

Praha, 27. dubna 2017

Horská trať z Horní Lidče do Púchova slaví 80 let, dnes po ní jezdí komfortní vlaky EuroCity

Před 80. lety 2. května 1937 byla otevřena horská železnice spojující Horní Lideč a Púchov. Vzniklo tak nové spojení mezi Moravou a Slovenskem, které dnes využívá množství expresů i osobních a nákladních vlaků. Díky této nové spojnici se dříve pouze regionální dráha Hranice na Moravě – Horní Lideč spojující Valašsko s moravským vnitrozemím stala po 2. světové válce jednou z nejdůležitějších spojnic Čech, Moravy a Slovenska.

Vzniku přeshraniční trati na konci 30. let minulého století předcházela řada dílčích staveb, které přivedly železnici až do Horní Lidče. Nejprve byla 1. listopadu 1884 otevřena lokálka společnosti Rakouských místních drah (ÖLEG) z Hranic do Valašského Meziříčí, která byla o rok později prodloužena až do Vsetína. Pak na řadu let utichl stavební ruch a s dalším pokračováním železnice se začalo až po vzniku nové samostatné Československé republiky. Ta potřebovala vylepšit nedostatečné spojení mezi Čechami, Moravou a Slovenskem. Většina tratí v západní části země totiž historicky směřovala k Vídni, zatímco ve východní části k Budapešti. Jejich propojení bylo nedostatečné a navíc část tratí byla snadno zranitelná kvůli svému vedení v těsné blízkosti bezpečnostně citlivých státních hranic. Proto po roce 1918 vznikl ambiciózní plán na dostavbu česko-slovenského železničního spojení.

Nová trať pro republiku

Na Valašsku začala jako první stavba trati vedoucí ze Vsetína přes Horní Lideč do Bylnice, kde navazovala na již existující a v roce 1888 otevřenou spojnici Moravy a Slovenska přes Vlárský průsmyk. Provoz na ní byl zahájen v roce 1928. V září roku 1935 se pak konala tzv. politická pochůzka dráhy Horní Lideč – Púchov a následovala samotná stavba trati, kterou prováděli podnikatel Ing. Bohuslav Krýsa z Ostravy a firma Posista Praha. Investorem výstavby téměř 28 kilometrů dlouhé dvoukolejné trati byla Ústřední stavební správa Československých státních drah (ČSD). Provoz na trati byl zahájen 2. května 1937. Přestavbou z lokální na hlavní trať procházel v době první republiky také úsek z Hranic do Vsetína. V roce 1960 pak byla celá trať elektrifikována. Zajímavostí trati v náročném horském terénu je řada umělých staveb včetně mostu přes Váh nebo vrcholového Střelenského tunelu s délkou 298 metrů v nadmořské výšce 529 metrů.

Po svém otevření v roce 1937 na celé trati z Hranic přes Valašské Meziříčí, Vsetín a Horní Lideč dále do Púchova nebo do Bylnice a případně dál do Trenčianské Teplé jezdila necelá desítka osobních zastávkových vlaků denně. Cesta z Hranic do Vsetína trvala běžným vlakem skoro hodinu a půl. O něco rychlejší motorový vůz to zvládl za hodinu a čtvrt. Do Horní Lidče byla cesta ještě o dalších 30 až 40 minut delší. Z Horní Lidče do Púchova to trvalo osobnímu vlaku přibližně dalších 40 minut.

Cesta do Prahy trvala přes 6 hodin

Dnes jede osobní vlak stejnou cestu z Hranic na Moravě do Vsetína za 52 minut, do Horní Lidče dalších 23 minut a cesta z Horní Lidče do Púchova trvá přibližně 34 minut. Ještě rychlejší je cesta expresem, která trvá z Hranic do Vsetína 42 minut, do Horní Lidče hodinu a do Púchova hodinu a 25 minut.

Nová dráha Horní Lideč – Púchov přispěla k lepšímu spojení Valašska s okolním světem a k úpravě do té doby vedlejší horské trati údolím Bečvy na rychlíkovou trať, i když první rychlíky přes Valašsko a na púchovskou trať vyjely až 10 let po otevření v roce 1947. Jaké bylo na Valašsku cestování rychlíky na přelomu 40. a 50. let ilustruje jízdní řád z roku 1951. Ten na této trati nabízí za celý den jen dva páry rychlíků z Prahy do Humenného

a Čopu a jeden sezónní pár vlaků do Popradu. K tomu trať mezi Hranicemi a Horní Lidčí využíval i jeden pár rychlíků z Olomouce do Trenčianské Teplé. Kolik času si lidé museli naplánovat na cestu? Například rychlík číslo 38 Praha – Čop vyjel z Prahy ve 14:02 a do Valašského Meziříčí přijel za 6 hodin 7 minut ve 20:09, do Vsetína o 22 minut později, Horní Lidčí projížděl, ale jinému rychlíku tam trvala cesta 6 hodin 47 minut, a třeba cesta z Prahy na Slovensko do Žiliny po této trati tehdy trvala 8 a čtvrt hodiny.

Současnost patří expresům EuroCity s Wi-Fi a klimatizací

Pokud chce být dnes cestující Českých drah ve Valašském Meziříčí večer po osmé hodině, už nemusí z Prahy vyrážet po poledni, ale stačí mu chytit vlak až před půl šestou večer. Cesta z Prahy do Valašského Meziříčí dnes trvá 3 hod. 25 minut (o 2 hod. 42 minut méně), do Vsetína 3 hod. 43 minut (o 2 hod 46 min. méně) a do Horní Lidče 4 hod. 1 minutu (o 2 hod. 46 min. méně). Na krátkém úseku mezi Hranicemi na Moravě a Valašským Meziříčím mohou tyto vlaky uhanět rychlosti až kolem 130 km/h. Kdo dnes pokračuje po této trati až do slovenské Žiliny ušetří oproti 50. letům 20. století 2 hod. a 49 minut. Cesta mu bude trvat 5 hod. 26 minut, a to jsou v ní ještě započítané mnohaminutové časové rezervy na stavbu slovenského koridoru a opravu tratí na Valašsku.

Trať mezi Horní Lidčí a Púchovem dnes využívá šest párů expresů a EuroCity, úsek mezi Hranicemi a Vsetínem pak navíc ještě další dva vnitrostátní expresy. Na palubě současných vlaků je k dispozici nabídka občerstvení, Wi-Fi pro připojení k internetu, elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících jako jsou mobilní telefony a notebooky, soupravy jsou klimatizované a cestující mají na palubě vlaků k dispozici i další doplňkové služby. Dálkové vlaky jezdí na trati v základním dvouhodinovém intervalu. Cesta z Valašského Meziříčí do Prahy dnes stojí s Včasnou jízdenkou od 229 Kč a ze Vsetína od 249 Kč. Cestující mohou využít i další slevy, například Skupinovou jízdenku nebo o víkendech Skupinovou víkendovou jízdenku.

V budoucnosti bude cestování na Valašsko ještě rychlejší. Správce infrastruktury společnost SŽDC připravuje modernizaci této tratě a stanic na ní. Pak by mohly vlaky na některých místech v údolí Bečvy dosahovat rychlosti až 160 km/h.

Mgr. Petr Šťáhlavský

tiskový mluvčí ČD

T: 972 232 299, hotline tiskového oddělení ČD pro mimořádnosti: 724 977 822, press@cd.cz

O společnosti České dráhy, a.s.

Akciová společnost České dráhy plní v České republice úlohu národního dopravce a na základě objednávky státu a krajů zajišťuje základní dopravní obslužnost státu. Loni využilo služeb společnosti zhruba 171,5 milionů zákazníků. V posledních letech došlo k výraznému omlazení vozidlového parku, a to v regionální i dálkové dopravě. Ve snaze zatraktivnit železniční dopravu a zvýšit konkurenceschopnost na otevřeném trhu investovala firma desítky milionů korun do nákupu a modernizace vozidel.