

Praha, 15. listopadu 2018

Ejpovickým tunelem projel první vlak Českých drah, cestování mezi Prahou a západními Čechami zrychlí

Vlaky Českých drah ode dneška jezdí nejdelším tunelem Česka. Prvním vlakem s přepravou osob se stal krátce po desáté hodině *Západní expres* č. 555. Od této chvíle začaly více než čtyřkilometrový tunel využívat *Západní expresy*, rychlíky do Klatov a další spoje národního dopravce. Časová úspora v novém jízdním řádu bude mezi Prahou a Plzní 11 minut a expres urazí tuto trasu za 1 hod. 14 minut, respektive za 1 hod. 19 min. opačným směrem.

„Otevření Ejpovických tunelů a zkrácení cestovní doby posiluje roli železnice na tomto důležitém ramenu. Už po zavedení Západních expresů jsme zde zaznamenali více než desetiprocentní nárůst zájmu o cestování. Je to výsledek kombinace moderních vlakových souprav s řadou doplňkových služeb, jako jsou minibar nebo Wi-Fi připojení k internetu, pravidelné a četné dopravy v hodinových intervalech a kratších cestovních časů. Otevření Ejpovických tunelů díky významnému vlivu na cestovní dobu tak ještě více posílí konkurenceschopnost železniční dopravy mezi západními Čechami, Prahou a zbytkem České republiky,“ hodnotí vliv Ejpovických tunelů na vlaky národního dopravce předseda představenstva a generální ředitel ČD Miroslav Kupec.

Člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Michal Štěpán k tomu dodává: *„Cestovní čas vlakem mezi centry Prahy a Plzně bude od prosince rychlejší než jízda autobusem po dálnici D5 v kombinaci s městskou hromadnou dopravou v Praze z autobusového nádraží na Zličíně do centra hlavního města. Železnice zde bude nově přibližně o čtvrt hodiny rychlejší. Navíc zajistí cestu do centra Prahy bez nutnosti přestupu na městskou dopravu a nákupu jízdenek na metro. V případě dalších míst může být časová úspora oproti autobusu ještě podstatně větší. Například cesta z centra Prahy do Chebu bude v novém jízdním řádu přibližně o půl hodiny rychlejší ve srovnání s autobusem.“*

Jízdní řád 2019 bude mezi Prahou, Plzní a celými západními Čechami nejrychlejší v historii železniční dopravy. První větší časovou úsporu při cestování vlakem na této trase přineslo zahájení elektrického provozu mezi Prahou a Plzní v roce 1987 a později došlo ke zkrácení cestovních časů po dokončení modernizovaných úseků 3. železničního koridoru. V novém jízdním řádu bude trvat cesta expresu z Prahy hl.n. do Plzně 1 hod. 14 minut, do Mariánských Lázní 2 hod. 19 minut, do Chebu 2 hod. 41 minut a do Domažlic 2 hod. 14 minut. Přímý rychlík urazí cestu z Prahy do Klatov za 2 hod. 26 minut. Z pražského Smíchova, kde je možný přestup na linku metra B a řadu městských autobusů a tramvaje, bude cesta ještě o 8 minut kratší, například mezi Smíchovem a Plzní bude trvat cesta expresu jen 1 hod. 6 minut.

V budoucnosti po rekonstrukci tratě také mezi Prahou a Berounem lze očekávat další zkrácení cestovní doby mezi Prahou a západními Čechami.

Příklady cestovních časů mezi vybranými místy ČR a západními Čechami

trasa	spojení vlaky kategorie	jízdní doba
Ostrava – Plzeň	SC/IC Pendolino	4:36
Ostrava – Mariánské Lázně	SC/IC Pendolino	5:41
Olomouc – Plzeň	SC/IC Pendolino	3:48
Olomouc – Cheb	SC/IC Pendolino	5:10
Brno – Plzeň	EC / railjet / R	3:58
Brno – Mariánské Lázně	EC / Ex	5:22
Hradec Králové – Plzeň	R / R	3:32
Pardubice – Plzeň	SC/IC Pendolino	2:37
Pardubice – Cheb	SC/IC Pendolino	4:02

Srovnání přibližných cestovních dob v minulosti a dnes

trasa	1900	1921	1938	1950	1970	1988	2005	2019
Praha – Plzeň	2:19	2:12	1:48	1:53	1:55	1:45	1:41	1:14
Praha – Cheb	5:19	4:33	3:10	3:53	3:54	3:44	3:27	2:41
Praha – Domažlice	3:21	3:32	3:01	3:15	3:31	2:50	2:29	2:14

Mgr. Petr Šťáhlavský

tiskový mluvčí ČD

T: 972 232 299

hot-line 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 téměř 175 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 miliard korun do nákupu a modernizace vozidel.