



## MODERNÍ ŽELEZNICE

PŘI PŘÍPRAVĚ  
MODERNIZACE  
VÝTOŇSKÉHO MOSTU  
HRAJEME O ČAS

02

BUDOUCNOST PATŘÍ  
DÁLKOVÉMU OVLÁDÁNÍ  
NÁDRAŽNÍCH BUDOV

04

LOKÁLKOU NA STŘECHU  
ČESKÉ ŽELEZNICE  
A DO KRAJE KRÁLE  
ŠUMAVY

08

20 LET  
S VÁMI



Vizualizace budoucí podoby výtoňského železničního mostu

VIZUALIZACE archiv Správy železnic

# Osud výtoňského železničního mostu má v rukou Ministerstvo dopravy

**Nahradiť novým, nebo opravit? To je asi nejčastější otázka, která momentálně zní ve všech diskuzích týkajících se aktuálního technického stavu železničního mostu na pražské Výtoni a jeho řešení. Odborné posudky hovoří jednoznačně pro stavbu nového mostu.**

TEXT | Tomáš Johánek

V polovině ledna prezentovala naše státní organizace výsledky soutěžního dialogu, jehož cílem bylo najít nejhodnější podobu nového mostu přes Vltavu na pražské Výtoni. Tato prezentace strhla lavinu zájmu o budoucnost památkově chráněného mostu, který je na hranici své životnosti a jeho současný technický stav vyžaduje poměrně rychlé řešení. Původní myšlenku zachovat stávající ocelovou konstrukci pro další plnohodnotný železniční provoz jsme museli opustit. Z výsledků provedených průzkumů vyplynulo, že je neopravitelná a není možné ji zachovat. Již v roce 2018 vyšly tři expertní posudky, ze kterých vyplynulo, že konstrukce mostu jsou opravitelné

pouze za předpokladu výměny drtivé většiny prvků. Ocelový most zkrátka narazil na svoje limity, které jsou dány jeho statickým a prostorovým řešením, stejně jako použitým materiálem. Tzv. plávková ocel, z níž je most vyroben, je velmi náchylná na únavové trhliny. Jejich vzniku a šíření nezabrání žádný nátěr.

### TŘETÍ KOLEJ JE NEZBYTNĚ NUTNÁ

Jasně daná je také potřeba realizovat příslušný traťový úsek jako tříkolejný. Vybrané řešení zajistí výrazně vyšší provozní stabilitu, umožní zavedení nových vlakových linek a zlepšit kapacitní podmínky pro rozvoj dálkové dopravy směrem na

Německo. Výhledově navíc umožní vedení spěšných vlaků mezi hlavním nádražím a nově vybudovanou železniční stanicí na Letišti Václava Havla. Vítězný návrh nového mostu vyhovuje i z architektonického pohledu, respektuje širší okolí, minimálně ovlivňuje sledované panoramatické pohledy a plynule propojuje všechny hlavní pěší trasy a cyklotrasy. Zachovaný zůstanou památkově chráněné konstrukce pilířů a předmostí. Plánovaný postup přípravy budeme nadále projednávat se zástupci Národního památkového ústavu, odboru památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy a dalších zainteresovaných složek tak, aby byla nalezena vzájemná shoda.

### EXPERTI PŘIPRAVÍ PODKLADY PRO KONEČNÉ ROZHODNUTÍ

Ve druhé polovině února se sešla desítkou českých a zahraničních expertů, aby shrnula všechny věcné argumenty a navrhla nejlepší řešení i s ohledem na pokud možno co nejkratší omezení na frekventované trase mezi hlavním nádražím a Smíchovem. U šesti ze sedmi otázek našli experti shodu, odpověď na tu nejdůležitější – jaké jsou výhody a nevýhody opravy mostu nebo jeho náhrady – byla známa až po uzavěření tohoto čísla Moderní železnice. Účastníci kolokvia se shodli na zhodnocení dosud provedených průzkumů, aktuálním stavu mostu, možnostech opravy vzhledem k budoucímu



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

zatížení nebo zhodnocení možností z hlediska památkové péče či na inženýrském pohledu na výsledky soutěžního dialogu. Souhrnné vyjádření k celé problematice dostane ministr dopravy Martin Kupka, poslouží jako podklad pro jeho výsledné rozhodnutí. Pokud půjde vše podle plánu, výstavba nového mostu začne v roce 2026 a bude trvat přibližně 20 měsíců.

### NOVÝ MOST NA VÝTONI MÁ SVÉ WEBOVÉ STRÁNKY

S cílem poskytnout veřejnosti veškeré dostupné informace jsme spustili webové stránky věnované celému projektu. Na adrese [www.novymostvyton.cz](http://www.novymostvyton.cz) najdete vše podstatné o soutěžním dialogu či detailní prezentaci vítězného řešení. Ke zhlédnutí je také záznam prezentace výsledků architektonické soutěže. Nechybí ani aktuality týkající se celého projektu. Kompletní přehled o dané problematice završují nejčastější otázky a odpovědi. Pro případné další dotazy je na webu uveden kontakt, kam se může veřejnost obrátit.



## PROJEKTUJEME VÍCE NEŽ 300 KILOMETRŮ VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ

Máme další smlouvu na projekční práce pro budoucí síť vysokorychlostních tratí. Konkrétně se jedná o úsek VRT Střední Čechy mezi Poříčany a Světlou nad Sázavou, který bude součástí trati z Prahy do Brna. Projektanti tak podrobně připravují už více než 300 kilometrů nových tratí. Téměř 80kilometrový úsek naváže na již projektovanou VRT Polabí z Prahy do Poříčan, která je rovněž součástí nového vysokorychlostního spojení z hlavního města do Brna. Stavba by měla začít zhruba v roce 2027.

## HLEDÁME PROJEKTANTA NOVÉ TRATI Z VELESLAVÍNA DO RUZYNĚ



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

Příprava rekonstrukce další části trati mezi Prahou a Kladnem je ve fázi tendru na projektanta. Modernizace úseku Praha-Veslavín – Praha-Ruzyně výrazně změní podobu obou stanic, přínosem pro cestující bude výstavba nové zastávky Praha-Liboc. Dojde zde k elektrizaci, zdvoukolejnění pak umožní zkrácení intervalu vlaků. Zrušení všech přejezdů přinese vyšší bezpečnost provozu a umožní zvýšení traťové rychlosti. Zahájení stavby se předpokládá v roce 2025.

## VRT NA JIŽNÍ MORAVĚ SE NAPOJÍ DO STÁVAJÍCÍHO KORIDORU U RAKVIC

Vyhlásili jsme další zakázku související s přípravou sítě VRT. Projektanti navrhnou téměř 11 kilometrů dlouhé prodloužení připravované VRT na jižní Moravě. Nové napojení do stávajícího koridoru u Rakvic umožní plynulejší jízdu vlaků, oproti původnímu sjezdu u Šakvic bude také kapacitnější. Bude mimoúrovňové, což umožňuje navržení dvoukolejné trati s rychlostí 230 km/h. Nebude tak docházet k čekání vlaků na protijedoucí spoj.



MODERNÍ ŽELEZNICE

Vydavatel Správa železnic, státní organizace  
Adresa redakce Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
Šéfredaktor Tomáš Johánek  
Vedoucí projektu Kateřina Matásková  
Grafická úprava Studio Marvil  
Výroba a distribuce Profi-tisk group s.r.o.  
Náklad 5 000 výtisků měsíčně  
Evidenční číslo MK ČR E 20966

Nevyžádané texty a fotografie se nevracejí.

# Při přípravě modernizace výtoňského mostu hrajeme o čas

**Současný technický stav železničního mostu pod Vyšehradem jednoznačně neumožňuje další měsíce či roky diskuzí o tom, jakým způsobem se má vzniklá situace řešit, případně podle jakého návrhu. Nutné je jednat velmi rychle, říká ředitel odboru přípravy staveb Pavel Paidar.**

TEXT | Tomáš Johánek

**V lednu jsme veřejnosti podrobně prezentovali vítězný návrh nového mostu přes Vltavu pod Vyšehradem. Jaký bude nyní další postup? Je reálné, že bude tento návrh skutečně realizován?**

Po dohodě s ministrem dopravy proběhlo 20. a 21. února technické kolokvium, které zhodnotilo provedené průzkumy, aktuální stav mostu, možnosti jeho opravy pro požadované budoucí zatížení i možnosti technického řešení z hlediska památkové péče. Odborníci potvrdili správnost našeho postupu. Aktuálně jsme podepsali smlouvu s vítězným studiem 2T engineering na zpracování architektonického návrhu. Některé kroky jsme nuceni v tuto chvíli konat paralelně, protože čas nám neumožňuje řešit vše postupně. Současně ustavujeme expertní skupinu, která bude spolupracovat na zpracování vítězného architektonického návrhu na podobu nového mostu. Pevně věřím, že se tento návrh bude realizovat, protože jsme prošli poměrně složitou fází přípravy a absolvovali soutěžní dialog, který vnímáme jako zcela relevantní způsob výběru nejvhodnější varianty a nejvhodnějšího možného řešení. Myslím si, že všechny již podniknuté kroky byly ve vztahu k postupu řešení jednoznačně transparentní, stejně jako výsledek soutěžního dialogu.

FOTO Paula Matřová



## Pouhá oprava stávajícího mostu by znamenala pouze prodloužení jeho životnosti o zhruba 30 let, pak by se problém vrátil.

**Jaké jsou základní argumenty pro realizaci nového mostu?**

Argumentů je hned několik. Jedním z nejdůležitějších je současný technický stav mostu, který byl potvrzen velmi podrobným průzkumem provedeným v roce 2018 společností SUDOP Praha, následně byly zpracovány dva nezávislé oponentní posudky od Kloknerova ústavu ČVUT a od Žilinské univerzity. V roce 2019 byly tyto dokumenty ještě zhodnoceny společně s do té doby provedenými pracemi dalším posouzením ze strany Kloknerova ústavu ČVUT, do kterého se zapojil ještě profesor Eugen Brühwiler ze Švýcarska. Na základě podrobného průzkumu bylo zjištěno, že minimálně 70 procent všech prvků by bylo nutné vyměnit, aby se most dostal do kondice, která by umožňovala delší provoz pro železniční dopravu. Druhým aspektem je navyšující se počet vlaků. Aktuálně jich po mostě jezdí 288 denně, optimální stav by

přítom byl 265 vlaků. Již nyní je tedy na mostě vyšší doprava než předpokládaná a počet vlaků v čase dále poroste. Ze dvou studií proveditelnosti vzešla nutnost vybudovat třetí kolej a zkapacitnit celý úsek mezi Smíchovem a hlavním nádražím. Je to dáno nejen rozvojem příměstské dopravy, ale i dopravy dálkové ve směru na Německo. Z tohoto pohledu by zachování stávajícího dvoukolejného mostu znamenalo výrazné kapacitní omezení. Stejně tak by pouhá oprava stávajícího mostu znamenala pouze prodloužení jeho životnosti o zhruba 30 let, pak by se problém vrátil.

**Během února došlo k poměrně zásadním omezením pro vlaky využívající most přes Vltavu, další omezení se chystají. Hrozí reálně, že v případě dalších průtahů se zahájením výstavby nového mostu by se provoz mohl úplně zastavit?**

Jednoznačně hrajeme o čas. Již v roce 2018, když se při průzkumu ukázalo, že se na mostě tvoří únavové trhliny a došlo k významnému úbytku materiálu v klíčových konstrukcích, bylo řečeno, že životnost mostu je pět let. Je rok 2023 a kolegové z Oblastního ředitelství Praha s maximálním nasazením zajišťují provozuschopnost mostu, aktuálně dochází ke snížení třídy zatížení z C3 na C2 s výjimkou pendolina, omezí se tedy možnost vjezdu těžkých vlaků na most. Musíme udělat všechno pro to, aby v roce 2026 byla připravena stavba nového mostu podle vítězného návrhu, který bude dopracován do podoby architektonické studie.

**Počítá se při výstavbě nového mostu s tím, že by se stavěl mimo a pak se nasunul na opravené a zesílené piloty, jako tomu bylo před více než 120 lety?**

Předpoklad je, že by se nová mostní konstrukce měla kompletovat někde na smíchovské straně Vltavy, pravděpodobně ve smíchovském přístavu. Na speciálních pontonech by se potom převezla a usadila na stávající pilíře, které se zpevní, případně chceme s památkáři diskutovat o tom, že by došlo k jejich rekonstrukci. Počítáme s tím, že v době stavby nového mostu zmodernizujeme celý úsek mezi smíchovským nádražím, jehož rekonstrukce se v tu dobu bude již blížit ke konci, a vinohradským tunelem s vyloučením provozu podle dnešního předpokladu na 20 měsíců, to ještě budeme upřeshňovat. Samotná výměna mostu by ale měla proběhnout velice rychle. Přivezeme nový most, usadíme ho a stávající buď posuneme do nové polohy, kde bude sloužit novému využití, nebo ho přemístíme na jiné místo.

### ING. PAVEL PAIDAR

**Ředitel odboru přípravy staveb**

Narodil se v roce 1977. Po ukončení vysokoškolského studia na ČVUT v Praze nastoupil k soukromé stavební firmě, kde zastával různé funkce. Od roku 2006 je zaměstnán v naší organizaci, nejprve působil na Stavební správě Plzeň a později na Stavební správě západ, kde se věnoval přípravě investičních akcí. K 1. lednu 2020 přestoupil na Generální ředitelství Správy železnic a byl jmenován do současné funkce.





FOTO archiv Správy železnic

## Železniční tepnu přes Vysočinu čeká zásadní modernizace

Poslední dva roky se trať z Prahy do Brna přes Havlíčkův Brod stala hlavní dopravní tepnou spojující dvě největší česká města. Za pár měsíců se ale většina dálkových vlaků vrátí zpět na trať přes Českou Třebovou, v některých úsecích je nahradí stavební stroje.

TEXT **Tomáš Johánek (s využitím TZ)**

Připravuje se totiž kompletní rekonstrukce úseků Vlkov u Tišnova – Křižanov a Přibyslav – Pohled. Zásadní přestavba čeká i samotnou stanici Vlkov u Tišnova. Přípravné stavební práce by měly začít už letos v listopadu, nejnáročnější etapa s vlivem na provoz přijde na řadu v příštím roce. Na základě zkušeností z modernizace 1. koridoru mezi Brnem a Blanskem, kdy pro maximální urychlení stavby byla zcela zastavena vlaková doprava, momentálně jednáme o obdobných opatřeních i v případě těchto investičních akcí.

Komplexní modernizací projde dvoukolejný mezistaniční úsek Přibyslav – Pohled, stejně tak obě uvedené stanice a také zastávky Přibyslav zastávka a Stříbrné Hory. Dojde ke zvýšení traťové rychlosti, která je v současnosti 100 km/h; některé typy souprav budou moci zrychlit až na 160 km/h. Rekonstrukce železničního spodku a svršku, všech mostních objektů včetně železničních nadjezdů, trakčního vedení a související železniční infrastruktury zajistí požadované parametry zatížení trati, což je klíčové především pro nákladní



dopravu. Nedílnou součástí bude také instalace nejmodernějšího traťového a staničního zabezpečovacího zařízení.

Stejný rozsah modernizace čeká trať z Křižanova do Vlkova u Tišnova. Dotkne se celého mezistaničního úseku a zastávek v Osově Bítýšce a Ořechevě, které projdou přestavbou a získají bezbariérový přístup. Práce zohlední i budoucí propojení této konvenční

trati s vysokorychlostní. V souběhu s uvedenými stavbami poběží také modernizace stanice Vlkov u Tišnova. Hlavní změnou bude přemístění nástupiště blíže k obci, přímo do prostoru za obecním úřadem. Přístupná budou pomoci šikmých chodníků od podjezdu ke skladu Správy státních hmotných rezerv. Stávající výpravní budovu nahradí nový technologický objekt a odstraní se současný podchod a nástupiště.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic (2x)

## Na železniční most přes Labe se vrátilo vlaky

Ve druhé polovině února skončila nejdůležitější část rekonstrukce traťového úseku mezi stanicemi Děčín východ a Děčín-Prostřední Žleb, díky čemuž se mohl obnovit provoz vlaků. Nejsledovanější součástí stavby byla výměna více než stoleté ocelové konstrukce 265 metrů dlouhého mostu přes Labe. V současné době dělníci rozebírají původní mostní konstrukci, tyto práce budou hotové během jarních měsíců. Po úplném dokončení prací se traťová rychlost zvýší z dosavadních 30 km/h na 50 km/h. Naopak se sníží hluková zátěž v okolní zástavbě, a to díky vybudování přibližně 700 metrů protihlukových stěn. Z pohledu nákladní dopravy je pak důležité umožnění průjezdu vlaků s vyšší třídou zatížení a také prostorovou průchodností. Poměrně velkým oříškem pro stavbaře byla rekonstrukce Děčínského tunelu, který pochází z roku 1874 a má délku 395 metrů. Důvodem bylo zjištění nepředvídatelných změn v jeho podloží. Dno tunelu bylo třeba odtěžit a provést úpravy, které umožnily odvádění vody. Realizaci celého projektu podpořily evropské peníze.

## Kamery na přejezdu ve Vendryni automaticky nahlásí hazardéry

Řidiči, kteří nerespektují signalizaci na přejezdu ve Vendryni u Třince, mohou brzy očekávat trest za své chování. Od 1. února zde totiž funguje automatizovaný systém na zaznamenávání a vyhodnocování přestupků. Brzy se rozšíří na další místa.

TEXT **Tomáš Johánek (s využitím TZ)**

Přejezd přes koridorovou trať ve Vendryni je zabezpečen výstražnými světly a závorami. Kvůli častému nerespektování výstražné signalizace jsme jej zahrnuli mezi vytipované lokality, kde budou na chování řidičů dohlížet inteligentní kamery. „Díky vstřícnosti statutárního města Třince při ověřovacím provozu mohl projekt postoupit do své finální fáze,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Jak konstatuje, jedná se o unikátní řešení, které odpovídá současným nárokům policie a umožňuje spolehlivé zaznamenávání a následné vyhodnocování informací o přestupcích či trestných činech zcela bez obsluhy.

Kamery na přejezdu registrují spuštění světelné výstrahy a po uplynutí přiměřené doby na bezpečnou reakci řidiče potom průjezd každého silničního vozidla. Dokumentaci o přestupku pak přes Centrální místo služeb předají na servery policie. Software je automaticky rozřídí a informace o přestupcích aut do 3,5 tuny postoupí příslušné obci s rozšířenou působností. „Pro řidiče takový přestupek na železničním přejezdu znamená záznam 7 bodů do jeho bodového hodnocení, vedle toho mu hrozí také pokuta až 5 000 korun a zákaz řízení motorových vozidel až na 6 měsíců,“ upozorňuje ředitel dopravní policie Jiří Zlý.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

Kamery průkazně dokumentují protiprávní jednání i při mlze, sněžení a jinak zhoršených podmínkách, rozeznávají také zahraniční vozidla. „Software na vyhodnocování a předávání záznamů je přizpůsobený informačnímu systému pro veřejnou správu, který používá i náš magistrát,“ vysvětluje primátorka statutárního města Třince Věra Palkovská. Po analýze ostrého provozu ve Vendryni bude možné automatizovaný systém v této podobě spustit i na dalších vytipovaných železničních přejezdech. S důsledným postihováním vjíždění na železniční přejezd v době, kdy je spuštěna výstražná signalizace, tak musí řidiči v budoucnu počítat na více místech.





# Budoucnost patří dálkovému ovládní nádražních budov

Objekty vybavené časovým zámekem a vzdáleným monitoringem vnitřních prostor představují budoucnost především méně využívaných výpravních budov. Pilotním projektem u nás je v tomto směru nádraží ve Stráži nad Ohří v Karlovarském kraji.

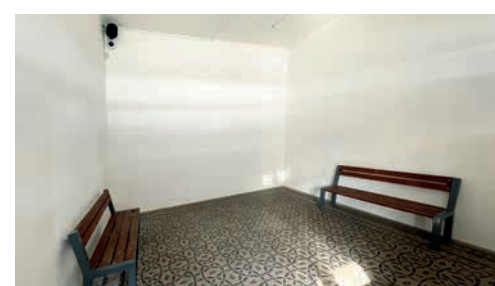
TEXT Tomáš Johánek

První čistě bezobslužné vlakové nádraží, které je zabezpečeno na dálku, testujeme od listopadu loňského roku ve spolupráci s bezpečnostní agenturou SECURITAS ČR. Automaticky se zde zamyká a odemyká nádražní budova, vnitřní prostory budovy jsou vybaveny monitorovacím kamerovým systémem napojeným na vzdálený pult ostrahy Securitas Operations Center (SOC).

Samotnému zahájení pilotního provozu předcházely zhruba dva roky příprav. „Nápad spustit projekt automatického zamykání nádražních budov přišel v roce 2020. Na dálku se v tu dobu ovládaly některé budovy ve správě OŘ Olomouc a pět stanic mezi Brnem a Břeclaví spravovaných OŘ Brno. Mělo to své nedostatky, například v případě signalizace nezamčených dveří tam musel někdo fyzicky přijet, neměli jsme ale s nikým dohodu. Spojili jsme se tedy se společností SECURITAS ČR s cílem najít vhodné řešení,“ popisuje počátky spolupráce vedoucí oddělení prevence hybridních hrozeb odboru bezpečnosti a krizového řízení Filip Knobloch. Pro pilotní projekt této spolupráce se nakonec vybralo nádraží ve Stráži nad Ohří. „Potřebovali jsme budovu s menším pohybem cestujících, a především jednoduchou, přehlednou čekárnu,“ pokračuje.

## JAK TO VLASTNĚ FUNGUJE?

Vybrané řešení funguje tak, že se budova automaticky zamyká určitou dobu po příjezdu posledního vlakového spoje a odemyká s dostatečným časovým předstihem před příjezdem prvního ranního vlaku. Časový zámek však neznamená, že by opozdílci museli na nádraží nedobrovolně nocovat. „Pokud se některý cestující zdrží v nádražní budově, operátor ho prostřednictvím reproduktoru vyzve, aby opustil střežený prostor. I po sepnutí zámku je možné dostat se ven díky panikové klíče, která umožní otevřít dveře zevnitř, z venku ale nikoli,“ vysvětluje Filip Knobloch. Operátor vidí, co se v čekárně děje, v případě potřeby povolá mobilní jednotku, která zjedná pořádek. Budova nádraží se tedy od uzamčení do otevření nepřetržitě monitoruje, aniž by byla nutná fyzická přítomnost ostrahy.



## PŘIPRAVUJÍ SE DALŠÍ NÁDRAŽÍ

Podle Filipa Knoblocha se momentálně jedná o zavedení systému do dalších stanic v rámci OŘ Plzeň a OŘ Brno, obsahovat ho budou i dvě nové budovy, které se momentálně staví v Aši a Chodově. V listopadu by měla být vysoutěžena nová zakázka na ostrahu, která by v případě potíží zajistila dohled v uvedených stanicích. Samotný dohled bude zajišťovat pracoviště našeho bezpečnostního dispečinku v Praze na Florenci. „Operátoři budou reagovat v případě varování. Mají možnost podívat se na kameru a zjistit, co se děje, a následně využít vzdálený reproduktor, případně kontaktovat partnerskou bezpečnostní službu,“ popisuje budoucnost Filip Knobloch. Systém lze využít také v případě, že dojde k nějaké události i v době otevření čekárny, například ke zranění osoby či krádeži zavazadla. Podle zákona a interního předpisu se totiž nahrávky z kamer archivují sedm dní.



## Do CDP Praha se zapojila další část koridoru

Na přelomu ledna a února se rozšířila část 4. koridoru, která se dálkově ovládá z CDP Praha. Zatímco loni v říjnu se moderní způsob řízení provozu začal používat mezi Červeným Újezdem u Votic a Táborem, nyní přibyl i navazující úsek z Tábora do Hluboké nad Vltavou-Zámostí.

TEXT Pavel Kolář

Nově zapojený úsek je dlouhý přibližně 55 kilometrů a jeho součástí jsou dvě pracoviště pohotovostních výpravních – ve Veselí nad Lužnicí pro vlastní stanici a úsek směrem k Táboru a v Hluboké nad Vltavou-Zámostí (opět pro vlastní stanici a pro úsek po Veselí nad Lužnicí). V případě pracoviště pohotovostního výpravního Hluboká nad Vltavou-Zámostí se jedná o dočasnou úpravu do doby dokončení rekonstrukce výpravní budovy v Českých Budějovicích, na kterou naváže zapojení samotného uzlu do dálkového ovládní z CDP Praha. Na podstatné části řízeného úseku (konkrétně Praha-Vršovice – Dynín) je nasazena funkcionality automatického stavění vlakových cest a byla provedena

příprava pro spuštění systému ETCS. V první polovině letošního roku dále plánujeme zapojit do dálkového ovládní z CDP Praha úsek z pražského hlavního nádraží přes rekonstruovanou stanici Praha-Vysočany až po novou výhybnu Skály. Přinese to možnost kontinuálního řízení celého úseku ze stanice Praha hlavní nádraží až do Českých Budějovic ze dvou sousedících dispečerských sálů.

Ještě v průběhu letošního pololetí se z CDP Praha chystá dálkové řízení provozu v železničních stanicích Cheb a Praha-Bubny. V současné době se z pražské Balabanky ovládá 635 kilometrů železničních tratí, 94 železničních stanic, odboček a výhyben a 110 železničních zastávek.





## Nelahozeveské tunely jsou vytesány přímo do skály

První státem stavěnou železnicí se v našich zemích stala v polovině 19. století Severní státní dráha (NStB) z Olomouce a Brna do Prahy a dále do Podmokel a na hranici se Saskem. Jedinými tunely na trase mezi Prahou a Podmokly (dnešním Děčínem) se staly ty v Nelahozevsi.

TEXT **Marek Binko**

Zajímavostí ale je, že Nelahozeveské tunely neměly být v tomto úseku jedinými. Tunel měl být i pod zříceninou hradu Liběhrad u Libčic nad Vltavou. Kvůli nestabilním horninám zde ale trať nakonec obchází skálu obloukem. Tunely mezi Kralupy a Nelahozevsi protínají pískovcový masiv strmě se svažující do Vltavy. Jde o sérii tří tunelů následujících těsně za sebou. Ve směru od Prahy je prvním tunelem Nelahozeveský I, který je s délkou 23,3 metru i nejkratším provozovaným na naší železnici (kratší je pouze neprovozovaný Jáchymovský tunel s délkou 18,3 metru). Následuje 41 metrů dlouhý Nelahozeveský II a nakonec nejdelší Nelahozeveský III s délkou 291,9 metru. Portály tunelů nemají žádnou obezdívku, jsou tedy vytesány přímo do skály; výjimku tvoří severní portál třetího tunelu, který je vyzděn v novogotickém slohu. Třetí tunel má přibližně

v třetinách své délky ještě dvě boční přístupové štoly od Vltavy.

Stavba tunelů probíhala v letech 1847 až 1849, provoz v úseku Praha – Lovosice byl zahájen 1. června 1850, až do Drážďan se jezdilo o deset měsíců později. Trať byla původně jednokolejná, přestože byla připravena na dvě koleje. K jejímu zdvoukolejnění docházelo postupně, přičemž v Nelahozeveských tunelech proběhlo v polovině 20. let. V roce 1942 došlo k mírnému rozšíření tunelů, protože se za téměř sto let provozu zvětšil průjezdný průřez vlaků. K další úpravě pak došlo v letech 1976 až 1985 s přípravou na elektrizaci trati Praha – Děčín. Tehdy bylo dno tunelů prohloubeno o 40 cm a strop osekán do hloubky 15 cm. S dalším rozvojem kombinované dopravy, který na železnici znamená i požadavek na větší průjezdný



Moderní železnice  
FOTO autor

průřez Z-GC a kód kombinované dopravy P/C 80/410, se Nelahozeveské tunely s osovou vzdáleností kolejí 3,67 metru staly úzkým hrdlem. Proto se již od počátku programu modernizace tranzitních železničních koridorů plánuje jejich úprava, která bude spočívat ve vybudování paralelního tunelu o délce přibližně 470 metru pro 1. kolej a v rekonstrukci stávajících tunelů pro jednokolejný provoz.

Podél tunelů vede oblíbená Dvořákova stezka, ze které lze obdivovat mj. bizarní skalní útvary vzniklé zvětráváním pískovce. Předpolí severního portálu třetího tunelu se stalo místem natáčení úvodní scény kultovního filmu Železný dědek z roku 1948. Budova zastávky Nelahozeves zámek, postavená při zdvoukolejnění v roce 1925, slouží jako informační centrum. Z místnosti původního hradla je dnes dětský koutek s výhledem na vlaky.

## Co se děje v regionech

### ZIMA PROVĚŘILA ŠCHOPNOSTI ŠUMAVSKÝCH ŽELEZNIČÁŘŮ

S příchodem února chtěla zima zřejmě ukázat, kdo na Šumavě vládne. Po týdnu mrazů, jinovatky, mlhy a mrznoucích dešťů přišlo silné sněžení, během kterého napadlo za 48 hodin v polohách nad 600 metrů více než 50 centimetrů sněhu.

Zpočátku se dařilo udržovat provoz na šumavských lokálkách běžnou pracovní činností, později pak mimořádnými výjezdy mechanizace, především sněhové frézy. Třetí únorový den se ale oteplilo. Sníh ztěžkl a nezbylo nic jiného než zastavit provoz na trati Vimperk – Volary z důvodu pádů stromů na trať. Zaměstnanci traťového okrsku Vimperk spolu s hasiči Správy železnic z Českých Budějovic se pustili do



odstraňování několika desítek polámaných stromů. Po 26 hodinách byl provoz na 38 kilometrů dlouhém traťovém úseku přes nejvýše položenou železniční stanici v ČR Kubovu Huť zcela obnoven. Všem patří velký dík a uznání.

### STANICE ŠAKVICE PROŠLA KOMPLETNÍ OPRAVOU



Jihomoravská železniční stanice Šakvice je kompletně opravená. Leží na koridorovém úseku Břeclav – Brno, odbočuje zde jednokolejná elektrizovaná trať do Hustopečí u Brna. Stanice je zahrnuta do IDS Jihomoravského kraje.

V roce 2020 skončila v Šakvicích investiční akce, v rámci které byl například vybudován bezbariérový podchod nebo zřízeno nové ostrovní nástupiště. Na ni pak v loňském roce navázala oprava výpravní budovy. Součástí prací byla i úprava veřejně přístupných a společných prostor pro cestující a místností pro vlakové čety a pracovníky správy tratí. Byla také zesílena střešní konstrukce a položena nová krytina včetně příslušenství a hromosvodu. Jako poslední následovala obnova fasády zahrnující i provedení sanace zdíva proti zemní vlhkosti. Cílem opravy bylo zajistit odpovídající komfort jak pro cestující a zaměstnance, tak i pro provozovatele dráhy. Současně šlo o účelné využití a hospodárné provozování budovy. OŘ Brno tak naplnilo veřejný slib vůči starostům obcí Šakvice a Hustopeče a široké veřejnosti.

### ŽELEZNIČNÍ MOST PŘES ORLÍK DOSTÁVÁ SVOU PODOBU

Na březích Orlické přehrady u Červené nad Vltavou rostou obrysy budoucího nového přemostění. Železobetonová konstrukce s rozpětím oblouku 156 metrů a vzepětím 34,7 metru bude patřit k největším obloukovým mostním dílům v České republice.

Nový most bude dlouhý 316,3 metru. Momentálně se na obou březích staví pilíře, ze stran jsou vidět zřetelné základy oblouku. Ten se začne zdvíhat do prostoru na přelomu února a března. Oblouk mostu bude hotový na konci roku, stejně jako krajní část mostovky. Do doby, než se dokončí tato stavba, je železniční doprava stále vedena po původním mostě, který byl v roce 2021 navrácen mezi kulturní památky. Po novém mostě by se vlaky měly rozjet v příštím roce. O osudu toho současného se stále vedou jednání.

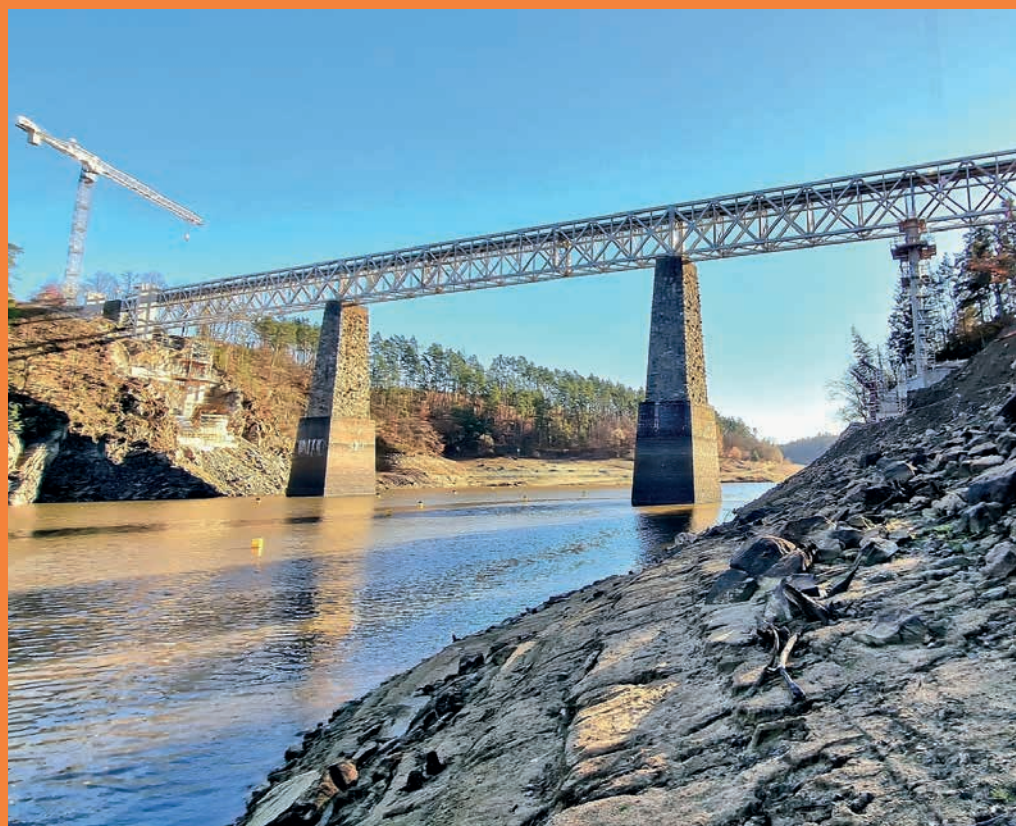


FOTO archiv Správy železnic (5x)



## ÚSTÍ NAD LABEM

10. ledna

V nočních hodinách projela při posunu ve stanici Ústí nad Labem hlavní nádraží motorová jednotka řady 845 kolem seřadovacího návěstidla Se6 s návěstí zakazující posun a následně vykolejila přes výkolejku Vk2. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc Kč.

## SKOCHOVICE

17. ledna

Na přejezdu v obvodu odbočky Skochovice se dopoledne střetl osobní automobil Ford Mondeo s Os 19010, kterým byla motorová jednotka řady 814 Regionova. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 320 tisíc Kč.

## ČIMELICE – MIROVICE

18. ledna

Dopoledne se na přejezdu mezi stanicemi Čimelice a Mirovice střetl nákladní automobil MAN TGX s Os 7947, kterým byla motorová jednotka Regionova. Při střetnutí byli lehce zraněni dva zaměstnanci dopravy, dva cestující a řidič kamionu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 8,8 milionu Kč.



## OSTRAVA-TŘEBOVICE

21. ledna

Na přejezdu v obvodu stanice Ostrava-Třebovice došlo dopoledne ke střetu osobního automobilu Seat Altea s R 843, kterým byl motorový vůz řady Bftn. Při střetnutí byly těžce zraněny dvě nezletilé osoby, které při převozu do nemocnice zemřely. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 300 tisíc Kč.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

## ČERVENÁ NAD VLTAVOU

– VLASTEC

30. ledna

Ve večerních hodinách najel mezi stanicemi Červená nad Vltavou a Vlastec Sp 2074 na spadlý strom. Při njetí vykolejil první podvozek motorového vozu řady 842. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 850 tisíc Kč.

## LÍSKOVEC U FRÝDKU

1. února

Nad ránem při posunu v železniční stanici Lískovec u Frýdku vykolejila lokomotiva řady 742 na výhybce číslo 12 a/b. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 400 tisíc Kč.

# Architektonické řešení budov výrazně podporuje jejich komerční využití

V minulých článcích o vhodném nastavení komerčních služeb ve výpravních budovách jsme hovořili o tocích cestujících a znalosti jejich očekávání zjištěných prostřednictvím průzkumů. Na tyto parametry logicky navazuje architektonické uspořádání objektů.

TEXT | Alex Bém

Jak již bylo uvedeno dříve, komerční jednotky musí ideálně navazovat na hlavní toky cestujících. Jakékoliv oddálení provozoven výrazně snižuje tzv. konverzní poměr (počet návštěvníků prodejny/počet osob míjejících prodejnu v daném čase). Cestující si většinou pro danou službu „nedoje“, což negativně ovlivňuje celkový obrát dané provozovny a tím i chuť nájemce hradit vyšší nájem. To platí nejen pro vlastní pohyb osob výpravní budovou, ale i v jejím okolí. Navazující podchody musí být vedeny co nejbližší k budově, ideálně zaústěny přímo do haly. Z tohoto důvodu je nutné v rámci připravovaných řešení provázat modernizaci nástupišť s řešením budovy. Jedná se o jeden funkční celek, který nelze v budoucím řešení oddělit, i když realizace obou částí může být plánována v různých obdobích. V rámci zohlednění toků má vždy preferenci přístup k nástupištím průchodem nádražní halou. Jedinou výjimkou jsou přestupní stanice na jiný typ dopravy, kde je nutné pro cestující respektovat krátkou trasu přestupu.

## NÁDRAŽNÍ HALA JAKO CENTRUM DĚNÍ

Výpravní budova, zvláště u významnějších lokalit nebo železničních uzlů, přebírá vedle nástupního a výstupního bodu mnoho dalších funkcí. Typickým příkladem je nádraží jako místo setkání nebo naplnění obchodních potřeb různého rozsahu. Svoji klíčovou roli hraje nádražní hala, která propojuje jednotlivé funkce a je centrem dění. Proto je při přípravě projektů nutné dbát na příjemnou atmosféru tohoto prostoru, ideálně v kombinaci s denním světlem nebo doplněním zeleně. Vytvoření pocitu pohody při cestování vlakem začíná právě zde. Současné projekty v zahraničí řeší haly víceúrovňovým uspořádáním, které umožňují



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

maximalizovat komerční plochy při zachování celkové přehlednosti prostoru. Atraktivním prvkem je i možný volný průhled na pohybující se vlakové soupravy. Zvláštní postavení má první nástupiště. Přesah služeb právě sem láká k jejich využití. Krátké posezení s občerstvením a s kulisou moderních, designově vyladěných vlaků má svoji nezastupitelnou atmosféru.

## ZAČÍNÁ TO U SAMOTNÉHO VSTUPU

Prvkem, který silně formuje zážitek cestujících, je již vstup do nádražní budovy. Z dálky viditelné a dobře dostupné dveře zlepšují orientaci příchozích. Automatické ovládání pak ulehčuje vstup, zejména pro cestující se zavazadly. Jakékoli schody naopak pohyb výrazně komplikují. To lze v určitých situacích eliminovat například vhodným a akceptovatelným sklonem okolních pochozích ploch. Vhodným doplňkem, navíc typickým pro nádražní budovy,

jsou viditelné a dobře čitelné hodiny. A ve výčtu zajímavých detailů bychom mohli pokračovat. Z výše uvedených důvodů se při přípravě modernizačních projektů vyplatí provést tzv. prostorově-dispoziční studii, která určí základní funkční koncepci. Současně s tím je nutné zanalyzovat a určit dopravně-urbanistické řešení, které vhodným způsobem propojí vlakové nádraží s jiným typem dopravy a navazující strukturou města.

Jak je vidět, obchodní úspěšnost závisí nejen na zdatném nájemci, ale i celkovém řešení nádraží, a to včetně zohlednění mnoha významných detailů. Určitě všichni známe ten pocit, kdy nás po vstupu do prostoru osloví atmosféra, kterou si oblíbíme, a mnohdy ani nepatříme, proč tomu tak je. A právě takový pocit pohody bychom chtěli vytvářet v rámci dlouhodobého a finančně náročného procesu modernizace výpravních budov.

## Chebští hasiči se brzy dočkají nového důstojného zázemí

V chebské Vrázově ulici na strategickém místě nedaleko nádraží se ještě letos začne stavět nové zázemí pro naše hasiče. Nevyhovující současný objekt v prostorách nákladního nádraží nahradí moderní areál. Hotovo bude přibližně za 18 měsíců.

TEXT | Tomáš Johánek

Nové zázemí bude splňovat veškeré moderní standardy a trendy pro výkon služby. Počítá se s novými garážemi, parkovacími místy pro těžkou techniku i sportovním areálem pro nácvik požárního sportu. Na střeších budou umístěny fotovoltaické panely. Nacházet se zde bude rovněž prostor pro parkování speciální vyprošťovací techniky.

Zásahovým obvodem našich hasičů v Chebu je celý Karlovarský kraj s přesahem do kraje Plzeňského (bývalý okres Tachov). Na výběru vhodné lokality se samozřejmě podílelo

také město Cheb. Ve hře bylo původně více možností s tím, že prostor ve Vrázově ulici se ukázal jako nevhodnější pro tyto potřeby. Nejprve ale bylo nutné změnit územní plán a lokalitu vyčistit. Vedle stávající zahrádkářské kolonie totiž v minulosti vyrostla řada plechových garáží.

Projektová dokumentace je nyní ve fázi přípravy dokumentace pro stavební povolení, k začátku stavby by mělo dojít v polovině letošního roku. Hlavní budova stanice HZS Cheb je navržena jako dvoupodlažní

samostatně stojící objekt se 14 metrů vysokou multifunkční věží určenou pro nácvik požárního sportu, lezecký výcvik a sušení hadic. Na ploché střeše budou solární termické panely pro ohřev užitkové vody, fotovoltaika jako záložní zdroj elektrické energie a venkovní jednotky chlazení. Na objekt naváže samostatná garáž pro speciální vyprošťovací techniku.

Areál bude dále doplněn oplocením s automaticky ovládanou bránou, zpevněnými plochami pro výjezd hasičských vozidel, místy pro parkování vozidel zaměstnanců a návštěv, rozběhovou dráhou s umělým povrchem u cvičné věže, hřištěm pro fyzickou přípravu hasičů a v neposlední řadě podzemní akumulací nádrží na dešťovou či šedou vodu.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic



# Brněnská akce FAST JOB DAYS 2023 propojila studium s praxí

Fakulta stavební Vysokého učení technického v Brně (VUT) poskytla ve dnech 20. až 22. února své prostory pro Dny pracovních příležitostí FAST JOB DAYS 2023. Zástupci 43 firem, státních organizací i veřejných institucí poskytli studentům informace o možnostech profesního uplatnění.

TEXT | Markéta Houdková

Mezi více než čtyřmi desítkami zástupců zaměstnavatelů nechyběla ani naše státní organizace, která studentům prezentovala veškeré možnosti spolupráce včetně stáží či možností zpracování témat diplomových nebo bakalářských prací. „Záleží nám na tom, aby studenti naší fakulty odcházeli nejen s titulem a diplomem, ale také se zkušenostmi, které mohou získat jen aktivním propojením teoretických znalostí s praktickým využitím ve

své budoucí stavařské praxi,“ uvedl za pořádající fakultu její proděkan Zdeněk Dufek.

Během tří dnů navštívilo akci více než 1500 studentů, kteří se se zástupci jednotlivých společností dohodli na spolupráci, letní brigádě nebo možnosti nástupu do pracovního poměru a mohli také nahlédnout do zákulisí firemní kultury. Tím ale spolupráce firem a fakulty zdaleka nekončí. Prezentace jednotlivých společností budou včetně

kontaktů na personalisty k dispozici ještě dalšího půl roku na webu fakulty. V rámci partnerského programu spolupráce proběhne v tomto i příštím semestru mnoho přednášek, seminářů a workshopů se zástupci jednotlivých firem. „Snažíme se našim studentům co nejvíce přiblížit praktickou stránku oboru, aby před nástupem do práce přesně věděli, co mohou očekávat,“ uzavřel proděkan Zdeněk Dufek.



FOTO archiv Správy železnic

## O druhý ročník kurzu výpravčího na ČVUT v Praze byl velký zájem

V prostorách ČVUT Fakulty dopravní proběhla 21. února informační schůzka ke kurzu výpravčího, kterou svolal vedoucí tamního Ústavu dopravních systémů Martin Jacura společně se zaměstnanci odboru řízení provozu Správy železnic, konkrétně skupiny kontroly a školení.

TEXT | Jiří Manych

O kurz projevil zájem bezmála 30 studentů druhého a třetího ročníku bakalářského studia specializací Dopravní systémy a technika, Inteligentní dopravní systémy a Logistika a řízení dopravních procesů. Příprava probíhá mimo studijní plány jako zcela samostatný, kredity nehodnocený Odborný kurz Správy železnic. Velký počet studentů je dán jejich zájmem o železnici a také

možností vykonat odbornou zkoušku a absolvovat samostatnou praxi na železnici, nikoli jen možnost získat kredity. První dva semestry se studenti věnují teoretické přípravě v prostředí Správy železnic. Poslední (třetí) semestr pak probíhá v prostorách dopravního sálu a učebny fakulty. Studenti jsou rozděleni do dvou skupin: první si prakticky ověřuje získané teoretické vědomosti

a druhá v učebně teoreticky řeší dopravní situace ze skutečného provozu.

Spolupráci ČVUT Fakulty dopravní a Správy železnic obnovil téměř po 20 letech Martin Jacura, první ročník proběhl v roce 2021. Ani distanční výuka neměla vliv na stoprocentní úspěšnost všech účastníků kurzu. Jeho absolventi dnes vykonávají dopravní službu

napříč celou sítí Správy železnic, a to v železničních stanicích Příkazy, Nižbor, Praha-Satalice, Rantířov, Jeneč, Záhoří, Branice, Lomnice nad Lužnicí, Majdalena, Zvoleněves, Praha-Radotín a Dřísy. Dalším přínosem prvního ročníku také bylo, že na přednášky v rámci kurzu docházeli zaměstnanci ČVUT Fakulty dopravní, kteří si touto formou udržovali odborné znalosti a byli seznámeni se změnami v legislativě Správy železnic, například s novelizací předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ. Někteří z nich pokračovali v přípravě k odborné zkoušce D-08, tzv. autorizaci, a budou ve volném čase pracovat na pozici výpravčího. Tím mohou ve výuce uplatnit vlastní zkušenosti z železničního provozu a obohatit ji o praktické příklady. Velké poděkování patří všem, kteří se na přípravě a průběhu kurzů podílejí.

## Drážní hasiči dostali ocenění za likvidaci požáru v Českém Švýcarsku

Hejtman Ústeckého kraje Jan Schiller poděkoval na počátku února všem hasičům, kteří se podíleli na likvidaci požáru v Národním parku České Švýcarsko v létě minulého roku. Mezi oceněnými byli i příslušníci Hasičského záchranného sboru Správy železnic.

TEXT | Tomáš Johánek

Do uhašení rozsáhlého požáru, který zachvátil velkou část národního parku, se aktivně zapojili drážní hasiči z Ústí nad Labem. S vyprošťovací technikou VYA 15-S3 Tatra 8x8 především odtahovali nepojízdné hasičské cisterny z těžko dostupného terénu na místě zásahu. Deset

jich také pomáhalo s likvidací požáru i ve svém volnu, byli součástí jednotek dobrovolných hasičů. „Krajské operační a informační středisko HZS Ústeckého kraje díky našim praktickým zkušenostem s těžkou vyprošťovací technikou, která je nezbytně nutná při odstraňování

následků mimořádných událostí na železnici, nás často využívá v rámci spolupráce IZS i mimo drážní prostředí. Především v těžko přístupném terénu bývají tyto zásahy velmi složité, fyzicky náročné a vyžadují zkušenosti s obsluhou vyprošťovací techniky a způsoby a postupy vyproštění,“ říká velitel ústeckých drážních hasičů Radek Limr.

Naši hasiči konkrétně odtáhli tři cisternová vozidla HZS, v jednom případě přijeli na výpomoc i kolegové z liberecké jednotky s automobilovým jeřábem AJ 35 Liebherr. Ti zajišťovali hasičskou cisternu při vyprošťování, jelikož hrozilo její převrácení. Další komplikací při odtahování nepojízdných cisteren pak byl stav přístupových cest. Ten bylo třeba řešit v situaci, kdy se zvolená trasa ocitla po několika hodinách v plamenech. Díky spolupráci s místními dobrovolnými hasiči



FOTO archiv Správy železnic

a jejich znalostí okolí se nakonec podařilo dostat cisternu po jiných lesních cestách a přes malé vesničky do bezpečí.

Během zásahu v Českém Švýcarsku si samozřejmě drážní hasiči museli plnit i své běžné povinnosti, pohotovost byla zajištěna v normálním režimu. Přitom se ještě zvýšil počet výjezdů mimo železnici v rámci spolupráce IZS v ústeckém regionu, jelikož většina jednotek zasahovala právě u požáru v Hřensku.

## VELETRH POMOHL NAJÍT PRÁCI I PROFESNÍ KURZY

Zástupkyně odboru personálního reprezentovaly naši státní organizaci na 11. ročníku Veletrhu práce a vzdělávání Klíč, který proběhl pod záštitou senátora Lumíra Aschenbrennera a hejtmána Plzeňského kraje Rudolfa Špotáka v plzeňské sportovní hale TJ Lokomotiva. Vystavovalo zde přes třicet zaměstnavatelů, kteří nabídli několik set pracovních pozic. Celodenní doprovodný program zahrnoval přednášky, poradny i služby.

Možnost osobního setkání ocenili podle organizátorů vystavovatelé i návštěvníci, kterých přišlo přes dva tisíce. Plno bylo i na přednáškách s pracovní právní tematikou. Správa železnic zde prezentovala možnosti uplatnění ve svých řadách, a to na desítkách volných pozic. Nechyběla ani nabídka spolupráce a stáží pro studenty.

## VÝMĚNA KNIH V PRAŽSKÉM INFOCENTRU

Čtrnáctého února neslavíme jen svátek zamilovaných, ale také Mezinárodní den darování knih. Proto jsme se rozhodli udělat si tento den co nejhezčí! Dopoledne jsme v našem pražském infocentru na hlavním nádraží uspořádali čtení železničních pohádek pro malé školáky, po celý den pak byla možnost donést sem nějakou knihu s železniční tematikou a případně ji vyměnit za jinou. Akce se setkala s velkým zájmem, navštívily ji desítky vášnivých čtenářů.



## BOHATÁ NABÍDKA AKCÍ PRO STUDENTY

U příležitosti Mezinárodního dne vzdělávání, který připadá na 24. ledna, jsme představili širokou nabídku služeb a akcí pro studenty. I my chceme přispět k výchově a vzdělávání další generace expertů na železnici. Pro středoškoláky máme připravenou například preventivně-bezpečnostní roadshow Vlak nezastavíš! Vysokoškolákům pak nabízíme možnost napsat si s námi bakalářskou nebo diplomovou práci, tříměsíční placené stáže či technické workshopy. Prezentujeme se na dnech otevřených dveří či kariérních dnech na školách, setkat se s námi můžete na veletrzích pracovních příležitostí. Zaujalo vás něco? Pro více informací sledujte naše studentské stránky: <https://www.spravazeleznic.cz/studenti>



# Lokálkou na střechnu české železnice a do kraje krále Šumavy

Hluboké lesy, rozsáhlé louky, nekonečná rašeliniště a mezi tím vlnící se koleje. To je kraj mezi Vimperkem, Volary a Novým Údolím, kde vlak projíždí lidskou nohou nedotčenou panenskou přírodou Národního parku Šumava.

TEXT **Tomáš Johánek**

Územím ohraničeným dvěma uvedenými městy a zaniklou osadou procházejí hned tři železniční tratě, které sem míří z různých míst Jihočeského kraje. Konkrétně se jedná o trať z Českých Budějovic přes Český Krumlov do Černého Kříže, dále z Čičenic přes Volary do Nového Údolí a ze Strakonice do Volar. To nejkrásnější, co zde můžete vidět, nabízí jízda vlakem z Vimperka do Volar a následně do Nového Údolí. Koleje vedou také územím, které je jinak nedostupné zejména kvůli rozsáhlým rašeliništím v povodí Studené i Teplé Vltavy. Rozhodně není na místě ale zapomenout na samotný Vimperk. Historii tohoto města připomíná původně raně gotický hrad upravený později v renesančním a barokním slohu do podoby dnešního zámku. Jsou v něm umístěné muzejní expozice. Po výjezdu z Vimperka se z podhorské železnice stává pravá horská dráha, která zdolává velké převýšení širokými oblouky a řadou umělých staveb a nabízí výhledy na dominanty okolní krajiny. Jednou z nich je i impozantní, více než 120 let starý Klášterský viadukt, který pomáhá železnici překonat údolí Arnoštského potoka. Koleje dále stoupají proti proudu řeky Volyňky až do Lipky, jedné z prvních sklářských osad na Šumavě. Daleko zajímavější je však ikonická Kubova Huť, nejvýše položená železniční stanice u nás, i když má oficiálně pouze status dopravní. V okolí opravené výpravní budovy je i malé železniční muzeum. Z Kubovy Hutě lze vystoupat například na nedaleký Boubín, který patří ke svými 1362 metry nad mořem k nejvyšším vrcholům české části Šumavy a ze kterého je v případě hezkého počasí krásný výhled až na panorama Alp. My ale pokračujeme vlakem dále přes Lenoru, která je známá především dřevěným krytým mostem přes Teplou Vltavu, a Soumarský rašeliniště, až do Volar. I toto horské město a dnes významné centrum cestovního ruchu stojí rozhodně za malou zastávku. Zajímavá je například rázovitá architektura některých usedlostí v alpském stylu.



Muzeum pošumavských železnic v Novém Údolí



Replika parní lokomotivy v Novém Údolí



Šumavský železniční uzel v Černém Kříži

## PO STOPÁCH KRÁLE ŠUMAVY

Ve Volarech přeseďme na vlak, který nás doveze do pravé šumavské divočiny. Následující stanice Černý Kříž je regionální železniční křižovatkou, stýkají se zde tratě z Volar, z Českých Budějovic a z Nového Údolí. Za Černým Křížem se údolí výrazně zužuje a vede po zalesněné stráni hory Stožec proti proudu Studené Vltavy. Horská ves Stožec je oblíbeným turistickým centrem, nejznámějším cílem je nedaleká Stožecká skála se zbytky gotického hradu a dřevěnou kaplí z 18. století. Náš vlak má před sebou úsek do Nového Údolí, který je jednoznačně nejkrásnější z celé trasy. Vede hlubokým lesem v těsné blízkosti Studené Vltavy a rašeliniště Spálený luh. Zdejší divoká příroda je spojená s činností převaděčů na přelomu 40. a 50. let minulého století, působil zde i známý král Šumavy Josef Hasil. Nové Údolí leží přímo na hranici s Německem a bývalo rušnou pohraniční osadou. Dnes zde kromě jedné chalupy najdete pouze bývalý celní úřad pro pěší a malé romantické nádraží. Právě železnice udělala z Nového Údolí to, čím je dnes – rušným turistickým cílem mnoha návštěvníků od nás i ze světa. Okolí nabízí pěší výlety například k Plešnému jezeru, na místo styku hranic Rakouska, Bavorska a Čech (Trojmezí) či do sousedního bavorského městečka Haidmühle.



Nejkratší mezinárodní železnice na světě



Zátiší kolem staniční budovy na Kubové Huti

## NEJKRATŠÍ MEZINÁRODNÍ ŽELEZNICE

Nové Údolí je konečným bodem trati z Čičenic, v minulosti zde koleje vedly dále do Bavorska. Vzpomínkou na ně je nejkratší mezinárodní železnice na světě, kterou zde vybudovala parta nadšenců sdružená ve spolku Pošumavská jižní dráha. Na původním železničním náspu jsou znovu položené koleje přes státní hranici v délce 105 metrů, na kterých byl obnoven přeshraniční provoz. V turistické sezóně se zde můžete svézt replikou parní lokomotivy nebo šlapací drezínou. Nedaleko nádraží jsou odstaveny tři historické železniční vagóny, které slouží jako muzeum pošumavských železnic s unikátním souborem dobových fotografií bývalého nádraží Haidmühle, velkým trojrozměrným modelem bývalé osady Nové Údolí a dalšími zajímavostmi.

## ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



Vážení klienti, děkujeme za objednávky, které posíláte. V naší nabídce najdete hotely nejenom od ČD travel, ale i od spolupracujících cestovních kanceláří. Naprostou většinu destinací jsme osobně navštívili, proto nás neváhejte kontaktovat v případě jakýchkoli dotazů. Nezapomínejte prosím, že pojištění, které vám nabízíme, je cenově nejvýhodnější a rozsahem srovnatelné s nabídkou jiných cestovních kanceláří.



## ČD TRAVEL

vaše cestovní kancelář

## OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Velký počet žádostí o vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti

Drážní úřad v letošním roce očekává velký počet žádostí železničních dopravců o opětovné vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti (osvědčení dopravce). Osvědčení je platné maximálně 5 let a řadě dopravců končí jeho platnost. Podání žádosti a veškerá další komunikace probíhá výhradně přes webový portál Evropské železniční agentury One-Stop Shop. Posuzování žádosti je zpravidla několikaměsíční proces, jelikož subjekt musí kromě popsání postupů také prokázat jejich aplikaci v praxi.

Drážní úřad letos očekává podání žádostí zhruba od 60 dopravců, což je neobvykle velké číslo. Jednotné osvědčení o bezpečnosti již letos získaly Česká dráha a nyní se z větších dopravců posuzují například žádosti Správy železnic a ČD Cargo.

Upozorňujeme dopravce, aby žádost prostřednictvím portálu One-Stop Shop odesílali alespoň s šestiměsíčním předstihem. Žádosti posuzuje Drážní úřad a v případě platnosti pro více států EU také Evropská železniční agentura.

