

Obsah

Tramvajová výluka v Evropské ulici	1
Plná integrace nově až do Všetat.....	1
Vyhodnocení standardů kvality PID pro autobusy – 1. čtvrtletí 2012	2
Vyhodnocení standardů kvality PID pro železnici – 1. čtvrtletí 2012.....	3
Vlaková linka S40 (Kralupy nad Vltavou – Slaný)	4
Vlaková linka S44 (Kralupy nad Vltavou – Velvary)	5
Vlaková linka S45 (Kralupy nad Vltavou – Kladno).....	6

Tramvajová výluka v Evropské ulici

Z důvodu výstavby prodloužení metra A a s tím související výstavby přeložky tramvajové trati je od 12.5.2012 do 21.5.2012 vyloučen provoz tramvajové trati v úseku Bořislavka – Divoká Šárka.

Změna tramvajových linek:

- 2 Linka je po dobu výluky zrušena.
- 20 Linka je ze zastávky Vítězné náměstí odkloněna do zastávky Podbaba.
- 25 Linka je ze zastávky Hradčanská odkloněna přes Dejvickou do zastávky Bořislavka (z důvodu nutnosti použití obousměrných vozů).
- 26 Linka je ze zastávky Hradčanská odkloněna po původní trase linky 25 na Vypich.
- 36 Linka je zkrácena do zastávky Bořislavka.
- 51 Linka je ze zastávky Vítězné náměstí odkloněna do zastávky Podbaba.

Náhradní doprava:

- X-26** Dejvická – Nádraží Veleslavín – Divoká Šárka (denní provoz, v úseku Dejvická – Nádraží Veleslavín v provozu vložené spoje v pracovní dny)
 - X-51** Vítězné náměstí – Nádraží Veleslavín – Divoká Šárka (noční provoz)
- Dále se pro linky 119, 206 a 218 zřizují zastávky v úseku Dejvická – Divoká Šárka jako náhrada za tramvaje.

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.

Vyhodnocení standardů kvality PID pro autobusy – 1. čtvrtletí 2012

V rámci vyhodnocení 1. čtvrtletí 2012 jsou **zveřejněny kompletní výsledky** měření standardů kvality PID u jednotlivých autobusových dopravců. K dispozici je obecné hodnocení i konkrétní hodnoty plnění a komentáře k jednotlivým standardům (viz příloha).

Oproti loňskému roku došlo k mírné **úpravě některých standardů**, například ke zvýšení úrovně náročnosti u bezbariérovosti a čistoty vozidel, nově se sleduje také podíl spojů, jedoucích napřed oproti jízdnímu řádu. Vzhledem k dlouhé a tuhé zimě došlo ke zhoršení čistoty vozidel, jelikož v mrazivých dnech nedocházelo k vnějšímu mytí autobusů. Na pravidelnost provozu a výpadky však zima větší vliv neměla.

Ve standardu informování ve **vozidlech** přetrvávají závady ve funkčnosti vnitřních digitálních displejů a zvýšila se četnost nehlášení zastávek. U informování na zastávkách se výsledky obecně zlepšily, u některých dopravců však zůstává neuspokojivý vzhled a výbava označnicků.

U dopravců **s malým podílem dopravních výkonů** (Jaroslav Štěpánek, STENBUS, PROBO BUS, ABOUT ME a Vlastimil Slezák) mohou být výsledky zkresleny menším počtem provedených měření a mohou při porovnání mezi čtvrtletími kolísat oběma směry.

Obecné hodnocení kvality jednotlivých dopravců

(pořadí dle procenta splněných standardů s ohledem na důležitost jednotlivých aspektů z pohledu cestujících)

Doprovci s vysokou kvalitou (splněno 80 a více % standardů)	Dopravní podnik hl. m. Prahy ABOUT ME ČSAD MHD Kladno STENBUS PROBO BUS BOSÁK BUS
Doprovci s vyšší kvalitou (splněno mezi 60 % a 80 % standardů)	Veolia Transport Praha ČSAD Střední Čechy MARTIN UHER ČSAD POLKOST Jaroslav Štěpánek OAD Kolín
Doprovci s průměrnou kvalitou (splněno mezi 40 % a 60 % standardů)	Vlastimil Slezák
Doprovci s nižší kvalitou (splněno méně než 40 % standardů)	–

4 dopravci s nejnižším průměrným stářím vozidel:

ABOUT ME, OAD Kolín, PROBO BUS, Veolia Transport Praha

4 dopravci s nejvyšším podílem nízkopodlažních vozidel:

ABOUT ME, Dopravní podnik hl. m. Prahy, STENBUS, Veolia Transport Praha

Podrobné komentáře k jednotlivým standardům a konkrétní hodnoty pro všechny dopravce včetně vybraných porovnávacích grafů jsou uvedeny na www.ropid.cz.

Vyhodnocení standardů kvality PID pro železnici – 1. čtvrtletí 2012



V nastavení standardů kvality v železniční dopravě oproti loňskému roku nedošlo k výraznějším změnám, proto i jejich vyhodnocení v prvním čtvrtletí letošního roku proběhlo v podobném trendu jako za předchozí období. V celkovém součtu bylo za první tři měsíce letošního roku splněno čtrnáct z devatenácti standardů.

Splněny nebyly hned dva první standardy, tedy **plnění odjetých kilometrů a dodržení kapacity vlaku**. V tomto případě spadá neplnění na vrub především klimatickým podmínkám v měsíci únoru, kdy se Česká republika potýkala s přílivem

chladného vzduchu, a teploty tak padaly na extrémní minima. Problémy s nízkými teplotami měly především jednotky řady 471 CityElefant, z tohoto důvodu byly některé vlaky odřeknuty, což se samozřejmě projevilo i na výsledcích těchto dvou kritérií. S vzestupem teplot se situace vrátila zpět do normálu a v měsíci březnu již byly výsledky podstatně lepší, v případě odjetých kilometrů bezpečně nad hranicí plnění, dodržení kapacity vlaku však nebylo splněno ani ve třetím měsíci. Klimatické vlivy ovlivnily také výsledky garance bezbariérových vlaků, tento standard taktéž nebyl v únoru splněn.

Oproti loňsku se **zvýšil počet nasazovaných bezbariérových vlaků**, a to zhruba o čtyři procenta. Jde především o náhradu velké části starších souprav v podobě motorového a přívěsného vozu (případně lokomotivy a přívěsných vozů) modernizovanými jednotkami Regionova, které jsou řešeny jako částečně nízkopodlažní, na linkách **S8 a S80**.

Velký nárůst plnění nastal u **bezbariérovosti stanic a zastávek**. Není to však z důvodu extrémního nárůstu stavební činnosti, bez které se přeměna bariérové stanice na bezbariérovou většinou neobejde. Jedná se o změnu metodiky měření, kdy se bezbariérovost nehodnotila údaji SŽDC, které jsou k dispozici například v jízdním řádu, ale bylo hodnoceno, zda při cestě na nástupiště nejsou stavební překážky, které by bránily imobilnímu cestujícímu se sem bez výrazné dopomoci dostat. Problematika nástupu imobilních cestujících do vlaků je úzce svázána s bezbariérovostí vlaků, která se řeší v již zmiňovaném standardu a pro pohodlný nástup je nutné, aby podmínku bezbariérovosti splňoval jak vlak, tak stanice.

Nesplněn byl standard **prodej jízdních dokladů**, hodnocené období se bohužel neobešlo bez případu, kdy průvodčí nekonal svou práci a nekontroloval jízdní doklady. Z hlediska statistiky se však jedná o výjimky, v naprosté většině případů vlakový personál své pracovní povinnosti dodržuje.

V hodnoceném období byl splněn standard **informování ve vlacích**, naopak ve stanicích a především zastávkách problém zůstává, na vině je především vandalismus.

Navzdory již zmiňovaným obtížným klimatickým podmínkám byla splněna **přesnost provozu**, pouze těsně nebylo v únoru splněno kritérium **přípojových vazeb**.

Na poměrně vysoké úrovni se drží také **funkčnost vlaků**, i když závady drobnějšího charakteru se občas objevují. Jedná se však o závady, které hrubě nenarušují kulturu cestování. Plnění tohoto standardu souvisí s údaji, které se týkají **stáří vozidel**. V letošním roce se průměrný věk železničního vozidla PID podařilo snížit pod sedmáct let.

Závěrem lze říci, že ve většině standardů se potvrdil dlouhodobý trend a až na výjimky týkající se především vlivů extrémních teplot nedochází k výrazným problémům. Z hlediska přesnosti provozu se podařilo zvládnout i tyto vlivy, horší výsledky byly vlivem neschopnosti některých vozidel v plnění odjetých kilometrů. Pozitivním trendem je snižování věku vozidel, na druhou stranu se hlavně vlivem vandalismu stále nedaří uspokojivě zvýšit procento plnění informovanosti, a to především v neobsazených zastávkách.

Vlaková linka S40 (Kralupy nad Vltavou – Slaný)

Linka S40 zajišťuje obsluhu obcí sdružených v Mikroregionu Svatojiřského potoka a významného města Slaný. Označení S40 nese od 11. prosince 2011.



Na první pohled se může zdát železnice mezi Kralupy nad Vltavou a Slaným jednodušou tratí, která vznikla za účelem zajištění připojení významného královského města k železniční síti. Ve skutečnosti je vznik této dnes ucelené tratě, mnohem složitější. Jako první vznikl úsek Podlešín – Slaný. Přirozeně se nejednalo o izolovanou trať, nýbrž o součást hlavní tratě poslední uhelné dráhy směřující do Prahy. Pražsko-duchcovská dráha si kladla za úkol spojit uhelnou pánev v okolí Mostu a Duchcova s Prahou. Úkol to nebyl na počátku sedmdesátých let 19. století jednoduchý, neboť

většina terénně příznivých tras byla již dávno obsazena konkurenčními železničními společnostmi, především Rakouskou společností státní dráhy a Buštěhradskou dráhou. Zaústění nové železnice do Prahy bylo proto velmi komplikované a v historii linek S na jeho problematiku ještě narazíme. Trať vycházela z tzv. společného nádraží na Smíchově a pokračovala přes Rudnou u Prahy, Kněževs (nyní Středokluky), Podlešín, Slaný a Louny na sever Čech. V Podlešíně musel být vybudován kamenný viadukt přes údolí Svatojiřského (Knovízského) potoka. Slavný den pro Pražsko-duchcovskou dráhu přišel 12. května 1873, kdy byl zahájen provoz na celé trati.

S40	Kralupy nad Vltavou – Podlešín – Slaný					
PID	Kralupy nad Vltavou – Podlešín					
Plná integrace	není					
S40	Intervaly (min, cca)				Rozsah provozu (cca)	
úsek	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Kralupy n. Vlt. – Slaný	30–60	60–120	30–60	60–120	4:30–23:45	5:00–23:45

Další úsek dnešní spojnice mezi Kralupy a Slaným vznikl podobně jako místní dráha do Velvar. Rovněž ve Zvoleněvsi pracoval cukrovar. Ten byl napojen na železniční síť vlečkou vycházející ze stanice Zvoleněves na Pražsko-duchcovské dráze (později nesla název Želenice u Slaného). Terénní podmínky na vlečce byly velmi nevhodné, koleje končily vysoko nad cukrovarem a do závodu se suroviny dopravovaly navazující lanovkou. Tento způsob dopravy byl nedostatečný, nákladný a neefektivní.

Situaci pozorně sledovala Rakouská společnost státní dráhy, která na počátku osmdesátých let 19. století připravovala výstavbu lokálky do Velvar. Nebylo proto daleko k myšlence výstavby odbočky z této místní dráhy, která by na železniční síť připojila Zvoleněves. Téměř současně se objevila zpráva o otevření nových uhelných dolů v oblasti Libušína a Vinařic, které bylo nutné rovněž připojit ke kolejové síti. Monopol na obsluhu vleček v kladenském revíru měla Buštěhradská dráha, konkurenční firma ucítila možnost tuto výsadu alespoň částečně prolomit dalším prodloužením trati ze Zvoleněvsi k novým dolům. Nepřekvapí, že taková myšlenka narazila na odpor Buštěhradské dráhy, ale také okresu Slaný, který za účelnější považoval zřízení spojky mezi Pražsko-duchcovskou a Buštěhradskou dráhou u Kolče a Zákolan, čímž by město Slaný získalo spojení do Kralup nad Vltavou. Nově zvažovaná trať ze Zvoleněvsi do Smečna měla procházet pod podlešínským viaduktem Pražsko-duchcovské dráhy, čímž spojení Kralup a Slaného nebylo možné (jednalo se již o třetí obdobný případ, Pražsko-duchcovská dráha totiž stejným způsobem mimoúrovňově křížila tratě Buštěhradské dráhy u Hostivice a v Zákolanech).

Po dramatických jednáních bylo v listopadu 1882 rozhodnuto, že údolím Svatojiřského potoka povedou dvě nové dráhy: Mikovice (nyní Kralupy nad Vltavou předměstí) – Zvoleněves a Zvoleněves – Smečno. Jako první byla zřízena místní dráha z Kralup do Zvoleněvsi, která

odbočila v Mikovicích z tratě do Velvar. Nákladní doprava mohla být zahájena 20. února 1884, osobní doprava 20. května 1884. O dva roky později byl zahájen provoz na navazující trati do Střebichovic-Vinařic, jak zněl upravený název pro původně uvažovanou stanici Smečno.

Situace ve vedení železničních tratí v prostoru mezi Zákolany, Podlešínem a Slaným byla velmi nepřehledná a nevýhodná především pro město Slaný. Nepřekvapí, že se slánské okresní hejtmanství neustále snažilo o výstavbu spojovací tratě, která by zajistila přímé spojení do Kralup nad Vltavou a tím i kratší železniční spojení s Prahou. Rakouská společnost státní dráhy vypracovala v roce 1894 dva variantní návrhy propojení. Teprve v roce 1913, po zestátnění Rakouské společnosti státní dráhy (v roce 1908) bylo rozhodnuto o stavbě spojky ze Zvoleněvsí do nově vzniklé stanice Podlešín. První světová válka záměr zhatila a jeho realizace se zdařila až za Československa. Dne 2. října 1922 se stala desítky let žádaná krátká spojka skutečností. Původní zastávka Podlešín na trati bývalé Pražsko-duchcovské dráhy byla uzavřena a nahrazena novou stanicí. V souvislosti s tím muselo dojít i k úpravám stanic na trati Kralupy – Zvoleněves (především prodloužení staničních kolejí), neboť mělo dojít k přesměrování přepravních proudů uhelných vlaků. Od 5. června 1925 začaly jezdit dva páry přímých osobních vlaků Praha – Kralupy nad Vltavou – Slaný. I na slánské trati byly v březnu 1933 zavedeny motorové osobní vlaky, které přinesly také zvýšení počtu vlaků a zrychlení dopravy.

Původní trať z Kralup nad Vltavou do Zvoleněvsí zůstala beze změny až do roku 1957, kdy byl upraven směrově nepříznivý oblouk mezi Neuměřicemi a Kamenným Mostem. Rovněž vlaků mezi Kralupy a Slaným se týkala již u velvarské linky S44 uvedená přeložka trati mezi kralupskými nádražími, když byla v roce 1975 trať převedena z původní polohy do souběhu s tratí ve směru Kladno. Závěr věnujme malé vzpomínce na železniční trať ze Zvoleněvsí do Vinařic (Smečna), která byla zrušena 28. května 1982.

Vlaková linka S44 (Kralupy nad Vltavou – Velvary)

Linka S44 připojuje k železniční síti město Velvary, které leží na severozápadní hranici Středočeského kraje. Označení S44 nese linka od 11. prosince 2011.

Již u linky S12 jsme se zmínili o aktivitě Rakouské společnosti státní dráhy, která využila na počátku osmdesátých let 19. století příznivé podmínky pro výstavbu místních drah k rozšíření její sítě. Jedním z takto k železnici připojených míst se staly i Velvary. Toto starobylé město bylo po dlouhá staletí důležitou zastávkou na historické Chlumecké stezce vedené z Prahy přes Lovosice do Saska. Podle pověsti zde byly tři formanské hospody, kolem nichž se vyvinula osada. Rozvoj dopravy a význam Velvar zvýšila v 19. století nově zřízená říšská silnice z Prahy do Litoměřic. O výsadu významné zastávky na mezinárodní obchodní spojnici město přišlo po vybudování pražsko-drážďanské dráhy v roce 1851, která Velvary o několik kilometrů těsně míjela. Obchodní ruch na silnici rychle slábl.

S44		Kralupy nad Vltavou – Velvary				
PID		Kralupy nad Vltavou – Velvary				
Plná integrace		není				
S44	Intervaly (min, cca)				Rozsah provozu (cca)	
úsek	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Kralupy n. Vlt. – Velvary	60	120	60	60–120	4:00–22:00	6:00–22:00

Přesto se rozvoj města nezastavil. V roce 1866 byla založena továrna na výrobu konverzního ledku pro střelný prach, která se později vyvinula v podnik Velvana. O pět let později začal pracovat ve Velvarech cukrovar. Pro usnadnění a zlevnění dovozu mosteckého nebo kladenského uhlí se zástupci vedení cukrovaru rozhodli obrátit na některou železniční společnost se žádostí o výstavbu přípojky. První oslovenou se stala Pražsko-duchcovská dráha, která měla v úmyslu prodloužit svoji připravovanou místní dráhu Zlonice – Kmetiněves-Hospozín do Velvar. Koncem roku 1880 byla připravena smlouva k podpisu.

Tím by došlo k přesměrování nemalého objemu zboží dosud z Velvar dováženého koňskými potahy k překládce ve stanici Veltrusy (nyní Nelahozeves) na trati Rakouské společnosti státní dráhy. Tuto skutečnost mocná firma nemohla nechat bez povšimnutí, a tak navrhla zřízení místní dráhy nikoli z Veltrus, ale z výhodněji položených Kralup. Vedení cukrovaru i velvarským radním se takový plán zamlouval mnohem víc, než trať do Zlonic, vždyť nabízel prakticky přímé spojení s Prahou.



Stavba trati byla zahájena v roce 1881 a již v roce následujícím bylo vše dokončeno. Dne 18. října 1882 přijel do Velvar první slavnostní vlak. V roce 1884 na velvarskou lokálku navázala v Minkovicích (dnes Mikovice, stanice nese nyní název Kralupy nad Vltavou předměstí) další místní dráha do Zvoleněvsí, jejíž význam se po zestátnění soukromých společností a vzniku jednotných Československých státních drah dále zvýšil. Na velvarské lokálce známé a neobvyklé svým těsným souběžným vedením s hlavní silnicí se po desetiletí provoz příliš neměnil. Podobně jako na jiných tratích i zde došlo z důvodu

zefektivnění provozu k nahrazení osobních vlaků vedených parními lokomotivami motorovými vozy, tehdy nazývanými kolejovými autobusy.

V roce 1975 se završilo dlouholeté úsilí města Kralupy nad Vltavou. Původně vedla popisovaná železniční trať z Kralup údolím Svatojiřského (Knovízského) potoka. V letech 1972–1975 se podařilo úsek mezi oběma kralupskými stanicemi přeložit do souběhu s tratí bývalé Buštěhradské dráhy směřující z Kralup nad Vltavou do Kladna, čímž se původní koridor v okolí dnešní ulice Generála Klapálka uvolnil pro potřeby rozvoje města.

Trať z Kralup nad Vltavou do Velvar se stala průkopnickou dráhou i v dalším zefektivňování provozu vedlejších drah. Od 1. dubna 1996 patřila spolu s tratěmi Přelouč – Prachovice a Lysá nad Labem – Milovice mezi první úseky, kde byly osobní vlaky vedeny bez vlakové čety s použitím tzv. nových technologií. Motorové vozy byly vybaveny označovači jízdenek a cestující si zde museli své předem zakoupené jízdenky sami znehodnotit podobně, jako to bylo běžné v systémech městské dopravy. Doplňkový prodej jízdenek prováděl strojvedoucí nebo instalovaný jízdenkový automat. V pozdější době tato inovace dostala dnes známý název Specifický způsob odbavování cestujících a rozšířila se na další méně vytižené tratě v síti Českých drah.

Vlaková linka S45 (Kralupy nad Vltavou – Kladno)

Tangenciálně vedená linka S45 spojuje dvě významná města v severozápadní části Středočeského kraje a navazuje v Kladně na linky R5 a S5 z Prahy. V některých případech se jedná o přímé vlaky Praha – Kladno – Kralupy nad Vltavou, u ostatních vlaků je zajištěn přípoj. Označení S45 linka nese od 11. prosince 2011.

S45	Kralupy nad Vltavou – Kladno-Ostrovec – Kladno					
PID	Kralupy nad Vltavou – Kladno					
Plná integrace	Kladno-Ostrovec – Kladno					
S45	Intervaly (min, cca)				Rozsah provozu (cca)	
úsek	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Kralupy nad Vltavou – Kladno-Ostrovec	60	120	60	60–120	4:30–0:00	5:20–0:00
Kladno-Ostrovec – Kladno	60	60–120	30–120	60–120	4:30–0:00	5:20–0:00

Železniční trať spojující Kralupy nad Vltavou a Kladno se řadí mezi naše nejstarší tzv. uhelné dráhy. V kladenské uhelné pánvi začala těžba cenného nerostu v roce 1775. Významný nárůst



zaznamenala až v polovině 19. století. V roce 1855 započala dokončením Vojtěšské huti také historie hutnictví na Kladensku. Od roku 1831 bylo Kladno spojeno s Prahou koněspřežnou železnicí, jejíž stavba byla původně zamýšlena jako spojení Prahy s Plzní. Stavební práce se nakonec zastavily v Lánské oboře na okraji křivoklátských lesů. Nárůst těžby uhlí na Kladensku vyvolal zájem o přestavbu železnice na parostrojní. Současně v roce 1847 získávaly na síle myšlenky vybudovat spojkou z Kladna do Kralup nad Vltavou, kam v té době mířila trať pražsko-drážďanské dráhy, na níž byl provoz zahájen v červnu 1850. V Kralupech bylo možné

uhlí překládat také do lodí (do přístavu zřídila Buštěhradská dráha vlečku), později sem zamířila i nová uhelná dráha ze severu Čech.

V roce 1853 vznikl za účelem výstavby železnice nový podnik nazvaný Buštěhradská dráha. Díky výnosům z přepravy uhlí se z ní během několika let stala jedna z nejmocnějších tuzemských železničních společností se sítí táhnoucí se od Prahy ke Krušným horám a k česko-sasko-bavorskému pomezí v Chebu. Stavba železnice z Kladna do Kralup nad Vltavou byla zahájena na jaře 1854. Trať na území Kladna nevedla v dnešní podobě. Ze stanice Kladno-Dubí pokračovala do stanice Staré Kladno ležící v srdci pozdějšího průmyslového komplexu dolů a hutí. Trať byla dokončena v září 1855, pro potíže s připojením k trati Rakouské společnosti státní dráhy v Kralupech nad Vltavou mohlo slavnostní zahájení provozu proběhnout až 23. února 1856. Zpočátku byla provozována pouze nákladní doprava, teprve na počátku července 1856 vyjely i první smíšené vlaky (nákladní vlaky se zařazenými osobními vozy pro přepravu cestujících).

Spojení stanic Staré Kladno a Vejhybka (tehdejší název dnešní stanice Kladno) zprostředkovala trať Pražské železářské společnosti, která je známá jako Kladensko-nučická dráha. Vznikla v letech 1857–1858 za účelem přepravy železné rudy těžené v okolí Nučic do kladenských hutí. Trať byla v úseku Staré Kladno – Tachlovice uvedena do provozu 7. ledna 1858 a v dalších letech byla postupně prodloužena až do Mořiny. Zajímavostí bylo její úrovňové křížení s tratí Praha – Kladno nedaleko Pleteného Újezda. Součástí tratě byla i spojkou do stanice Vejhybka. Je přitom pravděpodobné, že úsek Staré Kladno – Vejhybka byl provozován ještě před rokem 1858, neboť k provozování neveřejné nákladní dopravy nebylo zapotřebí koncese a cílem budovatelů trati bylo co nejrychleji propojit stanici Staré Kladno s koněspřežkou. Úsek mezi Starým Kladem a Vejhybkou spoluužívala i Buštěhradská dráha. Kladensko-nučická dráha byla v úseku Kladno – Hořelice zrušena v roce 1968, do dnešních dnů zůstává v provozu úsek Hořelice – Mořina, který slouží jako vlečka vápencových lomů. Úsek mezi stanicemi Kladno a Staré Kladno, známý svým charakterem horské dráhy s velkým sklonem a mnoha protisměrnými oblouky, byl zrušen teprve v roce 1991.

Pro zajištění vlastního spojení si Buštěhradská dráha vybudovala novou spojovací trať z Dubí do stanice Vejhybka (Kladno) vedenou přes Ostrovec. Provoz na ní byl zahájen 25. února 1872. Mocná Buštěhradská dráha dlouho vzdorovala zestátnění. Pod státní správu přešla jako jedna z posledních soukromých železničních společností až za samostatného Československa k 1. lednu 1923. Od července 1923 provoz převzaly Československé státní dráhy. V prosinci 1932 začaly za účelem zefektivnění provozu na trati mezi Kralupy a Kladnem jezdit motorové vozy. V průběhu prošliých desetiletí na trati nedošlo k významným stavebním změnám s výjimkou již u jiných linek popsaných změn provedených v rámci postupné přestavby železničního uzlu Kralupy nad Vltavou. V budoucnosti by se měl přinejmenším úsek Kladno – Kladno-Ostrovec stát součástí modernizované železniční tratě z Prahy do Kladna s odbočkou na ruzyňské letiště. Horizont této stavby, v jejímž rámci dojde také ke zdvojkolejnění a elektrizaci trati, prozatím nelze přesně určit.