

Obsah

Tramvajová výluka v Zenklově ulici.....	1
Železniční výluka Smíchov – Radotín na lince S7	1
Pražský motoráček opět vyjíždí.....	2
Zkraťte si cestu vlakem – Kbely a Satalice	2
Vlaková linka S41	3
Vlaková linka S43.....	5

Tramvajová výluka v Zenklově ulici

Z důvodu rekonstrukce tramvajové trati je od 31.3.2012 do 1.6.2012 vyloučen provoz tramvajové trati v úseku Bulovka – Ke Stírce.

Změna tramvajových linek:

- 10** Linka je zkrácena do trasy Sídliště Řepy – Palmovka.
- 24** Linka je zkrácena do trasy Kubánské náměstí – Bulovka.
- 25** Linka je zkrácena do trasy Vypich – Bulovka (v celé trase je vedena celodenně, celotýdenně).
- 55** Linka je ze zastávky Palmovka odkloněna do zastávky Nádraží Vysočany.

Náhradní doprava:

X-24 Březiněveská – Kobylisy – Bulovka – Vosmíkových – Bulovka – Kobylisy (denní provoz)

X-55 Palmovka – Bulovka – Kobylisy – Vozovna Kobylisy (noční provoz)

Ve dnech od 28.4.2012 do 1.5.2012 a od 5.5.2012 do 8.5.2012 bude navíc **výluka rozšířena také o úsek Bulovka – Palmovka**, takže náhradní autobusová linka **X-24** pojedou v celém úseku Palmovka – Kobylisy (Březiněveská) a tramvajové linky **24** a **25** budou z Palmovky odkloněny na Nádraží Libeň, resp. na Vápenku.

Železniční výluka Smíchov – Radotín na lince S7

V pracovních dnech mezi 4.5.2012 až 21.5.2012 bude z důvodu opravy železniční trati omezen provoz vlaků linky S7 v úseku Praha-Smíchov – Praha-Radotín. Na trati 171 bude v tomto období platit výlukový jízdní řád.

Směr Beroun

Všechny osobní vlaky i rychlíky v pracovní dny ráno cca mezi 5:30 a 9:00 pojedou ve směru Beroun v úseku Praha hl. n. – Praha-Radotín odklonem a nebudou obsluhovat stanice Praha-Smíchov a Praha-Velká Chuchle.

Směr Praha

Totéž platí pro osobní vlaky v opačném směru, a to pouze v pracovní dny odpoledne cca mezi 13:00 a 20:00, kdy tyto vlaky ve směru do Prahy pojedou mezi Radotínem a Hlavním nádražím odklonem a nebudou obsluhovat stanice Praha-Velká Chuchle a Praha-Smíchov. Rychlíky ve směru do Prahy nebudou zastavovat ve stanici Praha-Smíchov cca mezi 9:00 a 20:00.

Vlaky Praha hl. n. – Praha-Radotín

Část vlaků, které jedou pouze v trase Praha hl. n. – Praha-Radotín, bude **zrušena**. Místo nich bude v úseku Smíchovské nádraží – Nádraží Radotín zavedena náhradní autobusová doprava **X-S7**. Nástupní zastávky budou umístěny v Radotíně u nádražní budovy a na Smíchově před odbavovací halou nádraží. V pracovní dny ráno budou jako náhrada za zrušené vlaky zastavovat ve stanici Praha-Radotín také vybrané **rychlíky**.

Vlaky Praha hl. n. – Úvaly

V uvedeném úseku budou vlaky linky **S7** v provozu dle pravidelného jízdního řadu, avšak nebudou vedeny jako přímé z/do Řevnic/Berouna a ve stanici Praha hl. n. bude nutné přestoupit. Vlaky na sebe vzájemně nečekají.

Pražský motoráček opět vyjíždí



Po dvou úspěšných sezónách Pražského motoráčku, kterým bylo loni přepraveno téměř **18 000** cestujících, budete mít i letos možnost projet se historickým motorovým vozem **po nejkrásnější železniční trati** na území Prahy. Motoráček bude jezdit každou sobotu a neděli v období od **28.4. do 28.10.2012** a dále ve státní svátky 5.7., 6.7. a 28.9.2012.

Trasa a zastávky Pražského motoráčku: **Praha hl. n. – Praha-Smíchov severní nást. – Praha-Žvahov – Praha-Jinonice – Praha-Cibulka – Praha-Stodůlky – Praha-Řepy**. Doba jízdy po celé trase je cca 30 minut.

Stručný jízdní řád Pražského motoráčku platný od 28.4.2012

	soboty	neděle a svátky
odjezdy ze stanice Praha hl. n.	10:57, 12:57, 14:57, 16:57	10:57, 12:57, 14:57
odjezdy ze stanice Praha-Řepy	11:32, 13:32, 15:32	10:02, 11:32, 13:32, 15:32

Od konce května do konce září pojede navíc spoj v neděli z Hlavního nádraží v 9:27 a ze Zličína v 8:32.

Ve spojích Pražského motoráčku platí jízdní doklady PID (Pražské integrované dopravy). To znamená, že cestující s platným **časovým kuponem pro pásma P a 0** (tzv. „pražská tramvajenka“) mohou cestovat bez nutnosti nákupu další jízdenky. Cestující mohou použít také jízdní doklady PID **pro jednotlivou jízdu**, konkrétně přestupní jízdenku PID pro Prahu v ceně 24 Kč na 30 minut nebo 32 Kč na 90 minut (neplatí zde však SMS jízdenky). Tuto jízdenku je nutno před nástupem do vlaku **označit v označovači** v železniční stanici (zpravidla na nástupišti, ve stanici Praha hl. n. u vstupu do podchodů, popř. lze při přestupu využít také jízdenku již předem označenou v jiném dopravním prostředku PID). Jízdenku lze zakoupit i přímo ve vlaku u průvodčího, a to podle tarifu dopravce KŽC Doprava, s.r.o.

Po dohodě s obsluhou vlaku (kvůli omezené kapacitě) je také možné v Pražském motoráčku přepravit **jízdní kolo**, pro cestující s jízdenkou PID **bez poplatku**.

Podrobnější informace o Pražském motoráčku včetně jízdního řádu najdete na www.ropid.cz v rubrice Cestujeme nebo na www.kzc.cz.

Zkрат'íte si cestu vlakem – Kbely a Satalice

Železnice bývá v mnoha případech nejrychlejším dopravním prostředkem i při cestách po Praze. Například díky lince **S3** lze velmi rychle cestovat do centra metropole ze Kbel i Satalic.

Vlaky zde jezdí ve snadno **zapamatovatelném hodinovém taktu** a odvezou cestující do Vysočan, na Hlavní nádraží i do Vršovic.

Každopádně to jde vlakem zhruba **o 15 minut rychleji** než pomocí autobusu a přestupu na metro. Díky zapojení všech vlaků linky S3 do plné integrace zde platí jak jízdenky pro jednotlivou jízdu PID, tak i předplatní časové jízdenky PID. Obyvatelé Satalic i Kbel tak mohou výhodně zkombinovat nabídku vlaků i autobusů, přičemž výhodou vlaku je volná kapacita a přímý dojezd až do centra bez nutnosti přestupu. S jízdenkou PID lze při volné kapacitě přepravovat zdarma vlakem po Praze také jízdní kolo.



Porovnání průměrných cestovních dob

z centra Prahy	vlak (linka S3)	MHD (metro + autobus)
do Satalic	17 minut	cca 28 minut
do Kbel	20 minut	cca 35 minut

Obvyklé odjezdy vlaků linky S3:

(v pracovní dny každou hodinu, o víkendech zpravidla každou lichou hodinu)

směr z Prahy	z Vršovic: xx: 40	z Hlavního nádraží: xx: 47	z Vysočan: xx: 55
směr do Prahy	ze Kbel: xx: 53	ze Satalic: xx: 56	

Jízdní řády zastávkové i kartičkové volně ke stažení na www.ropid.cz nebo k vyzvednutí v infocentru PID na Hlavním nádraží.

Více informací o vlakové lince S3 včetně tipů na výlety najdete také na www.ropid.cz/linky-s.

Vlaková linka S41

Linka S41 je provozována téměř výhradně na území Prahy, kde zajišťuje tangenciální propojení několika městských částí (Praha 6, 7, 9 a o víkendu také Praha 10) a města Roztoky. Vytváří rychlé spojení ve směru, které není ve srovnatelné kvalitě dostupné jiným druhem městské dopravy. Označení S41 obdržela při vzniku systému Esko 9. prosince 2007. Linka používá úseky železničních tratí dříve určené pro nákladní dopravu, popř. pro dálkovou osobní dopravu. Využití těchto tzv. „pražských nákladních spojek“ pro regionální osobní dopravu začalo být dopravními odborníky zvažováno v posledních letech 20. století. Správný směr těchto úvah podpořila v roce 2002 dokončená Studie obsluhy hl. m. Prahy a jeho okolí hromadnou dopravou osob (zpracovatel Metroprojekt Praha), která se stala pro příští léta hlavním strategickým materiálem pro rozvoj kolejové dopravy v rámci PID.

S41	Praha-Hostivař – Praha-Libeň – Roztoky u Prahy					
PID	Praha-Hostivař – Praha-Libeň – Roztoky u Prahy					
Plná integrace	Praha-Hostivař – Praha-Libeň – Roztoky u Prahy					
S41	Intervaly (min. cca)				Rozsah provozu (cca)	
úsek	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Praha-Hostivař – Praha-Libeň	–	–	–	60	–	6:30–20:30
Praha-Libeň – Roztoky u Prahy	30	60	30	60	4:50–21:40	6:30–20:30

Tato studie určovala pro provoz na nákladních spojkách celkem tři tangenciálně vedené železniční linky. Současně bylo zmíněno, že pro úspěšné zahájení jejich provozu bude nezbytné tyto tratě upravit (zvýšení kapacity, vybudování železničních zastávek). Jedna z nově navržených

linek měla spojit Roztoky u Prahy se stanicemi Praha-Holešovice, Praha-Libeň a Praha-Hostivař. Relativně nejmenší kapacitní problémy na nákladních spojkách nabízel dvoukolejný úsek mezi Roztokami a Libní. Bylo rozhodnuto pilotní projekt tangenciálně vedené linky realizovat právě zde. Vhodnou příležitostí se stalo konání Mistrovství světa v ledním hokeji na jaře 2004 v nově vybudované aréně ležící v blízkosti stanice Praha-Libeň. Původně byl projekt nazýván Nová železniční linka, velmi záhy se vžilo označení Městská linka.



Slavnostní zahájení provozu proběhlo 16. dubna 2004, o tři dny později započala pravidelná doprava. Linka byla provozována pouze v pracovní dny. Během mistrovství světa zde jezdily jednotky 471, které byly následně vystřídány řadou 451. Po vyhodnocení provozu bylo od prosince 2004 rozhodnuto nasadit kapacitně lépe odpovídající motorové vozy řady 810. Počty cestujících v dalších letech postupně narůstaly, a tak na jaře 2007 začaly na městské

lince jezdit motorové jednotky řady 814, v prosinci 2010 vystřídané třívozovými elektrickými jednotkami řady 451. Rovněž v prosinci 2010 byl zahájen i víkendový provoz linky S41 v prodloužené trase do stanice Praha-Hostivař. V provozu jsou o víkendu používány motorové vozy řady 809. Do budoucna je v plánu prodloužení linky do Hostivaře také v pracovní dny, tomu však brání nízká kapacita stanice Praha-Libeň, kde by vlaky linky S41 musely úrovněově překřížit silně zatíženou trať Praha – Kolín. Výstavba mimoúrovňového křížení na běchovickém zhlaví stanice je odkládána.

Linka S41 je provozována především po tzv. pražských nákladních spojkách. Výjimkou je úsek Roztoky u Prahy – Praha-Bubeneč – odbočka Stromovka, kde využívá železniční trať Praha – Kralupy nad Vltavou, jejíž historie byla popsána u linek S4 a R4. Na odbočce Stromovka přechází na trať tzv. Holešovické přeložky, která vznikla v rámci přestavby Železničního uzlu Praha dle koncepce schválené v roce 1960. Jedním ze základních bodů této koncepce bylo zřízení tratě, která zajistila odvedení nákladní tranzitní dopravy ze středu města. Vlaky jedoucí přes Prahu ve směru od východu či jihu na sever musely totiž být dosud vedeny po Karlínském spojovacím a Negrelliho viaduktu na okraji centra Prahy. Z toho důvodu byla v polovině šedesátých let 20. století zahájena smělá stavba propojení mezi stanicí Praha-Libeň a kralupskou tratí. Bylo zapotřebí zřídit několik náročných mostních objektů v prostoru Balabenky, kde se Holešovická přeložka křižovala s tratí z pražského Hlavního nádraží do Vysočan (a mezi oběma tratěmi byla zřízena spojka), dále estakádu přes údolí Rokytky (délka 410 m), tunel pod Bílou skálou (délka 331 m) a Holešovický železniční most (délka 431,5 m) překonávající Vltavu. Komplexně byla rekonstruována stanice Praha-Libeň. Provoz na Holešovické přeložce byl zahájen 23.12.1980. Trať byla již při zahájení provozu elektrifikována stejnosměrnou napájecí soustavou 3 kV. Dodatečně vznikl požadavek na vybudování osobního nádraží. V roce 1977 bylo rozhodnuto zřídit společnou odbavovací budovu pro železnici i plánovanou stanici metra v Praze-Holešovicích. Výstavba dosud nejmladší pražské stanice byla zahájena v roce 1982. Do provozu byla uvedena 28. září 1985. Tato stanice až do navýšení kapacity spojení do stanice Praha hlavní nádraží (Nové spojení v roce 2008) sloužila jako pražská stanice pro dálkové tranzitní vlaky spojující Německo s Rakouskem či Maďarskem (vlaky kategorie EC).

Historie zbývajících úseků železničních tratí využívaných linkou S41 dosud pouze o víkendu je starší. Jejich vznik souvisí s výstavbou důležitého zařízení pro nákladní dopravu, seřadovacího nádraží Praha-Vršovice, které začalo vznikat od roku 1913 na rozhraní Vršovic a Strašnic. Nezbytnou součástí stavby se stalo i zřízení nových spojovacích tratí, které měly do seřadovacího nádraží přivést vlaky mimo centrální stanici Praha hlavní nádraží. Pro napojení tratí přicházejících do Prahy od severu a východu byla připravena stavba spojovací tratě Libeň (horní nádraží) – Vršovice. Byla budována během první světové války jako nouzová stavba a běžná nákladní doprava zde mohla být zahájena 18. června 1919. Nejvýznamnějším stavebním objektem byl

358 m dlouhý tunel pod Táborem a přemostění Rokytky. Trať křížila řada komunikací a velmi prozíravě bylo na většině míst přikročeno k mimoúrovňovému křížení.



Dalším podnětem pro rozšíření sítě spojek se stalo řešení pražského nákladového nádraží. Situace byla v tomto směru neudržitelná a bylo zapotřebí vybudování centrálního vykládkového a nakládacího zařízení. Po delším váhání byl zvolen vhodný prostor v lokalitě Žižkov-Červený dvůr, kde v letech 1927–1936 vyrostlo moderní nákladové nádraží, které se o 80 let později stalo předmětem veřejné diskuse o dalším osudu jeho nyní již pro původní účel nevyužívaných objektů. Nákladové nádraží bylo zapojeno novou tratí do výhybny Praha-Malešice na spojovací dráze mezi Libní a Vršoviciemi. Malešická stanice byla v této souvislosti rozšířena, vždyť kromě spojky na

nákladové nádraží sem zaústily další dvě nákladní spojovací tratě. V roce 1939 bylo realizováno bezúvratové napojení kolínské tratě na vršovické seřadovací nádraží prostřednictvím spojky Běchovice – Malešice. Konečně 27. září 1941 mohly vlaky začít používat také nově vybudovaný úsek mezi Malešicemi a Hostivaří, který zajistil přímé propojení tratí od Kolína a Kralup nad Vltavou na benešovskou trať.

Po druhé světové válce bylo rozhodnuto pokračovat v elektrizaci železničních tratí. V padesátých letech byla elektrizována trať Vršovice – Malešice – Běchovice navazující na souběžně elektrizovaný úsek Praha-Libeň – Kolín – Česká Třebová. Trakční vedení dlouho zůstávalo bez napětí, pravidelný provoz se podařilo zahájit až v dubnu 1958. Zajímavostí je, že část trati byla elektrizována původní napájecí soustavou v uzlu Praha o napětí 1,5 kV. Stykové místo mezi napájecími soustavami bylo umístěno v prostoru hradla Jahodnice (další bylo v Praze-Kyjích na trati Praha – Kolín). V roce 1959 byl elektrizován úsek mezi Malešicemi a Libní, což si vyžádalo přesun stykového místa k vjezdovému návěstidlu stanice Praha-Vršovice (styk soustav z Kyjí byl posunut do prostoru Hrabovky a k výhybně Vítkov). Stále se zužující provoz na původní napájecí soustavě 1,5 kV pocházející z konce dvacátých let 20. století (takto byly elektrizovány úseky mezi stanicemi Praha hl. n., Praha-Vysočany, Praha-Libeň, Praha-Vršovice a Praha-Smíchov) vedl k sjednocení obou napájecích soustav ke dni 15. května 1962, kdy byl celý pražský uzel přepojen na stejnosměrné napětí 3 kV. Traťová spojka mezi Malešicemi a Hostivaří byla elektrizována až v březnu 1971 v souvislosti s elektrizací trati Praha – Benešov.

Úseky Libeň – Malešice a Malešice – Hostivař dnes používá ve svém víkendovém provozu také linka S41. Ve stanici Praha-Malešice vlaky nezastavují, neboť není prozatím vybavena pro osobní dopravu. V budoucnu by mělo dojít k výstavbě nástupišť napojených na blízkou stanici metra Depo Hostivař. Tato investiční akce by měla být součástí modernizace železniční stanice Praha-Malešice a přilehlých traťových úseků, která v budoucnu umožní ještě vyšší využití těchto „nákladních spojek“ pro osobní dopravu. Bohužel v tomto okamžiku nelze přesněji předpovědět horizont realizace této stavební akce.

Vlaková linka S43

Linka S43 zajišťuje v Pražské integrované dopravě tangenciální spojení Kralup nad Vltavou a Neratovic a patří tak svým významem mezi okrajové linky. Označení S43 jí bylo přiděleno 11. prosince 2011.

Tato linka využívá v celé své trase původní kmenovou trať Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy, jejíž historii jsme popsali u linek S3 a R3. Provoz na trati byl zahájen 15. října 1865. Krátce poté v roce 1871 došlo ke změně v umístění nádraží v blízkosti Neratovic. Tato obec (Neratovice jsou městem až od roku 1960, kdy zde začalo být budováno sídliště pro pracovníky rozvíjejícího se chemického podniku Spolana, čímž počet obyvatel Neratovic mnohonásobně vzrostl) neměla zpočátku svoji stanici, v její blízkosti se nacházelo nádraží Obříství-Chlumín umístěné u přejezdu

mělnické silnice v místě, kde se dnes říká „Na staré štaci“. Stanice Neratovice byla zřízena teprve při stavbě pražské odbočky v roce 1871 a osobní doprava ji začala využívat v říjnu 1872. V roce 1881 byla původní stanice Chlumín-Obříství zrušena a nahrazena novou stanicí v Chlumíně.

S43		Neratovice – Kralupy nad Vltavou				
PID		Neratovice – Kralupy nad Vltavou				
Plná integrace		není				
S43	Intervaly (min. cca)				Rozsah provozu (cca)	
úsek	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Neratovice – Kralupy nad Vltavou	30–60	120	60–120	120	4:40–23:00	5:00–20:30

Pro zefektivnění provozu byla osobní doprava na trati od počátku roku 1932 motorizována. Další významnou změnou, která zasáhla do historie trati mezi Neratovicemi a Kralupy nad Vltavou, se stalo v roce 1956 vládní rozhodnutí vybudovat v Kralupech nad Vltavou velký závod na výrobu



umělého kaučuku. Z toho důvodu bylo nutné realizovat komplexní přestavbu železniční stanice Kralupy nad Vltavou. Výstavba národního podniku Kaučuk si vyžádala urychlenou rekonstrukci pražského zhlaví stanice včetně nového jednokolejného mostu přes Vltavu. Na pravém břehu Vltavy byla zřízena nová stanice Chvatěruby, kde odbočovala vlečka do Kaučuku. Stavbou nového mostu se odstranilo původní nevhodné zaústění trati od Neratovic do stanice. Po nové trati v délce 3,5 km začaly vlaky jezdit v roce 1963. V sousedství Kaučuku vyrostl další velký závod rafinerie ropy a nároky na železniční dopravu opět

vzrostly. Požadavky nákladní dopravy si v polovině sedmdesátých let dokonce vyžádaly na několik let zastavení osobní dopravy mezi Kralupy nad Vltavou a Neratovicemi, všechny vlaky musely být vedeny náhradní autobusovou dopravou. Dne 31. května 1985 byla po dlouhých letech konečně elektrizována trať Vraňany – Praha a spolu s ní byl stejnosměrnou elektrickou napájecí soustavou 3 kV vybaven i krátký úsek Kralupy nad Vltavou – Chvatěruby. Tato elektrizace nemá žádný význam pro osobní dopravu na trati, slouží výhradně pro vedení nákladních vlaků na vlečku Kaučuku.