

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Filozofická fakulta

Katedra slavistiky

Železnice na Ukrajině - historie a současnost

Залізниця в Україні - історія і сучасність

Railways in Ukraine - past and present

Vypracoval: Filip Procházka

Vedoucí práce: Mgr. Radana Merzová, Ph.D.

Olomouc 2017

Prohlašuji, že jsem práci vypracoval samostatně za pomoci citované literatury a použitých zdrojů pod vedením Mgr. Radany Merzové, Ph.D.

V Olomouci duben 2017

Děkuji Mgr. Radaně Merzové, Ph.D. za cenné rady, připomínky a za čas, který mi věnovala při vedení bakalářské práce.

OBSAH

Úvod.....	6
Kapitola 1	7
Vznik a historie železnic Západní Ukrajiny.....	7
1.1 Počátky železnic v Evropě	7
1.2 Počátky železnice na Západní Ukrajině	7
1.3 Železnice Západní Ukrajiny za 1. světové války a v meziválečném období.....	9
1.4 Železnice Západní Ukrajiny za 2. světové války.....	10
1.5 Železnice Západní Ukrajiny v dobách SSSR	10
1.6 Fotografická příloha.....	12
Kapitola 2	13
Význam železnice pro obyvatelstvo Ukrajiny.....	13
2.1 Charakteristika.....	13
2.2 Výhody železniční dopravy.....	14
2.3 Nevýhody	15
2.4 Nádraží, výpravní budovy, vestibuly	15
2.5 Fotografická příloha - staniční budovy	16
2.6 Fotografická příloha - vnitřní nádražní prostory.....	17
Kapitola 3	18
Popis železniční sítě na Ukrajině.....	18
3.1 Charakteristika.....	18
3.2 Rozchod kolejí a nutnost výměny podvozků.....	18
3.3 Širokorozchodná trať na Slovensko	19
3.4 Úzkorozchodné tratě	20
3.5 Pašerácká podzemní dráha Užhorod – Vyšné Nemecké.....	21
3.6 Nejkrásnější a nejromantičtější tratě na Ukrajině.....	21
3.7 Fotografická příloha.....	23
Kapitola 4.....	24
Popis státního železničního dopravce „Ukrzaliznycja“	24
4.1 Charakteristika.....	24

4.2 Struktura společnosti	25
4.3 Vedení společnosti PAT „Ukrzaliznycja“:	26
4.4 Vozový park UZ.....	26
4.5 Fotografická příloha.....	30
Kapitola 5	32
Cestování vlakem po Ukrajině v současnosti.....	32
5.1 Charakteristika.....	32
5.2 Jízdní doby	32
5.3 Cestování v osobních (regionálních) vlacích	33
5.4 Cestování v dálkových vlacích.....	34
5.5 Fotografická příloha.....	35
Kapitola 6	36
Srovnání českých a ukrajinských železnic	36
6.1 Charakteristika.....	36
6.2 Popis hlavních rozdílů.....	36
6.3 České lokomotivy na Ukrajině a naopak.....	39
6.4 Přímé vlakové spojení České republiky a Ukrajiny	41
6.5 Fotografická příloha.....	42
Kapitola 7	44
Výhledy do budoucna.....	44
7.1 Perspektivy do budoucna.....	44
Závěr.....	45
Resumé bakalářské práce v ukrajinštině	46
Bibliografie.....	50
Internetové zdroje	51
Příloha 1 - fotokopie jízdenek osobních vlaků	52
Příloha 2 - fotokopie jízdenek dálkových vlaků.....	53
ANOTACE	54
ABSTRACT	55

Úvod

Tato bakalářská práce se zabývá problematikou železnice na Ukrajině. Zvolené téma jsem si vybral, protože jsem názoru, že se jedná o velmi důležité odvětví národního hospodářství a nedílnou součástí života mnoha Ukrajinců. Železnice pro mě byla v mém mladém věku zálibou a tak jsem se po letech k této zálibě tak trochu vrátil, abych mohl ukázat, jak funguje železniční doprava výrazně odlišná od té české. V bakalářské práci si klademe několik cílů. Hlavním záměrem bakalářské práce je popsat co nejlépe současný stav železniční dopravy na Ukrajině. Práce obsahuje sedm hlavních kapitol. V úvodní kapitole si klademe za cíl popsat vznik prvních železnic jak v Evropě, tak na Ukrajině. Především se zaměříme stavbu první železniční trati vedoucí na Západní Ukrajinu a následně vyličíme další vývoj železniční dopravy ve zmíněné oblasti až do počátku 90. let 20. století. Cílem druhé kapitoly je vyjmenovat přednosti železniční dopravy obecně a především charakterizovat význam železnice pro obyvatelstvo Ukrajiny. Třetí kapitola si klade za úkol obecně popsat síť ukrajinských železnic. Zvláštní pozornost budeme věnovat rozchodu kolejnic a komplikacím při přechodu vlaků ze západních železnic na Ukrajinu. Čtvrtá kapitola si klade za cíl charakterizovat státního železničního dopravce s názvem „Ukrzaliznycja“, především vedení společnosti, organizační strukturu společnosti atd. Velkou pozornost ve čtvrté kapitole budeme věnovat popisu vozového parku společnosti „Ukrzaliznycja“. Záměrem páté kapitoly je popsat cestování ukrajinskými vlaky v současnosti a z velké části přitom čerpat z vlastních zážitků a zkušeností. Dalším z hlavních úkolů je v šesté kapitole popis hlavních rozdílů mezi českými a ukrajinskými železnicemi. Zaměříme se na popis lokomotiv české výroby, které jsou dodnes často k vidění na ukrajinských železnicích, ale také na jeden případ, kdy lokomotiva z Ukrajiny byla dlouho v provozu na českých železnicích. Cílem poslední kapitoly je pokus o náhled do budoucnosti železniční dopravy na Ukrajině.

Kapitola 1

Vznik a historie železnic Západní Ukrajiny

1.1 Počátky železnic v Evropě

První kolejové dráhy vznikly v polovině 16. století, ještě dlouho před vynálezem parního stroje. Tyto první železnice se používali pro usnadnění manuální práce, především v dolech. Do vynálezu parní lokomotivy byla hlavní tažnou silou, pro dopravu nákladů na vozících se čtyřmi koly, síla lidská nebo koňská. Na evropském kontinentě byly budovány první koněspřežné dráhy, již počátkem 19. století. To už se však blížil vynález parní lokomotivy.

Za zakladatele železnic a parních lokomotiv je považován anglický vynálezce George Stephenson (9. 6. 1781 - 12. 8. 1848). První železniční trať s využitím parní lokomotivy, která byla určená k přepravě zboží a také cestujících byla postavena v Anglii v roce 1825, a spojila města Darlington a Stockton. Po úspěchu první parní železnice mezi většími městy, která v roce 1830 spojila průmyslové centrum Manchester s přístavním městem Liverpool, nastal doslova železniční boom. Od té doby se stavby železničních tratí rychle šířily po celé Evropě.

1.2 Počátky železnice na Západní Ukrajině

V dobách rozsáhlého budování železničních tratí, v první polovině 19. století, byla dnešní Západní Ukrajina součástí Rakouského císařství. Historický vliv je na Západní Ukrajině znát dodnes a možná právě proto stále tíhne k západu. Počátky železniční dopravy na Západní Ukrajině jsou spojeny s výstavbou Haličské dráhy Karla Ludvíka, která měla spojit tehdejší východní Halič s hlavním městem Rakouska Vídní. Plán na výstavbu této dráhy byl vytvořen v roce 1840 a trať byla budována v letech 1856-1861. Právo na výstavbu první části dráhy z Vídně do Bochni obdržela společnost „Severní dráha císaře Ferdinanda“.

O několik let později se průmyslníci na Haliči obrátili na rakouskou vládu s žádostí o vybudování Haličské dráhy, která by prodloužila Severní dráhu císaře Ferdinanda dále na východ. V roce 1853 vláda předala správu stavby dráhy soukromé společnosti.

Dne 7. dubna 1857 byla vydána koncese na výstavbu nově vytvořené akciové společnosti „Císařsko-královské privilegované Haličské železnice Karla Ludvíka“. Sdružení pojmenovali na počest arcivévody Karla Ludvíka.

„Železnice začínala v Krakově a vedla přes Bochnii, Tarnów, Dębica (1856), Sędziszów Małopolski, Řešov (1858), Łańcut, Przeworsk (1859), Jarosław, Radymno, Přemyšl (1860), Mostyska, Sudova Vyšnja, Horodok do Lvova (1861).“¹ V tomto pořadí se tedy i postupně stavěla a budování trati bylo zakončeno výstavbou výpravní budovy nádraží ve Lvově. „Společnost využívala pro práci levnou pracovní sílu, která pracovala často v nelidských podmínkách a tak se jí podařilo v krátké době postavit první železniční trať. Do Lvova tak první vlak slavnostně přijel 4. listopadu 1861 v 10 hodin místního času. První vlak dostal název „Jaroslav“.“²

Dne 4. listopadu 1861 to byla velká událost nejen v samotném Lvově. První vlak byl slavnostně vítán ve všech stanicích již od Přemyšlu. Železničním spojením Lvova s ostatními centry Rakouského císařství i s celou tehdejší sítí evropských železnic se Lvov zařadil mezi přední města v Rakouském císařství.

V roce 1869 byla železnice prodloužena do Krasnoho a Brodiv a v roce 1871 postavena odbočující trať z Krasnoho do Zoločeva, Zborova, Ternopilu a Pidvoločyska.

V roce 1872 byly postaveny také první tratě na Zakarpatí a to z Čopu do Užhorodu a z Čopu do Mukačeva, Byly postaveny v rámci tzv. Uherské severovýchodní dráhy a ústily především do sítě ve vnitrozemí tehdejšího Uherska.

Později byla tato oblast známa především množstvím úzkorozchodných železnic. První z nich byly vybudovány již v roce 1880 a nesly název Marmarošské solné železnice.

Další úzkorozchodné železnice byly stavěny především pro soz dřeva z karpatských lesů do uherských nížin. K nejvýznamnějším patřila např. Místní dráha v údolí Teresvy s uvedením do provozu v roce 1887 nebo Boržavská hospodářská dráha od roku 1908.³

¹ uk.wikipedia.org, Haličská železnice Karla Ludvíka [online]. [cit. 2017-04-11]. Dostupné z: https://uk.wikipedia.org/wiki/Галицька_залізниця_імені_Карла_Людвіга.

² Halycka brama, Lvovská železnice, V průběhu let - na železničním trhu, vydavatelství „Centrum Evropy“, duben '96, č. 14.

³ Více informací na: *Železnice na Podkarpatské Rusi*. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky s r. o., 1995. ISBN 80 - 85884 - 32 - 1.

První významné spojení Lvova se Zakarpatím znamenalo dokončení obchodní a strategické dráhy vedoucí z Lvova přes Stryj, překonávající hřeben Karpat do Mukačeva, kde byly práce dokončeny v roce 1887.

„V roce 1890 využívaná délka tratí na Západní Ukrajině činila 1435 kilometrů a do roku 1912 vzrostla ještě o dalších 950 kilometrů.“⁴

To už se však blížil do té doby největší válečný konflikt v dějinách.

1.3 Železnice Západní Ukrajiny za 1. světové války a v meziválečném období

Za první světové války se Halič, Karpaty a další místa na Západní Ukrajině staly centrem těžkých bojů mezi rakousko-uherskými a ruskými vojsky. Vojenské transporty tak směřovaly především k místům těchto bojišť východní fronty.

Železniční tratě tak nejen, že nesloužili běžnému provozu, ale byly také často poškozovány. Ani ukončení bojů první světové války však klid nepřineslo. Nedlouho potom začali boje za ukrajinskou nezávislost, během nichž bylo také mnoho tratí vyřazeno z činnosti. Již v říjnu 1918 byla vyhlášena na území Západní Ukrajiny tzv. Západoukrajinská lidová republika s hlavním městem Lvov. Západoukrajinská lidová republika se dne 22. ledna 1919 oficiálně sloučila s Ukrajinskou lidovou republikou, se sídlem v Kyjevě, v jeden společný ukrajinský stát. Slavnostní „Akt sloučení“ byl podepsán v železničním voze, který je dnes jako muzejní vystaven v uzlové železniční stanici Fastiv, poblíž Kyjeva.

Avšak jednotná Ukrajina dlouho nevydržela. Západní část se musela potýkat s invazí Poláků, zatímco zbytek Ukrajiny bojoval na východě proti náporu ruských bolševiků. „Po okupaci Západní Ukrajiny Polskem začalo pronásledování železničních zaměstnanců nepolské národnosti. Jen v roce 1920 bylo propuštěno na 5 tisíc zaměstnanců. To mělo v roce 1921 za následek jednu z největších železničních stávek.“⁵

⁴ *Halycka brama*, Lvovská železnice, V průběhu let - na železničním trhu, vydavatelství „Centrum Evropy“, duben '96, č. 14.

⁵ railway.lviv.ua, Historie, Lvovská železnice v období první světové války a v meziválečném období (1914 - 1939) [online]. [cit. 2017-03-05]. Dostupné z: <http://railway.lviv.ua/railway/history/>.

1.4 Železnice Západní Ukrajiny za 2. světové války

Na začátku 2. světové války přešla většina železničních tratí na území Západní Ukrajiny krátce pod správu SSSR. Sověti zde stihli již do konce roku 1939 přebudovat tratě z normálního rozchodu 1435 mm, který tu byl ještě z dob Rakouska-Uherska, na klasický sovětský rozchod kolejí 1524 mm. „V roce 1939 tak vyjel první osobní vlak na trase Lvov-Kyjev-Moskva.“⁶ Lvovské nádraží bylo po 1. září 1939 bombardováním silně poničeno a nebylo to naposled. Když Německo 22. června 1941 napadlo Sovětský svaz, padaly německé bomby na Lvovské nádraží podruhé. Západní Ukrajina se stala jedním z hlavních směrů německého postupu. Od té doby německá armáda zdejší železniční tratě intenzivně využívala především pro své vojenské transporty směrem na východ. Zvláštní význam měla především trať Kovel – Sarny - Kyjev. Provoz na železnici však často narušovali partyzáni, kteří například na zmíněné trati 5. prosince 1942 vyhodily do povětří pět mostů. Zničeno bylo desítky nepřátelských vlaků. Transporty však neputovali jen na východní frontu, ale také na západ. Jednalo se o transporty pracovních sil do Německa a také transporty židovského obyvatelstva do koncentračních (spíše vyhlazovacích) táborů v Polsku.

Železnice na tehdejší Podkarpatské Rusi byla v letech 1939-1944 pod správou Maďarska. Smutnou kapitolu završili těžké boje mezi Rudou armádou a ustupujícími Němci v roce 1944, při nichž bylo zničeno tisíce kilometrů železnic, stanic, mostů, tunelů atd. Jen obtížně tak mohla začít poválečná obnova.

1.5 Železnice Západní Ukrajiny v dobách SSSR

Vlivem poválečného uspořádání v roce 1945 získalo SSSR definitivně všechna území dnešní Západní Ukrajiny. K přebudování tratí na sovětský rozchod kolejí došlo i na území Podkarpatské Rusi, která začala být nazývána Zakarpatskou Ukrajinou. Mezitím intenzivně probíhala obnova válkou zničených tratí, železničních stanic, mostů atd.

Již v první polovině roku 1945 bylo na opravách Lvovské železnice zaměstnáno více než 17 tisíc pracovníků. Od konce 40. let probíhala rozsáhlá industrializace Západní Ukrajiny a s tím související vysoký nárůst přeprav po železnici.

⁶ railway.lviv.ua, Historie, Lvovská železnice v období druhé světové války (1939 – 1945) [online]. [cit. 2017-04-10]. Dostupné z: <http://railway.lviv.ua/railway/history/>.

V roce 1953 byly, rozhodnutím ministerstva, sloučeny tratě na Západní Ukrajině do dnešní podoby tzv. Lvovské železnice.

Důležité tratě se postupně elektrifikovali. Parní lokomotivy tak byly postupně nahrazovány elektrickou a motorovou trakcí. Od 70. let do 90. let 20. století došlo k jednotnému ustálení rozchodu kolejí na dnešních 1520 mm, ve všech zemích SSSR.

„Podle Ženevské úmluvy z roku 1986, byly jako jedny z nejdůležitějších tratí v tehdejší Evropě vyznačeny magistrály na Západní Ukrajině: Čop-Lvov, Lvov-Mostyska a Lvov - Černovice - Vadul-Siret. V roce 1988 Lvovská železnice začala pracovat v oblasti nákladového účetnictví a samofinancování. V roce 1989 byla Lvovská železnice dána za příklad na oslavě železničářů celého Sovětského svazu. To se však již blížilo vyhlášení nezávislosti Ukrajiny.“⁷

⁷ railway.lviv.ua, Historie, Obnova železnice. Průběh technologického pokroku (1946-1990). [online]. [cit. 2017-04-10]. Dostupné z: <http://railway.lviv.ua/railway/history/>.

1.6 Fotografická příloha



Obr. 1: Pamětní deska v železniční stanici Lvov na prvním nástupišti připomínající příjezd prvního vlaku do Lvova (říjen 2016)

Obr. 2 a obr. 3: Historický parní vlak v žst. Kyjev pasažyrskyj (duben 2015)

Obr. 4: Muzejní vůz, ve kterém byla podepsána smlouva o sjednocení ZULR a ULR, žst. Fastiv (duben 2015)

(vše vlastní fotografie autora)

Kapitola 2

Význam železnice pro obyvatelstvo Ukrajiny

2.1 Charakteristika

Železnice měla a má pro obyvatelstvo Ukrajiny bezpochyby velký význam. Železniční doprava je jedním ze základních odvětví ekonomiky. Stabilní a efektivní provoz železniční dopravy je předpokladem pro fungování státu, obranyschopnost státu, zajištění celistvosti státu a zlepšení životní úrovně obyvatelstva. Nákladní železniční doprava je nezbytná pro jednotlivá průmyslová odvětví. Nákladní doprava na železnici bývá, jak na Ukrajině, tak i ve světě, nejčastěji využívána pro přepravu velkoobjemových zásilek na delší vzdálenosti. Pro některé velké společnosti podnikající především v oblasti chemické výroby, hutní výroby nebo pro těžářské firmy je tak doprava po železnici téměř životně důležitá. Osobní železniční doprava je na Ukrajině hojně využívána a cenově dostupná i pro chudší vrstvy obyvatelstva. „Význam železniční dopravy na Ukrajině v systému dopravních komunikací je umocněn skutečností, že stát prochází hlavní transevropské dopravní koridory: Východ-Západ a Baltské moře-Černého moře.“⁸

Železnice na území Ukrajiny, jako strategický dopravní prostředek, sehrála významnou roli v obou světových válkách. Ukrajinská železnice v současné době potřebuje podstatnou modernizaci železniční infrastruktury a také obměnu velké části zastaralého vozového parku, aby byla konkurence schopná v porovnání s železnicemi Evropské Unie či Ruska. Největším podnikem v odvětví osobní i nákladní železniční dopravy na Ukrajině je státní podnik PAT „Ukrzaliznycja“ - Veřejná akciová společnost „Ukrajinska zaliznycja“ (dále společnost uváděná ve zkratce UZ nebo „Ukrzaliznycja“).

Tato společnost udržuje monopolní postavení na celé síti ukrajinských železnic. Výjimkou jsou pouze některé dráhy průmyslového významu. Tuto společnost si podrobněji popíšeme v jiné kapitole této práce.

⁸ Ministerstvo infrastruktury Ukrajiny, Informace o Ukrajinské železnici [online]. [cit. 2016-12-30]. Dostupné z: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html>.

2.2 Výhody železniční dopravy

Mezi výhody železniční dopravy především patří:

- kapacitní možnosti
- bezpečnost
- šetrnost k životnímu prostředí
- rychlost

Kapacitní možnosti – „Výhoda spočívá v možnosti velkého objemu přeprav na dlouhé vzdálenosti. V současné době železnice na Ukrajině zabezpečují 82% nákladní dopravy a téměř 50% osobní dopravy, které se uskutečňují všemi druhy dopravy. Podle objemu se nákladní železniční doprava na Ukrajině řadí na čtvrté místo na euroasijském kontinentu, za železnicemi Číny, Ruska a Indie.“⁹

Bezpečnost - Železnice obecně patří k bezpečným dopravním prostředkům, kde k nehodovým událostem dochází pouze minimálně. Vděčí za to různým zabezpečovacím zařízením, předpisovým opatřením a také přísným kontrolám zodpovědných orgánů. Stejně jako v letecké dopravě, je u železnice tolerována jen malá četnost nebezpečných událostí a to především z důvodu, že pokud dojde na železnici k nehodové události, bývá to často spojeno s vysokými materiálními škodami nebo ztrátami na lidských životech.

Šetrnost k životnímu prostředí - Železniční doprava ve srovnání se silniční dopravou spotřebuje méně energie, způsobuje méně exhalací a méně hluku. Vyžaduje také menší zábor pozemků a šetrněji zasahuje do krajiny.

Rychlost - Nepatří k silným stránkám ukrajinských železnic, a to především kvůli špatnému technickému stavu některých tratí, který neumožňuje pojíždět tratě vyššími rychlostmi. Svou roli hraje i zastaralost části vozového parku. Zvyšování rychlosti a s tím související snižování jízdní doby přitom hraje podstatnou roli při udržení konkurenceschopnosti železniční dopravy v porovnání s ostatními druhy dopravních prostředků.

⁹ Oficiální webové stránky společnosti „Ukrzaliznycja“, Obecné informace [online]. [cit. 2016-12-25]. Dostupné z: http://uz.gov.ua/about/general_information/.

2.3 Nevýhody

Mezi hlavní nevýhodu železnice patří především dostupnost. Železniční síť není tak hustá jako silniční a vlakem se tak dá dostat pouze na omezený počet míst. Převážná rychlosti na železnici jsou omezeny jízdními řády.

2.4 Nádraží, výpravní budovy, vestibuly

Jaký má pro Ukrajince význam železnice, lze pochopit také podle vzhledu nádražních budov. V každém městě jakoby chápali svoje nádraží jako výstavní bránu do jejich města. Na každém nádraží, i v těch nejmenších městech, které jsem navštívil, byla znát zachovalost historických budov a mimořádný cit při jejich rekonstrukcích. Pokud jsou někde postaveny nové moderní nádražní budovy, tak jsou (na rozdíl od našich velkých nádraží, kde bývá často k původní historické budově doslova přilepena jakási moderní přístavba) stavěny zcela odděleně od původních historických budov (např. Kyjev pasažyrskij). Ukrajinská nádraží překvapivě a naštěstí nepostihlo budování ve stylu socialistického realismu. Jedinou výjimku, kterou jsem poznal, byla stanice Čop pasažyrskij, přitom stavebně zcela oddělená budova Čop - stanice příměstských vlaků je výstavní historická budova s taktéž výstavním interiérem uvnitř. Samostatnou kapitolou, je návštěva hlavního nádraží ve Lvově, kde jako kdybyste se s troškou fantazie rázem ocitly v dobách Rakousko-uherské monarchie. Pravý historický duch Lvova, tak pocítíte již po příjezdu.

Nádraží jsou čisté a v některých nádražních vestibulech a čekárnách si tak někdy připadnete skoro jako „na zámku“. Z mého pohledu tak jsou, vnější i vnitřní vzhledy nádražních budov, největší předností ukrajinských železnic a někdy tak ostře kontrastují se zastaralostí i nečistotou, především osobních regionálních vlaků.

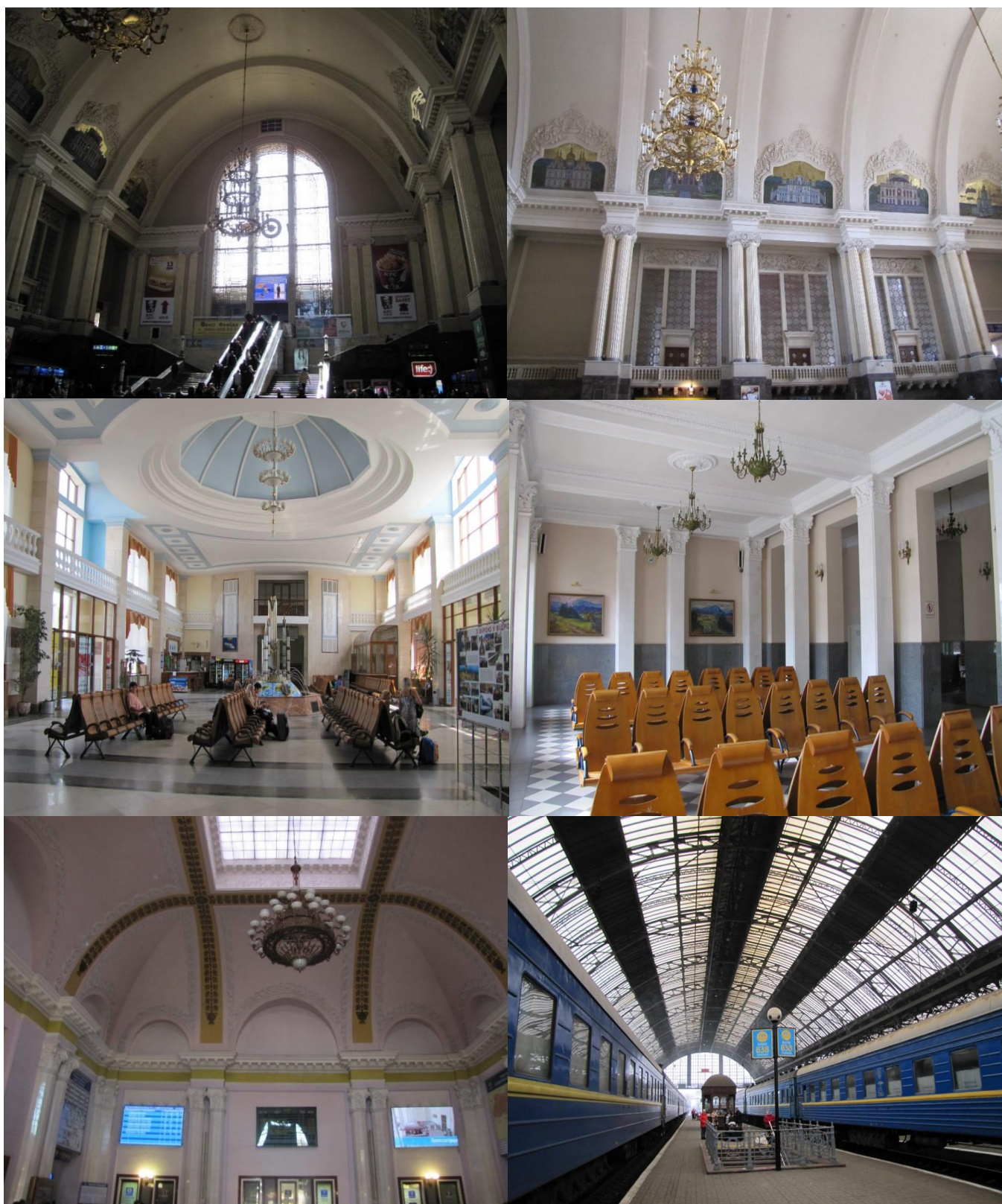
2.5 Fotografická příloha - staniční budovy



Obr. 1: Užhorod, obr. 2: Čop - stanice příměstských vlaků, obr. 3: Lvov, obr. 4: Kyjev jižní nádraží, obr. 5: Kyjev pasažyrskyj, obr. 6: Kyjev - stanice příměstských vlaků.

(vše vlastní fotografie autora)

2.6 Fotografická příloha - vnitřní nádražní prostory



Obr. 1 a 2: vestibul žst. Kyjev pasažyrskij, obr. 3: vestibul žst. Užhorod, obr. 4: čekárna žst. Čop - stanice příměstských vlaků, obr. 5 a 6: žst. Lvov vestibul a nástupiště.

(vše vlastní fotografie autora)

Kapitola 3

Popis železniční sítě na Ukrajině

3.1 Charakteristika

„Železniční síť na Ukrajině zahrnuje přibližně 22 tisíc kilometrů železnic. Z toho elektrifikovaných je přibližně 45 procent. Elektrifikované jsou především hlavní a nejvíce vytížené železniční tratě a také příměstské tratě v okolí Kyjeva, Charkova, Dněpropetrovska a dalších velkých měst. Ukrajinská železnice (dále UZ) zabezpečuje provoz na 40 mezinárodních železničních přechodech s Ruskem, Běloruskem, Polskem, Moldávií, Rumunskem, Slovenskem a Maďarskem a také 18 ukrajinských námořních přístavů na březích Černého a Azovského moře. Na ukrajinské železnici je v provozu v současné době na 1447 železničních stanic, 55 lokomotivních a 48 vozových dep.

Na Ukrajině se vytvořila síť velkých železničních uzlových stanic s rozvinutým staničním a skladovým hospodářstvím, mezi které patří např.: Charkov, Lozova, Debalceve, Jasynuvata, Volnovacha, Poltava, Kyjev, Dněpropetrovsk, Záporoží, Oděsa, Žmerynka, Ternopol, Lvov, Kovel, Čop a další. Některé železniční uzly spojeny s jinými formami dopravy, tzv. uzly smíšeného typu. Tyto uzly jsou uzpůsobeny k překládce vozidel z jednoho druhu dopravy na druhý. Mezi tyto stanice patří: Kyjev, Čerkasy, Kremenčuk, Dněpropetrovsk, Charkov, Cherson, Mykolajiv, Záporoží, Oděsa, Mariupol a další.“¹⁰

3.2 Rozchod kolejí a nutnost výměny podvozků

Rozchod kolejí je v zemích bývalého Sovětského svazu, tedy i na Ukrajině 1520 milimetrů. Ve většině evropských zemí (tedy i v ČR) jsou přitom železnice o rozchodu 1435 milimetrů.

Tato skutečnost přináší nutnost výměny podvozků u všech železničních vozidel v pohraničních přechodových stanicích především na západních hranicích Ukrajiny.

Výměna podvozků se provádí tak, že skříň jednotlivého vozu se zdvihne do takové výšky (přibližně 1,5 metru), aby šli podvozky vysunout. Podvozky normálního rozchodu se vysunou a na jejich místo se zasunou širokorozchodné a skříň vozu se spustí zpět.

¹⁰ Ministerstvo infrastruktury Ukrajiny, Informace o Ukrajinské železnici [online]. [cit. 2016-12-30]. Dostupné z: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html>.

Cestující před manipulací nemusejí vystupovat, ale v tom případě musejí během manipulace zůstat v uzamčených vozech.

Pro nás je zřejmě nejznámější takovou stanicí, kde k výměně podvozků dochází Čop. Známa je především, z dob před listopadem 1989, díky pravidelným rychlíkům na trase Praha - Moskva, jako byl například legendární rychlík „Dukla“ nebo „Slovakia“. ¹¹ Po listopadu 1989, však začal provoz na tomto mezinárodním přechodu postupně upadat. Přímý vlak z Prahy do Moskvy sice jezdí dodnes, avšak je veden přes Polsko a Bělorusko. Dnes jezdí z Čierne nad Tisou do Čopu a zpět pouze dva páry osobních vlaků denně. Na jednom z nich je denně řazen přímý lůžkový vůz z Prahy do Kyjeva a jeden vůz opačným směrem. ¹² Výměna podvozků se zde tedy v menší míře provádí stále.

3.3 Širokorozchodná trať na Slovensko

Pro usnadnění dopravy železné rudy z tehdejší SSSR do Východoslovenských železáren (dnes firma U. S. Steel Košice) byla do roku 1966 vybudována trať o rozchodu 1520 mm (odpadla tedy nutnost výměny podvozků), nazývaná Širokorozchodná trať (zkráceně ŠRT), vedoucí z Užhorodu do stanice Haniska pri Košiciach. Trať slouží pro dopravu železné rudy dodnes. ¹³ „V roce 2010 podepsaly železniční společnosti Ruska, Ukrajiny, Slovenska a Rakouska dohodu o přípravě prodloužení širokorozchodné trati z Košic až do Vídně.“ ¹⁴ Trať měla být hotova v roce 2016, avšak s její výstavbou se do současnosti vůbec nezačalo.

¹¹ Více informací na: *Jízdní řád ČSD 1977/1978, trať ČSD číslo 44*, Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1977.

¹² Více informací na: *Cestovný poriadok vlakov osobnej dopravy 2016/2017, trať ŽSR číslo 190*, Bratislava: Železnice Slovenskej republiky, 2016. ISBN 978-80-89569-10-6.

¹³ Více informací na: uk.wikipedia.org, Širokorozchodná trať Užhorod-Košice [online]. [cit. 2017-03-02]. Dostupné z: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>.

Ширококолійна_залізниця_Ужгород_-_Кошице.

¹⁴ www.railnews.cz, 09.04.2010 14:00 - Širokorozchodná trať z Košic do Vídně do roku 2016 [online]. [cit. 2017-03-02]. Dostupné z: <http://www.railnews.cz/aktuality.php?id=30&p=sirokorozchodna-trat-z-kosic-do-vidne-do-roku-2016>.

Trat' podobného významu je tzv. „Linia Hutnicza Szerokotorowa“ - Hutnická širokorozchodná trat', vedoucí z Ukrajiny hluboko do vnitrozemí Polska (Huta Katowice), o délce 394,65 km.¹⁵

3.4 Úzkorozchodné tratě

Na území Ukrajiny je mnoho úzkorozchodných drah, převážně však průmyslového významu. Dodnes jsou však v provozu pro osobní dopravu, také tři úzkorozchodné tratě o rozchodu 750 milimetrů.¹⁶

Jedná se o tratě:

1) „trať Rudnycja-Holovanivsk (Kirovohradská oblast), která je se svou délkou 130 kilometrů, nejdelší úzkorozchodnou tratí nejen na Ukrajině, ale také v celé Evropě.“¹⁷ Je známá pod názvem „Hajvoronská železnice“.

2) trať Antonivka-Zarične (Rovenská oblast) o délce 106 kilometrů. Bývá také nazývána jako „Poleská úzkolejka“ nebo „Poleská tramvaj“.

3) část úzkorozchodné trati Vinohradiv-Iršava (Zakarpatská oblast), a to v úseku Vinohradiv-Chmilnyk o délce 20 km. Tato železnice byla původně mnohem delší, než dochovaný úsek dnes a fungovala pod názvem Boržavská hospodářská dráha i jako průmyslová dráha pro dopravu dřeva z blízkých svahů Karpat. Dnes je poslední fungující úzkokolejnou dráhou na Zakarpatské Ukrajině.

¹⁵ Více informací na: [uk.wikipedia.org](https://uk.wikipedia.org/wiki/Металургійна_ширококолійна_лінія_(LHS)), Hutnická širokorozchodná trať [online]. [cit. 2017-04-06]. Dostupné z: [https://uk.wikipedia.org/wiki/](https://uk.wikipedia.org/wiki/Металургійна_ширококолійна_лінія_(LHS))

Металургійна_ширококолійна_лінія_(LHS).

¹⁶ Více informací na: [uk.wikipedia.org](https://uk.wikipedia.org/wiki/Вузькоколійна_залізниця), Úzkokolejky Ukrajiny [online]. [cit. 2016-12-31]. Dostupné z: [https://uk.wikipedia.org/wiki/](https://uk.wikipedia.org/wiki/Вузькоколійна_залізниця)

¹⁷ Hajvoronskou úzkokolejku je potřeba zachovat [online]. [cit. 2017-01-01]. Dostupné z: <http://m.day.kyiv.ua/uk/article/poshta-dnya/kukushka-doroga-kriz-try-stolittya>.

3.5 Pašerácká podzemní dráha Užhorod – Vyšné Nemecké

Do ukrajinské železniční sítě lze s humorem a troškou nadsázky zařadit podzemní úzkorozchodnou kolejovou dráhu na slovensko-ukrajinských hranicích přezdívanou na Ukrajině „první metro do Evropy“. Železnice sloužila především k přepravě cigaret.

Provoz na ní byl ukončen po zásahu policie dne 18. července 2012. Datum zahájení provozu není přesně znám, spekuluje se však, že byla v provozu nejméně rok.

Název dopravce na této podzemní trati nebyl zveřejněn. Jisté je však jedno, že dráha nebyla provozovaná ani společností UZ, ani železnicemi Slovenska. Tunel s tratí byl dlouhý 700 metrů. V tunelu byla kolejová dráha, po které jezdil elektrický vláček. Tento vláček mohl uvést až 16 vagónků plných kartony cigaret. V Užhorodě tento tunel ústil do novostavby rodinného domu, kde byl tunel ukryt ve sklepě za posuvnou stěnou se skrytým vypínačem. Na slovenské straně se ústí do tunelu nacházelo v ohrazeném průmyslovém objektu maskovaném za sklad dřeva či výrobu palet. Tunel zde ústil tak, že kamion stál přímo nad otvorem vykládací šachty.¹⁸

3.6 Nejkrásnější a nejromantičtější tratě na Ukrajině

Mezi nejzajímavější tratě na Ukrajině patří bezesporu, již tři zmíněné úzkorozchodné tratě. Zde se však zaměříme na některé tratě, jejichž půvab vytvořila především okolní příroda.

Trat' Užhorod - Sjanky

Tato trať je nazývána „ukrajinský Semmering“, a to především díky mnoha obloukům, mostům a tunelům. Trať pomalu stoupá z nížin okolo Užhorodu do karpatských kopců, kde se doslova klikatí úchvatnou a divokou přírodou Užanského národního parku. Škoda jen, že pokud chcete pokračovat dále přes Užanský národní park, nebo až do Lvova, je nutné ve stanici Sjanky vždy přestoupit na další vlak.

¹⁸ Více informací na: cs.wikipedia.org, Pašerácká podzemní dráha Užhorod – Vyšné Nemecké [online]. [cit. 2017-02-02]. Dostupné z:

https://cs.wikipedia.org/wiki/Pašerácká_podzemní_dráha_Užhorod_-_Vyšné_Nemecké#cite_note-popod-1.

Trat' Rachiv - Jasiňa – Jaremče

Trat' vinoucí se překrásnou karpatskou přírodou s množstvím malebných scenérií a okolních typických karpatských vesniček. Jízdu po této trati mohu vřele doporučit, nejen milovníkům horských tratí, ale všem návštěvníkům této oblasti.

Tunel lásky poblíž městečka Klevaň

„Poblíž města Klevaň (Rovenská oblast) vytvořila příroda úchvatnou scenérii. Stromy a keře rostoucí těsně vedle sebe vytváří zelený tunel, který tak rámuje přibližně 4 kilometry železniční trati mezi obcemi Klevaň a Orživ. Často se sem sjíždějí nejen zamilované páry.“¹⁹

¹⁹ uk.wikipedia.org, Tunel lásky [online]. [cit. 2017-03-31]. Dostupné z: https://uk.wikipedia.org/wiki/Тунель_коханья.

3.7 Fotografická příloha



Obr. 1 a obr. 2: Zařízení pro výměnu podvozků v žst. Čop (říjen 2016)

Obr. 3: Osobní vlak na úzkorozchodné železnici před odjezdem ze žst. Vinohradiv. (červen 2016)

Obr. 4: Zarůstající kolejiště žst. Iršava, toho času bez pravidelné osobní železniční dopravy (červen 2016)

(vše vlastní fotografie autora)

Kapitola 4

Popis státního železničního dopravce „Ukrzaliznycja“

4.1 Charakteristika

PAT „Ukrzaliznycja“ - „Publične akcionerne tovarystvo“ - „Ukrajinska zaliznycja“ (zkráceně „Ukrzaliznycja“, dále UZ). Veřejná akciová společnost - Ukrajinská železnice je národní přepravce nákladů a cestujících. UZ je prakticky monopolní, státní společnost provozující železniční dopravu na Ukrajině, jak v nákladní, tak osobní dopravě. Společnost UZ, jako nástupnická společnost sovětských železnic, vznikla 14. prosince 1991 rozhodnutím Kabinetu ministrů Ukrajiny.²⁰

Původně byla založena pod názvem Státní správa železniční dopravy na Ukrajině („Ukrzaliznycja“). Ke změně názvu na Veřejnou akciovou společnost - Ukrajinská železnice, došlo 21. října 2015, po přechodu firmy na akciovou společnost se stoprocentním vlastnictvím státu. Společnost je jedním z největších podniků a také zaměstnavatelů v zemi. „Jedná se o jednu z nejvíce sociálně orientovaných společností na Ukrajině. V současné době firma zaměstnává více než 300 tisíc zaměstnanců mnoha profesí a láká na práci u železnice další zájemce. Společnost najímá každý rok tisíce absolventů vysokých a odborných škol.“²¹

„Cílem činnosti firmy je zajištění potřeby bezpečné a kvalitní železniční dopravy, zabezpečení efektivního fungování a rozvoje železniční dopravy, vytváření podmínek pro zvyšování konkurenceschopnosti odvětví atd.“²²

²⁰ Více informací na: Kabinet ministrů Ukrajiny; s účinností od 14. 12. 1991, č. 356, O vytvoření Státní správy železniční dopravy na Ukrajině [online]. [cit. 2017-02-04]. Dostupné z: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/356-91-п?test=4/UMfPEGznhhKoi.ZiMhMrrzHI46os80msh8Ie6>.

²¹ Oficiální webové stránky společnosti „Ukrzaliznycja“, Zaměstnání na železnici [online]. [cit. 2017-02-11]. Dostupné z: http://www.uz.gov.ua/work_on_the_railway/.

²² Oficiální webové stránky společnosti „Ukrzaliznycja“, Obecné informace [online]. [cit. 2017-01-22]. Dostupné z: http://uz.gov.ua/about/general_information/.

4.2 Struktura společnosti

Vedení společnosti je přímo podřízeno Kabinetu ministrů Ukrajiny, Ministerstvu infrastruktury Ukrajiny a Dozorčí radě PAT „Ukrzaliznyca“. Společnost se člení na šest regionálních částí. Každá s těchto poboček funguje do určité míry samostatně a má například vlastní internetové stránky. Názvy pocházejí ze sovětské doby, kdy byl např. Kyjev na jihozápadě SSSR. Jsou to dráhy s názvy:

- Jihozápadní dráha se sídlem v Kyjevě
- Jižní dráha se sídlem v Charkově
- Doněcká dráha se sídlem v Lymanu
- Lvovská dráha se sídlem ve Lvově
- Oděská dráha se sídlem v Oděse
- Podněperská dráha se sídlem v Dněpropetrovsku

Pozn.: Na Doněcké železnici je v současnosti (duben 2017) provozována osobní doprava pouze na tratích vedoucích z vnitrozemí do nejbližších vhodných (zpravidla větších nebo uzlových) stanic, ležících v bezpečné vzdálenosti od území ovládané separatisty. Jedná se například o stanice: Lyman, Volnovacha, Kurdjumivka, Popasna, Slovjansk a další. Dálková doprava je do Doněcka nebo Luhanska je zastavena úplně.

Centrála společnosti: 03680, Ukrajina, Kyjev, ulice Tverska 5

4.3 Vedení společnosti PAT „Ukrzaliznycja“:

- **předseda představenstva:** Wojciech Balczun

- Polák, narozen 19. června 1970, Elbląg, Polsko

- v čele vedení společnosti od 6. června 2016

- vystudoval politologii na Slezské univerzitě v Katovicích a také obor obchod-administrativa na univerzitě v Gdaňsku. Absolvoval také postgraduální studium MBA.

- bývalý prezident PKP Cargo v letech 2008-2013 (polský nákladní železniční dopravce)

- pracoval také ve vedoucích pozicích firem jako Polská pošta, PKO Bank Polski, Inteligo Financial Services, Polské aerolinky LOT atd.

- v mimo profesním životě je znám jako kytarista hudební skupiny Chemia ²³

4.4 Vozový park UZ

Vozový park UZ je většinou zastaralý, pocházející ještě z dob SSSR, avšak s moderními rychlovlaky se setkáme i na ukrajinských kolejích. Tyto rychlovlaky byly pořízeny především v rámci příprav na Mistrovství Evropy ve fotbale (dále ME 2012), které v roce 2012 pořádala Ukrajina společně s Polskem. V této kapitole si blíže popíšeme, jak tyto rychlovlaky, tak některá starší nejznámější nebo nejčastěji provozovaná kolejová vozidla a lokomotivy UZ. Některé lokomotivy českého původu nebo známou lokomotivu „Sergej“, které jezdí dodnes v hojné míře na UZ i na dalších železnicích bývalé SSSR, si popíšeme v kapitole Srovnání českých a ukrajinských železnic.

„Vozový park UZ v roce 2016 zahrnoval: ²⁴

- 3872 lokomotiv
- 282 motorových jednotek
- 1391 elektrických jednotek
- 5210 osobních vozů
- více než 109 tisíc nákladních vozů“

²³ Více informací na: uk.wikipedia.org, Wojciech Balczun [online]. [cit. 2017-04-10].

Dostupné z: https://uk.wikipedia.org/wiki/Войцех_Бальчун.

²⁴ Vysvětlovací zápis ke konsolidovanému projektu finančního plánu PAT „Ukrajinská železnice“ na rok 2016 [online]. [cit. 2017-02-26]. Dostupné:

https://docs.google.com/viewer?embedded=true&url=http://mtu.gov.ua/files/ПЗ_до_ФП_ПАТ_УЗ_на_2016_pik.docx.

Dálkové vlaky

Vozový park dálkových vlaků zahrnuje nejmodernější vozidla UZ, které jsou provozovaná na vytvořena pobočka společnosti UZ s názvem "Ukrajinská železniční rychlostní společnost". Sít' železničních tratí, na kterých tato společnost provozuje své rychlovlaky, má velmi široký rozsah. V současné době spojuje Kyjev s největšími průmyslovými centry na Ukrajině, jako jsou Záporoží, Dněpropetrovsk, Charkov a s kulturními centry historické oblasti Haliče, Lvova a Ternopilu. Stejně tak s domácími rekreačními středisky Truskavec a Oděsa.

Přesto je v dálkové dopravě velká část spojů závislá na nasazení zastaralejších lůžkových a lehátkových vozů a lokomotiv.

Elektrická jednotka Ekr-1 „Tartan“

Dva rychlovlaky této řady byly zakoupeny a vyrobeny u společnosti „Krjukivskyj vahonobudivnyj zavod“, který se nachází u města Kremenčuk (Poltavská oblast). Maximální konstrukční rychlost elektrické jednotky řady Ukr-1 je 200 km/h. Uvnitř se nachází 609 míst k sezení rozdělené do třech vozových tříd podle pohodlí. Souprava se skládá z devíti vozů o celkové délce celé přibližně 228 metrů.²⁵

Tyto dvě elektrické jednotky byly zakoupeny v rámci příprav na ME 2012 a jsou dnes společně s deseti soupravami rychlovlaků řady HRCS2 vlajkovou lodí UZ.

Elektrická jednotka řady HRCS2

Deset souprav těchto rychlovlaků bylo zakoupeno v rámci příprav na ME 2012 od Jihokorejské firmy Hyundai Rotem. Maximální konstrukční rychlost této elektrické jednotky je 176 km/h. Uvnitř se nachází 579 míst k sezení. Souprava se skládá z devíti vozů.²⁶

²⁵ Více informací na: „Krjukivskyj vahonobudivnyj zavod“, Rychlostní dvou systémová elektrická jednotka [online]. [cit. 2017-02-21]. Dostupné z:

<http://test.kvsz.com/index.php/ua/produksiya/metalokonstruktsiji/kontejneri/item/727-shvydkisnyi-dvosystemnyi-elektrovozid#характеристики>.

²⁶ Více informací na: www.hyundai-rotem.co.kr, Railway systems, Ukraine Intercity Express EMU [online]. [cit. 2017-02-23]. Dostupné z: https://www.hyundai-rotem.co.kr/Eng/Business/Rail/Business_Record_View.asp?brid=53.

Osobní vlaky

Vozový park osobních vlaků tvoří především příměstské elektrické nebo motorové jednotky starší výroby.

Motorová jednotka řady Ganz D1

Tento motorový vlak vyráběla Budapešťská strojírna Ganz MÁVAG v letech 1964-1988 pro tehdejší SSSR. V jednotce se nachází 400 míst k sezení. Maximální konstrukční rychlost vlaku je 120 km/h.²⁷

Na neelektrifikovaných tratích UZ se s ní dodnes setkáme velmi často.

Elektrická jednotka řady ER1

Zkratka ER znamená „Elektropojizd Rižskij“. Tento elektrický vlak vyráběl v letech 1957-1962 Rižský vagonový závod v lotyšské Rize. V jednotce se nachází 1248 míst k sezení. Maximální konstrukční rychlost této jednotky je 130 km/h.²⁸

V letech 1962-1984 byla vyráběna modernější varianta ER2. Na elektrifikovaných tratích UZ bývá dodnes ER1 na příměstských vlcích nasazována poměrně často.

Elektrická jednotka řady ER9

Elektrické jednotky této řady vyráběl v letech 1962-2003 Rižský vagonový závod. Postupně vzniklo několik i vzhledově trošku odlišných variant ER9P, ER9T, ER9M. Na ukrajinských kolejích bývá především varianta ER9M k vidění velmi často.

Elektrická jednotka řady EPL2T

Tyto jednotky byly vyráběné v letech 2001-2008, ve společnosti PAO "Luhanskteplovoz" v Luhansku. Jednotky EPL2T byly navrženy tak aby postupně nahradili dosluhující jednotky z lotyšské Rigy. Konstrukční rychlost této soupravy je 130 km/h. Pro UZ bylo vyrobeno 35 souprav těchto vlaků.²⁹

²⁷ Více informací na: uk.wikipedia.org, Motorový vůz řady D1 [online]. [cit. 2017-02-19].

Dostupné z: https://uk.wikipedia.org/wiki/Дизель-поїзд_Д1.

²⁸ Více informací na: uk.wikipedia.org, Elektrická jednotka řady ER1 [online]. [cit. 2017-02-19]. Dostupné z: <https://uk.wikipedia.org/wiki/EP1>.

²⁹ Více informací na: www.luganskteplovoz.com, Elektrická jednotka řady EPL2T [online]. [cit. 2017-02-25]. Dostupné z:

<http://www.luganskteplovoz.com/ProdOsnProduct/OnlyOsnProduct/26>.

Elektrické lokomotivy

Tvoří především těžké a výkonné lokomotivy (často dvoudílné) pro provoz na dlouhých nákladních i osobních vlacích. Významnou část tvoří lokomotivy vyrobené ve Škodě Plzeň.

Lokomotiva řady VL11

Zkratka VL znamená „Vladimir Lenin“. Tato robustní dvoudílná lokomotiva byla vyráběna od roku 1975 v závodě na výrobu elektrických lokomotiv v gruzínském Tbilisi. Bývá využívána především na těžkých nákladních vlacích. Lokomotiva váží 184 tun. Maximální konstrukční rychlost této lokomotivy je 100 km/h.³⁰

Na elektrifikovaných tratích ukrajinských železnic se s ní setkáme velice často.

Lokomotiva řady DS3

Osmnáct těchto lokomotiv vyrobil, v letech 2003 – 2008 pro UZ, závod na výrobu elektrických lokomotiv v Dněpropetrovsku ve spolupráci s firmou Siemens. Později dostal přezdívku „miláček“. Bývá využívána především v osobní dopravě na dálkových vlacích. Konstrukční rychlost této lokomotivy je 160 km/h.³¹

Lokomotiva řady VL60

Tato lokomotiva byla masivně vyráběná v letech 1957-1967 (v dalších modifikacích vyráběná i později) v závodě na výrobu elektrických lokomotiv Novočerkassk. Je vzhledově velmi podobná lokomotivě VL11, avšak není dvoudílná. Konstrukční rychlost lokomotivy je 100 km/h.³² S touto lokomotivou se setkáme na ukrajinských kolejích dodnes.

Rychlíkové vozy UZ

Nebývají klasické pouze k sezení, jako jsme zvyklí u středoevropských železnic, ale mívají lehátkovou úpravu. Nejčastěji se setkáme s variantou typu vozu „plackartnyj“ (54 lůžek) a komfortnější typ „kupejnyj“ (má méně lůžek v oddělených kupé). Blíže si cestování v nich popíšeme v následující kapitole. Můžeme se však setkat i s vozy restauračními, zavazadlovými nebo poštovními.

³⁰ Více informací na: www.poezdvl.com, Elektrická lokomotiva VL11, Označení a technická charakteristika elektrické lokomotivy [online]. [cit. 2017-02-26]. Dostupné z:

http://www.poezdvl.com/vl11/vl11_01.html.

³¹ Více informací na: uk.wikipedia.org, DS3 [online]. [cit. 2017-03-02]. Dostupné z:

<https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%93>.

³² Více informací na: uk.wikipedia.org, VL60 [online]. [cit. 2017-03-31]. Dostupné z:

<https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%96%D0%90>.

4.5 Fotografická příloha



Obr. 1: Elektrická jednotka řady HRCS2 v žst. Lvov (říjen 2016), obr. 2: Elektrická jednotka EPL2T v žst. Lvov (říjen 2016), obr. 3: Elektrické jednotky řady ER9M v žst. Fastiv (duben 2015), obr. 4: Elektrická jednotka ER1 v žst. Čop (červen 2015), obr. 5: Motorová jednotka řady Ganz D1 v žst. Vorochta (červen 2016), obr. 6: Ganz D1 v žst. Rachiv (červen 2016).



Obr. 1: Lokomotiva řady VL 11 v žst. Čop (říjen 2016).

Obr. 2: Lokomotiva řady VL 11 v žst. Čop (červen 2015).

Obr. 3: Rychlíkové vozy UZ s lůžkovou úpravou v žst. Lvov (říjen 2016).

Obr. 4: Rychlíkové vozy UZ s lůžkovou úpravou v žst. Užhorod (červen 2011).

(vše vlastní fotografie autora)

Kapitola 5

Cestování vlakem po Ukrajině v současnosti

5.1 Charakteristika

„Dá se říci, že cestování vlakem je na Ukrajině největší cestovatelskou tradicí. Jednou z nejlepších možností jak poznat ukrajinskou kulturu a mentalitu místních lidí je cestovat vlakem. Na anonymitu českých vlaků, však ve většině případů můžete zapomenout. Cestuje se zpravidla dlouhou dobu a na dlouhé vzdálenosti. Cestování po Ukrajině vlakem skýtá jedinečnou možnost, jak se seznámit blíže s místními lidmi a procvičit si svoji ukrajinštinu. Lidé si tu totiž rádi povídají a seznamují se. O jídlo a pití se tu často dělí, takže to někdy vypadá i na slušnou hostinu. Spolucestující bývají určitě velmi rádi, když s nimi sedí cizinec a mohou si s ním popovídat. Ukrajinu tak uvidíte spíše uvnitř vlaku, než z oken. Nejenom proto, že okna bývají často umaštěná nebo špinavá a cestujete většinou přes noc.“³³

5.2 Jízdní doby

Vzhledem k ukrajinským vzdálenostem, ale i technickému stavu některých tratí se vlakem cestuje dlouho. Běžné je mnohahodinové cestování. Jízdní řád je naplánován tak aby se mezi největšími městy cestovalo vždy přes noc. V některých oblastech je rychlost i rychlíkových vlaků doslova „závratná“. Nechvalně známá je jízdní doba pravidelného rychlíku ze Solotvyna do Lvova, který 150 kilometrový úsek ze Solotvyna do Užhorodu překoná za 5 hodin a 45 minut!

Je to dáno především zoufalým technickým stavem tratí, která potřebuje generální opravu již dlouho. Jízdu tímto „Zakarpatským expresem“ jsem již nejednou vyzkoušel a skutečně po silnici vedoucí místy souběžně s tratí byste na kole snad nejely pomaleji.

Jízdní doba přímých rychlíků na nejdelsí trase z Užhorodu do Charkova trvá pravidelně něco málo přes 19 hodin.

³³ EVANS, Andrew. *Ukrajina*. 3. vyd. Přeložil Radek BENEŠ, přeložil Jan SLÁDEK. Brno: Jota, 2011. Průvodce (Jota). ISBN 978-80-7217-899-5.

Naproti tomu se dnes poměrně rychle dostanete například ze Lvova do Kyjeva, spojem kategorie InterCity+ (vlak číslo 744 P), již za 5 hodin a 4 minuty. Nebo z Kyjeva do Charkova, vlakem kategorie InterCity+, za 4 hodiny a 37 minut (vlak číslo 722 K).³⁴

Tyto tratě mezi největšími městy, a moderní vlaky nasazované na vlcích kategorie InterCity+, umožňují dosáhnout místy rychlosti až 160 km/h.³⁵ Ne všude a všemi vlaky jsou tedy cesty po Ukrajině pomalé. Možná i díky poměrně dlouhým jízdním dobám jezdí vlaky na Ukrajině na čas.

5.3 Cestování v osobních (regionálních) vlcích

Stav vozového parku osobních vlaků je v této bakalářské práci popsán i v jiných kapitolách. Tvoří ho tedy především příměstské elektrické nebo motorové jednotky, které jsou většinou starší výroby. Na Ukrajině je snad nenazvou jinak než „električky“. Jedná se o nepříliš pohodlný způsob cestování, avšak za velmi nízkou cenu. Tyto vlaky jezdí především v blízkosti velkých měst velmi plné. Je tedy vhodné do něj nastoupit dostatečně brzy, pokud chcete získat místo k sezení. Součástí interiéru jsou dřevěná sedadla a okna, přes které je často obtížně vidět a která nejdou někdy otevřít. Složitě je v celé soupravě najít WC, které bývá často pouze jedno. Použití je však jen pro osoby zvyklé téměř na všechno. V soupravách bývá také velký nedostatek odpadkových košů, který se bohužel projevuje v přítomnosti odpadků mimo odpadkový koš. Velkým a často tolerovaným nešvarem je kouření na chodbičkách vozu. Vlak během cesty procházejí různí prodejci čokoliv, takže zakoupit je zde možné například malé občerstvení nebo vyšívané ubrousky atd. Tito prodejci se však nijak nevnucují a nebývají tak nepříjemní. Při cestování v těchto vlcích často zažijete také kulturní vložku v podobě hry na harmoniku nebo kytaru se zpěvem, za kterou můžete „umělce“ odměnit nějakou tou hřívnou.

³⁴ Více informací na: Oficiální webové stránky společnosti „Ukrzaliznycja“, hledání spojení a internetový prodej jízdenek na 24. 03. 2017 [online]. [cit. 2017-03-18]. Dostupné z:

<http://booking.uz.gov.ua/>.

³⁵ Více informací na: Oficiální webové stránky společnosti „Ukrzaliznycja“, Nové vlaky budou odpovídat lepším standardům rychlosti a pohodlí - Valerij Kotjaj [online]. 09. 11. 2011 [cit. 2017-03-18]. Dostupné z:

http://uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_2011/310895/.

Užijete si tak zde i spoustu legrace. Cestující jsou zde zpravidla přátelští a rádi si s vámi popovídají. Poznáte tak svérázný život většinou prostých vesnických obyvatel.

Tyto příměstské (regionální) vlaky, ve větších městech, zpravidla odjíždějí z menšího nádraží s názvem stanice příměstských vlaků, umístěného v blízkosti hlavního nádraží pro dálkové vlaky. Jízdenky na tento vlak, tak zakoupíte pouze tam.

5.4 Cestování v dálkových vlacích

Všechny dálkové (rychlíkové) vlaky, vyjma vlaků kategorie InterCity+, jsou na Ukrajině řazeny většinou pouze z lůžkových vozů. Nejčastější variantou lůžkových vozů jsou typy „plackartnyj“ (54 lůžek v jednom voze) a komfortnější typ „kupejnyj“, který nabízí lůžka v samostatných oddělených kupé od zbytku vozu (většinou po 4 lůžkách v jednom kupé). Každý tento vůz ve vlaku doprovází průvodce, který má na starosti vaše pohodlí. Zajišťuje servis jako podávání kávy nebo čaje, ovládání reprodukované hudby nebo obsluhu topení. Při nástupu vám tento průvodce vždy ukáže, kde se nacházejí vaše lůžka a před cílovou stanicí včas upozorní, že se blíží vaše stanice. Vaše cestovní doklady si ponechává během přepravy u sebe. Když se čas blíží k večeru, tak cestujícím rozdává lůžkoviny.

Na přepravu jízdního kola ukrajinské vlaky v drtivé většině uzpůsobeny nejsou. S průvodcem se však snad vždy dá domluvit, jak jedno či dvě kola ve voze přepravit.

Mimochodem pro zajímavost, takové dálkové vlaky na Ukrajině mívají běžně i sedmnáct vozů. Lze tak snadno spočítat, jak početná musí být obsluha takového vlaku i se strojvedoucími. U dálkových vlaků přes celou zemi se musí vlakové čety také určitě někde na cestě kompletně obměnit.

Jízdenky na tyto vlaky lze zakoupit jen v větších stanicích, kde tyto vlaky zastavují. Nejčastěji ve velkých výpravních budovách s názvem „pasažyrskyj vokzal“. Před zakoupením buďte připraveni, že po vás bude pokladní požadovat váš cestovní pas, ze kterého na jízdenku opíše vaše jméno a příjmení. Samozřejmě dnes také společnost UZ nabízí na svých internetových stránkách možnost rezervace a zakoupení jízdenky na dálkové vlaky.

Při cestování vlakem na Ukrajině je potřeba si dát pozor na informační tabule informující o odjezdech vlaků. Na nich se totiž jako první uvádí výchozí stanice vlaku, nikoliv cílová nebo místní. Snadno se tak můžete splést a nasednout tak například do vlaku jedoucím opačným směrem.

5.5 Fotografická příloha



Obr. 1: Interiér lůžkového vozu kategorie „plackartnyj“ (červen 2015).

Obr. 2: Hudební vystoupení během cesty v osobním vlaku na Zakarpatské Ukrajině (červen 2016).

(vše vlastní fotografie autora)

Kapitola 6

Srovnání českých a ukrajinských železnic

6.1 Charakteristika

Rozdílů mezi českou a ukrajinskou železnicí je celá řada. Možná právě tyto rozdíly přitahují na Ukrajinu různé železniční nadšence a cestovatele ze střední i západní Evropy. Na Ukrajině totiž může cestovatel poznat výrazně jiný způsob cestování vlakem, než ve většině evropských zemí. Avšak někomu může připadnout, že se tu na rozdíl od českých železnic, od dob SSSR, téměř nic nezměnilo. Některé rozdíly, jako rozchod kolejí, jsme si již popsali v předchozích kapitolách. Zde si popíšeme další hlavní rozdíly.

6.2 Popis hlavních rozdílů

Dálkové vlaky - Ukrajinská železnice se liší především tím, že téměř všechny dálkové vlaky jsou lůžkovou nebo lehátkovou úpravou uzpůsobeny na mnohahodinové až vícedenní cestování. Klasické rychlíkové vagóny s kupé k sezení tu nenajdeme. Rychlovlaky na způsob českého Pendolina, však už na ukrajinských kolejích jezdí také.

Pohodlí - cestování vlakem po českých železnicích je zpravidla mnohem pohodlnější než po ukrajinských. Rozdíl je znát především u osobních, regionálních a příměstských vlaků. Na českých regionálních tratích již jezdí mnoho zmodernizovaných i úplně nových souprav. Cesta osobním vlakem na Ukrajině, tzv. „elektrickou“, by byla pro některé obyvatele České republiky, zvyklé na jiný způsob nebo kvalitu dopravy, zřejmě velmi nepříjemným zážitkem.

Ceny jízdného - velký rozdíl je však také v cenách jízdného. Jízdné je na UZ velmi levné především co se pohodlí týče, v již kritizovaných osobních vlacích, kterými se dostanete doslova „za pár hřiven“ kamkoli. Malé porovnání cen přináší následující tabulka, která srovnává ceny obyčejného jízdného (tzn. beze slevy) u ČD a ceny jízdného v osobních vlacích ukrajinských železnic (taktéž bez žádné slevy) za stejnou kilometrickou vzdálenost. V současné době se jedna hřivna rovná přibližně jedné koruně.

Zakoupená jízdenka	počet kilometrů ³⁶	cena na UZ v UAH ³⁷	cena na ČD v Kč ³⁸
Užhorod - Čop	22 km	8 hřiven	40 korun
Vorochta - Rachov	50 km	9,99 hřiven	77 korun
Kamjancja - Mukačevo	76 km	13 hřiven	112 korun
Sjanky - Lvov	166 km	25 hřiven	232 korun

Poznámka k cenám jízdného: Připouštím mírnou odchylku v cenách, neboť jízdenky UZ byly zakoupeny v měsících červen a říjen 2016 a s tarifem jízdného ČD ho porovnávám v lednu 2017. Na českých drahách přitom došlo v prosinci 2016 k mírnému zdražení jízdného. Z toho tedy vyplývá, že jízdné ČD v měsících červen a říjen 2016 bylo nepatrně levnější (neaktuální ceník za uvedené období se mně již vyhledat nepodařilo). ³⁹

Stav tratí - Železniční tratě na Ukrajině jsou většinou v mnohem horším stavu než v České republice. Na údržbu a rozsáhlejší rekonstrukce zkrátka na Ukrajině schází peníze. Železniční tratě (nejen hlavní koridory), mnohé uzlové stanice v ČR prošly rozsáhlými modernizacemi, avšak nutno připomenout, že tyto modernizace byly často hrazeny z fondů Evropské unie. Také musím opět vyzdvihnout, dle mého názoru, vkusněji zrekonstruované nádražní budovy na Ukrajině než v ČR.

³⁶ počet kilometrů zjištěn podle: *Ukrajina, Atlas železnic*, Kyjev: Státní vědecko-výrobní podnik: „Kartografija“, 2008, 2013. ISBN: 978-617-670-295-5.

³⁷ cena uvedená na jízdence UZ.

³⁸ www.cd.cz, 8. CENÍK 1 OBYČEJNÉ A ZVLÁŠTNÍ JÍZDNÉ JEDNOSMĚRNÉ [online]. [cit. 2017-01-19]. Dostupné na: http://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/tr-10-zmena-17_priloha-1_cenik-1.pdf.

³⁹ Více informací na: www.aktualne.cz, České dráhy po dvou letech zdraží jízdné. Cestující si do 120 km připlatí korunu [online]. [cit. 2017-01-19]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/ceske-drahy-po-dvou-letech-zdrazi-jizdne-na-nejcastejsich-tr/r~a6cd85a69f5011e6b5600025900fea04/?redirected=1486232607>.

Soukromí dopravci - na ukrajinských železnicích nenajdeme žádného soukromého dopravce, ani v nákladní, ani v osobní přepravě. Jak již bylo zmíněno, státní UZ udržuje monopolní postavení na síti ukrajinských železnic. Česká železnice je v tomto směru mnohem liberálnější. První soukromí dopravci začali v ČR fungovat již v devadesátých letech a dnes jich na českých kolejích jezdí celá řada, jak v nákladní, tak v osobní dopravě.

Další rozdíly

Na nošení předepsaných stejnokrojů či pracovních oděvů, dodržování tzv. ústrojové kázně se na ukrajinských železnicích nedbá tak razantně, jako u dopravců na českých železnicích. K vidění jsou tak nezřídka různé části civilních oděvů, avšak většinou jen na menších železničních stanicích nebo v příměstských osobních vlacích.

Pro nás nezvyklým jevem může být také to, že na Ukrajině jsou dodnes železniční mosty a tunely střeženy armádou. Na tratích se opravdu poblíž mostů nebo tunelů nachází strážní věže nebo budky, odkud musí voják často i ozbrojený samopalem, sledovat průjezd vlaků. Bohužel však, současná politická situace nahrává tomu, že pro nás tyto nezvyklé a zbytečné věci budou na Ukrajině fungovat ještě hodně dlouho.

Vlakové spojení se na ukrajinském internetu hledá poměrně obtížněji než na českém internetu. Nelze například vyhledat spojení i s přestupy, to znamená např. tři vlaky zároveň s dvěma přestupy.

Na ukrajinských železnicích zpravidla slouží více zaměstnanců než na českých. Na českých kolejích jsou dnes především menší železniční stanice, již často úplně bez zaměstnanců.

6.3 České lokomotivy na Ukrajině a naopak

Zajímavostí jsou vývozy lokomotiv vyráběné v tehdejší ČSSR do SSSR, které jsou dodnes velmi často k vidění na ukrajinských železnicích. Na výrobu a vývoz lokomotiv do SSSR se podíleli především firmy ČKD Praha (Českomoravská-Kolben-Daněk), která vyráběla motorové lokomotivy a Škoda Plzeň specializující se na výrobu elektrických lokomotiv. Ze Škody Plzeň, však byly dodány elektrické dvoupodlažní jednotky pro UZ i v nedávné době (v roce 2012). Naopak lokomotivy, které byly vyráběny v dnešním Luhansku, mnoho let jezdili po českých kolejích.

Lokomotiva ČME 3

U nás známá pod přezdívkou „čmelák“ (přezdívku získala podle označení ČME, pod kterým byla vyvážena do SSSR). Na českých železnicích byla pro normální rozchod kolejí provozována pod označením T 669.0, později dostala označení řada 770. Tyto lokomotivy byly vyráběny v ČKD Praha v letech 1963-1991 a masivně vyváženy do SSSR pro potřeby SŽD (sovětské železnice) a její pozdější nástupnické společnosti. Vyrobeno a vyvezeno bylo přes 6 tisíc kusů těchto lokomotiv.⁴⁰ Dnes už se s ní na českých kolejích setkáme minimálně, ale na Ukrajině je k vidění snad v každé větší stanici. Tato motorová lokomotiva bývá zpravidla využívána na těžký posun a nákladní vlaky. Stroj navázal na dříve vyrobené a v menší míře vyvážené posunovací lokomotivy ČME 2.

Lokomotiva ČME 2

Na českých železnicích byla známá pod označením 721 a pod přezdívkou „malej čmelák“. Lokomotivy ČME 2 byly vyráběny v letech 1960 až 1965 pro SSSR. Tyto lokomotivy byly určeny především pro posun ve stanicích. Dnes se s ní na českých kolejích v pravidelném provozu nesetkáme. Na ukrajinských kolejích jsem se s ní v současnosti také nikde nesetkal.

⁴⁰ Více informací na: [uk.wikipedia.org, ČME3 \[online\].](https://uk.wikipedia.org/wiki/%C4%9CME3) [cit. 2017-03-18]. Dostupné z: https://uk.wikipedia.org/wiki/%C4%9CME3#cite_note-.D1.81.D0.BA.D0.B0.D0.B4.D0.BE-1.

Lokomotiva T 679.1, později 781

Tato lokomotiva je u nás známá pod přezdívkou „Sergej“. „V rámci mezinárodních dohod RVHP (Rada vzájemné hospodářské pomoci) byly nejvýkonnější motorové lokomotivy dováženy, od roku 1966 z SSSR, do ostatních států bývalého východního bloku. V Luhansku se vyráběl typ M 62, který v Československu dostal označení T 679.1, později 781. V letech 1966 až 1973 bylo dovezeno pro tehdejší ČSD na 545 těchto lokomotiv.“⁴¹

V průběhu devadesátých let byl tento stroj rychle vyřazován z pravidelného provozu především z důvodů vysoké spotřeby pohonných hmot, vysoké hlučnosti a také problémům s třinápravovými podvozky (náprava = jedno dvoukolí, Sergej měl celkem šest náprav na dvou podvozcích), kdy docházelo na tratích s malými poloměry oblouků k obušování kolejnic.

Na českých kolejích je dnes využíván pouze pro muzejní účely, zatímco na Ukrajině je širokorozchodná varianta M 62 dodnes páteří dopravy na neelektrifikovaných tratích.

Lokomotivy ČS plzeňské Škodovky

Významným dodavatelem elektrických lokomotiv pro SSSR se již od 50. let 20. století stala plzeňský závod Škoda. Postupně, tak vznikly typy lokomotiv ČS1, ČS2, ČS3, ČS4, ČS5, ČS6, ČS7, ČS8, ČS11 (zkratka ČS znamená Československá). Čím vyšší pořadové číslo lokomotivy, tím se jednalo o novější a zpravidla modernější, výkonnější, mohutnější typ dodávané lokomotivy pro SSSR. Lokomotiva ČS5 se sériově nikdy nevyráběla. Lokomotivy ČS6, ČS7 a ČS8 jsou dvoudílné. Typově naprostou výjimku tvořila lokomotiva ČS11, která byla důlní a úzkorozchodná, vzhledově naprosto odlišná. Především s lokomotivami ČS4 a ČS8 se na elektrifikovaných tratích ukrajinských železnic dodnes setkáme velmi často. Na českých železnicích vzhledově stejné, normálně rozchodné typy těchto lokomotiv nikdy nejezdily.⁴²

⁴¹ BITTNER, Jaromír, Jaroslav KŘENEK, Bohumil SKÁLA a Milan ŠRÁMEK. *Malý atlas lokomotiv 2009*. Praha: Gradis Bohemia, 2008. ISBN: 978-80-86-925-05-9.

⁴² Více informací na: uk.wikipedia.org, ČS4, Historie a provoz [online]. [cit. 2017-03-18].

Dostupné z: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%94>.

Elektrická jednotka řady 675 UZ

Elektrická dvoupodlažní jednotky 675 byly zakoupeny společností UZ v rámci příprav na Mistrovství Evropy ve fotbale 2012. Výrobcem se stala firma Škoda Transportation. Celkem byly zakoupeny a dodány v roce 2012 dvě šesti vozové dvoupodlažní jednotky (skládá se ze dvou hnacích a čtyř vložených vozů) určené pro meziregionální dopravu. Obě dvě jednotky byly zakoupeny a nasazeny pro potřeby Jižní dráhy se sídlem v Charkově a v současné době jezdí především na trati Charkov – Kyjev -Vinnycja. Maximální rychlost jednotky EJ 675 je 160 km/h.⁴³ Na českých železnicích je provozována velmi podobná, ale jen tří vozová, dvoupodlažní jednotka řady 471, známá pod názvem City Elefant. Výrobcem je taktéž společnost Škoda Transportation.

6.4 Přímé vlakové spojení České republiky a Ukrajiny

V současné době je jediným přímým vlakovým spojením mezi Českou republikou a Ukrajinou přímý lůžkový vůz ukrajinských železnic, který jezdí denně na trase Praha - Kyjev a opačně.

Tento přímý vůz je veden přes Bohumín, Košice, Užhorod a Lvov. Z Prahy odjíždí ve 23.09 a třetí den ráno v 7.43 je v Kyjevě. Opačným směrem odjíždí z Kyjeva ve 23.21.⁴⁴

Tento spoj však není zřejmě příliš využíván, a to především kvůli vysoké ceně, dlouhé jízdě době a konkurenci levnějších (většinou autobusových) dopravců, jezdících po kratší trase.

⁴³ Více informací na: uk.wikipedia.org, EJ 675 [online]. [cit. 2017-02-04].

Dostupné z: https://uk.wikipedia.org/wiki/EJ_675#cite_note-6.

⁴⁴ Více informací na: www.cd.cz, Cestuji do zahraničí, Vlákem na Ukrajinu [online]. [cit. 2017-03-29]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/typy-jizdenek/cestuji-casto/cestuji-do-zahranici/default.htm>.

6.5 Fotografická příloha



Obr. 1: lokomotiva ČME 3 ve stanici Kyjev pasažyrskij (duben 2015).

Obr. 2: lokomotiva ČME 3 v žst. Fastiv (duben 2015).

Obr. 3: lokomotiva M 62 před odjezdem rychlíku do Lvova v žst. Solotvyno (červen 2016).

Obr. 4: vystavený „Sergej“ v muzeu v Lužné u Rakovníka (listopad 2009).

(vše vlastní fotografie autora)



Obr. 1: lokomotivy ČS8 a ČS4 v žst. Kyjev pasažyrskij (duben 2015).

Obr. 2: lokomotiva ČS8 v žst. Kyjev pasažyrskij (duben 2015).

Obr. 3: Rychlík táhnutý dvěma „Sergeji“ na viaduktu v obci Vorochta (červen 2016).

(vše vlastní fotografie autora)

Kapitola 7

Výhledy do budoucna

7.1 Perspektivy do budoucna

Jak se bude vyvíjet budoucnost ukrajinských železnic samozřejmě těžko předpovídat. Největší roli budou hrát samozřejmě finance, kterých je na Ukrajině nedostatek. Velký vliv na železnici bude mít zcela určitě politická situace v zemi, která je především kvůli válečnému konfliktu na východě země v současné době velmi neklidná. S obavami lze tedy očekávat osud Doněcké železnice, zda zůstane zachována v rámci regionálních železnic UZ nebo ne. Značný vliv by měl zcela jistě případný vstup Ukrajiny do Evropské unie, který by sebou pravděpodobně přinesl velké investice do modernizace tratí (stejně jako v ČR), avšak to je nejen vzhledem k velikosti sítě ukrajinských železnic „běh na dlouhou trať“. Modernizace tratí by však také mohla přinést rušení pracovních míst, což by ale u jednoho z největších zaměstnavatelů v zemi mohlo být vnímáno velmi citlivě. Investice do oprav a udržení provozuschopnosti tratí jsou vzhledem k doslova havarijnímu stavu některých regionálních tratí nezbytná. Taktéž je nutné do budoucna řešit technický stav a pohodlí vozového parku, především u regionálních osobních vlaků, kde UZ výrazně zaostává za západem Evropy. Případný vstup Ukrajiny do EU by sebou také pravděpodobně přinesl nutnost liberalizace trhu veřejné železniční dopravy. To znamená vznik a snadnější vstup prvních soukromých dopravců na síť ukrajinských železnic, který je zatím v nedohlednu. Ať už se bude vyvíjet osud ukrajinských železnic jakkoliv, jisté však je že klíčovým dopravním prostředkem pro fungování státu a uspokojení potřeb mnoha obyvatel zůstane nadále.

Závěr

Tato bakalářská práce se zabývá současností i historií železniční dopravy na Ukrajině. V úvodu práce jsme si vytyčili některé cíle, kterých jsme chtěli dosáhnout. Úvodním cílem bylo popsat historii prvních železnic v Anglii a také blíže vyličit průběh stavby první železniční trati na Západní Ukrajinu. Zjistili jsme, kde byla vybudována první trať v Evropě a kam byla postavena první trať vedoucí na Západní Ukrajinu. Dále jsme popsali budování dalších tratí na Západní Ukrajině a historický vývoj železniční dopravy v této oblasti až do pádu SSSR.

Hlavním cílem, však bylo co nejlépe zobrazit současný stav ukrajinských železnic. Tento cíl začínáme naplňovat již v druhé kapitole, kde je podkapitola věnována kráse nádražních budov železničních stanic na Ukrajině. Tato kapitola však nejprve obecně charakterizuje největší výhody, ale i nevýhody železniční dopravy.

Ve třetí kapitole pokračujeme popisem železniční sítě na Ukrajině. Zvláštní pozornost je věnována rozchodu kolejnic na Ukrajině (1520 mm) a nutnosti výměny podvozků všech kolejových vozidel v pohraničních stanicích se západními železnicemi. Podkapitoly se zabývají některými specifickými tratěmi na síti ukrajinských železnic, jako jsou například: úzkorozchodné dráhy, nejkrásnější a nejromantičtější tratě nebo pašerácká podzemní železnice. Seznámili jsme se také s širokorozchodnými tratěmi, sloužícími pro nákladní dopravu, vedoucími na Slovensko a do Polska.

Čtvrtá kapitola charakterizuje státní podnik s názvem „Ukrzaliznycja“. Věnuje se jeho vzniku a organizační struktuře. Seznámili jsme se s hlavou vedení společnosti „Ukrzaliznycja“ Polákem Wojciechem Balczunem, s rozdělením společnosti na šest regionálních železnic. Velká část této kapitoly se zaměřuje na popis vozového parku společnosti „Ukrzaliznycja“. Popisuje nejmodernější a nejčastěji provozovaná kolejová vozidla, především lokomotivy a nejmodernější rychlovlaky, s kterými se můžeme setkat na síti ukrajinských železnic.

Pátá kapitola charakterizuje způsob cestování v osobních i dálkových vlacích na Ukrajině. Popisuje specifika cestování vlakem po Ukrajině. Blíže líčí nejen, jak takové cesty probíhají, ale také chování a zvyky spolucestujících. Pozornost je také věnována jízdním dobám na vybraných trasách.

Mezi nejdůležitější cíle patřilo také objasnit rozdíly mezi ukrajinskou a českou železnicí. V šesté kapitole jsme si tyto rozdíly vyjmenovali a blíže popsali. Kapitola obsahuje také tabulku porovnání cen jízdného v osobních vlacích na Ukrajině a ČR. Zvláštní pozornost je věnována skutečností, které českou a ukrajinskou železnici spojují. Jedná se především o lokomotivy české výroby, které jsou dodnes často k vidění na ukrajinských kolejích, ale také jeden případ lokomotivy vyráběné v Luhansku, která byla dlouhá léta v provozu na českých železnicích. Jedna z podkapitol se zabývá také přímým spojením lůžkovým vozem Praha - Kyjev.

Poslední kapitola se pokouší odhadnout, jakým směrem by se mohla železniční doprava na Ukrajině vyvíjet do budoucna. Posuzuje, co je nutné na ukrajinské železnici uskutečnit v budoucnu. Odhaduje především, jaké okolnosti mohou mít největší vliv na budoucnost železniční dopravy na Ukrajině.

Text bakalářské práce se skládá ze sedmi hlavních kapitol, řady podkapitol, fotografických příloh. Na závěr obsahuje resumé v ukrajinštině, seznam bibliografie a internetových zdrojů, dvě přílohy s fotokopiemi jízdenek, anotaci v českém jazyce a v anglickém jazyce.

Резюме бакалаврської дипломної праці

Тема: Залізниця в Україні - історія і сучасність

Ця дипломна робота присвячена характеристиці залізниці України.

Спочатку містить вступ. Потім містить сім основних розділів і декілька підрозділів.

У першому розділі описано походження та історію залізничного транспорту в Західній Україні. На початку розділу описується формування перших залізниць в Англії, зокрема винахід паровозів. Далі описано будівництво першої Львівської залізниці та урочиста церемонія прибуття першого поїзда 4-го листопада 1861-го року. У цьому розділі також представлено процес розширення будівництва залізниць в Україні за часів Австрійської монархії. Належну увагу в праці зосереджено на представленні ситуації залізниць Західної України у часи Першої світової війни, міжвоєнний період, Другої світової війни та у період існування Радянського Союзу. У розділі міститься додаток з фотографіями.

У другому розділі розкрито значення залізничного транспорту для населення України, подано загальну характеристику позитивних та негативних сторін будівництва та використання залізничного транспорту в світі, наприклад, можливість транспортування громіздкого багажу на великі відстані, безпека, швидкість, екологічність з одного боку. А з іншого, на нашу думку, найбільший недолік залізниць – обмеження розширення площі покриття. На закінчення підрозділу звертаємося до характеристик будівель залізничних станцій в Україні (їх зовнішнього вигляду, навколишньої території та внутрішніх приміщень). У розділі міститься додаток з фотографіями.

У третьому розділі описано мережу залізниць в Україні: головні залізничні шляхи, вузлові залізничні станції, прикордонні станції. Ширина колії в Україні - 1520 мм (ширина європейської, стандартної колії - 1435 мм) і обмін шасі залізничних вагонів на прикордонних станціях. Далі описуються вузькоколіїні залізниці в Україні з шириною колії 750 мм. Передусім ідеться про найдовшу в Європі — Гайворонську вузькоколіїку. Крім того, в розділі описується ширококоліїна залізниця Ужгород - Кошице і план її розширення до Відня, також колишнє так зване „метро“ (тунель) контрабандистів Ужгород - Вишне Німецьке. Інша частина розділу присвячена найгарнішим і найромантичнішим залізничним маршрутам в Україні. У розділі міститься додаток з фотографіями.

У четвертому розділі охарактеризовано державний залізничний перевізник — «Укрзалізниця», зокрема структуру компанії. Її складають шість регіональних філій: «Львівська залізниця», «Одеська залізниця», «Придніпровська залізниця», «Південна залізниця», «Південно-Західна залізниця» і «Донецька залізниця». Правління ПАТ «Укрзалізниця» очолює поляк Войцех Бальчун. У розділі подано його коротку біографію. Далі детально описано залізничні транспортні засоби у складі Укрзалізниці, до яких належать: електровози, тепловози, електропоїзди, дизель-поїзди, пасажирські залізничні вагони для далеких перевезень і т. д. Частина розділу подає характеристику перших швидкісних електропоїздів в Україні, таких як HRC S2 виробництва компанії Hyundai Rotem або ЕКр1 «Тарпан», який було вироблено на Крюківському вагонобудівному заводі. У розділі міститься додаток з фотографіями.

У п'ятому розділі присвячений опису сучасної подорожі Україною потягом на основі власного досвіду. Ідеться про подорожі в регіональних поїздах і також у вагоні далеких перевезень. Розділ містить відомості про тривалість поїздок на обраних маршрутах, про специфічні особливості подорожі поїздом в Україні. Метою цього розділу було описати менталітет і звичаї українських пасажирів у поїздах. У розділі міститься додаток з фотографіями.

У шостому розділі здійснено порівняльний опис чеських і українських залізниць, тобто здійснено аналіз основних відмінностей між ними. До них належать наприклад такі: зручність для пасажирів, тарифи, поїздки на великі відстані, приватні перевізники в Чехії та інші особливості. У розділі подано таблицю порівняння тарифів на пасажирських поїздах. У розділі характеризуються локомотиви чеського виробництва в Україні і навпаки. Мова йде про тепловози, вироблені у компанії ЧКД Прага й електровози, вироблені у компанії „Шкода“ Пльзень, з якими ми досі часто зустрічаємося на залізницях України. Зокрема згадано про тепловоз з назвою «Сергій», вироблений в Луганську, яким тривалий час користувалися залізниці Чехословащини. У цьому розділі також ідеться про два електропоїзди серії EJ 675, куплені в Чехії ще у 2012 році. У розділі міститься додаток з фотографіями.

У сьомому розділі характеризується дослідження бакалаврської роботи загалом. Ця дипломна праця орієнтована на перспективи розвитку українського залізничного транспорту. Його майбутнє, звичайно, залежатиме від фінансових вкладень. Дуже важливу роль відіграватиме політична ситуація в країні.

У кінці роботи міститься резюме українською мовою, бібліографія, список інтернет-ресурсів, два додатки з фотокопіями квитків, анотація чеською мовою та анотація англійською мовою.

Bibliografie

- ARAD, Jicchak. *Belzec, Sobibor, Treblinka: vyhlazovací tábory akce Reinhard*. Praha: BB/art, 2006. ISBN 80-734-1700-6.
- BITTNER, Jaromír, Jaroslav KŘENEK, Bohumil SKÁLA a Milan ŠRÁMEK. *Malý atlas lokomotiv 2009*. Praha: Gradis Bohemia, 2008. ISBN:978-80-86-925-05-9.
- *Cestovný poriadok vlakov osobnej dopravy 2016/2017*. Bratislava: Železnice Slovenskej republiky, 2016. ISBN 978-80-89569-10-6.
- COILEY, John. *Vlaky*. 3. vyd. Praha: Fortuna Print, 2003. Vidět - poznat - vědět (Fortuna Print). ISBN 80-7321-096-7.
- EVANS, Andrew. *Ukrajina*. 3. vyd. Přeložil Radek BENEŠ, přeložil Jan SLÁDEK. Brno: Jota, 2011. Průvodce (Jota). ISBN 978-80-7217-899-5.
- FILIPPOV, Anatolij Zacharovyč. *Promyslova ekolohija: (transport)*. Kyjiv: Vyšča škola, 1995. ISBN: 5-11-004542-9.
- *Halycka brata*, Lvovská železnice, V průběhu let - na železničním trhu, vydavatelství „Centrum Evropy“, duben '96, č. 14.
- *Jízdní řád ČSD 1977/1978*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1977.
- KAPLICKÝ, Jan a Otokar POUPA. *Železnice ve fotografii*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů - Praha, 1974.
- *Moje železnice: článek v rubrice CESTOPIS: Ukrajinskými městy nejen za dopravními aktivitami*. Praha: vydavatel: SŽDC, s. o., 2016, 2016.
- RYCHLÍK, Jan, Bohdan ZILYNSKYJ a Paul R. MAGOCSI. *Dějiny Ukrajiny*. Praha: NLN, Nakladatelství Lidové noviny, 2015. Dějiny států. ISBN 978-80-7106-409-1.
- SCHRÖTTER, Josef a Bohuslav FULTNER. *Od koněspřežky po supervlaky: život na železnici v obrazech s ukázkami železničních stejnokrojů*. Brno: CPress, 2015. ISBN 978-80-264-0946-5.
- TOMEŠ, Zdeněk. *Konkurence a výkonnost na evropských železnicích*. Brno: Masarykova univerzita, 2014. Železniční reformy. ISBN 978-80-210-7141-4.
- *Ukrajina a Moldavsko: turistický průvodce do zahraničí*. 2011. Praha: Nakladatelství Olympia a.s., 2011. ISBN 978-80-7376-267-4.
- *Ukrajina, Atlas železnic*, Kyjev: Státní vědecko-výrobní podnik: „Kartografija“, 2008, 2013. ISBN: 978-617-670-295-5.

- VYNNYK, Andrij, Vitalij Bur, Stepan Kolodnyckyj. *Železniční trať Lvov-Podhajce: Cesta do minulosti: 100 let od otevření trati Lvov-Podhajce*. Podhajce - Lvov - Kyjev 2009.
- *Výstava železniční techniky Břeclav 24.června-17.července 1989*, Jiří Kráčmar a kolektiv autorů.
- *Železnice na Podkarpatské Rusi*. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky s r. o., 1995. ISBN 80 - 85884 - 32 - 1.
- *Železnice: historie a současnost*. 4. vyd. Přeložil Marie KLOUČKOVÁ. Čestlice: Rebo pro Klub čtenářů, 2009. ISBN 978-80-255-0287-7.
- *Železničář: článek v rubrice CESTOPIS: Jízda za dobrodružstvím po ukrajinském Semmeringu*, vydavatel: České dráhy a. s., 2016, 23(17). ISSN 0322-8002.

Internetové zdroje

- cs.wikipedia.org
- <http://intercity.uz.gov.ua>
- <http://m.day.kyiv.ua>
- <http://railway.lviv.ua>
- <http://test.kvsz.com>
- <http://zakon0.rada.gov.ua>
- uk.wikipedia.org
- www.cd.cz
- www.aktualne.cz
- www.dusekarpat.cz
- www.hyundai-rotem.co.kr
- www.luganskteplovoz.com
- www.mtu.gov.ua
- www.muzej-vagon.io.ua
- www.poezdvl.com
- www.railnews.cz
- www.uz.gov.ua

Пříloha 1 - fotokopie jízdenek osobních vlaků

<p>СТ. РПЧ-1 МУКА ЛВЗ ААРЕСА ВУЛ.КУРМАНОВИЧА</p> <p>ПН 400758126555 17 ЗН ММ00008878 КВИТОК 062842 ПОВНИИ ВІА КАМ'ЯНИЦЯ ДО МУКАЧЕВО</p> <p>4-3 ПЕР ПРОДАНО 18.06.16 11:45 ДАТА АІІ 18.06.16 ТАРИФ 10.82 А СТР.ПЛАТ. 0.02 В АДА.ЗБ. 0.00 А СУМА ГОТІВКА 13.00 ПАВ А = 20% 2.16 ФН 3000194933</p> <p>ФІСКАЛЬНИЙ ЧЕК ПАТ СК"ІНТЕР-ПОЛІС" КІІВ ВОЛОДИМИРСЬКА69 Т2874305</p>	<p>СТ. РПЧ-1 МУКА ЛВЗ ААРЕСА ВУЛ.КУРМАНОВИЧА</p> <p>ПН 400758126555 17 ЗН ММ00008878 КВИТОК 280324 ПОВНИИ ВІА МУКАЧЕВО ДО ВОЛОВЕЦЬ</p> <p>4-3 ПЕР ПРОДАНО 18.06.16 14:45 ДАТА АІІ 18.06.16 ТАРИФ 9.15 А СТР.ПЛАТ. 0.01 В АДА.ЗБ. 0.00 А СУМА ГОТІВКА 10.99 ПАВ А = 20% 1.83 ФН 3000191013</p> <p>ФІСКАЛЬНИЙ ЧЕК ПАТ СК"ІНТЕР-ПОЛІС" КІІВ ВОЛОДИМИРСЬКА69 Т2874305</p>	<p>СТ. РАХІВ ААРЕСА ПРИВOKЗАЛЬН</p> <p>ПН 400758126555 ЗН ММ00008910 КВИТОК 053639 ПОВНИИ ВІА РАХІВ ДО ВОРОХТА</p> <p>4-3 ПЕР ПРОДАНО 22.06.16 13:21 ДАТА АІІ 22.06.16 ТАРИФ 8.33 СТР.ПЛАТ. 0.01 В АДА.ЗБ. 0.00 А СУМА ГОТІВКА 9.99 ПАВ А = 20% 1.66 ФН 3000187756</p> <p>ФІСКАЛЬНИЙ ЧЕК ПАТ СК"ІНТЕР-ПОЛІС" КІІВ ВОЛОДИМИРСЬКА69 Т2874305</p>
<p>СТ. РПЧ-1 МУКА ЛВЗ ААРЕСА ВУЛ.КУРМАНОВИЧА</p> <p>ПН 400758126555 17 ЗН ММ00008878 КВИТОК 062843 ПОВНИИ ВІА КАМ'ЯНИЦЯ ДО МУКАЧЕВО</p> <p>4-3 ПЕР ПРОДАНО 18.06.16 11:45 ДАТА АІІ 18.06.16 ТАРИФ 10.82 А СТР.ПЛАТ. 0.02 В АДА.ЗБ. 0.00 А СУМА ГОТІВКА 13.00 ПАВ А = 20% 2.16 ФН 3000194933</p> <p>ФІСКАЛЬНИЙ ЧЕК ПАТ СК"ІНТЕР-ПОЛІС" КІІВ ВОЛОДИМИРСЬКА69 Т2874305</p>	<p>СТ. РПЧ-1 МУКА ЛВЗ ААРЕСА ВУЛ.КУРМАНОВИЧА</p> <p>ПН 400758126555 17 ЗН ММ00008878 КВИТОК 280325 ПОВНИИ ВІА МУКАЧЕВО ДО ВОЛОВЕЦЬ</p> <p>4-3 ПЕР ПРОДАНО 18.06.16 14:45 ДАТА АІІ 18.06.16 ТАРИФ 9.15 А СТР.ПЛАТ. 0.01 В АДА.ЗБ. 0.00 А СУМА ГОТІВКА 10.99 ПАВ А = 20% 1.83 ФН 3000191013</p> <p>ФІСКАЛЬНИЙ ЧЕК ПАТ СК"ІНТЕР-ПОЛІС" КІІВ ВОЛОДИМИРСЬКА69 Т2874305</p>	<p>СТ. РАХІВ ААРЕСА ПРИВOKЗАЛЬН</p> <p>ПН 400758126555 ЗН ММ00008910 КВИТОК 053640 ПОВНИИ ВІА РАХІВ ДО ВОРОХТА</p> <p>4-3 ПЕР ПРОДАНО 22.06.16 13:21 ДАТА АІІ 22.06.16 ТАРИФ 8.33 СТР.ПЛАТ. 0.01 В АДА.ЗБ. 0.00 А СУМА ГОТІВКА 9.99 ПАВ А = 20% 1.66 ФН 3000187756</p> <p>ФІСКАЛЬНИЙ ЧЕК ПАТ СК"ІНТЕР-ПОЛІС" КІІВ ВОЛОДИМИРСЬКА69 Т2874305</p>
<p>СТ. ЧОП ЛВЗ ААРЕСА ПЛ.ПРИВOKЗАЛЬНА</p> <p>ПН 400758126555 00 ЗН ММ00008321 КВИТОК 085941 ПОВНИИ ВІА ЧОП ДО УЖГОРОД</p> <p>4-3 ПЕР ПРОДАНО 13.10.16 16:22 ДАТА АІІ 13.10.16 ТАРИФ 6.66 А СТР.ПЛАТ. 0.01 В АДА.ЗБ. 0.00 А СУМА ГОТІВКА 8.00 ПАВ А = 20% 1.33 ФН 3000187975</p> <p>ФІСКАЛЬНИЙ ЧЕК ПАТ СК"ІНТЕР-ПОЛІС" КІІВ ВОЛОДИМИРСЬКА69 Т2874305</p>	<p>СТ. РПЧ-1 ЛЬВІ ЛВЗ ААРЕСА ВУЛ.КУРМАНОВИЧА</p> <p>ПН 400758126555 56 ЗН ММ00008333 КВИТОК 148499 ПОВНИИ ВІА СЯНКИ ДО ЛЬВІВ</p> <p>4-3 ПЕР ПРОДАНО 14.10.16 11:54 ДАТА АІІ 14.10.16 ТАРИФ 20.81 А СТР.ПЛАТ. 0.03 В АДА.ЗБ. 0.00 А СУМА ГОТІВКА 25.00 ПАВ А = 20% 4.16 ФН 3000189038</p> <p>ФІСКАЛЬНИЙ ЧЕК ПАТ СК"ІНТЕР-ПОЛІС" КІІВ ВОЛОДИМИРСЬКА69 Т2874305</p>	<p>СТ. РАХІВ ААРЕСА ПРИВOKЗАЛЬН</p> <p>ПН 400758126555 ЗН ММ00008910 КВИТОК 053641 ПОВНИИ ВІА РАХІВ ДО ВОРОХТА</p> <p>4-3 ПЕР ПРОДАНО 22.06.16 13:21 ДАТА АІІ 22.06.16 ТАРИФ 8.33 СТР.ПЛАТ. 0.01 В АДА.ЗБ. 0.00 А СУМА ГОТІВКА 9.99 ПАВ А = 20% 1.66 ФН 3000187756</p> <p>ФІСКАЛЬНИЙ ЧЕК ПАТ СК"ІНТЕР-ПОЛІС" КІІВ ВОЛОДИМИРСЬКА69 Т2874305</p>

Пříloha 2 - fotokopie jízdenek dálkových vlaků

22 УЗ		АСК «ЭКСПРЕС» АСУ «ЭКСПРЕСС»		ПРОЇЗНИЙ ДОКУМЕНТ ПРОЕЗДНОЙ ДОКУМЕНТ		АЧ № 962626	
ПОЇЗД ПОЕЗД	ВІДПРАВЛЕННЯ ОТПРАВЛЕНИЕ	ВАГОН ВАГОН	ЦІНА, грн. ЦЕНА, грн.		КІЛЬКІСТЬ КОЛИЧЕСТВО		ВІД ДОКУМЕНТА ВИД ДОКУМЕНТА
№ ШИФР ШИФР	ЧИСЛО ЧИСЛО місяць місяць години години хвил. хвил.	№ ТИП ТИП	квиток билет	плацкарта плацкарта	осіб количество	чоловік человек	
601 ША 28.07 17.25 08 П 00012.85 00010.71 01 ПОВНИЙ СОЛОТВ 1-ЧОП (2218065-2218115) НП Д МІСЦЯ 021 ^{УЦ} z ЛЬВ АЧ 962626 Ж21 А1 1880875 280715 1649 КК88Л01 /22-1285Н/Н ПРОСНАЗКА FILIP ІПН: 010599013025 Г-28.32ГРН=ТАР.23.56+ПДВ.4.71+СТР.0.05 ПРИБУТТЯ 28.07 В 22.40 СТР.ВІД Н/В 6000Н.М.ТДВ"СТ"ДОМІНАНТА"КИЇВ,САКСАГАНСЬКОГО,119 Т0442200755							

22 УЗ		АСК «ЭКСПРЕС» АСУ «ЭКСПРЕСС»		ПРОЇЗНИЙ ДОКУМЕНТ ПРОЕЗДНОЙ ДОКУМЕНТ		АО № 926408	
ПОЇЗД ПОЕЗД	ВІДПРАВЛЕННЯ ОТПРАВЛЕНИЕ	ВАГОН ВАГОН	ЦІНА, грн. ЦЕНА, грн.		КІЛЬКІСТЬ КОЛИЧЕСТВО		ВІД ДОКУМЕНТА ВИД ДОКУМЕНТА
№ ШИФР ШИФР	ЧИСЛО ЧИСЛО місяць місяць години години хвил. хвил.	№ ТИП ТИП	квиток билет	плацкарта плацкарта	осіб количество	чоловік человек	
099 ЛА 23.07 16.15 17 К 00025.81 00025.47 01 ПОВНИЙ УЖГОРОД-ВОЛОВЕЦЬ (2218095-2218145) НН Д МІСЦЯ 025 ^{УЦ} z ЛЬВ АО 926408 ФБД Е1 1957581 230715 1552 КК57Л06 /22-2581Н/Н ПРОХАСКА ФІЛІП ІПН: 010599013025 Г-76.13ГРН=ТАР.51.28+КЗБ.12.08+ПДВ.12.67+СТР.0.10 ПРИБУТТЯ П.№100* 23.07 В 19.24 СТР.ВІД Н/В 6000Н.М.ТДВ"СТ"ДОМІНАНТА"КИЇВ,САКСАГАНСЬКОГО,119 Т0442200755							

22 УЗ		АСК «ЭКСПРЕС» АСУ «ЭКСПРЕСС»		ПРОЇЗНИЙ ДОКУМЕНТ ПРОЕЗДНОЙ ДОКУМЕНТ		ВА № 798479	
ПОЇЗД ПОЕЗД	ВІДПРАВЛЕННЯ ОТПРАВЛЕНИЕ	ВАГОН ВАГОН	ЦІНА, грн. ЦЕНА, грн.		КІЛЬКІСТЬ КОЛИЧЕСТВО		ВІД ДОКУМЕНТА ВИД ДОКУМЕНТА
№ ШИФР ШИФР	ЧИСЛО ЧИСЛО місяць місяць години години хвил. хвил.	№ ТИП ТИП	квиток билет	плацкарта плацкарта	осіб количество	чоловік человек	
601 ШЕ 24.06 17.25 08 П 00015.70 00013.09 01 ПОВНИЙ СОЛОТВ 1-ЧОП (2218065-2218115) НП Д МІСЦЯ 025 ^{УЦ} z ЛЬВ ВА 798479 58У А1 5611779 240616 1700 КК88Л01 /22-1570Н/Н ПРОСНАЗКА FILIP ІПН: 400758126555 Г-40.60ГРН=ТАР.28.79+СП.5.00+ПДВ.6.76+СТР.0.05 В Т.Ч.ЧАБ1-6.00 (З ПДВ) ПРИБУТТЯ 24.06 В 22.23 СТР.ВІД Н/В6000Н.М.СК"АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ"КИЇВ БОРШАГІВСЬКА154Т0800604453							

ANOTACE

Jméno a příjmení autora: Filip Procházka

Název katedry: Katedra slavistiky

Název fakulty: Filozofická fakulta Univerzity Palackého v Olomouci

Název bakalářské práce: Železnice na Ukrajině - historie a současnost

Vedoucí práce: Mgr. Radana Merzová, Ph.D.

Počet stránek: 55

Počet znaků: 74 859

Počet titulů použité literatury: 20 knižních zdrojů, 17 internetových zdrojů

Jazyk práce: čeština

Klíčová slova: Železnice, historie, současnost, Západní Ukrajina, „Ukrzaliznycja“, UZ, rozdíly

Charakteristika bakalářské práce:

Tato bakalářská práce se zabývá problematikou železnice na Ukrajině. Bakalářská práce nejprve popisuje historii železniční dopravy na Západní Ukrajině. Tato práce si klade především za cíl popsat co nejlépe současný stav železniční dopravy na Ukrajině a to nejen textem, ale i fotografickými přílohami. Důležitým cílem práce je také popis hlavních rozdílů mezi železniční dopravou v České republice a na Ukrajině a také nalézt některé věci, které obě železnice spojují.

ABSTRACT

Name and surname: Filip Procházka

Department: Department of Slavonic Studies

Faculty: Philosophical Faculty, Palacký University Olomouc

Name of the work: Railways in Ukraine - past and present

Head of the work: Mgr. Radana Merzová, Ph.D.

Number of pages: 55

Number of characters: 74 859

Number of sources: 20 book sources, 17 internet links

Language of the work: Czech

Keywords: Railway, history, today, Western Ukraine , „Ukrzaliznytsia“, UZ, differences

Summary:

This Bachelor thesis deals with the topic of railways in Ukraine. Bachelor thesis first describes the history of the railway in Western Ukraine. This work aims primarily to describe the current state of rail transport in Ukraine and using not only text, but also photographic attachments. An important goal of this work is a description of the main differences between rail transport in the Czech Republic and Ukraine, and to find features which are similar to both some things that both railways.