemí ŽST, přestupy mezi linkami MHD nebyly uvažovány. V případě linky č. 603 je možné se za tuto dobu dostat k ŽST Kladno ze zastávky *Tylova*, nacházející se v docházkové vzdálenosti zastávky Kladno – město v blízkosti centra města Kladna. Z opačného směru, tj. z východního okraje sídliště v Kročehlavech, je možné se na uvedenou ŽST dostat za 8 minut, v obou případech samozřejmě při započtení finální pěší docházky 3 minuty na ŽST. Linkou č. 605 je ŽST Kladno dosažitelná za 14 minut jízdy včetně přesunu z nejbližší zastávky MHD ze zastávky *Autobusové nádraží*, nacházející se v centru města. V opačném směru je řešená ŽST dosažitelná za 8 minut ze zastávky *Okrsek 0*, nacházející se v sídlišti Kročehlav. Jedná se o konečnou zastávku linky. K ŽST Kladno je možné bez přestupu dorazit také z průmyslové zóny v jižní části Kladna, a to linkou č. 614. Doprava linkou č. 614 z tohoto směru je tedy vhodná především pro osoby, dojíždějící za prací ve zmíněné průmyslové zóně. Z konečné zastávky linky *Belgická* lze ŽST Kladno dosáhnout za 9 minut, ve směru z centra pak ze zastávky *Gymnasium* za 14 minut. Nutno podotknout, že linkou č. 603 je možné k ŽST Kladno dorazit již za 9 minut (Arriva 2025, IDOS 2025).

Vymezené spádové území dostupnosti MHD je členěno 5 až 20minutovou izochronou. Spádové území zasahuje na katastrální území Kročehlav, jehož většina plochy spadá do 10minutové izochrony. Pokud odejmeme blízké okolí ŽST Kladno, časově výhodnější pro pěší docházku, pokrývá území 5minutové izochrony vzájemně oddělená, poměrně omezená území v prostoru místní části *Výhybka* západně a dále jihovýchodně od řešené ŽST. V katastrálním území Kladno plošně převažuje oblast patnáctiminutové izochrony, desetiminutová izochrona se zde vyskytuje spíše ostrůvkovitě. Směrem na západ k Rozdělovu v místní části *Bresson* a na východ k Dubí či Hnidousům nalezneme též oblasti dvacetiminutové izochrony. Spádové území již nepokrývá západní a severní oblast zastavby katastrálního území Kladno.

Dvacetiminutová izochrona zastihuje již železniční zastávku Kladno – město. Na katastrální území Rozdělov a Dubí spádové území zasahuje pouze zanedbatelnou plochou patnáctiminutové izochrony. Na jihu zasahuje díky lince č. 614, obsluhující jižní průmyslovou zónu Kladna, také do obce Velké Přítočno, a to 10 a 15minutovou izochronou. Spádové území nepokrývá též střední a severovýchodní část katastrálního území Kročehlavy. Jedná se o část kročehlavského sídliště a zástavbu rodinných domů na severovýchodě (Mapy.cz 2025). Část kročehlavského sídliště není obsloužena, neboť do analýzy časové dostupnosti MHD v případě ŽST Kladno nebyly zahrnuty linky č. 601, 610 a 612. Nejbližší zastávka k ŽST Kladno s názvem *U Hvězdy*, kterou tyto linky obsluhují, je dostupná 9 minut chůzí. Oproti aktuálně nejdostupnější zastávce *U Kauflandu* tedy činí rozdíl doby trvání pěší docházky k ŽST Kladno 6 minut. Z důvodu již poměrně časově nevýhodné docházky, případně nutnosti využít přestup na jiné linky MHD pro dopravu k ŽST Kladno nebyly jmenované linky zohledněny. Severovýchodní část katastrálního území Kročehlavy obsluhuje mj. linka č. 606, spojující východní část kročehlavského sídliště s Rozdělovem, její trasa nevede v blízkosti ŽST Kladno, proto rovněž nebyla k vymezení spádového území využita.

V území v okolí ŽST Kladno, výhodném pro pěší docházku bez použití MHD, se kromě nejbližší zastávky *U Kauflandu* nacházejí další zastávky *Na Kovárně* a *U Tesca*. Z prostoru těchto zastávek linky č. 605, resp. v případě druhé jmenované č. 614, je tedy v současné době již nevýhodné zvolit k dopravě k ŽST Kladno MHD. Lze předpokládat, že se tento stav změní po ukončení výlukového opatření a obnovení zastávky *Nádraží*. Spádové území časové dostupnosti ŽST Kladno MHD je znázorněno v příloze F.

ŽST Kladno je od většiny objektů občanské vybavenosti, nacházejících se v centru Kladna v katastrálním území Kladno, dostupná jízdou MHD za 15 minut. Jedná se například o autobusové nádraží, Městské divadlo Kladno, Okresní soud v Kladně či Oblastní nemocnici Kladno. V témže katastru nalezneme také objekty, konkrétně školská zařízení, od nichž je možné k ŽST Kladno dorazit za 10 minut. Z Magistrátu města Kladna se lze k řešené ŽST dopravit MHD se započtením pěší docházky za 20 minut.

K vymezení území pěší dostupnosti jednotlivých zastávek MHD byla pro převažující vysokopodlažní kompaktní zástavbu dle doporučení Novotného a kol. (2017) zvolena 400metrová docházková vzdálenost k zastávce, tedy pětiminutová docházka. Uvedená doba docházky však byla v lokalitách *Habešovna* a *Výhybka* s ohledem na rozložení sídel či blízkost zastávek na trase jiných linek zvolena i přes zde převažující zástavbu rodinných domů.

Vymezené spádové území dostupnosti MHD zahrnuje oblast, v níž dle provedené analýzy žije téměř 21000 obyvatel, což činí přibližně 33 % celkového počtu obyvatel města

Kladna k 1.1.2025, uváděného Ministerstvem vnitra ČR (2025). Přibližně 8500 obyvatel, tj. asi 41 %, z celkového počtu rezidentů ve spádovém území dostupnosti ŽST Kladno jízdou MHD, žije na území, charakterizovaném 10–15minutovou časovou dostupností řešené ŽST. Z hlediska počtu obyvatel je zmíněná oblast následována územím s 5–10minutovou dostupností, kde žije dle odhadu necelých 8000 obyvatel. Informace o přibližném počtu obyvatel, připadajících na jednotlivé zóny časové dostupnosti ŽST Kladno MHD, shrnuje příloha G.

ŽST Kladno je časově i geograficky dobře dostupná zejména z přilehlého, hustě obydleného kročehlavského sídliště. Problém představuje nutnost dojížděky MHD či jiným způsobem přepravy z centra Kladna, kde se vyskytuje též autobusové nádraží. Přilehlé zastávky MHD však nabízejí přestup na některé příměstské či regionální autobusové linky, směřující například do Prahy či Berouna (IDOS 2025). Umístění ŽST v dané lokalitě lze s ohledem na popsané výhody považovat za uspokojivé.

3.2 Zastávka Kladno-město

V obvodu ŽST Kladno-Ostrovec, konkrétně v jejím záhlaví, navazujícím na kladenské zhlaví, nalezneme dle tabulky č. 1 TTP 528E (SŽ 2025) zastávku Kladno – město. Zastávka je dle TTP 528E a mapy M06 „Dálkové řízení provozu, provoz podle předpisů D3 a D4“, zveřejněné SŽ (2025) součástí tzv. řízené oblasti, vymezené ŽST Kladno a Kladno-Ostrovec. Řízenou oblastí se dle dopravního a návěstního předpisu D1 rozumí oblast, zahrnující mj. dálkově řízené stanice s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením a přilehlé úseky tratí, ve kterých se drážní doprava organizuje dálkově z jednoho řídicího pracoviště, kromě tratí D3 (SŽ 2024).

Zastávka je vybudována ve výkopu a mimoúrovňově kříží ulici Vítězná (Mapy.cz 2025). Dle autorem provedené prohlídky zastávky je zajištěn přístup k nástupišťům ze zmíněné ulice, nově vybudované přístupové komunikace zajišťují lepší propojení s okolní zástavbou. Dostupnost zastávky Kladno-město autobusovou dopravou je upřesněna v části podkapitoly, zabývající se časovou dostupností předmětné zastávky MHD. Zastávka se nachází v zázemí centra města Kladno, ležícího směrem na východ. Severně a jižně od zastávky se rozkládá zástavba rodinných domů, směrem na východ a západ pak zástavba bytových domů. V blízkém okolí zastávky se nachází obchodní dům a Oblastní nemocnice Kladno. Nejvýznamnější objekty občanské vybavenosti v okolí zastávky včetně informace o její časové dostupnosti posuzovanými druhy dopravy od zmíněných objektů uvádí příloha H.

Spádové území pěší dostupnosti zastávky Kladno-město s rozlišeným izochronami limitních hodnot 5, 10 a 15 minut se rozkládá téměř kompletně v katastrálním území Kladno. Na katastrální území Rozdělov zasahuje pouze malou plochu území 15minutové izochrony. Z důvodu poněkud hustší uliční sítě směrem na severozápad od předmětné zastávky, tj. v místní části *Bresson*, je spádové území protaženo tímto směrem. Naopak směrem jižním až jihovýchodním je dosah jednotlivých izochron od zastávky Kladno – město znatelně menší. Porovnáním prostorového rozložení izochron téže hodnoty zjistíme, že z důvodu blízkosti zastávky Kladno-město a ŽST Kladno-Ostrovec dochází k vzájemnému prolnutí patnáctiminutové a desetiminutové izochrony, v případě území pětiminutové dostupnosti k tomuto již nedochází. Spádové území pěší dostupnosti zastávky Kladno-město je znázorněno v příloze I. Z významnějších objektů občanské vybavenosti ve spádovém území pěší dostupnosti zastávky nalezneme Oblastní nemocnici Kladno, konkrétně v oblasti, charakterizované maximálně patnáctiminutovou docházkou.

Na vymezeném území maximálně patnáctiminutové pěší dostupnosti žije přibližně 5300 obyvatel, z tohoto počtu nejvíce v intervalu časové dostupnosti 10–15 minut. Uvedený počet obyvatel spádového území představuje přibližně 8 % celkového počtu obyvatel města Kladna k 1.1.2025, uváděného Ministerstvem vnitra ČR (2025). Informace o přibližném počtu obyvatel v jednotlivých zónách časové dostupnosti předmětné zastávky pěší chůzí přináší příloha J.

Spádové území cyklistické dostupnosti předmětné železniční zastávky pokrývá katastrální území Kladno, a to veškerou plochu zástavby. Jsou zde zastoupeny všechny posuzované izochrony, tedy o hodnotách 5, 10 i 15 minut. Všechny hraniční izochrony nalezneme také v katastrálním území Rozdělov, byť pětiminutovou pouze na území o malé rozloze. Spádové území pokrývá veškerou plochu jmenovaného katastru. V Kročehlavech zasahuje na severozápadní část katastrálního území, a to převážně patnáctiminutovou izochronou. Blíže k centru však nalezneme i území náležící do desetiminutové izochrony. Zastávka Kladno – město je dostupná také patnáctiminutovou jízdou na kole z části katastrálního území Motyčín a z velmi malého území v Hnidousech a Dubí. Spádové území této zastávky zasahuje desetiminutovou a patnáctiminutovou izochronou na jižní část katastrálního území Libušín, většina plochy této části spádového území se ovšem nachází mimo intravilán. Z dalších obcí v okolí Kladna je zastávka Kladno-město dosažitelná za 15 minut jízdy na kole též z části katastrálních území Vinařic, Srb, Kamenných Žehrovic, Dokes a Velké Dobré, kde je malou plochou zastoupena též desetiminutová izochrona. Zmíněná plocha spádového území leží z většiny mimo intravilán, na tento okrajově zasahuje jen v Doksech a ve Velké Dobré.

Většina významných objektů občanské vybavenosti se nachází na území, vymezeném

desetiminutovou izochronou, od některých, jako je např. Oblastní nemocnice Kladno či sportovní areál Sletiště, je řešená železniční zastávka dosažitelná již za 5 minut. Jiné spadají také na území patnáctiminutové izochrony, např. Sládečkovovo vlastivědné muzeum.

Území cyklistické dostupnosti se prolíná se spádovým územím ŽST Kladno desetiminutovou a patnáctiminutovou izochronou. Z důvodu vzájemné blízkosti se však spádové území zastávky Kladno – město zdaleka nejvýznamněji překrývá se spádovým územím ŽST Kladno-Ostrovec. Spádová území cyklistické dostupnosti obou dopravních bodů charakterizuje podobná rozloha a prostorové rozložení izochron. Vzájemně se překrývají území vymezená všemi posuzovanými hodnotami izochron, na rozdíl od území pěší dostupnosti zde tedy dochází i k prolnutí obou území s pětiminutovou cyklistickou dostupností. V případě zastávky Kladno – Švermov dochází k průniku území desetiminutové a patnáctiminutové izochrony, se spádovými územími ŽST Kladno-Dubí a zastávky Kladno-Vrapice se území dostupnosti zastávky Kladno-město prolíná již jen patnáctiminutovou izochronou. Spádové území cyklistické dostupnosti zastávky Kladno – město je znázorněno v příloze K.

Na území spádové oblasti cyklistické dostupnosti zastávky žije dle vypočteného odhadu téměř 41 000 obyvatel. 45 % celkového počtu obyvatel spádové oblasti žije na území, charakterizovaném 10–15minutovou dostupností k zastávce Kladno-město. Oblast s tímto intervalem časové dostupnosti pokrývá území s hustou rezidenční zástavbou v Kročehlavech a velkou část zástavby rodinných domů v katastrálním území Motyčín na severu Kladna. Informace o rozdělení počtu obyvatel předmětného spádového území z hlediska časové dostupnosti zastávky Kladno-město z jejich sídel dojížděnkou na kole a dle příslušnosti obyvatel k obcím přináší příloha L.

Železniční zastávka Kladno-město leží s ohledem na svou polohu nedaleko centra města Kladna na souběžném úseku linek MHD, směřujících sem z různých částí města. Ke zmíněné železniční zastávce je možné dorazit z katastrálního území Dubí, konkrétně z místní části *Dřín*, linkou č. 604. Za 15 minut jízdy včetně následné docházky k železniční zastávce je toto možné ze zastávky *Ininova*. Z východní části katastrálního území Kladno nedaleko hranic s katastrálními územími Hnidousy, Motyčín a Dubí lze k předmětné železniční zastávce dorazit za 15 minut linkou č. 609, a to ze zastávky *Průmyslová*. Tato cesta je podobně jako v případě linky č. 614 vhodná pro dojíždějící ze zaměstnání v přílehlé průmyslové zóně, jak ostatně napovídá název zastávky a ulice na trase uvedené linky. Ze severozápadní části katastrálního území Kladno lze na zastávku Kladno – město dorazit z konečné zastávky linky č. 606 *Energie* již za 7 minut, ze severní, resp. západně části rozdělovské zástavby rodinných domů linkou je možné k řešené železniční zastávce dorazit linkou č. 601 z její konečné zastávky *Smečenská*,

resp. *Rakovnická* shodně za 8 minut. Iižní části Rozdělova, stále se zástavbou rodinných domů, jsou obslouženy již zmíněnou linkou č. 604. Cesta na řešenou železniční zastávku z konečné zastávky linky *U Zvonečku* trvá 7 minut. Z lokality *Ostrovec* lze k železniční zastávce dorazit linkou č. 603 za 9 minut, a to z dočasně stanovené konečné zastávky *V. Lanny*.

Pokud jde o četnost spojů linek, nejvyššího počtu, resp. nejkratšího intervalu linky dosahuje se 4–5 spoji za hodinu během ranní a odpolední špičky včetně dopoledního sedla linka č. 606 spolu s již zmíněnou linkou č. 603. Během víkendu a svátků jsou vypravovány v obou případech 2–3 spoje za hodinu. Spoje linky č. 601 jsou vypravovány 3–4krát za hodinu během špiček a dvakrát v sedlech, při víkendovém provozu pak po většinu dne těž dvakrát za hodinu. Linka č. 604 je charakterizována 2–3 spoji za hodinu během ranní či odpolední špičky a jedním spojem v sedlových hodinách. O víkendech a svátcích je vypravován jeden spoj za dvě hodiny. Spoje linky č. 609 jsou ve všední dny vypravovány dvakrát za hodinu ve špičkových hodinách, resp. jedenkrát v hodinách sedlových, o víkendech a svátcích vyjíždí opět jeden spoj za hodinu. Nutno připomenout, že v úseku od zastávky nám. Svobody dále do Kročehlav, příp. Dubí a Vrapic je vypravován větší počet spojů linek č. 601 a 604, do Rozdělova nezajíždějí všechny spoje (Arriva 2025).

Kromě ŽST Kladno bylo i v případě spádového území zastávky Kladno-město v době zpracování analýzy časové dostupnosti ŽST linkami MHD v platnosti výlukové opatření. Jednalo se o dočasný přesun konečné zastávky *Hřbitovy* z důvodu uzavírky komunikace, tato zastávka byla po dobu trvání výlukového opatření obsluhována vybranými spoji linky č. 602 (Město Kladno 2025). Ze zastávky *Hřbitovy* je možné dle aktuálně platného jízdního řádu na zastávku Kladno – město dorazit za 11 minut (Arriva 2025). Dle provedené analýzy spádového území zastávky Kladno-město je cílová železniční zastávka z okolí zastávky *Hřbitovy* dostupná za 10–15 minut cesty MHD. Lze tedy předpokládat že vynecháním této zastávky z analýzy dostupnosti nevznikla významnější odchylka od stavu při normálním provozu linky č. 603, neboť její blízké okolí by stále náleželo intervalu patnáctiminutové izochrony.

Pro cestu z Kročehlav lze využít linky č. 601, 603 a 606. Pokud dodržíme limit doby cesty MHD 15 minut, tento je splněn při použití linky č. 601 nebo 606 ze zastávky *Pražská křiž.*, případně linky č. 603 ze zastávky *Růžové pole* (IDOS 2025, Arriva 2025). Cílovou zastávkou při cestě k železniční zastávce Kladno – město linkami MHD je v případě jízdy z Rozdělova, centra, Dubí či Kročehlav zastávka *žel. zast. město*. Pouze v případě cesty linkou č. 603 z lokality *Ostrovec* je třeba dorazit do zastávky s názvem *Tylova*. Zastávka *žel. zast. město* je linkou č. 603 obsluhována jen ve směru z Kročehlav. Stejná situace nastává v případě linky č. 609. Zde bude využita při cestě k železniční zastávce Kladno-město jako cílová jen

konečná zastávka linky *žel. zast. město*. Z tohoto vyplývá, že zastávka *Tylova* je tedy výchozí zastávkou uvedené linky pro opačný směr. Následná pěší docházka z cílové zastávky MHD k železniční zastávce dle nástroje měření vzdálenosti v programu ArcGIS trvá 2 minuty při cestě z centra, resp. 3 minuty v případě cesty MHD z Rozdělova či 4 minuty při cestě z lokality *Ostrovec*.

Vymezené spádové území dostupnosti zastávky Kladno-město MHD zahrnuje oblasti příslušející pětiminutové až dvacetipětiminutové izochroně. Ze spádových území dostupnosti všech ŽST či zastávek na území Kladna linkami MHD zaujímá jmenované největší rozlohu. Kromě katastrálních území Hnidousy a Motyčín, kam zasahuje jen velmi malou plochou dvacetipětiminutové izochrony v okolí nedaleké zastávky *Průmyslová*, pokrývá většinu zastavěných ploch na území všech zbylých katastrálních území v Kladně. V případě katastrálního území Kladno se vyskytují oblasti všech vymezených intervalů izochron. Území pětiminutové dostupnosti se vyskytuje ostrůvkovitě v okolí příslušných nedalekých zastávek MHD. Zatímco v lokalitě *Ostrovec*, oblasti přilehlé k Rozdělovu, a v centru Kladna plošně převažuje oblast desetiminutové a patnáctiminutové dostupnosti jízdou zastávky Kladno – město MHD, na východě zmíněného katastrálního území směrem k Dubí je již významně zastoupena oblast dvacetiminutové izochrony, vyskytuje se i pětadvacetiminutová. Rozdělov je reprezentován desetiminutovou až dvacetiminutovou dostupností k řešené zastávce, Dubí již přísluší především dvacetiminutové a dvacetipětiminutové izochroně. Na území Kročehlav jsou zastoupeny oblasti příslušející všem izochronám kromě pětiminutové. Dvacetipětiminutová je zastoupena jen malou plochou.

Při použité škále časové dostupnosti spádové území železniční zastávky Kladno-město pokrývá většinu zastavěných ploch na území města Kladna. Neobsloužená území se vyskytují jen na pomezí katastrálních území Kročehlav a Kladno a v jihozápadní části druhého jmenovaného katastrálního území. Příčinou je fakt, že zastávka *žel. zast. město* není obsluhována linkami č. 605 a 614, jejichž trasa právě jmenovanými územími vede. V případě zahrnutí těchto linek do analýzy časové dostupnosti železničních dopravních bodů MHD by bylo nutné použít následnou pěší docházku z nejbližší zastávky, obsluhované těmito linkami MHD *Nemocnice*, k železniční zastávce Kladno – město či dokonce přestup na jiné linky na zastávce *U Nemocnice*. V případě cesty linkou 605 z centra by případná pěší docházka dle vymezeného spádového území pěší dostupnosti trvala 10–15 minut, v opačném směru od zastávky *Aquapark* nebo při cestě linkou č. 614 z Kročehlav již dále než 15 minut. Takový způsob dopravy by jistě byl velmi nekomfortní a časově nevýhodný. Kromě popsaných lokalit nepokrývá spádové území dostupnosti železniční zastávky linkami MHD také východní část

bytové zástavby v Kročehlavech. Tato lokalita je obsluhována linkou č. 601, nicméně doba cesty k zastávce Kladno-město již v tomto případě překračuje použitou limitní hodnotu 15 minut.

Území v blízkosti zastávky Kladno-město, časově výhodnější pro pěší docházku, zahrnuje okolí zastávek MHD *žel. zast. město*, resp. *Tylova* v zázemí předmětné železniční zastávky a je protažená severním směrem k lokalitě *Bresson*. V tomto území nalezneme též jednosměrnou zastávku *L. Zápotockého*, která je však linkou č. 603 obsluhována ve směru k Ostrovcí, tedy směrem od zastávky Kladno-město.

Při analýze časové dostupnosti zastávky Kladno – město MHD byla uvažována ve většině případů maximálně pětiminutová počáteční pěší docházka k zastávkám MHD, odpovídající vzdálenosti zastávky 400 m od výchozích bodů. Desetiminutová docházka k zastávkám MHD byla zvolena na základě doporučení Novotného a kol. (2017) v lokalitách *Bresson* a *Ostrovec*, dále v severní části Kročehlav, Rozdělově a v Dubí, kde se vyskytuje výhradně nízkopodlažní zástavba nebo zde převažuje. Pro vymezení území pěší dostupnosti vybraných zastávek v severní části Kročehlav však byla navzdory výskytu nízkopodlažní zástavby zvolena pětiminutová docházka, a to z důvodu koncentrace většího počtu zastávek na malé ploše.

Spádové území dostupnosti zastávky Kladno-město jízdou MHD se vyznačuje počtem téměř 38000 zde žijících rezidentů, což činí 60 % počtu obyvatel města Kladna k 1.1.2025, uváděném Ministerstvem vnitra ČR (2025). Spolu s prvenstvím co do rozlohy mezi spádovými územími časové dostupnosti ŽST na území Kladna jízdou MHD se toto území očekávaně vyznačuje též největším podílem zde žijících rezidentů z celkového počtu obyvatel Kladna. Přehled o rozdělení počtu obyvatel spádového území z hlediska časové dostupnosti zastávky Kladno – město z jejich sídel přináší příloha M.

Pokud jde o významné objekty občanské vybavenosti, některé nalezneme již na území pětiminutové dojížděky MHD, konkrétně jde o Oblastní nemocnici Kladno. Jiné objekty, například Městské divadlo Kladno či autobusové nádraží, se vyskytují na území charakterizovaném desetiminutovou dojížděkou, doba cesty MHD z Magistrátu města Kladna či EUC kliniky trvá již deset až patnáct minut. Cesta ze vzdělávacích zařízení v Kročehlavech již vyžaduje 15, případně až 20 minut.

Vymezené spádové území dostupnosti zastávky Kladno-město MHD je znázorněno v příloze N. Začlenění zastávky Kladno – město do přilehlé lokality je uspokojivé, neboť je tato navzdory mimoúrovňovému křížení železniční trati č. 093 a komunikace v ulici Vítězná snadno přístupná z již zmíněné přilehlé zastávky MHD *železniční zastávka město*, obsluhované

poměrně velkým počtem linek, zajišťujících obslužnost značného území v různých částech města Kladna (Mapy.cz 2025). Zastávka Kladno – město je tedy dobře časově dostupná, a to nejen jízdou MHD, z blízkého centra Kladna i z rezidenčních lokalit v jednotlivých částech města. Uvedenou přílehlou zastávku MHD obsluhují také příměstské linky, vedené např. z Prahy či Slaného (IDOS 2025).

3.3 ŽST Kladno-Ostrovec

ŽST, následující za ŽST Kladno ve směru ke konci trati č. 093, nese pojmenování Kladno-Ostrovec. Jde o mezilehlou stanici, jak vyplývá z tabulky č. 1 TTP 528E (SŽ 2025). ŽST je výchozí, resp. konečnou stanicí pro naprostou většinu spojů linky S5, pokud nepokračují do ŽST Kralupy nad Vltavou jako linka S45, dále pro některé spoje linky S45 a pro většinu spojů linky R45 (PID 2025, SŽ 2025). ŽST se nachází v lokalitě *Ostrovec* s převahou zástavby rodinných domů v severozápadní části Kladna (Mapy.cz 2025). V blízkém okolí ŽST se vyskytuje pouze rezidenční zástavba, nevyskytuje se zde významný objekt občanské vybavenosti. Přehled objektů občanské vybavenosti na území Kladna, nacházejících se ve spádovém území časové dostupnosti předmětné ŽST vybranými druhy dopravy, uvádí příloha O.

Vymezené území pěší dostupnosti ŽST Kladno-Ostrovec zahrnuje lokality *Ostrovec*, *Bresson* a *Podprůhon*. Západní část území zasahuje patnáctiminutovou izochronou do oblasti zástavby bytových domů poblíž Rozdělova, na jihu dosahuje toutéž izochronou skrze lokalitu *Podprůhon* centra Kladna. Spádové území pěší dostupnosti řešené ŽST se prolíná jen s územím, spadujícím k nedaleké železniční zastávce Kladno-město. Průnik jednotlivých izochron obou dopravních bodů byl již popsán v podkapitole, věnující se železniční zastávce Kladno-město.

Na vymezeném území pěší dostupnosti ŽST Kladno-Ostrovec žije dle stanoveného odhadu přibližně 6000 obyvatel, což představuje asi 10 % obyvatel města Kladna k 1.1.2025, uváděném Ministerstvem vnitra ČR (2025). Z celkového počtu obyvatel ve spádovém území připadá největší počet na území, vymezeném intervalem 10–15 minut trvající docházky k předmětné ŽST. Přehled o rozdělení počtu obyvatel spádového území pěší dostupnosti dle doby docházky od jejich sídel k předmětné ŽST je dostupný v příloze P. Ve vymezené spádové oblasti pěší dostupnosti ŽST se vzhledem k již zmíněnému výskytu ŽST v lokalitě rezidenční zástavby nevyskytuje významnější objekt občanské vybavenosti. Předmětné spádové území pěší dostupnosti ŽST Kladno-Ostrovec je znázorněno v příloze Q.

V podkapitole 3.2, zabývající se mj. také časovou dostupností železniční zastávky Kladno-město, bylo pojednáno o vzájemném prolnutí spádových území cyklistické dostupnosti zde řešeného dopravního bodu právě s územím spádujícím k zastávce Kladno-město. Rozdíly v rozložení a rozsahu intervalů izochron oproti spádovému území zastávky Kladno-město hledejme například v katastrálním území Motyčín, kam okrajově zasahuje i desetiminutová izochrona, dále v Hnidousech pokrývá oblast patnáctiminutové dojížděky již většinu zastavěných ploch. V Kročehlavech již téměř není zastoupena desetiminutová izochrona, vyskytuje se zde tedy téměř výhradně oblast patnáctiminutové dostupnosti. Pokud jde o obce sousedící s městem Kladnem, spádové území zasahuje již jen velmi malou plochou na území obcí Kamenné Žehrovice či Velká Dobrá, katastrálního území obce Doksy pak nedosahuje vůbec. Pokud porovnáme průniky izochron stejné hodnoty se spádovými oblastmi ostatních kladenských ŽST, v případě zastávky Kladno-Švermov se spádová území prolínají patnáctiminutovými a desetiminutovými izochronami, stejně je tomu v případě ŽST Kladno – Dubí, v případě zastávky Kladno-Vrapice se prolínají již jen patnáctiminutové izochrony. Spádové území cyklistické dostupnosti ŽST Kladno-Ostrovec je znázorněno v příloze R.

Díky periferní poloze oblasti pětiminutové cyklistické dostupnosti předmětné ŽST zde nenalezneme významné objekty občanské vybavenosti, většina těchto objektů se vyskytuje až na území příslušejícím intervalu pětiminutové až desetiminutové dojížděky na kole. Některé objekty se vyskytují též na území patnáctiminutové dostupnosti, jedná se hlavně o školská zařízení v Kročehlavech.

Spádové území cyklistické dostupnosti řešené ŽST dle odhadu pojme přibližně 46 000 obyvatel, největší podíl tohoto počtu připadá na oblast se stanoveným intervalem doby dojížděky 10–15 minut. Rozdělení počtu obyvatel předmětného spádového území dle doby trvání dojížděky z jejich sídel k ŽST Kladno-Ostrovec a příslušnosti k obci přibližuje příloha S.

Spádové území dostupnosti ŽST Kladno-Ostrovec linkami MHD pokrývá část katastrálních území Kladno a Kročehlavy. Na území prvního jmenovaného katastrálního území je zastoupeno všemi vymezenými intervaly časové dostupnosti, tedy pětiminutovou až dvacetipětiminutovou. Plošně zde výrazně převažují oblasti maximálně desetiminutové a patnáctiminutové dostupnosti. Území charakterizované dvacetiminutovou dostupností se vyskytuje pouze na plochách o malé rozloze v jižní části směrem ke katastrálnímu území Kročehlavy nebo ve východní části spádového území. Oblast dvacetipětiminutové dostupnosti ŽST Kladno-Ostrovec je zastoupena velmi malým územím v lokalitě *Habešovna*. Oblast maximálně desetiminutové dostupnosti zasahuje lokality *Bresson* a *Ostrovec*, částečně do lokality se zástavbou bytových domů směrem na západ k Rozdělovu, ostrůvkovitě zasahuje do

centra města. Za 10–15 minut lze k řešené ŽST dorazit z lokality *Podprůhon* se zástavbou rodinných domů. Protože však daná lokalita vykazuje stejnou časovou dostupnost ŽST pěší chůzí, lze očekávat volbu cesty právě pěší chůzí. Stejnou dobu trvá cesta MHD také z centra města, z části lokality *Habešovna* se zástavbou rodinných domů nebo z kladenských hřbitovů. Území vymezené patnáctiminutovou izochronou zasahuje na sever od lokality *Ostrovec* mimo intravilán. Katastrální území Kročehlavy je charakterizováno maximálně patnáctiminutovou dostupností řešené ŽST z lokality *Sitná*, desetiminutovou dostupností z části lokality *Výhybka*, sídliště *Sitná* nebo kročehlavského sídliště se zástavbou bytových domů. Dvacetipětiminutovou izochronou je pak vymezena navazující západní část kročehlavského sídliště a částečně lokalita *Výhybka*. Rozlohou poněkud omezené a jen část intravilánu pokrývající spádové území je důsledkem obsluhy ŽST Kladno-Ostrovec jedinou linkou MHD, a to č. 603 (Arriva 2025). Z katastrálních území Hnidousy, Motyčín, Dubí či Rozdělov tedy není ŽST Kladno-Ostrovec přímou linkou MHD dostupná. Cílová zastávka v blízkosti ŽST v tomto případě nese název *A. Škváry*, odkud je předmětná ŽST dostupná dle měření v programu ArcGIS při jízdě MHD z obou směrů 3 minuty. O četnosti spojů uvedené linky již bylo pojednáno v předchozích podkapitolách.

Pro analýzu dostupnosti ŽST za použití MHD byla ve většině případů z důvodu převažující vysokopodlažní kompaktní zástavby zohledněna maximálně pětiminutová pěší dostupnost na zastávku dané linky. Z lokalit s uvažovanou desetiminutovou dostupností jmenujme *Ostrovec*.

Již zmíněné výlukové opatření, které uvádí Město Kladno (2025), spočívající v dočasném zkrácení linky č. 603 do zastávky *V. Lanny*, způsobilo posun okolí zastávky *Hřbitovy* do intervalu časové dostupnosti 10–15 minut. Dle aktuálně platného jízdního řádu (Arriva 2025) a analýzy pěší docházky je ze zastávky *Hřbitovy* ŽST Kladno-Ostrovec dostupná za 8 minut. Při zohlednění normálního provozu linky č. 603 by tedy blízké okolí konečné zastávky spadalo do intervalu 5–10minutové dostupnosti. Jak vyplývá z údajů, uvedených v již zmíněné příloze O, většinu objektů občanské vybavenosti nalezneme v území s patnáctiminutovou dostupností ŽST Kladno-Ostrovec. Některé, např. Oblastní nemocnici Kladno, však nalezneme též v oblasti desetiminutové dojížděky MHD, vzdělávací zařízení v Kročehlavech přísluší území s dvacetiminutovou či dvacetipětiminutovou dojížděkou.

Na vymezené spádové území cyklistické dostupnosti připadá necelých 15 000 obyvatel, tedy přibližně 23 % celkového počtu obyvatel města Kladna k 1.1.2025 dle Ministerstva vnitra ČR (2025). Ze stanoveného počtu obyvatel spádové oblasti připadá největší podíl na území s dobou dojížděky v intervalu 10–15 minut. Přehled o počtu obyvatel v dílčích územích spádové

oblasti se stanoveným intervalem doby dojížděky k ŽST Kladno-Ostrovec MHD přináší příloha T.

Blízké okolí ŽST Kladno-Ostrovec, časově výhodnější pro pěší docházku, zahrnuje stejně jako v případě zastávky Kladno-město pouze cílovou zastávku MHD pro cestu k ŽST A. Škváry, z předcházejících zastávek na trase linky č. 603 v obou směrech je tedy jízda MHD již časově výhodnější než pěší docházka. Vymezené spádové území dostupnosti předmětné ŽST MHD je znázorněno v příloze U. Umístění ŽST Kladno-Ostrovec v dané lokalitě je považováno za uspokojivé, neboť je časově dobře dostupná z přilehlých rezidenčních lokalit *Ostrovec* či *Podprůhon*. ŽST je dobře časově dostupná též jízdou MHD z centra města.

3.4 Zastávka Kladno-Švermov

V úseku trati č. 093 mezi předvěstí a vjezdovým návěstidlem ŽST Kladno-Dubí, tedy mimo její obvod, se dle tabulky č. 1 TTP 528E (SŽ 2025) nachází zastávka Kladno-Švermov. Jižně od zastávky se rozkládá průmyslový areál, západně a zejména severně pak zástavba rodinných domů. S ohledem na již relativní odlehlost lokality od centra Kladna nenalezneme v okolí předmětné zastávky významnější objekty občanské vybavenosti (Mapy.cz 2025). Od vybraných významných objektů občanské vybavenosti či turistických cílů v Kladně lze k předmětné železniční zastávce dorazit do 10, případně do 15 minut pouze na kole či MHD, tedy nikoli pěšky, jak je patrné z přílohy V. Tato příloha podává přehled o výskytu objektů občanské vybavenosti ve spádovém území časové dostupnosti předmětné zastávky různými druhy dopravy.

Pokud jde o hodnocení pěší dostupnosti, do 15 minut se lze k železniční zastávce Kladno-Švermov dostat z katastrálních území Kladno, Dubí, Hnidousy a Motyčín. Na všechna jmenovaná území zasahují všechny posuzované hraniční izochrony. Zatímco severní část spádového území vykazuje s ohledem na hustou uliční síť, spojenou s rezidenční zástavbou, kompaktní okrouhlý tvar, jeho jižní část, kopírující trasu komunikace spojující Hnidousy a Motyčín s centrem Kladna a procházející řidší zástavbou, má tvar paprscitý. Vymezené spádové území pěší dostupnosti zastávky Kladno-Švermov je znázorněno v příloze W.

Dle provedené analýzy žije ve spádovém území pěší dostupnosti přibližně 7 300 obyvatel, což představuje asi 12 % počtu obyvatel Kladna k 1.1.2025, uváděného Ministerstvem vnitra ČR (2025). S ohledem na zmíněný výskyt husté zástavby rodinných domů v přilehlých katastrálních územích Hnidousy a Motyčín se jedná o spádové území pěší dostupnosti s největším počtem obyvatel ze spádových území kladenských ŽST či železničních

zastávek. Z uvedeného počtu obyvatel spádového území připadá jeho největší podíl, a to necelých 65 %, na oblast patnáctiminutové dostupnosti. Informace o rozdělení počtu obyvatel spádového území pěší dostupnosti dle doby docházky od jejich sídel k předmětné zastávce je dostupný v příloze X.

K železniční zastávce Kladno-Švermov se lze dostat do 15 minut využitím jízdy na kole ze všech částí, resp. katastrálních území, města Kladna. Oblast vymezená hraniční pětiminutovou izochronou zasahuje část katastrálních území Kladno, Motyčín, Hnidousy, i Dubí. V Hnidousech a Motyčíně pokrývá poměrně významnou část zastavěného území. Oblast vymezená desetiminutovou izochronou zastihuje v katastrálním území Kladno nezastavěnou či řídko osídlenou plochu na severu, na západě dále zasahuje část zástavby v lokalitě *Ostrovec*, jižní až jihozápadní část oblasti s desetiminutovou dojížděnkou MHD již dosahuje centra Kladna. Oblast s maximálně patnáctiminutovou dobou dojížděky v katastrálním území Kladno zahrnuje západní část centra města a části lokalit *Bresson*, *Ostrovec* a *Podprůhon*. Ve východněji ležící části města Dubí nalezneme oblasti vymezené všemi uvažovanými izochronami. Největší rozlohou je zde zastoupena oblast maximálně patnáctiminutové dojížděky, zahrnující naprostou většinu v této části Kladna se vyskytující rezidenční zástavby. Spádové území dále zasahuje oblastí s hraniční dobou dojížděky 15 minut do severní části Kročehlav, kde nalezneme nízkopodlažní i vysokopodlažní zástavbu. V rámci Kladna zasahuje oblast patnáctiminutové dojížděky i do kladenské části Vrapice, ovšem mimo intravilán. Kromě Kladna zasahuje spádové území cyklistické dostupnosti na území obce Vinařice, kam zasahuje oblast s hraniční hodnotou izochrony 10 a 15 minut. Obě oblasti pokrývají prakticky veškerou zástavbu obce. Na území města Libušín zasahuje spádové území spíše okrajově patnáctiminutovou izochronou, tato oblast nedosahuje intravilánu města. Na území obce Pchery zasahuje okrajově desetiminutová izochrona a patnáctiminutová izochrona, zasahující již na zastavěné území obce. Stejná situace jako v obci Pchery nastává v případě obce Cvrčovice, izochrona o hodnotě 15 minut zasahuje do obce Brandýsek na hranici intravilánu.

Porovnáním prostorového rozložení území se stejnou dobou dojížděky zjistíme, že se spádové území zastávky Kladno-Švermov prolíná se spádovými územími sousední ŽST Kladno-Dubí a následující zastávky Kladno-Vrapice desetiminutovou a patnáctiminutovou izochronou. Navzdory nevelké vzdálenosti zastávky Kladno-Švermov od ŽST Kladno-Dubí nedochází díky místnímu uspořádání uliční sítě, reflektujícímu přítomnost průmyslového areálu v zázemí obou dopravních bodů, k očekávanému průniku izochron pětiminutové dojížděky na kole k oběma zmíněným dopravním bodům. Řešené spádové území se již prolíná částí území s maximálně patnáctiminutovou dojížděnkou na kole se spádovým územím obce Brandýsek.

Spádové území cyklistické dostupnosti předmětné železniční zastávky je znázorněno v příloze Y.

Významné objekty občanské vybavenosti nalezneme na vymezeném území desetiminutové a patnáctiminutové dojížděky.

Ve spádovém území cyklistické dostupnosti žije dle odhadu téměř 41 000 obyvatel, z toho více než polovina, tedy necelých 58 % tohoto počtu, žije na území maximálně patnáctiminutové dostupnosti. Takto vysoký podíl je dán skutečností, že oblast vymezená zmíněnou izochronou pokrývá hustě osídlené lokality na území Kladna, ale zahrnuje též sídla v okolních obcích zejména ve Vinařicích. Rozdělení počtu obyvatel předmětného spádového území dle doby trvání dojížděky na kole z jejich sídel k zastávce Kladno-Švermov a příslušnosti k obci přibližuje příloha Z.

V rámci vymezeného spádového území dostupnosti zastávky Kladno-Švermov MHD byla vylišena území s maximálně pětiminutovou až maximálně dvacetipětiminutovou dostupností. Spádové území se rozkládá na katastrálním území Motyčín, kde zastihuje veškerou zástavbu. Je zde zastoupeno ostrůvkem území s maximálně pětiminutovou dostupností, převážně však dostupností desetiminutovou. Území s patnáctiminutovou dostupností pak najdeme v ploše o malé rozloze v severní části katastrálního území. V sousedních Hnidousech je zastoupeno zejména území dostupnosti desetiminutové a patnáctiminutové, menší plochou jsou zde zastoupena i území, vymezená dvacetiminutovou a pětadvacetiminutovou dostupností, a to v jeho severní části. Jižní část tohoto katastrálního území není spádovým územím pokryta. V katastrálním území Kladno jsou zastoupeny s výjimkou dvacetipětiminutové izochrony všechny zbývající vymezené. Území s pětiminutovou dojížděkou k řešené železniční zastávce se vyskytuje ostrůvkovitě na okraji průmyslové zóny východní části Kladna a v lokalitě nedaleko kladenských hřbitovů. Oblast desetiminutové dostupnosti se vyskytuje častěji též ostrůvkovitě, v centru Kladna či v jeho blízkosti pak nalezneme již více spojitě území, z něhož k zastávce Kladno – Švermov dorazíme linkami MHD za 10–15 minut. Tato oblast je pak obklopena plošně nepřilíh rovinným územím s maximálně dvacetiminutovou dojížděkou. Do severní části katastrálního území Kladno pak z Motyčina přesahují území, vymezené desetiminutovou a patnáctiminutovou izochronou. Zasahují však již mimo intravilán. Spádové území zastávky Kladno – Švermov zasahuje rovněž pětiminutovou až patnáctiminutovou izochronou na západní část katastrálního území Dubí.

K řešené železniční zastávce lze dorazit linkami č. 602 a 609. Nejkratší pěší docházkou sem lze dorazit ze zastávky linky č. 602 *Na Kopci*, resp. *Kübeck* v případě linky č. 609 (Mapy.cz 2025). Docházka z první jmenované zastávky MHD na zastávku Kladno – Švermov trvá dle

zjištěného měření vzdálenosti 3 minuty, z druhé pak 2 minuty. Dle aktuálně platného jízdního řádu lze k zastávkám *Na Kopci*, resp. *Kübeck* dorazit z centra Kladna, konkrétně ze zastávky *nám. Svobody*, za méně než 15 minut. Z opačného směru, tedy z Hnidous a Motyčina, lze z konečných zastávek obou linek dorazit k zastávce Kladno – Švermov v případě linky č. 602 za 11 minut, linkou č. 609 již za 8 minut. (Arriva (2025)).

Kromě města Kladna přesahuje spádové území dostupnosti MHD rovněž na území obcí Vinařice a Pchery. Do jižní části Vinařic zasahují izochronou o hodnotě 15 a 20 minut dílčí spádová území zastávek linky č. 609. Tato část spádového území zasahuje intravilán. Ze severní části Motyčina a Hnidous zasahuje spádové území díky konečné zastávce linky č. 602 malou plochou na území obcí Vinařice a Pchery, a to izochronami o hodnotě 15, 20 a 25 minut. V tomto případě se jedná o plochy mimo intravilán.

Při analýze časové dostupnosti předmětné zastávky linkami MHD byla v případě zastávek uvažovaných linek č. 602 a 609, nacházejících se v centru Kladna, uvažována maximálně pětiminutová pěší docházka z jejich okolí, v lokalitách navazujících na městské centrum, ležící blíže k Dubí, Hnidousům a Motyčinu již byla díky absenci vysokopodlažní kompaktní zástavby volena docházka desetiminutová. V samotných Hnidousech a Motyčině byla desetiminutová pěší docházka k zastávkám MHD s ohledem na výskyt zástavby rodinných domů volena na celém území bez výjimky.

Většina uvažovaných významných objektů občanské vybavenosti, nacházejících se v centru Kladna, náleží území s maximálně patnáctiminutovou dostupností MHD. Výjimečně tyto objekty nalezneme též na území desetiminutové či dvacetiminutové dostupnosti.

Blízké okolí zastávky Kladno-Švermov, vhodné již pro pěší docházku, je v jižní části rozděleno v souladu s konfigurací sítě komunikací do směrů, kterými probíhá část trasy linek č. 602 a 609, směřující do centra Kladna. Území pěší dostupnosti pokrývá jižní část hnidouské zástavby.

Ve spádovém území dostupnosti zastávky Kladno-Švermov MHD žije dle odhadu přes 17 000 obyvatel, z toho téměř 47 % připadá na oblast vymezenou izochronou 10 minut. Na části území, vymezeném touto izochronou, v Hnidousech a Motyčině, se totiž vyskytuje hustá zástavba rodinných domů. Přehled o počtu obyvatel v dílčích územích spádové oblasti se stanoveným intervalem doby dojížděky k zastávce Kladno-Švermov MHD a příslušnost obyvatel k dané obci přináší příloha AA. Vymezené spádové území dostupnosti zastávky Kladno-Švermov MHD je znázorněno v příloze AB. Zastávka Kladno – Švermov je díky svému umístění časově dobře dostupná z přilehlé, hustě obydlené rezidenční lokality v Hnidousech

a Motyčíně a představuje tak vhodný spádový dopravní bod pro tyto lokality. Zmíněná zastávka je též dobře časově dostupná dvěma linkami MHD z centra Kladna.

3.5 ŽST Kladno-Dubí

Dopravním bodem, následujícím ve směru ke konci tratě za zastávkou Kladno-Švermov, je ŽST Kladno-Dubí. Používaným SZZ v ŽST je dle poskytnutých podkladů SŽ, obsahujících popis SZZ dopravních bodů, reléové zabezpečovací zařízení 2. kategorie typu TEST C. Součástí SZZ jsou závislá stavědla, v tomto případě jsou umístěna celkem 3. Dle SŽ (2025) je TEST zabezpečovacím zařízením, využívajícím cestový systém stavění dopravní cesty, kdy se výhybky a výkolejky přestavují automaticky podle navolené jízdní cesty. Bylo zřizováno ve variantách A, B a C. Vyvinuto bylo z důvodu nevyhovujících investičních nároků reléového SZZ typu AŽD 71 v malých stanicích (SŽ 2025). SZZ 2. kategorie obecně se vyznačuje existencí závislosti návěstidel na poloze výhybek v jízdní cestě a výkolejek, vylučuje současně zakázané vlakové cesty, ale nekontroluje volnost vlakové cesty (Široký a kol. 2023).

V okolí ŽST, konkrétně jižním směrem, se nacházejí průmyslové areály, na které na jih a na východ navazuje obytná zástavba rodinných domů. Nepříliš rozlehlá plocha zástavby se nachází také severně od ŽST. S ohledem na umístění ŽST v rezidenční a průmyslové lokalitě v jejím nejbližším okolí kromě jednoho vzdělávacího zařízení nenalezneme významnější objekty občanské vybavenosti (Mapy.cz 2025). Od vybraných významných objektů se lze k ŽST dostat ve většině případů do 15 minut dojížděnkou na kole, resp. do 20 minut dojížděnkou MHD. Přehled konkrétních objektů občanské vybavenosti včetně potřebné doby cesty k ŽST Kladno-Dubí vybranými druhy dopravy přibližuje příloha AC. ŽST je dostupná též MHD, o čemž pojednává následující část podkapitoly, zabývající se časovou dostupností ŽST.

Vymezené spádové území pěší dostupnosti ŽST Kladno-Dubí se vyznačuje nejmenší rozlohou z týchž spádových území žst, resp. zastávek, na území Kladna a nápadně protáhlým tvarem v severní části, rozšiřujícím se v části jižní. Příčinou tohoto stavu je nerozvětvená uliční síť v blízkém okolí předmětné ŽST a existence jediné přístupové komunikace, probíhající mezi výrobními areály a směřující z jihu (Mapy.cz 2025, Město Kladno 2025). Při takovémto rozložení funkčních ploch je řešená ŽST přístupná pěší chůzí z části ploch nejbližší obytné zástavby rodinných domů za 5–10 minut, z části dokonce za 10–15 minut. Kromě polohy ŽST, poměrně odlehle od jižněji ležící obytné zástavby, má nedostatečně rozvinutá komunikační síť v okolí výpravní budovy ŽST za následek komplikovaný přístup k ŽST též z území ležícího severně a východně od ní, taktéž s rezidenční zástavbou. Spádové území, vymezené izochronou

patnáctiminutové dostupnosti, tedy území na sever od ŽST téměř nedosahuje. Zlepšení časové dostupnosti alespoň z lokalit ležících severně a východně od ŽST by jistě bylo dosaženo vybudováním propojovací komunikace směrem na východ od výpravní budovy k ulici *Práce*. Toto opatření má smysl s ohledem na umístění zastavitelných ploch, určených pro obytnou zástavbu v popsanych lokalitách (Město Kladno 2025). Dochází ke kontaktu území patnáctiminutové dojížděky ŽST Kladno-Dubí a zastávky Kladno-Vrapice.

Řešené spádové území pěší dostupnosti se vyznačuje více než 2000 zde žijících rezidentů. Jde přibližně o 3 % počtu obyvatel Kladna k 1.1.2025, uváděného Ministerstvem vnitra ČR (2025). Nejhojněji je pak zalidněné území vymezené limitem izochrony 15 minut. Informace o rozdělení počtu obyvatel spádového území pěší dostupnosti dle doby docházky od jejich sídel k ŽST Kladno-Dubí je dostupný v příloze AD. Jak již bylo zmíněno, jediným významnějším objektem občanské vybavenosti v okolí ŽST Kladno-Dubí je učiliště, od něhož trvá docházka k ŽST 10–15 minut. Spádové území pěší dostupnosti ŽST Kladno-Dubí je znázorněno v příloze AE.

Na území města Kladna zasahuje spádové území cyklistické dostupnosti řešené ŽST kromě části Dubí také na katastrální území Kladno, Vrapice, Kročehlavy a okrajově též Hnidousy a Motyčín. V Dubí jsou zastoupena území všech uvažovaných intervalů časové dostupnosti, v katastrálních územích Kladno a Vrapice pak oblasti limitované destiminutovou a patnáctiminutovou dojížděkou. Na jižní část Hnidous a Motyčina zasahuje malou plochou území patnáctiminutové dojížděky. Ze severovýchodní části Kročehlav se k ŽST Kladno-Dubí dostaneme za 10–15 minut. Zejména na plošném rozložení části území s maximálně pětiminutovou dojížděkou, připomínající svým tvarem již popsané spádové území pěší dostupnosti, se nejvíce projevuje absence rozvětvení uliční sítě v okolí ŽST a jednosměrný přístup z jihu. Území pětiminutové dostupnosti však v tomto případě zahrnuje přilehlou, jižněji se nacházející oblast obytné zástavby. Z oblasti, nacházející se severně od předmětné ŽST, je i přes nevyhovující uliční napojení ŽST dostupná za 5–10 minut jízdy na kole. Kromě této lokality oblast desetiminutové dojížděky zasahuje jižně do obytné zástavby v lokalitě *Dřín*, západním a východním směrem pak pokrývá oblasti s řídkou zástavbou. Území vymezené limitní dojížděkou na kole 15 minut dosahuje centra města, na území Kročehlav zastihuje část zástavby rodinných domů i jižněji ležícího sídliště s bytovými domy. Na severu a východě tato část spádového území pokrývá často nezastavěné plochy či část areálu závodu *Dřín*, který je průjezdný a jehož část se již nachází na území města Buštěhrad. Za 10–15 minut lze k ŽST Kladno-Dubí dorazit z obytné zástavby ve Vrapicích. Kromě Buštěhradu zasahuje spádové

území na území jiné obce, a to na severovýchodě, kde dosahuje oblast patnáctiminutové dojížděky na území obce Cvrčovice. Zde zastihuje pouze menší část zástavby.

Spádové území cyklistické dostupnosti ŽST Kladno-Dubí se prolíná s tímto spádovým územím zastávky Kladno-Vrapice, a to všemi izochronami stejné hodnoty. Překryvy s územími západně ji ležících dopravních bodů již byly popsány. Ve východní části území nalezneme též oblast průniku se shodným limitem doby dojížděky 15 minut k ŽST Kladno-Dubí a Brandýsek.

Předmětné spádové území cyklistické dostupnosti pojme přes 18 000 obyvatel, z toho výrazný podíl uvedeného počtu, konkrétně 73 %, připadá na území patnáctiminutové dojížděky. Takto vysoký podíl rezidentů je důsledkem hustého osídlení v dotčené části centra Kladna a Kročehlav. Rozdělení počtu obyvatel spádového území dle doby trvání dojížděky na kole z jejich sídel k ŽST Kladno-Dubí a příslušnosti k obci přibližuje příloha AF. ŽST Kladno-Dubí je dostupná maximálně za 5, resp. 10 minut jízdy na kole ze dvou nedalekých vzdělávacích zařízení. Od ostatních objektů občanské vybavenosti, vyskytujících se v hojnějším počtu v centru města, pak cesta na kole trvá 10–15 minut. Spádové území cyklistické dostupnosti předmětné ŽST je znázorněno v příloze AG.

Z katastrálních území Kladno, Dubí a Vrapice, kam zasahuje spádové území řešené ŽST, vyžaduje cesta linkami MHD minimálně 15 minut a maximálně 25 minut. Spádové území rovněž zasahuje do severovýchodní části Kročehlav se zástavbou rodinných domů, a to dvacetiminutovou izochronou. Centra města dosahuje území s hraniční izochronou hodnoty 20 minut. Příčinou této poměrně nevýhodné časové dostupnosti ŽST Kladno-Dubí linkami MHD, naznačené absencí území pětiminutové a desetiminutové dostupnosti v okolí ŽST, je neobvykle dlouhá pěší docházka, v daném případě z nejbližší zastávky MHD *Úřadovna*, obsluhované linkami č. 604, 613 a 614. Stejně jako v případě analýzy časové dostupnosti ŽST Kladno ani zde nebyla linka č. 613 pro malý počet spojů uvažována. Docházka ze jmenované zastávky k ŽST Kladno-Dubí dle zjištěné vzdálenosti obou míst v programu ArcGIS trvá 10 minut v případě cesty z centra města, při cestě z lokality *Dřín* či Vrapic pak 9 minut.

Pokud uvažujeme maximální dobu cesty linkami MHD a následnou chůzi 15 minut, lze k hodnocené ŽST za tuto dobu dorazit z centra města ze zastávky *Autobusové nádraží*, ze severovýchodní části Kročehlav, konkrétně ze zastávky *Kročehlavská*, a z nedaleké zastávky *Dřín* (Arriva 2025). Pokud porovnáme dobu jízdy MHD a následné pěší docházky k ŽST Kladno-Dubí, zjistíme, že doba docházky k ŽST převyšuje dobu samotné jízdy MHD, v případě cesty z centra Kladna dosahuje doba jízdy polovinu doby pěší docházky. Dlouho trvající pěší docházka k ŽST od zastávky MHD se odráží také v poměrně významné rozloze vymezeného

území v okolí řešené ŽST, časově již výhodnějšího pro pěší docházku. Z vizualizace vymezeného území pěší dostupnosti vyplývá, že se z časového hlediska již nevyplatí jízda MHD ze zastávek *Dubská* či *Pod Mostem*, které předcházejí nejbližší zastávce k předmětné ŽST ve směru z centra Kladna.

Pro analýzu časové dostupnosti ŽST Kladno-Dubí byla uvažována pro většinu dotčených zastávek MHD desetiminutová počáteční docházka, a to z důvodu výskytu zástavby rodinných domů. Pětiminutová docházka k zastávkám MHD byla volena pouze v centru Kladna s vysokopodlažní zástavbou, na severovýchodě Kročehlav s menší vzdáleností mezi zastávkami nebo v části Vrapic, kde byla volena pro celkově malou rozlohu zástavby, byť nízkopodlažní. Některé významnější objekty občanské vybavenosti, nacházející se v centru Kladna, náleží území s dvacetiminutovou dostupností MHD, některá vzdělávací zařízení nalezneme již v území, charakterizovaném patnáctiminutovou dojížděnkou k ŽST Kladno-Dubí.

Na území spádové oblasti dostupnosti řešené ŽST linkami MHD žije dle odhadu přes 8000 obyvatel, což představuje necelých 14 % celkového počtu obyvatel Kladna k 1.1.2025, uváděného Ministerstvem vnitra ČR (2025). Téměř 71 % počtu obyvatel této spádové oblasti připadá na území dvacetiminutové dojížděky, která zahrnuje část území se zástavbou rodinných domů v lokalitě *Dřín* a v severní části Kročehlav a část husté zástavby v centru Kladna. Mezi posuzovanými ŽST, resp. zastávkami, na území Kladna se spádové území dostupnosti ŽST Kladno-Dubí MHD vyznačuje nejmenším počtem obyvatel. Důvodem je výskyt oblastí s řídkou zástavbou či zásah mimo intravilán ve Vrapicích či v částech Dubí a pokrytí jen části hustě zalidněného centra Kladna a malé části Kročehlav. Přehled o počtu obyvatel v dílčích územích spádové oblasti se stanoveným intervalem doby dojížděky k ŽST Kladno-Dubí MHD přináší příloha AH.

Do spádového území též nebyla zahrnuta oblast v okolí předmětné ŽST, což je zmíněno také v následující podkapitole. Pokud shrneme zjištěnou časovou dostupnost ŽST Kladno-Dubí MHD, ŽST se vyznačuje odlehlou polohou a nedostatečným komunikačním propojením se stávajícími okolními rezidenčními lokalitami. Zmíněná odlehlost se projevuje malým počtem obyvatel, žijících ve spádovém území časové dostupnosti řešené ŽST MHD. Řešení problému by mohlo přinést již uvedené zlepšení komunikačního propojení ŽST s okolní zástavbou. Spádové území dostupnosti ŽST Kladno-Dubí MHD je znázorněno v příloze AI.

3.6 Zastávka Kladno-Vrapice

Na východní periférii Kladna, v lokalitě, relativně odlehle od okolní zástavby, se nachází zastávka Kladno-Vrapice. K zastávce je možné dorazit MHD, o čemž pojednává následující část podkapitoly (Mapy.cz 2025). Jak je patrné z přílohy AJ, v okolí zastávky, vymezeném docházkou či dojížděnkou maximální doby 15 minut, se z významných objektů občanské vybavenosti vyskytují pouze dvě vzdělávací zařízení, dojížděnkou na kole je možné do 15 minut dorazit k předmětné zastávce z Vodního parku Čabárna.

Spádové území pěší dostupnosti zastávky Kladno-Vrapice se rozkládá v katastrálním území Vrapice, jen okrajově zasahuje izochronami o hodnotě 10 a 15 minut na sousední katastrální území Dubí. Značná část plochy spádového území leží mimo intravilán (Mapy.cz 2025), zasahuje jen částečně plochy s nepříliš rozlehlou zástavbou rodinných domů, rozkládající se spíše východně od vymezeného území.

S ohledem na nízký počet zastižených sídel se při srovnání s ostatními dopravními body na území Kladna spádové území pěší dostupnosti zastávky Kladno-Vrapice vyznačuje zdaleka nejnižším počtem zde žijících obyvatel, dosahujícím přibližně 500 osob, což představuje necelé 1 % počtu obyvatel Kladna k 1.1.2025, uváděného Ministerstvem vnitra ČR (2025). Počet obyvatel v jednotlivých částech spádového území pěší dostupnosti, rozlišených dle doby docházky od jejich sídel k předmětné zastávce, je dostupný v příloze AK.

K významnějším objektům občanské vybavenosti, nacházejícím se na vymezeném území pěší dostupnosti, patří učiliště, odkud je předmětná železniční zastávka dostupná chůzí za 5–10 minut. Vymezené spádové území pěší dostupnosti zastávky Kladno-Vrapice znázorněno v příloze AL.

V katastrálním území Vrapice nalezneme území cyklistické dostupnosti, vymezená izochronami všech uvažovaných hodnot, tedy 5, 10 i 15 minut. Stejně je tomu v sousedním Dubí, přičemž pětiminutová dojížděnká je zde zastoupena územím o malé rozloze. Patnáctiminutová dojížděnká reprezentuje také malou část katastrálního území Kladno a již velmi okrajově zasahuje oblast vymezená touto izochronou do Hnidous a Kročehlav. Z obcí v okolí Kladna zasahuje vymezená oblast cyklistické dostupnosti řešené železniční zastávky na území Buštěhradu, Stehelčevse a Cvrčovic, a to územím s maximální dobou dojížděnkou 10 a 15 minut. Část spádového území, zahrnující většinu zastavěné plochy v Buštěhradu a Stehelčevsi, spadá do území s limitní izochronou 15 minut. Území vymezené izochronou o hodnotě 10 minut na území těchto obcí tvoří pouze malou plochu. Z území obce Brandýsek, zahrnujícího většinu

zdejší zástavby, pak lze k řešené zastávce dojet za 10–15 minut. Vymezené spádové území cyklistické dostupnosti předmětné zastávky je znázorněno v příloze AM.

Ve spádovém území cyklistické dostupnosti žije dle vypočteného odhadu přes 12 000 obyvatel. Stejně jako v případě vymezeného území pěší dostupnosti se i toto vyznačuje nejnižší lidnatostí ze všech území cyklistické dostupnosti kladenských ŽST, resp. zastávek. Přestože spádové území zastávky Kladno-Vrapice zahrnuje sídla okolních obcí, na výsledném nízkém počtu obyvatel se projevil fakt, že spádové území nezahrnuje bohatě osídlené centrum Kladna a s výjimkou malého území ani Kročehlavy. Rozdělení počtu obyvatel předmětného spádového území dle doby trvání dojížděky na kole z jejich sídel k zastávce Kladno-Vrapice a příslušnosti k obci přibližuje příloha AN.

Na území vymezené cyklistické dostupnosti nalezneme dva významné objekty občanské vybavenosti. Jedná se o již zmíněná učiliště, z nichž jedno leží na území maximálně pětiminutové dojížděky, v případě druhého jde o dojížděku maximálně desetiminutovou. Pokud se zaměříme na význačné turistické cíle v okolních obcích, lze zmínit vodní park Čabárna v obci Brandýsek, odkud lze zastávky Kladno – Vrapice jízdou na kole dosáhnout za 10–15 minut.

V území, spádujícím k zastávce Kladno-Vrapice skrze dojížděku MHD, jsou na jeho území vylíšeny oblasti s hraničními izochronami 10, 15, 20 a 25 minut. Pětiminutová izochrona tedy nepřekračuje území v okolí předmětné zastávky, vhodné již jen pro pěší docházku. V katastrálním území Vrapice je spádové území zastoupeno izochronou hodnoty 10 a 15 minut. V západněji ležícím Dubí pak nalezneme oblast vymezenou izochronou 10 minut v obytné zástavbě nedaleko ŽST Kladno – Dubí, izochrona hodnot 15 a 20 minut dosahuje jižněji k zástavbě v lokalitě *Dřín*, doba dojížděky s limitem 25 minut je zde zastoupena velmi malou plochou, přilehlou k průmyslovým areálům. Spádové území zasahuje do severovýchodní části Kročehlav, kde se vyznačuje limitní dobou dojížděky 15 a 20 minut, izochronou 20 minut spádové území těsně dosahuje centra Kladna.

Nejbližší zastávkou MHD k zastávce Kladno-Vrapice nese název *VHS*. Docházka ke zmíněné železniční zastávce odsud trvá při použití vzdálenosti, měřené programem ArcGIS, 4 minuty při jízdě MHD oběma směry. Zastávka je obsluhována pouze linkou č. 604. Zastávky Kladno-Vrapice lze dosáhnout do 15 minut jízdou MHD a následnou chůzí ze severovýchodní části Kročehlav, a to ze zastávky *Kročehlavská* za 14 minut, v případě jízdy opačným směrem od východu pak z konečné zastávky linky *Dvorská* ve Vrapicích za 6 minut (Arriva 2025).

Podobně jako v případě hodnocení dostupnosti sousední ŽST Kladno-Dubí byla i v případě analýzy spádového území zastávky Kladno-Vrapice MHD zvolena pro většinu

zastávek dotčené linky maximální doba docházky 10 minut, neboť se na území vymezené oblasti vyskytuje téměř výhradně nízkopodlažní zástavba. Výjimečně byla volena pětiminutová docházka k zastávkám v Kročehlavech a části Vrapic z důvodů, uvedených již v podkapitole, věnující se ŽST Kladno-Dubí.

Pokud uvažujeme objekty občanské vybavenosti, nalezneme ve spádovém území dostupnosti zastávky Kladno – Vrapice dvě vzdělávací zařízení, odkud je tato zastávka dostupná za 5–10, resp. za 10–15 minut.

Dle provedeného odhadu žije ve spádovém území dostupnosti zastávky Kladno-Vrapice MHD přes 9 000 obyvatel. Jde přibližně o 15 % celkového počtu obyvatel Kladna k 1.1.2025, uváděného Ministerstvem vnitra ČR (2025). Nejvyšší podíl, přibližně 34 %, resp. 38 % uvedeného počtu obyvatel, připadá na oblasti maximálně patnáctiminutové, resp. dvacetiminutové dojížděky, patrně pro hustě osídlené lokality v Dubí a v případě oblasti dvacetiminutové dojížděky také v části Kročehlav a centra Kladna. Počet obyvatel ve spádové oblasti zastávky Kladno-Vrapice je oproti témuž spádovému území ŽST Kladno-Dubí jen nepatrně vyšší, o necelých 700 obyvatel. Tento výsledek souvisí mj. s vyloučením poměrně rozlehlé plochy v okolí ŽST Kladno-Dubí, odkud přichází volba cesty k této ŽST pěší chůzí pro absenci zastávky v jejím zázemí jako jediná v úvahu, ze spádového území dostupnosti MHD. Přehled o počtu obyvatel v dílčích územích spádové oblasti, rozlišených dle doby dojížděky k zastávce Kladno-Vrapice MHD, přináší příloha AO.

Spádové území dostupnosti zastávky Kladno-Vrapice MHD je znázorněno v příloze AP. Umístění zastávky Kladno-Vrapice v dané lokalitě nelze považovat za vhodné s ohledem na poměrně velkou vzdálenost od nejbližší rezidenční lokality. S ohledem na celkově malou rozlohu obytné zástavby v jejím okolí se předmětná zastávka mezi kladenskými dopravními body vyznačuje malým počtem obyvatel ve vymezeném území časové dostupnosti nejen MHD, ale i zbývajícími druhy dopravy, podobně jako v případě ŽST Kladno – Dubí. Za nevyhovující lze považovat též stávající nebezpečnou přístupovou komunikaci (Mapy.cz 2025). Optimističtější řešením problému by byl přesun železniční zastávky východní směrem k rezidenční lokalitě, který by mohl zvýšit atraktivitu železniční dopravy v kladenských Vrapicích. Do doby případné realizace přesunu zastávky je ale na místě úvaha o neobsluhování zastávky většinou vlaků osobní dopravy.

3.7 ŽST Brandýsek

V obci Brandýsek se stejnojmenná mezilehlá ŽST nachází na jejím jihovýchodním okraji. Dle popisů SZZ dopravních bodů, poskytnutých SŽ, je zde využíváno SZZ 3. kategorie reléového typu AŽD 71, obsluha SZZ je prováděna tlačítkovou volbou. Dle Pavlase (2014) se tlačítkovou volbou rozumí obsluha pouze počátečního a koncového tlačítka zamýšlené cesty, veškerá ostatní činnost, tedy přestavení výměn do požadované polohy a jejich závěr, závěr všech úseků v jízdě a následná změna znaku na návěstidlo, je pak automatická.

Místní objekty občanské vybavenosti ve střední části obce, jako např. pošta, smíšené zboží či stravovací zařízení, jsou od ŽST poměrně vzdáleny. Analýzou časové dostupnosti ŽST bylo zjištěno, že v území, vymezeném intervalem dojížděky na kole 10-15 minut, se nachází Vodní park Čabárna.

K předmětné ŽST lze pěší chůzí dorazit do 15 minut z její východní části. V území, vymezeném časovým intervalem pěší dostupnosti 10–15 minut, se nacházejí zastávky regionálních autobusových linek *Brandýsek a Brandýsek, u kina*. Obě zastávky jsou mj. obsluhovány linkou č. 620 s trasou, vedoucí z kladenského autobusového nádraží k ŽST Kralupy nad Vltavou. Zastávky Kralupy nad Vltavou, žel. st. je při cestě z první jmenované zastávky dosaženo za 55 minut, z druhé jmenované pak za 54 minut. Mimo spádové území maximálně patnáctiminutové pěší dostupnosti ŽST Brandýsek, v západní části obce, nalezneme ještě další zastávku *Brandýsek, Olšany*, též obsluhovanou uvedenou autobusovou linkou. Volba autobusové dopravy pro cestu do Kralup nad Vltavou tedy přináší benefit v podobě výhodné časové dostupnosti hned tří autobusových zastávek z přilehlých částí obce, zároveň však nabízí delší dobu cesty ve srovnání s železniční dopravou. Jízda autobusem z uvedených zastávek *Brandýsek*, resp. *Brandýsek, u kina* do zastávky *Kralupy nad Vltavou, žel. st.* je o 22 minut, resp. o 21 minut delší cesta vlakem při započtení doby pěší docházky od uvedených autobusových zastávek k ŽST Brandýsek (IDOS 2025, SŽ 2025). Autobusová zastávka *Brandýsek, žel. st.*, nacházející se v území s maximální dobou docházky 5 minut k předmětné ŽST, je obsluhována pouze regionální linkou, spojující Prahu a Slaný (Mapy.cz 2025, IDOS 2025). Jižní část spádové oblasti pěší dostupnosti, zastoupené územím s limitem doby docházky 10 minut a 15 minut, leží již téměř mimo intravilán a sleduje trasu komunikací, směřujících z kladenských Vrapic a obce Stehelčevy. Vymezené spádové území časové dostupnosti předmětné ŽST pěší chůzí je znázorněno v příloze AQ.

Ve spádovém území pěší dostupnosti předmětné ŽST žije dle odhadu přes 700 obyvatel, tedy přibližně 34 % počtu obyvatel obce Brandýsek k 1.1.2025, uváděného Ministerstvem

vnitřní ČR (2025). Pokud rozlišíme jednotlivé intervaly časové dostupnosti, připadá 39 % uvedeného počtu obyvatel spádového území na lokalitu, vymezenou izochronou hodnoty 10 minut, neboť tato lokalita zasahuje většinou vymezené plochy rezidenční zástavby. Přehled o počtu obyvatel v jednotlivých částech spádového území pěší dostupnosti, rozlišených dle doby docházky od jejich sídel k ŽST Brandýsek, je dostupný v příloze AR.

Pokud zvolíme pro cestu k ŽST Brandýsek jízdu na kole, dorazíme k této ŽST z přilehlé východní až jihovýchodní části obce do 5 minut. Ze západní a severní části obce Brandýsek, stejně jako z intravilánu obcí Cvrčovice a Stehelčevy a z východní části kladenských Vrapic, pak k předmětné ŽST lze dorazit do 10 minut. Z Třebusic, lokality *Theodor* na periferii obce Pchery a části intravilánu Vrapic, obce Dřetovice a města Buštěhrad lze k ŽST Brandýsek na kole dojet do 15 minut. Území, vymezené izochronou 15 minut, zasahuje ve své východní, resp. západní části, tedy ve Stehelčevsi a Dřetovicích, resp. v kladenských Vrapicích, poměrně rozlehlé plochy, ležící mimo intravilán. Z tohoto důvodu připadá největší podíl, konkrétně 55 %, zjištěného počtu obyvatel spádového území cyklistické dostupnosti na oblast s limitem dojížděky 10 minut, které v porovnání s územím s limitem doby dojížděky 15 minut zasahuje většinou své plochy intravilán obce Brandýsek či okolních obcí.

Celkem žije ve spádovém území cyklistické dostupnosti ŽST Brandýsek přes 6000 obyvatel. Rozdělení počtu obyvatel předmětného spádového území dle doby trvání dojížděky na kole z jejich sídel k ŽST Brandýsek a příslušnosti k obci přibližuje příloha AS.

Území, spadující k předmětné ŽST dojížděkou na kole, se překrývá se spádovými území kladenských ŽST či zastávek, konkrétně lze nalézt průnik území s limitní dostupností 10 a 15 minut v případě porovnání s územím dojížděky zastávky Kladno-Vrapice, v případě ŽST Kladno-Dubí a zastávky Kladno-Švermov se prolínají pouze izochrony hodnoty 15 minut. Lze nalézt též území, odkud lze dorazit za stejnou dobu, konkrétně za 5–10 minut, ale též za 10–15 minut, k ŽST Brandýsek jako k zastávce Dřetovice. Na území Dřetovic se již dotýká izochrona 15 minut s touto izochronou, spadující k ŽST Zákolany. Vymezené spádové území dostupnosti řešené ŽST jízdou na kole znázorňuje příloha AT.

Z významnějších turistických cílů ve spádovém území cyklistické dostupnosti ŽST Brandýsek je vhodné zmínit vodní park Čabárna, odkud je ŽST dostupná za 10–15 minut.

3.8 Zastávka Dřetovice

Zastávka Dřetovice se vyznačuje odlehlostí od intravilánu stejnojmenné obce. Cesta k předmětné zastávce je možná po komunikaci, dlouhé přibližně 680 m, která je v severní části,

přilehlé k zastávce, již nezpevněná (Mapy.cz 2025). Obec Dřetovice je obsluhována dvěma regionálními autobusovými linkami, jejichž trasy vedou z Dřetovic do obce Družec přes Kladno, trasa další linky vede z Velkých Přílep do Kladna (IDOS 2025). Z významnějších turistických cílů v okolí Dřetovice je třeba jmenovat zámek Koleč a Zoopark Zájezd. Od těchto objektů lze dle provedené analýzy časové dostupnosti k zastávce Dřetovice jízdou na kole dorazit do 15 minut.

Ze severního okraji intravilánu obce Dřetovice je možné k železniční zastávce pěšky dorazit dle vymezených intervalů časové dostupnosti za 5–10 minut, přesným měřením délky trasy pak byla vypočtena doba pěší docházky 9 minut (Mapy.cz 2025). Většina intravilánu obce však spadá již do území s vymezeným intervalem docházky 10–15 minut. Docházka z jižní části zastavěného území pak již trvá déle než 15 minut. Oblast vymezená izochronou 5 minut se rozkládá podél přístupové komunikace k zastávce mimo zastavěnou plochu. Část spádového území pěší dostupnosti, bez ohledu na stanovený interval doby docházky, ležící severně od zastávky Dřetovice, se rozkládá téměř kompletně mimo zástavbu a sleduje trasy účelových komunikací (Mapy.cz 2025). Vymezené spádové území pěší dostupnosti zastávky je znázorněno v příloze AU.

Na vymezené území pěší dostupnosti připadá necelých 300 obyvatel, tedy 62 % počtu obyvatel Dřetovic k 1.1.2025, uváděného Ministerstvem vnitra ČR (2025). Zdaleka největší podíl, tedy 95 %, uvedeného počtu obyvatel spádového území obývá oblast s dobou docházky 10–15 minut, která jako jediná zahrnuje rozlehlejší plochu zástavby Dřetovic. Přehled o počtu obyvatel v jednotlivých částech spádového území pěší dostupnosti, rozlišených dle doby docházky od jejich sídel k zastávce Dřetovice, je dostupný v příloze AV.

Pokud jde o časovou dostupnost jízdou na kole, zastávky Dřetovice lze dosáhnout do 5 minut ze severní části intravilánu stejnojmenné obce, izochrona hodnoty 5 minut dále zasahuje na sever od předmětné zastávky, kde probíhá podél přilehlých polních cest. Z jižní části Třebusic již trvá jízda k předmětné zastávce 5–10 minut. Lokalita, vymezená izochronou hodnoty 15 minut, v Dřetovicích zasahuje pouze mimo intravilán. Z části území okolních obcí Třebusice, Brandýsek a Stehelčevy dorazíme k zastávce do 10 minut, z části do 15 minut, přičemž rozloha území, příslušející delší jmenované době dojížděky, zde s výjimkou Třebusic převažuje. Z intravilánu obcí Zájezd a většiny jeho území v Kolči trvá dojížděka 10–15 minut, stejně jako v případě malé části zastavěného území obcí Cvrčovice a Želenice. Území, vymezené izochronou 15 minut, zasahuje též částečně nezastavěné území obce Zákolany, konkrétně jde o katastrální území Kováry. Porovnáním vymezené území cyklistické dostupnosti zastávky Dřetovice s těmito územími, spádujícími k okolním ŽST či zastávkám,

bylo zjištěno, že v Brandýsku a Stehelčevsi nalezneme lokality se shodnou dobou dojížděky na kole, a to v intervalu 10–15 minut, k zastávce Kladno – Vrapice a k zastávce Dřetovice. Ze západní části Dřetovic je možné dorazit za stejnou dobu, zde do 10 minut, k ŽST Brandýsek jako k zastávce Dřetovice. Část území Třebusic zase vykazuje dobu dojížděky 10–15 minut k oběma jmenovaným dopravním bodům. Izochrona hodnoty 15 minut předmětného spádového území se prolíná s izochronou toutéž hodnoty v okolí zastávky Zákolany a okrajově dokonce s izochronou ŽST Otovice, v obou případech se tyto protínají na území obce Koleč. K zastávce Dřetovice lze do 15 minut dorazit ze Zooparku Zájezd a zámku Koleč.

Vymezené spádové území cyklistické dostupnosti dřetovické zastávky pojme necelé 4000 obyvatel, z toho 82 % připadá na oblast limitovanou izochronou 15 minut. Takto významný podíl je dán zásahem oblasti s uvedeným intervalem dojížděky zejména na většinu území obytné zástavby obcí Brandýsek, Stehelčevs, Koleč, Zájezd a též na západní část intravilánu obce Třebusice. Přehled o počtu obyvatel v částech předmětného spádového území, rozlišených dle doby trvání dojížděky na kole z jejich sídel k zastávce Dřetovice, a příslušnosti k obci přibližuje příloha AW. Vymezené spádové území dostupnosti zastávky Dřetovice dojížděkou na kole znázorňuje příloha AX.

3.9 Zastávka Zákolany

Obec Zákolany sestává z katastrálních území Kováry a Trněný Újezd, přičemž druhé jmenované území leží severněji. Obec se vyznačuje spíše roztržitěnou zástavbou, koncentrovanou ve střední a severozápadní části katastrálního území Trněný Újezd a ve střední části jižněji ležícího území Kováry. Obec Zákolany je dostupná též autobusovou dopravou, ze zastávky *Zákolany* ve střední části obce je možné dorazit spoji linky č. 856 k ŽST Kralupy nad Vltavou, a to za 37 minut (IDOS 2025). Časově výhodnější cestu nabízí železniční doprava, ze zastávky Zákolany lze do ŽST Kralupy nad Vltavou dorazit za 10–12 minut (SŽ 2025). Komplikovanější spojení nabízí autobusová doprava směrem do Kladna, regionální linka č. 622 obsluhuje pouze zastávku *Zákolany, Kováry, žel. zast.* v jižní části obce, jízda odsud na kladenské autobusové nádraží trvá 37 minut (IDOS 2025). I v tomto případě je železniční doprava časově výhodnější variantou. Pokud porovnáme blízké dopravní body železniční a autobusové dopravy, tedy ŽST Kladno – Dubí a zastávku *Kladno, Úřadovna*, doba jízdy vlakem je až na 1 ranní spoj o 16 minut kratší než doba jízdy autobusem linky č. 622 (SŽ 2025, IDOS 2025).

Zastávka Zákolany se nachází ve střední až severovýchodní části obce na periférii zástavby (Mapy.cz 2025). Na území obce Zákolany dochází k mimoúrovňovému křížení předmětné trati č. 093 s tratí č. 121 Hostivice – Podlešín. Na území obce Zákolany je na druhé jmenované trati obsluhována zastávka Zákolany-zastávka, a to linkami S54 a T4, vedené z Hostivice či Prahy do Slaného, v případě druhé jmenované linky až do Zlonic. V pracovní dny jsou však nasazované spoje vedeny pouze v úseku Hostivice, příp. Praha – Středokluky, příp. Noutonice, zastávka Zákolany-zastávka tak v tyto dny není obsluhována (SŽ 2025).

Od významnějších turistických cílů v okolí lze dle provedené analýzy časové dostupnosti k zastávce Zákolany dorazit na kole do 10, případně do 15 minut. Přehled vybraných cílů včetně doby dojížděky, trávající maximálně 15 minut, k předmětné zastávce přináší příloha AY.

Území s maximální dobou pěší docházky 15 minut k železniční zastávce Zákolany zahrnuje západní část intravilánu severněji ležícího zákolanského katastrálního území Trněný Újezd. Jsou zde zastoupeny všechny rozlišené intervaly časové dostupnosti. Jižněji umístěné katastrální území Kováry je pak zasaženo pouze izochronou 10 a 15 minut, v tomto případě intravilánu nedosahuje. Kromě obce Zákolany vymezené spádové území zasahuje všemi vymezenými izochronami na území sousedních Otovic, oblastí s dobou docházky v intervalu 10–15 minut zasahuje též obydlené území v západní části obce Koleč. Z důvodu relativní blízkosti dopravních bodů se vymezené území pěší dostupnosti zastávky Zákolany malou plochou prolíná se spádovým územím ŽST Otovice, jedná se o průnik izochron hodnoty 15 minut.

Z významných turistických cílů je třeba jmenovat zákolanské hradiště Budeč, které se však nachází již mimo spádové území pěší dostupnosti předmětné zastávky, docházka z hradiště na železniční zastávku Zákolany tedy trvá déle než 15 minut.

Počet obyvatel spádového území pěší dostupnosti předmětné zastávky dosahuje téměř 400, z toho 56 % připadá na lokalitu s docházkou v intervalu 10–15 minut. Přehled o počtu obyvatel spádového území pěší dostupnosti s rozlišením dle doby docházky k zastávce Zákolany a příslušnosti k obci je dostupný v příloze AZ. Vymezené spádové území pěší dostupnosti předmětné zastávky je znázorněno v příloze BA.

Pokud uvažujeme dojížděku na kole, lze k zastávce Zákolany dorazit z většiny území s obytnou zástavbou v katastrálním území Trněný Újezd, pouze menší plocha intravilánu ve východní části Trněného Újezdu již zasahuje území s intervalem dojížděky 5–10 minut. Izochrona hodnoty 5 minut zasahuje též západní části zástavby sousedních Otovic a okrajově též východní část Kolče. Do 10 minut lze k předmětné zastávce dojet z obydlené části

katastrálního území Kováry v Zákolanech, Kolče a Otovic, uvedený interval doby dojížděky zasahuje též část intravilánu Blevic. Do 15 minut se pak lze k zastávce Zákolany dopravit z části území obytné zástavby v Holubicích či Svrkyni, konkrétně jde o katastrální území Hole u Svrkyně. Oblast, reprezentovaná dobou dojížděky na kole 10–15 minut, zasahuje kromě části intravilánu obcí Koleč a Blevice na území dalších obcí, např. Libochovičky, ovšem již mimo zastavěné území. Z důvodu již uvedené blízkosti zastávky Zákolany a ŽST Otovice očekávaně dochází k prolnutí izochron obou spádových území o všech vymezených limitních hodnotách, tedy včetně pětiminutových. O překryvu spádového území cyklistické dostupnosti zastávek Zákolany a Dřetovice již bylo pojednáno. Z některých lokalit v Otovicích trvá dojížděka na kole shodně 10–15 minut k zastávce Zákolany i k zastávce Kralupy nad Vltavou-Mínice. Vymezené spádové území dostupnosti zastávky Zákolany dojížděkou na kole znázorňuje příloha BB.

Spádové území cyklistické dojížděky k zastávce Zákolany pojme téměř 2500 obyvatel, z toho téměř 64 % obyvatel žije v lokalitě se stanovenou dobou dojížděky 5–10 minut. Takto vysoký podíl lze vysvětlit faktem, že oblast vymezená izochronou 10 minut zasahuje kromě Zákolan většinu intravilánu Otovic a Kolče, z okolních obcí přispívají menším počtem též obyvatelé Blevic. Přehled o počtu obyvatel v částech předmětného spádového území, rozlišených dle doby trvání dojížděky na kole z jejich sídel k zastávce Zákolany, a příslušnosti k obci přibližuje příloha BC.

Na kole lze k zastávce Zákolany dle analýzy časové dostupnosti dojet do 10 minut od okolních turisticky atraktivních objektů, kterými jsou hlavně hradiště Budeč a zámek Koleč, do 15 minut pak trvá cesta k zastávce od přírodních památek Otovická skála a Minická skála.

3.10 ŽST Otovice

Mezilehlá ŽST Otovice je dle popisů SZZ dopravních bodů, poskytnutých SŽ, vybavena SZZ 3. kategorie reléového typu AŽD 71, jako je tomu v ŽST Brandýsek. Předmětná ŽST se vyskytuje v jihozápadní části intravilánu obce Otovice. Obec je obsluhována dvěma linkami regionální autobusové dopravy, nabízejícími spojení do Libčic nad Vltavou a Slaného, resp. do Zákolan a Kralup nad Vltavou. Jízda linkou č. 856 k ŽST Kralupy nad Vltavou ze zastávky *Otovice* ve střední části intravilánu trvá 33 minut (IDOS 2025). Železniční doprava nabízí rychlejší spojení, trvající pouze 7 minut (SŽ 2025).

K ŽST Otovice je možné dle analýzy časové dostupnosti dopravních bodů dorazit od některých významných turistických cílů v jejím okolí na kole do 10 či 15 minut, jak je patrné z přílohy BD.

Vymezená oblast pěší dostupnosti ŽST Otovice pěší chůzí se s výjimkou minimálního přesahu na území Zákolan a Holubic lokalitou se stanovenou dobou docházky 10–15 minut vyskytuje kompletně v obci Otovice. Spádové území zahrnuje díky umístění ŽST uvnitř intravilánu veškerou plochu zástavby této obce. Vymezené spádové území časové dostupnosti předmětné ŽST pěší chůzí znázorňuje příloha BE.

Ve spádovém území pěší dostupnosti žije necelých 800 obyvatel, z toho připadá shodně 47 % na oblasti s limitní dobou docházky 5 a 10 minut. Oblast, vymezená izochronou 15 minut, zasahuje intravilán minimálně, což se projevuje zmíněnou koncentrací celkem 94 % obyvatel v lokalitě s maximální dobou docházky 10 minut. Rozdělení počtu obyvatel spádového území pěší dostupnosti dle doby docházky od jejich sídel k ŽST Otovice a příslušnosti k dané obci je dostupný v příloze BF.

Nejbližší turisticky významnou lokalitu, přírodní památku Otvovická skála, nalezneme již mimo spádové území pěší dostupnosti, docházka odsud k ŽST Otovice tedy trvá déle než 15 minut.

Díky umístění ŽST Otovice uvnitř intravilánu a jeho kompaktnímu uspořádání trvá cesta na kole k této ŽST od většiny sídel obce maximálně 5 minut. Oblast, vymezená dobou dojížděky 10 minut, již zasahuje hlavně nezastavěnou část obce, stejně jako oblast hraniční doby dojížděky 15 minut, která je v Otovicích zastoupena územím o velmi malé rozloze. Spádové území zasahuje katastrální území Trněný Újezd v sousedních Zákolanech, a to izochronou hodnoty 10 a 15 minut. Oblasti, vymezené oběma izochronami, zastihují též intravilán. Jižnější zákolanské katastrální území Kováry je zastiženo jen izochronou hodnoty 15 minut, z části se jedná o zastavěné území. Do 10 minut lze k ŽST Otovice dorazit z části zastavěného území obce Holubice, konkrétně katastrálního území Holubice v Čechách. Z jižní části tohoto katastrálního území a jižněji ležící části Holubic s názvem Kozinec již dojížděka k předmětné ŽST trvá 10–15 minut. Spádové území ŽST Otovice dále zasahuje na území města Kralupy nad Vltavou, konkrétně jde o části lokalit Zeměchy, Mikovice a Minice, přičemž v Zeměchách zastihuje prakticky veškerou zastavěnou plochu. Z většiny dotčeného území těchto lokalit trvá cesta k předmětné ŽST 10–15 minut, hraniční izochrona hodnoty 10 minut zde zastihuje s výjimkou Zeměch zasahuje hlavně na nezastavěné území. Kromě již uvedených překryvů se spádovými územími cyklistické dostupnosti zastávky Zákolany dochází k průniku území s maximální dobou dojížděky 10 a 15 minut, spádujících k ŽST Otovice a k zastávce Kralupy

nad Vltavou – Minice. Izochrony hodnoty 10 minut se prolínají v Otvovicích, izochrony hodnoty 15 minut pak v Holubicích či v kralupských Zeměchách nebo Mikovicích. Spádové území vzdálenější ŽST Kralupy nad Vltavou se s tímž územím, spadujícím k ŽST Otovice, protíná opět v Zeměchách, Mikovicích a Minicích, tentokrát však pouze izochronou hodnoty 15 minut.

Podobně jako v případě Zákolan žije ve spádové oblasti časové dostupnosti ŽST Otovice jízdou na kole přibližně 2500 obyvatel, z toho 71 % připadá na oblast se stanovenou dobou dojížděky v intervalu 10–15 minut. Vysoký podíl počtu obyvatel je dán hlavně zásahem oblasti, vymezené izochronou 15 minut, do hustě osídlených kralupských lokalit. Přehled o počtu obyvatel v částech předmětného spádového území, rozlišených dle doby trvání dojížděky na kole k zastávce Zákolany a příslušnosti k obci přibližuje příloha BG. Vymezené spádové území časové dostupnosti ŽST Otovice dojížděkou na kole znázorňuje příloha BH.

3.11 Zastávka Kralupy nad Vltavou-Minice

V mezistaničním oddíle, vymezeném ŽST Otovice a Kralupy nad Vltavou, je dle tabulky č. 1 TTP 528E (SŽ 2025) podobně jako v jiných mezistaničních oddílech na trati č. 093 zabezpečována jízda vlaků pomocí TZZ automatické hradlo, v tomto případě však s návěštním bodem. Zmíněný mezistaniční oddíl je tedy rozdělen oddílovými návěštidly na dva traťové oddíly. K automatickému hradlu Kralupy-Minice zastávka přiléhá zastávka Kralupy nad Vltavou-Minice.

Předmětná zastávka se nachází v katastrálním území Minice v jihozápadní části města Kralupy nad Vltavou. Lokalita Minice, konkrétně zastávka *Kralupy nad Vltavou, Minice*, je obsluhována čtyřmi regionálními autobusovými linkami, z nichž dvěma sem lze dorazit z Prahy, další ze Zákolan. Jedna z těchto z linek slouží jako MHD v Kralupech nad Vltavou (Kralupy nad Vltavou, turistický a informační portál města 2025). Z výše uvedené autobusové zastávky lze dorazit k ŽST Kralupy nad Vltavou všemi zde provozovanými linkami za 11–12 minut (Mapy.cz 2025, IDOS 2025). Pokud zvolíme železniční dopravu, dle KJŘ, platného od 15.12.2024, lze ze zastávky Kralupy nad Vltavou – Minice do ŽST Kralupy nad Vltavou dorazit již za 3 minuty. Železniční doprava tak představuje oproti dopravě autobusové pro cestu do centra Kralup nad Vltavou časový benefit. Přímé spojení autobusovou dopravou z Minic do Kladna chybí, neboť již zmíněná linka č. 620 obsluhuje sousední lokalitu Mikovice (IDOS 2025).

Významnější objekty občanské vybavenosti v blízkém okolí předmětné železniční zastávky pro její obytnou funkci a odlehlou polohu od centra Kralup nad Vltavou nenalezneme, z turistických cílů lze jmenovat přírodní památku Minická skála (Mapy.cz). Jak je patrné z přílohy BI, předmětná zastávka je od těchto objektů časově relativně dobře dostupná pouze dojížděnkou na kole nebo MHD, pokud uvažujeme limitní dobu dojížděky 20 minut v případě MHD a 15 minut v případě cyklistické dojížděky. Pěší chůzí lze k zastávce dorazit do 15 minut pouze od nedaleké přírodní památky Minická skála.

Vymezené území pěší dostupnosti zastávky Kralupy nad Vltavou – Minice se rozkládá především v katastrálním území Minice u Kralup nad Vltavou. V tomto katastrálním území lze rozlišit lokality, vymezené izochronami všech uvažovaných limitních dob docházky. Z Mikovic je možné k předmětné železniční zastávce dorazit za 5–10 minut, resp. za 10–15 minut. Izochrona hodnoty 15 minut okrajově zasahuje na katastrální území Kralupy nad Vltavou. V jižní části spádového území zasahuje hlavně patnáctiminutová izochrona mimo intravilán.

Ve spádovém území dle odhadu žije přibližně 2700 obyvatel, což představuje přibližně 16 % celkového počtu obyvatel Kralup nad Vltavou k 1.1.2025, uváděného Ministerstvem vnitra ČR (2025). Rozdělení počtu obyvatel spádového území dle doby pěší docházky k zastávce Kralupy nad Vltavou – Minice je dostupný v příloze BJ. Spádové území časové dostupnosti předmětné zastávky pěší chůzí je znázorněno v příloze BK.

Předmětné spádového území pěší dostupnosti nezastihuje žádný z významných objektů občanské vybavenosti, pokud jde o turistické cíle, v oblasti, vymezené intervalem docházky 10–15 minut, nalezneme již zmíněnou přírodní památku Minická skála.

Spádové území cyklistické dostupnosti zastávky Kralupy nad Vltavou-Minice zasahuje na zemí Kralup nad Vltavou veškerý intravilán Minic, Mikovic a Zeměch, z většiny pak také v centrálním katastrálním území Kralupy Nad Vltavou a v Lobči. V katastrálním území Lobeček již zasahuje jen část intravilánu. Pokud rozlišíme pětiminutové intervaly dojížděky, v Minicích, Mikovicích a v centrálním katastrálním území Kralupy Nad Vltavou nalezneme oblasti vymezené izochronou hodnoty 5, 10 i 15 minut. V Zeměchách a Lobči již nenajdeme území pětiminutové dojížděky, z lokality zvané Lobeček pak lze k předmětné zastávce dorazit za 10–15 minut. Pokud jde o obce v okolí Kralup nad Vltavou, k řešené zastávce se dojížděnkou na kole dostaneme do 10, resp. do 15 minut z Otovic, Holubic či Dolan nad Vltavou, přičemž většinu či veškerý intravilán je zastižen oblastí s maximálně patnáctiminutovou dojížděnkou. Patnáctiminutová izochrona velmi okrajově zasahuje na území obcí Libčice nad Vltavou,

Lešany a Tursko, přičemž intravilánu těchto obcí nedosahuje. Vymezené spádové území časové dostupnosti zastávky Kralupy nad Vltavou – Minice dojížděkou na kole znázorňuje příloha BL.

K řešené železniční zastávce skrze dojížděkou na kole spáduje necelých 15 000 obyvatel, z toho největší podíl, přibližně 45 %, připadá oblast, charakterizovanou dojížděkou v intervalu 10–15 minut. Dochází k vzájemnému průniku izochron hodnoty 10 a 15 minut řešeného území s týmiž vymezenými územími cyklistické dostupnosti sousedních ŽST Otovice a Kralupy nad Vltavou. Existují tedy území, z nichž se dojížděkou na kole dostaneme k libovolné ze sousedících ŽST za stejnou dobu v intervalu 5–10, resp. 10–15 minut. Rozdělení počtu obyvatel v částech předmětného spádového území cyklistické dostupnosti dle doby trvání dojížděky k zastávce Kralupy nad Vltavou – Minice a příslušnosti k obci přibližuje příloha BM.

Nejvíce objektů občanské vybavenosti nalezneme v centru města Kralupy nad Vltavou, v případě spádového území zastávky Kralupy nad Vltavou – Minice se jedná o území s dojížděkou v intervalu 5–10 a 10–15 minut. V západní části vymezeného území cyklistické dojížděky se vyskytují přírodní památky, a to v území vymezené izochronou 10 a 15 minut.

Oblast časové dostupnosti zastávky Kralupy nad Vltavou-Minice MHD dosahuje levého břehu řeky Vltavy. V katastrálním území Mikovice byla rozlišena území s limitem doby dojížděky 5–15 minut, spádové území zde zahrnuje většinu plochy s převažující nízkopodlažní obytnou zástavbou. Východní část spádového území, zastoupená katastrálními územími Lobeček a Kralupy nad Vltavou, se vyznačují dobou dojížděky MHD 10–20 minut. V Lobečku nedosahuje severní části zástavby rodinných domů, v katastrálním území pokrývá v centru Kralup nad Vltavou většinu intravilánu, nedosahuje na jih do zástavby rodinných domů. Z intravilánu katastrálního území Minice, je až na malé území již časově výhodnější pěší docházka k předmětné železniční zastávce nežli jízda MHD.

Dojížděka MHD na území Kralup nad Vltavou byla analyzována s využitím linky s tehdejší č. 457, provozované dle jízdního řádu, platného od 24.10.2024, neboť její provoz na aktuální trase zajišťuje dopravní obslužnost na území Kralup nad Vltavou, trasa s výjimkou krátkého úseku probíhá na území Kralup nad Vltavou. Od 15.12.2024 je linka v provozována pod č. 857 (PID 2025). Jedná se o regionální autobusovou linku, začleněnou do systému Pražské integrované dopravy (PID 2025). Kralupy nad Vltavou, turistický a informační portál města (2025) zmiňuje linku č. 857 coby linku MHD. Oproti původnímu, analyzovanému jízdnímu řádu, platnému od 24.10.2024, došlo k úpravě trasy linky. Malý počet spojů byl ze zastávky *Minice* prodloužen do zastávky *železniční stanice*. Západní, levobřežní část trasy linky se tímto prodloužením uzavřela do smyčky. Tato úprava trasy nebyla v analýze časové dostupnosti zohledněna. Vzhledem k dotčení pouze 4 spojů touto změnou dle PID (2025) se nejedená

o závažné opomenutí. Dle PID (2025) vyjíždějí spoje posuzované linky dvakrát za hodinu v ranní špičce, jednou až dvakrát v odpolední špičce a v hodinovém až dvouhodinovém intervalu ve večerních hodinách. Během víkendů a svátků jsou spoje vypravovány v dvouhodinovém intervalu.

Jízdní řád, platný od 24.10.2024 a posuzovaný při analýzy časové dostupnosti, reflektoval tehdy platné výlukové opatření, které uvádí např. Kralupy nad Vltavou, oficiální web města (2025). Opatření se však týkalo východní, tedy pravobřežní části trasy linky, která leží již mimo řešené spádové území dostupnosti zastávky Kralupy nad Vltavou – Minice. Trasa linky č. 857 spojuje Minice v západní části Kralup nad Vltavou, s průmyslovým areálem a obchodním centrem ve východní části města. Pouze jednotky spojů za den jsou dle jízdního řádu, platného od 24.10.2024, ale též následujícího s platností od 15.12.2024, prodlouženy do zastávky *Velvarská* v Zeměchách. Pro malý počet takto vedených spojů byla pro analýzu časové dostupnosti uvažována zkrácená trasa linky, vedoucí ze zastávky *Minice*. Jedná se o zastávku MHD, ležící nejbližší k posuzované železniční zastávce s vypočtenou dobou pěší docházky 3 minuty. Kromě popsaného zkrácení trasy většiny spojů linky č. 857 existují rovněž dvě varianty vedení trasy linky v blízkosti centra Kralup nad Vltavou. Necelá polovina počtu denních spojů obsluhuje zastávky *V Luhu* a *U Cukrovaru* v sídlištní lokalitě severně od centra města, zbylé spoje tuto lokalitu míjí. V analýze časové dostupnosti byly obě varianty trasy zohledněny. Výsledná hodnota časové dostupnosti v území jižně od popsané sídlištní lokality reflektuje dojíždětku po kratší, tedy časově výhodnější trase linky.

Pokud uvažujeme limitní dobu cesty MHD včetně následné docházky 15 minut, v daném případě pouze ve směru z centra Kralup nad Vltavou, lze k předmětné železniční zastávce za uvedenou dobu dorazit ze zastávky MHD *železniční stanice* v zázemí ŽST Kralupy nad Vltavou. Daná situace nastává v případě jízdy po kratší trase uvažované linky. Ačkoliv je volba cesty MHD ke vzdálenější železniční zastávce namísto docházky k přilehlé ŽST nepravděpodobná, z důvodu snahy podat úplnou informaci o rozsahu spádového území z něho nebyla tato lokalita vyčleněna. V případě použití spoje, zajíždějícího do sídliště severně od centra Kralup nad Vltavou, je limitní doba cesty 15 minut dosažena při jízdě ze zastávky *V Luhu*.

Při analýze dostupnosti řešené železniční zastávky byla pro většinu dotčených zastávek MHD volena docházková vzdálenost 400 m, tedy pětiminutová docházka, nejen v lokalitách s kompaktní vysokopodlažní zástavbou dle doporučení Novotného a kol. (2017), ale s ohledem na malou vzdálenost mezi zastávkami též v lokalitě s převládající nízkopodlažní obytnou zástavbou. Použití pětiminutové docházky pro většinu zastávek v předmětném spádovém území

bylo vzhledem k pokrytí většiny plochy intravilánu západní části města Kralupy nad Vltavou shledáno uspokojivým. Desetiminutová docházka byla uplatněna pouze jediném případě pro vymezení spádového území zastávky *Na Krétě*, nacházející se v Minicích.

V sídlech spádového území řešené železniční zastávky žije dle stanoveného odhadu přes 6300 obyvatel, což představuje přibližně 38 % celkového počtu obyvatel Kralup nad Vltavou k 1.1.2025, uváděného Ministerstvem vnitra ČR (2025). 46 % uvedeného počtu obyvatel spádového území dorazí k železniční zastávce Kralupy nad Vltavou-Minice za 10–15 minut. Přehled o počtu obyvatel v dílčích územích spádové oblasti se stanoveným intervalem doby dojížděky k zastávce Kralupy nad Vltavou – Minice MHD přináší příloha BN. Vymezené území časové dostupnosti řešené železniční zastávky jízdou MHD znázorňuje příloha BO.

Většina významných objektů občanské vybavenosti či turistických cílů, například Městský úřad Kralupy nad Vltavou nebo vyhlídka Hostibejk, se nacházejí v území, charakterizovaném 10–15minutovou dojížděkou MHD k řešené železniční zastávce.

Zastávka Kralupy nad Vltavou-Minice je vhodným spádovým dopravním bodem zejména pro stejnojmennou lokalitu Minice. K řešené železniční zastávce je možné dorazit za poměrně krátkou dobu mj. též linkou MHD z lokalit bližších k centru Kralup nad Vltavou, Mikovic či Zeměch. Umístění železniční zastávky je považováno za uspokojivé, nicméně se jeví vhodným vybudovat kvalitní zpevněnou komunikaci k jižní části nástupiště zastávky (Mapy.cz 2025).

3.12 ŽST Kralupy nad Vltavou

Výchozí, resp. konečnou stanicí linky S45 je odbočná ŽST Kralupy nad Vltavou. ŽST leží na trase I. a IV. tranzitního koridoru, vedených po trati č. 090 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem – Děčín a po trati č. 091 Praha-Hostivař – Kralupy nad Vltavou (SŽ 2025). Do ŽST zaústí kromě posuzované tratě č. 093 také následující tratě:

- 092 Neratovice – Kralupy nad Vltavou
- 110 Kralupy nad Vltavou – Louny
- 111 Kralupy nad Vltavou – Velvary

ŽST procházejí dle SŽ (2025) též evropské nákladní koridory RFC 7 Východní a východostředomořský a RFC 8 Severomořsko-baltský koridor. Do ŽST zaústí též vlečky č. V1104 a V1107. ŽST využívá SZZ 3. kategorie reléového typu AŽD 71, oproti ostatním ŽST na trati č. 093, využívajících toto SZZ, je v předmětné ŽST pro obsluhu využita číslicová volba. Při tomto způsobu obsluhy se dle Pavlase (2014) volbou třímístného číselného kódu v podstatě

nahrazuje stlačení počátečního a koncového tlačítka, jak je tomu v případě tlačítkové volby.

Díky své poloze v centru Kralup nad Vltavou je předmětná ŽST dostupná od řady přilehlých objektů občanské vybavenosti či turistických cílů maximálně do 15 minut též pěší chůzí, je patrné z přílohy BP.

Vymezené území maximálně patnáctiminutové pěší docházky k ŽST Kralupy nad Vltavou se rozkládá na části katastrálních území Kralupy nad Vltavou a Lobeč, kde zahrnuje centrum města, na něho na severu navazující sídlištní lokalitu již v katastrálním území Lobeč a též území na západ od centra města se smíšenou zástavbou rodinných a bytových domů. Z centra města a jeho blízkého okolí je ŽST dostupná do 5, resp. 10 minut pěší chůze. Z lokalit nacházejících se severně, západně a jižně od centra města je tato ŽST dostupná maximálně za 10, resp. 15 minut chůze. Spádové území okrajově zasahuje izochronou hodnoty 15 minut pravobřežní lokalitu Lobeček. Z prostorového rozložení spádového území pěší dostupnosti je patrné, že se jeho střední, severní a západní část s ohledem na hustou uliční síť vyznačuje okrouhlým tvarem, zatímco v jižní části, probíhající řídko osídlenou lokalitou podél komunikací u nábřeží vykazuje spíše protáhlý tvar. Zároveň je z rozložení spádového území patrné chybějící komunikační propojení ŽST s jihozápadně ležící lokalitou se zástavbou rodinných domů (Mapy.cz 2025). Následkem tohoto stavu trvá cesta z uvedené lokality k ŽST pěší chůzí navzdory jejich vzájemné blízkosti 10–15 minut. Vhodným řešením problému by zde mohlo být vybudování podchodu. Objekty občanské vybavenosti v centru města a jeho okolí spadají svým umístěním do oblastí všech vymezených intervalů doby docházky, tedy pětiminutové až patnáctiminutové docházky, k řešené ŽST. Nedochozí k vzájemnému průniku spádových území pěší dostupnosti zastávky Kralupy nad Vltavou-Minice a ŽST Kralupy nad Vltavou. Z části území, ležícího západně od centra Kralup nad Vltavou, jsou tedy oba jmenované dopravní body dostupné pěší chůzí již za více než 15 minut.

V sídlech na území předmětné spádové oblasti žije přibližně 2500 obyvatel, tedy přibližně 15 % celkového počtu obyvatel Kralup nad Vltavou k 1.1.2025, uváděného Ministerstvem vnitra ČR (2025). 55 % uvedeného počtu obyvatel spádového území připadá na lokalitu, vymezenou hraniční izochronou 15 minut. Tento vysoký podíl je dán hojným výskytem obytné zástavby zejména bytových domů, částečně též rodinných domů v této lokalitě. Rozdělení počtu obyvatel spádového území dle doby pěší docházky k ŽST Kralupy nad Vltavou je dostupné v příloze BQ. Vymezené spádové území pěší dostupnosti předmětné ŽST je znázorněno v příloze BR.

ŽST Kralupy nad Vltavou je s výjimkou lokality Zeměchy dostupná maximálně patnáctiminutovou dojížděnkou na kole z veškeré plochy intravilánu tohoto města. Pokud

rozlišíme jednotlivé intervaly časové dostupnosti, připadá území s dojížděnkou do 5 minut na centrum města a přilehlé sídliště v katastrálním území Lobeč, zasahuje též pravobřežní část města v lokality Lobeček. Oblast vymezená dobou dojížděky 10 minut pak zahrnuje většinu zástavby Mikovic, menší část intravilánu Minic, sever lokality Lobeč se zástavbou rodinných domů, jižní část centrálního katastrálního území Kralupy nad Vltavou s již rozvolněnou zástavbou a naprostou většinu plochy intravilánu v lokalitě Lobeček se zástavbou jak bytových, tak rodinných domů. Oblast s limitem doby dojížděky 15 minut zahrnuje menší plochy zástavby Zeměch, pravobřežní části katastrálního území Kralupy nad Vltavou, většinu intravilánu v Minicích a převážně nezastavěné plochy v lokalitách Lobeč a Lobeček. Za 10–15 minut jízdy se lze k řešené ŽST dopravit též z částí území obcí Nelahozeves včetně části Lešany, Dolany nad Vltavou včetně její části Debrno, Veltrusy a Chvatěruby v okolí Kralup nad Vltavou, kde spádové území cyklistické dostupnosti zasahuje část intravilánu. Pokud zohledníme průniky sousedních spádových území, vyskytují se na území Kralup nad Vltavou lokality odkud se dostaneme jízdou na kole k železniční zastávce Kralupy nad Vltavou – Minice za stejnou dobu, tj. 5–10 minut, jako k ŽST Kralupy nad Vltavou. K průniku izochron hodnoty 15 minut těchto spádových území pak dochází v části lokalit Lobeč, Zeměchy a Mikovice v severní části města. Spádové území cyklistické dostupnosti předmětné ŽST je znázorněno v příloze BS.

Z centra města, kde se vyskytuje většina objektů občanské vybavenosti, lze ŽST Kralupy nad Vltavou jízdou na kole dosáhnout do 5 minut. Od významnějších objektů v lokalitě Lobeček se k uvedené ŽST lze dopravit za 10, resp. 15 minut.

Spádové území cyklistické dostupnosti řešené ŽST se vyznačuje počtem přibližně 15500 zde žijících obyvatel, což představuje naprostou většinu, konkrétně 92 % celkového počtu obyvatel Kralup nad Vltavou k 1.1.2025, uváděného Ministerstvem vnitra ČR (2025). Takto vysoký počet je dán zásahem spádového území na většinu plochy kralupského intravilánu s výjimkou lokality Zeměchy. Z uvedeného počtu obyvatel spádového území připadá 64 % na lokalitu, vyznačující se dobou dojížděky k ŽST 5–10 minut. Důvodem takto vysokého podílu je výskyt husté obytné zástavby v uvedené lokalitě. Rozdělení počtu obyvatel spádového území dle doby trvání dojížděky k ŽST Kralupy nad Vltavou na kole a příslušnosti k obci přibližuje příloha BT.

Ve srovnání s výsledky analýzy časové dostupnosti zastávky Kralupy nad Vltavou–Minice MHD jsou v rámci vymezené spádové oblasti ŽST Kralupy nad Vltavou rozlišena též území s limitem doby dojížděky 25 minut. V části katastrálních územích Kralupy nad Vltavou a Lobeč, přilehlé k řešené ŽST a s převládající vysokopodlažní zástavbou, dosahuje stanovená doba dojížděky maximálně 5 minut. Na toto území navazuje směrem na západ území, vymezené

izochronou hodnoty 10 minut, zasahující dále do zástavby rodinných domů v Mikovicích, stejně tak dosahuje pravobřežní části Kralup nad Vltavou do Lobečku, kde zasahuje většinu obytné zástavby převážně bytových domů. Území s delší dobou dojížděky, vymezená izochronami hodnoty 15, 20 a 25 minut, nalezneme v severní části Lobečku na východě a v Mikovicích a Minicích na západě Kralup nad Vltavou, v obou případech se jedná o oblasti se zástavbou rodinných domů, V Lobečku dosahují izochrony hodnoty 20 a 25 minut průmyslového areálu chemických výroby (Mapy.cz 2025). Z této lokality tedy bude volena cesta k ŽST zejména zaměstnanci těchto podniků.

Spádové území dostupnosti ŽST Kralupy nad Vltavou reflektuje dočasnou úpravu části trasy linky č. 857 v Lobečku v důsledku již zmíněného výlukového opatření z podzimu roku 2024. Opatření se týkalo zastávek *Tr. Legii* a *ŽŠ Václava Havla*, které po dobu jeho platnosti nebyly obsluhovány, trasa byla dočasně vedena přes východněji ležící území. Porovnáním jízdního řádu, platného v době probíhající výluky, s následujícím, platným od 15.12.2024, tedy doby po jejím ukončení, bylo zjištěno, že výlukové opatření způsobilo dočasné prodloužení doby cesty MHD k ŽST Kralupy nad Vltavou. Po ukončení tohoto opatření je již možné dorazit MHD k řešené ŽST za 15 minut z konečné zastávky linky *Obchodní centrum*, za předchozí situace takto dlouho trvala cesta z předcházející zastávky na trase zastávky *Synthos*. V současné době, při normálním provozu linky by větší část plochy vymezeného spádového území ve východní části Kralup nad Vltavou vykazovala kratší stanovenou dobu dojížděky. Nedaleko nábřeží v lokalitě Lobeček bychom tedy například již našli oblast s maximální dobou dojížděky 5 minut. Při jízdě MHD ze západní části Kralup nad Vltavou se k řešené ŽST dostaneme do 15 minut ze zastávky *Minice*, pokud neuvažujeme prodlouženou trasu některých spojů do *Zeměch*. Uvedený časový limit je splněn jak při jízdě spoji, obsluhujícími zastávky *V Luhu* a *U Cukrovaru*, tak spoji na kratší trase, které tuto lokalitu míjí.

Cílovou zastávkou při cestě MHD k řešené ŽST je zastávka *železniční stanice*, odkud trvá docházka pouze 1 minutu. Nachází se zde též autobusové nádraží. V porovnání s městem Kladno nabízí Kralupy nad Vltavou pohodlný přestup mezi železniční a autobusovou dopravou pěší docházkou bez nutnosti cestovat MHD. Území v okolí řešené ŽST, vhodnější na základě provedeného srovnání doby pěší docházky a dojížděky MHD pro pěší docházku, zasahuje blízké okolí ŽST v centru města a přilehlé autobusové nádraží, pro cestu z okolí navazujících zastávek MHD je již pěší docházka časově nevýhodná. Výhodnost cestování MHD z nedalekého okolí ŽST je zřejmě dána velmi krátkou docházkou od MHD k posuzované ŽST.

Pokud porovnáme území, spadující k ŽST Kralupy nad Vltavou dojížděkou MHD s se spádovým územím zastávky Kralupy nad Vltavou-Minice, zjistíme patrný nesoulad v dosahu

území vymezených jednotlivými izochronami. Zatímco z části lokality Minice se k ŽST Kralupy nad Vltavou dostaneme již do 15 minut, z území v blízkém okolí ŽST Kralupy nad Vltavou v centru města se ke zmíněné železniční zastávce stejnou linkou MHD dostaneme za 15–20 minut. Tento nesoulad je dán delší dobou docházky od zastávky MHD k železniční zastávce Kralupy nad Vltavou-Minice.

Při analýze časové dostupnosti ŽST Kralupy nad Vltavou byla dle doporučení Novotného a kol. (2017) uvažována většinou pětiminutová docházka k zastávkám MHD z důvodu převažující vysokopodlažní zástavby, ale také pro blízkost následujících zastávek v daných lokalitách. Docházková vzdálenost 800 m, odpovídající desetiminutové docházce, byla využita v oblasti zástavby rodinných domů v Minicích s přesahem do Mikovic, dále též v severovýchodní části Kralup nad Vltavou s převahou komerční zástavby či různých objektů občanské vybavenosti.

Od většiny významných objektů občanské vybavenosti v centru města či jeho blízkého okolí se k ŽST Kralupy nad Vltavou dostaneme do 5, případně do 10 minut. Od vybraných objektů ve východní části města již cesta MHD trvá déle, a to až 15, resp. 20 minut.

V sídlech spádového území dostupnosti řešené ŽST linkou MHD žije dle provedeného odhadu přes 11000 obyvatel. Největší podíl uvedeného počtu obyvatel, konkrétně 54 %, připadá na stejně jako v případě hodnocení cyklistické dostupnosti na oblast, charakterizovanou časovou dostupností v intervalu 5–10 minut. Tato skutečnost je dána hustou obytnou zástavbou v lokalitách, navazujících na centrum Kralup nad Vltavou na západě i východě. Rozdělení počtu obyvatel spádového území dle doby dojížděky k ŽST Kralupy nad Vltavou MHD je patrné z příloha BU. Spádové území časové dostupnosti předmětné ŽST MHD je znázorněno v příloze BV.

ŽST Kralupy nad Vltavou je díky svému umístění v centru města dobře časově dostupná z mnoha objektů občanské vybavenosti. ŽST je vhodně umístěna též s ohledem na umístění autobusového nádraží v zázemí ŽST a tím na možnost snadného přestupu na linky regionální autobusové dopravy. Vhodným opatřením by však bylo lepší komunikační propojení s oblastí, nacházející se jihozápadně od ŽST, například vybudovaným podchodem.

3.13 Časová dostupnost dopravních bodů na území vybraných obcí

V této podkapitole je prezentováno využito kombinace vymezených území časové dostupnosti jednotlivých dopravních bodů k získání představy o rozdělení území vybraných obcí z hlediska časové dostupnosti k zde se vyskytujícím dopravním bodům. Zohledněním

překryvů spádových území, popsaných v kapitole 2, byla pro část území obce, pokrytou vymezenými spádovými územími, získána informace o nejkratší možné době cesty k libovolnému z posuzovaných dopravních bodů. Získaný podíl rozlohy obce s určenou dobou docházky či dojížděky tedy nebyl rozdělen podle spádovosti ke konkrétním dopravním bodům. S ohledem na vyšší počet obyvatel a výskyt více dopravních bodů na jejich území byla pro uvedenou analýzu vybrána města Kladno a Kralupy nad Vltavou. Pro zjednodušení postupu nebyly uvažovány překryvy spádových území na území vybraných měst se spádovými územími okolních obcí, stejně jako přesahy spádových oblastí na území okolních obcí. Jak již bylo uvedeno v kapitole 2, tato analýza má pouze informativní účel a neslouží jako podklad pro stanovení počtu obyvatel ve vymezených územích časové dostupnosti dopravních bodů.

Jak je patrné z přílohy BW, spádová území časové dostupnosti dopravních bodů na území Kladna jízdou na kole pokrývají téměř veškerou jeho rozlohu, přičemž z 54 % území Kladna lze k některé z dostupných dopravních bodů dorazit za 5–10 minut. K některé z kladenských ŽST či zastávek lze dorazit maximálně do 25 minut MHD téměř z poloviny území Kladna.

Také v případě města Kralupy nad Vltavou se spádová území časové dostupnosti dopravních bodů jízdou na kole rozkládají na většině jeho území, tentokrát přibližně na 76 % jeho rozlohy, pokud rozlišíme intervaly časové dostupnosti, připadá nejvyšší podíl rozlohy města, a to 34 %, opět na interval 5–10 minut. Pokud jde o přepravu MHD, spádové oblasti, vymezené maximální dobou dojížděky 25 minut, pokrývají 16 % rozlohy Kralup nad Vltavou, což převyšuje podíl vymezené plochy, připadající na pěší, maximálně patnáctiminutovou docházku, pouze přibližně o 1 %. Důvodem je patrně malá rozloha spádových území dojížděky MHD, daná zahrnutím pouze jedné autobusové linky do analýzy časové dostupnosti dopravních bodů. Podíl ploch s vymezenou dobou časové dostupnosti dopravních bodů na území Kralup nad Vltavou přibližuje příloha BX.

Rozdělení části území měst Kladna a Kralup nad Vltavou z hlediska časové dostupnosti dopravních bodů zvolenými druhy dopravy je též zobrazeno pomocí map v přílohách BY, BZ, CA, CB, CC a CD. V případě Kladna lze pozorovat, že dojížděkou k dopravním bodům MHD je obsluhována většina intravilánu města, pokud neuvažujeme průmyslové areály a území v blízkém okolí dopravních bodů. Je patrné, že v porovnání s vymezenými spádovými oblastmi jednotlivých dopravních bodů se v případě propojení všech spádových území v Kladně rozloha území v okolí ŽST okolí díky jejich vzájemnému překryvu změnila. V Kralupech nad Vltavou není díky zmíněné malé celkové rozloze území s vymezenou dobou dojížděky MHD obsluhována část intravilánu, zejména v lokalitách Lobeč a Mikovice. Výsledné vymezení časové dostupnosti kladenských ŽST či zastávek linkami MHD vykazuje na některých územích

nedostatek, zapříčiněný zjednodušením, spočívajícím v ignorování možných přestupů mezi linkami MHD. Jedná se o nepříliš rozsáhlá území východně od ŽST Kladno a jihovýchodně od zastávky Kladno-město, odkud by bylo možné v případě využití přestupu mezi linkami MHD očekávat kratší dobu dojížděky. Na zbylé ploše obsloužené části území města Kladna však popsaná analýza přinesla realistické výsledky.

Jak již bylo uvedeno, spádová území časové dostupnosti dopravních bodů jízdou na kole pokrývají většinu rozlohy obou měst. V Kralupech na Vltavou jde sice o nižší podíl rozlohy města než v Kladně, konkrétně přibližně o 76% podíl, nicméně tento zahrnuje veškerý intravilán. Jak již bylo zmíněno v předchozích podkapitolách, spádová území pěší docházky se protínají pouze na území Kladna, a to vymezená území v okolí zastávky Kladno-město a ŽST Kladno-Ostrovec, ve druhém případě spádová území ŽST Kladno-Dubí a zastávky Kladno-Vrapice. V uvedených přílohách je vyznačena též hranice příslušného města pro lepší představu o rozsahu pokrytí jeho území spádovými územími. Spádová území jsou znázorněna v úplném rozsahu, z výše uvedených příloh je tedy patrný jejich případný přesah mimo území daného města.

4 Podklady pro úpravu provozu na trati č. 093

Cílem kapitoly je analyzovat vhodné podklady pro navržení úpravy provozu a následné sestavení jízdního řádu, jehož cílem je zvýšit poptávku po přepravě mezi Kladnem a Kralupami nad Vltavou zavedením spěšných vlaků mezi oběma městy. K dosažení uvedeného cíle bylo třeba zhodnotit rozsah stávajícího provozu na trati pomocí KJŘ, platného od 15.12.2024. K posouzení potřeby úprav provozu na trati byl využit Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021–2025 (dále jen „plán dopravní obslužnosti“), podávající informaci o vytiženosti provozovaných linek PID, zjištěné z provedeného výzkumu v roce 2019, a navrhuje úpravy provozního konceptu v krátkodobém a případně střednědobém horizontu. Jízdní doby a výsledné cestovní doby vlaků na trati byly stanoveny s využitím TTP 528E, které poskytla SŽ. Byl zhodnocen stávající vozový park, provozovaný na trati, a bylo zvaženo zpracování zamýšlené úpravy provozu, zohledňující jeho modernizaci. Dále byly využity údaje o denní dojížděcí vlaky za prací a do škol v předmětné lokalitě, zveřejněné ČSÚ (2025) a také výsledků analýzy časové dostupnosti dopravních bodů na zvolené trati a na ni navazujícího určení počtu obyvatel ve vymezených územích se stanovenou dobou docházky či dojížděčky k těmto dopravním bodům.

4.1 Stávající rozsah provozu

Dle KJŘ, platného od 14.12.2024, je na trati č. 093 v pracovní dny mezi ŽST Kladno a Kralupy nad Vltavou vypravováno 16 párů spojů za den, o víkendu 10 párů. Spoje jsou vypravovány v pracovní dny v hodinovém intervalu, s výjimkou doby dopoledního a večerního sedla, kdy jsou nasazovány ve dvouhodinovém intervalu, v případě nočních hodin ve směru do Kralup nad Vltavou je pozorován interval téměř tříhodinový. Dle PID (2025) či IDOS (2025) jde většinou o osobní vlaky na trase Praha-Masarykovo nádraží – Kladno – Kralupy nad Vltavou, které jsou v úseku Praha-Masarykovo nádraží – Kladno-Ostrovec provozovány jako linka S5 a v úseku Kladno-Ostrovec až Kralupy nad Vltavou jako linka S45, případně o osobní vlaky linky S45, vedené pouze na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou. Druhý jmenovaný příklad se týká v pracovních dnech 3 ranních spojů, o víkendech pak 2 ranních spojů ve směru do Kralup nad Vltavou, v opačném směru pak 1 ranního víkendového spoje a 1 nočního spoje, provozovaného ve všech dnech týdne.

Dle KJŘ, platného od 14.12.2024, je přibližně dodržen hodinový interval spojů osobních vlaků linky S45 na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou během ranní špičky pracovních dnů, zatímco dvouhodinový interval během dopoledního sedla a hodinový interval během

odpoledních hodin, zahrnujících špičku, jsou pak dodrženy přesně. Během večerního sedla pozorujeme odlišný interval mezi posledními dvěma spoji, zatímco ve směru do Kladna se blíží dvěma hodinám, v opačném směru, jak již bylo uvedeno, se blíží třem hodinám. Víkendový provoz uvedených osobních vlaků je charakterizován dvouhodinovým intervalem, který je s výjimkou některých ranních a večerních spojů dodržen. Osobní vlaky jsou o víkendy v úseku Kladno – Kralupy nad Vltavou nasazovány vždy v sudou hodinu, kdežto spoje, vypravované v lichou hodinu, jsou vedeny pouze v úseku Kladno – Kladno-Ostrovec (SŽ 2025).

Osobní vlaky, provozované na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou, s výjimkou dvou spojů za den, projíždějí zastávku Kladno-Vrapice, z toho jeden spoj neobsluhuje zastávku Dřetovice. Současné průjezdy oběma jmenovanými zastávkami nejsou realizovány (SŽ 2025). S ohledem na již uvedenou periferní polohu a řídké osídlení lokality lze průjezdy zastávkou Kladno-Vrapice považovat za opodstatněné. Z výše uvedeného vyplývá, že je v obou směrech denně vypravován pouze jeden spoj, obsluhující všechny dopravní body na trase (SŽ 2025). Cestovní doba těchto spojů činí dle platného KJŘ ve směru do ŽST Kladno 40 minut, v opačném směru pak 39 minut. Cestovní doba osobních vlaků, projíždějících zastávkou Kladno-Vrapice či Dřetovice činí ve většině případů 39 minut v obou směrech, pouze v případě několika ranních a nočních spojů je dosaženo cestovní doby 37–38 minut.

V úseku Kladno – Kladno-Ostrovec, příp. Kladno – Kladno-Dubí jsou kromě zmíněných linek PID S5 a S45 provozovány též spěšné vlaky linky R45, jejichž trasa spojuje ŽST Praha-Masarykovo nádraží a některou z jmenovaných kladenských ŽST. Dle KJŘ pro tratě č. 093 a 120, platného od 14.12.2024, tvoří osobní vlaky linky S45, vedené pouze na trase mezi ŽST Kladno a Kladno – Ostrovec, resp. Kladno a Kladno – Dubí, přípoje vlaků, vedených na trase Praha-Masarykovo nádraží – Rakovník přes ŽST Kladno. Mimo dobu ranní špičky, kdy je ve směru do ŽST Kladno a dále do Prahy vypravován větší počet spěšných vlaků, zatímco v opačném směru v tuto dobu vypravovány nejsou, a odpolední špičky ve směru do Kladna-Ostrovice s posilovými spoji spěšných vlaků, jezdí uvedené osobní vlaky v prokladu se spěšnými vlaky z Prahy do výsledného hodinového intervalu. Spoje linky R45 jsou dle platného KJŘ v úseku trati Kladno – Kladno-Ostrovec, případně Kladno – Kladno-Dubí provozovány jako zastávkové osobní vlaky (SŽ 2025).

Úsek Kladno – Kladno-Ostrovec je všemi uvedenými linkami obsluhován během dopravních sedel v intervalu 15 minut a 45 minut. O víkendy je zejména v ranních hodinách interval spojů na této části trati nejednotný. Ve všední dny je během ranní špičky pracovních dnů ve směru do ŽST Kladno, resp. v opačném směru během odpolední špičky, navýšen počet spojů do výsledného intervalu nepřevyšujícího 30 minut. Ve směru do Kralup nad Vltavou

přítom nejsou mezi 4. a 7. hodinou ranní vypravovány přímé spoje z Prahy, které navíc většinou časově nenavazují na přípoje z Prahy. Během ranní špičky jsou ve směru do ŽST Kladno a dále do Prahy vypravovány tři spěšné vlaky linky R45, zatímco v opačném směru v tuto dobu vypravovány nejsou. Spoje linky R45 jsou obdobně posíleny během odpolední špičky v opačném směru, mezi 16. a 20. hodinou je z Prahy do Kladna vypravováno 5 spěšných vlaků. Oproti tomu ve směru z Kladna do Prahy jsou během odpolední špičky spoje linky R45 vypravovány ve dvouhodinovém intervalu (SŽ 2025). Uvedené skutečnosti svědčí o existenci ranního špičkového směru z Kladna do Prahy, resp. opačného špičkového směru v odpoledních hodinách. Cestovní doba vlaků linek S5, S45 či R45, provozovaných pouze v úseku Kladno – Kladno-Ostrovec, činí dle KJŘ, platného od 14.12.2025, ve směru do ŽST Kladno 6–7 minut, v opačném směru 5–6 minut. Vlaky, vypravované v úseku Kladno – Kladno-Dubí, pak dosahují cestovní doby 13–15 minut ve směru k ŽST Kladno, v opačném směru 13–17 minut.

Spoje, jejichž trasa zasahuje na trati č. 093 pouze území města Kladna, jsou v naprosté většině vedeny v úseku Kladno – Kladno-Ostrovec. V prodlouženém úseku Kladno – Kladno-Dubí jsou dle platného KJŘ vypravovány pouze čtyři spoje ve směru do ŽST Kladno, případně dále do Prahy, z toho tři v ranních hodinách. V opačném směru se jedná o jeden ranní a dva večerní spoje. O víkendech nejsou uvedené spoje vypravovány nebo jsou vedeny pouze v úseku Kladno – Kladno-Ostrovec. Pro zlepšení dopravní obslužnosti na území města Kladna byla v navrženém jízdním řádu trasa vybraných spojů, obsluhujících dle dosavadního KJŘ pouze úsek Kladno – Kladno-Ostrovec, prodloužena na výsledný úsek Kladno – Kladno-Dubí tak, aby byly zastávka Kladno-Švermov a ŽST Kladno-Dubí obsluhovány alespoň jedenkrát za hodinu v pracovní dny i víkendy. Větší poptávka po přepravě se na základě provedené analýzy časové dostupnosti dopravních bodů a stanovení počtu obyvatel v jejich vymezených spádových územích očekává v zastávce Kladno-Švermov než v ŽST Kladno-Dubí. Dubská stanice má v případě navrženého prodloužení trasy význam spíše jako obratová stanice dotčených spojů.

Na trati č. 093 je provozována také nákladní doprava. Trasa vlak, provozovaných společností ČD Cargo, a. s., zahrnuje úsek Kladno – Kralupy nad Vltavou, přičemž je vypravován 1 pár nákladních vlaků denně (ČD Cargo 2025).

4.2 Plán dopravní obslužnosti

Jak již bylo uvedeno na počátku kapitoly, v plánu dopravní obslužnosti pro Středočeský kraj pro období 2021–2025 je pro jednotlivé tratě v ČR uveden krátkodobý a střednědobý výhled provozního konceptu. Krátkodobý výhled se týká časového horizontu, končícím rokem

2025 a obsahuje menší projekty pro lokální zkvalitnění přepravní nabídky na dané trati. Střednědobý výhled, přesahující časový horizont roku 2025, obsahuje rozsáhlejší projekty v menší podrobnosti a u dané trati je uveden v případě, že obsahuje změny oproti krátkodobému výhledu (Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. 2020).

Dle krátkodobého výhledu provozního konceptu pro trať č. 093, uvedeného v plánu dopravní obslužnosti, je navržen základní interval spojů na předmětné trati 60 minut ve špičkách a 120 minut v sedlech. V krátkodobém výhledu je rovněž zmíněn požadavek na dodržení časové polohy XX:00 v uzlu Otovice dle základního taktového modelu. Smyslem tohoto požadavku je zajištění přestupních vazeb mezi osobními vlaky a spoji regionální autobusové linky PID č. 856, provozované dle PID (2025) na trase Zákolany – Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves – Velvary. Dle KJŘ, platného pro rok 2025, jsou tyto polohy dodrženy, z Otovic odjíždí většina osobních vlaků, s výjimkou spojů ve večerních hodinách a některých spojů v ranních hodinách, v XX:56 ve směru do Kladna, a v XX:57 ve směru do Kralup nad Vltavou. Uvedenou časovou polohu v uzlu Otovice je třeba zachovat při navrhování časových poloh osobních vlaků v jízdním řádu, upraveném s ohledem na vytyčené cíle práce.

Požadavky na dodržení časových poloh osobních vlaků v ŽST Kladno a Kralupy nad Vltavou dle taktového modelu nebyly v krátkodobém výhledu provozního konceptu vzneseny. Návaznosti poloh osobních vlaků linky S5, S45 či R45 na další spoje linek, provozovaných na trati č. 120, tedy přestupní vazby mezi linkami, jsou však dle stávajícího KJŘ pro rok 2025 zajištěny v ŽST Kladno. V ŽST Kralupy nad Vltavou jsou dle stávajícího KJŘ zajištěny přestupní vazby pouze na spoje linky S4, provozované na trase Kralupy nad Vltavou – Praha-Masarykovo nádraží, a na spoje linky R20, vedené na trase Praha hlavní nádraží – Roudnice nad Labem (případně až Ústí nad Labem či Děčín) (SŽ 2025, PID 2025). V případě úpravy časových poloh spojů všech dotčených linek tak, aby byla v uzlu Kralupy nad Vltavou dodržena poloha XX:45/XX:15, doporučená v krátkodobém výhledu provozního konceptu pro trať č. 090, 091, 110 a 111, by v ŽST Kralupy nad Vltavou byly přestupní vazby na osobní vlaky, vedené na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou, zajištěny. V případě zachování časové polohy stávajících osobních vlaků linky S45 v navržené úpravě provozu tedy budou zachovány přestupní vazby minimálně mezi osobními vlaky linky S45 a spoji linky S4 a R20.

V krátkodobém časovém horizontu se rovněž předpokládá pokračující provoz vlaků v úseku Kladno – Kladno-Ostrovec, resp. Kladno – Kladno-Dubí. Jak vyplývá z informací v předchozí podkapitole, provoz v tomto úseku je dle platného KJŘ v roce 2025 realizován. Ve střednědobém výhledu provozního konceptu jsou navrženy tytéž intervaly spojů jako v jeho krátkodobém výhledu.

Protože interval spojů linky S45 na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou dle platného KJŘ poměrně dobře splňuje navržený interval v krátkodobém i střednědobém výhledu provozního konceptu dle plánu dopravní obslužnosti, lze stávající nabídku přepravy osobními vlaky na této trase považovat ve střednědobém výhledu, tedy v časovém horizontu přesahujícím rok 2025, za dostatečnou. Návrh provozního konceptu v obou časových horizontech tedy nenaznačuje potřebu navýšení spojů linky S45 v úseku Kladno – Kralupy nad Vltavou.

Po dokončení modernizace trati č. 120 v úseku Praha-Veleslavín – Letiště Václava Havla – Kladno, plánované na rok 2029, se očekává významný dopad na stabilitu provozního konceptu na trati č. 093. Ve střednědobém výhledu jsou navrženy časové polohy osobních vlaků XX:45/XX:15 v ŽST Kladno, XX:00 v ŽST Kladno-Dubí a XX:30 v ŽST Kralupy nad Vltavou dle základního taktového modelu. S navrženou časovou polohou XX:45/XX:15 v taktovém uzlu Kladno je počítáno dle střednědobého výhledu provozního konceptu, v době po dokončení modernizace úseku Kladno – Praha-Veleslavín, též pro osobní vlaky na trati č. 120 Praha – Kladno – Rakovník. Bude se tedy jednat o přípoje či spoje, pokračující na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou. Je zřejmé, že úprava provozního konceptu na trati č. 093 i navazující trati č. 120, dle střednědobého výhledu, ač jedná již o období po roce 2025, je dle údajů v plánu dopravní obslužnosti vázána alespoň na částečné dokončení modernizace trati č. 120. Z tohoto důvodu není považováno za vhodné promítnout úpravu, navrženou ve střednědobého výhledu, do zamýšlené racionalizace provozu na trati č. 093. Namísto toho se jeví jako smysluplné pro úpravu provozu využít doporučení, týkající se krátkodobého výhledu provozního konceptu, byť jsou určena pro období, ohraničené rokem 2025.

Dle výsledků průzkumu z října roku 2019, které jsou uvedeny v Plánu dopravní obslužnosti Středočeského kraje, dosahuje průměrné vytížení linky S45 v úseku Kladno – Kralupy nad Vltavou 25 %. Plán dopravní obslužnosti uvádí též srovnání kapacity a obsazenosti linky S45 v jednotlivých úsecích trati č. 093. V tomto případě je patrný nejvytíženější úsek Kladno – Kladno-Ostrovec během ranní špičky ve směru do Kladna, během odpolední špičky pak ve směru opačném. Tato skutečnost, podobně jako již uvedený rozsah provozu během špičkových hodin, s přihlédnutím k faktu, že naprostá většina spojů na trase Kralupy nad Vltavou – Kladno pokračuje jako linka S5 do Prahy, naznačuje ranní špičkový směr z Kladna do Prahy, resp. odpolední špičkový směr opačný. Ve směru do Kralup nad Vltavou je však během ranní špičky nejvíce vytížen úsek Otovovice – Kralupy nad Vltavou, stejně jako v odpoledních hodinách v opačném směru (Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. 2020). V tomto případě naznačují výsledky provedeného průzkumu existenci rozpoznatelné ranní dojížděky z Otovic do Kralup nad Vltavou a odpovídající odpolední dojížděky opačným směrem.

Pokud se zaměříme na linku S5, provozovanou v úseku Kladno-Ostrovec – Praha-Masarykovo nádraží, nejvytíženějším úsekem byl dle plánu dopravní obslužnosti v říjnu 2019 úsek Praha-Ruzyně – Praha-Veleslavín. Průměrná vytíženost linky dosáhla 42 %, nejvytíženější byl v době realizace průzkumu úsek Hostivice – Praha-Veleslavín, naopak úsek Kladno – Kladno-Ostrovec na trati č. 093 vychází v obou směrech jako nejméně vytížený. Průměrná vytíženost spěšných vlaků, zastoupených linkou R45, dle plánu dopravní obslužnosti v říjnu 2019 byla ze všech linek, provozovaných na trati č. 093, nejvyšší, dosáhla 52 %.

4.3 Denní dojížd'ka vlakem do zaměstnání či škol

Pro účely zpracování jízdního řádu byla analyzována denní dojížd'ka vlakem do zaměstnání a do škol mezi obcemi s dopravním bodem na trati č. 093 navzájem a dojížd'ka mezi obcemi na předmětné trati a obcemi s dopravním bodem na některé z navazujících tratí č. 072, 090 (091) 092, 110, 111 a 120. Ve druhém jmenovaném případě se tedy část cesty prokazatelně uskutečňovala na trati č. 093 s tím, že cestující přestupovali na jiné spoje v Kralupech nad Vltavou či v Kladně. Použité údaje vycházejí ze sčítání lidu v roce 2021 a zveřejňuje je ČSÚ (2025).

Dle zmíněných údajů dojížděly v roce 2021 denně vlakem mezi jednotlivými obcemi na trati č. 093 jednotky či maximálně desítky osob. Největší počet cestujících byl dosažen v případě denní dojížd'ky z Otavovic do Kralup nad Vltavou, jedná se o 45 osob, což představuje 54 % celkového počtu osob, vyjíždějících denně vlakem za prací nebo do škol z Otavovic (ČSÚ 2025). Na základě této skutečnosti lze soudit, že denní dojížd'ka vlakem mezi obcemi na předmětné trati není intenzivní, zejména pokud tuto dojížd'ku porovnáme s dojížd'kou vlakem z Kladna a Kralup nad Vltavou do Prahy. Do Kladna dojíždí dle ČSÚ (2025) z Kralup nad Vltavou denně vlakem za prací nebo do škol 41 osob, což ovšem představuje pouze necelá 4 % počtu všech osob, vyjíždějících denně z Kralup nad Vltavou vlakem. Z Kladna pak do Kralup nad Vltavou vyjíždí pouze 12 osob, tj. přibližně 1 % počtu osob, vyjíždějících z Kladna denně vlakem. Přestože dojíždí větší počet osob z Kralup nad Vltavou do Kladna, s ohledem na rozdíl tohoto počtu a celkový počet dojíždějících mezi oběma městy nelze hovořit o existenci dojížd'kového směru mezi těmito městy. Počet dojíždějících osob mezi obcemi na trati č. 093 je uveden v příloze CE.

Většina osob dojíždí vlakem z Kladna i Kralup nad Vltavou, vzhledem k nevelké vzdálenosti z obou měst očekávaně, do Prahy. V případě Kralup nad Vltavou jde o 825 osob,

tedy přibližně o 77 % všech vyjíždějících osob, z Kladna vyjíždí do Prahy 763 osob, tj. asi 86 % osob, vyjíždějících odsud vlakem.

Dojížděkové vztahy mezi obcemi na trati č. 093 a obcemi na navazujících tratích přibližují přílohy CF a CG. Dle zde uvedených údajů se popsané mezitrat'ové dojížděky v roce 2021 zúčastňovalo celkem 28 cestujících v případě dojížděky do některé obce na trati č. 093, z toho 24 osob dojíždělo do Kladna. Z některé obce na trati č. 093 do obce na jiné přilehlé trati pak vyjíždělo celkem 49 cestujících, z toho 7 osob vyjíždělo z Kladna. Naopak, z obce na navazujících tratích do obce na trati č. 093 dle ČSÚ (2025) v roce 2021 dojíždělo celkem 25 osob, z toho 22 jich dojíždělo do Kladna. Počet vyjíždějících osob z Kladna, resp. sem dojíždějících z obcí na navazujících tratích, má význam z důvodu, že cesta dotčených cestujících, ač se nejedná o velký počet osob, zahrnuje celou trasu Kladno – Kralupy nad Vltavou a trasu na navazujících tratích s přestupem v ŽST Kralupy nad Vltavou. Tito cestující by mohli preferovat rychlejší spojení do Kralup nad Vltavou či Kladna než stávajícími osobními vlaky pro zkrácení celkové doby jejich cesty. Příklad analogické denní dojížděky z Kralup nad Vltavou do některé z obcí na trati č. 120 s nutností přestupu v Kladně, nebyl dle údajů ČSÚ (2025) v roce 2021 uveden.

Pokud uvažujeme dojížděku do Prahy, z obcí na trati č. 093 s výjimkou Kralup nad Vltavou a Kladna sem dojíždějí vlakem mnohem menší počet osob než z obou jmenovaných měst, tj. jednotky, maximálně desítky v případě Otavovic (ČSÚ 2025).

Nevýhodou využitých údajů ČSÚ (2025) o dojížděkových proudech je skutečnost, že vycházejí ze sčítání lidu z roku 2021. Do zjištěných údajů se tedy pravděpodobně promítla tehdy probíhající pandemie onemocnění Covid-19. ČSÚ navíc poskytuje informace pouze o pravidelné dojížděce, není tedy zohledněna dojížděka nepravidelná.

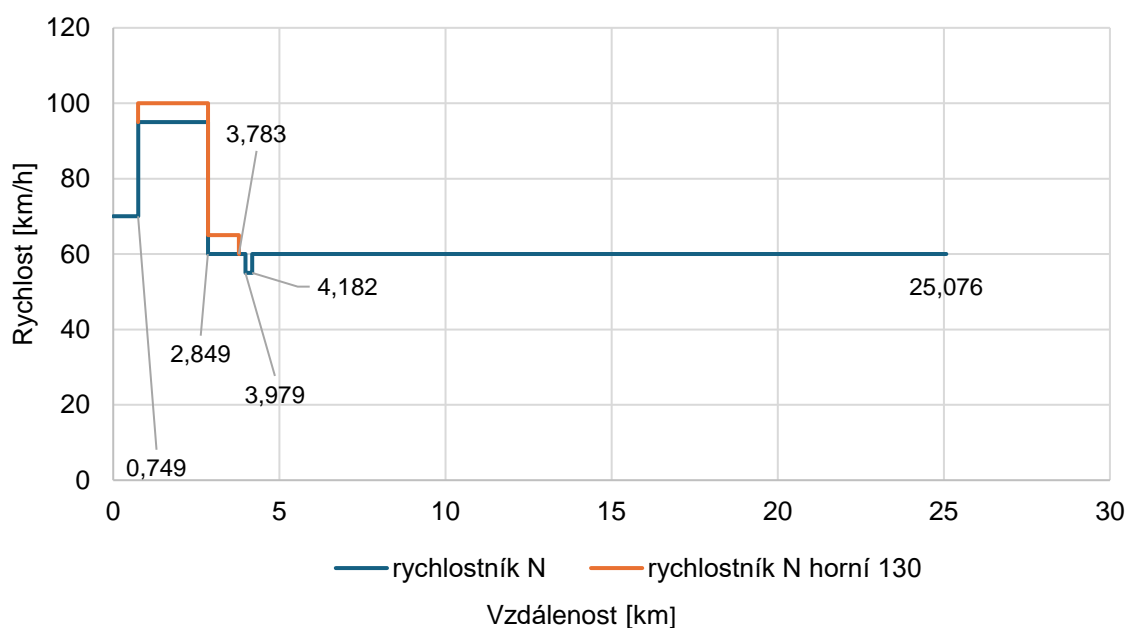
4.4 Traťová infrastruktura

K analýze traťové infrastruktury byly využity TTP 528E. Na trati č. 093 je použitým TZZ automatické hradlo (SŽ2025). Jde o TZZ, zabezpečující jízdu vlaku v úseku mezi dopravami, rozděleném maximálně na dva traťové oddíly. Znemožňuje postavení odjezdového či oddílového návěstidla do polohy, dovolující jízdu, pokud není udělen správný směr traťového souhlasu a pokud nebyla za předchozím vlakem udělena odhláška. Oddílová návěstidla pracují zcela automaticky, mají samostatné předvěsti. Tento typ zabezpečovacího zařízení patří do 3. kategorie TZZ a je zřizován tam, kde není finančně výhodné budovat automatický blok (Pavlas 2014). Jak již bylo zmíněno v kapitole 3, s výjimkou mezistaničního oddílu Otavovice – Kralupy

nad Vltavou, rozděleného na dva traťové oddíly a tedy se zřízeným návěstním bodem, je na předmětné trati využito automatické hradlo bez návěstního bodu.

Z údajů v tabulkách č. 6 a 9 TTP 528E (SŽ 2025) vyplývá, že na téměř 88 % délky tratě dosahuje dle dolního rychlostníku N nejvyšší traťová rychlost pouze 60 km/h, pokud zohledníme horní rychlostník N v úseku Kladno, Ostrovec – Kladno, město, je tato rychlost povolena na 83 % délky tratě. Nejvyšší traťová rychlost v úseku Kladno – Kladno, Ostrovec, návěstěná horním rychlostníkem N, činí 100 km/h, resp. 95 km/h dle dolního rychlostníku N. V úseku Kladno, Ostrovec – Kralupy nad Vltavou pak dosahuje maximálně 60 km/h, horní rychlostník N se zde již nevyskytuje. Na nechráněných železničních přejezdech není traťová rychlost snížena. Přehled o výskytu povolených hodnot traťové rychlosti na předmětné trati podává rychlostní profil na obrázku 2.

Obrázek 2: rychlostní profil trati Kralupy nad Vltavou – Kladno



Zdroj: TTP 528E (SŽ 2025)

Z tabulek č. 6 a 9 TTP 528E jmenujme některé parametry řešené tratě. Délka tratě č. 093 je 25,076 km. Zábrazdná vzdálenost na trati je 700 m. Rozhodný spád, rozhodný pro bezpečné brždění vlaku, ve směru od začátku tratě, tj. od ŽST Kladno do ŽST Kralupy nad Vltavou, činí 19 ‰, v opačném směru 3 ‰ (SŽ 2025). Dle mapy M07 „Dovolené traťové třídy zatížení“, zveřejněné SŽ (2025), je úsek Kladno – Kladno-Ostrovec v traťové třídě D4. V tomto úseku tedy mohou být provozovány vlaky s maximální hmotností na nápravu 22,5 t, resp. s maximální hmotností na běžný metr 8 t. Úsek Kladno-Ostrovec – Kralupy nad Vltavou

přísluší traťové třídě C3, charakterizovanou maximální povolenou hmotností na nápravu 20 t, resp. maximální hmotností na běžný metr délky 7,2 t.

Po většinu délky trati ve směru od jejího začátku ke konci, tedy z Kladna do Kralup nad Vltavou, trať klesá. Výjimku tvoří úsek mezi ŽST Kladno a zastávkou Kladno-město, kde se vyskytuje stoupání 4 ‰. Následuje klesání hodnoty 16,4 ‰ směrem k ŽST Kladno-Ostrovec, odtud dále je dosaženo největšího klesání do ŽST Kladno-Dubí, dosahujícího 18 ‰, dále směrem ke konci trati se vyskytuje již mírnější klesání, a to do ŽST Brandýsek o hodnotě 12,3 ‰, odtud do Otovic pak klesání hodnoty 10,2 ‰ a dále do ŽST Kralupy nad Vltavou jen hodnoty 6,3 ‰.

4.5 Stávající a navrhovaný vozový park

Na spoje, provozované na trati č. 093, jsou nasazovány dvouvozové motorové jednotky RegioNova či soupravy, složené ze dvou motorových vozů řady 854 se dvěma vloženými vozy Bdtm či motorového vozu řady 854 a dvou přípojných vozů Bdtm, případně motorový vůz řady 810 (vagonWEB 2025). Dvouvozová jednotka RegioNova sestává z hnacího vozu řady 814 a řídicího vozu řady 914 (Atlas vozů.cz 2025).

Na osobní vlaky linky S5 jsou v úseku Kladno-Ostrovec – Kladno, případně Kladno-Dubí – Kladno nasazovány soupravy, tvořené jednou dvouvozovou jednotkou Regionova, v úseku Kladno – Praha-Masarykovo nádraží je během špičkových hodin přivěšena druhá jednotka.

Na spojích linky S45, ať jsou provozovány pouze na trase Kladno – Kladno-Ostrovec, případně Kladno – Kladno-Dubí, či na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou, je většinou nasazována tatáž souprava, tvořená 1 dvouvozovou motorovou jednotkou Regionova. Odchylné řazení vlaků linky S45 najdeme u 4 spojů za den. Na 2 ranní spoje, jedoucí na trase Kladno – Kladno-Ostrovec (v pracovní dny Kladno – Kladno-Dubí) je nasazována souprava, tvořená motorovým vozem řady 854 a dvěma přípojnými vozy Bdtm. Na 1 večerní spoj na trase z Kladna-Ostrovce do Kladna je pak nasazována souprava, sestávající ze dvou motorových vozů řady 854 a dvou vložených vozů Bdtm a v případě dalšího večerního spoje je na trase z Kladna do Kladna-Ostrovce nasazován motorový vůz řady 810.

Na spěšných vlacích linky R45 jsou nasazovány čtyřvozové soupravy, tvořené již zmíněnými dvěma motorovými vozy řady 854 se dvěma vloženými vozy Bdtm. Pouze v případě 7 spojů, z toho 3 ve směru do ŽST Kladno a dále do Prahy a 4 ve směru opačném, jsou nasazovány dvouvozové motorové jednotky RegioNova, a to v počtu 1–3 spřažených jednotek v závislosti na denní době. Na jeden další ranní spoj je ve směru z Kladna-Dubí nasazována

třívozová souprava, složená z vozu řady 854 a dvou přípojných vozů Bdtm (vagonWEB 2025). Pro lepší názornost je dosavadní řazení vlaků na trati č. 093 představena na obrázku 3.

Obrázek 3: Varianty stávajícího řazení vlaků na trati č. 093



Řazení vlaků linky S5 (Kladno – Kladno-Ostrovec, příp. Kladno – Kladno-Dubí)
linky S45 (Kladno – Kladno-Ostrovec, Kladno-Ostrovec – Kralupy nad Vltavou či
Kladno – Kralupy nad Vltavou),
linky R45 (Kladno – Kladno-Ostrovec či Kladno – Kladno-Dubí)



Řazení vlaků linky R45 (Kladno – Kladno-Ostrovec či Kladno – Kladno-Dubí)



Řazení vlaků linky R45 (Kladno – Kladno-Ostrovec)



Řazení vlaků linky S45 (Kladno – Kladno-Ostrovec)



Řazení vlaků linky S45 (Kladno – Kladno-Ostrovec či Kladno – Kladno-Dubí),
linky R45 (Kladno – Kladno-Ostrovec či Kladno – Kladno-Dubí)



Řazení vlaků linky S45 (Kladno – Kladno-Ostrovec),
linky R45 (Kladno – Kladno-Ostrovec či Kladno – Kladno-Dubí)

Zdroj: vagonWEB

Jak vyplývá z informací, které uvádí České dráhy, a. s. (2025), dochází na tratích, kde tento dopravce provozuje železniční dopravu, k postupnému nasazování jednotek RegioFox řady 847, které nahrazují mj. jednotky RegioNova. Tato obměna vozového parku je dle uvedeného dopravce v roce 2026 zamýšlena také na tratích č. 093 a 120. Zdopravy.cz (2025) se zmiňuje o plánovaném vyřazení motorových vozů 854 v roce 2026, nasazovaných také na trati č. 093. I tyto vozy budou nahrazeny jednotkami RegioFox.

Na základě informací o plánované obměně vozového parku dopravce České dráhy, a.s., která by se v roce 2026 měla dotknout také trati č. 093, byl při konstrukci jízdního řádu

pro tuto trať již uvažován provoz jednotek RegioFox. Pro zajištění srovnatelné přepravní kapacity bylo analyzováno řazení jednotlivých vlaků, na něž jsou nasazovány uvedené stávající soupravy, a na základě zjištěné kapacity byla navržena souprava, tvořená odpovídajícím počtem jednotek RegioFox. Sledovanou kapacitou se rozumí počet míst k sezení. Srovnání stávajícího a navrhovaného řazení dosud provozovaných vlaků a jejich přepravní kapacity uvádí tabulka 1.

Tabulka 1: Stávající a navrhované řazení vlaků na trati č. 093 a jejich přepravní kapacita

stávající souprava	míst k sezení	obměněná souprava	míst k sezení
814 + 914 (1 jednotka)	84	847 (1 jednotka)	115
814 + 914 (2 jednotky)	168	847 (2 jednotky)	230
814 + 914 (3 jednotky)	252	847 (3 jednotky)	345
810	55	847 (1 jednotka)	115
854 + Bdtn + Bdtn	224	847 (2 jednotky)	230
854 + Bdtn + Bdtn + 854	272	847 (3 jednotky)	345

Zdroj: Atlas vozů.cz, vagonWEB

Jak vyplývá z informací na obrázku 3 a tabulky 1, na osobní vlaky linky S45, nasazované na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou, případně osobní vlaky linky S5 v úseku Kladno – Kladno-Ostrovec, které pokračují v úseku Kladno-Ostrovec – Kralupy nad Vltavou jako linka S45 bude nasazována souprava, tvořená 1 jednotkou řady 847 RegioFox. Stejně řazení je navrženo i v případě většiny osobních vlaků linky S45, vedených pouze na trase Kladno – Kladno-Ostrovec, příp. Kladno-Dubí. Výjimku tvoří již uvedené 2 ranní spoje s dosud nasazovanou třívozovou soupravou, složenou z motorového vozu řady 854 a 2 vozů Bdtn, kde je napříště navržena souprava, tvořená dvěma jednotkami RegioFox. Čtyřvozová souprava, tvořená motorovými vozy řady 854 a vloženými vozy Bdtn, bude v případě 1 večerního spoje linky S45 nahrazena třemi spřaženými jednotkami RegioFox. Na další večerní spoj této linky, tentokrát s vozem řady 810, je nově navržena souprava, tvořená 1 jednotkou RegioFox.

S ohledem na nasazování dvou spřažených či dokonce jediné jednotky RegioNova na některých spojích linky R45 v sedlech bude v tuto denní dobu pro spěšné vlaky navržena souprava, tvořená 2 jednotkami RegioFox. Přestože jsou na spěšných vlacích během sedlových hodin nasazovány též soupravy, sestávající ze dvou motorových vozů řady 854 a dvěma vloženými vozy Bdtn, dojde v těchto případech náhradou za dvě spřažené jednotky RegioFox ke snížení přepravní kapacity o 42 míst k sezení, což s ohledem na průměrnou vytíženost, uvedenou plánem dopravní obslužnosti, není považováno za významný problém. Během špiček, kdy jsou většinou nasazovány čtyřvozové soupravy, tvořené dvěma motorovými vozy

854 se dvěma vloženými vozy Bdtm, jsou navrženy soupravy, tvořené třemi jednotkami RegioFox.

Pro spěšné vlaky, určené k provozu v úseku Kladno – Kralupy nad Vltavou, bylo s ohledem na zjištěné dojížděkové vztahy v předmětné lokalitě a stávající průměrnou vytíženost linky S45 shledáno dostatečným nasazování souprav, tvořených 1 jednotkou RegioFox. Navržené řazení vlaků na jednotlivých linkách, provozovaných na trati č. 093 je patrné z obrázku 4.

Obrázek 4: Varianty navrženého řazení vlaků na trati č. 093



Řazení vlaků linky S5 (Kladno – Kladno-Ostrovec, příp. Kladno – Kladno-Dubí)
linky S45 (Kladno – Kladno-Ostrovec, Kladno-Ostrovec – Kralupy nad Vltavou či
Kladno – Kralupy nad Vltavou),
linky R45 (Kladno – Kladno-Ostrovec či Kladno – Kladno-Dubí),
linky R45 (Kladno – Kralupy nad Vltavou)



Řazení vlaků linky R45 (Kladno – Kladno-Ostrovec či Kladno – Kladno-Dubí),
linky S45 (Kladno – Kladno-Dubí)



Řazení vlaků linky R45 (Kladno – Kladno-Ostrovec či Kladno – Kladno-Dubí),
linky S45 (Kladno – Kladno-Ostrovec)

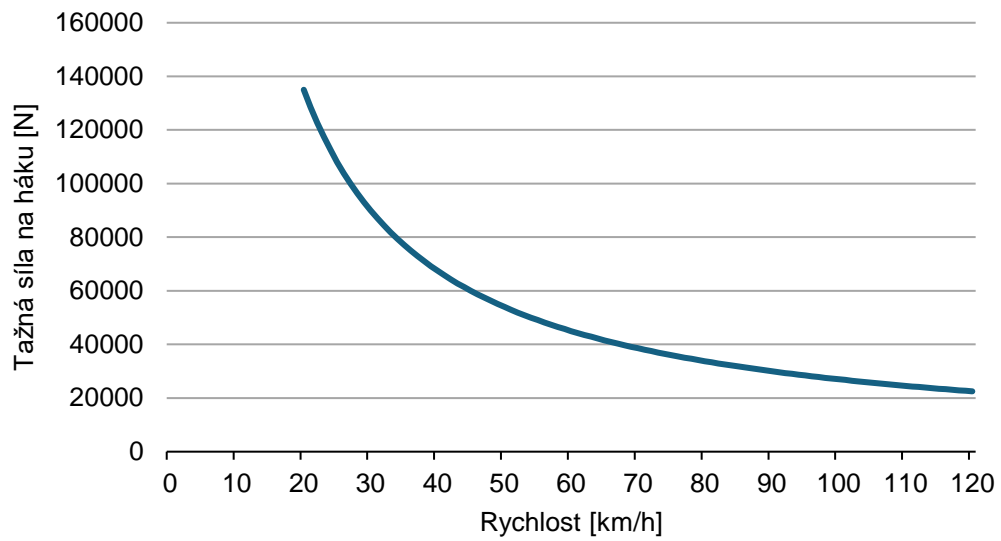
Zdroj: vagonWEB

Pro stanovení jízdních dob byly využity informace o technických parametrech jednotky RegioFox, dostupné na webové stránce RegioFox 847. Uvedená tažná síla na háku, dosahující 139 kN a výkon 750 kW byly využity ke konstrukci trakční charakteristiky. Za pomoci vynesené závislosti tažné síly na háku na rychlosti, která dosahuje maximálně 120 km/h, a hmotnosti obsazené jednotky 92 000 kg, bylo pomocí pohybové rovnice vlaku vypočteno zrychlení jednotky. Zvolena byl hodnota součinitele rotujících hmot 0,08. Vynesenou trakční charakteristiku znázorňuje obrázek 5.

Hodnota zrychlení i zpomalení byl rovněž zjištěna s využitím videa na webu youtube.com, nabízejícího pohled z kabiny strojvedoucího jednotky RegioFox. Potřebné hodnoty byly zjištěny měřením doby zrychlování či zpomalování z či na zvolenou rychlost.

Oběma využitými postupy byla zjištěna a pro výpočet jízdních dob použita hodnota zrychlení jednotky $0,5 \text{ m.s}^{-2}$ a zpomalení $0,6 \text{ m.s}^{-2}$.

Obrázek 5: Trakční charakteristika jednotky RegioFox



Zdroj: autor na podkladě webu RegioFox 847

5 Navržená úprava provozu na trati č. 093

S využitím podkladů, analyzovaných v předchozí kapitole, byla navržena úprava provozu na trati č. 093 a na jejím podkladě zkonstruován KJŘ a fragment NJŘ. Cílem bylo zachovat stávající rozsah provozu na trati č. 093 a rozšířit stávající přepravní nabídku o spěšné vlaky, vedené na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou. V navrženém jízdním řádu je tedy zachován stávající počet osobních vlaků linky S45 (případně jako vedených jako linka S5 v úseku Kladno – Kladno-Ostrovec), provozovaných na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou, tedy 16 párů v pracovní dny a 10 párů vlaků o víkendech.

Došlo k úpravám časovým poloh odjezdů osobních vlaků na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou z výchozích stanic mezi 4. a 7. hodinou a mezi 20. a 23. hodinou, aby byl dodržen hodinový interval mezi 4. a 9. hodinou a mezi 12. – 20. hodinou, tedy během obou špiček s přesahem do časných ranních hodin, brzkých odpoledních a večerních hodin. Během sedlových hodin, tedy mezi 8. a 12. hodinou a mezi 20. a 23. hodinou je po úpravě nastaven dvouhodinový interval spojů, případně tříhodinový mezi 20. a 23. hodinou ve směru z Kladna do Kralup nad Vltavou. Tento odchýlný interval byl zachován dle stávajícího KJŘ. Mezi 4. a 7. hodinou byly v rámci úpravy intervalu spojů v obou rovněž sjednoceny časové polohy odjezdů v tuto dobu provozovaných osobních vlaků, lišící se v pracovní dny a o víkendech. Byly tedy nahrazeny jedním spojem, provozovaných ve všechny dny týdne. O víkendech je po úpravách dodržen dvouhodinový interval, s výjimkou uvedených dvou nočních spojů ve směru do Kralup nad Vltavou. Provedené nastavení časových poloh osobních vlaků i po úpravě přibližně odpovídá jejich nastavení v KJŘ pro rok 2025.

Navržená úprava provozu na trati č. 093 nadále zachovává přestupní vazby v ŽST Kralupy nad Vltavou mezi spoji linek PID S4 a R20 a spoji linky S45. Tyto přestupní vazby představují výhodu pro osoby, dojíždějící mezi některou z obcí na trati č. 093 a obcí na trati č. 090, resp. 091, kde jsou dle SŽ (2025) zmíněné linky provozovány.

Ke křižování osobních vlaků dochází i v upraveném jízdním řádu v ŽST Otovice a také k jejich míjení na dvoukolejném úseku Kladno – Kladno-Ostrovec. Časová poloha v XX:00 v uzlu Otovice, požadovaná dle krátkodobého výhledu provozního konceptu v plánu dopravní obslužnosti, je nadále dodržena i po navržené úpravě provozu.

Na základě výsledků analýzy časové dostupnosti dopravních bodů na trati č. 093 a s její pomocí stanoveného počtu obyvatel ve vymezených územích časové dostupnosti byla nastavena či upravena zastavovací politika všech vlaků, provozovaných na dané trati. V případě osobních vlaků na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou byly z důvodu zjištěné horší časové

dostupnosti ponechány průjezdy zastávkou Kladno-Vrapice, která je dle navrženého jízdního řádu pro zachování alespoň minimální dopravní obslužnosti lokality obsluhována dvěma spoji osobních vlaků za den, a to v ranních hodinách ve směru do Kladna, v odpoledních hodinách v opačném směru a v nočních hodinách v obou směrech. Dle stávajícího KJŘ pro rok 2025 je zastávka obsluhována jedním spojem v každém směru. Řídce osídlené je rovněž okolí zastávky Dřetovice, kde byl z tohoto důvodu oproti stávajícímu KJŘ, kdy touto zastávkou projíždí 1 spoj linky S45 denně, nově ponechán pobyt pouze v případě pěti spojů v obou směrech denně, přičemž zastávka je nově obsluhována během obou špiček i sedel pracovních dnů v intervalu 4 hodin, v případě posledních dvou nočních spojů ve směru do Kralup nad Vltavou v intervalu 5 hodin. Dotčené spoje jsou vypravovány po všechny dny v týdnu. Ponechané pobyty vybraných spojů linky S45 mají navzdory nepříznivé časové dostupnosti zastávky Dřetovice opět zajistit její minimální dopravní obslužnost. Dle navrženého jízdního řádu jsou zavedeny dva spoje denně, obsluhující všechny dopravní body. Zbývajících 11 spojů osobních vlaků, vypravovaných na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou v pracovní dny, resp. 5 spojů o víkendy, projíždí současně zastávkami Kladno-Vrapice a Dřetovice.

Na základě zjištěného počtu obyvatel ve spádových územích, vymezených z hlediska doby dojížděky či docházky k dopravním bodům, byla určena také doba pobytu vlaků v jednotlivých dopravních bodech. Přihlédnuto bylo také k jejich umístění v rámci obce a charakter dané lokality. Pokud uvažujeme osobní vlaky na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou, z ŽST či zastávek na území města Kladna byl s ohledem na hustě osídlené území v jejich okolí, vymezené z hlediska limitní doby dostupnosti 15 minut zvolenými druhy dopravy, zvolen pobyt doby trvání 0,5 minuty v zastávkách Kladno-město a Kladno-Švermov, stejně jako v ŽST Kladno-Ostrovec. S ohledem na řídké zalidněné spádové území ŽST Kladno-Dubí zde byl zvolen pobyt kratší než půl minuty. Spoje, obsluhující zastávky Kladno-Vrapice a Dřetovice, zde pro zjištěný malý počet obyvatel jejich spádového území také zastavují na méně než půl minuty. V ŽST Brandýsek by dle navrženého jízdního řádu měly osobní vlaky s ohledem na relativně příznivou dostupnost ŽST jízdou na kole a též přijatelnou dostupnost pěší chůzí zastavovat na půl minuty, z důvodu křižování osobních a nově zavedených spěšných vlaků je zde tato doba pobytu několikanásobně překročena. V zastávce Zákolany je pro osobní vlaky navržen pobyt, kratší než půl minuty, z důvodu zjištěného malého počtu rezidentů, žijících ve vymezeném území časové dostupnosti zastávky a celkově roztržitému charakteru zástavby obce. V ŽST Otavice bude navržený půlminutový pobyt překročen z důvodu křižování osobních vlaků, ŽST se ovšem vyznačuje poměrně příznivou časovou dostupností pěší chůzí, danou také uspořádáním intravilánu obce, který ŽST téměř obklopuje. V zastávce

Kralupy-Minice byl navzdory příznivé časové dostupnosti zastávky velkému počtu rezidentů v jejím okolí zejména pěší chůzí shledán dostačujícím pobyt, kratší než půlminuty s ohledem na periferní polohu v rámci města Kralupy nad Vltavou a rezidenční charakter lokality.

Cestovní doba osobních vlaků, nasazovaných mezi Kladnem a Kralupami nad Vltavou, se při zavedení spěšných vlaků, provozovaných na téže trase, změnila minimálně. Důvodem je delší doba pobytu osobních vlaků v ŽST Brandýsek, kde se tyto křižují se spěšnými vlaky. V závislosti na zvolené zastavovací politice daného spoje činí doba pobytu osobních vlaků v ŽST Brandýsek 4 – 4,5 minuty. Spoje s pobytu ve všech dopravních bodech vykazují v obou směrech cestovní dobu 39 minut. V porovnání s provozem dle KJŘ pro rok 2025 tedy došlo úpravou provozu ke zkrácení cestovní doby těchto spojů, směřujících z Kralup nad Vltavou do Kladna, o 1 minutu, v opačném směru zůstala zachována. Osobní vlaky, projíždějící dle stávajícího KJŘ zastávkami Kladno-Vrapice či Dřetovice, dosahují ve většině případů cestovní doby 39 minut. Dle nově upraveného provozu dosahují osobní vlaky ve směru z Kladna do Kralup nad Vltavou, které projíždějí zastávkami Kladno-Vrapice a Dřetovice či pouze první jmenovanou, též cestovní doby. V opačném směru dosahují tytéž spoje při obou variantách zastavovací politiky cestovní doby 38,5 minuty, zde tedy došlo oproti stávajícímu řešení provozu ke zkrácení cestovní doby o půl minuty, pokud uvažujeme většinu provozovaných osobních vlaků. V úseku Kladno – Kladno-Ostrovec dosahuje cestovní doba všech spojů, navržených v upraveném jízdním řádu, v obou směrech 5 minut, v úseku Kladno – Kladno-Dubí pak 11,5 minuty. Uvedených cestovních dob je na kladenských úsecích tratě dosaženo při zvolených dobách pobytu v nácestných dopravních bodech 0,5 minuty. Oproti stávajícímu řešení provozu tedy došlo ke sjednocení cestovní doby všech vypravovaných spojů v uvedených úsecích tratě.

Kromě osobních vlaků v úseku Kladno – Kralupy nad Vltavou bylo cílem v nově vytvořeném jízdním řádu zachovat také spoje linek S5, S45 či R45, jejichž trasa zahrnuje či je omezena na úsek Kladno – Kladno-Ostrovec či Kladno – Kladno-Dubí. Díky úpravě časových poloh osobních vlaků na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou však bylo nutné vyřadit dva ranní víkendové spoje linky S5, směřující z Kladna-Ostrovce do ŽST Praha-Masarykovo nádraží. Tyto však jsou v navrženém jízdním řádu nahrazeny osobními vlaky, vedenými z Kralup nad Vltavou, resp. v jednom případě o víkendu pouze z Kladna-Dubí, do ŽST Praha-Masarykovo nádraží, jejichž navržená časová poloha v uvedeném kladenském úseku trati se s původními polohami obou rušených spojů dobře shoduje. V ranních hodinách bylo dále nutné navrhnout spoj linky S45, jedoucí z Kladna-Dubí (o víkendech z Kladna-Ostrovce) do Kladna pro provoz pouze o víkendech, neboť jeho časová poloha se v pracovní dny kryje s nově navrženým

spěšným vlakem, vedeným na trase z Kralup nad Vltavou do Kladna. Časovou polohu odjezdu dvou spojůspěšných vlaků z výchozí ŽST, vedených během 5. a 6. hodiny v pracovní dny z Kladna-Dubí do ŽST Praha-Masarykovo nádraží, bylo s ohledem na navrženou úpravu provozu nutné posunout o 17, resp. 22 minut. Časová poloha spēšného vlaku, vypravovaného během 7. hodiny, se změnila jen v řádu minut. Ve směru do Kladna-Ostrovce, resp. Kladna-Dubí, se změny dotkly osobního vlaku linky S45, vedeného během 6. hodiny z Kladna do Kladna-Dubí. Tento bude z ŽST Kladno napříště odjíždět o 15 minut dříve. Víkendový spoj linky S5, vedený dosud z Prahy-Masarykova nádraží do Kladna-Ostrovce, byl v navrženém jízdním řádu zrušen a nahrazen osobním vlakem, jehož čas odjezdu z Kladna se od předchozího jmenovaného liší jen o minutu a jehož trasa je v pracovní dny prodloužena do Kralup nad Vltavou.

V případě spēšných vlaků linky R45 došlo k prodloužení trasy vybraných spojů, jedoucích v pracovní dny, ve špičkách a ve špičkovém směru o úsek Kladno-Ostrovec – Kladno-Dubí. Uvedená úprava se tedy týkala 1 ranního spoje, směřujícího do ŽST Praha-Masarykovo nádraží, v opačném směru se změna týkala 3 spojů během odpolední špičky. Pro zlepšení dopravní obslužnosti na území města Kladna byla v navrženém jízdním řádu kromě spojů linky R45 prodloužena o úsek Kladno-Ostrovec – Kladno-Dubí rovněž trasa některých spojů linky S5 či S45. Prodloužením trasy vybraných spojů do ŽST Kladno-Dubí bylo s výjimkou brzkých ranních hodin docíleno obsluhy zastávky Kladno-Švermov a ŽST Kladno-Dubí v hodinovém intervalu v pracovní dny i víkendy. S ohledem na výsledky analýzy časové dostupnosti dopravních bodů se větší význam z hlediska počtu potenciálních cestujících přisuzuje zastávce Kladno-Švermov, ŽST Kladno-Dubí plní spíše roli obratové stanice dotčených spojů.

Pro zvýšení poptávky po přepravě mezi městy Kladno a Kralupy nad Vltavou byly v upraveném jízdním řádu zavedeny spēšné vlaky, nabízející rychlejší spojení než stávající osobní vlaky linky S45, resp. S5, vedených na části trasy jako S45. Během ranní a odpolední špičky pracovních dní, s přesahem ke 4. a 20. hodině, je navrženo 9 párů spojů, vypravovaných v hodinovém intervalu. Snahou bylo doplněním spēšných vlaků proložit hodinový interval osobních vlaků na výsledný půlhodinový interval všech spojů, což se podařilo v případě vlaků, nasazovaných ve směru do Kralup nad Vltavou. V opačném směru bylo pro dodržení časové polohy osobních vlaků XX:00 v uzlu Otovice a zabránění křížování zavedených spēšných vlaků a tedy zvýšení cestovní doby jednoho z vlaků nutné rozdělit uvedený hodinový interval odchylně, a to na 19 a 41 minut. O víkendy je vypravováno 7 párů spojů spēšných vlaků. Jsou vypravovány ve dvouhodinovém intervalu a prokládají dvouhodinový interval osobních vlaků,

vypravovaných mezi Kladnem a Kralupami nad Vltavou. Proložením byl dvouhodinový interval v případě směru do Kralup nad Vltavou rozdělen na 30 a 90 minut, v případě opačného směru na 41 a 79 minut. Předpokládá se začlenění navržených spěšných vlaků, uvažovaných pro provoz na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou, pod linku R45.

Protože bylo cílem navržených spěšných vlaků nabídnout především rychlejší spojení mezi Kladnem a Kralupami nad Vltavou, nebyly zajištěny přestupní vazby na vlaky jiných linek v ŽST Kladno a Kralupy nad Vltavou. Tyto jsou zajištěny pouze mezi těmito spěšnými vlaky a spoji linky S43, vedených na trase Kralupy nad Vltavou – Neratovice. Spoje linky S43 mají v krátkodobém výhledu provozního konceptu plánu dopravní obslužnosti doporučenou časovou polohu XX:30 v taktovém uzlu Kralupy nad Vltavou, která je dle KJŘ pro rok 2025 dodržována. Uvažované spěšné vlaky tak mohou být s ohledem na provedenou analýzu dojížděkových vztahů mezi obcemi na trati č. 093 a obcemi na navazujících tratích z důvodu kratší cestovní doby atraktivní mj. pro osoby, dojíždějící mezi Kladnem a obcemi na trati č. 092.

Cestovní doba navrhovaných spěšných vlaků na trase mezi ŽST Kladno a Kralupy nad Vltavou, dosáhla ve směru do Kralup nad Vltavou 30 minut, v opačném směru 29,5 minuty. Ve srovnání s osobními vlaky se cestovní doba spěšných vlaků poměrně přijatelně zkrátila. Pro spěšné vlaky byly navrženy pobyty dlouhé 0,5 minuty, a to v zastávkách Kladno-město a Kladno-Švermov. V zastávce Kladno-město byl zvolen pobyt z důvodu její vyhovující časové dostupnosti velkému počtu obyvatel v jejím okolí, zejména pokud uvažujeme její časovou dostupnost MHD. Zohledněna byla rovněž poloha zastávky poblíž centra Kladna. V ŽST Kladno-Ostrovec, vyznačující se patnáctiminutovou časovou dostupností jízdou na kole či chůzí dokonce většímu počtu obyvatel než zastávka Kladno-město, nebyl pobyt spěšných vlaků zvolen pro vzájemnou blízkost obou dopravních bodů, rezidenční charakter lokality a dostupnost pouze jednou linkou MHD. Pobyt doby trvání 0,5 minuty byl zvolen také v zastávce Kladno-Švermov, která se vyznačuje příznivou časovou dostupností velkému počtu rezidentů, zejména pokud uvažujeme pěší docházku k zastávce. V ŽST Kladno-Dubí a zastávce Kladno-Vrapice nebyl pobyt pro jejich již zmiňovanou horší časovou dostupnost navržen. Protože mají spěšné vlaky sloužit zejména přepravě mezi Kladnem a Kralupami nad Vltavou, nebyl navržen pobyt v ŽST Brandýsek a zastávkách Dřetovice, vyznačující se mj. také nepříznivou časovou dostupností, Zákolany ani Kralupy-Minice. Denní dojížděka vlakem z Otovic do Kralup nad Vltavou, zaznamenaná z údajů ČSÚ (2025) a informací o vytíženosti jednotlivých úseků trasy linky S45 dle plánu dopravní obslužnosti, je významná spíše z hlediska podílu počtu vyjíždějících osob z Otovic. Protože se však nejedná o příliš vysoký

počet vyjíždějících, nebyl pobyt spěšných vlaků v ŽST Otovice navržen, předpokládá se, že poptávka po přepravě vlakem z Otovic do Kralup nad Vltavou bude uspokojena nasazovanými osobními vlaky. Určené jízdní doby, pobyty a výsledné cestovní doby osobních vlaků při různých variantách zastavovací politiky přibližují přílohy CH, CI a CJ, v případě spěšných vlaků, vedených na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou pak příloha CK.

Navržená úprava provozu na trati č. 093 je interpretována formou KJŘ a fragmentu NJŘ pro časový úsek mezi 5. a 7. hodinou. KJŘ je uveden v přílohách CL a CM, fragment NJŘ v příloze CN.

6 Závěr

V práci byla navržena taková úprava stávajícího provozu na trati č. 093, usilující o zvýšení poptávky po přepravě mezi městy Kladno a Kralupy nad Vltavou. Za tímto účelem byl vytvořen jízdní řád s nabídkou přepravy, rozšířenou o spěšné vlaky, provozované na uvedené trase. Zpracován byl v knižní podobě a také jako fragment nákrešného jízdního řádu v úseku mezi 5. a 7. hodinou. Navržená úprava provozu na trati č. 093 výrazně nezasáhla do stávajícího rozsahu provozu na této trati, zajišťovaného osobními vlaky linky S5, S45 a spěšnými vlaky linky R45 PID.

K revizi, případně novému návržení zastavovací politiky vlaků byla využita analýza časové dostupnosti dopravních bodů na trati č. 093 pěší chůzí, dojížděnkou na kole či MHD. Pomocí zmíněné analýzy byl v okolí dopravních bodů stanoven počet obyvatel, jimž je daný dopravní bod dostupný do 15 minut cesty při stanoveném intervalu doby cesty 5 minut. Na podkladě výsledků této analýzy byly pro většinu osobních vlaků na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou zavedeny průjezdy zastávkami Kladno-Vrapice a Dřetovice, pro spěšné vlaky, zamýšlené pro provoz na téže trase, byly navrženy pobyty v zastávkách Kladno-město a Kladno-Švermov.

Po provedené úpravě provozu je na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou uvažováno nadále s provozem dosavadních 16 párů osobních vlaků během pracovních dní, resp. 10 párů o víkendech. Cestovní doba osobních vlaků na uvedené trase dosahuje 38,5 – 39 minut ve směru do Kladna, resp. 39 minut ve směru do Kralup nad Vltavou. V případě spěšných vlaků, určených k provozu na téže trase, bylo dosaženo cestovní doby 30 minut ve směru do Kralup nad Vltavou, resp. 29,5 minuty ve směru do Kladna. Spěšné vlaky nebudou na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou zastavovat z dopravních důvodů. Uvažuje se se zavedením 9 párů spěšných vlaků v pracovní dny a 7 párů o víkendech.

Navrženou úpravu provozu, zohledňující krátkodobý výhled provozního konceptu plánu dopravní obslužnosti, je možné realizovat již v období do roku 2029, kdy se předpokládá dokončení modernizace trati č. 120.

Při navrhování úpravy provozu byl uvažován modernizovaný vozidlový park, kdy se předpokládá nasazování jednotky řady 847 RegioFox na všechny vlaky.

Předpokládá se, že provedená úprava provozu, nabízející nově rychlejší spojení mezi Kladnem a Kralupami nad Vltavou, beroucí v potaz modernizovaný vozidlový park a reflektující časovou dostupnost dopravních bodů stanovenému počtu obyvatel v jejich okolí, je schopna indukovat vyšší poptávku po přepravě mezi uvedenými městy.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ. *Arc ČR 500, verze 3.3. Digitální geografická databáze 1:500 000* [dataset]. 2016 [cit. 15.10.2024]. Dostupné z: <https://www.arcddata.cz/cs-cz/produkty/data/arccr>

Arriva [online]. © 2025 [cit. 10.02.2025]. Dostupné z: <https://www.arriva.cz/cs/ospolecnosti/dcerine-spolecnosti/csad-mhd-kladno>

Atlas vozů.cz [online]. [cit. 02.05.2025]. Dostupné z: <https://www.atlasvozu.cz>

České dráhy, národní dopravce. *České dráhy objednaly dalších 30 jednotek RegioFox, jejich počet dosáhne 106 kusů* [online]. © 2025 [cit. 03.05.2025]. Dostupné z: <https://ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/ceske-drahy-objednaly-dalsich-30-jednotek-regiofox-jejich-pocet>

ČD Cargo, a.s. *Přepravní spojení a vzdálenosti*. [online]. © [cit. 02.05.2025]. Dostupné z: https://www.cdcargo.cz/cs_CZ/prepravni-spojzeni-a-tarifni-vzdalenosti

ČESKO. Zákon č. 51 ze dne 29. ledna 2020 o územně správním členění státu a o změně souvisejících zákonů (zákon o územně správním členění státu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2020, částka 22. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2020-51>

ČSÚ. *Mobilita. Statistický geoportál* [online]. © 2025 [cit. 13.02.2025]. Dostupné z: <https://geodata.csu.gov.cz/as/mobilita/>

ČSÚ. *Počet obyvatel v obcích – k 1.1.2024* [dataset]. [cit. 12.12.2024]. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/produkty/pocet-obyvatel-v-obcich-9vln2prayv>

ČÚZK. *ZABAGED® - INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD)* [dataset]. 18.05.2023 [cit. 11.12.2024]. Dostupné z: https://cuzk.cz/CZ-00025712-CUZK_TN_ROAD

ČÚZK. *Data RÚIAN o adresách poskytovaná po obcích ve formátu CSV* [dataset]. 01.12.2024 [cit. 12.12.2024]. Dostupné z: [https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(1bmln5pmr0hbttfex5ryqgti\)\)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=dSady_RUIAN_vse&metadataID=CZ-00025712-CUZK_SERIES-MD_RUIAN-CSV-ADR-OB&head_tab=sekce-02-gp&menu=3322](https://geoportal.cuzk.cz/(S(1bmln5pmr0hbttfex5ryqgti))/Default.aspx?mode=TextMeta&side=dSady_RUIAN_vse&metadataID=CZ-00025712-CUZK_SERIES-MD_RUIAN-CSV-ADR-OB&head_tab=sekce-02-gp&menu=3322)

ESRI. ArcGIS Personal Use (Professional Plus User Type Online) [software]. [cit. 06.10.2024]. Dostupné z: <https://www.esri.com/en-us/arcgis/products/arcgis-for-personal-use/overview?rsource=%2Fen-us%2Farcgis%2Fproducts%2Farcgis-for-personal-use>

RegioFox 847. *Technické parametry jednotek 847* [online]. [cit. 10.03.2025]. Dostupné z: https://fox847.mozellosite.com/tech_par/

IDOS [online]. [cit. 10.02.2024]. Dostupné z: <https://idos.cz/pid/spojeni/>

E-kladensko.cz. *Provoz na trati Kladno a Kladno Ostrovec zahájen. Jak jedou vlaky?* [online]. © 2009–2025 [cit. 08.05.2025]. Dostupné z: <https://www.e-kladensko.cz/zpravy/4340-provoz-na-trati-kladno-a-kladno-ostrovec-zahajen-jak-jedou-vlaky>

Kralupy nad Vltavou, oficiální web města [online]. [cit. 22.02.2025]. Dostupné z: <https://www.mestokralupy.cz/aktuality/3814#:~:text=řijna%202024%20bude%20platit%20nově,zastávek%20v%20ulici%20U%20Dýchárny>).

Kralupy nad Vltavou, turistický a informační portál města [online]. [cit. 21.02.2025]. Dostupné z: <https://infokralupy.cz/doprava-a-mhd-v-kralupech-nad-vltavou/ds-1083>

Město Kladno. *Rozvoj Kladna, místa pro podnikání* [online]. [cit.08.05.2025]. Dostupné z: <https://mestokladno.cz/rozvoj-kladna-mista-pro-podnikani/d-1401515/p1=2100017897>

Město Kladno [online]. [cit. 10.02.2025]. Dostupné z: <https://mestokladno.cz/uplna-uzavirka-ulice-m-horakove/d-1502278>

Město Kladno [online]. [cit. 14.02.2024]. Dostupné z: <https://kladno.eu/dopravni-opatreni-24-77-obsluha-zastavky-hrbitovy-od-7-11/d-1502977/p1=2100050761&p3=0>

Město Kladno. *Územní plán Kladno* [online]. [cit. 17.02.2025]. Dostupné z: <https://www.mestokladno.cz/uzemni-plan-kladno/ds-200290>

MÍKA, Ondřej. *Prostorová analýza pěší dostupnosti zastávek kolejové dopravy v Praze*. Bakalářská práce. Praha, 2020. 70 s. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta. Vedoucí práce: doc. RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Ministerstvo vnitra ČR. *Informativní počty obyvatel v obcích* [online]. [cit. 23.02.2025]. Dostupné z: <https://mv.gov.cz/clanek/informativni-pocty-obyvatel-v-obcich.aspx>

Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. *Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021–2025*. Prosinec 2020, aktualizace leden 2021 [online]. [cit. 24.02.2025]. Dostupné z: <https://stredoceskykraj.cz/documents/19116301/0/DP+2025+-+aktualizace.pdf/8857d68c-f671-7fb6-5614-364f03e95bf2?t=1732623612864>

Národní geoportál INSPIRE [online]. [cit. 11.12.2024]. Dostupné z: <https://geoportal.gov.cz/web/guest/about-inspire>

NOVOTNÝ, Vojtěch a kolektiv. *Standard zastávek PID: standard přestupních bodů a zastávek společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje* [online]. © 2017 [cit. 11.12.2024]. Dostupné z: <http://standardzastavek.pid.cz/ke-stazeni/>

PAVLAS, Jiří. *Zabezpečovací technika v dopravě* [online]. [cit. 01.05.2025]. Dostupné z: <https://publi.cz/books/191/Cover.html>.

PID [online]. [cit. 12.02.2025]. Dostupné z: <https://pid.cz/>

Registr smluv. *Modernizace ŽST Kladno. Příloha č.1 SoD. Zpracování přípravné dokumentace a vypracování záměru projektu „Modernizace ŽST Kladno“* [online]. © 2025 [cit. 09.05.2025]. Dostupné z: <https://portal.gov.cz/sluzby-vs/registr-smluv-S9064>

VRÁNA, Martin. *Ta zastávka je ale daleko...* Bakalářská práce. Brno, 2015. 58 s. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta. Vedoucí práce: Mgr. Daniel Seidenglanz, PhD.

Středočeský kraj. *Kralupy nad Vltavou. Průmyslové areály v zastavěném území* [online]. © 2025 [cit. 08.05.2025]. Dostupné z: https://stredoceskykraj.cz/documents/20541/6460282/Kralupy_nad_Vltavou.pdf/b51e119e-40ef-4bb0-9e06-23e631c0dd2e

SŽ. *Cesta k zabezpečovacímu zařízení domácí produkce* [online]. © 2025 [cit. 09.05.2025]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/-/cesta-k-zabezpecovacimu-zarizeni-domaci-produkce>

SŽ. *Jízdní řád* [online]. © 2025 [cit. 25.02.2025]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/cestujici/jizdni-rad>

SŽ. *D1 část první. Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem* [online]. 2024 [cit. 09.05.2025]. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/portal/ViewDirective.aspx?oid=1946316>

SŽ. *Popis SZZ zvolených dopravních bodů. Interní podklady* [dataset]. [cit. 10.05.2025].

SŽ. *Tabulky traťových poměrů 528E*. [dataset]. [cit. 18.03.2025].

SŽ. *Z Prahy do Kladna elektrickým vlakem už v roce 2025* [online]. © 2025 [cit. 08.05.2025]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/-/z-prahy-do-kladna-elektricky-vlakem-uz-v-roce-2025>

SŽ. *Železniční mapy ČR* [online]. © 2025 [cit. 04.03.2025]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vse-o-sprave-zeleznic/zeleznice-cr/zeleznicni-mapy-cr>

SŽ. *Modernizace trati Kladno – Kladno-Ostrovec* [online]. © 2025 [cit. 08.05.2025]. Dostupné z: https://mapy.spravazeleznic.cz/letaky/S631500651_202308301135.pdf

ŠIROKÝ, Jaromír a kolektiv. *Technologie dopravy*. 6. rozš. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2023, 283 s. ISBN 978-80-7560-483-5

vagonWEB. *Řazení vlaků 2025*[online]. [cit. 02.05.2025]. Dostupné z: <https://www.vagonweb.cz/razeni/>

Zdopravy.cz. *Ještě dva roky provozu a konec. České dráhy vyřadí další řadu motorových vozů* [online]. © 2017-2025 [cit. 04.03.2025]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/jeste-dva-roky-provozu-a-konec-ceske-drahy-vyradi-dalsi-radu-motorovych-vozu-236371/>

Youtube.com. *4K Očima strojvedoucího 847 RegioFox / POV: Train driver 847 PESA / čistě záběr bez hudby* [online]. [cit. 04.03.2025]. Dostupné z: youtube.com/watch?v=zuuptks8p-8

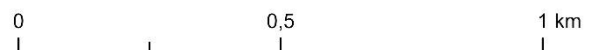
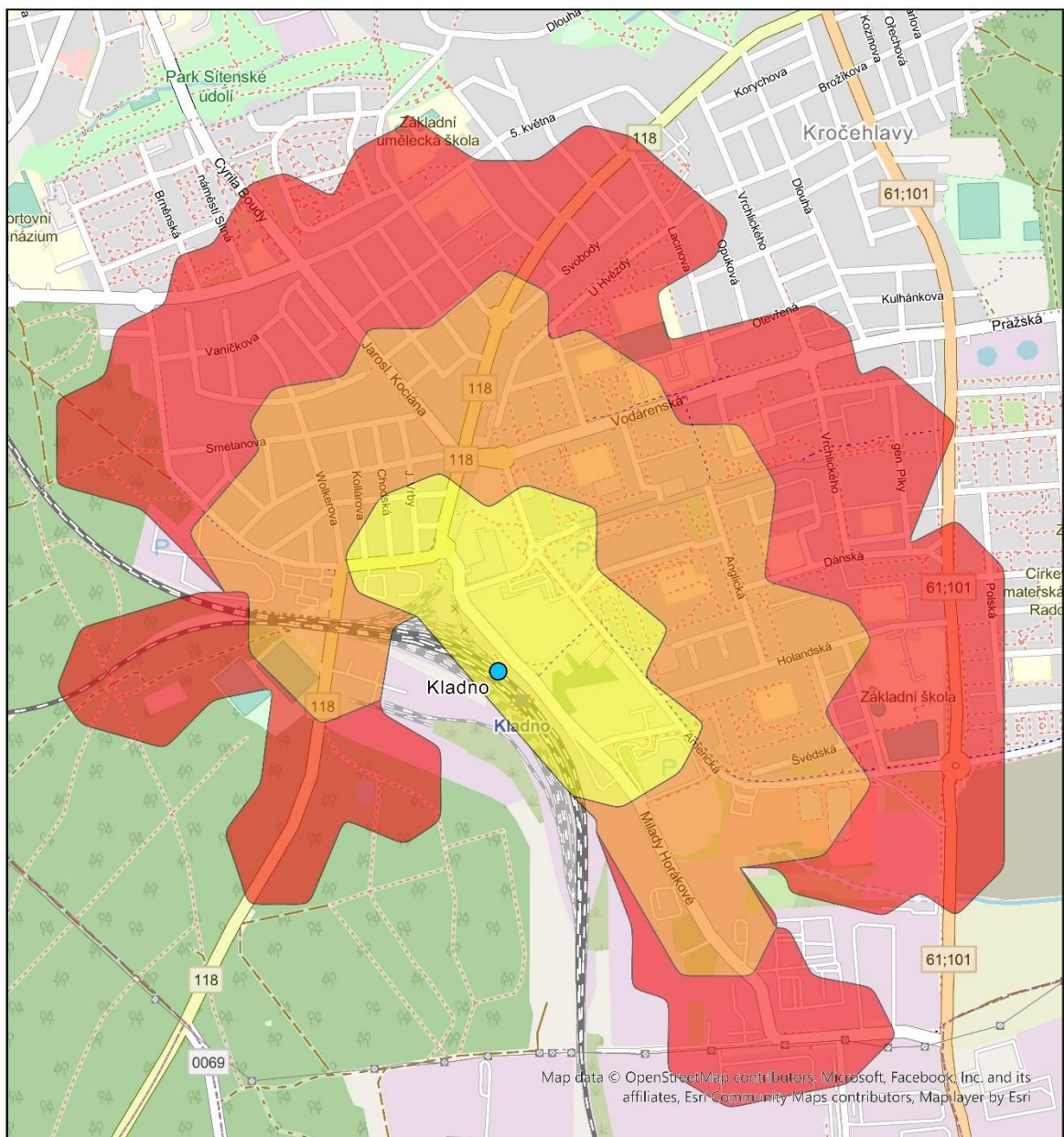
SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Významné objekty občanské vybavenosti na území Kladna včetně doby cesty k ŽST Kladno zvolenými druhy dopravy

Objekt	časová dostupnost ŽST [min]		
	pěší	cyklistická	MHD
SOŠ a SOU (Kročehlavy)	10	5	
ČVUT – FBMI	15	5	10
Městské divadlo Kladno		10	15
autobusové nádraží		10	15
Gymnázium Kladno		10	10
Magistrát města Kladna		10	20
SPŠ Kladno		10	15
SOŠ a SOU (Kladno)		10	15
Okresní soud v Kladně		10	15
SPŠ a OA		10	10
sportovní areál Sletišť		10	
Sportovní gymnázium		10	10
Zámek Kladno		15	
Oblastní nemocnice Kladno		15	15
EUC klinika		15	20
Sládečkovo vlastivědné muzeum		15	
LEGO Kladno		10	10

Zdroj: autor na podkladě analýzy a podkladové mapy v ArcGIS

Příloha B: Časová dostupnost ŽST Kladno pěší chůzí



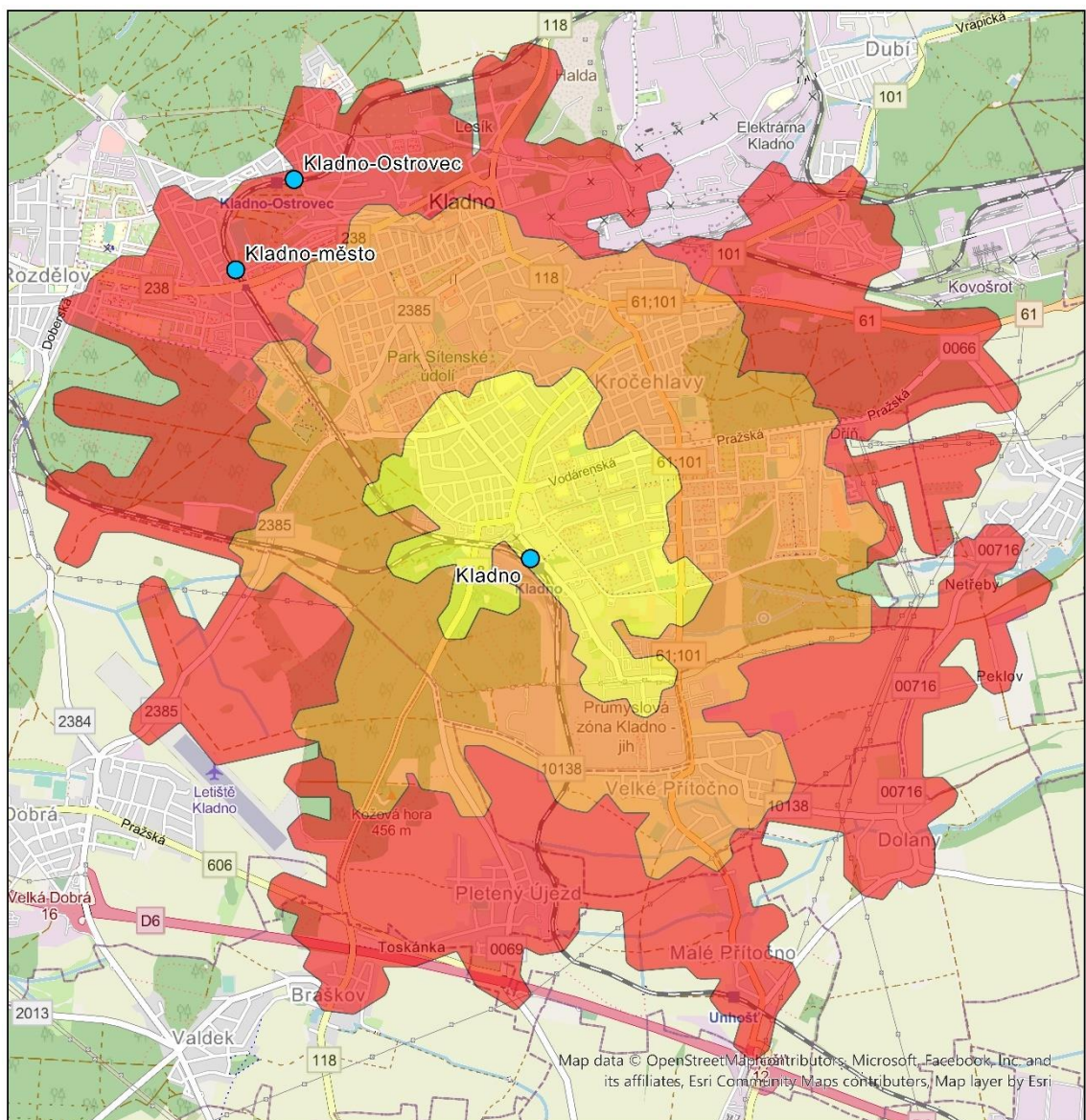
Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha C: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti ŽST Kladno pěší chůzí

Obec	hraniční izochrona [min]			Celkem obyvatel
	5	10	15	
Kladno	468	2748	3786	7002
Celkem podíl [%]	6,7	39,2	54,1	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha D: Časová dostupnost ŽST Kladno jízdou na kole



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

≤ 15

0 2 4 km



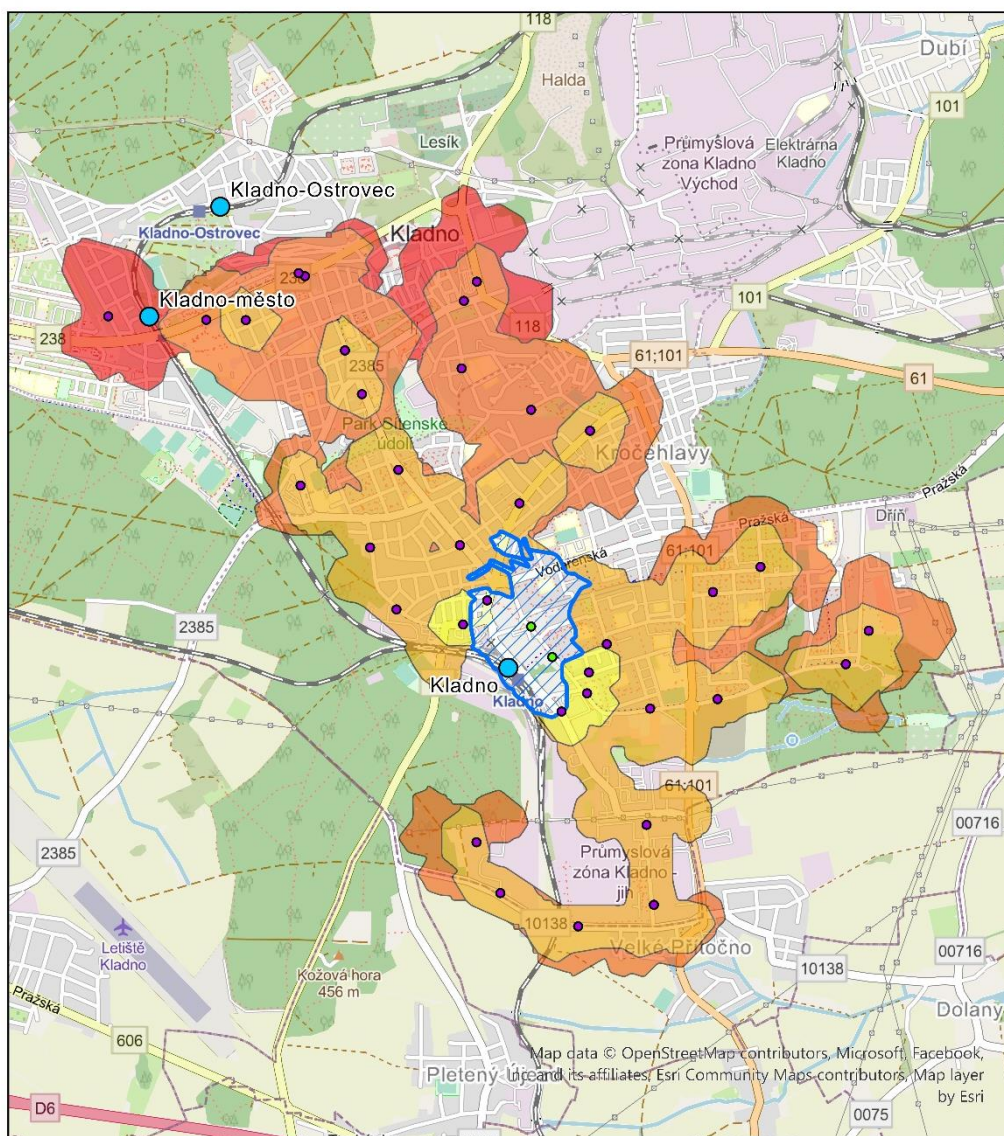
Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha E: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti ŽST Kladno jízdou na kole

Obec	hraniční izochrona [min]			Počet obyvatel
	5	10	15	
Dolany		10	202	212
Hřebeč			471	471
Kladno	7260	17310	9678	34248
Malé Přítočno			212	212
Pletený Újezd		15	720	735
Velké Přítočno		969	9	978
Celkem obyvatel	7260	18304	11292	36856
Celkem podíl [%]	19,7	49,7	30,6	100

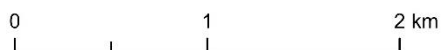
Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha F: Časová dostupnost ŽST Kladno MHD



zastávky MHD

- v zázemí žel. stanic / zastávek
- ostatní
- železniční stanice / zastávky



interval izochrony [min]

- ≤ 5
- ≤ 10
- ≤ 15
- ≤ 20

- oblasti dostupné pěší chůzí



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha G: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti ŽST Kladno MHD

Obec	hraniční izochrona [min]				Počet obyvatel
	5	10	15	20	
Kladno	546	7758	8544	3678	20526
Velké Přítočno		177	30		207
Celkem obyvatel	546	7935	8574	3678	20733
Celkem podíl [%]	2,6	38,3	41,4	17,7	100

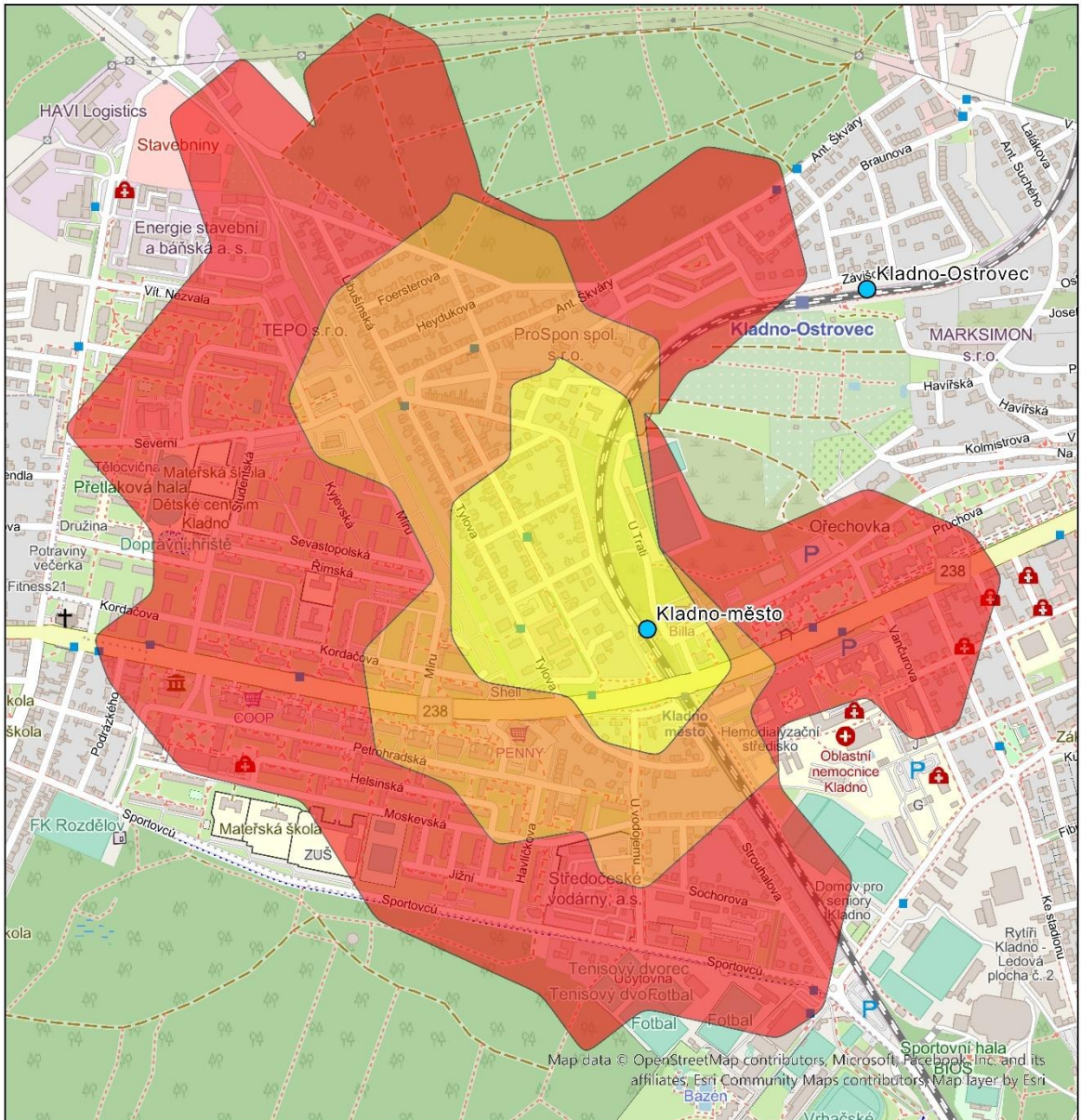
Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha H: Významné objekty občanské vybavenosti na území Kladna včetně doby cesty k zastávce Kladno-město zvolenými druhy dopravy

objekt	časová dostupnost [min]		
	pěší	cyklistická	MHD
autobusové nádraží		10	10
Gymnázium Kladno		10	10
Magistrát města Kladna		10	15
Zámek Kladno		10	20
Oblastní nemocnice Kladno	15	5	5
SPŠ Kladno		5	10
SOŠ a SOU (Kladno)		10	10
Okresní soud v Kladně		10	10
SPŠ a OA		10	10
sportovní areál Sletišťe		5	
Sportovní gymnázium		10	20
EUC klinika		15	15
ČVUT – FBMI		10	15
Městské divadlo Kladno		10	10
Sládečkovovo vlastivědné muzeum		15	20
SOŠ a SOU (Dubí)			
SOŠ a SOU (Vrapice)			
SOŠ a SOU (Kročehlavy)		15	15

Zdroj: autor na podkladě analýzy a podkladové mapy v ArcGIS

Příloha I: Časová dostupnost zastávky Kladno-město pěší chůzí



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

≤ 15

0 0,5 1 km

S

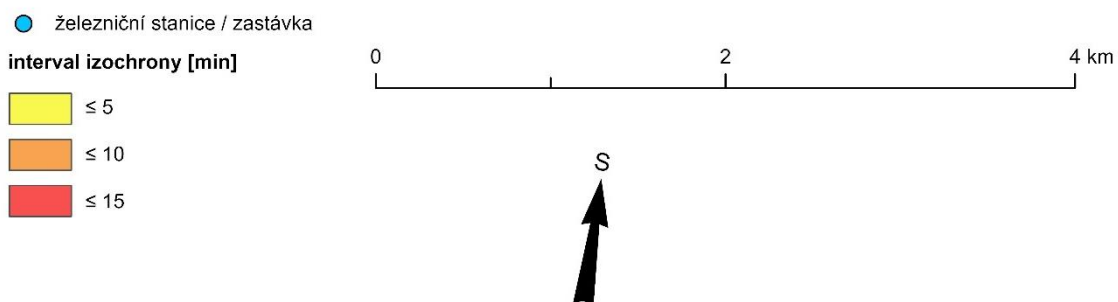
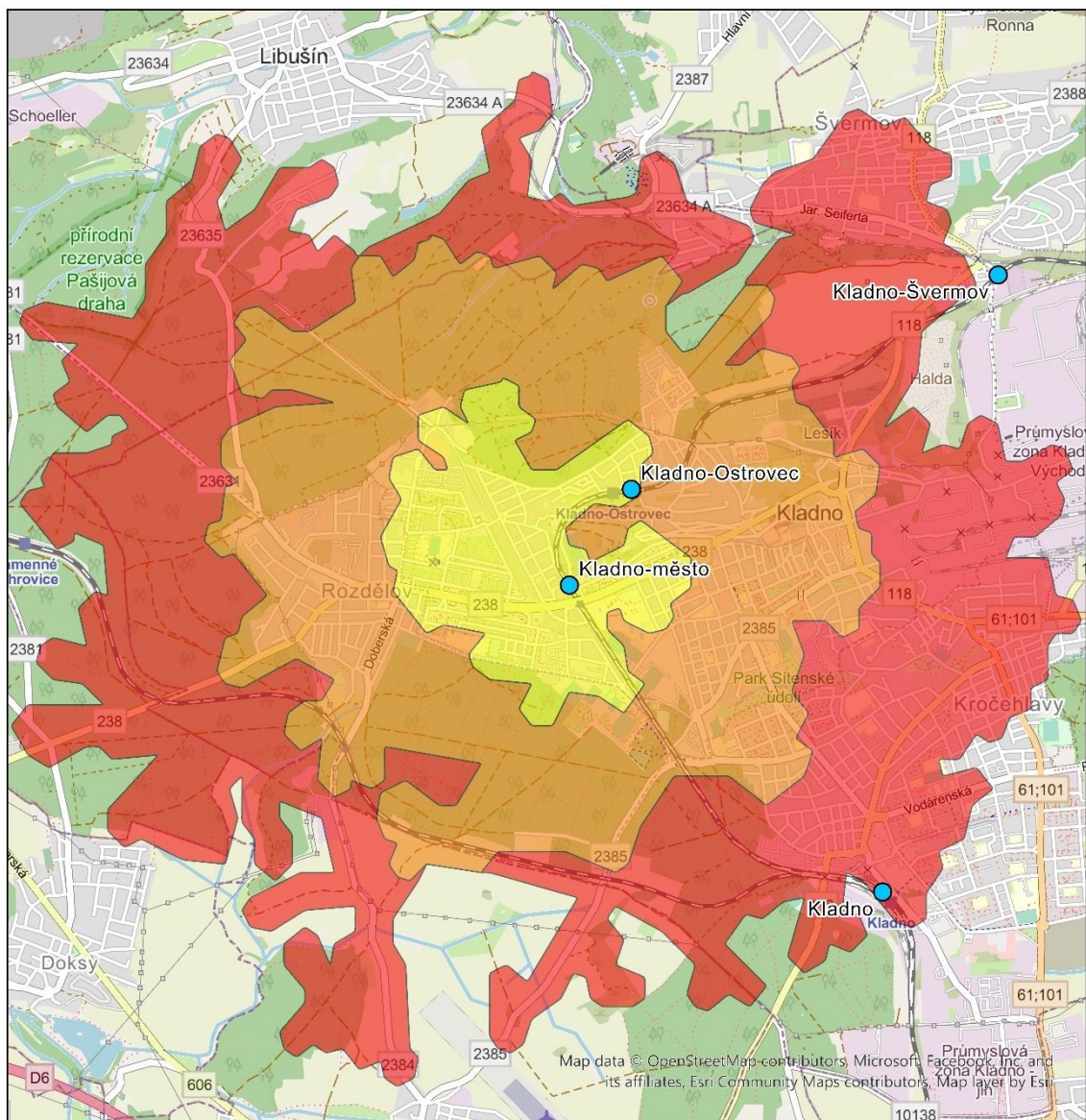
Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha J: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti zastávky Kladno-město pěší chůzí

Obec	hraniční izochrona [min]			Celkem obyvatel
	5	10	15	
Kladno	846	1974	2484	5304
Celkem podíl [%]	16,0	37,2	46,8	100,0

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha K: Časová dostupnost zastávky Kladno-město jízdou na kole



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha L: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti zastávky Kladno-město jízdou na kole

Obec	hraniční izochrona [min]			Počet obyvatel
	5	10	15	
Doksy			3	3
Kamenné Žehrovice			9	9
Kladno	7260	15204	17760	40224
Libušín			123	123
Velká Dobrá			8	8
Vinařice			345	345
Celkem obyvatel	7260	15204	18248	40712
Celkem podíl [%]	17,8	37,3	44,8	100

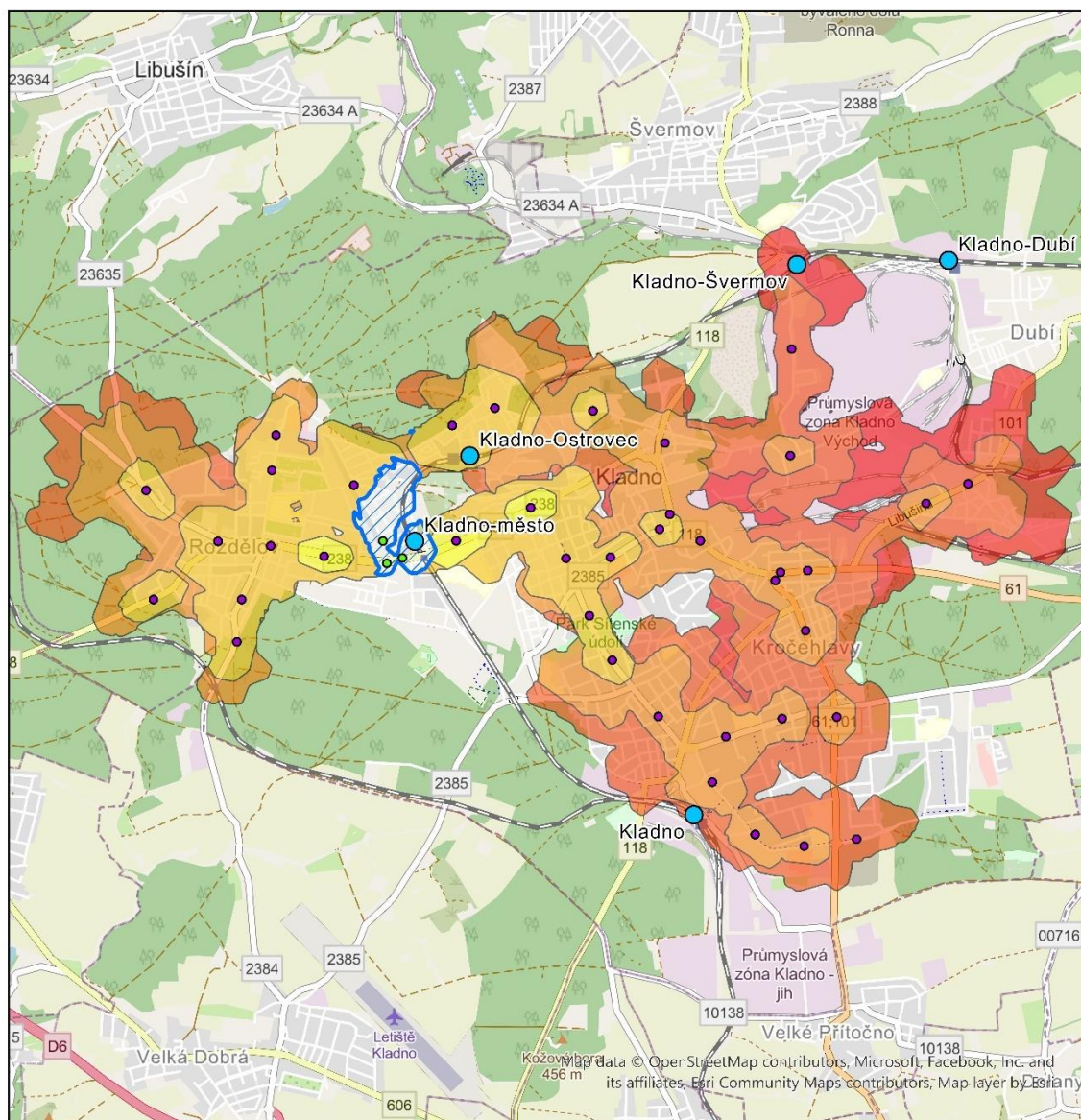
Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha M: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti zastávky Kladno – město MHD

Obec	hraniční izochrona [min]					Celkem obyvatel
	5	10	15	20	25	
Kladno	636	12696	12786	9678	1908	37704
Celkem podíl [%]	1,7	33,7	33,9	25,7	5,1	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

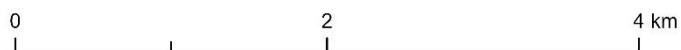
Příloha N: Časová dostupnost zastávky Kladno-město MHD



zastávky MHD

- v zázemí žel. stanic / zastávek
- ostatní

- železniční stanice / zastávky



interval izochrony [min]

- ≤ 5
- ≤ 10
- ≤ 15
- ≤ 20
- ≤ 25

- ▭ oblasti vhodné pro pěší docházku



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha O: Významné objekty občanské vybavenosti na území Kladna včetně doby cesty k ŽST Kladno-Ostrovec zvolenými druhy dopravy

objekt	časová dostupnost [min]		
	pěší	cyklistická	MHD
autobusové nádraží		10	
Gymnázium Kladno		10	15
Magistrát města Kladna		10	
Zámek Kladno		10	
Oblastní nemocnice Kladno		10	10
SPŠ Kladno		10	15
SOŠ a SOU (Kladno)		10	15
Okresní soud v Kladně		10	15
SPŠ a OA		10	15
sportovní areál Sletišťe		10	
Sportovní gymnázium		15	25
EUC klinika		10	
ČVUT – FBMI		15	20
Městské divadlo Kladno		10	
Sládečkovovo vlastivědné muzeum		10	
SOŠ a SOU (Dubí)			
SOŠ a SOU (Vrapice)			
SOŠ a SOU (Kročehlavy)		15	25
Hornický skanzen Mayrau		15	

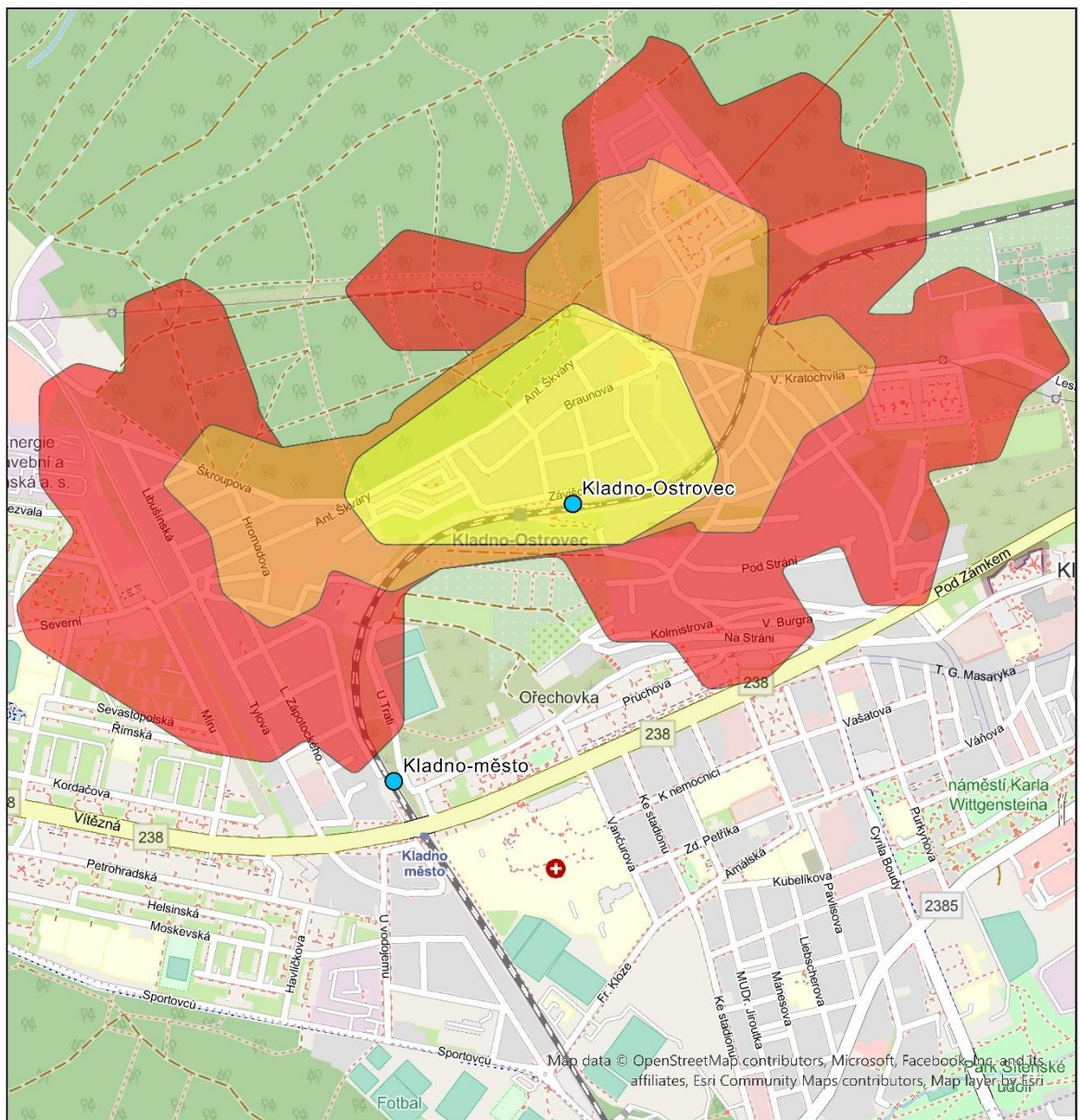
Zdroj: autor na podkladě analýzy a podkladové mapy v ArcGIS

Příloha P: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti ŽST Kladno – Ostrovec pěší chůzí

Obec	hraniční izochrona [min]			Celkem obyvatel
	5	10	15	
Kladno	1176	1650	3216	6042
Celkem podíl [%]	19,5	27,3	53,2	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha Q: Časová dostupnost ŽST Kladno-Ostrovec pěší chůzí



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

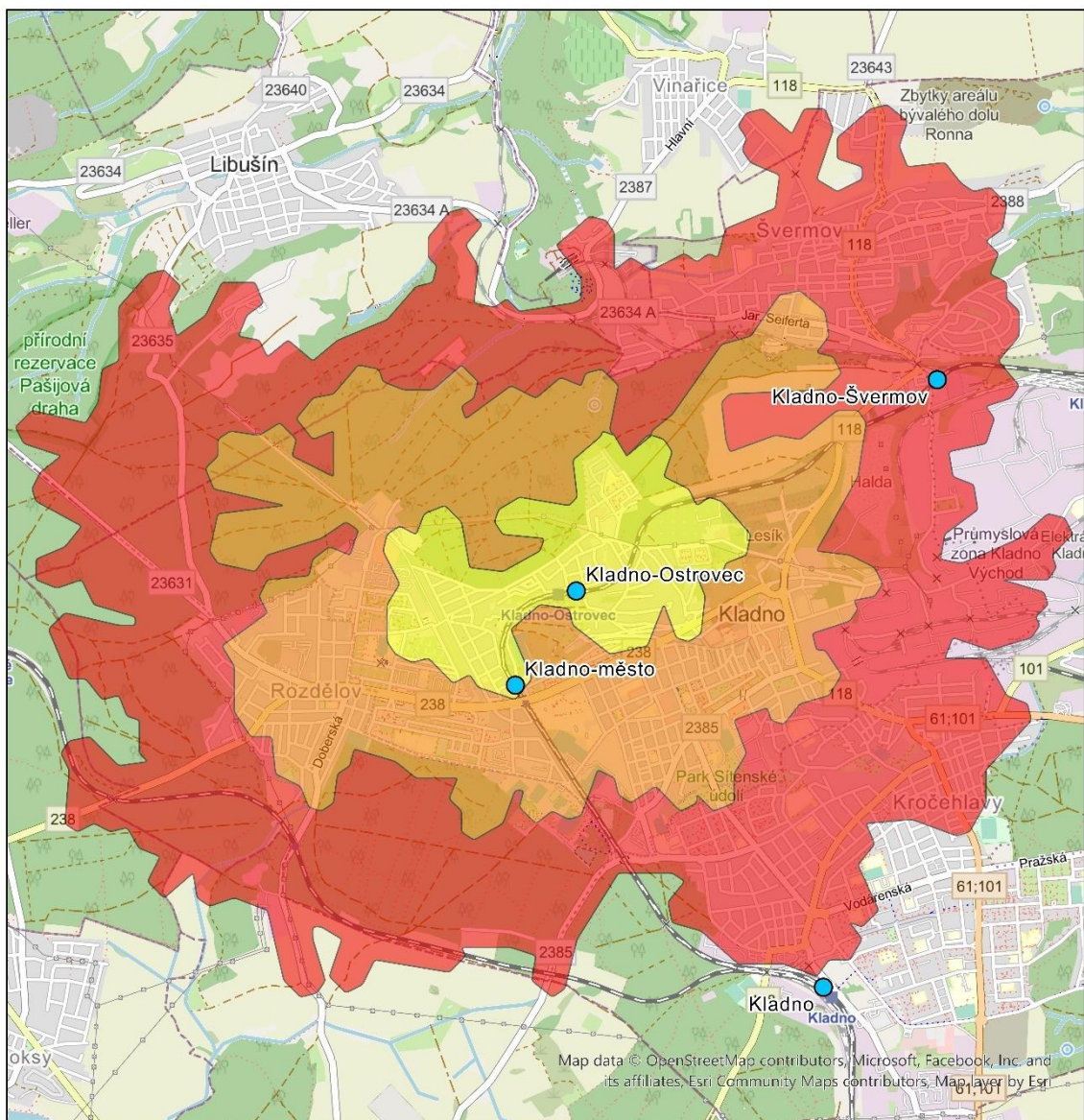
≤ 15

0 0,5 1 km

S

Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha R: Časová dostupnost ŽST Kladno-Ostrovec jízdou na kole



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

≤ 15

0 2 4 km

S

Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha S: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti ŽST Kladno – Ostrovec jízdou na kole

Obec	hraniční izochrona [min]			Počet obyvatel
	5	10	15	
Kamenné Žehrovice			3	3
Kladno	6426	14904	24132	45462
Libušín			78	78
Vinařice			642	642
Celkem obyvatel	6426	14904	24855	46185
Celkem podíl [%]	13,9	32,3	53,8	100

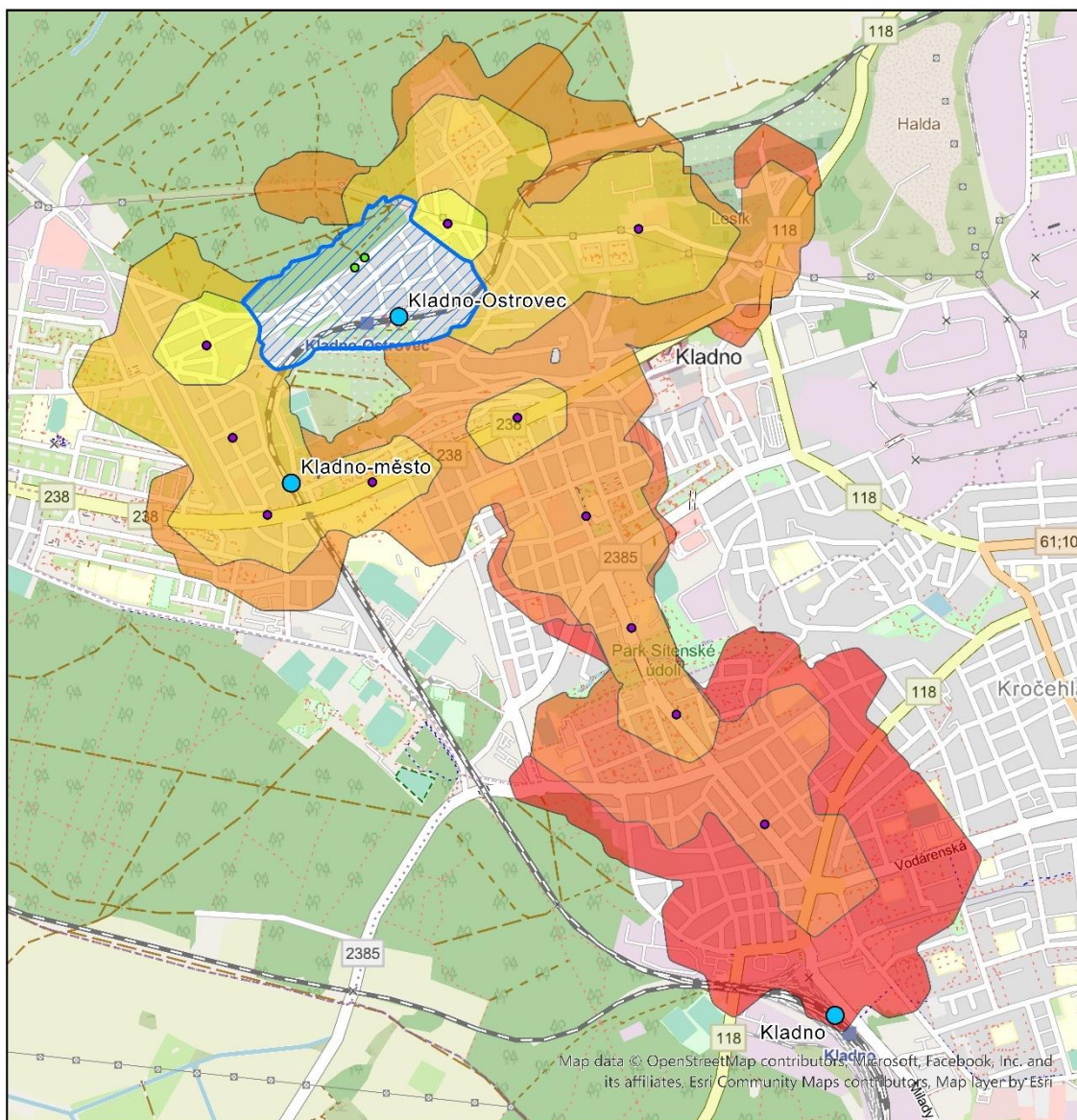
Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha T: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti ŽST Kladno-Ostrovec MHD

Obec	hraniční izochrona [min]					Celkem obyvatel
	5	10	15	20	25	
Kladno	924	3738	4188	2652	3108	14610
Celkem podíl [%]	6,3	25,6	28,7	18,2	21,3	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha U: Časová dostupnost ŽST Kladno-Ostrovec MHD



zastávky MHD

- v zázemí žel. stanic / zastávek
- ostatní

- železniční stanice / zastávky

interval izochrony [min]

- ≤ 5
- ≤ 10
- ≤ 15
- ≤ 20
- ≤ 25

- ▨ oblasti vhodné pro pěší docházku

0 1 2 km



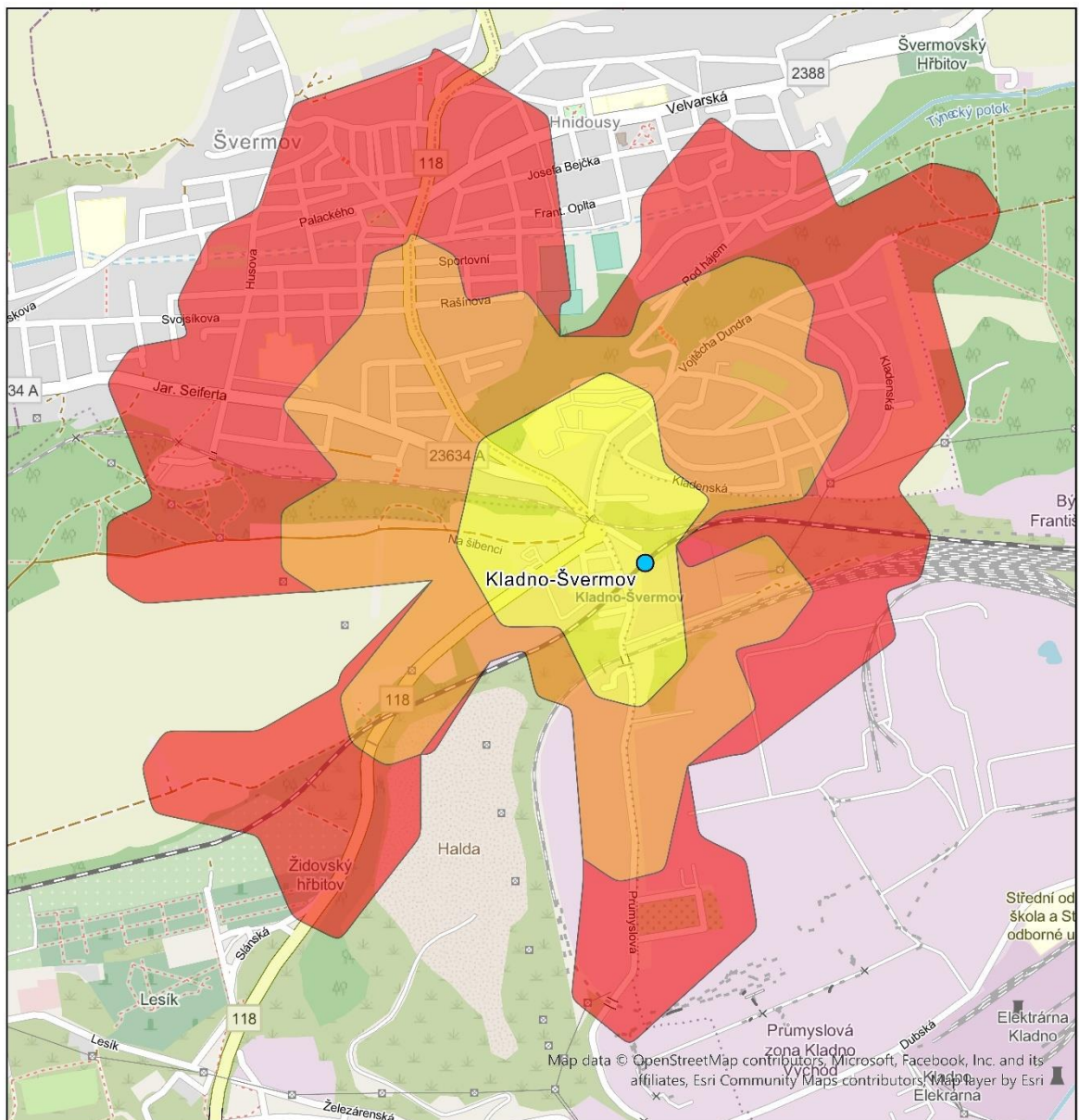
Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha V: Významné objekty občanské vybavenosti na území Kladna včetně doby cesty k zastávce Kladno-Švermov zvolenými druhy dopravy

objekt	časová dostupnost [min]		
	pěší	cyklistická	MHD
autobusové nádraží		10	
Gymnázium Kladno		10	15
Magistrát města Kladna		10	
Zámek Kladno		10	
Oblastní nemocnice Kladno		10	10
SPŠ Kladno		10	15
SOŠ a SOU (Kladno)		10	15
Okresní soud v Kladně		10	15
SPŠ a OA		10	15
sportovní areál Sletišťe		10	
Sportovní gymnázium		15	25
EUC klinika		10	
ČVUT – FBMI		15	20
Městské divadlo Kladno		10	
Sládečkovo vlastivědné muzeum		10	
SOŠ a SOU (Dubí)			
SOŠ a SOU (Vrapice)			
SOŠ a SOU (Kročehlavy)		15	25
Hornický skanzen Mayrau		15	

Zdroj: autor na podkladě analýzy a podkladové mapy v ArcGIS

Příloha W: Časová dostupnost zastávky Kladno-Švermov pěší chůzí



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

≤ 15

0 0,5 1 km

S

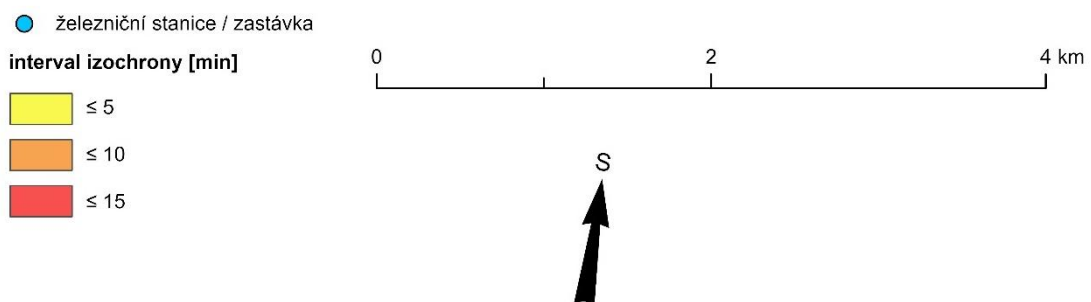
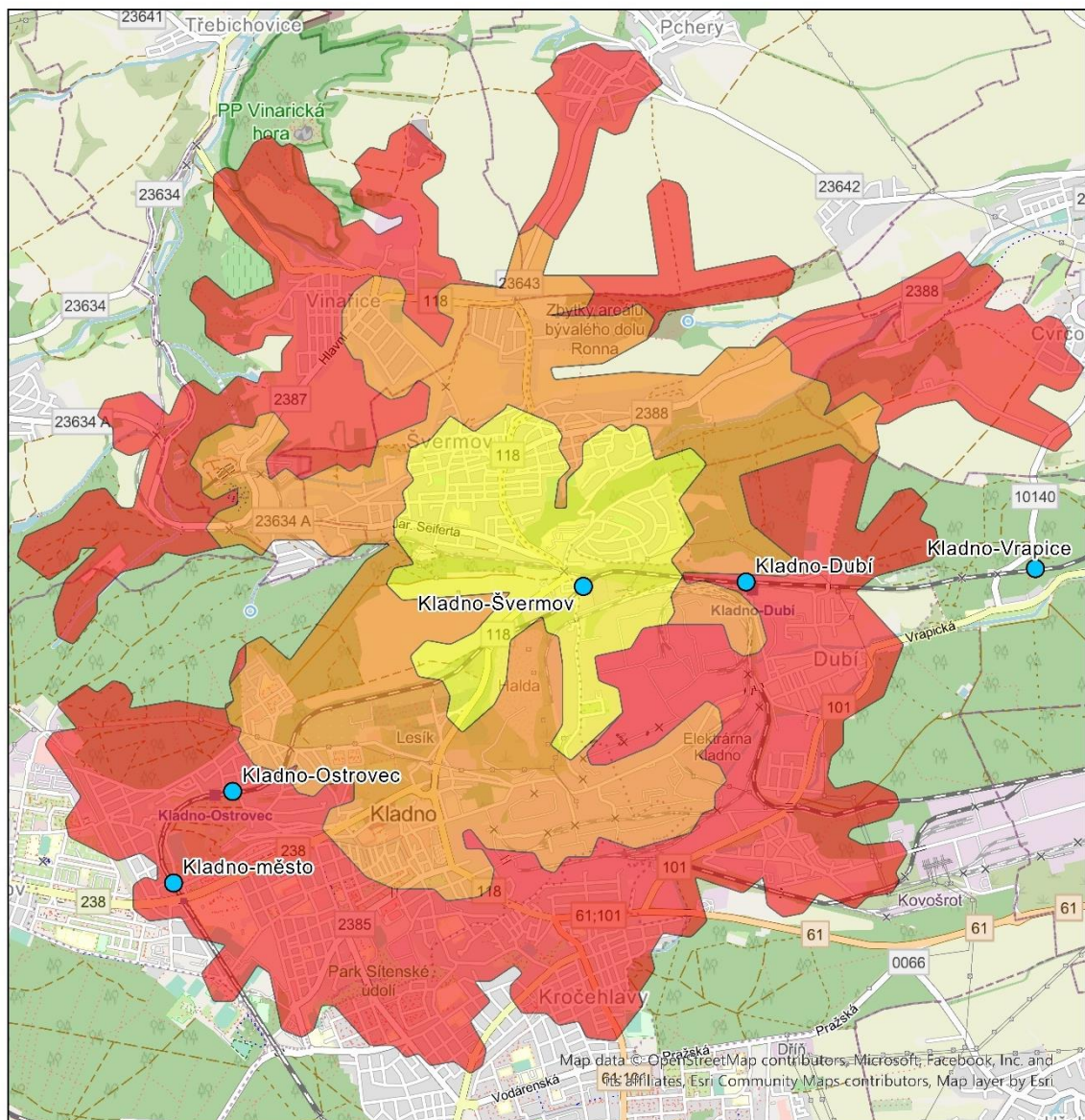
Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha X: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti zastávky Kladno-Švermov pěší chůzí

Obec	hraniční izochrona [min]			Celkem obyvatel
	5	10	15	
Kladno	450	2136	4728	7314
Celkem podíl [%]	6,2	29,2	64,6	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha Y: Časová dostupnost zastávky Kladno-Švermov jízdou na kole



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha Z: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti zastávky Kladno-Švermov jízdou na kole

Obec	hraniční izochrona [min]			Počet obyvatel
	5	10	15	
Brandýsek			8	8
Cvrčovice			297	297
Kladno	8412	7812	21330	37554
Libušín			3	3
Pchery			798	798
Vinařice		960	1071	2031
Celkem obyvatel	8412	8772	23507	40691
Celkem podíl [%]	20,7	21,6	57,8	100

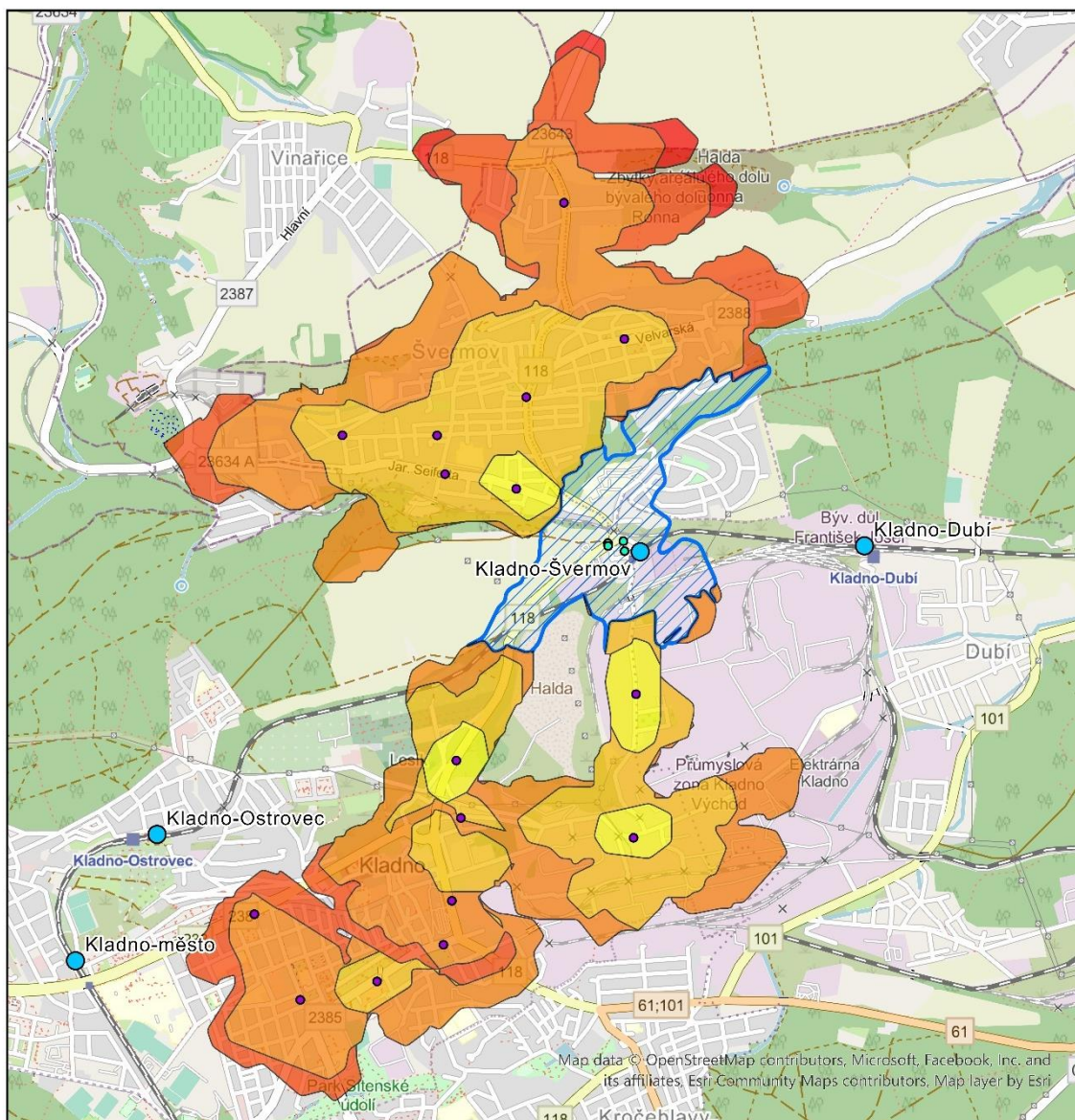
Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha AA: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti zastávky Kladno-Švermov MHD

Obec	hraniční izochrona [min]				Počet obyvatel
	5	10	15	20	
Kladno	708	8028	6024	2238	16998
Vinařice		6	141	72	219
Celkem obyvatel	708	8034	6165	2310	17217
Celkem podíl [%]	4,1	46,7	35,8	13,4	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

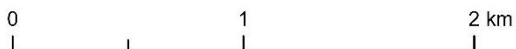
Příloha AB: Časová dostupnost zastávky Kladno-Švermov MHD



zastávky MHD

- v zázemí žel. stanic / zastávek
- ostatní

- železniční stanice / zastávky



interval izochrony [min]

- ≤ 5
- ≤ 10
- ≤ 15
- ≤ 20
- ≤ 25

- ▨ oblasti vhodné pro pěší docházku



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha AC: Významné objekty občanské vybavenosti na území Kladna včetně doby cesty k ŽST Kladno – Dubí zvolenými druhy dopravy

objekt	časová dostupnost [min]		
	pěší	cyklistická	MHD
autobusové nádraží		15	20
Magistrát města Kladna		15	20
Zámek Kladno		15	
EUC klinika		15	20
Městské divadlo Kladno		15	20
Sládečkovo vlastivědné muzeum		15	20
SOŠ a SOU (Dubí)	15	5	15
SOŠ a SOU (Vrapice)		10	15

Zdroj: autor na podkladě analýzy a podkladové mapy v ArcGIS

Příloha AD: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti ŽST Kladno-Dubí pěší chůzí

Obec	hraniční izochrona [min]			Celkem obyvatel
	5	10	15	
Kladno	6	798	1368	2172
Celkem podíl [%]	0,3	36,7	63,0	100

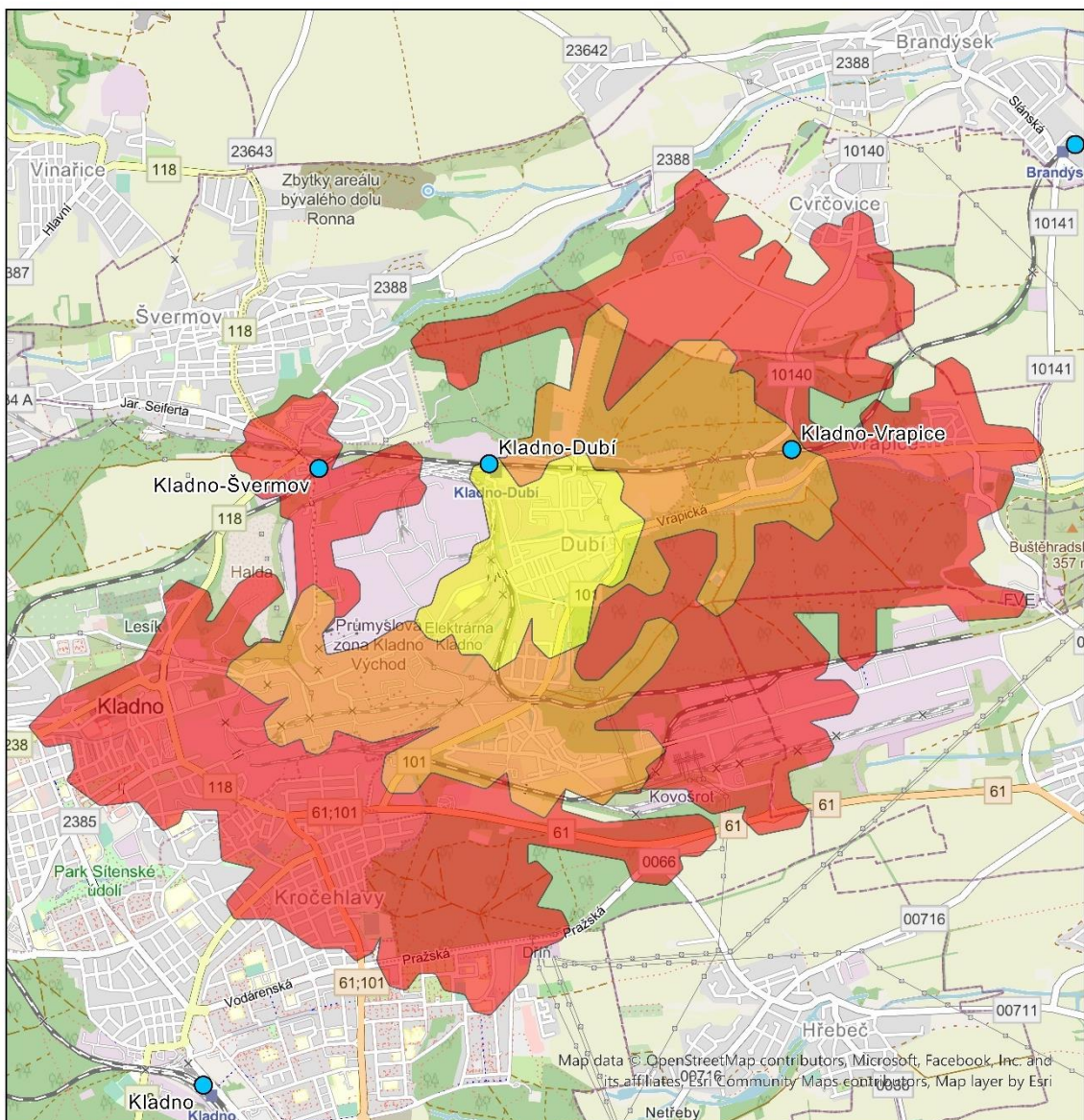
Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha AF: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti ŽST Kladno-Dubí jízdou na kole

Obec	hraniční izochrona [min]			Počet obyvatel
	5	10	15	
Buštěhrad			6	6
Cvrčovice			267	267
Kladno	2322	2622	12966	17910
Celkem obyvatel	2322	2622	13239	18183
Celkem podíl [%]	12,8	14,4	72,8	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha AG: Časová dostupnost ŽST Kladno-Dubí jízdou na kole



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

≤ 15

0 1 2 km

S



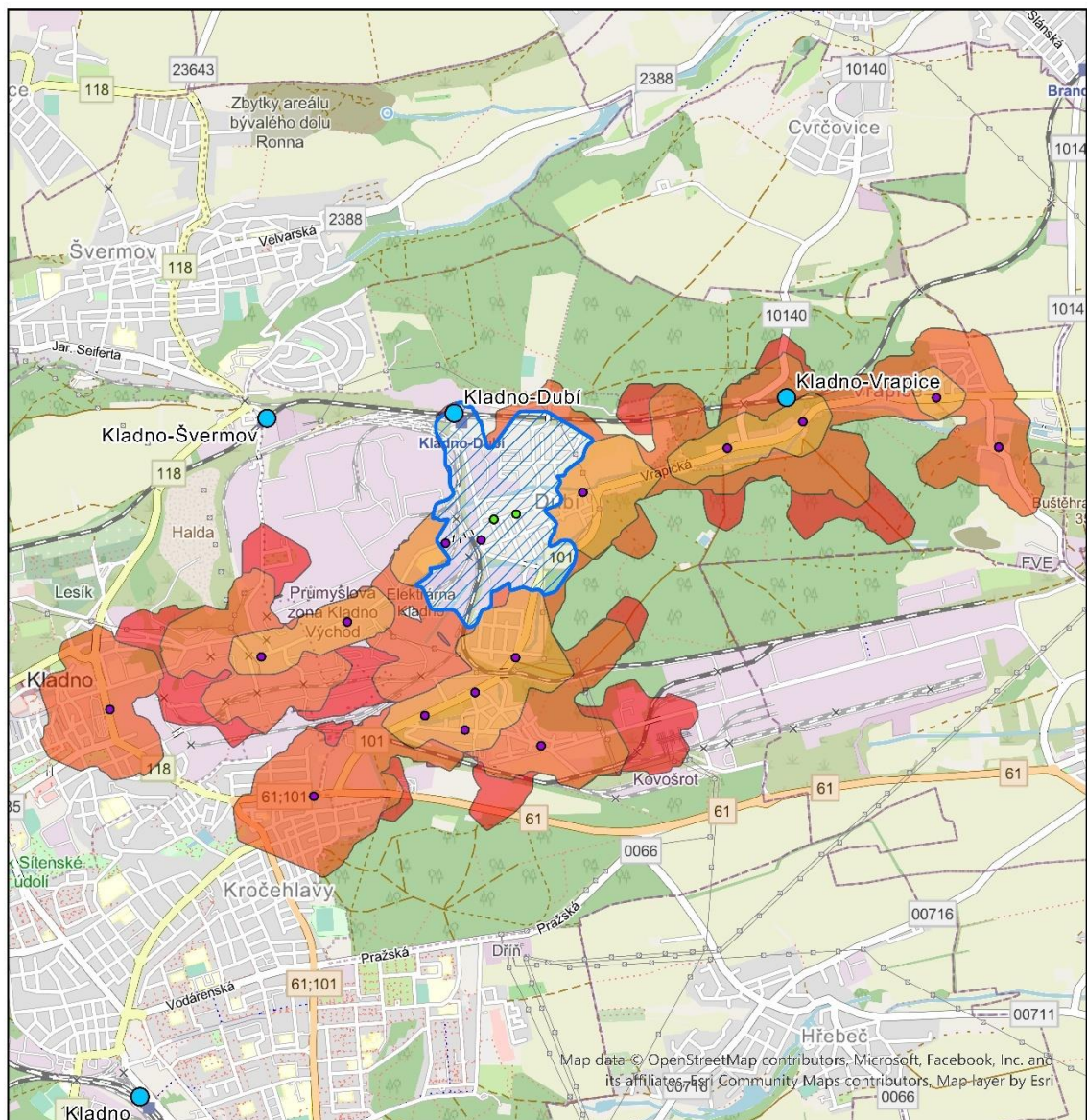
Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha AH: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti ŽST Kladno-Dubí MHD

Obec	hraniční izochrona [min]			Celkem obyvatel
	15	20	25	
Kladno	2130	5994	366	8490
Celkem podíl [%]	25,1	70,6	4,3	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha AI: Časová dostupnost ŽST Kladno-Dubí MHD



zastávky MHD

- v zázemí žel. stanic / zastávek
- ostatní

- železniční stanice / zastávky

interval izochrony [min]

- ≤ 15

- ≤ 20

- ≤ 25

- oblasti vhodné pro pěší docházku

0 1 2 km



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha AJ: Významné objekty občanské vybavenosti na území Kladna včetně doby cesty k zastávce Kladno-Vrapice zvolenými druhy dopravy

objekt	časová dostupnost [min]		
	pěší	cyklistická	MHD
SOŠ a SOU (Dubí)		10	15
SOŠ a SOU (Vrapice)	10	5	10
Vodní park Čabárna		15	

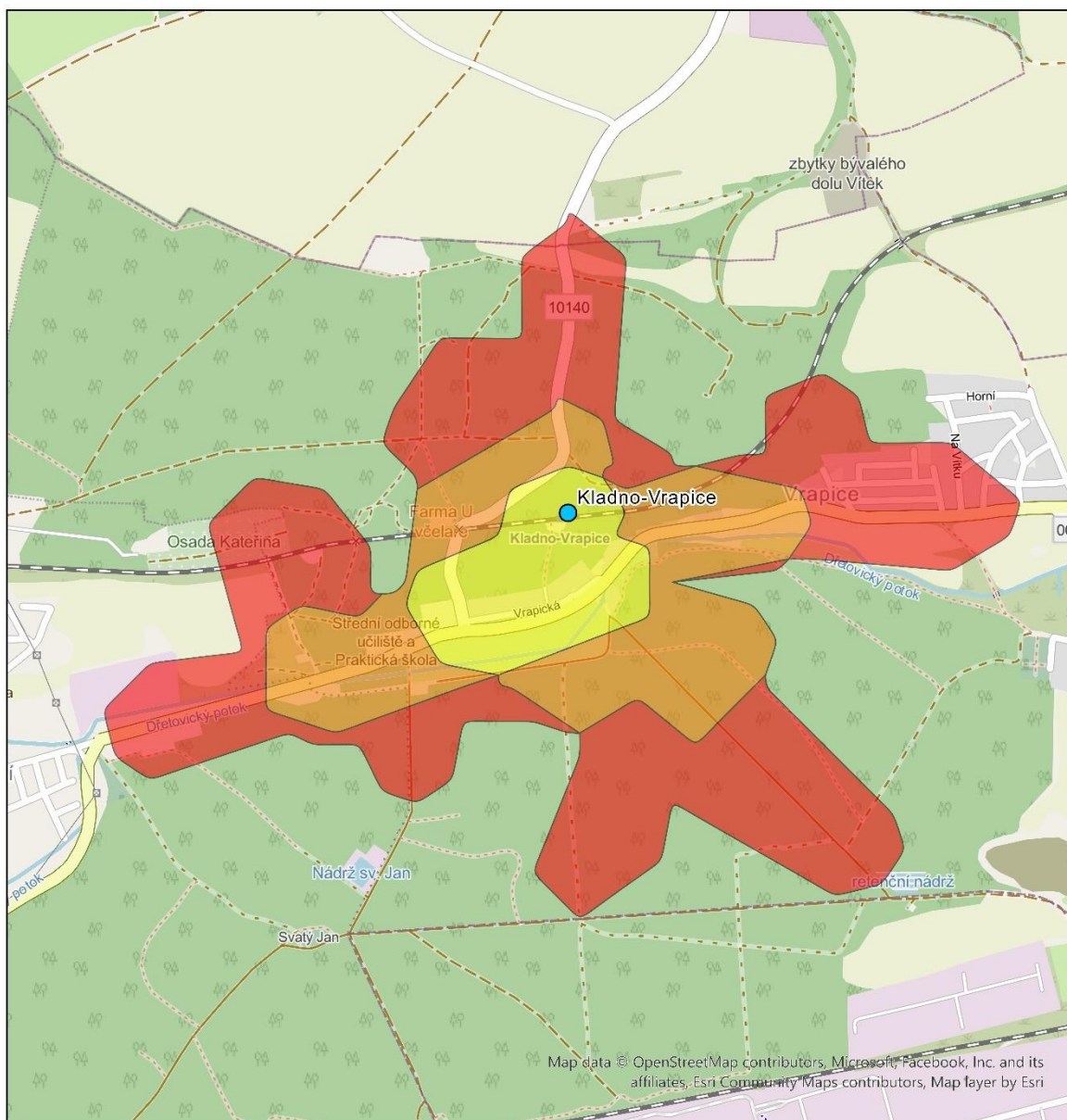
Zdroj: autor na podkladě analýzy a podkladové mapy v ArcGIS

Příloha AK: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti zastávky Kladno-Vrapice pěší chůzí

Obec	hraniční izochrona [min]			Celkem obyvatel
	5	10	15	
Kladno	84	72	354	510
Celkem podíl [%]	16,5	14,1	69,4	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha AL: Časová dostupnost zastávky Kladno-Vrapice pěší chůzí



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

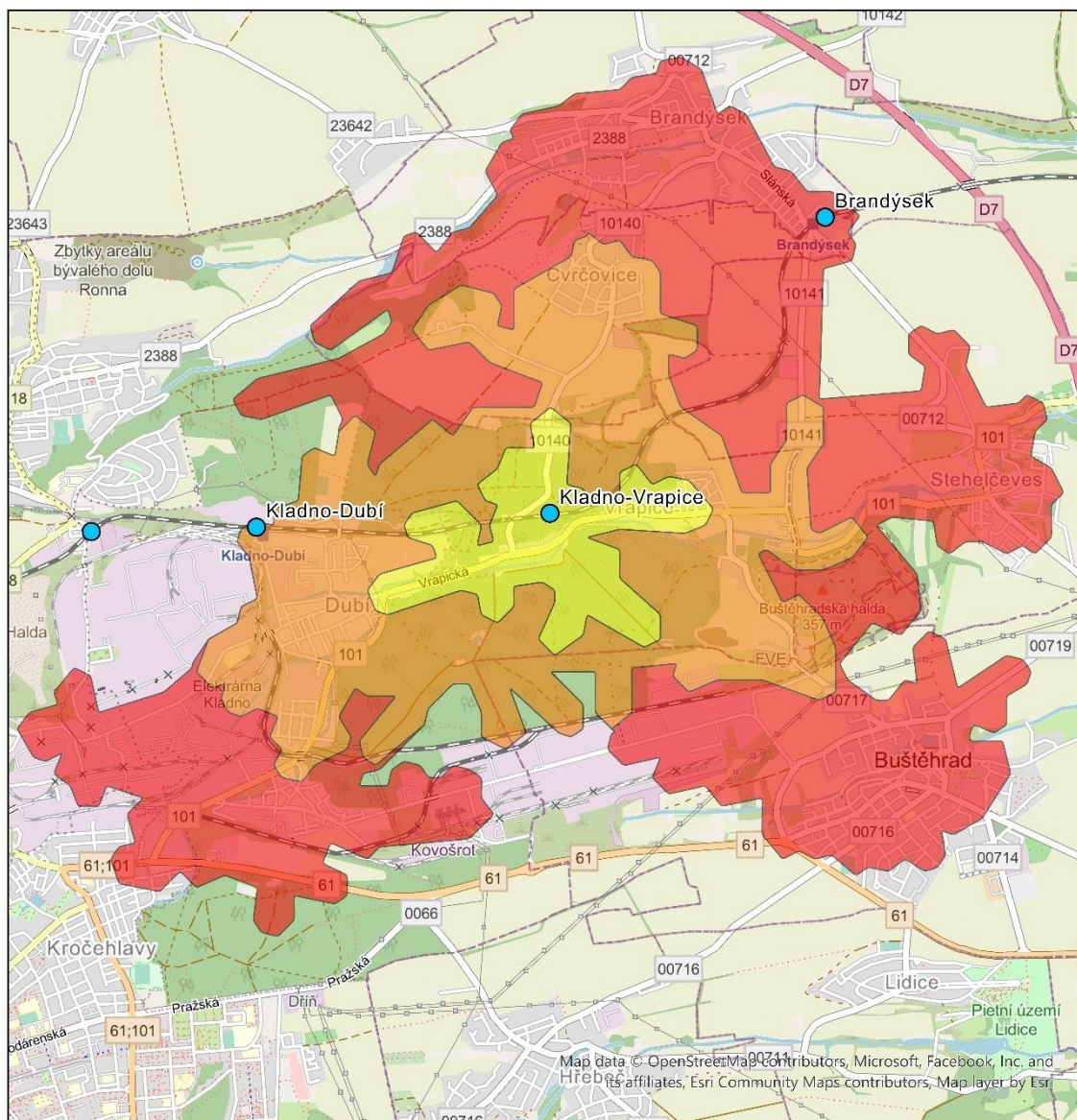
≤ 15

0 0,4 0,8 km

S

Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha AM: Časová dostupnost zastávky Kladno-Vrapice jízdou na kole



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

≤ 15

0 1 2 km

S

Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha AN: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti zastávky Kladno-Vrapice jízdou na kole

Obec	hraniční izochrona [min]			Počet obyvatel
	5	10	15	
Brandýsek			1370	1370
Buštěhrad		6	2655	2661
Cvrčovice		615	249	864
Kladno	594	3234	2532	6360
Stehelčevy			996	996
Celkem obyvatel	594	3855	7802	12251
Celkem podíl [%]	4,8	31,5	63,7	100

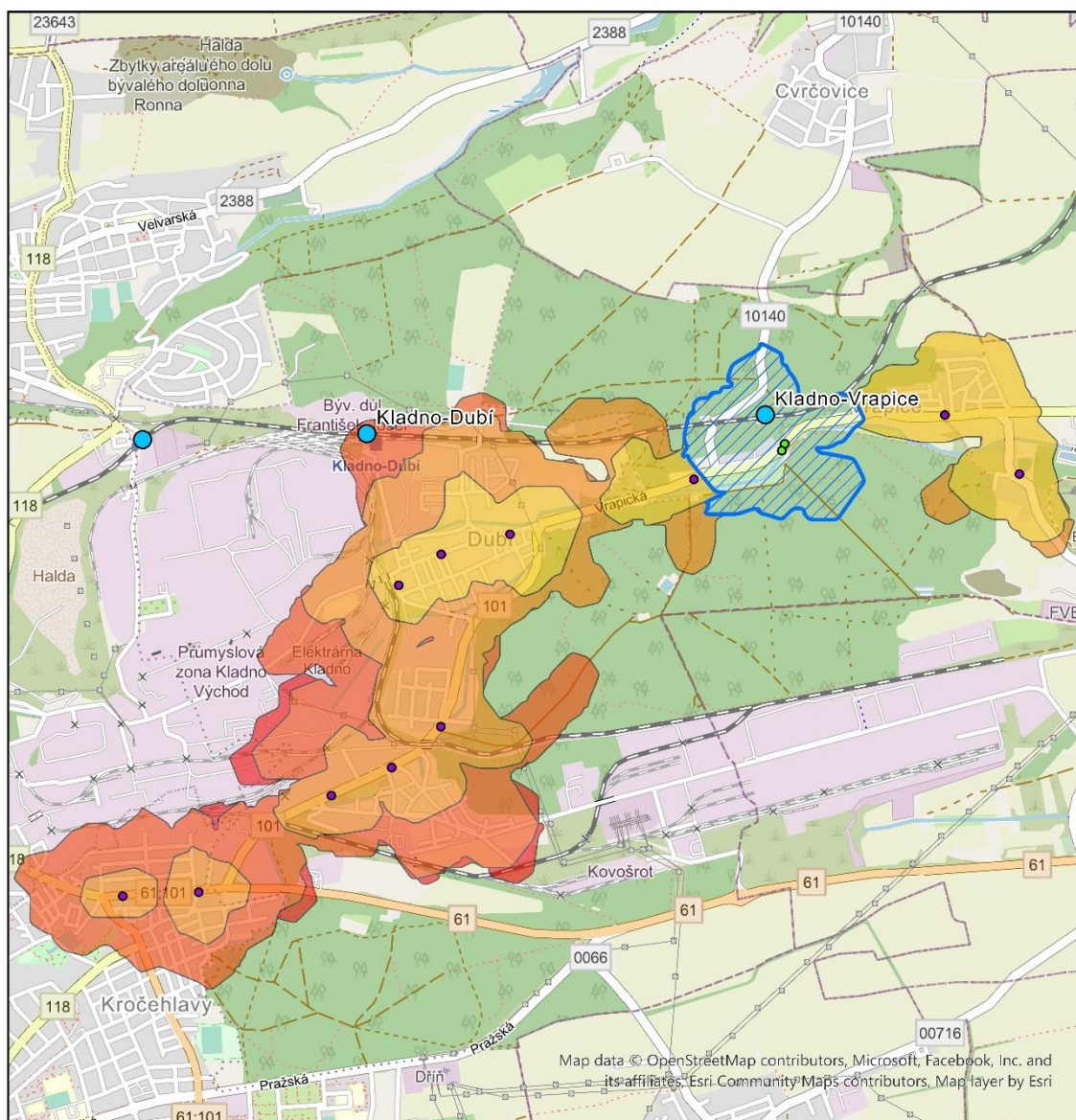
Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha AO: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti zastávky Kladno-Vrapice MHD

Obec	hraniční izochrona [min]				Počet obyvatel
	10	15	20	25	
Kladno	2538	3132	3444	48	9162
Celkem podíl [%]	27,7	34,2	37,6	0,5	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha AP: Časová dostupnost zastávky Kladno-Vrapice MHD



zastávky MHD

- v zázemí žel. stanic / zastávek
- ostatní

- železniční stanice / zastávky

interval izochrony [min]

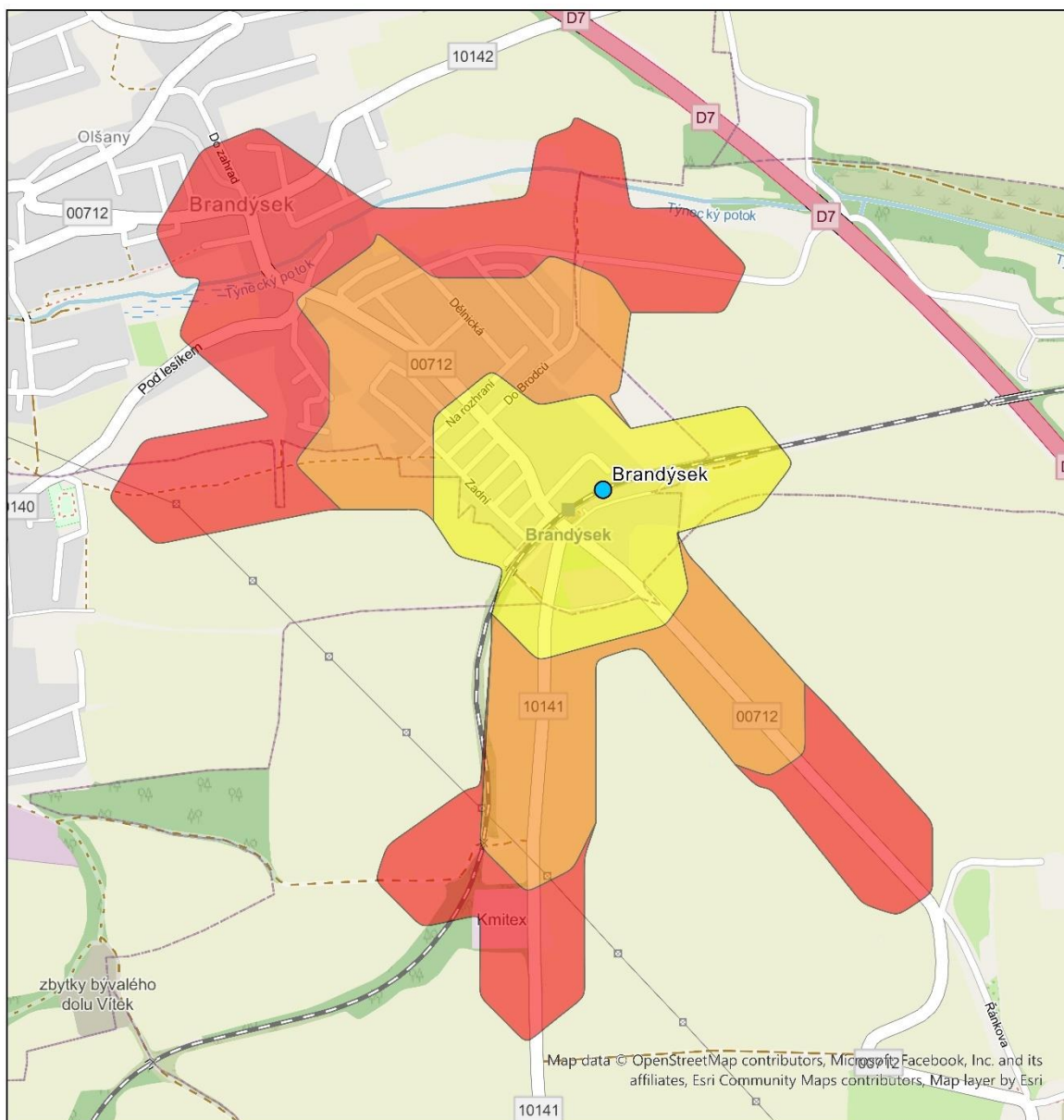
- ≤ 10
- ≤ 15
- ≤ 20
- ≤ 25

- ▨ oblasti vhodné pro pěší docházku



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha AQ: Časová dostupnost ŽST Brandýsek pěší chůzí



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

≤ 15

S



0 0,5 1 km

Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha AR: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti ŽST Brandýsek pěší chůzí

Obec	hraniční izochrona [min]			Celkem obyvatel
	5	10	15	
Brandýsek	216	290	232	738
Celkem podíl [%]	29,3	39,3	31,4	100

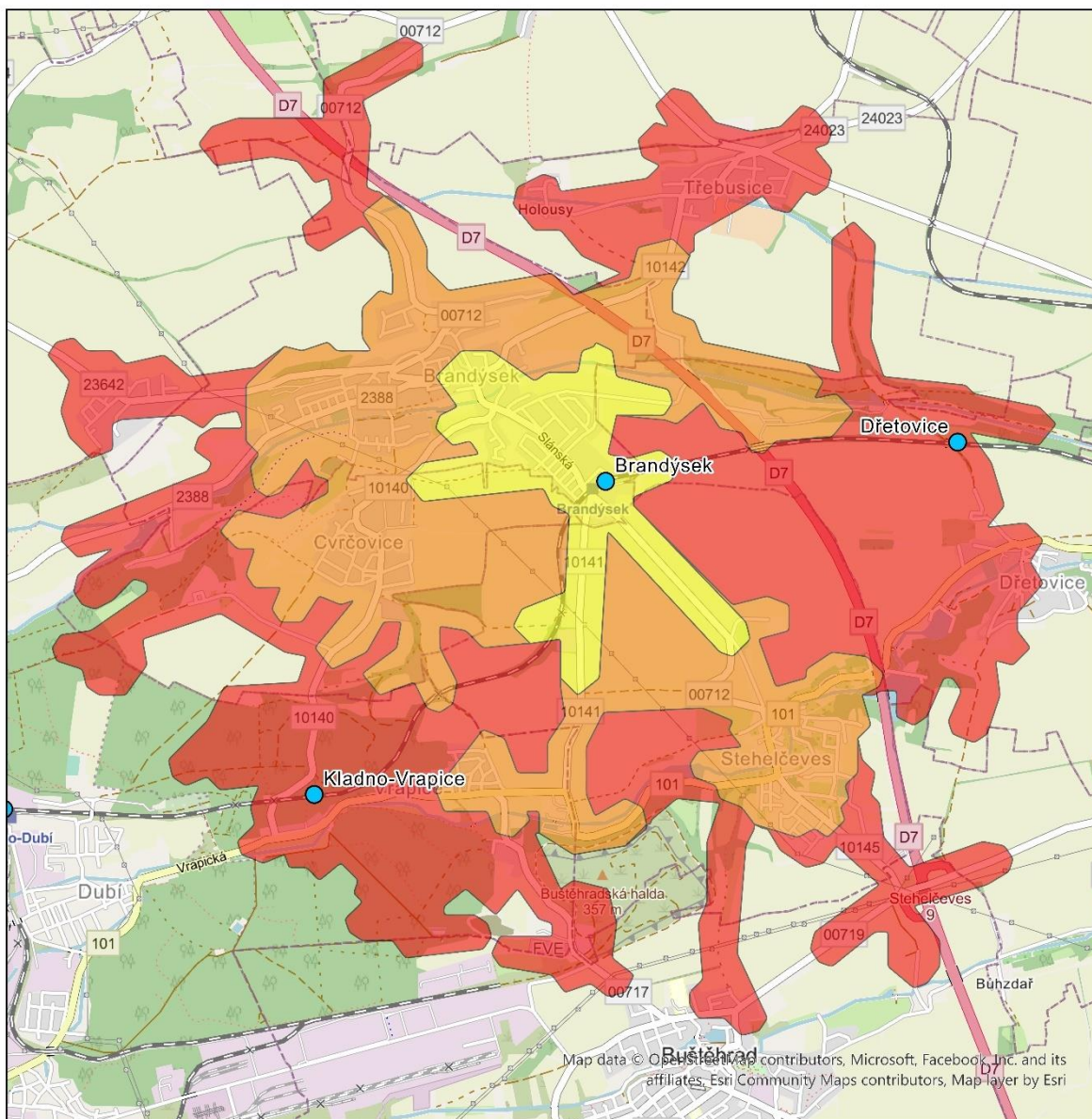
Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha AS: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti ŽST Brandýsek jízdou na kole

Obec	hraniční izochrona [min]			Počet obyvatel
	5	10	15	
Brandýsek	766	976	8	1750
Buštěhrad			216	216
Cvrčovice		732	132	864
Dřetovice	2	10	258	270
Kladno		426	414	840
Pchery			390	390
Stehelčevy	9	1146	45	1200
Třebusice		3	501	504
Želenice			3	3
Celkem obyvatel	777	3293	1967	6037
Celkem podíl [%]	12,9	54,5	32,6	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha AT: Časová dostupnost ŽST Brandýsek jízdou na kole



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

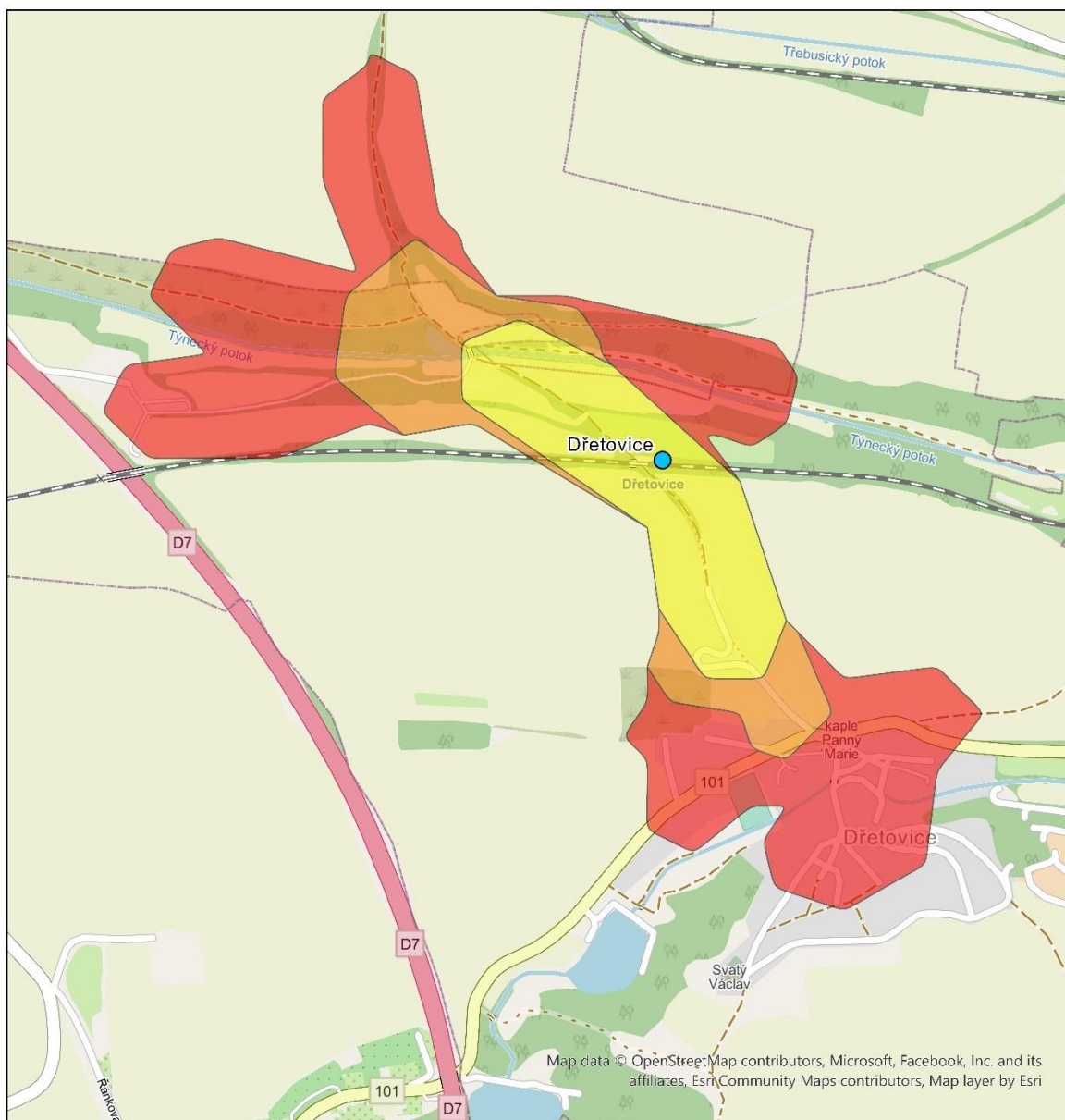
≤ 15

0 1 2 km



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha AU: Časová dostupnost zastávky Dřetovice pěší chůzí



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

≤ 15

0 0,5 1 km

S

Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha AV: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti zastávky Dřetovice pěší chůzí

Obec	hraniční izochrona [min]			Celkem obyvatel
	5	10	15	
Dřetovice	2	12	260	274
Celkem podíl [%]	0,7	4,4	94,9	100

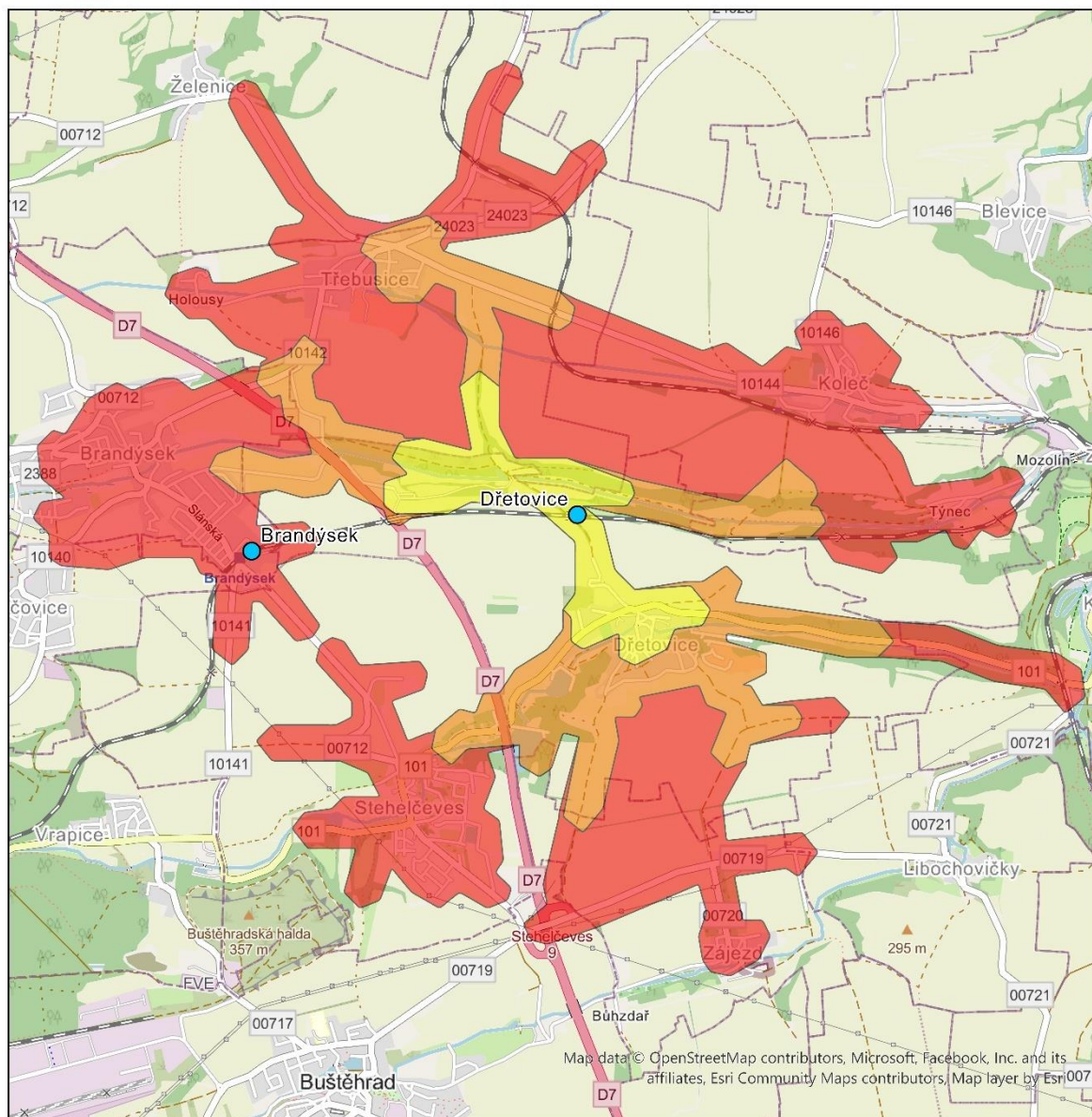
Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha AW: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti zastávky Dřetovice jízdou na kole

Obec	hraniční izochrona [min]			Počet obyvatel
	5	10	15	
Brandýsek		30	1198	1228
Cvrčovice			30	30
Dřetovice	252	146	2	400
Koleč			444	444
Stehelčeves		72	1116	1188
Třebusice		201	306	507
Zájezd			76	76
Želenice			12	12
Celkem obyvatel	252	449	3184	3885
Celkem podíl [%]	6,5	11,6	82,0	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha AX: Časová dostupnost zastávky Dřetovice jízdou na kole



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

- ≤ 5
- ≤ 10
- ≤ 15

0 1 2 km



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha AY: Významné objekty občanské vybavenosti a turistické cíle v okolí zastávky Zákolany včetně doby cesty k této zastávce zvolenými druhy dopravy

objekt	časová dostupnost [min]	
	pěší	cyklistická
hradiště Budeč		10
zámek Koleč		10
PP Minická skála		15
PP Otovická skála		15

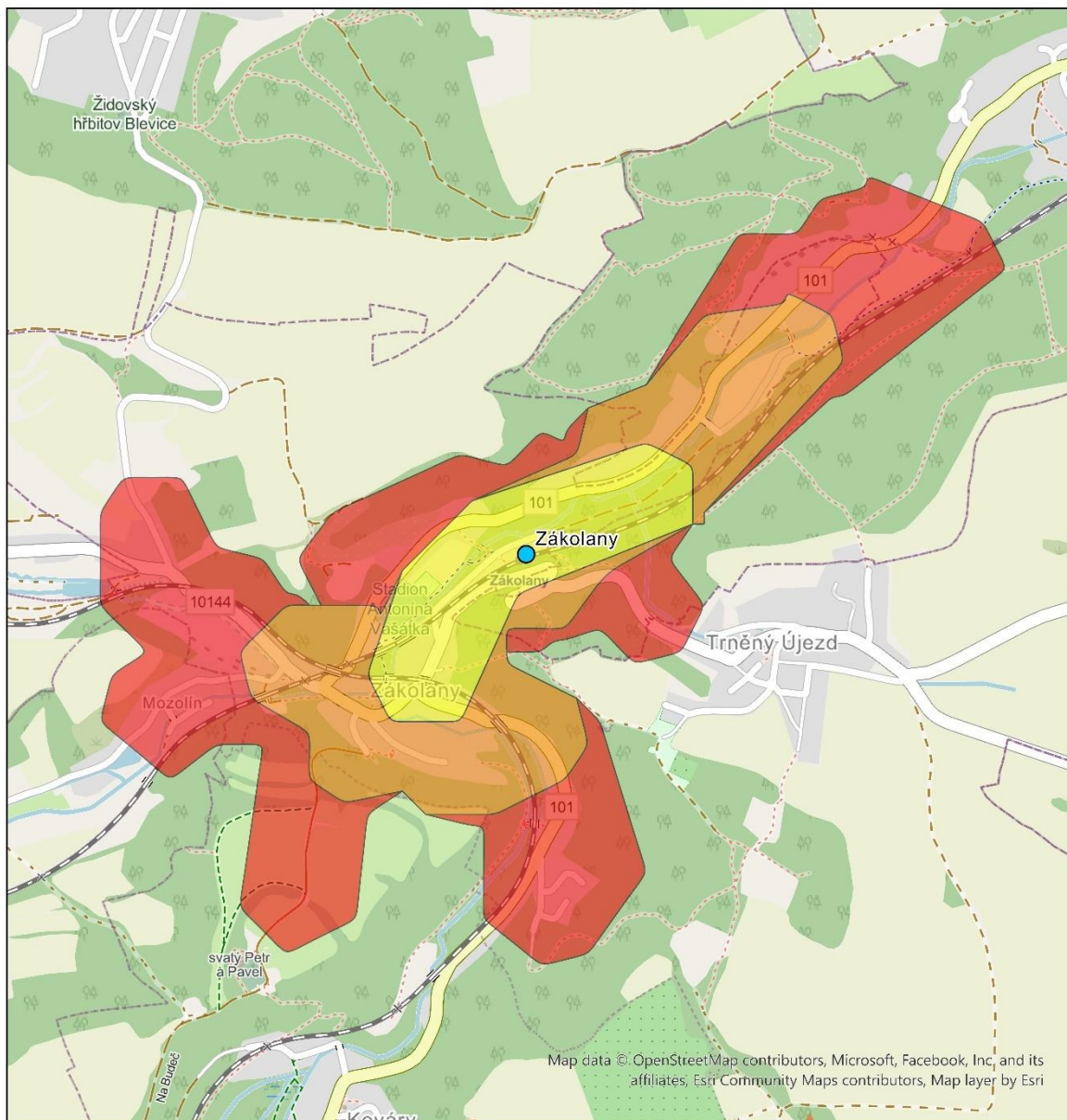
Zdroj: autor na podkladě analýzy a podkladové mapy v ArcGIS

Příloha AZ: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti zastávky Zákolany pěší chůzí

Obec	hraniční izochrona [min]			Počet obyvatel
	5	10	15	
Koleč			44	44
Otovice	12	24	30	66
Zákolany	54	80	146	280
Celkem obyvatel	66	104	220	390
Celkem podíl [%]	16,9	26,7	56,4	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha BA: Časová dostupnost zastávky Zákolany pěší chůzí



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

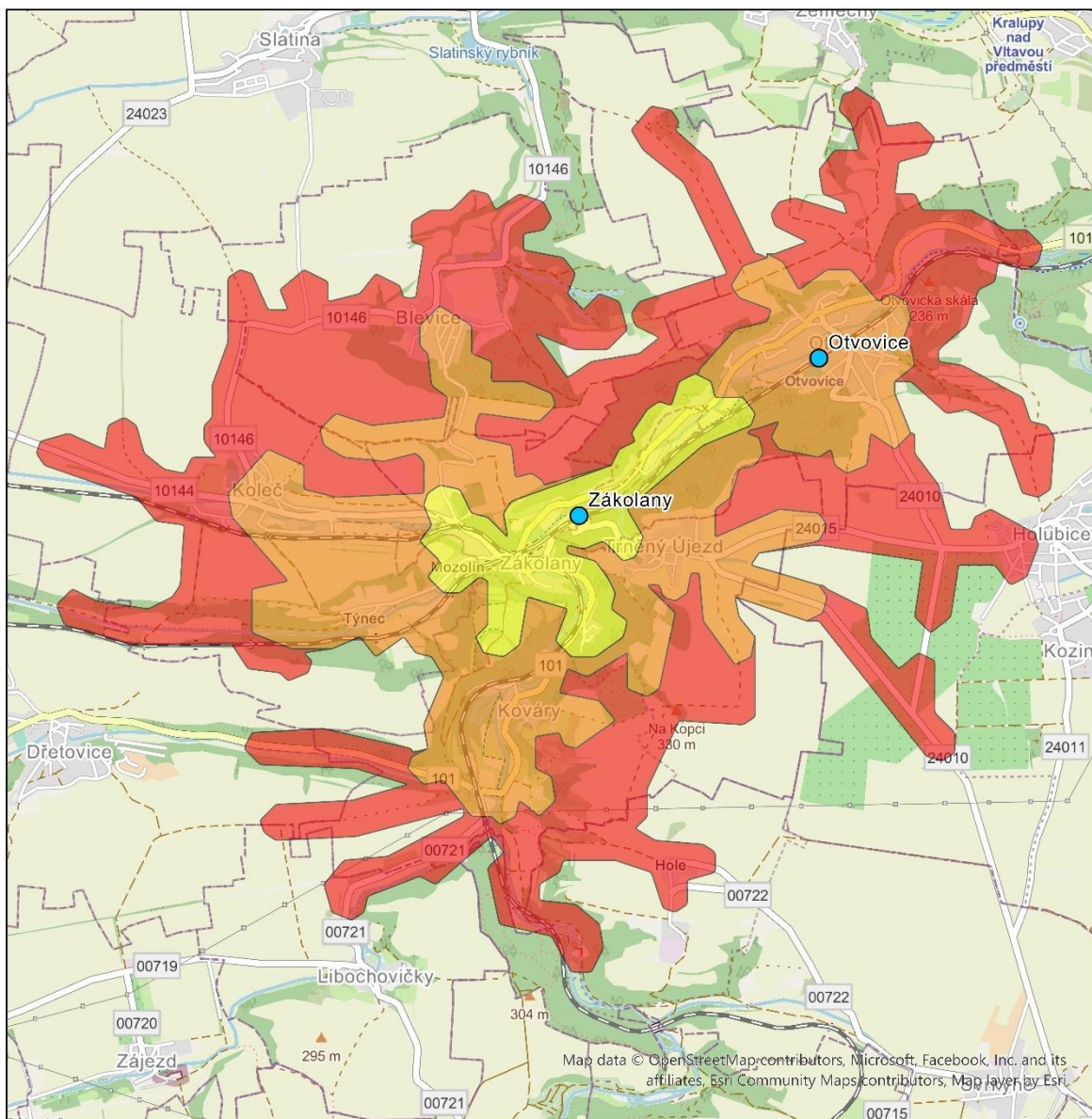
≤ 15

0 0,5 1 km

S

Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha BB: Časová dostupnost zastávky Zákolany jízdou na kole



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

≤ 15

0 1 2 km



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha BC: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti zastávky Zákolany jízdou na kole

Obec	hraniční izochrona [min]			Počet obyvatel
	5	10	15	
Blevice		176	70	246
Holubice			152	152
Koleč	48	378	130	556
Kralupy nad Vltavou			10	10
Otovice	72	750	75	897
Svrkyně			34	34
Zákolany	294	248	4	546
Celkem obyvatel	414	1552	475	2441
Celkem podíl [%]	17,0	63,6	19,5	100

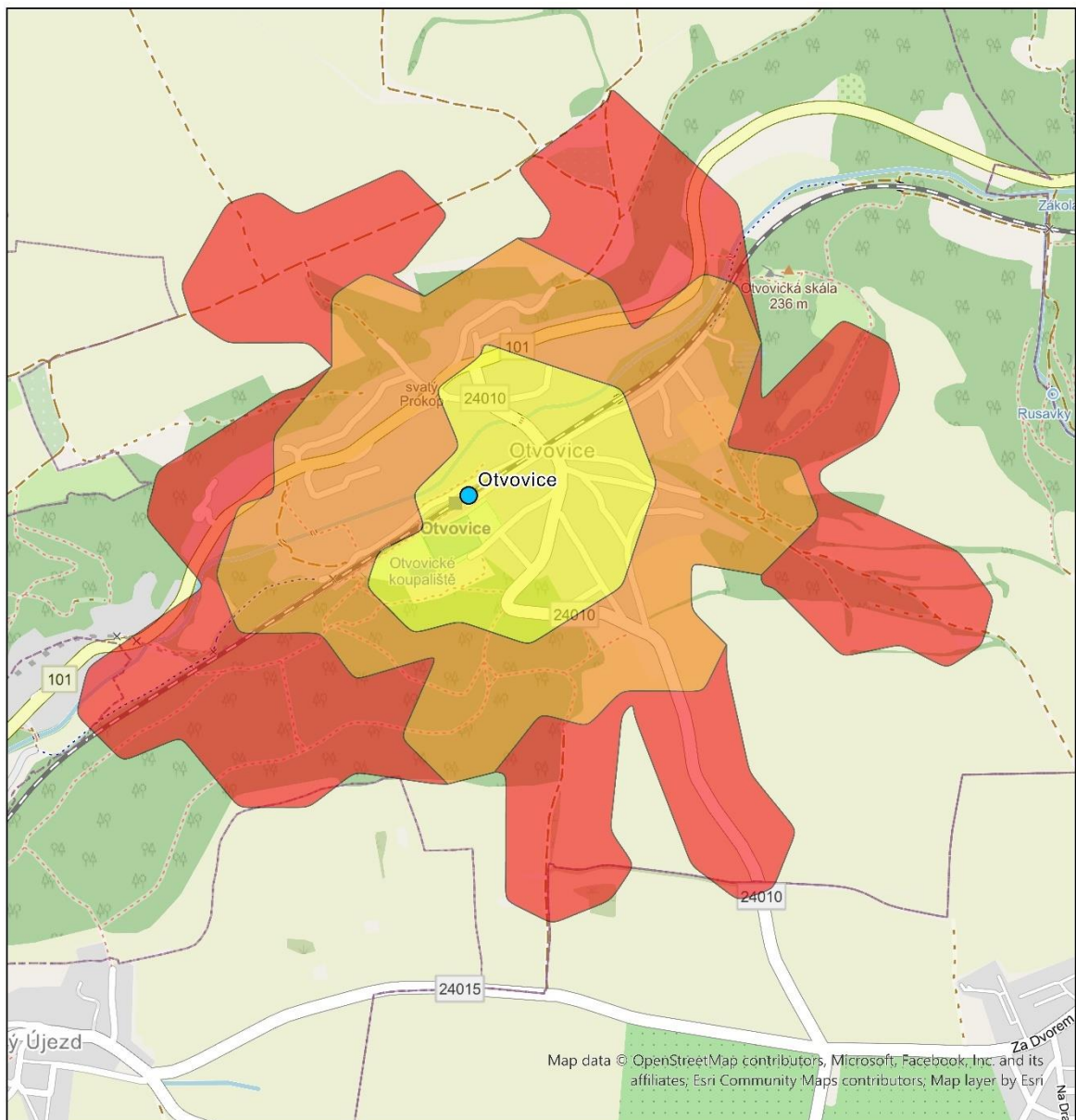
Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha BD: Významné objekty občanské vybavenosti a turistické cíle v okolí ŽST Otovice včetně doby cesty k této ŽST zvolenými druhy dopravy

objekt	časová dostupnost [min]	
	pěší	cyklistická
hradiště Budeč		15
PP Otvoická skála		10
PP Minická skála		10
PP Sprašová rokle u Zeměch		15

Zdroj: autor na podkladě analýzy a podkladové mapy v ArcGIS

Příloha BE: Časová dostupnost ŽST Otovice pěší chůzí



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

≤ 15

0 0,5 1 km



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha BF: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti ŽST Otovice pěší chůzí včetně příslušnosti obyvatel k obci

Obec	hraniční izochrona [min]			Počet obyvatel
	5	10	15	
Otovice	363	360	48	771
Zákolany			2	2
Celkem obyvatel	363	360	50	773
Celkem podíl [%]	47,0	46,6	6,5	100

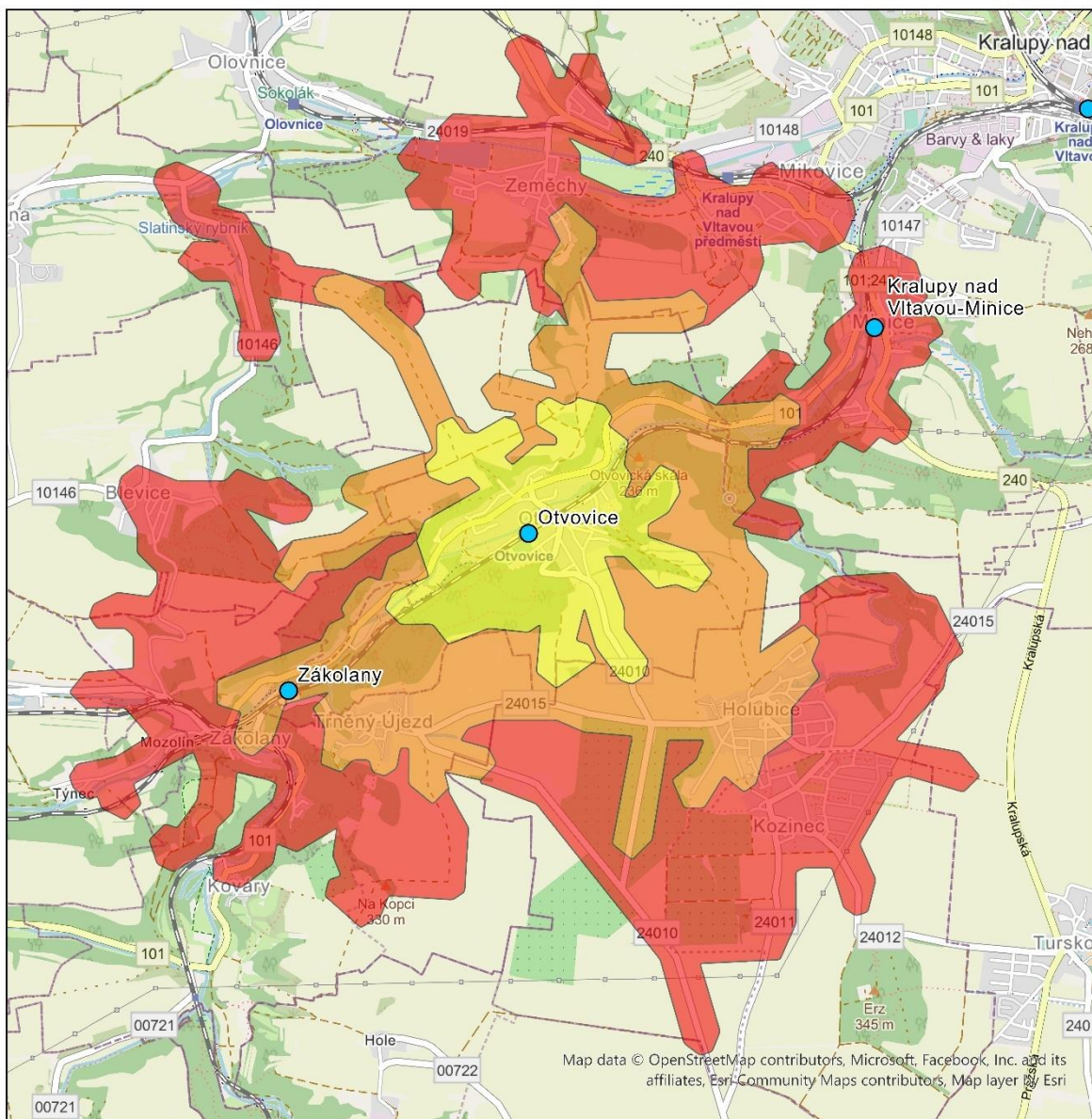
Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha BG: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti ŽST Otovice jízdou na kole včetně příslušnosti obyvatel k obci

Obec	hraniční izochrona [min]			Počet obyvatel
	5	10	15	
Blevice		176	70	246
Holubice			152	152
Koleč	48	378	130	556
Kralupy nad Vltavou			10	10
Otovice	72	750	75	897
Svrkyně			34	34
Zákolany	294	248	4	546
Celkem obyvatel	414	1552	475	2441
Celkem podíl [%]	17,0	63,6	19,5	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha BH: Časová dostupnost ŽST Otovice jízdou na kole



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

- ≤ 5
- ≤ 10
- ≤ 15

0 1 2 km



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha BI: Významné objekty občanské vybavenosti a turistické cíle v okolí zastávky Kralupy nad Vltavou – Minice včetně doby cesty k této zastávce zvolenými druhy dopravy

objekt	časová dostupnost [min]		
	pěší	cyklistická	MHD
autobusové nádraží		15	20
Dvořákovo gymnázium		10	10
Městský úřad		10	15
Městské muzeum		10	15
Nemocnice Kralupy		15	20
vyhlídka Hostibejk		10	15
sportovní areály (Lobeč)		15	15
PP Minická skála	15	5	
PP Otšovická skála		10	
PP Sprašová rokle u Zeměch		15	

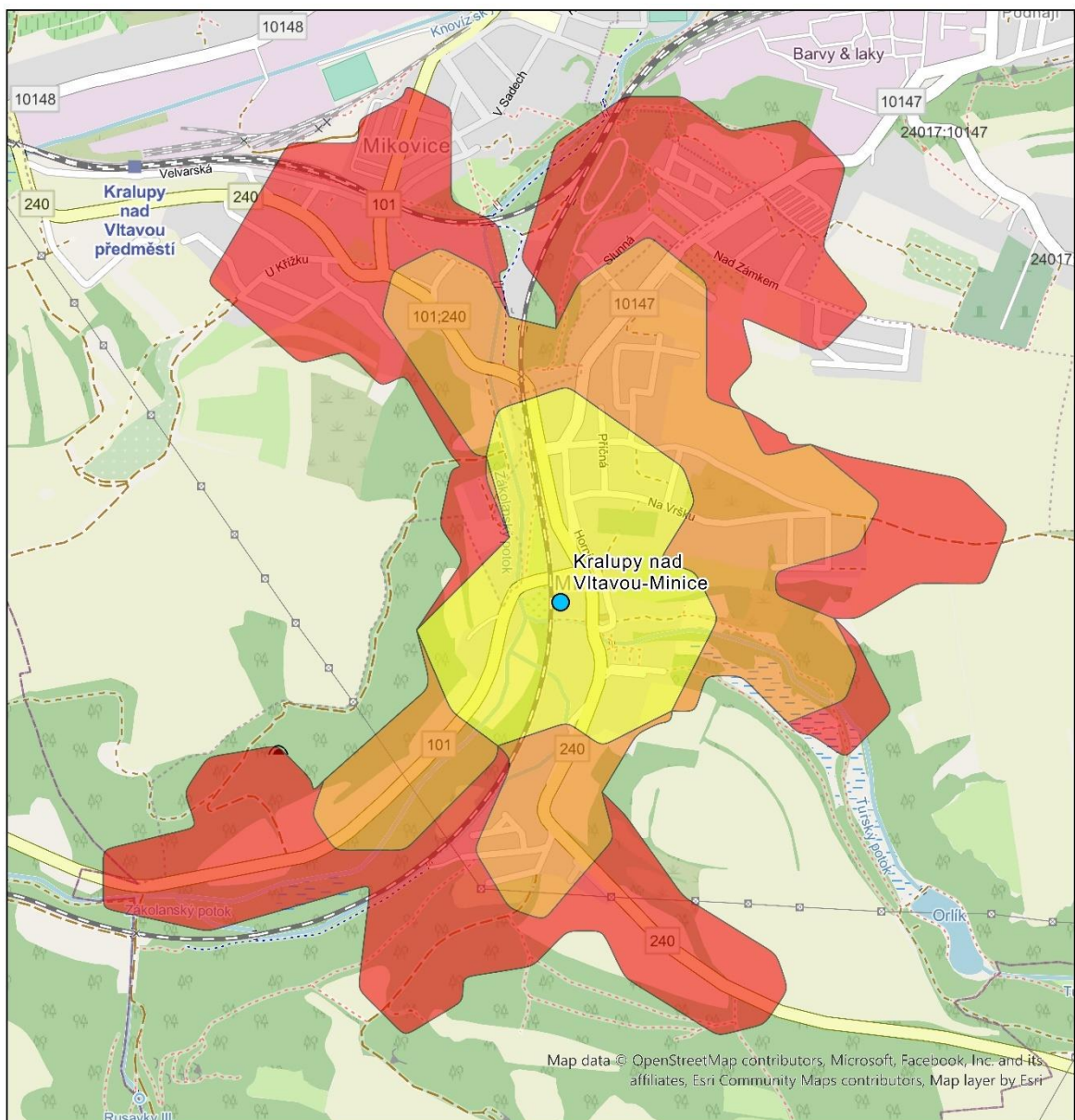
Zdroj: autor na podkladě analýzy a podkladové mapy v ArcGIS

Příloha BJ: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti zastávky Kralupy nad Vltavou – Minice pěší chůzí

Obec	hraniční izochrona [min]			Celkem obyvatel
	5	10	15	
Kralupy nad Vltavou	720	680	1325	2725
Celkem podíl [%]	26,4	25,0	48,6	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha BK: Časová dostupnost zastávky Kralupy nad Vltavou-Minice pěší chůzí



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

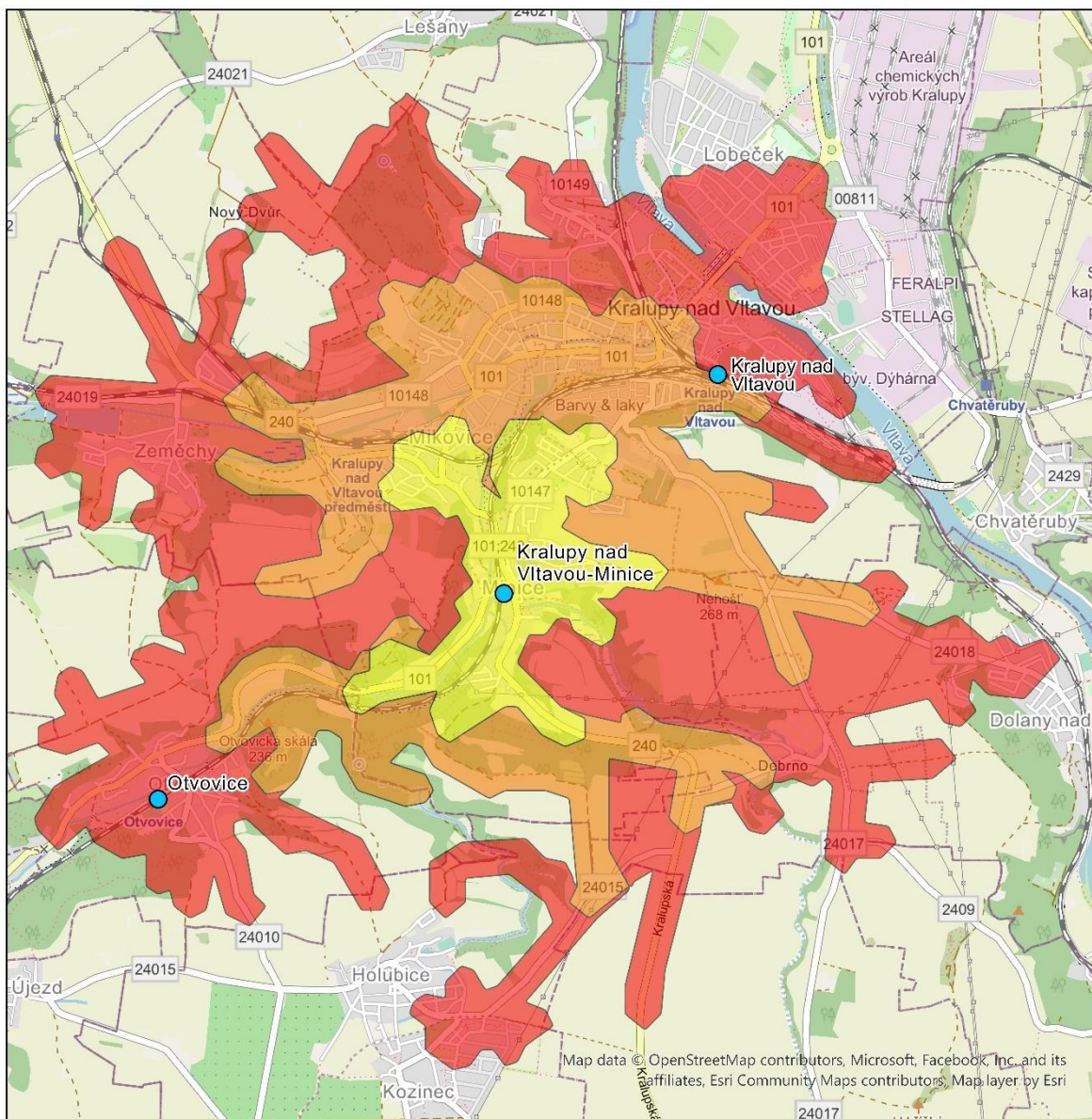
≤ 15

0 0,5 1 km



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha BL: Časová dostupnost zastávky Kralupy nad Vltavou-Minice jízdou na kole



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

≤ 15

0 1 2 km



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha BM: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti zastávky Kralupy nad Vltavou – Minice jízdou na kole včetně příslušnosti obyvatel k obci

Obec	hraniční izochrona [min]			Počet obyvatel
	5	10	15	
Dolany nad Vltavou		22	306	328
Holubice			504	504
Kralupy nad Vltavou	2820	5200	4975	12995
Otovice		69	765	834
Celkem obyvatel	2820	5291	6550	14661
Celkem podíl [%]	19,2	36,1	44,7	100

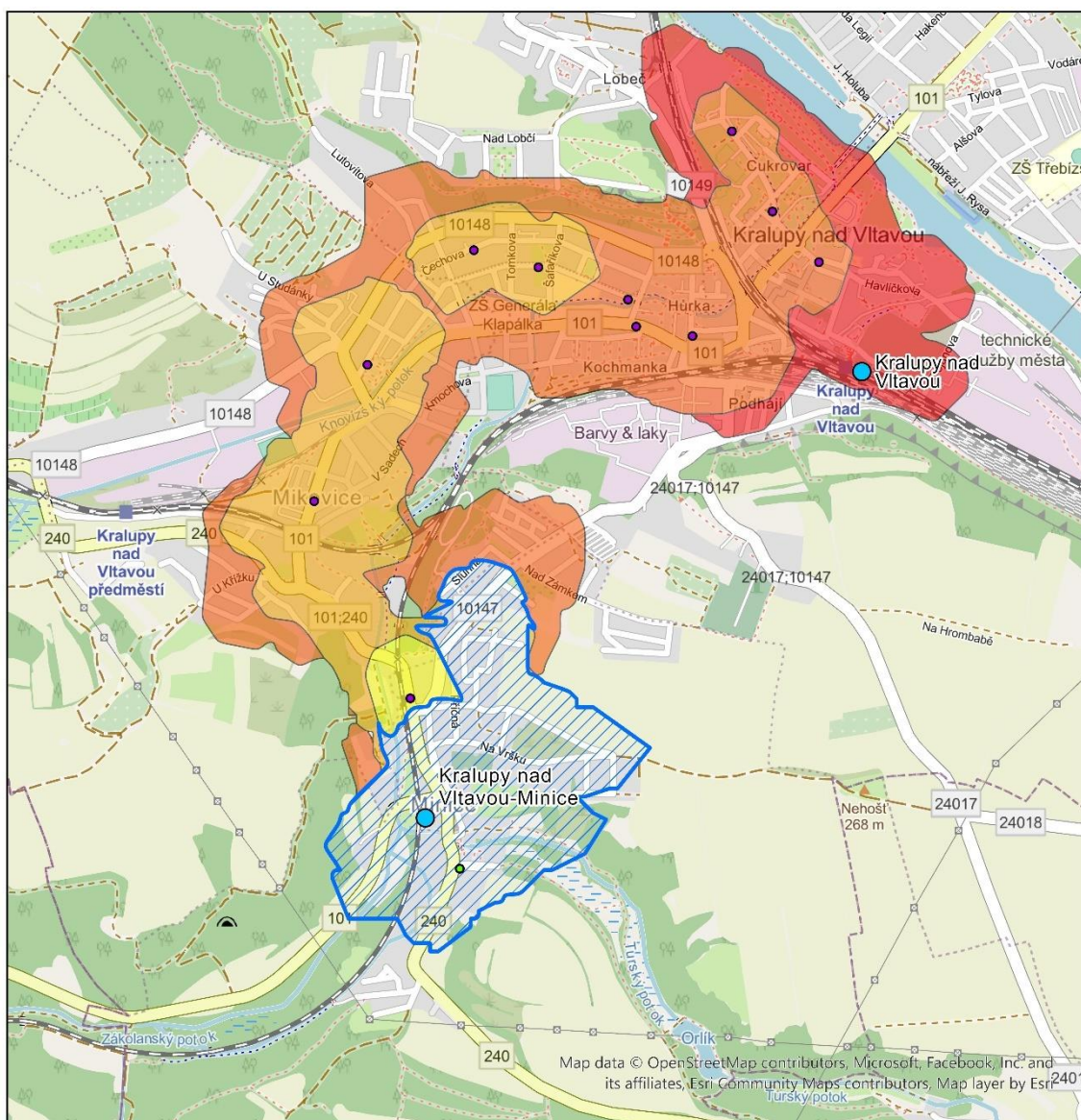
Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha BN: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti zastávky Kralupy nad Vltavou-Minice MHD

Obec	hraniční izochrona [min]				Celkem obyvatel
	5	10	15	20	
Kralupy nad Vltavou	145	2680	2950	580	6355
Celkem podíl [%]	2,3	42,2	46,4	9,1	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha BO: Časová dostupnost zastávky Kralupy nad Vltavou-Minice MHD



zastávky MHD

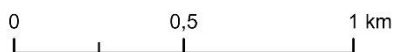
- v zázemí žel. stanic / zastávek
- ostatní

- železniční stanice / zastávky

interval izochrony [min]

- ≤ 5
- ≤ 10
- ≤ 15
- ≤ 20

- oblasti vhodné pro pěší docházku



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha BP: Významné objekty občanské vybavenosti a turistické cíle v okolí ŽST Kralupy nad Vltavou včetně doby cesty k této zastávce zvolenými druhy dopravy

objekt	časová dostupnost [min]		
	pěší	cyklistická	MHD
autobusové nádraží	5	5	pěšky
Dvořákovo gymnázium	15	5	10
Městský úřad	5	5	5
Městské muzeum	15	5	10
Nemocnice Kralupy	10	5	5
vyhlídka Hostibejk	15	5	10
sportovní areály	10	5	5
Chemicko-technologické učiliště		10	15
Synthos		15	20

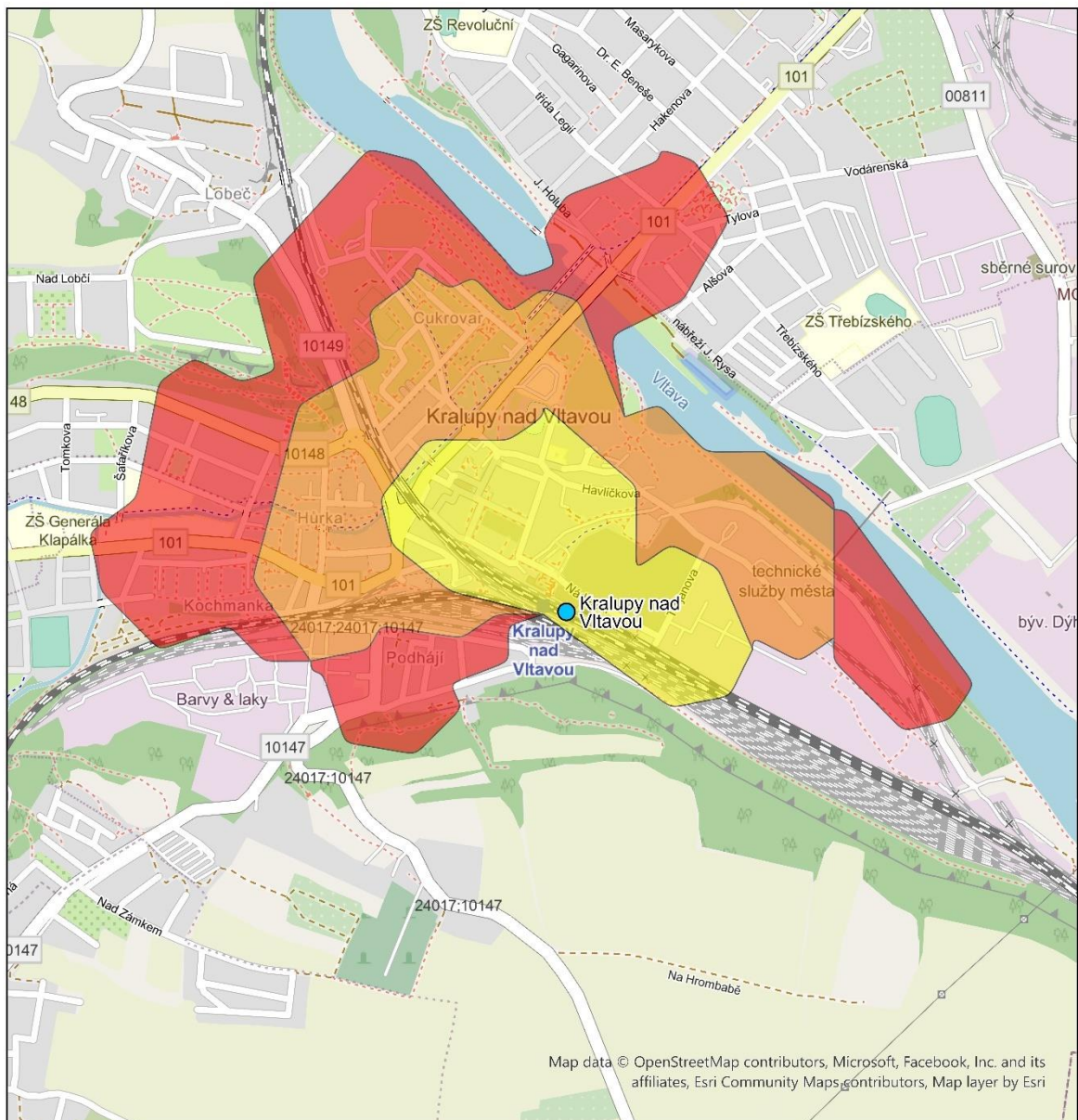
Zdroj: autor na podkladě analýzy a podkladové mapy v ArcGIS

Příloha BQ: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti ŽST Kralupy nad Vltavou pěší chůzí

Obec	hraniční izochrona [min]			Celkem obyvatel
	5	10	15	
Kralupy nad Vltavou	440	675	1390	2505
Celkem podíl [%]	17,6	26,9	55,5	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha BR: Časová dostupnost ŽST Kralupy nad Vltavou pěší chůzí



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

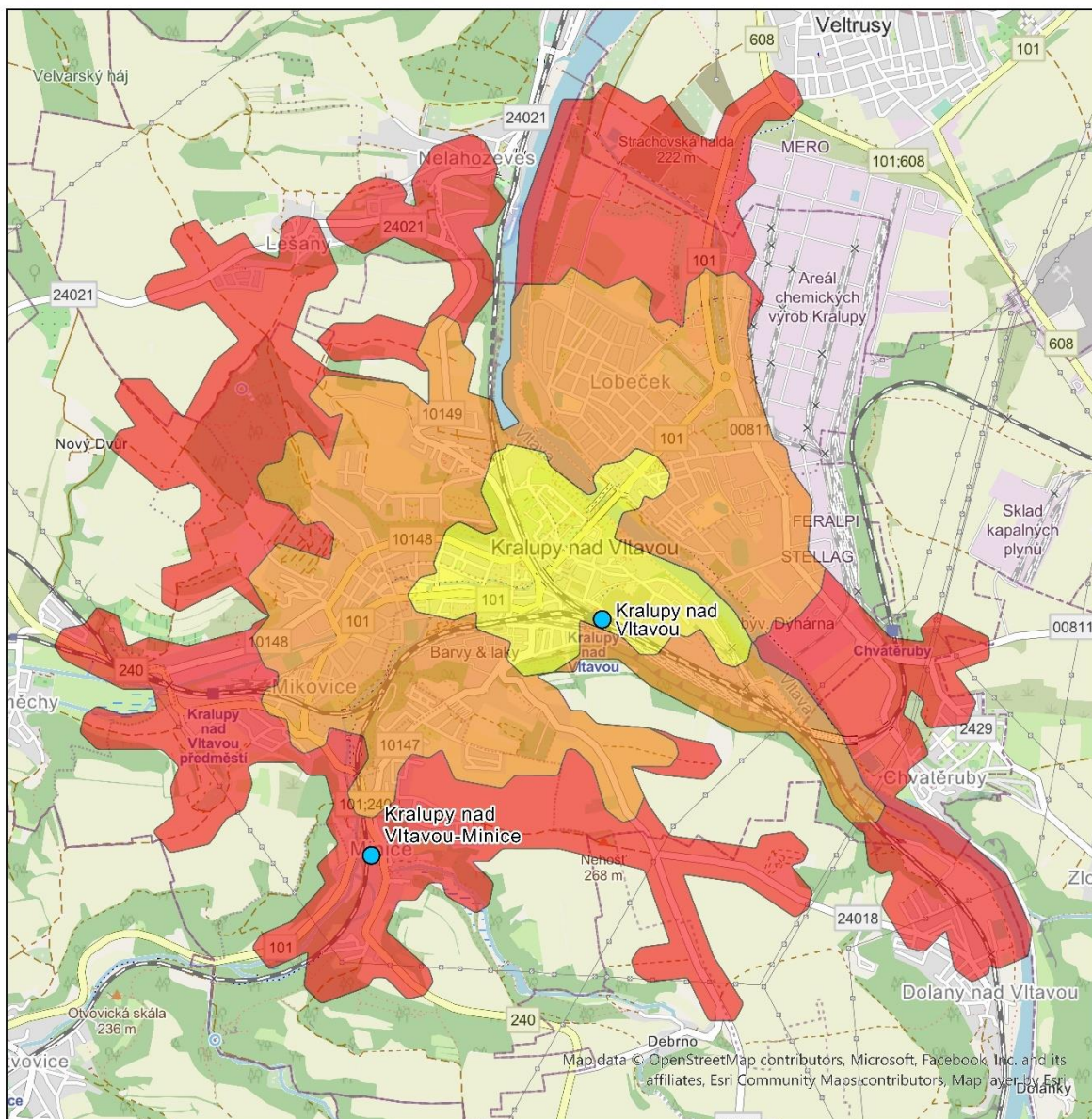
≤ 15

0 0,5 1 km



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha BS: Časová dostupnost ŽST Kralupy nad Vltavou jízdou na kole



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

≤ 15

0 1 2 km



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha BT: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti ŽST Kralupy nad Vltavou jízdou na kole včetně příslušnosti obyvatel k obci

Obec	hraniční izochrona [min]			Počet obyvatel
	5	10	15	
Dolany nad Vltavou			292	292
Chvatěruby			72	72
Kralupy nad Vltavou	5610	19860	3410	28880
Nelahozeves			722	722
Celkem obyvatel	5610	19860	4496	29966
Celkem podíl [%]	18,7	66,3	15,0	100

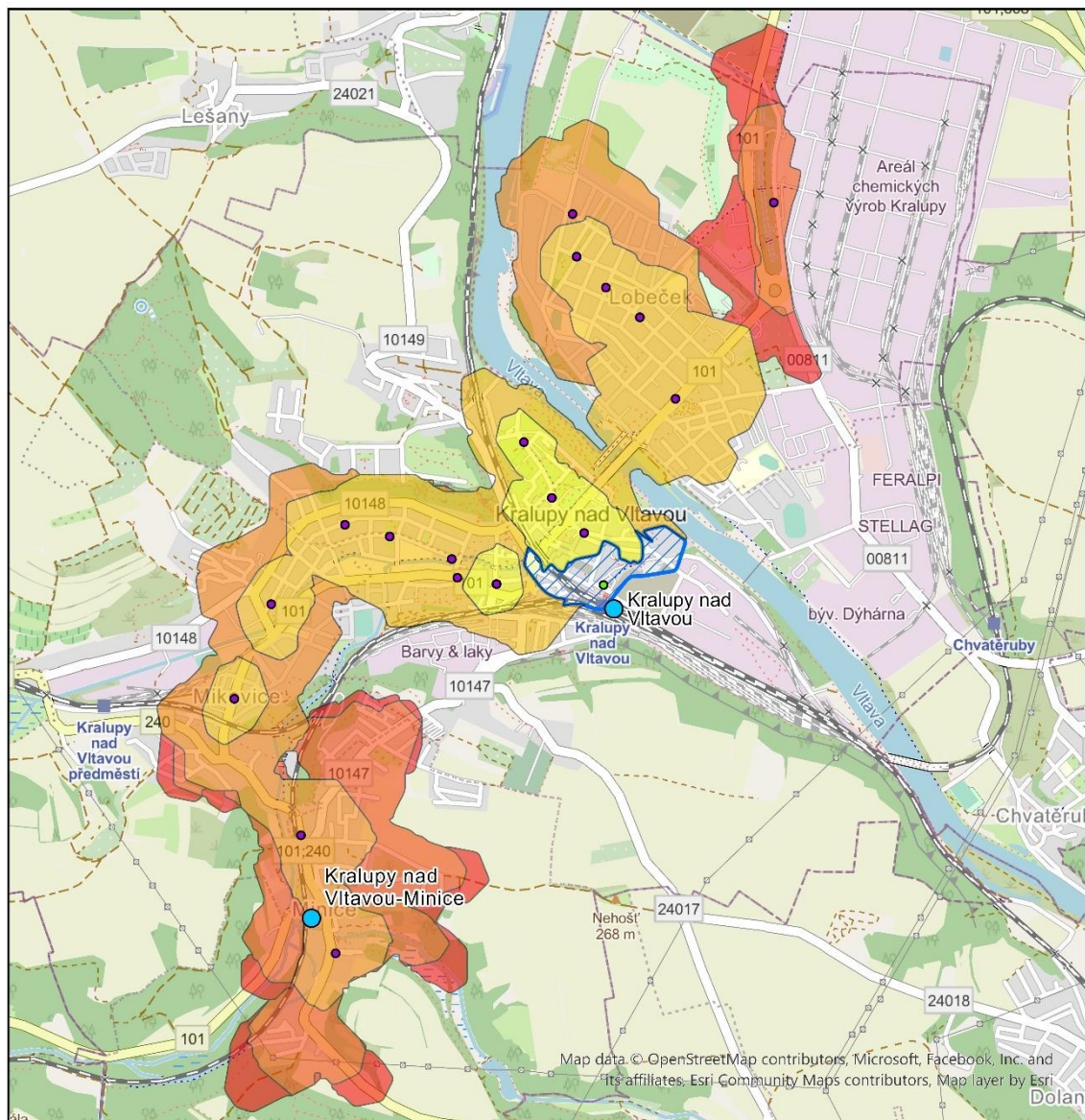
Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha BU: Přibližný počet obyvatel v zónách časové dostupnosti ŽST Kralupy nad Vltavou MHD

Obec	hraniční izochrona [min]					Celkem obyvatel
	5	10	15	20	25	
Kralupy nad Vltavou	1340	12090	6570	1930	500	22430
Celkem podíl [%]	6,0	53,9	29,3	8,6	2,2	100

Zdroj: autor s využitím ArcGIS a dat ČÚZK, Ministerstva vnitra ČR

Příloha BV: Časová dostupnost ŽST Kralupy nad Vltavou MHD



zastávky MHD

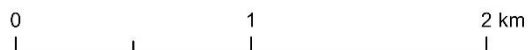
- v zázemí žel. stanic / zastávek
- ostatní

- železniční stanice / zastávky

interval izochrony [min]

- ≤ 5
- ≤ 10
- ≤ 15
- ≤ 20
- ≤ 25

- ▨ oblasti vhodné pro pěší docházku



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha BW: Podíl rozlohy města Kladna se stanovenou dobou časové dostupnosti dopravních bodů na jeho území

Přeprava	izochrona [min]					Podíl rozlohy obce celkem [%]
	5	10	15	20	25	
pěšky	3,3	7,3	14,7			25,3
na kole	28,4	54,0	15,0			97,4
MHD	2,2	22,3	16,9	5,0	0,9	47,4

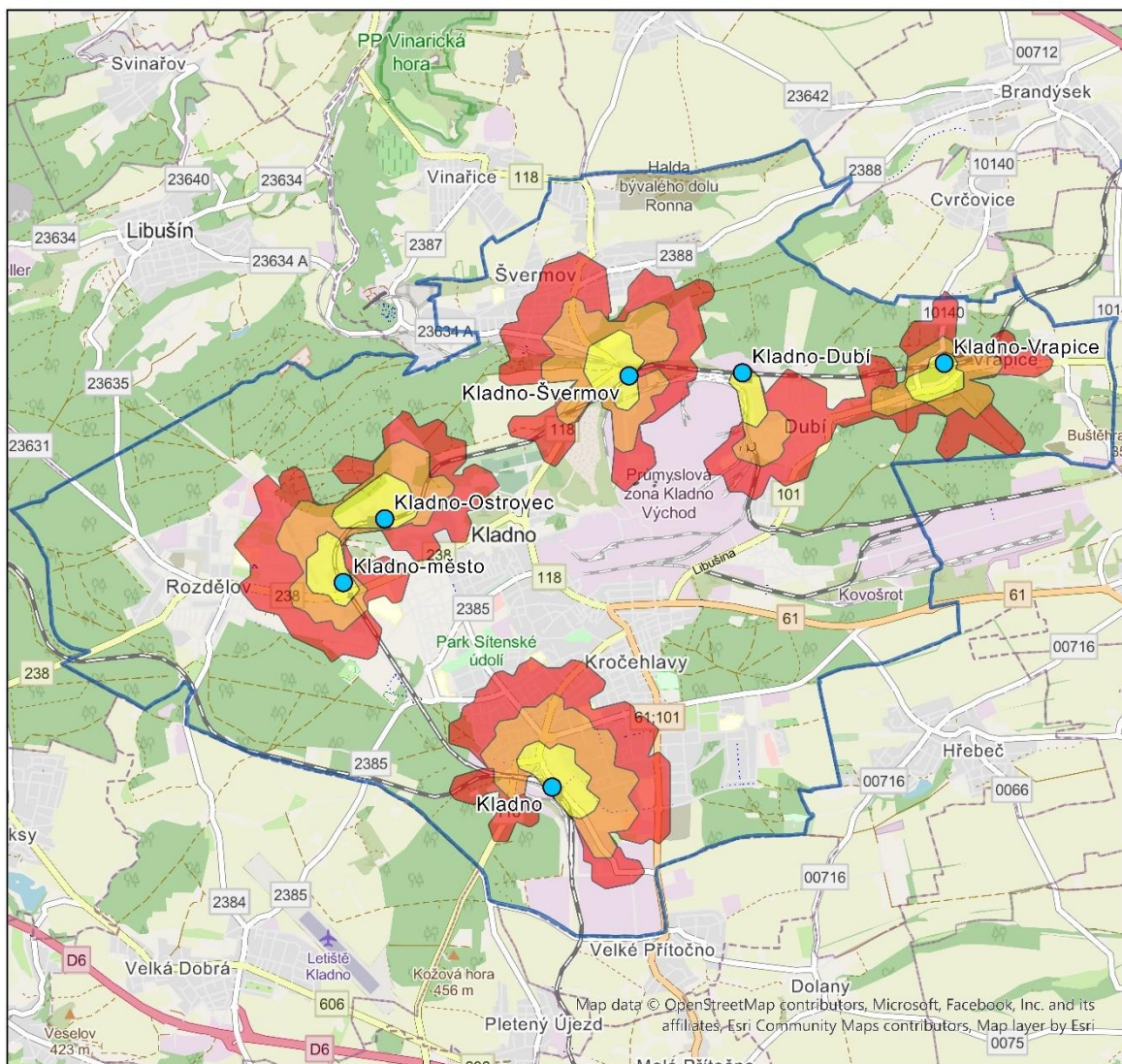
Zdroj: autor s využitím ArcGIS

Příloha BX: Podíl rozlohy města Kralupy nad Vltavou se stanovenou dobou časové dostupnosti dopravních bodů na jeho území

Přeprava	izochrona [min]					Podíl rozlohy obce celkem [%]
	5	10	15	20	25	
pěšky	2,7	4,7	7,3			14,6
cyklo	15,6	34,0	26,1			75,7
MHD	1,6	8,8	3,9	0,7	1,0	16,0

Zdroj: autor s využitím ArcGIS

Příloha BY: Časová dostupnost dopravních bodů na území města Kladna pěší chůzí



● železniční stanice / zastávka

interval izochrony [min]

≤ 5

≤ 10

≤ 15

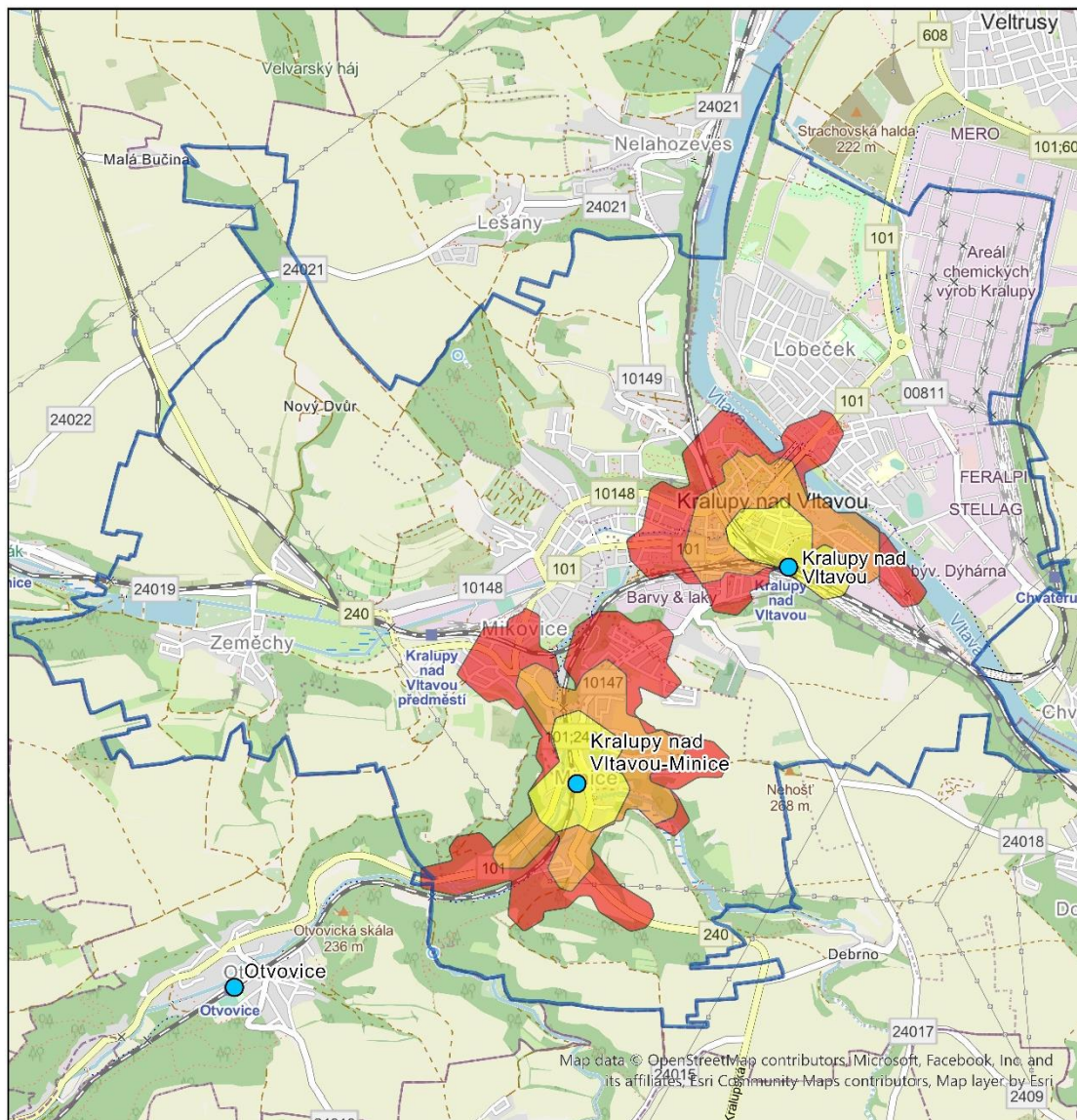
hranice obce

0 2 4 km



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha BZ: Časová dostupnost dopravních bodů na území města Kralupy nad Vltavou pěší chůzí



zastávky MHD

- v zázemí žel. stanic / zastávek
- ostatní

- železniční stanice / zastávky



interval izochrony [min]

- ≤ 5
- ≤ 10
- ≤ 15
- ≤ 20
- ≤ 25

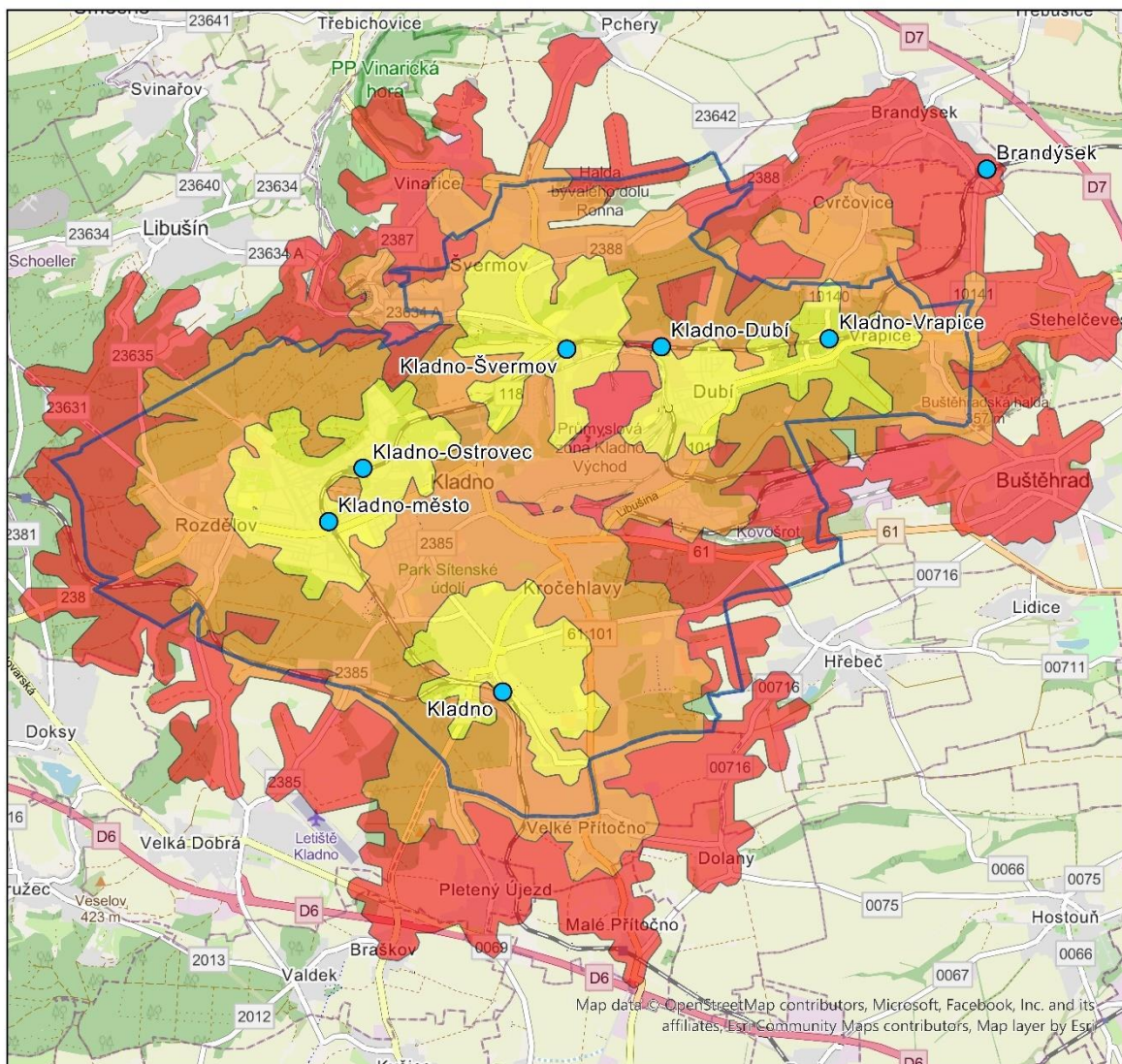
- ▨ oblasti vhodné pro pěší docházku

- ▭ hranice obce



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha CA: Časová dostupnost dopravních bodů na území města Kladna dojížděnou na kole



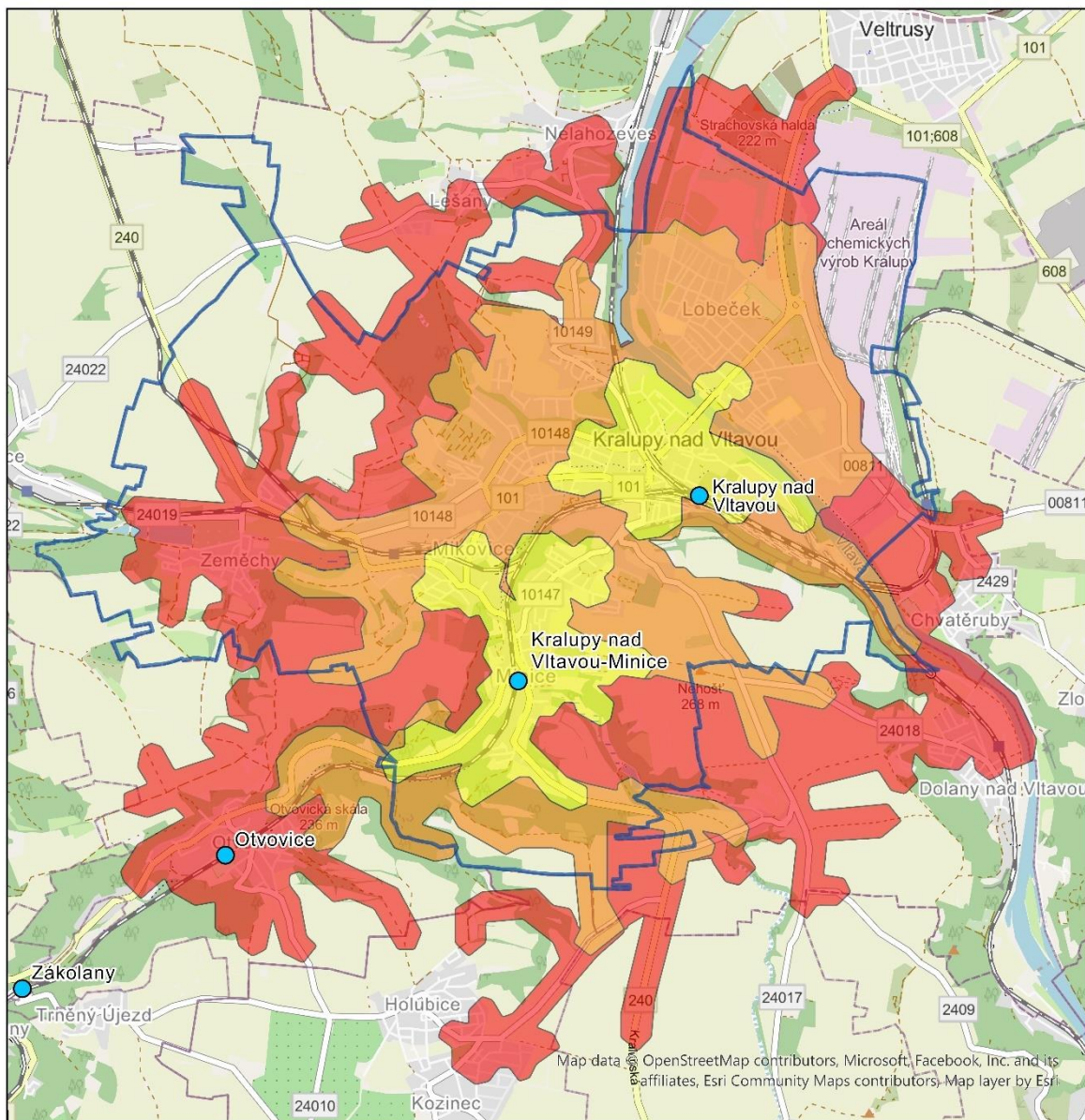
- železniční stanice / zastávka
- interval izochrony [min]**
- ≤ 5
- ≤ 10
- ≤ 15
- hranice obce

0 2 4 km



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha CB: Časová dostupnost dopravních bodů na území města Kralupy nad Vltavou dojížděnkou na kole



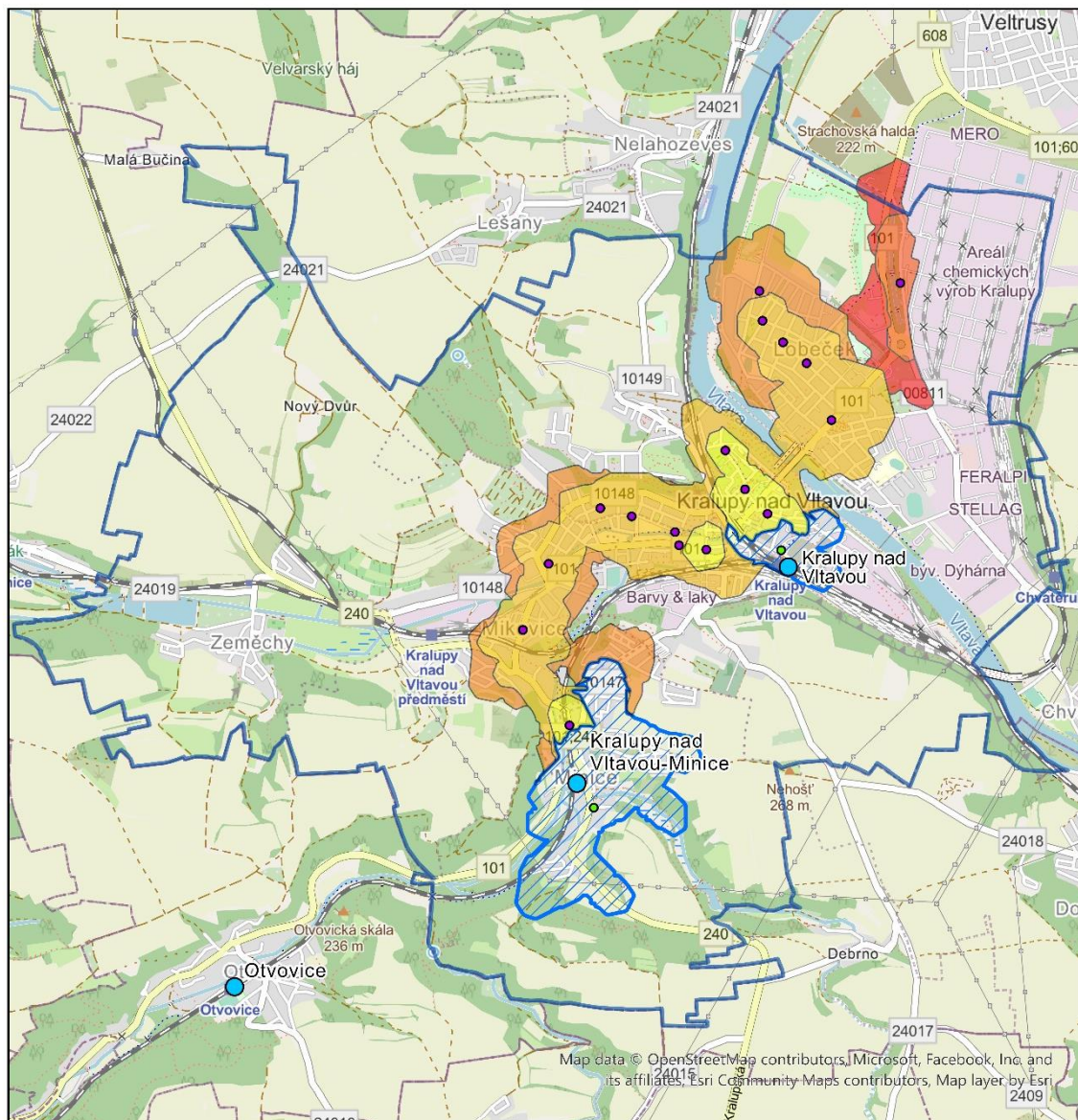
- železniční stanice / zastávka
- interval izochrony [min]**
- ≤ 5
- ≤ 10
- ≤ 15
- hranice obce

0 2 4 km



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní sítě – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

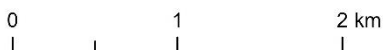
Příloha CD: Časová dostupnost dopravních bodů na území města Kralupy nad Vltavou MHD



zastávky MHD

- v zázemí žel. stanic / zastávek
- ostatní

- železniční stanice / zastávky



interval izochrony [min]

- ≤ 5
- ≤ 10
- ≤ 15
- ≤ 20
- ≤ 25

- ▨ oblasti vhodné pro pěší docházku

- ▭ hranice obce



Zdroj: autor v programu ArcGIS Pro s využitím dat INSPIRE téma Dopravní síť – silniční doprava (TN_ROAD) a ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Příloha CE: Počet osob, dojíždějících mezi obcemi na trati č. 093

Obec vyjížděky	Obec dojížděky	Počet	% vyjíždějících z výchozí obce	% dojíždějících do cílové obce
Brandýsek	Kladno	8	57,163	4,02
Dřetovice	Kralupy nad Vltavou	1	100	0,233
Kladno	Brandýsek	10	1,13	62,5
Kladno	Kralupy nad Vltavou	12	1,356	2,797
Kralupy nad Vltavou	Kladno	41	3,825	20,603
Kralupy nad Vltavou	Zákolany	8	0,746	80
Kralupy nad Vltavou	Brandýsek	2	0,187	12,5
Otovice	Zákolany	1	1,205	10
Otovice	Kralupy nad Vltavou	45	54,217	10,489
Otovice	Kladno	3	3,615	1,508
Otovice	Brandýsek	1	1,205	6,25
Zákolany	Kralupy nad Vltavou	11	40,741	2,564
Zákolany	Otovice	1	3,704	100
Zákolany	Kladno	11	40,741	5,528
Zákolany	Brandýsek	1	3,704	6,25

Zdroj: ČSÚ

Příloha CF: Počet osob, dojíždějících vlakem do obce na trati č. 093 z obce na přilehlé trati

Obec vyjížděky	Trat'	Obec dojížděky (trat' č. 093)	Počet vyjíždějících
Dolany nad Vltavou	090 (091)	Kladno	1
Chabařovice	130	Kladno	1
Kamenný Most	110	Kladno	1
Lužec nad Vltavou	094	Kladno	1
Nelahozeves	090	Kladno	4
Neratovice	092	Brandýsek	1
		Kladno	1
Nová Ves	090	Kladno	1
Nové Strašecí	120	Brandýsek	1
Olovnice	110	Zákolany	1
Štětí	072	Kladno	1
Terezín	090/072	Kladno	1
Ústí nad Labem	090	Kladno	2
Úžice	092	Kladno	5
Veltrusy	090	Kladno	1
Vojkovice	090	Kladno	1
Vrbičany	110	Kladno	1
Počet vyjíždějících celkem			25

Zdroj: ČSÚ

Příloha CG: Počet osob, vyjíždějících vlakem z obce na trati č. 093 do obce na přilehlé trati

Obec dojížd'ky	Trat'	Obec vyjížd'ky (trat' č. 093)	Počet dojíždějících
Jeneč	120	Brandýsek	1
Praha	090 (091)/120		3
Slaný	110		1
Unhošť	120		1
Husinec	090 (091)	Kladno	3
Odolena Voda	092		1
Zvoleněves	110		3
Husinec	090 (091)	Otvovice	2
Libčice nad Vltavou	090 (091)		1
Lovosice	090		1
Odolena Voda	092		1
Postřížín	092		1
Praha	090 (091)/120		23
Roztoky u Prahy	090 (091)		2
Slaný	110		1
Velvary	111		1
Praha	090 (091)/120		Zákolany
Zvoleněves	110	1	
Počet dojíždějících celkem			49

Zdroj: ČSÚ

Příloha CH: Jízdní doby, doby pobytů a cestovní doba osobních vlaků na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou, projíždějících zastávkami Kladno-Vrapice a Dřetovice. Všechny časové údaje jsou v uvedeny minutách.

Dopravní bod	Os-tam		Os-zpět	
	Jízdní doba	Pobyt	Jízdní doba	Pobyt
Kladno	3	-	2,5	-
Kladno-město	1,5	0,5	2	0,5
Kladno-Ostrovec		0,5		0,5
Kladno-Švermov	3,5	0,5	3,5	0,5
Kladno-Dubí	2	<0,5	2	<0,5
	2,5		2	
Kladno-Vrapice	3	0	3,5	0
Brandýsek	2,5	4,5	2,5	4,5
		0		0
Dřetovice	4,5	<0,5	4,5	<0,5
Zákolany	2,5	1,5	2,5	1
Otvovice	3,5	<0,5	3,5	<0,5
	3		3	
Kralupy nad Vltavou-Minice	3	-	3	-
Kralupy nad Vltavou	3	-	3	-
Cestovní doba celkem	39		38,5	

Zdroj: autor na podkladě TTP 528E

Příloha CI: Jízdní doby, doby pobytů a cestovní doba osobních vlaků na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou, projíždějících zastávkou Kladno-Vrapice. Všechny časové údaje jsou v uvedeny minutách.

Dopravní bod	Os-tam		Os-zpět	
	Jízdní doba	Pobyt	Jízdní doba	Pobyt
Kladno	3	-	2,5	-
Kladno-město	1,5	0,5	2	0,5
Kladno-Ostrovec		0,5		0,5
Kladno-Švermov	3,5	0,5	3,5	0,5
Kladno-Dubí	2	<0,5	2	<0,5
	2,5		2	
Kladno-Vrapice	3	0	3,5	0
Brandýsek	3	4,5	3	4
	3		3	
Dřetovice	4,5	<0,5	4,5	<0,5
Zákolany	4,5	<0,5	4,5	<0,5
	2,5		2,5	
Otovice	2,5	1	2,5	1
Kralupy nad Vltavou-Minice	3,5	<0,5	3,5	<0,5
	3		3	
Kralupy nad Vltavou	3	-	3	-
Cestovní doba celkem	39		38,5	

Zdroj: autor na podkladě TTP 528E

Příloha CJ: Jízdní doby, doby pobytů a cestovní doba osobních vlaků na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou s pobyty ve všech dopravních bodech na trase. Všechny časové údaje jsou v uvedeny minutách.

Dopravní bod	Os-tam		Os-zpět	
	Jízdní doba	Pobyt	Jízdní doba	Pobyt
Kladno	3	-	2,5	-
Kladno-město	1,5	0,5	2	0,5
Kladno-Ostrovec		0,5		0,5
Kladno-Švermov	3,5	0,5	3,5	0,5
Kladno-Dubí	2	<0,5	2	<0,5
	2,5		2,5	
Kladno-Vrapice	3,5	<0,5	3,5	<0,5
Brandýsek	3	4	3	4
	3		3	
Dřetovice	4,5	<0,5	4,5	<0,5
Zákolany	2,5	<0,5	2,5	<0,5
	2,5		2,5	
Otovice	3,5	1	3,5	1
Kralupy nad Vltavou-Minice	3	<0,5	3	<0,5
Kralupy nad Vltavou	3	-	3	-
Cestovní doba celkem	39		39	

Zdroj: autor na podkladě TTP 528E

Příloha CK: Jízdní doby, doby pobytů a cestovní doba spěšných vlaků na uvažované trase Kladno – Kralupy nad Vltavou s pobyty v zastávkách Kladno-město a Kladno-Švermov. Všechny časové údaje jsou v uvedeny minutách.

Dopravní bod	Sp-tam		Sp-zpět	
	Jízdní doba	Pobyt	Jízdní doba	Pobyt
Kladno	3	-	2,5	-
Kladno-město	1,5	0,5	1,5	0,5
Kladno-Ostrovec	3,5	0	3,5	0
Kladno-Švermov	1,5	0,5	1,5	0,5
Kladno-Dubí	2	0	2	0
Kladno-Vrapice	3	0	3	0
Brandýsek	2,5	0	2,5	0
Dřetovice	4	0	4	0
Zákolany	2	0	2	0
Otvovice	3	0	3	0
Kralupy nad Vltavou-Minice	3	0	3	0
Kralupy nad Vltavou	3	-	3	-
Cestovní doba celkem	30		29,5	

Zdroj: autor na podkladě TTP 528E

Příloha CL: KJŘ pro trať č. 093, směr Kralupy nad Vltavou – Kladno

Vlak	Os	Os	Sp	Os	Sp	Sp	Os	Sp	Os	Sp	Os	Sp	Sp	Os	Os	Sp	Os	Sp	Os	Os	Sp	Os	Sp	Os	Sp	Os	
			X	1	X	X		X	⑥, †	X		X			1			⑥, †				⑥, †	⑥, †	X			
Ze stanice																											
Kralupy nad Vltavou			04:32	04:51		05:32	05:51			06:32	06:51		07:32		07:51		08:51	09:32						10:51	11:32		
Kralupy nad Vltavou-Minice				04:54			05:54				06:54				07:54		08:54							10:54			
Otovice				04:58			05:58				06:58				07:58		08:58							10:58			
Zákolany				05:01			06:01				07:01				08:01		09:01							11:01			
Dřetovice											07:05													11:05			
Brandýsek				05:12			06:12				07:12				08:12		09:12							11:12			
Kladno-Vrapice											07:16																
Kladno-Dubí	03:55			05:18	05:40		06:18	06:40	06:50		07:18	07:40			08:18		09:18						10:18	11:18			12:18
Kladno-Švermov	03:57		04:53	05:20	05:42	05:53	06:20	06:42	06:52	06:53	07:21	07:42	07:53		08:20		09:20	09:53					10:20	11:20	11:53		12:20
Kladno-Ostrovec	04:01	04:39		05:24	05:46		06:24	06:46	06:56		07:25	07:46		08:06	08:24	09:06	09:24		10:06	10:24	11:06	11:24		12:06	12:06	12:24	
Kladno-město	04:04	04:41	04:59	05:27	05:49	05:59	06:27	06:49	06:59	06:59	07:27	07:49	07:59	08:08	08:27	09:08	09:27	09:59	10:08	10:27	11:08	11:27	11:59	12:08	12:08	12:27	
Kladno	04:06	04:44	05:01	05:29	05:51	06:01	06:29	06:51	07:01	07:01	07:30	07:51	08:01	08:11	08:29	09:11	09:29	10:01	10:11	10:29	11:11	11:29	12:01	12:11	12:11	12:29	
Do stanice	Praha M. n.	Praha M. n.		Praha M. n.	Praha M. n.		Praha M. n.	Praha M. n.			Praha M. n.	Praha M. n.			Praha M. n.	Praha M. n.	Praha M. n.			Praha M. n.	Praha M. n.	Praha M. n.			Praha M. n.	Praha M. n.	

Vlak	Sp	Os	Sp	Os	Os	Sp	Sp	Os	Sp	Os	Os	Sp	Sp	Os	Os	Sp	Sp	Os	Sp	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	
			⑥, †		1	X					1	X				1	X			⑥, †	2	1					
Ze stanice																											
Kralupy nad Vltavou		12:51	13:32		13:51	14:32		14:51	15:32		15:51	16:32		16:51	17:32		17:51	18:32		18:51	19:32		19:51	20:51	22:51		
Kralupy nad Vltavou-Minice		12:54			13:54			14:54			15:54			16:54			17:54			18:54			19:54	20:54	22:54		
Otovice		12:58			13:58			14:58			15:58			16:58			17:58			18:58			19:58	20:58	22:58		
Zákolany		13:01			14:01			15:01			16:01			17:01			18:01			19:01			20:01	21:01	23:01		
Dřetovice								15:05												19:05					23:05		
Brandýsek		13:12			14:12			15:12			16:12			17:12			18:12			19:12			20:12	21:12	23:12		
Kladno-Vrapice																									23:16		
Kladno-Dubí		13:18			14:18			15:18			16:18			17:18			18:18			19:18			20:18	21:18	22:18	23:18	
Kladno-Švermov		13:20	13:53		14:20	14:53		15:20	15:53		16:20	16:53		17:20	17:53		18:20	18:53		19:20	19:53		20:20	21:20	22:20	23:21	
Kladno-Ostrovec	13:06	13:24		14:06	14:24		15:06	15:24		16:06	16:24		17:06	17:24		18:06	18:24		19:06	19:24		20:06	20:24	21:06	21:24	22:24	23:25
Kladno-město	13:08	13:27	13:59	14:08	14:27	14:59	15:08	15:27	15:59	16:08	16:27	16:59	17:08	17:27	17:59	18:08	18:27	18:59	19:08	19:27	19:59	20:08	20:27	21:08	21:27	22:27	23:27
Kladno	13:11	13:29	14:01	14:11	14:29	15:01	15:11	15:29	16:01	16:11	16:29	17:01	17:11	17:29	18:01	18:11	18:29	19:01	19:11	19:29	20:01	20:11	20:29	21:11	21:29	22:29	23:30
Do stanice	Praha M. n.	Praha M. n.			Praha M. n.		Praha M. n.	Praha M. n.			Praha M. n.	Praha M. n.			Praha M. n.	Praha M. n.	Praha M. n.			Praha M. n.	Praha M. n.	Praha M. n.			Praha M. n.	Praha M. n.	

Vysvětlivky: 1 - v celé trase jede ve všední dny, o víkendech a svátcích v úseku Kladno – Kladno-Dubí

2 - jede v ⑦ a 21.IV., 28.X., 17.XI., nejede 20.IV., 16.XI.

Žlutě zvýrazněny navržené spěšné vlaky na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou

Praha M. n.: Praha-Masarykovo nádraží

Zdroj: autor na podkladě TTP 528E

Příloha CM: KJŘ pro trať č. 093, směr Kladno – Kralupy nad Vltavou

Vlak	Os	Os	Os	Os	Sp	Os	Sp	Os	Os	Sp	Os	Os	Sp	Os	Sp	Sp	Os	Os	Os	Sp	Sp	Os	Sp	Os	Os	Sp	Sp	Os	
					X	1	X							1		X													
Ze stanice	Praha M. n.	Praha hl.n.	Praha Dejv.								Praha M. n.			Praha M. n.	Praha M. n.		Praha M. n.		Praha M. n.	Praha M. n.		Praha M. n.	Praha M. n.		Praha M. n.	Praha M. n.		Praha M. n.	
Kladno	00:27	01:28	01:36	04:26	04:56	05:26	05:56	06:03	06:26	06:56	07:26	07:48	07:56	08:26	08:43	08:56	09:26	09:45	10:26	10:43	10:56	11:26	11:43	11:45	12:26	12:43	12:56	13:26	
Kladno-město	00:30	01:31	01:39	04:29	04:59	05:29	05:59	06:06	06:29	06:59	07:29	07:51	07:59	08:29	08:46	08:59	09:29	09:48	10:29	10:46	10:59	11:29	11:46	11:48	12:29	12:46	12:59	13:29	
Kladno-Ostrovec	00:32	01:33	01:41	04:31		05:31		06:08	06:31		07:31	07:53		08:31	08:48		09:31	09:50	10:31	10:48		11:31	11:48	11:50	12:31	12:48		13:31	
Kladno-Švermov	00:36		01:45	04:35	05:05	05:35	06:05	06:12	06:35	07:05	07:35		08:05	08:35		09:05	09:35		10:35		11:05	11:35			12:35		13:05	13:35	
Kladno-Dubí	00:38		01:47	04:37		05:37		06:14	06:37		07:37			08:37		09:37		10:37			11:37				12:37			13:37	
Kladno-Vrapice																													
Brandýsek				04:47		05:47			06:47		07:47			08:47					10:47							12:47		13:47	
Dřetovice									06:50										10:50										
Zákolany				04:54		05:54			06:55		07:54			08:54					10:55							12:54		13:54	
Otovice				04:58		05:58			06:58		07:58			08:58					10:58							12:58		13:58	
Kralupy nad Vltavou-Minice				05:02		06:02			07:02		08:02			09:02					11:02							13:02		14:02	
Kralupy nad Vltavou				05:05	05:26	06:05	06:26		07:05	07:26	08:05		08:26	09:05		09:26			11:05		11:26					13:05	13:26	14:05	
Do stanice																													

Vlak	Os	Os	Sp	Sp	Os	Os	Sp	Sp	Os	Sp	Sp	Os	Os	Os	Sp	Sp	Os	Sp	Sp	Os	Os	Os	Sp	Os	Os	Os	Sp	Os	
					1		X	X				X	1		X	X				X	1						3		
Ze stanice		Praha M. n.	Praha M. n.		Praha M. n.			Praha M. n.	Praha M. n.	Praha M. n.			Praha M. n.			Praha M. n.	Praha M. n.	Praha M. n.		Praha M. n.	Praha M. n.		Praha M. n.	Praha M. n.	Praha M. n.		Praha M. n.	Praha M. n.	Praha M. n.
Kladno	13:45	14:26	14:43	14:56	15:26	15:45	15:56	16:03	16:26	16:43	16:56	17:09	17:26	17:45	17:56	18:03	18:26	18:43	18:56	19:03	19:26	19:45	20:26	20:43	21:26	21:45	22:26	22:43	23:26
Kladno-město	13:48	14:29	14:46	14:59	15:29	15:48	15:59	16:06	16:29	16:46	16:59	17:12	17:29	17:48	17:59	18:06	18:29	18:46	18:59	19:06	19:29	19:48	20:29	20:46	21:29	21:48	22:29	22:46	23:29
Kladno-Ostrovec	13:50	14:31	14:48		15:31	15:50		16:08	16:31	16:48		17:14	17:31	17:50		18:08	18:31	18:48		19:08	19:31	19:50	20:31	20:48	21:31	21:50	22:31	22:48	23:31
Kladno-Švermov		14:35		15:05	15:35		16:05	16:12	16:35		17:05		17:35		18:05	18:12	18:35		19:05	19:12	19:35	20:35		21:35		22:35	22:52	23:35	
Kladno-Dubí		14:37		15:37			16:14	16:37				17:37		18:14	18:37		19:14	19:37		20:37		21:37		22:37	22:54	23:37			
Kladno-Vrapice		14:40																										23:40	
Brandýsek		14:47		15:47				16:47				17:47				18:47				19:47		20:47						23:47	
Dřetovice		14:50														18:50												23:50	
Zákolany		14:55		15:54				16:54				17:54				18:55				19:54		20:54						23:55	
Otovice		14:58		15:58				16:58				17:58				18:58				19:58		20:58						23:58	
Kralupy nad Vltavou-Minice		15:02		16:02				17:02				18:02				19:02				20:02		21:02						00:02	
Kralupy nad Vltavou		15:05		15:26	16:05		16:26	17:05		17:26		18:05		18:26	19:05		19:26			20:05		21:05						00:05	
Do stanice																													

Vysvětlivky: 1 - v celé trase jede ve všední dny, o víkendech a svátcích v úseku Kladno – Kladno-Dubí

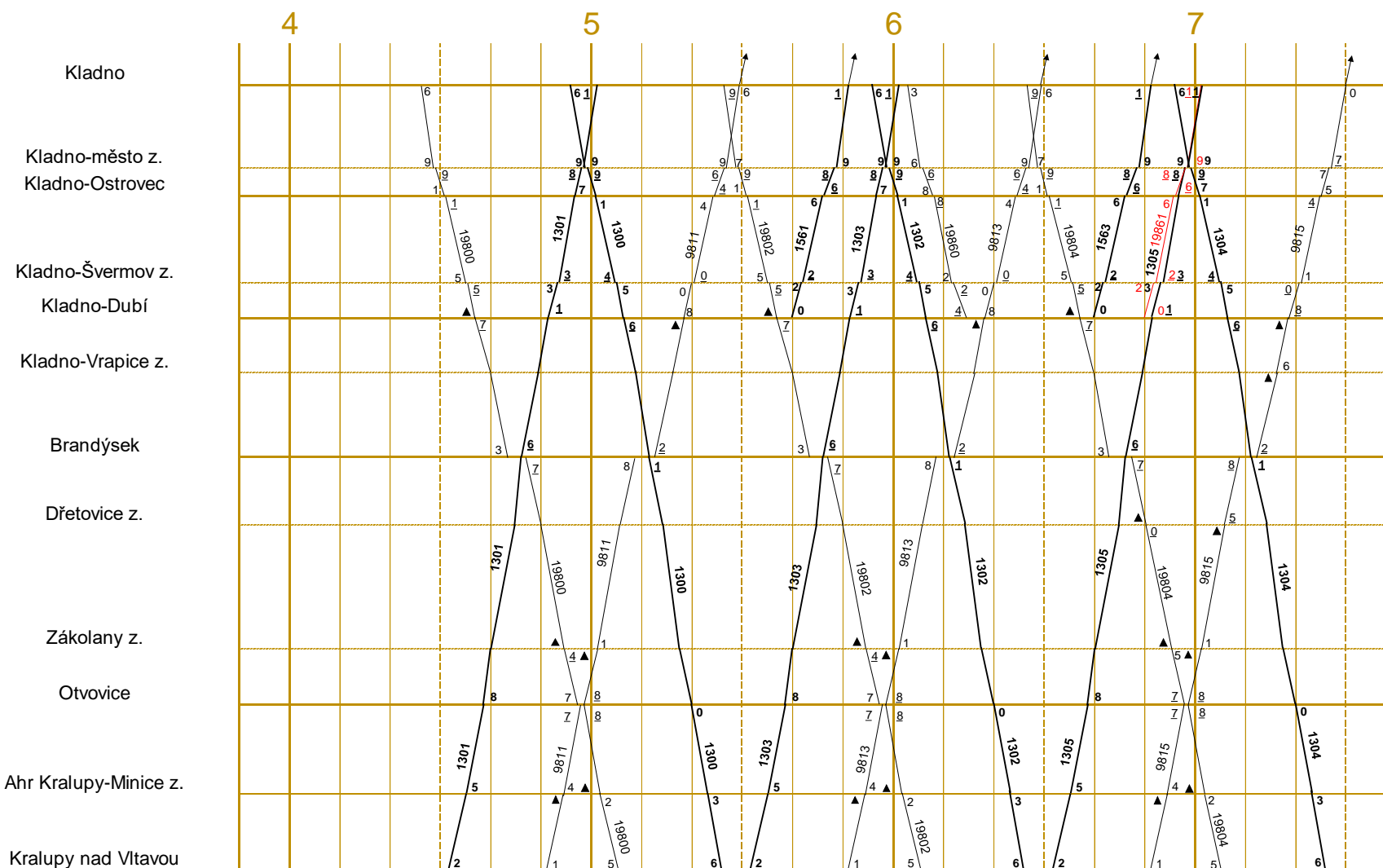
3 - jede v X, ⑦ a 21.IV., 17.XI., nejede 31.XII., 20.IV., 16.XI.

Žlutě zvýrazněny navržené spěšné vlaky na trase Kladno – Kralupy nad Vltavou

Praha M. n.: Praha-Masarykovo nádraží, Praha hl. n.: Praha hlavní nádraží, Praha Dejv.: Praha-Dejvice

Zdroj: autor na podkladě TTP 528E

Příloha CN: Fragment navrženého NJŘ na trati č. 093 pro 5.–7. hodinu



Zdroj: autor na podkladě TTP 528E