

Studie

Obnova trati Otovice zastávka (ČR) – Scinawka Sřednia (PR)

Září 2001

Zpracovali: Bc. Jiří Kučera Za Univerzitou 872 Dobruška tel. 490 505 207
Email: jiri.kucera@post.cz

Úvod

Na popud polských kolegů z města Nowa Ruda se opět dostala do popředí otázka propojení trati z Otovic zastávka do Scinawki Srdn. (Střední Stěnavy). Předchozí nabídková studie byla námi zpracována již v roce 1994. Vzhledem k tomu, že se blíží termín případného vstupu ČR a Polska do Evropské unie vytvořilo by propojení nabídku pro podnikatelské subjekty na další přístupovou cestu jak do oblasti Broumovského výběžku tak i přilehlých částí Polské republiky. Záměr obnovit propojení železnicí je vázáno na dodržení podmínek ekologické dopravy v CHKO Broumovsko. Vzniklo by zde rychlé a kvalitní spojení (rychlost vlaků až 100 km/h).

Současný stav

V současné době je železniční doprava provozována na trati 026 Týniště nad Orlicí – Meziměstí - Otovice zastávka a na polské straně na trati Klodzko – Scinawka Śródnia – Nowa Ruda - Walbrzych. V minulosti existovalo spojení z Otovic zast. do Střední Stěnavy. Na naší straně je trať snesena od km 14,7 do 16,4 tj. 1,7 km, na polské straně asi 7,5 km. Na celém úseku je zachován nezastavěný železniční spodek včetně železného příhradového mostu (Obr. 23) přes Stěnavu v Tlumaczówe. Most (Obr. 11 a 12) přes řeku v Horní Stěnavě je snesen, pilíře zůstaly a most přes státní silnici (Obr. 9 a 10) je snesen včetně pilířů.. Podrobnější hodnocení celého úseku přináší kapitola : „ Celkové zhodnocení současného stavu“.

Orientační zaměření trasy včetně všech staveb

P.Č	SEVERNÍ ŠÍŘKA - N	VÝCHODNÍ DÉLKA - E	POPIS
1.	50° 31.722	016° 29.971	Pod mostem u vjezdu do stanice Scinawka Srdn. Průjezdny profil OK. Pražce INBK48 (polské značení)
2.	50° 31.724	016° 29.943	Konec betonových pražců, přechod na dřevěné
3.	50° 31.742	016° 29.825	Uvolněná kolejnice, chybí upevňovací šrouby
4.	50° 31.790	016° 29.560	Nadjezd nad tratí 20m dlouhý, 5m široký, nosnost 30 tun. Průjezdny profil OK.
5.	50° 31.818	016° 29.426	Začíná násep
6.	50° 31.823	016° 29.396	Začíná oblouk vpravo
7.	50° 31.838	016° 29.340	Střed oblouku vpravo
8.	50° 31.856	016° 29.291	Přejezd polní cesta
9.	50° 31.888	016° 29.232	Konec oblouku vpravo, přejezd asfaltová cesta
10.	50° 31.901	016° 29.206	Začátek výhybny, tři koleje
11.	50° 32.111	016° 28.821	Konec výhybny, přejezd polní cesta
12.	50° 32.170	016° 28.713	Vysoký násep, propustek, potok
13.	50° 32.186	016° 28.679	Přejezd polní cesta
14.	50° 32.210	016° 28.636	Konec kolejí, zářezka, kříží polní cesta
15.	50° 32.262	016° 28.548	Kříží polní cesta
16.	50° 32.280	016° 28.513	Kříží polní cesta, zářez zprava
17.	50° 32.339	016° 28.404	Kříží polní cesta, zářez z obou stran
18.	50° 32.396	016° 28.284	Kříží polní cesta, střed zářezu z obou stran
19.	50° 32.409	016° 28.237	Kříží polní cesta, zanesený propustek
20.	50° 32.479	016° 28.078	Konec zářezu, začátek náspu
21.	50° 32.529	016° 27.927	Propustek pod náspem
22.	50° 32.546	016° 27.900	Propustek (mostek)
23.	50° 32.575	016° 27.807	Snesený most - začátek (bývalý nadjezd nad silnicí)
24.	50° 32.584	016° 27.784	Snesený most – konec
25.	50° 32.613	016° 27.721	Pilíř sneseného mostu přes řeku Stěnavu - začátek
26.	50° 32.614	016° 27.698	Střední pilíř
27.	50° 32.618	016° 27.671	Pilíř sneseného mostu – konec. Kilometrovník 3,7 km od Scinawki Srdn. Násep zpevněn kameny.
28.	50° 32.697	016° 27.498	Křížení s polní cestou, konec náspu, začátek zářezu

29.	50° 32.754	016° 27.334	Konec zářezu, zprava začíná násep
30.	50° 32.763	016° 27.298	Kilometrovník 4,2 km, střed mírného ohybu doleva
31.	50° 32.771	016° 27.262	Střed mírného ohybu doprava, propustek
32.	50° 32.834	016° 26.975	Začátek opěrné zdi z kamene cca 1,5 m vysoké nalevo
33.	50° 32.870	016° 26.902	Konec opěrné zdi nalevo
34.	50° 32.941	016° 26.824	Křížení s polní cestou, kilometrovník 4,9 km
35.	50° 33.012	016° 26.770	Střed oblouku vlevo, mírný zářez
36.	50° 33.042	016° 26.708	Křížení polní cesty
37.	50° 33.070	016° 26.574	Opuštěné nákladíště šterku
38.	50° 33.079	016° 26.497	Křížení s polní cestou
39.	50° 33.083	016° 26.223	Propustek, kilometrovník 5,7 km
40.	50° 33.126	016° 26.057	Křížení s polní cestou
41.	50° 33.149	016° 25.911	Křížení asfaltové silnice. Navážka sutě na těleso asi v délce 100m od tohoto křížení zpět.
42.	50° 33.145	016° 25.867	Zbořený nadjezd nad tratí
43.	50° 33.143	016° 25.826	Kilometrovník 6,2 km
44.	50° 33.126	016° 25.686	Křížení polní cesty
45.	50° 33.104	016° 25.400	Začátek zářezu
46.	50° 33.075	016° 25.268	Zářez zasypán, kříží cesta na zásypu, šíře zásypu cca 10m
47.	50° 33.060	016° 25.108	Konec zářezu, začátek náspu, křížení polní cesta
48.	50° 33.057	016° 25.066	Kilometrovník 7,1 km
49.	50° 33.066	016° 24.985	Železný příhradový most začátek (pilíř k S.S.)
50.	50° 33.070	016° 24.940	Železný příhradový most konec (pilíř k Otov.)
51.	50° 33.090	016° 24.716	Křížení se státní silnicí u hraničního přechodu PR - ČR
52.	50° 33.104	016° 24.536	Území ČR 200m od hranice, navážka sutě v délce 300m
53.	50° 33.150	016° 24.353	Mostek, polní cesta podjízdí
54.	50° 33.258	016° 24.138	Křížení s polní cestou, propustek
55.	50° 33.294	016° 24.072	Kilometrovník 15,8 km od Meziměstí
56.	50° 33.313	016° 24.029	Propustek
57.	50° 33.322	016° 24.002	Křížení s polní cestou
58.	50° 33.340	016° 23.856	Propustek, kilometrovník 15,5 km od Meziměstí
59.	50° 33.373	016° 23.757	Křížení s polní cestou
60.	50° 33.391	016° 23.723	Křížení s polní cestou
61.	50° 33.451	016° 23.599	Křížení s polní cestou, mostek přes potok
62.	50° 33.508	016° 23.562	Křížení s asfaltovou cestou k Vápence
63.	50° 33.543	016° 23.502	Propustek
64.	50° 33.585	016° 23.344	Propustek
65.	50° 33.584	016° 23.335	Křížení asfaltová cesta, konec stávající tratě od Meziměstí
66.	50° 33.592	016° 23.301	Otovice zastávka, kilometrovník 14,7 km od Meziměstí

Celkové zhodnocení současného stavu:

1. úsek pořadové číslo 1 až 14



Obr.1. Pohled z mostu do nádraží Scinawka Srédnia



Obr. 2 Nadjezd nad tratí u nádraží Scinawka Srédnia



Obr. 3 Pohled z nadjezdu u nádraží směrem k Tlumaczówu



Obr. 4 Nadjezd přes původní trať (bod 4)

Položeny koleje od stanice Střední Stěnavá (Scinawka Srednia) až po výhybnu v Horní Stěnavě (Scinawka Górna). Celý úsek je zarostlý náletovými dřevinami a dřevěné pražce jsou místy ztrouchnivělé. Na několika místech jsou uvolněny kolejnice (chybí šrouby a podložky). Oba nadjezdy obr. 2 a 4 jsou v pořádku co do stability i velikosti průjezdného profilu. Z fotografií vyplývá, že zde by stačilo snést svršek celou trasu očistit od náletových dřevin, upravit spodek a položit nové koleje.



Obr5 Zhlaví výhybny směrem ke Střední Stěnavě



Obr. 6 Zhlaví výhybny směrem k Tlumaczówu

Výhybnu upravit pro použití jako technické základny a potom rozhodnout o jejím osudu. Nabízí se možnost zde vybudovat zastávku Střední Stěnavá zast.

2. úsek pořadové číslo 14 až 27



Obr. 7 Měl by tu být propustek.



Obr. 8 Propustek

Svršek je snesen, spodek je neporušený zarostlý náletovými dřevinami. Je zde velké množství křížení s polními cestami (6x). Zde je nutno trasu očistit od dřevin a vyčistit propustky. Snesený

nadjezd (obr 9 a 10) je nutno obnovit v plném rozsahu včetně pilířů takovým způsobem, aby byl zachován co největší průjezdný profil pro automobily na státní silnici. (výška minimálně 5 m). Další most přes řeku Stěnavu je taktéž snesen. Jsou zde ale zachovány pilíře, které by bylo možné po opravě použít pro nové těleso mostu ze železobetonu.



Obr. 9 Přerušovaný násep (snesený most nad silnicí) strana k Str. Stěnavě



Obr.10. Druhá strana směr k Tlumaczówu



Obr. 11 Střední pilíř mostu přes Stěnavu v Horní Stěnavě



Obr. 12 Pilíř mostu přes Stěnavu – strana k Tlumaczówu

3. úsek pořadové číslo 27 až 37



Obr. 13 Opěrná zed' (bod 32)



Obr. 14 Opěrná zed' (bod 33)

U pilíře bývalého mostu (na straně od hranic) je kilometrovník 3,7 km od Střední Stěnavy. Násep je v pořádku vyztužený kameny. Od křížení s polní cestou (p.č. 28) začíná zářez. Trasa je neporušená zčásti využívaná jako cesta. Od kilometrovníku 4,2 km (p.č.30) je těleso zleva zaříznuté ve stráni.

V jedné části je vybudována opěrná zeď z kamene obr. 13 a 14. Další kilometrovník 4,9 km (34). Trasa je průchozí až k bývalému nákladnímu štěrku obr. 16.



Obr. 15 propustek



Obr. 16 Bývalé nákladní štěrku

Kromě znovu vybudování obou mostů tento úsek obnáší vyčištění trasy od dřevin, obnova funkce propustků, oprava opěrné zdi a potom položení kolejí. Možnost vybudování zastávky v areálu bývalého nákladního štěrku pod názvem Tlumaczów.



Obr. 17 trasa od nákladního štěrku ke státní hranici



Obr. 17 Křížení se silnicí do Radkowa (41)

4. úsek pořadové číslo 37 až 51



Obr. 18 Původní trasa silnice ke zbořenému nadjezdu



Obr. 19 Zasypaný zářez (bod 46)

Trasa tělesa je zarostlá náletovými dřevinami. Kilometrovník 5,7 km (39). V délce asi 100m před křížením s asfaltovou silnicí (41) jsou kupy sutě tloušťky 0,5 až 1m. Původně asfaltová silnice z Tlumaczowa do Radkowa šla přes nadjezd nad tratí obr.18, který je zbořen. Zde by bylo vhodné,

vzhledem ke slabému provozu aut neobnovovat nadjezd, ale vybudovat úrovnňové křížení obr. 17. Kilometrovník 6,2 km (43). Zářez zasypán obr.19 kvůli příjezdové komunikaci obr. 20 k hospodářskému stavení. Šíře zásypu je asi 10 m. Zde bude nutno vybudovat nadjezd nad tratí. Nosnost původního nadjezdu byla 10 tun, délka 17metrů a šířka 4 metry. Za zásypem pokračuje zářez, kde v délce asi 100m je na tělese mokřina, kterou bude nutno odvodnit (mezi 46 až 47). Kilometrovník 7,1 km (48). Železný příhradový most obr. 21, 22 a 23 bude nutno vyměnit, opravit pilíře a nahradit jej železobetonovým. Násep od mostu k silnici u hraničního přechodu je stabilizovaný. Nutno odstranit vzrostlé dřeviny. Křížení se státní silnicí k hraničnímu přechodu obr. 26. Zde bude nutno v prvopočátku řešit křížení chráněným přejezdem. Pokud by byl dostatek finančních prostředků zahájit řešení mimoúrovňového křížení v rámci obnovy. Za silnicí byla dříve zastávka Tlumaczów a za ní těsně je státní hranice s ČR.



Obr. 20 Cesta na zásypu (bod 46)



Obr. 21 Pilíř mostu v Tlumaczówe



Obr. 22 Pilíř mostu–směr ke st. hranici



Obr.23 Celkový pohled na most



Obr. 24 Násep od mostu ke st. hr.



Obr.25 Totéž u státní hranice



Obr26 Bývalá zastávka u st. hranice

5. **úsek pořadové číslo 51 až 66**



Obr. 27 Úsek z naší strany ke státní hranici (bod 52)



Obr. 28 Bývalé nákladíště



Obr. 29 Mostek (bod 53)



Obr. 30 Propustek (bod 56)



Obr. 31 Propustek (bod 58)



Obr. 32 Mostek (bod 61)

Od hranice na našem území je v délce asi 300m navážka sutě obr. 27 a 28(hromady do výše cca 1m). Těleso je silně zarostlé křovinami až místy pěšky neprůchodné. Kilometrovník 15,8km od Meziměstí (55). Zachovány dva mostky opravitelné s minimálními náklady obr 29 a 32 a čtyři propustky. Zde bude nutno celé těleso vyčistit a osadit novým svrškem.



Obr. 33 Propustek (bod 64)

Obr. 34 Otovice zast. – stávající trať

Úsek Broumov – Otovice zastávka

Do rekonstrukce bude nutné zahrnout i stávající úsek tratě z Broumova do Otovic zastávka v délce 4 km , který je již nevyhovující a nebyl obnovován více jak 50 let.

Náklady na obnovu

Náklady na obnovu lze rozdělit do několika částí:

- 1.** Vyčištění železničního spodku včetně malých mostků a propustků v celé trase a položení kolejí. V cenách roku 2001 by bylo nutno na trasu cca 9 km vynaložit částku 94.580.396,- Kč. Na 1 km trasy připadá 10.508.932,- Kč. Z toho na území ČR 1,5 km tj. 15.763.398,- Kč , na území PR délka 7,5 km tj. 78.816.990,- Kč. Podrobný rozpis předpokládaných nákladů je uveden v příloze 1.
- 2.** Obnova tří velkých mostů a jednoho nadjezdu k hospodářskému stavení. Nadjezd k hospodářskému stavení je zasypán. Podle mapového podkladu byl 17m dlouhý (rozpětí), 4m široký s nosností 10 tun. Materiál stavby byl železobeton. Při obnově tohoto nadjezdu bude nutno prověřit na jaké zatížení ho dimenzovat. Další dva mosty přes řeku Stěnavu dimenzovat na nápravový tlak 25 tun a zvážit použití železobetonových mostovek (mělo by to být levnější). Most přes silnici v Horní Stěnavě vybudovat tak, aby průjezdný profil pod ním byl pro automobily minimálně 5 metrů. Cenové podklady se zatím dohledávají.
- 3.** Obnova trasy Broumov – Otovice zastávka. Zde se předpokládá výměna železničního svršku v délce 4 km (cena cca 6.305.359,- Kč / 1 km) to je celkem 25.221.436,- Kč.
- 4.** Mimo základní obnovu trati je možno zvážit další varianty, které by se mohly zahrnout do nákladů a to elektrizace celého úseku tratě z Meziměstí do Střední Stěnavy a vybavení tohoto úseku radiokomunikačním systémem GSM – R splňující doporučení Mezinárodní železniční unie UIC 751 – 3 .V současné době je náklad na vybudování 1 km tratě 1 mil. Kč, vybavení lokomotiv 3 mil. Kč/ks. Nabízí se zde možnost vybudovat tuto trať jako ukázkovou a tím by investice byla levnější.

Možné etapy realizace

1. etapa nejméně nákladná:

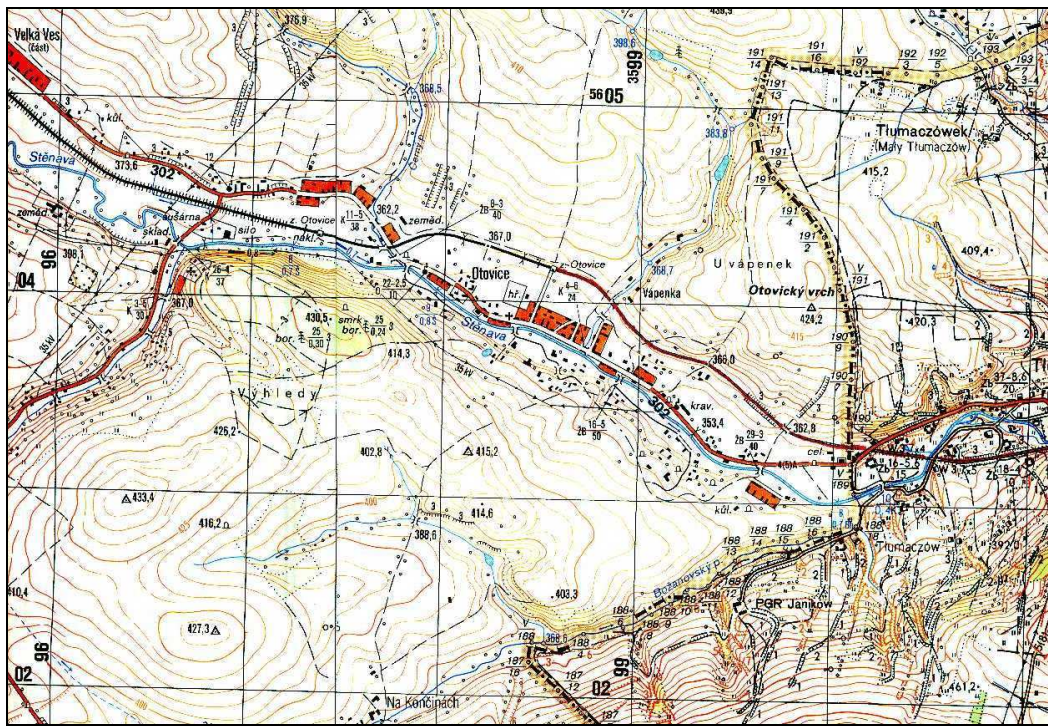
- a) V ČR a část PR rekonstruovat trať z Broumova do Otovic zastávka a dále až ke státní hranici a po souhlasu polských orgánů vybudovat trasu až ke starému příhradovému mostu v Tlumaczówce (vytvoření přístupové cesty k mostu).

- b) V PR obnovit zhlaví ve stanici Scinawka Śrédnia vyměnit a položit koleje až ke zrušenému mostu přes silnici (taktéž vytvořit přístupovou cestu). Výhybnu použít jako základnu pro techniku a po ukončení prací rozhodnout o jejím osudu.
2. etapa:
Vybudování mostů přes silnici v Scinawke Górne a přes řeku u hranic v Tlumaczówe. Vybudovat nadjezd k hospodářskému stavení (46) a přivést koleje k budoucímu mostu (dvě pole) přes Stěnavu.
3. etapa konečná:
Vybudovat poslední most přes řeku ve Scinawke Górne a propojit celou trať.

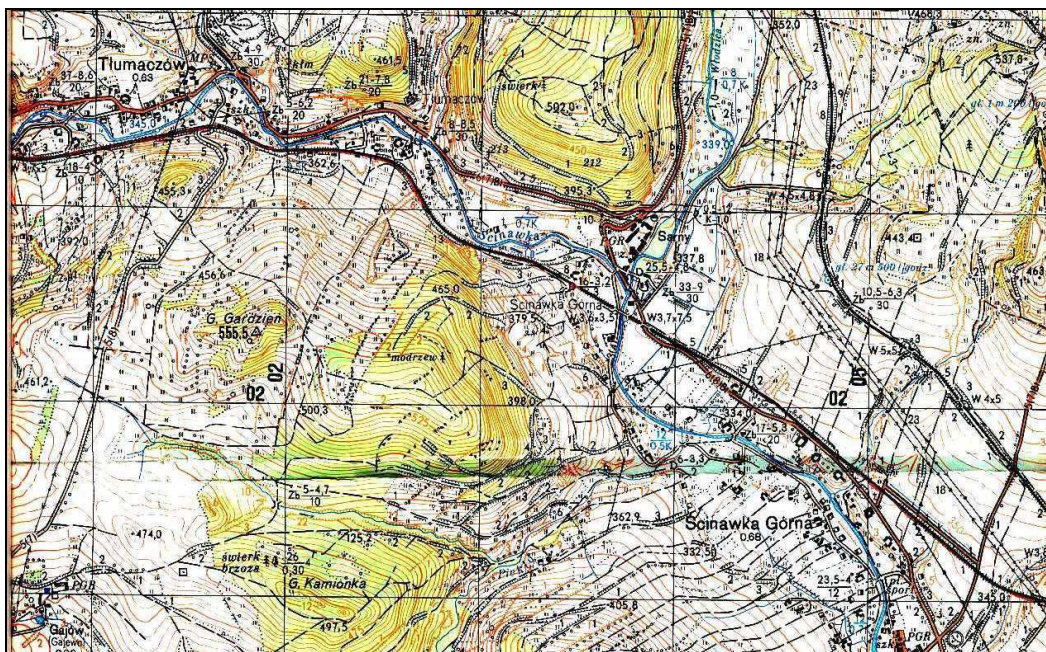
Přínos z obnovení provozu pro příhraniční oblast

Jak vyplývá z Koordinační studie rozvoje česko – polského pohraničí zpracované tehdejším Ministerstvem hospodářství ČR a Centrálním úřadem plánování PR v říjnu 1993 by obnovená trať vytvořila přirozený komunikační systém údolím řeky Stěnavy. Přispěla by k rozvoji turistiky, obchodu a vzájemným stykům v příhraniční oblasti. Vytvořila by se další přístupová komunikace do oblasti Broumova. Nahradila by těžkou kamionovou dopravu, která je v CHKO Broumovo vyloučena. Její význam by dále stoupl po případném vstupu ČR a Polska do Evropské unie.

Mapka trasy



Část na území ČR



Část na území PR

Majetkové poměry na trase v Polské republice

Własności działek:

Ścinawka Średnia – dz. 765/2 o pow. 1,97 ha, własność: **Skarb Państwa**, zarządzający: **PKP**,

Ścinawka Górna – dz. 39/1 o pow. 4,20 ha i dz. 39/2 o pow. 0,24 ha, własność: **Skarb Państwa**,
użytkowanie wieczyste – **2 spółki z o.o.**,

Ścinawka Górna – dz. 353 o pow. 2,70 ha, własność: **Gmina Radków**,

Tłumaczów – dz. 781 o pow. 3,14 ha, i dz. 782 o pow. 4,38, ha własność: **Gmina Radków**,

Tłumaczów – dz. 673/1 o pow. 0,0119 ha, dz. 673/2 o pow. 1,11 ha, dz. 672/1 o pow. 0,0102 ha, dz.
672/2 o pow. 0,15 ha, własność: **Skarb Państwa**, zarządzający: **PKP**,

Budy (szopy) postawione w pobliżu granicy mają charakter nietrwałe.

Zgodnie z ustaleniami miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Radków działki wymienione stanowią tereny komunikacji kolejowej.

(informacja z Urzędu Miasta i Gminy Radków)

Majetkové poměry na trase v České republice

Podle informací ze správy majetku města MěÚ Broumov jsou všechny pozemky kolem bývalé trati z Otovic zastávka na státní hranice stále v majetku ČD.

Pozemek KÚ Otovice číslo 1894/6 výměra 24584 m čtverečných tj. 2,4584 ha

Závěr

Tento návrh studie jsme zpracovali s cílem přispět nějakým způsobem k rozvoji oblasti, která byla řadu let státními a okresními orgány opomíjena. Rozvoj turistického a obchodního ruchu by významně přispěl jednak k obnově historických památek v Broumovském výběžku, k obnově historických vazeb na oblast Kladska a k vytvoření dalších pracovních příležitostí, což napomůže snížení procenta nezaměstnanosti, které převyšuje celostátní průměr. Dále přispěje ke zlepšení ekologické situace na obou stranách hranice. Navrhujeme předložit tento návrh všem zainteresovaným orgánům v České republice a i v Polské republice.

Ing Oldřich Thér

Jiří Kučera