



Obsah

Letní tramvajové výluky od 1.7.2012	1
Autobusová výluka v Michelské ulici.....	2
PID se rozšířila do Kutné Hory, Poděbrad i Milovic.....	3
Prázdninový provoz PID od 30.6.2012 do 31.8.2012.....	4
Prodloužení midibusové linky 295 do dáblického sídliště	4
Trvalé změny PID od 30.6.2012	5
Nová síť metropolitních linek se chystá k září 2012.....	5
Vlaková linka S65 a Pražský motoráček.....	6
Cyklovlak PID.....	8

Letní tramvajové výluky od 1.7.2012

Z důvodu rekonstrukcí tramvajových tratí nebo dalších stavebních činností je využito letních prázdnin, kdy je v Praze obecně méně lidí k potřebným výlukovým pracím. Od 1.7.2012 se k již probíhajícím výlukám na Letné a v Hostivaři připravuje také výluka tramvajové křižovatky Flora. Výluka v Hostivaři by se měla počátkem prázdnin rozšířit o úsek Průběžná – Radošovická.

1) Letná (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.
- 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)

2) Hostivař (Průběžná / Strašnická – Nádraží Hostivař)

Změny tramvajových linek:

- 19 Linka je zrušena a částečně nahrazena linkou 16.
- 22, 57 Linky jsou zkráceny do zastávky Kubánské náměstí.
- 26 Linka je ze zastávky Strašnická odkloněna přes Průběžnou do zastávky Kubánské náměstí.
- 51 Viz informace k výluce Flora.
- 59 Linka je ze zastávky Průběžná odkloněna přes zastávky Strašnická a Želivského do zastávky Vápenka (náhrada za linku 51).

Náhradní autobusová doprava:

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

3) Flora (Náměstí Míru – Flora – Olšanské hřbitovy / Olšanské náměstí)

Změny tramvajových linek:

- 4 Linka je ze zastávky Čechovo náměstí prodloužena přes zastávky Kubánské náměstí, Strašnická, Želivského, Palmovka, Bulovka a Kobylisy do zastávky Sídliště Ďáblice (náhrada za linku 10).
- 5 Linka je ze zastávky Olšanské náměstí vedena přes zastávky Nákladové nádraží Žižkov, Želivského a Vozovna Strašnice do zastávky Černokostelecká (náhrada za linku 11).
- 6 Linka je po dobu výluky zrušena.
- 7 V úseku Černokostelecká – Ústřední dílny DP je večer a o víkendu veden pouze každý druhý spoj.
- 10 Linka je zkrácena o úsek I. P. Pavlova – Sídliště Ďáblice a ze zastávky I. P. Pavlova je odkloněna do zastávky Zvonařka (ve zrušeném úseku částečně nahrazena linkou 4).
- 11 Linka je ve směru od Spořilova zkrácena do zastávky Radhošťská, v úseku Radhošťská – Náměstí Bratří Synků jsou v pracovní dny cca do 20:00 zavedeny vložené spoje (ve zrušeném úseku je částečně nahrazena linkou 5).
- 16 Linka je vedena v trase Olšanské hřbitovy – Želivského – Palmovka – Nádraží Vysočany – Lehovec (náhrada za linku 19).
- 19 Linka je zrušena a částečně nahrazena linkami 4 a 16.
- 51 Linka je ze zastávky I. P. Pavlova odkloněna do zastávky Zvonařka, v zastávce I. P. Pavlova bude přestup na návazný spoj linky 51 do zastávky Radhošťská (provoz obousměrných tramvajů).
- 58 Linka je v úseku Olšanské náměstí – Nákladové nádraží Žižkov odkloněna přes zastávku Olšanská.
- 59 Linka je ze zastávky Průběžná odkloněna přes zastávky Strašnická a Želivského do zastávky Vápenka (náhrada za linku 51).

Náhradní autobusová doprava:

- X-11 Radhošťská – Želivského (nepřetržitý provoz)

Autobusová výluka v Michelské ulici

Z důvodu rekonstrukce další části Michelské ulice v úseku Ohradní – Nuselská je od 18.6.2012 do cca 19.11.2012 přerušen provoz autobusů v úseku Na Rolích – Michelská.

Změny autobusových linek:

- 106 Linka je v úseku Kloboučnická – Na Rolích odkloněna přes zastávky Jezerka, Sdružení, Pankrác (jen ve směru Kavkazská) a Brumlovka.
- 124 Linka je v úseku Kloboučnická – Budějovická, resp. Poliklinika Budějovická odkloněna přes zastávky Jezerka, Sdružení a Pankrác.

- 139 Linka je v úseku Kodaňská – Na Návrší, resp. Kačerov odkloněna přes zastávky Koh-i-noor, Bohdalec, Chodovská, Teplárna Michle (jen směr Želivského), Spořilov (jen směr Želivského) a Severozápadní.
- 150 Linka je v úseku Chodovská – Na Návrší, resp. Kačerov odkloněna přes zastávky Teplárna Michle (jen směr Želivského), Spořilov (jen směr Želivského) a Severozápadní.
- 182 Linka je v úseku Kloboučnická – Na Rolích odkloněna přes zastávky Jezerka, Sdružení, Pankrác (jen ve směru Kavkazská) a Brumlovka; na lince je rozšířen provoz ve špičkách pracovního dne (jen do 29.6.2012).
- 189 Omezení provozu ve špičkách pracovního dne s ohledem na posílení linky 182 (jen do 29.6.2012).
- 205 Linka je v úseku Brumlovka – Na Návrší odkloněna jednosměrným odklonem přes zastávky Na Rolích, Hadovitá, Ohradní, Na Schodech a Na Rolích pro zajištění náhradní obsluhy této oblasti. Spoje jezdící pouze v trase Komořany – Kačerov se prodlužují do trasy Komořany – Ohradní.

PID se rozšířila do Kutné Hory, Poděbrad i Milovic



První pracovní den po celostátním termínu změn jízdních řádů (pondělí 11.6.2012) se nesl v duchu slavnostního zahájení provozu prodloužených nebo nových autobusových linek Pražské integrované dopravy.

Dopoledne byl z Kostelní Lhoty převezen historickým autobusem symbolický zastávkový označnický a s ním i konec tarifního pásma 5 do **Poděbrad**, kde bylo u železniční stanice slavnostně odhaleno šesté tarifní pásmo. Před pravidelným spojem linky 398 v 9:52 byla symbolicky přestřižena

páska za účasti starosty Poděbrad, radního pro dopravu hl. m. Prahy, starostů okolních obcí, zástupců společnosti ROPID a dopravce OAD Kolín.

Odpoledne pokračoval program zvláštními jízdami historického kloubového autobusu Ikarus 280 po nové trase linky 381 do Kutné Hory. Ve 14:00 byla na autobusovém nádraží v **Kutné Hoře** za účasti starosty Kutné Hory, zástupců okolních obcí, společnosti ROPID a dopravce ČSAD POLKOST přestřižena páska před historickým i novým nízkopodlažním autobusem linky 381. Po



několika jízdách do Suchdola a zpět se vydal historický Ikarus z Kutné Hory po lince 381 až do Prahy, kam přijel plně obsazen.

V 16:00 se konalo v **Milovicích** před radnicí symbolické zahájení provozu nové milovické autobusové linky č. 432. Slavnostního aktu se zúčastnil radní pro dopravu Středočeského kraje, starosta Milovic a zástupci společnosti ROPID a dopravce OAD Kolín. Občané i hosté se pak mohli svést po Milovicích historickým autobusem Praga.



Prázdninový provoz PID od 30.6.2012 do 31.8.2012

Podobně jako v předchozích letech, bude i během letošních letních prázdnin upraven provoz Pražské integrované dopravy zejména kvůli poklesu přepravní poptávky (dovolené, školní prázdniny). Úpravy jízdních řádů budou podobné jako v loňském roce, viz následující přehled.

Podobně jako loni bude použita **zelená barva papíru** pro prázdninové jízdní řády na zastávkách. I nadále je zachováno pravidlo, že výlukové jízdní řády mají barvu žlutou a pravidelné bílou.

Metro

Na všech linkách metra bude omezen provoz zejména ve špičkách pracovních dnů cca o 10-15 %. Na lince C dojde také k prodloužení intervalů v sobotu ráno, a to ze 6 na 7,5 minuty.

Tramvaje

Provoz na části tramvajových linek bude ovlivněn výlukovou činností, jejímž cílem je opravit již technicky nevyhovující tramvajové tratě v době snížené poptávky po dopravě. Linky 4, 16 a 25 pojedou ve zkrácených trasách. Na všech linkách budou v pracovní dny mírně prodlouženy intervaly (z 8 na 10 minut ve špičkách, z 10 na 12 minut dopoledne, páteční linky 9, 17 a 22 budou mít poloviční intervaly).

Autobusy

Provoz na většině autobusových linek bude omezen pouze ve špičkách pracovních dnů, a to o 10–15 %. Zrušeny budou všechny školní linky a školní spoje, nepojedou také linky 143, 182, 305, 343, 451 a 465. Na vybraných příměstských linkách s krátkým intervalem bude mírně omezen provoz ve špičkách pracovních dnů.

Linka 121 pojedou pouze v trase Nádraží Braník – Sídliště Spořilov, linka 148 bude provozována pouze v trase Podolská vodárna – Kavčí hory a linka 175 bude zkrácena do trasy Florenc – Skalka. Zrušeny budou také občasné školní zastávky Elišky Přemyslovny a Divoká Šárka. V pracovní dny dopoledne bude mírně prodloužen interval na linkách 107, 135, 136, 155, 167, 176, 185, 193, 213 a 271, naopak k posílení provozu dojde na linkách 217 a 261, které budou provozovány **v kloubových autobusech** (linka 217 pouze v pracovní dny, linka 261 celotýdenně).

Prodloužení midibusové linky 295 do d'áblického sídliště



Od **30.6.2012** bude prodloužena trasa stávající **midibusové linky 295 do d'áblického sídliště**. Linka 295 nyní zajišťuje obsluhu zejména areálu nemocnice Na Bulovce a dalších částí Prahy 9. Prodloužení linky 295 pomůže zlepšit dostupnost d'áblického sídliště veřejnou dopravou, zcela nově bude obslužena oblast **Čumpelíkovy ulice a domova pro seniory v D'áblicích**.

Nová trasa umožní cestovat bez přestupu mezi d'áblickým sídlištěm a nemocnicí Na Bulovce a také zajistí požadované přímé spojení oblastí zastávek Šimůnkova a Bojasova se stanicí metra C Ládví. V úseku Domov seniorů D'áblice – Bulovka bude linka 295 v provozu každý den cca od 5:00 do 23:30, a to v **celodenním intervalu 30 minut**. Ve všední dny cca mezi 6:00 a 21:00 a o víkendu cca mezi 9:00 a 18:00 bude linka navíc projíždět **areálem nemocnice Na Bulovce**, což umožní dostat se co nejbližší jednotlivým nemocničním pavilonům. V úseku Bulovka – Třeboradice bude linka provozována ve stávajícím rozsahu.

Na lince budou i nadále provozovány pouze **bezbariérově přístupné midibusy** o kapacitě 25 sedících cestujících. Nová trasa linky 295 **nahradí stávající linku 102** v oblasti Davídkovy ulice. Linka 102 bude celodenně a celotýdenně zkrácena do trasy Kobylisy – Staré Bohnice.

Zkrácený úsek linky 102 je v dostatečné míře nahrazen ostatními autobusovými a tramvajovými linkami nebo metrem.

Nové zastávky linky 295:

- **Bulovka** (původní zastávka linky 102)
- **Vinopalnická** (původní zastávka linky 102)
- **Na Slovance** (původní zastávka linky 102)
- **Ládví** (přestup na metro, tramvaje a autobusy)
- **Štíbrova** (nová zastávka v Čumpelíkově ulici poblíž polikliniky)
- **Kobyliská střelnice** (nová zastávka rovněž v Čumpelíkově ulici)
- **Bojasova** (stávající zastávka linky 136)
- **Šimůnkova** (stávající zastávka linky 136)
- **Domov seniorů Ďáblice** (nová zastávka poblíž stejnojmenné instituce)

Trvalé změny PID od 30.6.2012

K termínu zahájení prázdninového provozu bude provedeno několik trvalých změn jízdních řádů autobusových linek PID. Jedná se zejména o změnu obsluhy Davídkovy ulice v Praze 8 a zřízení několika nových zastávek.

Změny autobusových linek:

- 102** Linka je zkrácena o úsek Kobylisy – Nádraží Holešovice (obsluha zastávek v Davídkově ulici je nahrazena prodloužením linky 295).
- 206** Ruší se první zastávka Dejvická ve směru OC Ruzyně (jako nástupní je nově zastávka Dejvická v Evropské ulici společně s linkou 218).
- 260** Ruší se víkendový provoz, linka je v provozu pouze v pracovní dny cca od 5:00 do 20:30.
- 295** Linka je prodloužena o úsek Bulovka – Ládví – Domov seniorů Ďáblice (v novém úseku v provozu celodenně, celotýdenně v intervalu 30 minut, do areálu nemocnice Na Bulovce zajíždí pouze v pracovních dnech cca od 6:00 do 21:00 a o víkendech cca od 9:00 do 18:00).
- 354** Zrušení vybraných spojů a změna nasazovaného typu vozidel.

Nové zastávky:

název zastávky	charakter	linky
Domov seniorů Ďáblice	stálá	295
Kobyliská střelnice	na znamení	295
Livovnská	na znamení	183, 240, 271, 511, 570
Mrákovská	na znamení	301, 352
Pošta Újezd nad Lesy*	na znamení	261, 303
Štíbrova	na znamení	295
Winklerova	na znamení	240

* = ve směru Újezd nad Lesy je takto přejmenována původní zastávka Druhanická

Nová síť metropolitních linek se chystá k září 2012

Ve čtvrtek 14.6.2012 byl zástupcům jednotlivých městských částí představen návrh celosíťové optimalizace linek povrchové veřejné dopravy, jejímž cílem je vznik tzv. **sítě metropolitních linek**. Kromě vyšší efektivity je cílem změny jednoduchost, přehlednost a menší počet linek, které by však měly kratší intervaly. Vzorem byly úspěšně provedené optimalizace ve městech Berlín, Hamburk nebo Mnichov v posledním desetiletí. Větší přehlednost zejména u autobusové sítě je

obecným současným trendem ve většině západoevropských měst, ale i v některých městech ČR (například Brno, České Budějovice).

U **tramvají** návrh posiluje roli **páteřních linek**, které mají poloviční intervaly oproti běžným tramvajovým linkám a dále je doplňuje o tzv. **páteřní svazky** dvou linek, které jedou společně v nejvytíženějším úseku a poté se na okrajích města rozdělují do větví s nižší poptávkou. Zároveň dochází k vyrovnání nabídky a poptávky podle komplexního přepravního průzkumu provedeného v roce 2011.

V autobusové síti počítá návrh se zavedením nadřazené sítě páteřních metropolitních linek, tzv. **metrobusů**, které se vyznačují krátkými intervaly, atraktivní trasou a celodenním provozem. Tyto metrobusy budou doplněny běžnými autobusovými linkami a doplňkovými midibusovými linkami určenými pro lokální obsluhu hůře dostupných oblastí Prahy. Podobně jako u tramvají je i v autobusové síti navrženo omezení nevyužitých spojů a posílení přetížených linek. Zároveň je navrženo **omezení souběhů** autobusů s kolejovou dopravou, zejména s tramvajemi, a to například na Plzeňské, Evropské nebo Švehlově ulici.

Nová síť metropolitních linek přináší kromě potřebných úspor také nová atraktivní spojení napříč Prahou, řeší některé dlouhodobé požadavky městských částí a reaguje na měnící se přepravní nároky cestujících. Celý návrh byl předán všem městským částem k připomínkám a po jejich vypořádání se předpokládá spuštění nové metropolitní sítě k **1.9.2012**.

Vlaková linka S65 a Pražský motoráček



Historie vzniku linky S65, využívající při své jízdě nejkrásnější pražskou železniční trať nazývanou „Pražský Semmering“, je poměrně bohatá. Poprvé bylo označení S65 použito v souvislosti s provozem náhradní vlakové dopravy při výluce tramvajové trati Anděl – Sídliště Řepy v červnu až září 2010. Pro odlehčení obvyklé náhradní autobusové dopravy bylo rozhodnuto využít rovněž železnici. Vlaky jezdily v pracovní dny od 5 do 20 hodin každých 30 minut a byly vedeny jednotkami řady 814. Pro co nejlepší návaznost na linky městské dopravy byla v prostoru odstavných kolejí stanice Praha-Smíchov zřízena provizorní zastávka nazvaná Praha-Smíchov Na Knížecí, kam byla linka S65 vedena ze stanice Praha-Zličín, která se nachází v bezprostřední blízkosti tramvajové smyčky Sídliště Řepy. Provoz linky S65 byl zahájen 1. června 2010 a trval do 30. září 2010. Vzhledem k úspěšným výsledkům bylo rozhodnuto v omezené míře ponechat provoz linky S65 i po skončení tramvajové výluky. V souvislosti s tím byl od 1. října 2010 upraven jízdní řád a linkové označení přešlo na všechny vlaky jedoucí po celé trati Praha – Hostivice – Rudná u Prahy. Vlaky byly v pracovní dny i nadále vedeny do zastávky Na Knížecí, o víkendu zůstal provoz zachován ze stanice Praha hl. n., a to až do změny jízdního řádu 11. prosince 2011, kdy byl i víkendový provoz linky S65 převeden do zastávky Na Knížecí, která je dosud provozována jako dočasné provizorium.

S65	Praha-Smíchov Na Knížecí – Hostivice – Rudná u Prahy					
PID	Praha-Smíchov Na Knížecí – Hostivice – Rudná u Prahy					
Plná integrace	Praha-Smíchov Na Knížecí – Hostivice – Rudná u Prahy					
S65	Intervaly (min, cca)				Rozsah provozu (cca)	
úsek	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Praha-Smíchov Na Knížecí – Praha-Zličín	60	60–120	60	120–180	5:00–22:30	9:00–20:00
Praha-Zličín – Hostivice	30–60	60–120	60	30–60	4:40–22:10	5:15–22:00

Na trati „Pražského Semmeringu“ je provozována o víkendech v letní sezóně (od května do října) také nostalgická linka nazvaná Pražský motoráček, která je zajišťována vozidly řad 830 nebo 831 dopravce KŽC Doprava. Slavnostní zahájení provozu Pražského motoráčku se konalo 30. dubna 2010, pravidelný provoz pro veřejnost započal následujícího dne. Vlaky Pražského motoráčku jsou vedeny mezi stanicemi Praha hl. n. a Praha-Zličín a jsou nedílnou součástí systému Pražské integrované dopravy.

Vlaky linky S65 využívají ve svém provozu železniční trať vybudované dvěma mocnými železničními společnostmi, které se zabývaly především přepravou uhlí. Zatímco v úseku mezi Smíchovem a Hostivicí (resp. k odbočce Jeneček) jedou po původní trati Buštěhradské dráhy, v úseku od odbočky Jeneček do Rudné u Prahy využívají trať Pražsko-duchcovské dráhy. Spojení mezi oběma drahami, které se původně v prostoru Jenečku křížily mimoúrovňově, je možné až od 4. května 1947, kdy byl vybudován západně od Hostivice spojovací triangl.

Buštěhradská dráha měla již v koncesi vydané v lednu 1867 možnost vybudování tratě na Smíchov. Bylo rozhodnuto, že nový úsek odbočí ve stanici Hostivice. Buštěhradská dráha tím získala propojení k trati Praha – Plzeň a především Smíchov se stále více rozvíjel jako průmyslové předměstí Prahy a tamní podniky vyžadovaly dodávky značného množství uhlí. Kromě toho trať ze Smíchova do Hostivice díky svému rozvinutí v terénu a větší délce vykazovala lepší sklonové poměry, než kratší a přímá trať z Buben. To znamenalo příznivější podmínky pro nákladní dopravu.



Na Smíchově Buštěhradská dráha zřídila samostatné nádraží ležící v sousedství nádraží České západní dráhy, které bylo od roku 1862 výchozí stanicí tratě do Plzně a k bavorské hranici. Do stanice Buštěhradské dráhy zaústily vzápětí i trať Pražsko-duchcovské dráhy (od Rudné u Prahy) a Pražská spojovací dráha, která v srpnu 1872 konečně propojila všechna dosud samostatná koncová nádraží tratí směřujících do Prahy (její historii se podrobněji budeme věnovat u linky S7). Stanice začala být nazývána „společné nádraží“ a dnešní cestující její obvod znají pod pojmem Praha-Smíchov severní nástupiště.

Stavba trati „Pražského Semmeringu“ byla zahájena v květnu 1870. Velkým obloukem dvakrát překonala Prokopské údolí, k čemuž bylo zapotřebí stavby dvou mohutných viaduktů. Mezi vápencovými skalami pronikala u Žvahova přes radlické vrchy k Jinonicím. Méně náročným terénem ve stálém konstantním stoupání pokračovala do Řep a odtud již po mírném spádu do Hostivice, kde se připojila k hlavní trati Buštěhradské dráhy. Tím vznikl úsek vedený četnými romantickými partiemi, který zaslouženě získal mezi veřejností přezdívku „Pražský Semmering“. Nákladní doprava byla zahájena 3. července 1872, osobní doprava 16. září 1872. K zestátnění trati došlo spolu s celou sítí Buštěhradské dráhy v roce 1923.

„Pražský Semmering“ po dlouhá léta neprocházal žádným stavebním vývojem. V osmdesátých letech v souvislosti s úvahami o ukončení železniční tratě Kladno – Praha ve stanici Praha-Dejvice a z důvodu silné nákladní dopravy do seřaďovací stanice Praha-Vršovice došlo k zvýšení kapacity trati. Byly vybudovány nové výhybny Praha-Žvahov a Praha-Stodůlky, což mělo umožnit navýšení počtu vlaků. Bohužel tyto práce byly dokončeny těsně před politickými změnami v roce 1989. Poté nastal rozsáhlý pokles nákladní železniční dopravy související s útlumem a následným ukončením těžby uhlí a provozu hutí na Kladensku. Rovněž v seřaďovací stanici Praha-Vršovice výkony neustále klesaly, a tak v ní byl v roce 1999 ukončen provoz. Nové výhybny na „Pražském Semmeringu“ byly zakonzervovány, stejně jako stanice Praha-Jinonice (krátkodobě obnovená při provozu náhradní dopravy za tramvaje v roce 2010) a čekají na své budoucí využití. To není zcela vyloučeno, neboť trať by měla sloužit v nadcházejících letech jako odklonová při modernizaci železniční trati Praha – Kladno. Kromě toho je plánována v okolí Hostivice výstavba několika nových železničních zastávek (na lince S65 se jedná o zastávky Hostivice-Sadová, Hostivice U hřbitova a Chýně), čímž by mělo dojít k dalšímu oživení osobní dopravy na této trati.

Po krátkém spoluužití úseku hlavní trati bývalé Buštěhradské dráhy (historie popsána u linek S5 a R5) na odbočce Jeneček vlaky linky S65 přecházejí na trať bývalé Pražsko-duchcovské dráhy, kde byl provoz zahájen 12. května 1873. Tu používají v úseku odbočka Jeneček – Rudná u Prahy. O její historii se podrobněji zmíníme u jiných železničních linek Pražské integrované dopravy (S6 a Cyklovlak).

Cyklovlak PID



Region za severozápadní hranicí Prahy je vhodný pro cyklistiku a cykloturistiku. Nachází se zde velké množství méně frekventovaných silniček i sjezdových polních cest. V oblasti leží též významné turistické cíle, např. zřícenina hradu Okoř či rotunda na Budči. Z těchto důvodů nepřekvapí, že právě do těchto míst směřuje speciální rekreační vlak vedený pro turisty a cykloturisty v rozšířené letní sezóně o víkendech od konce března do konce října. Jedná se o dva páry tzv. cyklovlaků provozovaných v úseku Praha Masarykovo nádraží – Hostivice – Podlešín – Slaný. Pro umožnění

rozšířené přepravy jízdních kol je ve vlaku řazen speciální vůz umožňující přepravu většího počtu bicyklů. V úseku Hostivice – Podlešín je cyklovlak veden po trati, kde není pravidelně provozována jiná osobní železniční doprava a dráha nyní jinak slouží výhradně nákladní dopravě do stanice Středokluky, kde je k železniční síti připojeno několik vleček včetně důležitého napojení technického zázemí letiště Praha, kam směřují denně vlaky s leteckým palivem.

Cyklovlak	Praha Masarykovo nádraží – Hostivice – Podlešín – Slaný					
PID	Praha Masarykovo nádraží – Hostivice – Podlešín					
Plná integrace	Praha Masarykovo nádraží – Hostivice					
Cyklovlak	Intervaly (min, cca)				Rozsah provozu (cca)	
	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Praha Masarykovo n. – Slaný	–	–	–	2 páry denně	–	9:10–18:45

V úseku Praha – Hostivice (– odbočka Jeneček) cyklovlak používá společně s linkami S5 a R5 trať bývalé Buštěhradské dráhy, jejíž historie již byla popsána u těchto linek. Na odbočce Jeneček

přechází na trať bývalé Pražsko-duchcovské dráhy, poslední významné uhelné železnice na našem území. Tuto železniční společnost jsme již zmínili krátce u linky S40, která využívá (společně s Cyklovlakem) její trať v úseku Podlešín – Slaný. Záležitosti samotného vzniku této železnice, jejímž hlavním cílem byla doprava uhlí z Duchcovské a Mostecké uhelné pánve do Prahy, ponecháme k popisu linky S6 a na tomto místě pouze zmíníme, že v úseku mezi Prahou a Slaným byla trať otevřena 12. května 1873. Dále se budeme podrobněji věnovat novodobé historii traťového úseku Hostivice – Podlešín, která je nečekaně pestrá.

Již několikrát byla při popisu železničních linek PID zmínka o zřízení trianglu na místě mimoúrovňového křížení tratí mezi Hostivicí a Jenčí. Spojka umožňující provoz vlaků od Hostivice do Středokluk byla dokončena v listopadu 1944. Po dokončení obou spojek byl opuštěn provoz na původním úseku (po nadjezdu nad tratí Praha – Kladno), čímž bylo znemožněno přímé spojení mezi Rudnou a Středokluky. V roce 1956 však bylo znovu obnoveno. Již záhy došlo k další významné změně vedení trati. V letech 1960–1968 bylo rozšiřováno pražské letiště. Byla vybudována nová odbavovací budova, sousední hangár a především nový systém tří vzletových a přistávacích drah. Nové letištní dráze musela uvolnit místo i železniční trať bývalé Pražsko-duchcovské dráhy. Od počátku platnosti jízdního řádu 1961/1962 byla zavedena náhradní autobusová doprava a koleje ustoupily letištním dráhám. Současně probíhala stavba přeložky mezi odbočkou Jeneček a stanicí Středokluky. Nová trasa je vedena paralelně s kladenskou tratí do prostoru severně od stanice Jeneč, kde vzniklo nástupiště nazvané Jeneč zastávka. Odtud se trať stáčela a přes zastávku Dobrovíz (zastávka Hostouň u Prahy byla otevřena až v roce 1987) do Středokluk. Vlaky po nové přeložce začaly jezdit 1. června 1966. Z původní tratě byla část na středokluské straně využita jako vlečka letiště.



Tento úsek do drážní historie vstoupil ještě jednou. Pro havarijní stav železničního svršku musel být od 1. ledna 1993 v úseku mezi odbočkou Jeneček a stanicí Středokluky zastaven provoz. Vlaky byly nahrazeny náhradní autobusovou dopravou, později včleněnou do linky PID 319. V úseku Středokluky – Podlešín osobní vlaky nadále jezdily až do 11. prosince 2004. Poté objednatel regionální dopravy Středočeský kraj rozhodl o zrušení vlaků na trati Hostivice – Podlešín bez náhrady a pravidelná osobní doprava zde byla zastavena (linka PID 319 přestala být provozována v režimu náhradní autobusové dopravy).

Současně sílil tlak na zprovoznění vyloučeného úseku odbočka Jeneček – Středokluky. Nervozitu z dlouhodobé výluky projevovalo především vedení pražského letiště, které vykazovalo od roku 1989 neustálý nárůst provozu a z hlediska zásobování leteckým palivem bylo plně odkázáno na železnici. Jedinou přístupovou cestou byla trať od Podlešína s tím, že v případě nenadálé havárie nebo plánované dlouhodobé výluky hrozily značné komplikace v zásobování letiště. Obavy dále vzrostly po teroristických útocích v New Yorku 11. září 2001. V prosinci 2004 bylo rozhodnuto o obnově vyloučené trati tak, aby byla vytvořena záložní trasa pro zásobování letiště pohonnými hmotami. Vlastní práce proběhly od září do prosince 2006. Do zkušebního provozu mohla být trať uvedena 15. prosince 2006. Protože zde Středočeský kraj nadále neobjednává pravidelnou osobní dopravu, úsek zůstával používán pouze nepravidelnou nákladní dopravou a několika zvláštními osobními vlaky. Pravidelné využití přineslo až zavedení cyklovlaku iniciovaného hlavním městem Prahou. Jeho historicky první jízda proběhla 24. března 2007. Zřízení tohoto vlaku je dalším kamínkem v mozaice mnoha opatření hlavního města směřujících k podpoře cyklistické dopravy ve městě.