



Obsah

Tramvajová výluka v Hostivaři	1
Tramvajová výluka na Čechově náměstí	1
Tramvajová výluka na Letné.....	2
Plná integrace nově až do Všetát	2
Trvalé změny PID od 10.6.2012 – souhrn.....	3
Rozšíření PID v Milovicích od 10.6.2012	3
Rozšíření PID do Kutné Hory a Uhlířských Janovic	4
Rozšíření PID do Poděbrad.....	6
Platnost opencard se prodlouží o dva roky	7
Vlakové linky S5 a R5.....	8
Vlaková linka S50.....	9

Tramvajová výluka v Hostivaři

Od 26.5.2012 cca do konce srpna 2012 je z důvodu havarijního stavu a následné opravy tramvajové trati přerušen provoz tramvají v úseku Nádraží Strašnice – Nádraží Hostivař.

Změny tramvajových linek:

- 16** Linka je ze zastávky Biskupcova odkloněna přes zastávky Palmovka a Nádraží Vysočany do zastávky Lehovec (náhrada za zrušenou linku 19).
- 19** Linka je zrušena a částečně nahrazena linkou 16.
- 22, 57, 59** Linky jsou zkráceny do zastávky Nádraží Strašnice (nástupní Radošovická).
- 26** Linka je ze zastávky Strašnická odkloněna přes Průběžnou do zastávky Kubánské náměstí.

Náhradní autobusová doprava:

- X-22** Strašnická – Nádraží Strašnice – Nádraží Hostivař (nepřetržitý provoz)

Tramvajová výluka na Čechově náměstí

Z důvodu opravy tramvajové trati je od 29.5.2012 do 19.6.2012 přerušen provoz tramvají v oblasti Čechova náměstí.

Změna tramvajových linek:

- 4** Linka je prodloužena o úsek Čechovo náměstí – Kubánské náměstí.
- 6** Linka je zkrácena o úsek Otakarova – Kubánské náměstí a polookružně ukončena objezdem přes zastávky Otakarova a Náměstí Bratří Synků.
- 22, 57, 59** Linky jsou vedeny ulicí Minskou, kde se obousměrně zřizuje zastávka Čechovo náměstí.

Tramvajová výluka na Letné

Z důvodu rekonstrukce tramvajové trati a inženýrských sítí je od 2.6.2012 do 31.8.2012 přerušen provoz tramvají v úseku Letenské náměstí – Hradčanská.

Změny tramvajových linek

- 1 V úseku Hradčanská – Strossmayerovo náměstí je linka vedena přes zastávky Chotkovy sady, Malostranská, Čechův most a Nábřeží Kapitána Jaroše.
- 8 Linka je ve směru od Starého Hloubětína odkloněna ze zastávky Dlouhá třída přes Malostranskou, Hradčanskou, Vítězné náměstí a Červený Vrch do zastávky Divoká Šárka.
- 12 Linka je ve špičkách pracovních dnů prodloužena o úsek Palmovka – Nádraží Vysočany (nástupní Vysočanská) jako náhrada za zrušenou linku 15.
- 15 Linka je zrušena.
- 20 Linka je ze zastávky Vítězné náměstí odkloněna do zastávky Podbaba.
- 25 Linka je zkrácena do trasy Špejchar – Hradčanská – Vypich.
- 26 Linka je vedena v nové trase **Kubánské náměstí – Strašnická – Želivského – Olšanské náměstí – Hlavní nádraží – Náměstí Republiky – Strossmayerovo náměstí – Vltavská – Maniny – Palmovka – Bulovka – Vozovna Kobylisy** (v úseku Palmovka – Vozovna Kobylisy v provozu pouze v pracovní dny cca do 20:00).
- 36 Na lince je zaveden celodenní a celotýdenní provoz a zkráceny intervaly (náhrada za odkloněnou linku 26).
- 51, 56 Linky jsou v úseku Hradčanská – Dlouhá třída odkloněny přes zastávky Chotkovy sady, Malostranská a Čechův most.

Náhradní doprava

- 31 Letenské náměstí – Strossmayerovo náměstí (denní tramvajová linka, kyvadlový provoz obousměrných vozů po jedné koleji)
- X-1 Hradčanská – Letenské náměstí (denní autobusová linka)
- X-51 Hradčanská – Letenské náměstí – Strossmayerovo náměstí (noční autobusová linka)

Plná integrace nově až do Všetat



S platností od 1. června 2012 rozšiřujeme plnou integraci na železniční trati 070 (linky S3 a R3) o úsek **Praha-Čakovice – Všetaty**. Plná integrace znamená, že ve vlaku platí nejen předplatní jízdní doklady PID, ale i jízdenky PID pro jednotlivou jízdu.

Železniční stanice a zastávky v tomto úseku budou vybaveny označovacími strojků PID. Cestující je povinen před nástupem do vlaku označit jízdenku v tomto strojku. Ve vlacích lze používat jízdenky označené v prostředcích městské dopravy nebo integrovaných autobusových linkách PID v rámci jejich časové a pásmové platnosti. Tyto jízdenky se znovu neoznačují.

Jízdenky PID pro jednotlivou jízdu lze v daném úseku používat ve všech vlacích (osobních, spěšných i rychlících).

Kromě jízdenek PID pro jednotlivou jízdu platí na trati 070 v úseku Praha – Všetaty veškeré předplatní jízdní doklady PID („tramvajenky“, doplňkové kupony) a krátkodobé časové jízdenky PID (24 hod., 3 dny). Uvedené jízdní doklady PID platí vždy jen v rozsahu své časové a pásmové platnosti.

Trvalé změny PID od 10.6.2012 – souhrn

Na základě dohody Hlavního města Prahy se Středočeským krajem, dotčenými městy a obcemi dojde k celostátnímu termínu změn jízdních řádů 10.6.2012 **k rozšíření provozu autobusových linek** Pražské integrované dopravy a k dalším drobnějším úpravám jízdních řádů.

Nová autobusová linka

432 Zavedena v trase Milovice, žel. st. – Milovice, Topolová s návazností na vlaky linky S20 (v provozu v pracovní dny cca do 20:00).

Rozšíření provozu příměstských autobusových linek

381 Linka je celotýdenně prodloužena o úsek Suchdol – Kutná Hora, aut. st.

387 Linka je celotýdenně prodloužena o úsek Horní Kruty, Újezdec – Uhlířské Janovice, nám.

398 Linka je celotýdenně prodloužena o úsek Kostelní Lhota – Poděbrady, žel. st.

Nové zastávky

název	charakter	linky
Hostouň, Na Pohoří	stálá	319
Hostouň, u hřiště	stálá	319
Jeneč, nádraží	stálá	319
Poliklinika Vltavská	na znamení	156
U Vody	na znamení	156
Úvaly, U Mlýna	na znamení	304, 391, 405, 423, 484
Voznice, Chouzavá	stálá	446

Nová tarifní pásma 6 a 7 a rozšíření plné integrace

Spolu s rozšířením provozu autobusových linek PID jsou zřízena **nová tarifní pásma 6 a 7**. Současně jsou zavedeny také nové druhy jednotlivých i předplatních jízdenek PID.

Rozšíření PID v Milovicích od 10.6.2012



Od 10.6.2011 vyjíždí nová autobusová linka Pražské integrované dopravy č. 432, která umožní plně využít výhod rychlého železničního spojení Milovic s Prahou a poskytne možnost **cestovat na jednu jízdenku vlakem i autobusem**. Tím se zvýší dostupnost železnice pro většinu obyvatel Milovic.

Nová linka 432 bude navazovat ve stanici Milovice na vlaky linky S20 a obslouží hlavní část milovického sídliště. V rámci zavedení nové linky budou zřízeny zastávky **Milovice, radnice** a **Milovice, Tyršova** pro lepší obsluhu zejména centrální části Milovic. Linka 432 bude v provozu **v pracovní dny cca od 5:00 do 20:00** v intervalu 30 minut ve špičkách a 60 minut v dopoledním období. Na lince bude provozován bezbariérově přístupný midibus.

V zastávce Milovice, žel. st. bude zajištěna **přímá návaznost na vlaky** linky S20 s přestupní dobou 5 minut ve směru do Prahy a 3 minuty ve směru z Prahy. V případě zpoždění vlaku od Prahy bude autobus vyčkávat do jeho příjezdu, maximálně však 10, resp. 15 minut.

Hlavní výhody zavedení nové linky 432

- možnost cestovat vlakem i autobusem na jeden jízdní doklad (v rámci časové a pásmové platnosti jízdenky platné pro jízdu vlakem do Milovic mohou cestující použít návazný autobus 432 na celém území Milovic **bez doplácení dalšího jízdného**)
- možnost zakoupení jízdenky na celou cestu do Prahy (včetně dalšího cestování po Praze) již u řidiče autobusu
- možnost použití výhodných předplatních jízdenek, které se vyplatí již při **třech zpátečních cestách týdně**
- **přímá návaznost** autobusu 432 na vlaky linky S20 s přestupem v Milovicích (autobus stává přímo před výpravní budovou)
- bezbariérově přístupné vozidlo
- nové zastávky **Milovice, radnice a Milovice, Tyršova**

Za kolik cestovat z Milovic?

Výhodou Pražské integrované dopravy je, že můžete s jedinou jízdenkou cestovat nejen vlakem a návazným autobusem po Milovicích, ale i městskou dopravou v Praze. K tomu nabízíme výhodné předplatní časové jízdenky, které se vyplatí již při třech zpátečních cestách týdně.

Jezdím občas (jízdenky pro jednotlivou jízdu)

kam	čím	za kolik	na jak dlouho
jen po Milovicích	bus 432	12 Kč	max. 15 minut
do Lysé nad Labem	bus 432 + vlak	18 Kč	max. 30 minut
na okraj Prahy (do Horních Počernic)	bus 432 + vlak	40 Kč	max. 120 minut
do Vysočan	bus 432 + vlak	46 Kč	max. 150 minut
do centra Prahy (Masarykovo nádr.)	bus 432 + vlak + MHD	62 Kč	max. 210 minut

Jezdím často (předplatní jízdenky)

kam	čím	měsíční	čtvrtletní
jen po Milovicích	bus 432	300 Kč	760 Kč
do Lysé nad Labem	bus 432 + vlak	460 Kč	1200 Kč
na okraj Prahy (do H. Počernic)	bus 432 + vlak	1130 Kč	3000 Kč
do Vysočan	bus 432 + vlak	1130 Kč	3000 Kč
do centra Prahy (Masarykovo n.)	bus 432 + vlak + MHD	920 Kč + 550 Kč*	2400 Kč + 1480 Kč*

* = cena jízdenky se skládá s kuponu pro 4 vnější pásma a kuponu pro Prahu (možno též kombinovat s ročním kuponem pro Prahu za 4750 Kč)

Kde si koupím jízdenky

- **jízdenky pro jednotlivou jízdu**
 - o v jízdenkovém automatu v Milovicích nebo v Lysé nad Labem
 - o u řidiče autobusu PID
 - o na mnoha místech v Praze (automaty, předprodeje v metru, trafiky...)
- **předplatní jízdenky**
 - o u pokladen ČD (např. Milovice, Lysá nad Labem nebo Praha-Vysočany) v papírové podobě (pouze jízdenky pro vnější pásma a pásmo 0)
 - o na předprodejních místech v metru v Praze (na opencard)

Rozšíření PID do Kutné Hory a Uhlířských Janovic

Od 10.6.2012 jsou prodlouženy trasy autobusových linek Pražské integrované dopravy č. **381 a 387 do Kutné Hory a Uhlířských Janovic**. Zároveň se tímto rozšiřuje Pražská integrovaná

doprava na území měst **Kutná Hora a Uhlířské Janovice** a obcí **Miskovice, Staňkovice**. Nově zaintegrované území se nachází v nově zřízených tarifních pásmech **6 nebo 7**.

Prodloužení tras linek 381 a 387 znamená „dointegrování“ zbylých úseků dnešních přímých spojů Praha – Kutná Hora a Praha – Uhlířské Janovice, kde dosud platil lomený tarif PID/SID.

Ve spojích linky 381 do Kutné Hory, resp. linky 387 do Uhlířských Janovic tak postačí pro celou cestu zakoupit **pouze jednu jízdenku PID**, podle potřebného času a počtu tarifních pásem. Začlenění spojů do PID i v úsecích Kutná Hora – Suchdol a Uhlířské Janovice – Horní Kruty,



Újezdec usnadní rovněž informování cestujících, protože tyto spoje budou mít jak v jízdním řádu, tak na vozidle uvedenu cílovou zastávku v Praze nebo v Kutné Hoře či Uhlířských Janovicích. Výhodná je také možnost zakoupit si již v Kutné Hoře nebo Uhlířských Janovicích jednu jízdenku nejen pro cestu autobusem linky 381, resp. 387, **ale i pro návaznou městskou dopravu v Praze** (např. pro metro).

Současně s prodloužením linky **381** budou **obnoveny spoje** v pracovní den ve 22:00 z Prahy do Kutné Hory a v 5:20 z Kutné Hory do Prahy, které byly v rámci úsporných opatření krajského úřadu od 6.3.2011 zrušeny v úseku Suchdol – Kutná Hora.

Také na lince **387** budou **obnoveny spoje** v pracovní den v 15:15 z Prahy do Uhlířských Janovic a v 17:05 z Uhlířských Janovic do Prahy, které byly zkráceny do Výžerek, dále budou v pracovní den začínat v Uhlířských Janovicích nově spoje s odjezdem v 5:55 a ve 12:10, spoje v 9:00 a v 18:30 z Prahy pojedou až do Uhlířských Janovic. V sobotu bude do Uhlířských Janovic prodloužen spoj v 8:30 z Prahy a zpět z Uhlířských Janovic pojedou nový spoj v 9:40.

Současně s touto změnou se pro linky 381 a 387 zřizuje zastávka **Praha, Horčičkova** také ve směru z Prahy. Zastávka Suchdol je nově zařazena v tarifních pásmech 5+6 (dosud 5).

Nové zastávky na lince 381

název zastávky	tarifní pásmo	charakter
Suchdol, Vysoká, rozc. 1.2	6	na znamení
Miskovice	6	stálá
Miskovice, Přitoky	6,7	stálá
Kutná Hora, poliklinika (jen směr z Prahy)	7	stálá
Kutná Hora, k nem.	7	stálá
Kutná Hora, Centrum	7	stálá
Kutná Hora, aut. st.	7	stálá

Nové zastávky na lince 387

název zastávky	tarifní pásmo	charakter
Úžice, Čekánov, rozc. 0.5	5	na znamení
Úžice, Chrastná, rozc. 0.5	5	na znamení
Úžice, Smrk, rozc. 0.8	5	na znamení
Staňkovice, Smilovice, rozc. 1.0	5,6	na znamení
Staňkovice, Chlum, rozc. 0.5	6	na znamení
Staňkovice	6	stálá
Staňkovice, Ostašov, rozc. 1.1	6	na znamení
Staňkovice, Nová Ves, rozc. 0.3	6	na znamení
Uhlířské Janovice, nám.	6	stálá

Za kolik cestovat linkami 381 a 387

Jízdenky PID pro jednotlivou jízdu

cena	počet pásem	časová platnost	příklady cest
12 Kč	2	15 minut	Kutná Hora – Miskovice
18 Kč	2	30 minut	Kutná Hora – Suchdol
24 Kč	3	60 minut	Kutná Hora – Zásmyky
32 Kč	4	90 minut	Uhlířské Janovice – Kostelec n. Č. l.; Kutná Hora – Kouřim
40 Kč	5	120 minut	Kutná Hora – Kostelec n. Č. l.
46 Kč	6	150 minut	Uhlířské Janovice – Říčany
54 Kč	7	180 minut	Kutná Hora – Říčany; Uhlířské Janovice – Uhřetěves
62 Kč	8	210 minut	Kutná Hora – Uhřetěves; Uhlířské Janovice – Háje
68 Kč	9	240 minut	Kutná Hora – Háje
76 Kč	10	270 minut	Uhlířské Janovice – centrum Prahy
84 Kč	11	300 minut	Kutná Hora – centrum Prahy

Předplatní jízdenky PID – doplňkové kupony pro vnější pásma

počet pásem	měsíční	čtvrtletní	příklady cestování
1	300 Kč	760 Kč	v rámci jedné obce/města
2	460 Kč	1200 Kč	Kutná Hora – Suchdol
3	700 Kč	1800 Kč	Kutná Hora – Zásmyky
4	920 Kč	2400 Kč	Uhlířské Janovice – Kostelec n. Č. l.; Kutná Hora – Kouřim
5	1130 Kč	3000 Kč	Kutná Hora – Kostelec n. Č. l.
6	1350 Kč*	3600 Kč*	Uhlířské Janovice – Praha (s kuponem pro Prahu)
7	1560 Kč*	4200 Kč*	Kutná Hora – Praha (s kuponem pro Prahu)
8	1780 Kč	4800 Kč	Kutná Hora – Háje

* = cena neobsahuje předplatní jízdenku pro Prahu

Rozšíření PID do Poděbrad



Od 10.6.2012 je prodloužena trasa autobusové linky Pražské integrované dopravy č. **398 do Poděbrad**. Zároveň se tímto rozšiřuje Pražská integrovaná doprava na území města **Poděbrady** a obce **Písková Lhota**. Nově zaintegrované území se nachází v nově zřízeném tarifním pásmu **6**.

Prodloužení trasy linky 398 znamená „dointegrování“ zbylého úseku dnešních přímých spojů Praha – Poděbrady, kde dosud platil lomený tarif PID/SID.

Ve spojích linky 398 do Poděbrad tak postačí pro celou cestu zakoupit **pouze jednu jízdenku PID**, podle potřebného času a počtu tarifních pásem. Začlenění spojů do PID i v úseku Kostelní Lhota – Poděbrady usnadní rovněž informování cestujících, protože tyto spoje budou mít jak v jízdním řádu, tak na vozidle uvedenu cílovou zastávku v Praze nebo v Poděbradech. Výhodná je také možnost zakoupit si již v Poděbradech jednu jízdenku

nejen pro cestu autobusem linky 398, **ale i pro návaznou městskou dopravu v Praze** (např. pro metro).

Nové zastávky na lince 398

název zastávky	tarifní pásmo	charakter
Písková Lhota	6	stálá
Poděbrady, Přední Lhota, u Kopečků	6	na znamení
Poděbrady, Oáza (jen směr do Prahy)	6	stálá
Poděbrady, hřbitov	6	stálá
Poděbrady, Riegrovo nám.	6	stálá
Poděbrady, žel. st.	6	stálá

Za kolik cestovat linkou 398

Jízdenky PID pro jednotlivou jízdu

cena	počet pásem	časová platnost	příklady cest
12 Kč	2	15 minut	Poděbrady – Kostelní Lhota
18 Kč	2	30 minut	Poděbrady – Sadská
24 Kč	3	60 minut	Poděbrady – Velenka
32 Kč	4	90 minut	Kostelní Lhota – Mochov
40 Kč	5	120 minut	Poděbrady – Mochov
46 Kč	6	150 minut	Poděbrady – Nehvizdy
54 Kč	7	180 minut	Poděbrady – Nádraží Horní Počernice
62 Kč	8	210 minut	Poděbrady – Černý Most
68 Kč	9	240 minut	Kostelní Lhota – centrum Prahy
76 Kč	10	270 minut	Poděbrady – centrum Prahy

Předplatní jízdenky PID – doplňkové kupony pro vnější pásma

počet pásem	měsíční	čtvrtletní	příklady cestování
1	300 Kč	760 Kč	Poděbrady – Písková Lhota
2	460 Kč	1200 Kč	Poděbrady – Sadská
3	700 Kč	1800 Kč	Poděbrady – Velenka
4	920 Kč	2400 Kč	Kostelní Lhota – Mochov
5	1130 Kč	3000 Kč	Poděbrady – Mochov
6	1350 Kč*	3600 Kč*	Poděbrady – centrum Prahy (s kuponem pro Prahu)
7	1560 Kč	4200 Kč	Poděbrady – Černý Most

* = cena neobsahuje předplatní jízdenku pro Prahu

Platnost opencard se prodlouží o dva roky

Rada hl. m. Prahy dne 29.5.2012 rozhodla o prodloužení platnosti karet opencard o dva roky. Prodloužení se týká karet, jejichž platnost končí v období od 1. srpna 2012 do 31. července 2013.

„Prodloužení platnosti karty bude zdarma, nebude nutné, aby držitel vyplňoval žádost a předkládal další doklady. K prodloužení platnosti dojde automaticky, nicméně pro bezproblémové fungování karty je třeba nechat si nové datum platnosti přepsat na čipu karty. Zároveň s tím bude potvrzena platnost adekvátní části nahraného jízdního kuponu pro městskou hromadnou dopravu. Zapsání nové platnosti je zcela jednoduché: od 1. června 2012 se bude provádět na přepážkách v Zákaznickém centru opencard (Škodův palác, palác Adria) pro všechny držitele čipových karet a od 1. července 2012 si budou moci sami ti, kteří mají na kartě aktivovanou dopravní kartovou aplikaci DOS – tedy předplatní kupony – prodloužit platnost karty ve validátorech Dopravního

podniku hlavního města Prahy,“ uvedla radní hlavního města Prahy Eva Vorlíčková (TOP 09) a dodala: „Prodloužením platnosti opencard město předchází obtížné situaci, která by vznikla při výměně 300 000 karet, jimž končí platnost v průběhu září a října 2012.“

Více o prodloužení opencard najdete na www.opencard.cz.

Vlakové linky S5 a R5



Linky S5 a R5 zajišťují spojení hlavního města Prahy s největším městem Středočeského kraje Kladnem. Bohužel technický stav této potenciálně velmi důležité dráhy neodpovídá současným požadavkům, připravovaná modernizace trati je neustále odkládána na později, a tak větší část cestujících mezi těmito městy využívá silniční dopravu. Linka S5 nese v úseku Praha – Kladno svoje označení od 9. prosince 2007. Ke dni 11. prosince 2011 byla prodloužena do stanice Kladno-Dubí s tím, že takto jsou označeny vlaky vedené z Prahy přímo do stanic Kladno-Ostrovec, popř. Kladno-Dubí. Vlaky vedené přes

Kladno přímo do Kralup nad Vltavou nebo spoje jedoucí výhradně po trati Kladno – Kralupy nad Vltavou jsou označeny jako linka S45. Zrychlená linka R5 byla označena 14. prosince 2008 a zahrnuje spěšné vlaky a rychlíky zařazené do systému PID. Při změně jízdního řádu 12. prosince 2010 byla prodloužena do Rakovníka, od 11. prosince 2011 do ní byly začleněny také spěšné vlaky jedoucí v úseku Kladno – Kladno-Ostrovec. U linek S5 a R5 se omezíme na popis historie železniční trati spojující Prahu a Kladno. Úsek Kladno – Kladno-Ostrovec – Kladno-Dubí je popsán u linky S45, navazující trať z Kladna do Rakovníka u linky S50.

S5	Praha Masarykovo nádraží – Kladno – Kladno-Ostrovec – Kladno-Dubí					
PID	Praha Masarykovo nádraží – Kladno-Dubí					
Plná integrace	Praha Masarykovo nádraží – Kladno-Ostrovec					
S5	Intervaly (min, cca)				Rozsah provozu (cca)	
úsek	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Praha Mas. n. – Kladno	30–60	60	60	60	4:20–1:10	4:20–1:10

Historie železniční trati spojující Prahu s Kladnem je velmi dlouhá. I když se obecně za nejstarší pražskou železnici obvykle označuje olomoucko-pražská dráha otevřená v roce 1845, již o patnáct let dříve začaly k branám českého hlavního města zajíždět první vlaky koněspřežné železnice, která si původně činila ambice propojit Prahu s Plzní. Myšlenka na její zřízení se poprvé objevila v roce 1825 jako reakce na právě budovanou koněspřežku z Českých Budějovic do Lince. Nepřekvapí proto, že i v projektu druhé české koněspřežky se vydatně angažoval duchovní otec budějovicko-linecké železnice František Josef Gerstner.

Trať byla zpočátku projektována údolím řek Vltavy a Berounky, avšak mohutný skalní masiv před Berounem učinil tuto trasu v tehdejší době neprůchodnou, a tak se zraky železničních průkopníků přesunuly k trase vedené od Písecké (Bruské) brány na okraji dnešních Dejvic (zhruba prostor nynější stanice Praha-Dejvice) přes Liboc, Ruzyni a Hostivici ke Kladnu, kolem Žehrovců do Lán a dále údolím Klíčavy do Zbečna, odkud již trasa měla pokračovat k Plzni podél Berounky. Ve prospěch trasy hovořilo, že byla vedena na dřevo bohatými revíry křivoklátského panství. Stavební a palivové dřevo bylo v té době velmi žádané. Další potenciál přeprav skýtala začínající těžba uhlí nejen na Kladensku, ale i na Plzeňsku a Rakovnicku. Budování trati bylo zahájeno v květnu 1828 nedaleko Kačice. Průkopnická stavba se protahovala, neboť ji provázely četné technické problémy, především s nedostatečnými vlastnostmi pískovcových kvádrů používaných pod kolejnice a těžených v lomu u Kačice. V červenci 1831 byla konečně stavba z Prahy do Lán dokončena a 21. července 1831 se mohla uskutečnit první přeprava dřeva z křivoklátských lesů do Prahy. Technický stav trati nebyl ideální a neustále docházelo k výpadkům a poruchám. Proto byla celá

trať v roce 1835 důkladně zrekonstruována a současně prodloužena k hájovně Píně v Lánské oboře. Zde stavba původně zamýšlené spojnice Prahy a Plzně definitivně skončila.

R5	Praha Masarykovo nádraží – Kladno – Kladno-Ostrovec/Rakovník					
PID	Praha Masarykovo nádraží – Kladno – Kladno-Ostrovec					
Plná integrace	Praha Masarykovo nádraží – Kladno – Kladno-Ostrovec					
R5	Intervaly (min, cca)				Rozsah provozu (cca)	
úsek	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Praha Mas. n. – Kladno	30	60–120	30–60	60–120	5:40–20:45	7:00–20:45
Kladno – Kladno-Ostrovec	60–120	120	120	120	5:30–20:50	8:45–20:50
Kladno – Rakovník	120	120–240	120	120–240	5:10–20:30	7:20–20:30

Kolem roku 1845 vstoupila na koněspřežnou dráhu přeprava nové komodity, kladenského černého uhlí. Již v roce 1847 majitel koněspřežky hrabě Fürstenberg požádal o povolení přestavby na lokomotivní parostrojní dráhu a připojení k nově budované trati z Prahy do Drážďan. Vzápětí se koněspřežka stala součástí uskupení, které vyústilo ve vznik společnosti Buštěhradská dráha. Těžaři přednostně podporovali vznik trati z Kladna do Kralup, a tak byla přestavba koňky odložena. Přitom doprava uhlí koněspřežnou dráhou byla komplikovaná, neboť zboží dovezené do stanice Vejhybka (nyní Kladno) normálněrozchodnou vlečkou se muselo překládat do úzkorozchodných vozíků koňky. Teprve v roce 1863 generální shromáždění akcionářů Buštěhradské dráhy nařídilo přestavbu realizovat. Práce proběhly rychle, a tak 4. listopadu 1863 mohl poprvé mezi Kladnem a dejvickým nádražím na Brusce projet vlak vedený parní lokomotivou.

Současně s přestavbou koněspřežky byla povolena stavba spojky z koncového nádraží k dráze Praha – Drážďany. Původně zamýšlená spojnice do Bubenče byla zavržena a nové napojení k trati Rakouské společnosti státní dráhy bylo realizováno do Buben, kde si Buštěhradská dráha zřídila nádraží s rozsáhlými dílnami a výtopnou. Práce začaly v listopadu 1866 a provoz mohl být zahájen 27. dubna 1868. S výstavbou této spojky souviselo i vybudování tzv. Karlínského spojovacího viaduktu, který umožnil bezúvratovou jízdu uhelných vlaků z Negrelliho viaduktu směrem na kolínskou trať, bez nutnosti zajíždět do dvorany dnešního Masarykova nádraží. Do provozu byl uveden v říjnu 1871.

Trať mezi Prahou a Kladnem v průběhu let neprošla žádnou zásadní modernizací. Po zestátnění v roce 1923 ji převzaly do vlastnictví Československé státní dráhy. Ze změn na infrastruktuře zmíníme pouze zřízení trianglu v prostoru Jenečku, kde se do té doby mimoúrovňově křížily tratě Buštěhradské a Pražsko-duchcovské dráhy. Zřízením odbočky Jeneček a dvou spojovacích větví byla v letech 1944, resp. 1947 umožněna jízda vlaků od Hostivice ve směru Podlešín i do Rudné u Prahy. Ostatní změny na trati mezi Prahou a Kladnem byly pouze dílčí, v oblasti zabezpečovacího zařízení apod. Po roce 1989 se začalo uvažovat o komplexní modernizaci trati, která bude spojena se zdvojkolejněním, elektrizací a zřízením odbočky na letiště v Praze-Ruzyni. Příprava stavby se vlivem různých okolností neustále oddaluje, a tak provoz na trati mezi dvěma největšími městy metropolitního regionu probíhá stále po trati, která svým technickým vybavením zdaleka neodpovídá dnešním požadavkům. V současné době přitom nelze přesněji predikovat termín modernizace trati.

Vlaková linka S50

Linka S50 v Kladně navazuje na linku S5. Její vlaky obvykle tvoří přípojně osobní vlaky vedené od spěšných vlaků Praha – Kladno – Kladno-Ostrovec. Označení S50 nese od 11. prosince 2011. V souběhu s touto zastávkovou linkou je provozována zrychlená linka R5 tvořená rychlíky zařazenými v úseku Praha – Kladno do PID.

Také historie železnice mezi Kladnem a Rakovníkem je spjata se společností Buštěhradské dráhy a navazuje na historii koněspřežné železnice z Prahy do Lán, která byla již popsána u linek S5 a R5. Její vznik souvisí s mohutným rozvojem přepravy uhlí, který z Buštěhradské dráhy udělal doslova královnu českého železničního severozápadu. Po dokončení přestavby koněspřežné

dráhy mezi Kladnem a Prahou v roce 1863 se v následujícím roce začala firma zabývat plánem na prodloužení své sítě ze Stochova přes Žatec do Chomutova. Kromě toho se uvažovalo o spojení přes rakovnickou uhelnou pánev do Karlových Varů a Chebu. Současně vznikla na saské straně aktivita směřující k výstavbě trati z Annabergu do Prahy, která se měla na Buštěhradskou dráhu napojit v Kačici. Pokud by však měla být budována trať do Karlových Varů, pak bylo účelné místo napojení přemístit k Lužné u Rakovníka.

S50	Kladno – Rakovník					
PID	Kladno – Kamenné Žehrovice					
Plná integrace	není					
S50	Intervaly (min, cca)				Rozsah provozu (cca)	
úsek	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Kladno – Rakovník	30–120	120	120	120	3:50–23:20	4:40–23:20

Jednání pokračovala a v lednu 1867 byla Buštěhradské dráze povolena přestavba koněspřežné dráhy mezi stanicemi Vejhybka (nyní Kladno) a Lány (nyní Stochov). Vzhledem k nejistému osudu pokračování trati se stále vyčkávalo. V červenci 1868 společnost obdržela koncesi k výstavbě a provozování České severozápadní dráhy – železnice z Kladna do Března u Chomutova, kde se trať měla větvit přes Chomutov do Saska a podél Ohře do Karlových Varů, Chebu a Františkových Lázní k saským a bavorským dráhám. Nyní již bylo vše jasné a přestavba dalšího úseku koněspřežné dráhy se rychle rozběhla.

Dokončena byla v březnu následujícího roku a oficiálním datem zahájení parostrojního provozu se stal 22. duben 1869. Mocná Buštěhradská dráha rychle pokračovala v dokončování dalších úseků, kterými ovládla území od Kladna po Krušné hory a Ašský výběžek. Dne 4. února 1871 se začalo jezdit z Lán do Chomutova i po odbočce z Lužné-Lišan do Rakovníka. V Rakovníku trať končila v prostoru dnešní zastávky na prozatímním nádraží. Do stanice Rakovník začaly vlaky



zajíždět po dokončení mostu přes Rakovnický potok 5. března 1873. Hlavní trať Buštěhradské dráhy významné město Rakovník těsně míjela, což se projevilo jako největší nedostatek po dobudování celého železničního uzlu.

Ještě v roce 1871 byla dokončena celá hlavní trať do Chebu, v květnu 1872 vlaky vyjely z Chomutova na krušnohorské hřebeny do Vejprtu a z této tratě v srpnu 1875 odbočila dnes již zrušená dráha z Křimova do saského Reitzenhainu. Třetí spojnici do sousedního Saska se stala v červnu 1876 otevřená železniční trať z Falknova (nyní Sokolov) přes Kraslice do Klingenthalu. Buštěhradská dráha

později plánovala výstavbu mnoha dalších tratí, ale nakonec své hájemství rozšířila pouze o lokálky Krupá – Kolečovice a Vojkovice – Kyselka. Nesmíme zapomenout ani na rozsáhlé vlečkové systémy na Kladensku. Naopak na konci září 1873 byl zrušen původní úsek koněspřežné železnice z Lán k hájovně v polesí Píně.

Ve vedení trati mezi Kladnem a Rakovníkem nedošlo v průběhu let k žádným zásadním změnám. K zestátnění Buštěhradské dráhy došlo na počátku roku 1923. V posledních letech značně poklesl význam původně hlavní tratě Buštěhradské dráhy v úseku mezi Lužnou u Rakovníka a Chomutovem. Přepravní vztah mezi Prahou a Chomutovem převzaly rychlíky vedené v elektrické trakci přes Ústí nad Labem, jejichž jízdní doba je i přes delší vedení trasy kratší, než tomu bylo u přímých motorových rychlíků vedených přes Kladno a Žatec. Vlaky dálkové dopravy z Prahy byly přesměrovány do Rakovníka a v Lužné u Rakovníka na ně navazují spěšné vlaky Lužná u Rakovníka – Žatec – Chomutov, jejich počet však v prosinci 2011 povážlivě klesl.