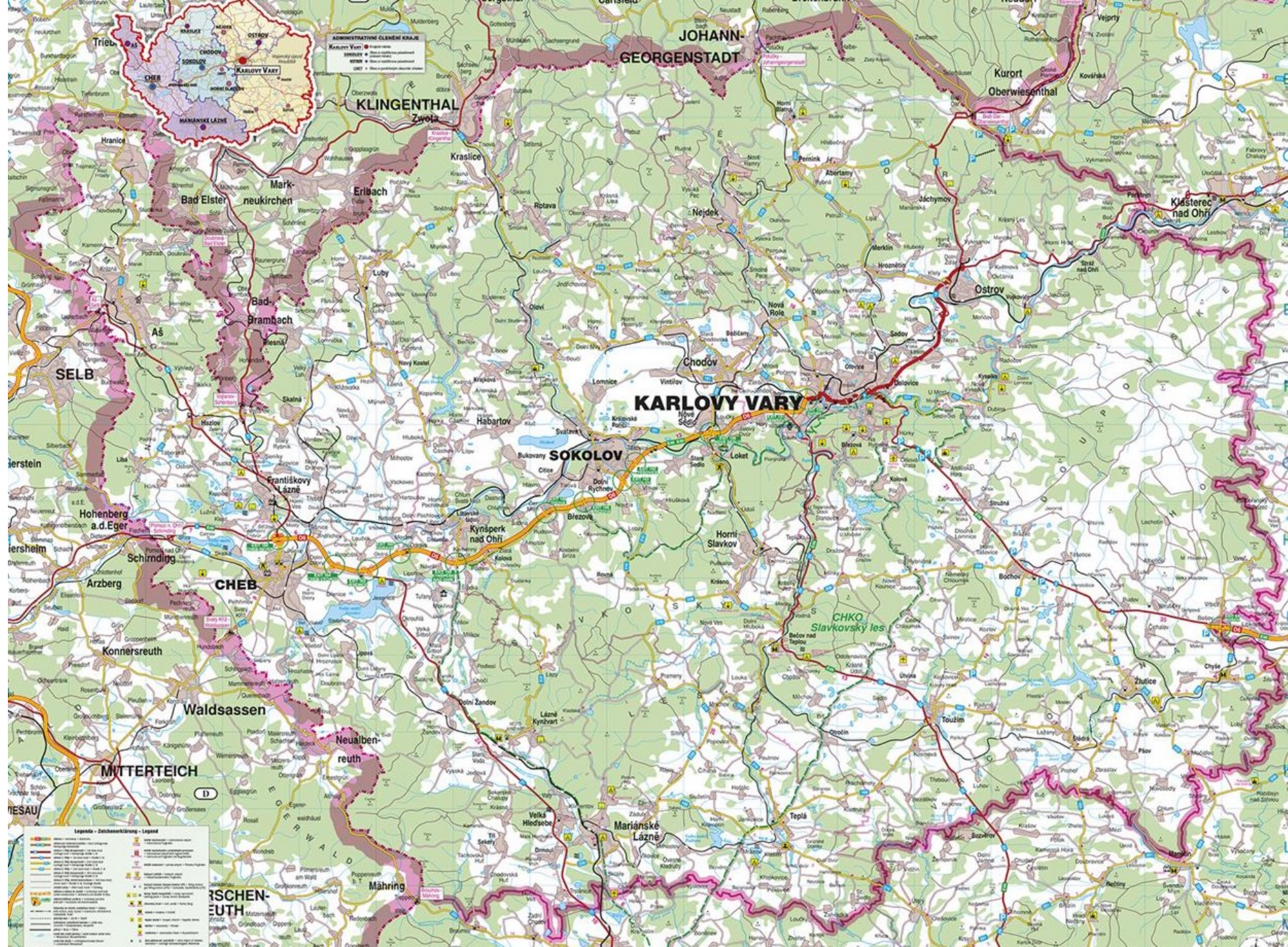




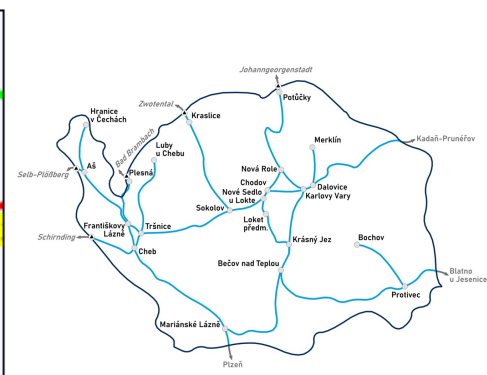
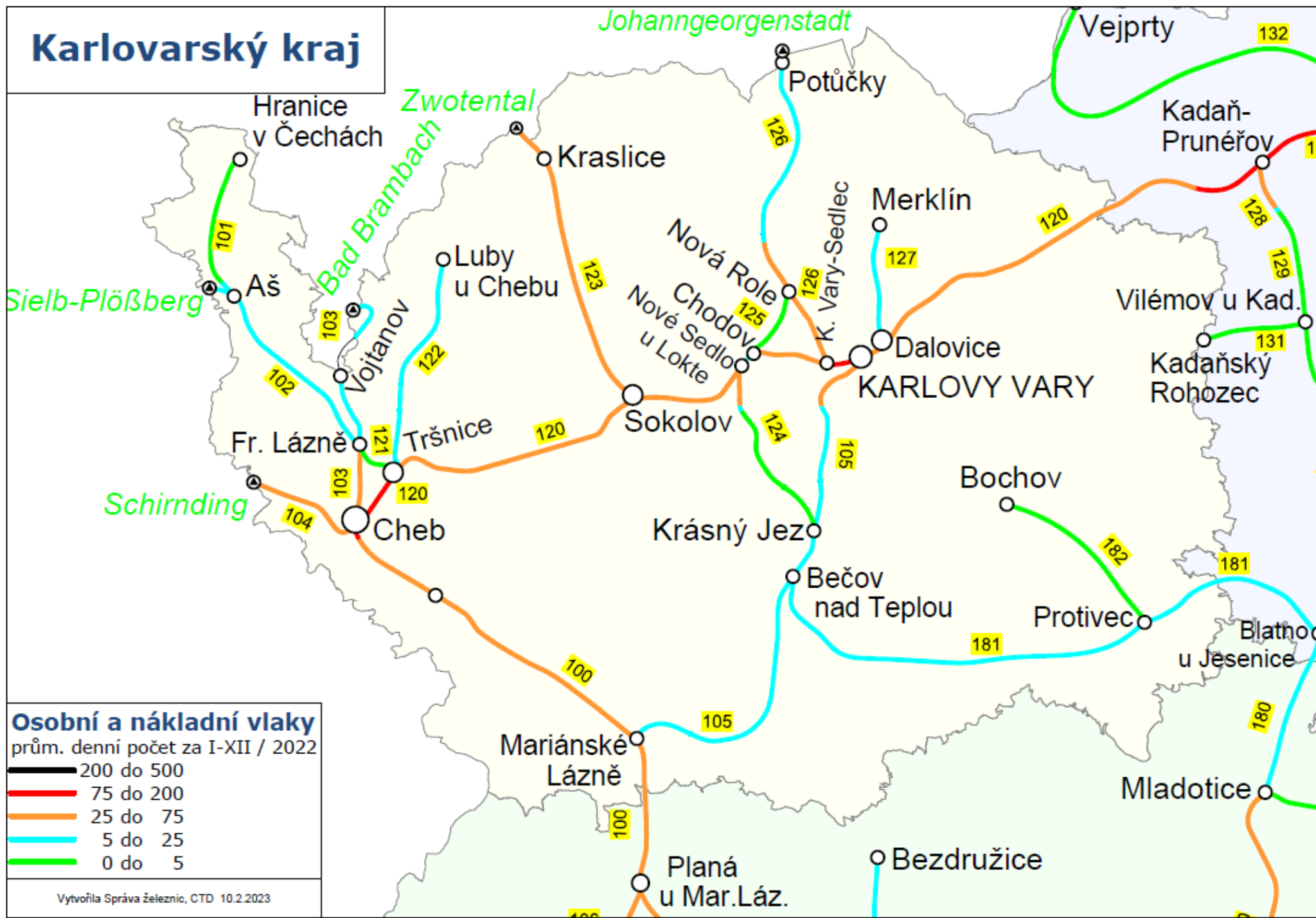
Železniční tratě Karlovarského kraje



- Železniční síť Karlovarského kraje patří k nejzajímavějším v České republice. Není rozsáhlá, ale je mimořádně členitá, historicky pestrá a dnes i výrazně diferencovaná podle míry využití. Vedle hlavních tahů s pravidelnou dopravou zde existují tratě na hraně přežití, průmyslové vlečky i zaniklé lokálky, jejichž tělesa dnes slouží jiným účelům. Právě kontrast mezi „živými“ a „tichými“ tratěmi dává železnici v Karlovarském kraji specifický charakter.
- Základním páteřním směrem je hlavní trať vedoucí přes **Cheb, Sokolov a Karlovy Vary směrem na Chomutov**. Tato trať je klíčová jak pro osobní dopravu, tak pro nákladní provoz, a představuje nejstabilnější část krajské železniční sítě. Navazuje na ni i spojení **Karlovy Varů s Mariánskými Lázněmi**, které má význam především turistický a lázeňský. Tyto tratě působí zcela živě – mají pravidelné spoje, udržovanou infrastrukturu a jasnou budoucnost.
- Významnou roli hrají také **přeshraniční tratě**. Z Chebu vedou železnice do Německa několika směry, například přes Aš do Bavorska nebo přes Františkovy Lázně do Saska. Tyto tratě dnes slouží nejen regionální dopravě, ale i mezinárodnímu propojení a jsou důležitým prvkem česko-německé spolupráce. Podobně trať **z Karlovy Varů přes Nejdk a Potůčky do Johannegeorgenstadtu** překonává Krušné hory a patří k technicky i krajinářsky nejzajímavějším úsekům v kraji.
- Vedle těchto stabilních tratí však existuje i skupina železnic, které jsou formálně provozní, ale **působí dojem útlumu**. Typickým příkladem je trať **ze Sokolova do Kraslic**, kde sice jezdí osobní vlaky, ale v řídkých intervalech a v prostředí, které budí dojem zapomenuté horské lokálky. Podobně lokální trať **z Chebu do Lubů u Chebu** plní spíše okrajovou funkci a její další rozvoj je nejistý. Tyto tratě tvoří takzvanou „šedou zónu“ – nejsou zrušené, ale jejich význam je minimální a jejich budoucnost otevřená.
- Specifickou kapitolu představují **tratě bez osobní dopravy**, které však stále existují a někdy i fungují v nákladním režimu. Úsek **mezi Krásným Jezem a Horním Slavkovem** je dobrým příkladem. Vlaky s cestujícími zde dávno nejezdí, ale trať je technicky provozní a občas využívána pro nákladní dopravu. Podobně trať **mezi Vojkovicemi nad Ohří a Kyselkou** funguje jako průmyslová vlečka, zejména pro dopravu minerálních vod. Na první pohled působí tyto železnice mrtvě, ale právně i fakticky stále žijí.
- Opačným koncem spektra jsou **tratě zaniklé**. Nejznámější z nich je bývalá lokálka **z Ostrova nad Ohří do Jáchymova**, kde koleje zmizely už v polovině 20. století a dnes jsou v krajině patrné jen násypy, mosty a tunel. Podobný osud potkal i trať **z Kadaňského Rohozce do Doupova**, jejíž zánik souvisel se vznikem vojenského prostoru Hradiště. V těchto případech už železnice neplní dopravní funkci, ale zůstává součástí kulturní a technické paměti kraje.
- Železniční tratě Karlovarského kraje tak netvoří jednotný celek, ale spíše mozaiku různých stavů a významů. Vedle vytížených hlavních tahů existují lokálky na hraně existence, průmyslové dráhy i zcela zaniklé tratě proměněné v cyklostezky nebo lesní cesty. Právě tato rozmanitost činí železnici v Karlovarském kraji výjimečnou – je zde možné sledovat celý životní cyklus tratě, od plně živé infrastruktury až po její tiché splynutí s krajinou.



Karlovarský kraj



Seznam železničních tratí (23)

100 Cheb – Plzeň

101 Cheb – Aš (– st. hr.) – Hranice

103 Fr. Lázně – Plesná – st. hr.

104 Cheb – Pomezí n/O – st. hr.

105 M. Lázně – K. Vary

120 Cheb – K. Vary – Chomutov

121 Tršnice – Fr. Lázně

122 Tršnice – Luby

123 Sokolov – Kraslice – st. hr.

124 Krásný Jez – Nové Sedlo

Loket – Horní Slavkov

125 Chodov – Nová Role

126 K. Vary – Potůčky – st. hr.

127 Dalovice – Merklín

181 Bečov n/T – Blatno u Jes.

182 Protivec – Bochov

Cheb – Slapany – Waldsassen

Kadaňský Rohozec – Doupov

Karlovy Vary (Slovenská-Imperiál)

Karlovy Vary (Imperiál)

Karlovy Vary (Diana)

Ostrov – Jáchymov

Vojkovice – Kyselka

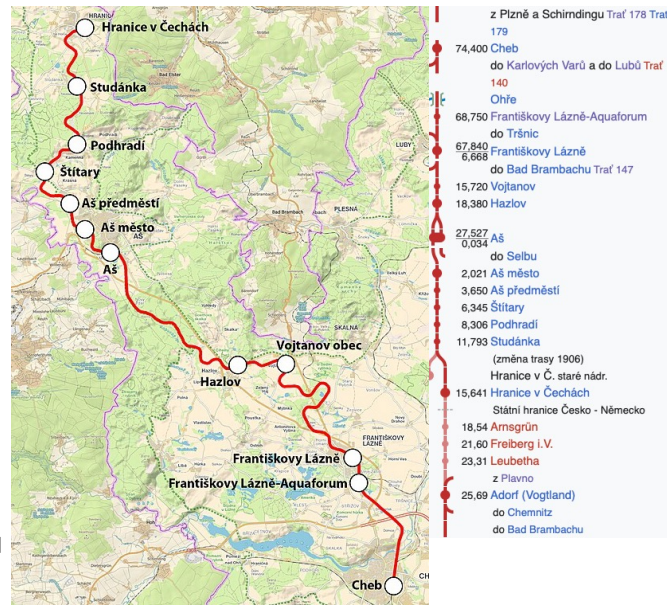
100 (178) Cheb – Plzeň

- Železniční trať Cheb – Plzeň patří k nejdůležitějším tratím západních Čech a tvoří jednu z hlavních os mezi Karlovarským a Plzeňským krajem. V evidenci Správa železnic je vedena jako trať 100, zatímco v jízdním řádu pro cestující ji najdeme pod číslem 178. Spojuje významný železniční uzel Cheb s krajským městem Plzeň a zároveň obsluhuje řadu důležitých měst a lázeňských center na Tachovsku a Chebsku.
- Trať vznikala postupně v druhé polovině 19. století jako součást rozšiřování železniční sítě směrem k bavorským hranicím. Její význam byl od počátku dvojitý: na jedné straně regionální obsluha západních Čech, na straně druhé dálkové spojení směrem do vnitrozemí a dál do Rakouska-Uherska. Právě proto byla trať koncipována jako relativně kvalitní hlavní dráha, nikoli jako okrajová lokálka.
- Z hlediska provozu jde o živou a zatíženou trať. Vede po ní pravidelná osobní doprava regionální i dálková a má také významnou roli v nákladní dopravě. V úseku Cheb – Mariánské Lázně je provoz obzvláště intenzivní, protože zde trať plní funkci páteře celého Chebska. Směrem k Plzni se trať postupně mění v hlavní spojení západních Čech s celostátní železniční sítí. Na mapách intenzity provozu patří trať 100 k nejvýraznějším v regionu.
- V krajině trať kombinuje technický charakter hlavní dráhy s poměrně malebným vedením. Prochází lázeňskými oblastmi, lesnatou krajinou i otevřenými úseky Plzeňska. Zastávky a stanice, jako jsou Mariánské Lázně, Planá u Mariánských Lázní nebo Stříbro, dodnes připomínají dobu, kdy železnice hrála klíčovou roli v rozvoji měst i lázeňství.
- Číselné označení 100 (178) opět ukazuje typické dvojí značení českých tratí. Číslo 100 se používá v infrastrukturních materiálech Správy železnic, zatímco 178 je číslo, které znají cestující z jízdního řádu. Jde však o jednu a tutéž trať, nikoli o rozdílné úseky.



101-102-103 (148) Cheb – Aš (– Selb) – Hranice

- Trať byla zprovozněna v roce 1865 Bavorskými státními drahami jako součást spojení z Oberkotzau u Hofu do Chebu. V úseku Cheb – Františkovy Lázně – Seníky vedla v souběhu s paralelně budovanou tratí Saských státních drah z Plavna do Chebu. Až do roku 1877 po ní probíhala veškerá doprava v relaci Hof – Rzesno, poté sehrála důležitou roli zejména při exportu západočeského uhlí. V roce 1920 trať přešla pod Německé říšské dráhy a po druhé světové válce, v roce 1945, připadla Československým státním drahám.
- V roce 1963 byl elektrifikován úsek Cheb – Seníky. Dříve dvoukolejný úsek mezi Františkovými Lázněmi a Seníky zůstal sice stavebně zachován jako dvoukolejný, ale po vyřazení výhybny Seníky z provozu je dnes provozován jako falešná dvoukolejka.
- Úsek Aš – Hranice v Čechách byl vybudován v letech 1884–1885 Rakouskými místními drahami a zprovozněn 26. září 1885 jako druhá železniční trať procházející Aší. Vedle původního „bavorského“ nádraží vzniklo nádraží Aš město a později i Aš předměstí. Zpočátku měl tento úsek pouze místní význam, který se výrazně zvýšil s rozvojem textilního průmyslu v Hranicích, odkud byly výrobky exportovány železnicí do zahraničí.
- Bavorské nádraží v Aši bylo zbouráno v roce 1968 a náhradní budova z roku 1969 byla v roce 2023 nahrazena novostavbou menších rozměrů. Nádraží Aš město se dochovalo a prošlo kompletní rekonstrukcí v roce 2008. Nádraží Aš předměstí bylo zrušeno v letech 2001–2002 a nahrazeno jednoduchou zastávkou.
- Přeshraniční úsek Hranice v Čechách – Adorf byl budován v letech 1904–1906 v souvislosti s rozvojem textilní výroby na obou stranách hranice. Současně bylo opuštěno původní hranické nádraží na jihozápadním okraji města a vybudováno nové nádraží blíže jeho středu. Trať byla vystavěna a provozována Rakouskými státními drahami, později převzatými ČSD, které ji provozovaly do roku 1938. Po druhé světové válce sloužil úsek už jen omezeně nákladní dopravě a kolem roku 1949 byl provoz definitivně ukončen. Kolejiště mezi Hranicemi v Čechách a státní hranicí bylo následně demontováno a trať již nikdy nebyla obnovena, stejně jako německé stanice Freiberg a Arnsgrün, které byly později rovněž zrušeny. Do prosince 2015 pouze trať **Cheb – Hranice v Čechách**, od prosince 2015 přidána i větev **Aš – Selb-Plößberg** (– Hof).

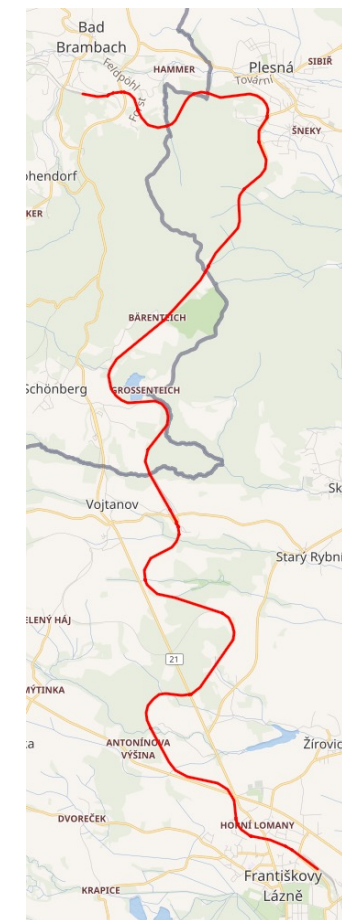


103 (147) Fr. Lázně – Plesná – st. hr.

- Železniční trať Františkovy Lázně – Plesná st. hr. – Bad Brambach (v jízdním řádu pro cestující označená číslem 147) je jednokolejná celostátní železniční trať vedoucí ze západních Čech do Saska, část tratě Plauen – Cheb. Provoz na trati byl zahájen v roce 1865. V roce 1880 byla trať zdvojkolejněna, ovšem v roce 1962 byla druhá kolej snesena. Usek Františkovy Lázně – Vojtanov je od roku 1983 elektrizován. Zajímavostí je, že trať celkem **pětkrát překonává česko-německou hranici**, a tuto hranici ještě dvakrát překonává navazující úsek z Bad Brambach.



67,840	Františkovy Lázně
	silnice I/64
	Stodolský potok
	silnice I/21
	Trať 148
63,281	Žirovice-Seníky
	Vonšovský potok
	silnice II/213
60,000	Vojtanov
59,459	státní hranice SRN-ČR
55,525	státní hranice ČR-SRN
53,546	Plesná
	Lužní potok
	vlečka tov.
52,085	státní hranice SRN-ČR
51,897	státní hranice ČR-SRN
51,325	Plesná státní hranice
	evropská silnice E49
49,900	Bad Brambach
48,137	státní hranice ČR-SRN
47,61	státní hranice SRN-ČR

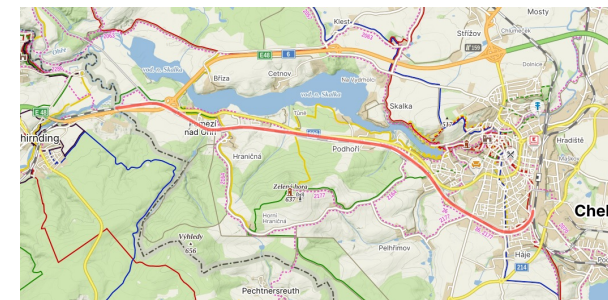


104 (179) Cheb – Pomezí n/O – st. hr.

- Železniční trať Norimberk–Cheb (v německém jízdním řádu je uvedena pod číslem 860, část na českém území je v českém jízdním řádu pro cestující označena číslem 179, do roku 1998/1999 byl tento úsek částí tratě 170, od roku 1999/2000 byl uveden jen v tratích 812 a 813, později vznikl samostatný oddíl 179) je železniční trať vedoucí z hlavního chebského nádraží přes česko-německou hranici do německého města Schirnding a dále do Norimberku. Je to neelektrizovaná trať, po které jezdí hlavně německé moderní nízkopodlažní jednotky. V Česku je trať součástí celostátní dráhy, v Německu jde o hlavní trať (Hauptbahn) a je celá součástí sítě TEN-T. Plánuje se též elektrizace a modernizace, po které by se trať lépe napojila na Třetí železniční koridor. Pak by se stala významným tahem pro dálkové vlaky do Německa.

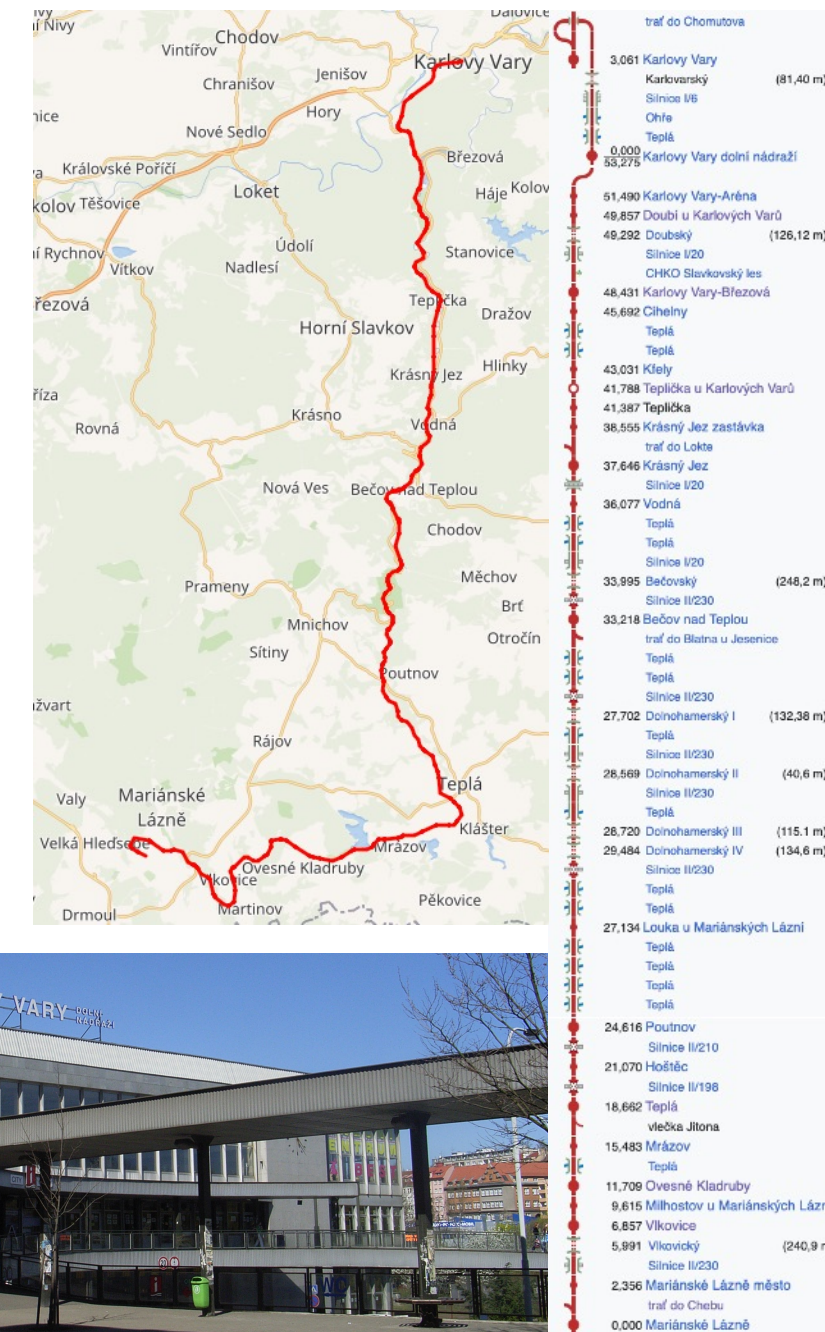
0 | **Cheb** ♿ 140,146,147,148,178 ⇄11
4 | Cheb-Skalka ⇄11
10 | Pomezí nad Ohří z ⇄11

Schirnding
Arzberg (Oberfr.)
Marktredwitz



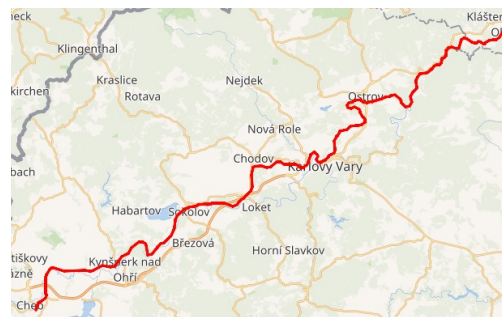
105 (149) M. Lázně – K. Vary

- Železniční trať Karlovy Vary – Mariánské Lázně (v jízdním řádu pro cestující označená číslem 149) je jednokolejná regionální trať, která vede z Karlových Varů do Mariánských Lázní podél řeky Teplé přes Bečov nad Teplou a Krásný Jez. Provoz na trati byl zahájen v roce 1898. V současnosti (od 2006) zajišťuje pravidelnou osobní dopravu na této trati společnost GW Train Regio (do 20. prosince 2011 VIAMONT Regio).
- Spojuje dvě nejslavnější lázeňská města regionu – Mariánské Lázně a Karlovy Vary – a zároveň obsluhuje rozsáhlé území Tepelské vrchoviny.
- Trať byla vybudována v 19. století s jasným cílem: propojit lázeňská města se zbytkem monarchie a umožnit pohodlnou dopravu lázeňských hostů. Tomu odpovídá i její vedení krajinou. Nejde o přímý tah, ale o klikatící se trasu s množstvím oblouků, která sleduje terén a obsluhuje menší města a obce, jako jsou Teplá nebo Bečov nad Teplou. Právě Bečov je dnes jedním z nejznámějších bodů trati díky hradu a zámku, které železnice přivádí turistům téměř „ke dveřím“.
- Z provozního hlediska je trať živá a stabilní. Je po ní vedena pravidelná osobní doprava, která plní dvojí roli: regionální obsluhu menších sídel a turistické spojení mezi lázeňskými centry. Nákladní doprava zde hraje pouze okrajovou roli, což odpovídá charakteru území. Na mapách intenzity provozu Správy železnic se trať pohybuje v nižších až středních kategoriích, nikoli však v „šedé zóně“.
- V terénu působí trať velmi malebně. Vede lesy, údolími i otevřenou krajinou a patří k vizuálně nejpůsobivějším železničním Karlovarského kraje. Zároveň si zachovává ráz klasické regionální dráhy – bez velkých uzlů a bez spěchu, s důrazem na dostupnost území spíše než na rychlost.



120 (140) Cheb – K. Vary (– Chomutov)

- Železniční trať Chomutov–Cheb (v jízdním řádu pro cestující označená číslem 140) vede z Chomutova přes Dubinu, Kadaň, Klášterec nad Ohří, Ostrov, Dalovice, Karlovy Vary, Sedlec, Chodov, Nové Sedlo u Lokte, Sokolov a Tršnice do Chebu. **Dvoukolejná elektrizovaná celostátní trať**, prochází jedním tunelem.
- Trať byla postavena společností Buštěhradská dráha, provoz byl zahájen v roce 1873. Elektrizace trati v úseku Cheb – Sokolov byla dokončena v roce 1968. V úseku Sokolov – Karlovy Vary proběhla elektrizace v roce 1983, po dokončení přeložky úseku Chodov – Sokolov, která byla ukončena v roce 1980. V roce 1991 byl elektrizován úsek Chomutov – Kadaň. Zbytek trati byl elektrizován v roce 2006 se současnou rekonstrukcí trati s výměnou zabezpečovacího zařízení a byl zrušen levostranný provoz.
- Na 139. km je styk dvou napájecích soustav.
- V jízdním řádu pro cestující byla celá trať do prosince 2014 označována číslem 140. Od 14. prosince 2014 byl úsek Chomutov – Klášterec nad Ohří připojen k tabulce 130. Od prosince 2019 je opět celá trať označena číslem 140.



121 (148) Tršnice – Fr. Lázně



- Železniční trať 121 Tršnice – Františkovy Lázně je jednou z nejkratších, ale zároveň nejdůležitějších lokálních tratí Karlovarského kraje. Spojuje uzlovou stanici Tršnice na hlavní trati Cheb – Plzeň s lázeňským městem Františkovy Lázně. Její smysl je jednoduchý a zcela účelový: zajistit přímé a spolehlivé železniční napojení Františkových Lázní na celostátní síť.
- Trať vznikla v době, kdy se Františkovy Lázně rychle rozvíjely jako významné lázeňské centrum a potřebovaly kvalitní dopravní obsluhu. Proto nebyla vedena oklikou přes Cheb, ale jako krátká spojka z Tršnic, kde se napojuje na hlavní železniční tah. Díky tomu je cesta do lázní rychlá, přehledná a provozně efektivní.
- Z provozního hlediska jde o plně živou trať. Je vedena v evidenci Správa železnic jako existující infrastruktura a na mapách intenzity dopravy patří do kategorie tratí s pravidelným regionálním provozem. Slouží především osobní dopravě – lázeňským hostům, každodenním dojíždějícím i turistům. Nákladní doprava zde nehraje významnou roli, což ale odpovídá charakteru cílového města.
- V terénu je trať nenápadná, bez výrazných technických staveb. Vede otevřenou krajinou Chebska, s mírnými oblouky a jednoduchým profilem. Právě tato „obyčejnost“ je její výhodou: trať nepůsobí jako historický relikv ani jako infrastruktura na hraně zániku, ale jako samozřejmá součást každodenního dopravního systému.
- Důležitým zdrojem zmatků bývá skutečnost, že z Tršnic pokračují i další tratě směrem k Vojtanovu a do Německa. Trať 121 je však výhradně úsek Tršnice – Františkovy Lázně a není totožná s přeshraniční tratí Františkovy Lázně – Bad Brambach ani s jinými spojkami v okolí. Její role je lokální, ale jasně vymezená.
- V kontextu železniční sítě Karlovarského kraje představuje trať 121 přesný opak „šedé zóny“. Neexistuje jen formálně, ale má stálý a nezastupitelný účel. Bez ní by Františkovy Lázně přišly o přímé napojení na hlavní trať, což by výrazně snížilo jejich dostupnost.

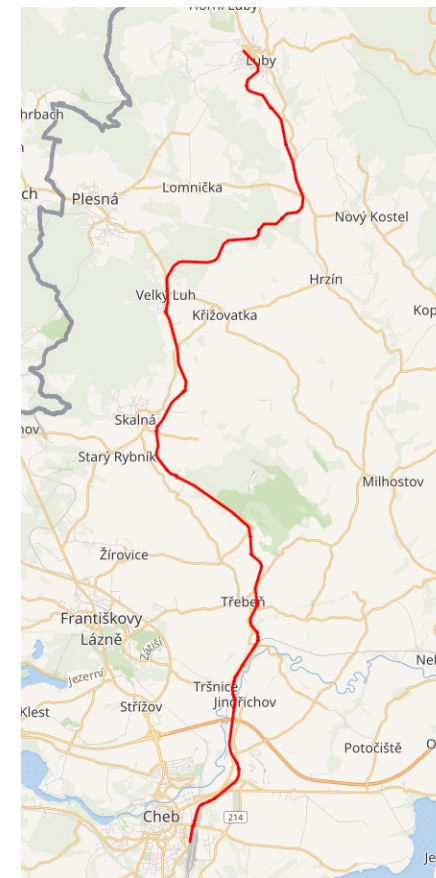


122 (146) Tršnice – Luby

- V roce 1881 byl založen Spolek pro výstavbu železnice města Schönbach (Luby), který společně se Skalnou podporoval vybudování železniční tratě Luby – Skalná – Tršnice. O čtyři roky později bylo vydáno usnesení, které zaručovalo, že se za úvěry na stavbu zaručí země Česká. 16. října 1895 obdrželi koncesi ke stavbě šlechtic Jindřich Mattoni, okresní starosta Jan Seidl a hrabě Volkenstein-Trosburg ve Vildštejně, starosta Karl Habermann a c. k. komoří Engelhart v Schönbachu. Projekt zpracoval Ing. Seitz z Vídně, výstavbu prováděla firma Köhrer a syn z Aše. Slavnostní otevření se konalo 29. a 30. června 1900. Náklady na výstavbu činily 2.393.600 korun rakouské měny.

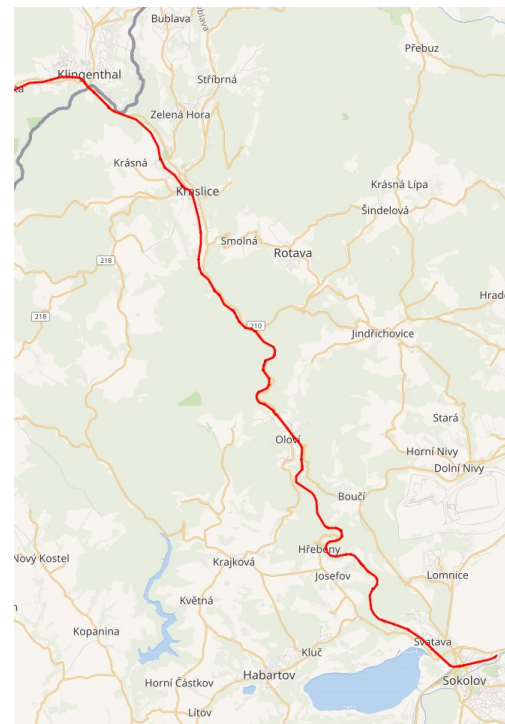


	trati do Chebu a Františkových Lázní
-0,004	Tršnice
	trať do Chomutova
	Doubský potok
	Stodolský potok
	Vonšovský potok
2,154	Třebeň
4,080	Nový Drahov
5,819	Vonšov
7,357	Skalná
	Sázek
8,168	vlečka Lasselsberger
11,113	Velký Luh
11,899	Velký Luh
	Plesná
16,327	Nový Kostel
18,536	Dolní Luby
20,807	Luby u Chebu



123 (145) Sokolov – Kraslice – st. hr.

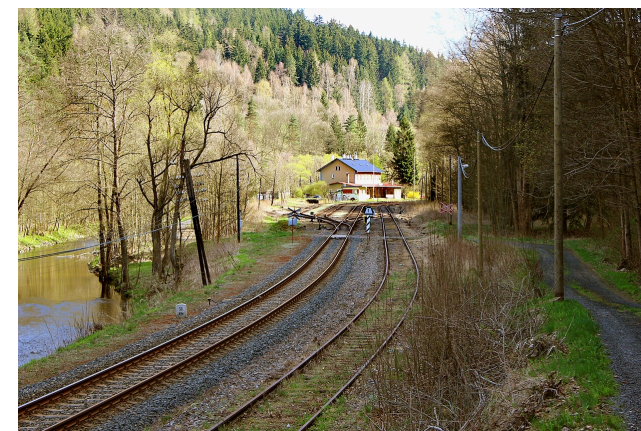
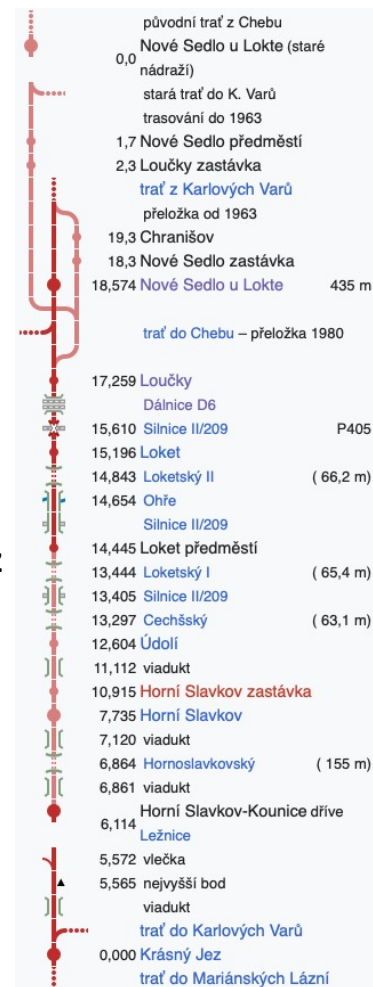
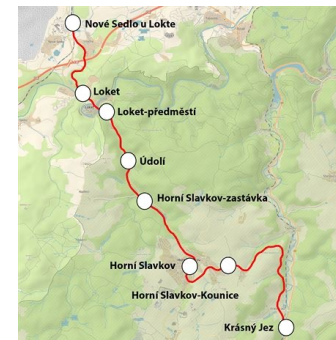
- Železniční trať mezi Sokolovem a Zwotentalem je regionální jednokolejná trať, která vede přes Kraslice až do Německa. V jízdních řádech je vedena jako trať číslo 145 a tvoří významné přeshraniční spojení mezi českou a saskou železniční sítí.
- Trasa sleduje údolí řeky Svatavy (německy Zwota) a zahrnuje několik zastávek včetně Sokolova, Svatavy, Oloví, Rotavy a Kraslic, než překročí hranici do Klingenthalu a pokračuje do Zwotentalu. Trať nemá elektrifikaci a vede bez významných technických staveb, ale zahrnuje jeden tunel a mnoho charakteristických lokálních úseků typických pro regionální železnice.
- Historie linky sahá do 70. let 19. století, kdy byla budována jako regionální spojnice privátní společnosti Buštěhradské dráhy. První úsek z Falknova (dnešní Sokolov) do Dolních Kraslic byl otevřen v roce 1876 a přechod na německou stranu byl postupně vyřešen do konce 19. století tak, aby byl spojen s tamní sítí. Důležitým cílem bylo napojit české území na saské tratě a podpořit regionální i přeshraniční mobilitu osob i zboží.
- V současnosti je trať 145 provozována v osobní dopravě v českém úseku společností GW Train Regio, která zajišťuje pravidelné spoje mezi Sokolovem a hranicí; vlaky ze saské strany pokračují dál po německých tratích provozovaných dopravcem Die Länderbahn. Přestože nejde o hlavní železniční tah CR, doprava tudy zůstává významná pro obsluhu regionu a zachovává přeshraniční spojení s německým Vogtlandem.



0,000	trať z Chomutova	
	Sokolov	
	silnice II/210	
	Svatava	
	trať do Chebu	
	silnice III/21030	
1,246	bývalá důlní dráha	
1,439	vlečka Medard	
1,454	ulice Pohraniční stráže P130	
1,638	Svatava	
	Svatava	
3,160	Svatava zastávka	
	Svatava	
6,350	Luh nad Svatavou	
7,812	Hřebeňy	
	Svatava	
	Svatava	
	Svatava	
12,338	Silnice III/21042	
12,655	Oloví	
	Svatava	
14,771	Rotavský	(176,7 m)
15,940	silnice III/21042	
16,822	silnice III/21042	
	vlečka Rotas	(4,7 km)
17,859	Rotava	
21,09	Kraslice předměstí	
	silnice II/218	
23,655	Kraslice	
	25 Kraslice-Pod vlekem	
27,257	Hraničná zrušeno 28. května 2000	
27,452	Kraslice státní hranice	
	Bundesstraße 283	
	Svatava	
	Klingenthal	
	Svatava	
	Bundesstraße 283	
	Svatava	
	Bundesstraße 283	
	Zwota	
	Zwota-Zeichenbach	
	Svatava	
	trať do Adorfu	
	Zwotental	
	trať do Falkensteinu	

124 (149) Krásný Jez – Nové Sedlo

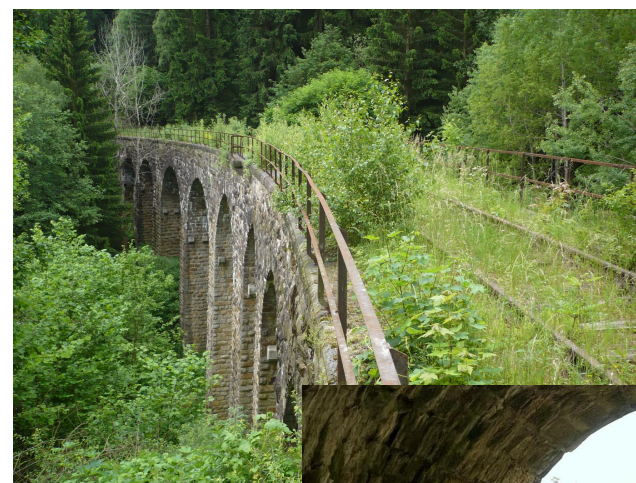
- Pozadí vzniku tratě se datuje do roku 1870, kdy probíhala výstavba železniční tratě Karlovy Vary – Cheb Buštěhradskou dráhou. Vzniklá hlavní trať míjela totiž Loket o 4 kilometry, Loketští chtěli být ovšem se železnicí propojeni také. Na základě zvláštního zákona o výstavbě lokální přípojně trati v roce 1875 došlo k zahájení výstavby této lokální odbočky do Lokte. Ta byla uvedena do provozu 15. října 1877. V roce 1884 se první realizovaný úsek stal popudem pro vznik trati **mezi Loktem a Krásným Jezem**. Její výstavba byla zahájena v roce 1895, celá trať byla uvedena do provozu 7. prosince 1901. Celá trať procházela čtyřmi tunely, z nichž se na dnes provozovaném úseku nachází jen jeden. Roku 1980 byla při přeložce sokolovské trati přeložena i část této kvůli jejímu napojení.
- V roce 1993 provoz trati převzaly České dráhy, které však postupně na trati provoz utlumovaly a nakonec trať pro špatný technický stav 31. května 1997 uzavřely a vyhlásily dlouhodobou výlukou. V roce 2006 byl provoz obnoven, ale jen mezi **Novým Sedlem u Lokte a Loketě předměstí**. V roce 2013 byl pro víkendové jízdy zprovozněn z druhé strany 6 km dlouhý úsek z **Ležnice (přejmenované na Horní Slavkov-Kounice) do Krásného Jezu**. Od května do září je na dráze objednáno 5 párů osobních vlaků vždy v nepracovní dny. I v následujících letech byla osobní doprava objednána jen o víkendech během letních prázdnin. V roce 2024 došlo k ukončení provozu mezi zastávkami **Loket a Loketě předměstí**, pro zanedbatelnou vytíženost.
- Dlouhodobě se uvažovalo o přeměně trati nebo její části na cyklostezku. Ta se začala realizovat v roce 2025 v úseku **Loket – Horní Slavkov**. Stromy rostoucí na tělese dráhy byly odstraněny, nástupiště mezilehlých zastávek byly zpřístupněny a poněkud překvapivě i osazeny novými tabulemi. Samotné těleso dráhy však bylo nahrazeno asfaltovým povrchem.



Loket – Horní Slavkov

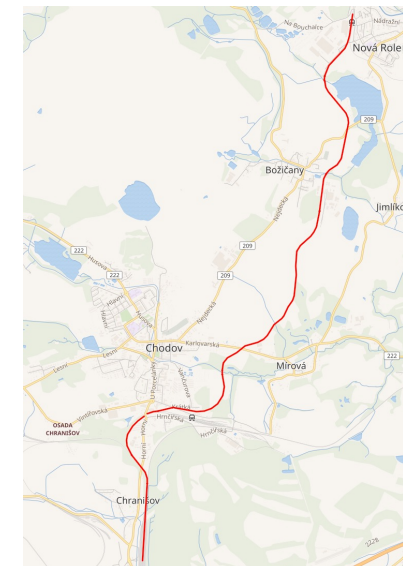
- Železniční úsek mezi Loket předměstí a Horní Slavkov představuje jeden z nejvýraznějších příkladů toho, jak se regionální železnice může během několika desetiletí proměnit z plnohodnotné dopravní tepny v tichou stopu v krajině. Ačkoli je tato trať formálně dlouho vedena jako „mimo provoz“, v posledních letech se její osud definitivně uzavřel – přestala být železnicí i v praktickém smyslu a začala nový život jako **cyklostezka**.
- Trať vznikla v 19. století jako součást širší slavkovské lokálky, která měla propojit průmyslové a hornické oblasti Slavkovska s hlavní železniční sítí v údolí Ohře. V době svého otevření plnila jasnou funkci: zajišťovala dopravu osob, surovin i hotových výrobků a přirozeně podporovala rozvoj měst a obcí na své trase. Železnice byla tehdy jediným spolehlivým spojením v členité krajině, kterou silniční síť teprve doháněla.
- Zlom přišel ve druhé polovině 20. století. Postupný útlum průmyslu, změny v přepravních tocích a konkurence silniční dopravy vedly k poklesu významu trati. Osobní doprava byla zastavena a provoz se omezil na minimum, až zcela ustal. Koleje sice zůstaly na místě, ale trať se ocitla v typickém mezistavu – nebyla oficiálně zrušena, ale fakticky už nesloužila žádnému dopravnímu účelu.
- Právě tento dlouhodobý „spánek“ připravil půdu pro dnešní vývoj. V posledních letech došlo k rozhodnutí využít dochované železniční těleso jiným způsobem. Koleje byly v některých úsecích odstraněny a původní drážní spodek se stal základem pro cyklostezku. Tento krok znamenal faktický konec železniční funkce úseku Loket předměstí – Horní Slavkov. Z tratě, která byla ještě nedávno vedena jako přerušená, se stala zaniklá železnice v pravém slova smyslu.
- Přestože vlaky už po této trase nikdy nepojedou, železniční původ je v krajině stále patrný. Charakteristické násypy, zářezy, mostky a propustky zůstávají zachovány a dávají cyklostezce nezaměnitelně plynulý průběh. Právě rovnoměrné sklony a přímé vedení, typické pro železnici, dnes oceňují cyklisté i pěší. Trať tak nepřestala být dopravní cestou, pouze změnila svůj účel.

14,445	Loket předměstí	
13,444	Loketský I	(65,4 m)
13,405	Silnice II/209	
13,297	Cechšský	(63,1 m)
12,604	Údolí	
11,112	viadukt	
10,915	Horní Slavkov zastávka	
7,735	Horní Slavkov	



125 (144) Chodov – Nová Role

- Železniční trať Chodov – Nová Role (– Nové Sedlo u Lokte). Jednokolejná regionální trať o délce 6,4 km. Provoz na trati byl zahájen v roce 1881. Na této trati je od roku 2009 výrazně omezena osobní doprava. V roce 2011 zde SŽDC provedla opravy a rekonstrukci tratě.
- Železniční trať 125 Chodov – Nová Role představuje na poměry Karlovarského kraje výjimečný typ regionální železnice. Nejde o horskou lokálku ani o „spící“ trať s minimálním využitím, ale o krátkou příměstskou spojnicí, která má dodnes jasnou dopravní funkci. Spojuje Chodov a Nová Role a zároveň vytváří důležité napojení na širší železniční uzel Karlových Varů.
- Vznik tratě souvisel s rozvojem průmyslu a urbanizace v okolí Karlových Varů. Chodov i Nová Role se v průběhu 20. století staly významnými sídly s každodenní dojíždkou za prací a službami. Železnice zde proto nebyla budována jako okrajová venkovská lokálka, ale jako praktická dopravní osa určená především pro místní obyvatele. Tento charakter si trať zachovala až do současnosti.
- Na rozdíl od řady jiných regionálních tratí v kraji nebyla trať 125 nikdy vážně ohrožena zrušením. Osobní doprava je na ní pravidelná a stabilní, protože zajišťuje krátké, ale frekventované přesuny v rámci karlovarské aglomerace. Vlaky zde plní podobnou roli jako příměstská doprava ve větších regionech – nejsou turistickou atrakcí, ale každodenním nástrojem mobility.

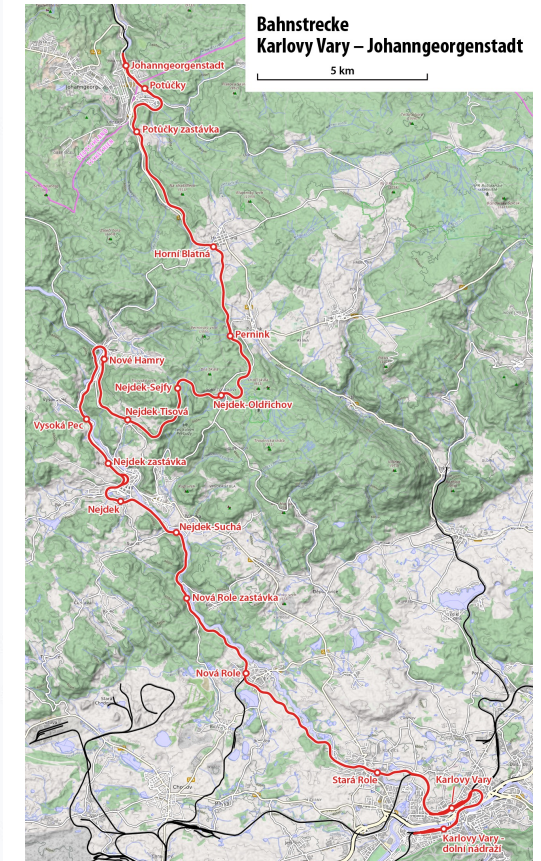


126 (142) K. Vary – Potůčky – st. hr. Krušnohorský Semmering

- Železniční trať 126 Karlovy Vary – Potůčky patří k nejcharakterističtějším tratím Karlovarského kraje. Spojuje Karlovy Vary s horskou obcí Potůčky a pokračuje až ke státní hranici se Saskem. Jde o trať, která je v evidenci Správa železnic vedena pod číslem 126 a v jízdním řádu ji cestující znají jako trať 142. Na rozdíl od mnoha „tichých“ tratí v regionu však nejde o spící infrastrukturu – tato železnice je plně živá a provozně důležitá.
- Trať byla vybudována jako horská lokálka překonávající výrazné výškové rozdíly Krušných hor. Už při svém vzniku měla strategický význam: zajišťovala spojení Karlovarska s hornickými oblastmi na hřebeni hor a vytvářela přímou vazbu na saskou železniční síť směrem do Johanngeorgenstadtu. Technicky jde o náročnou trať s výraznými sklony, oblouky a dlouhými lesními úseky, které dodnes určují její charakter.
- Z provozního hlediska je trať Karlovy Vary – Potůčky stabilní součástí regionální dopravy. Jezdí po ní pravidelné osobní vlaky, které propojují krajské město s Nejdkem, Perninkem a Potůčkami, a slouží jak místním obyvatelům, tak turistům. V zimě má trať význam pro obsluhu horských oblastí, v létě pak pro pěší a cykloturistiku. Díky přeshraničnímu významu je navíc dlouhodobě vnímána jako perspektivní.
- Na mapách Správy železnic je trať 126 zobrazena v kategorii nízké až střední intenzity provozu, což odpovídá regionálnímu charakteru dopravy. Na rozdíl od tratí označených zeleně (0–5 vlaků denně) zde nejde o formální existenci bez využití, ale o skutečný každodenní provoz. V terénu je železnice velmi dobře čitelná a působí živě. Stanice a zastávky jsou udržované, koleje pravidelně využívány a trať má jasnou roli v dopravním systému. Zároveň si zachovává silnou atmosféru horské lokálky – dlouhé úseky vedou lesy a otevřenou krajinou bez větších sídel, což jí dává osobitý ráz.

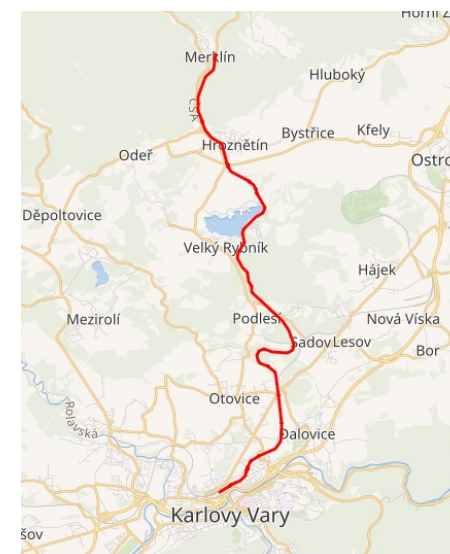


0,000	Karlovy Vary dolní nádraží	
0,270	Chebšký most	
0,385	vlečka Kv. minerální vody	
0,766	Teplá	
	Ohře	
	Silnice I/6	
	Karlovarský tunel	81 m
	z Chomutova	
3,124	Karlovy Vary	
5,194	Odb Sedlec	
	do Chebu	
6,237	býv. vlečka směr Rosnice	
6,460	Stará Role	
6,803	Rolava	
6,945	býv. vlečka Starorolský porcelán	
	z Chodova	
	býv. vlečka Karl. porc. N.R.	
12,061	Nová Role	
14,901	Nová Role zastávka (Smolné	
	Pecce)	
17,450	Nejdek-Sučhá	
18,957	vlečka Nejdecká česárna vlny	
19,460	Nejdek	
20,571	vlečka Metalis Nejdek	
	Nejdecký tunel	230 m
21,434	Nejdek zastávka	
	Vysokopecký tunel	68 m
23,122	Vysoká Pec	
23,375	Rolava	
23,449	býv. vlečka Jáchymovské doly	
24,415	Rolava	
	Novohamerský tunel	252 m
	Rolava	
	Bílý potok	
	Novohamerský viadukt	
26,202	Nové Hamry	
28,479	Nejdek-Tisová	
31,193	Nejdek-Sejfy	
33,105	Nejdek-Oldřichov	
34,600	Nejvyšší bod	915 m n. m.
	nehoda 7. července 2020	
	Perninský viadukt	
36,186	Pernink	
38,883	Horní Blatná	
	Silnice II/221	
43,436	Potůčky zastávka	
	Černá	
45,828	Potůčky	
46,199	Státní hranice CZ/D	
47,202	Johanngeorgenstadt	
	do Schwarzenbergu	



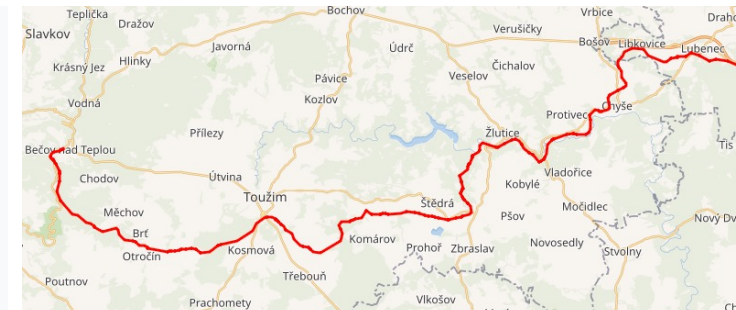
127 (141) Dalovice – Merklín

- Železniční trať 127 Dalovice – Merklín je krátkým, nenápadným úsekem železniční sítě v těsném zázemí Karlovy Vary. Spojuje Dalovice s Merklín a na první pohled může působit jako bezvýznamná lokální kolej. Ve skutečnosti jde o trať, která má jasný systémový význam, i když je dnes využívána jen minimálně.
- Vznik této trati souvisel s potřebou propojit okolní obce a průmyslové zázemí Karlových Varů s hlavními dopravními směry. Trať nebyla budována jako dálková, ale jako místní spojka, která umožňovala flexibilní vedení dopravy a obsluhu menších sídel mimo hlavní osu Cheb – Karlovy Vary – Chomutov. V době svého plného využití sloužila jak osobní, tak nákladní dopravě a zapadala do logiky hustší regionální sítě.
- Postupem času se však její význam začal vytrácet. Rozvoj silniční dopravy, změna přepravních proudů a koncentrace osobní dopravy na hlavní tratě způsobily, že pravidelné využití této spojky kleslo. Osobní doprava byla omezena a později zcela zastavena, nákladní provoz se stal sporadickým. Přesto trať nebyla zrušena a zůstala zachována v evidenci Správa železnic.
- Současný stav trati 127 je dobře patrný na oficiálních mapách Správy železnic, kde je vyznačena v kategorii nejnižší intenzity provozu (0–5 vlaků denně). To znamená, že trať je právně i technicky existující, i když po ní nejezdí pravidelné osobní vlaky a běžný provoz je minimální nebo žádný. Nejde tedy o zaniklou železnici, ale o typický příklad „spící tratě“, která je připravena k využití, pokud by to bylo potřeba.
- V terénu je tento stav snadno čitelný. Koleje a železniční těleso jsou zachované, stanice v Dalovicích i Merklíně stojí, ale okolí působí klidně a místy až zapomenuté. Trať se vine krajinou bez výrazných technických staveb a nepřitahuje pozornost běžného cestujícího. Právě tato nenápadnost však často vede k mylnému dojmu, že trať už neexistuje.
- Trať Dalovice – Merklín zaujímá zvláštní místo v železniční síti Karlovarska. Nestojí v centru pozornosti jako hlavní tahy ani nenesou silnou historickou stopu jako zaniklé lokálky. Je spíše rezervní spojnicí, která dokládá, že železniční síť není tvořena jen vytíženými tratěmi, ale i klidnými úseky čekajícími na své případné znovuoživení.



181 (161) Bečov n/T – Chyšě

- Železniční trať 181 Bečov nad Teplou – Chyšě (– Rakovník) patří k nejméně nápadným, ale z hlediska systému velmi zajímavým tratím západních Čech. Spojuje Bečov nad Teplou s Blatno u Jesenice a tvoří podélnou osu jižního okraje Karlovarského kraje. Na rozdíl od mnoha jiných „zapomenutých“ tratí však není zrušená ani zaniklá – je vedena v evidenci Správa železnic a oficiálně existuje jako součást celostátní dráhy.
- Trať vznikla jako regionální spojnice mezi údolím Teplé a oblastí Jesenicka. Její původní význam byl ryze praktický: obsluha menších sídel, lesnických oblastí a zemědělského zázemí, s návazností na hlavní tratě v širším okolí. Nikdy nepatřila k páteřním tahům, ale v době svého vzniku plnila stabilní místní funkci a zapadala do husté sítě lokálních železnic.
- Po druhé světové válce se však její role začala postupně vytrácet. Vylidnění venkova, změna hospodářské struktury a rostoucí význam silniční dopravy vedly k poklesu přepravních výkonů. Osobní doprava byla omezována a později zcela zastavena, nákladní provoz se stal sporadickým. Přesto trať nebyla nikdy formálně zrušena, což ji odlišuje od skutečně zaniklých lokálek.
- Současný stav je dobře patrný na oficiálních mapách Správy železnic, kde je trať 181 zakreslena a vyznačena v kategorii 0–5 vlaků denně. To znamená, že trať je právně i technicky funkční, i když po ní nejezdí pravidelné osobní vlaky a běžný provoz je minimální nebo žádný. Jde o typický příklad tzv. „spící tratě“ – infrastruktura existuje, ale není aktivně využívána.
- V terénu je železniční původ stále čitelný. Zachované těleso tratě, náspy, zářezy i objekty nádraží v Bečově nad Teplou a Chyšě připomínají dobu, kdy zde vlaky hrály důležitější roli. Zároveň však trať působí velmi klidně, místy zarostle a bez známek každodenní údržby, což u nezavěšených pozorovatelů často vyvolává dojem, že už dávno zanikla.
- Trať 181 Bečov nad Teplou – Chyšě tak zaujímá zvláštní místo mezi železnicemi Karlovarského kraje. Nestojí ani na straně živých regionálních tratí, ani mezi definitivně zrušenými železnicemi. Je důkazem toho, že existence tratě není totožná s jejím využíváním a že mezi těmito dvěma pojmy může být dlouhodobý a velmi tichý rozpor.



182 (163) Protivec – Bochoy – (Kad. Rohozec)

- Železniční trať Protivec – Bochoy patří k nejméně nápadným, ale o to zajímavějším úsekům železniční sítě Karlovarského kraje. Na první pohled může působit jako dávno zaniklá lokálka, ve skutečnosti však jde o existující trať vedenou v evidenci Správy železnic, která se pouze nachází **v režimu velmi nízkého využití**. Právě tento rozpor mezi vnímáním a právní realitou z ní dělá typický příklad „spící“ železnice.
- Trať spojuje Protivec a Bochoy, tedy oblast severního okraje Doupovských hor s hlavními dopravními směry v údolí Ohře. Vznikla jako regionální lokálka, jejímž úkolem bylo zajistit dostupnost menších měst a obcí a umožnit přepravu osob i místních produktů. V době svého otevření plnila zcela běžnou funkci venkovské železnice a byla přirozenou součástí každodenního života regionu.
- Zlom přišel po druhé světové válce. Odsun obyvatelstva a postupné vylidnění Doupovska dramaticky snížily poptávku po dopravě. Významnou roli sehrál i vznik vojenského prostoru v širším okolí, který změnil dopravní vazby a odřízl oblast od běžného civilního provozu. Osobní doprava byla omezena a později zastavena, nákladní provoz se stal sporadickým. Trať však nebyla zrušena – zůstala zachována v infrastruktuře státu.
- V terénu je tento stav dobře patrný. Železniční těleso je zachované, traťová stopa je čitelná a v okolí Bochova i Protivce lze rozeznat zbytky nádražních objektů a infrastruktury. Zároveň však okolí působí klidně až opuštěně, koleje jsou místy zarostlé a chybí jakýkoli každodenní provoz. Právě tento kontrast často vede k mylnému označování trati jako zaniklé.
- Trať Protivec – Bochoy tak představuje specifickou kategorii železnic, které stojí mezi životem a zapomenutím. Její existence je dnes především administrativní a strategická – stát si ponechává dopravní cestu, aniž by ji aktivně využíval. Zároveň však zůstává otevřená možnost budoucího využití, ať už pro nákladní dopravu, zvláštní jízdy nebo jiný dopravní účel.



Kadaňský Rohozec – Doupov

- Železniční úsek mezi Kadaňským Rohozcem a Doupovem patří k nejvýraznějším **zaniklým tratím** západních Čech. Nezanikl kvůli technickým problémům ani proto, že by ztratil dopravní smysl, ale především v důsledku politických a vojenských rozhodnutí po druhé světové válce. Je to typický příklad tratě, jejíž osud nebyl určen ekonomikou dopravy, ale dějinami.
- Trať byla vybudována jako součást tzv. doupovské dráhy, která měla propojit Kadaňsko s vnitrozemím Doupovských hor. Sloužila obyvatelům menších měst a obcí, zajišťovala dopravu osob, zemědělských produktů i místního průmyslu. Doupov byl tehdy živým městem s vlastní stanicí, nádražní budovou a pravidelným železničním spojením. Trať tedy plnila klasickou regionální funkci a byla přirozenou součástí dopravní sítě.
- Zlom nastal po roce 1945. Odsun německého obyvatelstva způsobil prudký pokles počtu cestujících a krátce nato bylo rozhodnuto o vzniku Vojenského újezdu Hradiště. Velká část území, včetně Doupova, se ocitla v uzavřeném vojenském prostoru. Civilní doprava se stala nežádoucí a železniční trať ztratila svůj původní smysl. Poslední osobní vlaky do Doupova dojely v polovině 50. let 20. století a následně byl provoz definitivně ukončen.
- Po zastavení dopravy byly koleje postupně sнесeny a železniční infrastruktura zanikla. Stanice v Doupově byla opuštěna a později zcela zmizela spolu s městem samotným. Na rozdíl od některých jiných zrušených tratí zde neexistoval žádný realistický scénář obnovení provozu. Uzavření území armádou znamenalo definitivní konec železnice jako dopravní cesty.
- V terénu je dnes stopa trati místy stále patrná, jinde však téměř nečitelná. Zachovaly se úseky železničního tělesa, náspy a zářezy, které lze rozeznat především v otevřenější krajině. Část reliktnů se však nachází v prostoru s omezeným přístupem, což znemožňuje systematický průzkum. Trať Kadaňský Rohozec – Doupov tak patří spíše k „mizícím“ zaniklým tratím, kde paměť krajiny postupně splývá s přírodou.



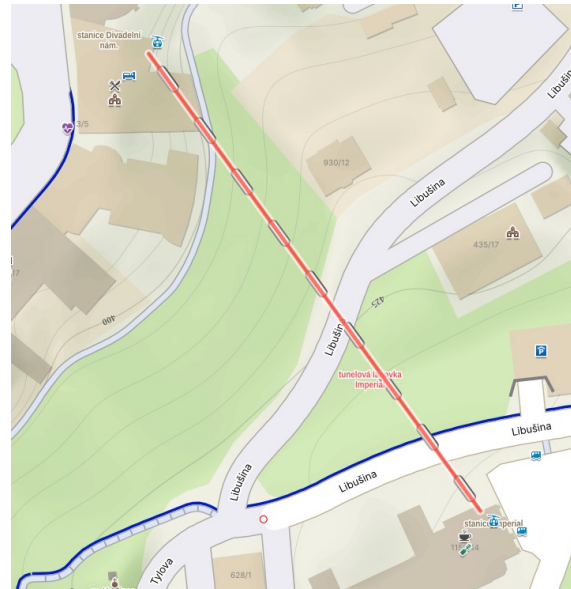
Karlovy Vary (Lanová dráha Slovenská – Imperial)

- Lanovka byla budována současně s hotelem Imperial, zprovozněna byla **15. června 1912**, pět let po zahájení provozu tunelové lanovky, a provozovatelem byl rovněž soukromý podnik Karlovarské elektrické lanové dráhy Westbury. Mezi válkami ji vlastnila a provozovala společnost Helenin dvůr – hotel Imperial, po válce Sdružený komunální podnik města Karlových Var (respektive město). Dráha byla tehdy ve špatném stavu (zřejmě nejhorším ze všech karlovarských lanovek), proto byly provedeny nutné opravy. V roce 1954 převzal lanovku nově vzniklý Dopravní podnik města Karlových Varů. V letech 1955–1957 byla lanová dráha ze Slovenské ulice nejvytíženější, protože zastupovala rekonstruovanou tunelovou lanovku. Roku **1959** byl ale její provoz zastaven z důvodu technické závady. Vzhledem k faktu, že nebyla příliš využívána a oprava by byla nákladná, rozhodlo město o jejím zrušení. V letech 1960–1961 byly odstraněny vozy a strojní zařízení, zatímco drážní těleso, koleje, kladky, torza lan, schůdky pro obsluhu a obě staniční budovy zůstaly zachovány dosud (se zazděnými otvory pro vjezd vozu). Po tělese dráhy je nyní vedeno vodovodní potrubí, obě stanice jsou využívány k jiným účelům. Několikrát se uvažovalo o obnově lanovky, ale nikdy tyto úvahy nespěly k přípravě.
- Stejně jako u ostatních karlovarských lanovek, rozchod koleje činil 1000 mm, dráha byla jednokolejná s výhybnou uprostřed a od počátku měla elektrický pohon. Tato lanovka byla povrchová, vedená po betonovém náspu. Její šikmá (skutečná) délka byla 126 metrů, vodorovná délka 110 metrů, převýšení 60 metrů (Slovenská ul. 388 m n. m., hotel Imperial 448 m n. m.), maximální sklon 575 ‰ (průměrný sklon 499 ‰). Byla tedy z karlovarských lanovek nejkratší a nejstrmější (a zároveň nejstrmější na území dnešního Česka). Dodavatelem byla švýcarská firma Gesellschaft der L. von Rolleschen Eisenwerke z Gerlafingenu. Vozy byly dřevěné, se čtyřmi odděleními (dvě uzavřená a dvě otevřená), širší než na první lanovce, měly kapacitu 40 sedících osob a dveře jen po jedné straně. Strojovna byla umístěna v horní stanici. Maximální rychlost činila 2 m/s.



Karlovy Vary (Lanová dráha Imperial)

- Podzemní lanová dráha Divadelní náměstí – Imperial je první z trojice pozemních lanových drah v Karlových Varech postavených začátkem 20. století. V celé své délce je vedena v tunelu. Od roku 1959 je nejstrmější českou pozemní lanovkou. Po istanbulském Tünelu jde o druhou nejstarší stále fungující tunelovou lanovku v Evropě. První dvě karlovarské lanovky zřídil a provozoval lord Westbury (provozovatelem byla jeho firma Karlovarské elektrické lanové dráhy Westbury). Koncese pro provoz dráhy k budoucímu hotelu Imperial byla vydána 16. listopadu 1906, lanovka byla budována v letech 1905–1907, zkolaudována byla 15. března 1907 a zprovozněna 18. května 1907 současně s restaurací Helenin dvůr u horní stanice. Dodavatelem byla švýcarská firma Gesellschaft der L. von Rolleschen Eisenwerke z Gerlafingenu. V následujících letech (do roku 1912) sloužila lanovka též k dopravě materiálu na stavbu hotelu Imperial. Během první republiky provozovala lanovou dráhu (i hotel Imperial) společnost Helenin dvůr – hotel Imperial. Lanovka tak sloužila především lázeňským hostům, kteří bydleli v hotelu a sjížděli dolů k léčebným pramenům. Proto byla v provozu pouze v letní sezoně. Po druhé světové válce lanovku převzalo město Karlovy Vary a provozovalo ji (opět pouze sezónně) přes Sdružený komunální podnik města Karlových Var. 1. října 1954 převzal dráhu nově vzniklý Dopravní podnik města Karlových Var, který v letech 1955–1957 provedl kompletní rekonstrukci a výměnu strojního zařízení (provoz byl tehdy přerušen). Po generální opravě byl roku 1957 zahájen celoroční provoz s kratším (desetiminutovým) intervalem. V roce 1961 byly dodány nové vozy, které nahradily původní dřevěné. Tentýž rok bylo uzavřeno lázeňské centrum pro automobilovou dopravu (včetně linek MHD). Městské autobusy tak od té doby musejí tuto oblast poměrně složitě objíždět a pro cestující z Divadelního náměstí je lepší vyjet nahoru lanovkou a tam přestoupit na autobus, než jet autobusem přímo z Divadelního náměstí. Lanová dráha byla při této příležitosti začleněna do systému karlovarské MHD a začal na ni platit stejný tarif jako v městských autobusech. Od 1. ledna 1976 byl zrušen původní Dopravní podnik města Karlovy Vary (úprava názvu v roce 1970) a lanovku i ostatní městskou hromadnou dopravu převzal národní podnik ČSAD Plzeň, dopravní závod Karlovy Vary. 1. ledna 1981 byl kvůli špatnému technickému stavu na lanovce zastaven provoz (poslední pravidelní jízda se konala den předtím) a další existence dráhy byla nejistá. Nakonec byla v letech 1983–1985 provedena kompletní rekonstrukce lanovky polskou firmou Budimex. Provoz byl obnoven až 13. listopadu 1987, neboť dodávka nových vozů od polského výrobce tramvají Konstal Chorzów se opozdila. Na konci listopadu téhož roku byla lanová dráha opětovně začleněna do systému MHD. V letech 1992 a 1993 provozoval městskou dopravu včetně obou lanovek nově vzniklý závod ČSAD Plzeň, dopravní závod MHD Karlovy Vary, od roku 1993 pak nový městský dopravní podnik ČSAD MHD Karlovy Vary, který od roku 2001 nese název Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s. V roce 2003 byl obytný dům, v jehož přízemí se nachází dolní stanice lanovky, odprodán s věcným břemenem soukromému subjektu. Pozemní tunelová lanová dráha vede z Divadelního náměstí na výšinu Helenin dvůr (německy Helenenhof), kde je dnes hotel Imperial a Libušina ulice. Šikmá (skutečná) délka dráhy je 127 m, vodorovná délka 114 m, maximální sklon 495 ‰ a výškový rozdíl 54 metrů (Divadelní náměstí – 381 m n. m., Imperial – 435 m n. m.), jízdní doba je 58 s (původně do roku 1955 84 s, do roku 1980 102 s). Rozchod kolejí je 1000 mm, dráha je jednokolejná s výhybnou uprostřed, od počátku měla elektrický pohon. Původně měla lanovka dva dřevěné vozy s otevřenými plošinami (výrobce Gesellschaft der L. von Rolleschen Eisenwerke). Kapacita byla 40 cestujících, vozy byly rozděleny do čtyř oddílů a dveře měly (stejně jako všechny následující vozy) pouze na levé straně při pohledu z dolní stanice. Vagóny dodané v roce 1961 (výrobce Tatra Smíchov) byly celokovové, uzavřené, s kapacitou 32 sedících cestujících. Nejednalo se o kompletní nové vozy, nýbrž pouze o nové vozové skříňe, podvozky byly použity původní z roku 1907. Nové vozy z roku 1987 (výroba Konstal Chorzów) jsou identické s vagóny používanými na lanové dráze na Dianu a mají kapacitu 50 sedících cestujících. Od roku 1961 je jízdní řád dráhy navázán na jízdní řád autobusových linek končících u horní stanice lanovky. Původně to byla linka č. 1, po obnovení provozu v listopadu 1987 linka č. 18, od roku 1999 linka č. 11, od roku 2001 linka č. 13. Lanová dráha je tarifně součástí karlovarské městské dopravy a platí na ní stejné jízdné. Jezdí celotýdenně v základním intervalu 15 minut. Po dobu každoroční pravidelné odstávky je zřizována náhradní autobusová doprava za lanovku, bývá označena písmenem L a bývá zajišťována prodlouženými spoji linky 13. Vzhledem k dodávce léčivých pramenů přímo do hotelu Imperial a vzhledem k opětovnému obnovení autobusové dopravy do části lázeňského centra význam lanovky poklesl, ale u horní stanice je budováno velkokapacitní záchytné parkoviště, které lanovka výhodně propojuje s centrem města. Dopravní podnik uvažuje o zavedení provozu bez obsluhy, podobně jako tomu bývá u výtahů. Dosud tomu však brání legislativa.



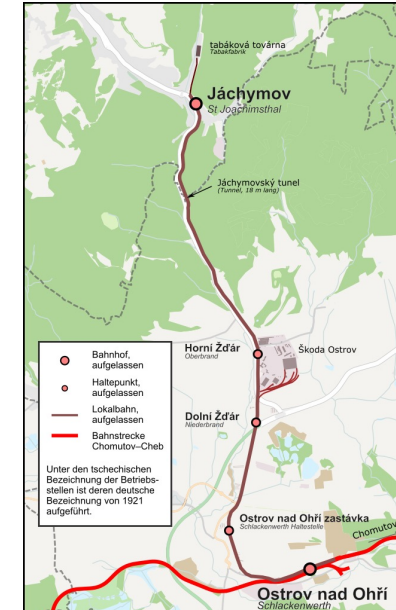
Karlovy Vary (Lanová dráha Diana)

- Lanová dráha Diana je poslední (třetí) dokončená pozemní lanová dráha v Karlových Varech. Byla vystavěna v letech 1911 až 1912. V době zprovoznění byla nejdelší lanovou dráhou v Rakousko-Uhersku. O výstavbě lanové dráze na kopec Výšina přátelství (dnes je spíše používán název Diana) bylo rozhodnuto v roce 1911. Zalesněný kopec byl protkán sítí stezek, které využívali lázeňští hosté, problémem ale byla jejich špatná dostupnost z údolí, kde se nacházela většina lázeňských budov. Dráha byla vystavěna v letech 1911–1912 podle projektu švýcarského inženýra H. H. Petera, dodavatelem byla vídeňská stavební společnost Leo Arnoldi a technická zařízení pocházela od firmy Österreichische Siemens Schuckert Werke. K zahájení jejího provozu došlo 5. srpna 1912, několik týdnů po zprovoznění druhé lanovky k hotelu Imperial. Známa rozhledna Diana s restaurací na vrcholu Výšiny přátelství byla dokončena až dva roky po zprovoznění lanovky (27. května 1914), předtím se na kopci žádná zástavba nenacházela. Provoz dráhy byl sezónní, od dubna do října, interval byl přibližně 15 minut. Na rozdíl od obou lanových drah na Imperial, které vystavěla a provozovala soukromá firma, lanovku na Dianu financovalo město Karlovy Vary, v jejímž majetku se dráha také nacházela. Stav lanové dráhy po druhé světové válce byl špatný, nicméně rekonstrukce se dočkala až v polovině 60. let. Roku 1954 lanovku od města převzal nově založený Dopravní podnik města Karlových Var, přesto se však nikdy nestala součástí karlovarské MHD (na rozdíl od dráhy Imperial). V roce 1960 byl zaveden na dráze celoroční provoz. Modernizace lanovky probíhala za trvalé odstávky z provozu od září 1963 do června 1965. Byly dodány nové vozy, rekonstruována byla trať a dolní stanice. Po obnovení provozu lanová dráha opět jezdila celoročně. V letech 1972–1974 byla rekonstruována elektrická zařízení. Od 1. ledna 1976 provozoval lanovku, stejně jako celou karlovarskou MHD, národní podnik ČSAD Plzeň, dopravní závod Karlovy Vary. Vzhledem ke špatnému stavu dráhy byl její provoz zastaven v roce 1980 (obdobně jako u tunelové lanovky Imperial) a její osud byl nejasný. V roce 1984 byla zahájena její kompletní rekonstrukce, kterou provedla polská společnost Budimex. Byly použity stejné vozy a technologie jako u dráhy Imperial, jedinou odlišností byl černý nápis „DIANA“ na obou čelech obou nově dodaných vozů a také skutečnost, že měly dveře po obou stranách karoserie. Rovněž došlo k rekonstrukci horní stanice. Provoz lanovky na Dianu byl obnoven 20. prosince 1988. V letech 1992 a 1993 provozoval městskou dopravu včetně obou lanovek nově vzniklý závod ČSAD Plzeň, dopravní závod MHD Karlovy Vary, od roku 1993 pak nový městský dopravní podnik ČSAD MHD Karlovy Vary, který od roku 2001 nese název Dopravní podnik Karlovy Vary, a. s. Šikmá délka (skutečná) lanovky je 453 m, vodorovná délka 418 m, výškový rozdíl činí 167 metrů, doba jízdy je 395 s (přibližně 6,5 minuty), rozchod kolejí je 1000 mm. Dráha je jednokolejná, uprostřed s výhybnou s Abtovými výhybkami. Vede zčásti v úrovni terénu, zčásti v zářezu, v části po náspu. Dráha má tři stanice – dolní Stará louka (v minulosti nesla též název Hotel Pupp) blízko Grandhotelu Pupp (389 m n. m.), prostřední Jelení skok (473 m n. m.) v prostoru výhybny a horní Diana (původně Výšina přátelství, 556 m n. m.). Zajímavostí je, že střední stanice se nachází přesně uprostřed dráhy, oba vozy zde tedy zastavují současně (ve výhybně). Dráhu křížují tři podchody a tři přechodové můstky. Stanice mají nástupiště z obou stran, vozy mají dveře též z obou stran. Strojovna dráhy se nachází v horní stanici. Původně disponovala elektromotorem o výkonu 61 kW, v roce 1974 byla vybavena novým strojem o výkonu 75 kW a po rekonstrukci v 80. letech zde fungoval elektromotor s výkonem 51 kW. Výměna stejnosměrného motoru za nový asynchronní motor o výkonu 55 kW s měničem frekvence o výkonu 75 kW proběhla v listopadu 2013. Původní vozy (v provozu do roku 1963) byly celodřevěné, s dvěma otevřenými a dvěma uzavřenými oddíly a celkovou kapacitou 36 sedících cestujících. Výrobce byla firma Siemens. Provozní rychlost byla 2 m/s. Při rekonstrukci v první polovině 60. let byly dodány nové vozy z Tatry Smíchov. Jednalo se pouze o nové vozové skříně, které byly na dráze usazeny na podvozky původních vozů. Nové vagóny byly celokovové, se čtyřmi uzavřenými oddíly pro celkem 40 sedících cestujících. Po výměně elektromotoru v roce 1974 byla snížena provozní rychlost na 1,75 m/s. V letech 1984–1988 došlo k radikální modernizaci trati (zvýšení rychlosti na 2,04 m/s) a opětovné výměně vozů. Nové vozy dodal polský výrobce tramvají Konstal Chorzów, mají kapacitu 50 sedících cestujících. Vagóny z Tatry Smíchov byly po čase sešrotovány i přesto, že zahraniční subjekty měly zájem o jejich zachování pro muzejní účely. Na lanovce neplatí tarif systému městské hromadné dopravy, ale speciální tarif, ačkoliv jejím provozovatelem je městský dopravce. Jsou ale uznávány celodenní jízdenky MHD. V provozu je lanovka celoročně (mimo provoz je pouze v lednu) v 15minutovém intervalu.



Ostrov – Jáchymov

- Železniční trať mezi Ostrov nad Ohří a Jáchymov patří k nejvýraznějším **zaniklým železnicím** Karlovarského kraje a zároveň k těm, jejichž stopy jsou v krajině dodnes mimořádně čitelné. Její příběh je úzce spojen s hornictvím, lázeňstvím a prudkými historickými zvraty 20. století.
- Trať byla otevřena na konci 19. století v době, kdy Jáchymov patřil k významným hornickým a lázeňským městům. Železnice měla zajistit spolehlivé spojení města s hlavní tratí v Ostrově a umožnit dopravu osob, materiálu i vytěžených surovin z jáchymovského údolí. V horském terénu vznikla technicky náročná lokálka s výraznými oblouky, náspy, mosty a krátkým, ale důležitým tunelem.
- Provoz na trati byl od počátku smíšený. Osobní doprava sloužila lázeňským hostům i místním obyvatelům, nákladní vlaky pak především dolům. Po druhé světové válce se však význam tratě začal rychle měnit. Těžba uranu, politické uzavření oblasti a postupný útlum lázeňství vedly k poklesu civilní dopravy. Trať se ocitla v prostředí, kde běžná veřejná železnice přestala být prioritou.
- V druhé polovině 20. století byl provoz definitivně ukončen a koleje postupně sнесeny. Na rozdíl od některých jiných tratí však Ostrov–Jáchymov nezmizela beze stopy. Díky výraznému železničnímu tělesu zůstala její stopa v krajině velmi dobře zachována a dnes patří k nejlépe dohledatelným zaniklým tratím v kraji.
- Nejznámějším reliktem je Jáchymovský tunel, který byl zachován a dnes slouží jako součást pěší a cyklistické trasy. Tunel se stal symbolem celé trati a jedním z mála míst, kde je možné projít přímo v ose bývalé železnice. Kromě něj jsou v terénu patrné dlouhé náspy, zářezy ve svazích a zbytky kamenných mostků, například v oblasti Horního Žďáru. Trasa je díky své plynulé geometrii snadno rozpoznatelná i pro laiky.
- Dnes je bývalá trať Ostrov–Jáchymov vnímána spíše jako **rekreační a historická linie** než jako dopravní infrastruktura. Slouží pěším, cyklistům a zájemcům o industriální dědictví. Zaniklá železnice se tak proměnila v tichou osu krajiny, která připomíná dobu, kdy železnice formovala rozvoj horských měst a údolí.
- V kontextu Karlovarského kraje představuje trať Ostrov–Jáchymov jasný příklad definitivního zániku. Nejde o „šedou zónu“ ani o trať s možností návratu provozu, ale o uzavřenou kapitolu železniční historie. Právě díky tomu však dnes patří k nejcennějším dochovaným stopám regionální železnice a k místům, kde je možné velmi názorně sledovat, jak se technická stavba postupně stává součástí krajiny a paměti místa.



Vojkovice – Kyselka



- Železniční trať mezi Vojkovice nad Ohří a Kyselka patří k nejzajímavějším „mezistavům“ železnic v Karlovarském kraji. Na první pohled působí jako zaniklá nebo dávno opuštěná lokálka, ve skutečnosti však nikdy zcela nezmizela a dodnes funguje – ovšem v úplně jiné roli, než pro jakou byla původně postavena.
- Trať vznikla na konci 19. století především jako **dopravní napojení lázní Kyselka a místních stáčíren minerálních vod** na hlavní železniční síť v údolí Ohře. V době svého vzniku sloužila nejen nákladní dopravě, ale i cestujícím, kteří přijížděli do lázní. Osobní provoz měl jasný význam, protože Kyselka byla tehdy vyhledávaným lázeňským místem a železnice představovala hlavní způsob dopravy návštěvníků i zaměstnanců.
- Postupně však význam osobní dopravy klesal. Změny v lázeňství, úbytek návštěvníků a zlepšení silniční infrastruktury vedly k tomu, že osobní vlaky byly zrušeny a trať ztratila charakter veřejné regionální železnice. Tím by v mnoha jiných případech její příběh skončil. Zde však sehrála klíčovou roli průmyslová funkce. Stáčírny minerálních vod, dnes spojené se značkou Mattoni, zůstaly silně závislé na železniční přepravě, a proto trať přešla do režimu průmyslové vlečky.
- Díky tomu je úsek Vojkovice nad Ohří – Kyselka dodnes technicky provozní. Nejezdí zde osobní vlaky a v jízdních řádech pro cestující ji nenajdeme, přesto se po kolejích pravidelně pohybují **nákladní soupravy s balenou minerální vodou**. Právě tato skutečnost činí trať typickým příkladem „šedé zóny“ železnic – laik ji považuje za mrtvou, zatímco z hlediska infrastruktury a dopravy je plně funkční.
- V terénu je tato dvojí povaha velmi dobře čitelná. Koleje jsou udržované a sjízdné, zabezpečení odpovídá nákladnímu provozu, ale okolí působí klidně a opuštěně. Bývalé zastávky pro cestující ztratily svůj původní význam a trať se vizuálně spíše podobá zapomenuté lokálce než živé železnici. Přesto je zde jasně patrná kontinuita – nejde o relikvii minulosti, ale o fungující dopravní cestu se specifickým účelem.
- Trať Vojkovice nad Ohří – Kyselka je tak cenným příkladem toho, že zánik osobní dopravy automaticky neznamená konec železnice jako takové. Naopak ukazuje, jak se může role tratě proměnit z veřejné služby v čistě logistickou infrastrukturu. V kontextu Karlovarského kraje představuje výjimečný případ, kdy železnice přežila právě díky průmyslu, a nikoli díky regionální nebo turistické dopravě. Právě proto patří k nejzajímavějším železničním úsekům v kraji – tichým, nenápadným, ale stále živým.

