

VYŠŠÍ KOMFORT PRO CESTUJÍCÍ **NA REGIONÁLNÍCH TRATÍCH ŠUMAVY**

Pavel Dolanský
EDIKT a.s., České Budějovice

1. ÚVOD

Železniční trať České Budějovice – Volary je v jízdním řádu pro cestující označena číslem 194. Jednokolejná regionální trať byla uváděna do provozu postupně ve třech etapách od roku 1891 až do roku 1910. V roce 1938 po postoupení Sudet připadla část trati Německu. Hraniční přechodovou stanicí byla v té době Zlatá Koruna. Za 2. světové války jezdily přes Nové Údolí přímé vlaky z Českých Budějovic a Prachatic do Pasova.

Poslední velké investice do této trati se uskutečnily v šedesátých letech minulého století, kdy byla její část přeložena kvůli stavbě Lipenského jezera. Přesto se na zlepšování komfortu pro cestující od té doby nezapomínalo. Postupně se formou menších investic nebo formou opravných prací budovala nástupiště, opravovaly výpravní budovy nebo se prováděly různé opravy železničního svršku. Především v úseku Kájov – Černý Kříž / Nové Údolí došlo k výraznějším investicím směřujícím ke zvýšení komfortu pro cestující. Je to dáno zejména tím, že tato část trati prochází turisticky velmi navštěvovaným územím a je to jakási pomyslná brána Šumavy.

2. ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKA HRADCE

V důsledku špatného dopravního napojení obce Hradce a okolních rekreačních zón došlo k vybudování nové zastávky. Nové nástupiště je umístěno v km 9,540 – 9,648 v přímém úseku trati. Sklon trati v místě nové železniční zastávky je 20 ‰, tj. o 5 ‰ větší než požaduje TNŽ 73 6311 „Navrhování kolejíšť ve stanovištích a dopravních celostátních drah. Vzhledem k tomu, že je nutné dodržet podmínky plynulého rozjezdu osobních vlaků pravidelně v zastávce zastavujících, bylo zažádáno o udělení výjimky z TNŽ 73 6311. V rámci připomínkového řízení k žádosti o výjimku bylo v místě uvažované zastávky provedeno praktické ověření, které neprokázalo podstatné odchylky od pravidelných jízdních dob a bylo uděleno kladné stanovisko (výjimka č. 177/03 z TNŽ 73 6311). Samotné nástupiště je navrženo s bezbariérovým přístupem, konstrukce nástupní hrany je z konzolových desek uložených na nástupištních tvárnících Tischer a desky jsou opatřeny bezpečnostním pásem se sloučenou vodící linií s funkcí varovného pásu. Bezbariérový nájezd je oddělen od silniční komunikace zábradlím a zpevněn zámkovou dlažbou tak, aby osoba se sníženou schopností pohybu nemohla neúmyslně sjet po nájezdu přímo na silniční komunikaci. Na nástupišti je umístěn přístřešek pro cestující o rozměrech 2,8 x 4,2 m. Celé nástupiště je osvětlené 6 ks stožárů.

3. ŽST. HORNÍ PLANÁ

Dopravna Horní Planá má vzhledem ke svému umístění na břehu Lipenského jezera velký význam v osobní dopravě této turistické oblasti. Stanice přitom byla vybavena pouze úroňovými nástupišti umístěnými v osové vzdálenosti 4,75 m a výšky 200 – 250 mm nad spojnici temen kolejnice (dále jen spojnici TK). Proto bylo hlavním cílem rekonstrukce stanice zřízení nástupišť normové výšky 550 mm nad spojnici TK v požadovaných délkách 125 m a s bezbariérovým přístupem. V rámci této rekonstrukce bylo rekonstruováno i odvodnění stanice.

Samotné nástupiště je koncipováno jako poloostrov s úroňovým přístupem přes koleje č. 1 a 3. Nástupiště je délky 125 m a výšky 550 mm nad spojnici TK. Délka nástupišť byla odvozena od předpokládané délky zastavujícího spěšného vlaku. Nástupiště je zřízeno u kolejí v přímé, vzdálenost nástupištní hrany je 1 670 mm od osy přilehlé koleje. Osová vzdálenost kolejí v místě nástupišť je 9,50 m. Maximální rychlost ve stanici je 40 km/h kvůli použití samovratných výhybek.

Nástupiště je zřízeno z nástupištních prefabrikátů tvaru „L“, které tvoří pevnou nástupištní hranu. V povrchu nástupištní hrany je vytvořen bezpečnostní pás s vodící linií s funkcí varovného pásu, a to ve vzdálenosti 0,80 m od hrany nástupišť. Poloostrovní nástupiště má příčný střechovitý sklon 1,5 % od středu nástupišť směrem do kolejí.

Na nástupišti je umístěn i přístřešek pro cestující. Jeho architektonické ztvárnění koresponduje s krajinným rázem přírodní rezervace Šumava. Půdorysný rozměr je 3,5 x 10,65 m, nosnou konstrukci tvoří dřevěné hoblované trámy. Krov je nesen obvodovými vyzdívanými stěnami tl. 150 mm a dvěma dřevěnými stojkami. Krytina sedlové střechy je z pozinkovaného a poplastovaného plechu imitujícího tašky v barvě hnědé.

4. ŽST. NOVÁ PEC

Tato dopravna je velmi turisticky frekventovaným místem. Je to výchozí bod pro pěší turistiku, cyklisty a v neposlední řadě i vodáky. Stanice byla opět vybavena pouze úroňovými nástupišti výšky 200 – 250 mm nad spojnici TK a v osové vzdálenosti 4,50 m.

Hlavním cílem rekonstrukce stanice bylo vybudovat nástupiště normové výšky 550 mm nad spojnici TK o požadované délce 125 m a s bezbariérovými přístupy. Bylo nutné přistoupit i k rekonstrukci železničního svršku a spodku. V rámci rekonstrukce byly zrušeny bez náhrad koleje č. 3 a 7, včetně výhybek č. 2, 4, 6 a 7. Rekonstruovány byly výhybky č. 1, 3, 5 a 8 a výhybky 4, 1 a 5 byly osazeny samovratnými přestavníky a vybaveny elektrickým ohřevem. Zároveň byly rekonstruovány koleje č. 1 a 5 při použití regenerovaného železničního svršku na betonových pražcích s kolejnicemi tvaru 49E1. V rámci úprav svršku byla upravena i nevyhovující osová vzdálenost mezi kolejemi č. 1 a 2 ze 4,50 m na 4,75 m. Tato úprava byla provedena kolejovými „S“ – na volarském zhlaví o poloměru $R=10\ 000\text{ m}/15\ 000\text{ m}$, na ČB zhlaví o poloměru $R = 2\ 000\text{ m}$.

Součástí rekonstrukce bylo i vybudování podpovrchového odvodnění železničního spodku podél kolejí č. 1 a 3 (dle nového číslování).

Oboustranné nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 3 délky 125 m a výšky 550 mm nad spojnici TK je zřízeno z nástupištních prefabrikátů tvaru L. Nástupiště má příčný střechovitý sklon 1,5 % od středu směrem do kolejiště.

Nástupiště je samozřejmě osazeno mobiliářem (lavičky a odpadkové koše).

5. ŽST. ČERNÝ KŘÍŽ

Samotná stanice Černý Kříž se již nachází na území Národního parku Šumava. Předmětem stavby byla rekonstrukce za účelem zlepšení stávajícího kolejového uspořádání ve vazbě na celkové zvýšení standardu kultury cestování. Jednalo se zejména o rekonstrukci železničního spodku a svršku lichého zhlaví, s částmi navazujících vjezdových oblouků od Volar a od Českých Budějovic. Hlavní změnou bylo nahrazení stávající jednoduché kolejové spojky dvěma kolejovými spojkami jednoduchými – pro možnost zavedení současných vjezdů vlaků do stanice od Českých Budějovic a od Volar.

Původní nástupiště byla sypaná s nástupní hranou 250 mm nad spojnici TK a délky 80 m. Z hlediska nárůstu cestujících, zejména v letních měsících, již nemohla stávající nástupiště postačovat. Z toho důvodu bylo vybudováno mezi kolejemi č. 1 a 3 mimoúrovňové nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad spojnici TK v délce 120 m a při šířce 6,15 m. Konstrukce je tvořena konzolovými deskami KS-230 Z na tvárnících Tischer (typ SUDOP).

U koleje č. 2 se vybuďovalo nástupiště délky 120 m s nástupní hranou 550 mm nad spojnici TK.

Jednotlivá nástupiště propojují dva přechody od výpravní budovy. Samozřejmostí je osvětlení obou nástupišť.

6. ZASTÁVKA NOVÉ ÚDOLÍ

Zastávka Nové Údolí je úvratňová – leží na úplném konci koleje trati Čičenice – Volary – Nové Údolí v nadmořské výšce 812 m n.m. Nachází se v II. zóně Národního parku Šumava.

Vzhledem k rostoucímu zájmu cestujících (jak tuzemských tak zahraničních z nedalekého přechodu státní hranice ČR – SRN) o železniční dopravu a návaznou autobusovou dopravu do Haidmühle v SRN bylo nezbytné vytvořit vhodné podmínky pro přestup cestujících z vlaku do autobusu. „Autobusový most“ spojuje Nové Údolí v ČR s Haidmühle v SRN a tím obnovuje původní vlakové spojení.

V rámci rozšíření přeshraniční spolupráce mezi Českou republikou a Svobodným státem Bavorsko byl vybudován přestupní terminál v Novém Údolí, který byl součástí Evropského projektu „Interreg 4“.

Stávající nástupiště bylo mimoúrovňové s výškou 550 mm nad spojnici TK a bylo konstrukce SUDOP. Toto nástupiště bylo ponecháno, prodlouženo o 20 m a došlo ke zdvižení šikmé rampy na konci v délce 8 m. Prodloužením nástupiště na výslednou délku 108 m je zastávka použitelná i pro rychlíkové soupravy.

Vozovka k nové čekárně a autobusové zastávce byla navržena jako účelová komunikace. Celková délka komunikace zastávky v ose je 83 m. Komunikace je jednosměrná s proměnnou šířkou (rozšíření v oblouku) dle obalové křivky autobusu s dostředným sklonem. Kryt vozovky je tvořen asfaltovým betonem.

Na nástupišti je umístěn čekárenský přístřešek. Přístřešek je navržen tak, že se zakřivuje podle tvaru nástupiště. Půdorysný rozměr přístřešku je 3,26 x 15,065 m. Je tvořen ocelovými sloupy, které nesou konstrukci zastřešení. Střecha přístřešku je sedlová se sklonem 40°. Střešní krytina je z asfaltových šindelů. Stěny přístřešku jsou oboustranně obloženy prkny tl. 24 mm, hoblovanými, sraz na polodrážku. Uvnitř jsou dřevěné lavice, které jsou kotvené ke dřevěným sloupům. Ve stěnách jsou osazena dřevěná okna. Kromě laviček je vnitřek přístřešku vybaven informačními tabulkami, jízdním řádem a označením východu pro invalidy.

Na zastřešení nástupiště navazuje přístřešek autobusu o půdorysném rozměru 3 x 12,85 m. Konstrukce přístřešku je zcela identická s konstrukcí zastřešení nástupiště.

Lektoroval: Ing. Hana Boubertlová, SZDC, Praha