
KLUB MORAVSKÁ POHRANIČNÍ

ZMĚNA INFRASTRUKTURY

na železničních tratích
**Hanušovice - Dolní Lipka
a Dolní Lipka - Štíty**

Arnošt Juránek a Ondřej Chmelík
2013

Touto studií nechceme suplovat žádný orgán státní správy nebo samosprávy, žádnou odbornou instituci či projekční kancelář. Smyslem naší práce bylo přispět k diskusi o změně infrastruktury na výše uvedených traťových úsecích.

Zdejší železnice byla postavena již ve druhé polovině 19. století a většina zastávkových míst pro cestující veřejnost od té doby nedoznala polohových změn. Lidé jsou tu dodnes nuceni na vlak docházet do vzdálených míst, která jim před 140 lety určili rakouští projektanti a stavitelé, a to i přesto, že jim koleje mnohdy vedou přímo kolem domu. Od času vzniku místních tratí se ale nejen změnila národnostní skladba obyvatelstva, ale zdejší lidé dnes mají také jiné potřeby, jinam dojíždí do zaměstnání, do škol, za nákupy a za zábavou. Stávající drážní infrastruktura všechna tato fakta ignoruje.

K tomu, aby se v této oblasti něco změnilo, jistě nepřispívá ani fakt, že pokud se obcím nakonec podaří prosadit novou vlakovou zastávku, jsou nuceny pro její výstavbu sáhnout do vlastní kapsy, a to i za cenu nesmyslně přemrštěných požadavků a rozpočtových nákladů. A právě otázka, kdo má financovat stavbu nové zastávky na trati v majetku státu, je pro modernizaci zdejší železnice zcela zásadní. Domníváme se, že by Správa železniční dopravní cesty, s. o., měla přehodnotit svůj postoj a stejně tak, jako investuje do obnovy železničního svršku, mělo by být v jejím zájmu přehodnocení a vybudování nové infrastruktury, která by cestujícím zkrátila mnohdy nesmyslně dlouhou cestu na vlak. Volba optimálních zastávkových míst, které by korespondovaly se současnými skutečnými potřebami obyvatelstva a návštěvníků kraje, by učinila zdejší tratě zajímavějšími pro železniční dopravce a zvýšila by konkurenceschopnost železnice jako takové. Pokusili jsme se zde nashromáždit všechna dostupná fakta týkající se nejen historického vývoje, ale především i současnosti předmětných tratí, a to s ohledem na přepravu cestujících. Vedle zhodnocení stávající infrastruktury v naší studii navrhujeme výběr nových zastávkových míst spolu s prezentací docházkových vzdáleností a souvisejících skutečností (počty obyvatel, dostupná místa občanské vybavenosti, návaznost autobusových zastávek, turistických cest, vlastnické vztahy k pozemkům, kolize s územními plány apod.). Věříme, že uvedená fakta přispějí k přehodnocení a řešení současné nepříznivé situace.

V době svého vzniku byla železnice nositelem pokroku a rozvoje průmyslové výroby. Dnes bychom ji měli vnímat především jako cenné dědictví, které je třeba rozvíjet a stále přizpůsobovat současným potřebám. Nutná změna zdejší železniční infrastruktury by měla nejen přinést zvýšený počet cestujících a vzbudit tak jejich zájem o hromadnou veřejnou dopravu, ale také maximálně využít potenciál, který zdejší železniční tratě rozhodně mají.

**Arnošt Juránek
Ondřej Chmelík**

Stručný úvod do historie

Stavbu železnice ze Šternberka ke státní hranici s Pruskem si vyžádala porážka ve válce. Ze strategických důvodů bylo nutné vybudovat železniční trať, které by spojovaly rakouské vnitrozemí se státní hranicí na severu. Zdejší trať měla navázat na již existující dráhu z Nezamyslic do Šternberka, otevřenou v roce 1870. Licenci na její výstavbu získala firma bratří Kleinů ze Sobotína. Práce na zprvu soukromé Moravské pohraniční dráze (Mährische Grenzbahn - MGB) byly zahájeny 31. 7. 1872. Trať dlouhá 89,9 km vedla ze Šternberka přes Šumperk a Hanušovice do stanice Grulich (dnes Dolní Lipka). Slavnostně otevřena byla již 15. 10. 1873. V úseku Hanušovice - Podlesí si vyžádal ražbu dvou tunelů. Hanušovický tunel u zastávky Vlaské je dlouhý 93 metrů, druhý tzv. Vlaský tunel pod Vojtíškovem je dlouhý 159 m. Dne 14. 1. 1874 byla tato trať spojkou propojena do Lichkova na dráhu vedoucí z Ústí nad Orlicí do Lichkova, odkud se 15. 10. téhož roku začalo jezdit do pruského Mittelwalde (dnes polské Międzyzlesie). V roce 1895 byla Moravská pohraniční dráha postátněna. Dodnes slouží nákladní i osobní vlakové dopravě. Provoz na trati je dnes řízen výpravčími v Hanušovicích a v Dolní Lipce.

Již od počátku zahájení provozu na traťovém úseku Hanušovice - Dolní Lipka byly otevřeny pro službu cestující veřejnosti nádraží v Hanušovicích, v Podlesí a tehdejší stanice Králíky (dnes Dolní Lipka), stejně jako zastávky ve Vlaském a v Červeném Potoku. Teprve 15. 7. 1912 byla otevřena nová zastávka Prostřední Lipka. V souvislosti se vznikem první Československé republiky byla v roce 1920 stanice Grulich-Králíky přejmenována na Dolní Lipku.

V roce 1893 se začalo uvažovat o přetnutí celého území na zdejším pomezí Moravy a Čech také dráhou vedoucí z Králicka na jih, do tehdejší stanice Hoštýn (dnes Hoštejn). Spor se vedl o to, zda se má jednat o železnici úzkorozchodnou nebo o dráhu s normálním rozchodem kolejnic. Pro první variantu mluvila členitost terénu v jižní části zamýšlené dráhy, pro druhou její faktický hospodářský význam. Navíc nová železnice měla vést z Čech na Moravu a každá strana měla své představy, které hájila. Pro Králické, kteří již měli své nádraží v Dolní Lipce, neměla úzkorozchodná varianta žádný význam a především díky jejich vůli a strategickému významu pro rakouskou armádu zvítězila varianta dráhy kratší, končící ve Štítech po 16,4 kilometrech, ale s kolejí o normálním rozchodu, tedy 1 425 mm. Říšská rada doporučila stavbu této dráhy 13. 5. 1896, první vlak na ni vyjel z Dolní Lipky 30. 12. 1899. V minulosti se objevily opětovné snahy dobudovat trať až do Hoštejna, později se uvažovalo o variantách její dostavby do Zábřeha nebo Lanškrouna, kde podobná lokální trať končila. Tyto záměry však nebyly nikdy realizovány. Stejně tak se nikdy nezměnila poloha předem vytyčených zastávek a nákladíšť na trati.

Dnes se na trati Dolní Lipka - Štíty jezdí podle zjednodušených dopravních poměrů a řízena je výpravčím v Dolní Lipce, který vykonává funkci tzv. dirigujícího dispečera. Vlaky se smějí křížovat a předjíždět ve třech dopravních - v Králikách, Červené Vodě a ve Štítech.



Dobový obrázek Králíků z počátku 20. století dokumentuje záměr tehdejších stavitelů železnice nenarušit klid obydlených center. Tuto skutečnost je možné přirovnat k dnešním průmyslovým zónám na okrajích měst.

Závazné právní normy

Se změnami stávající infrastruktury souvisí také závazné právní normy. Vedle splnění podmínek a souladu s územním plánováním, majetkovým vyrovnáním a stavebně-technickými podmínkami jsou to i právní normy, jimiž se řídí Drážní úřad v Praze, který o stavbě nových zastávkových míst rozhoduje. Tou nejzákladnější je Stavební technický řád drah, vydaný Vyhláškou Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb. Z ní vyjímáme:

§ 13

Geometrické uspořádání koleje

(3) Na dráze celostátní smí být železniční zastávka zřízena v oblouku o poloměru nejméně 600 m, a je-li délka nástupní hrany 100 m a menší, je možno zřídit železniční zastávku v oblouku o poloměru nejméně 300 m.

(4) Na dráze regionální nesmí být poloměr oblouku na trati menší než 190 m při traťové rychlosti do 50 km.h^{-1} včetně. V traťových kolejích při traťové rychlosti nad 50 km.h^{-1} nesmí být poloměr oblouku menší než 300 m. V železničních stanicích a železničních zastávkách smí být nejmenší poloměr oblouku 600 m s výjimkou oblouků v kolejových rozvětveních, kde je povolen nejmenší poloměr oblouku 150 m. Je-li délka nástupní hrany 100 m a menší, je možno zřídit železniční zastávku v oblouku o poloměru nejméně 300 m.

§ 16

Uspořádání dopravních ploch

(1) Nástupiště se zřizují pro zajištění plynulého, pohodlného a bezpečného nástupu a výstupu cestujících u kolejí, na nichž pravidelně zastavují vlaky osobní přepravy. Nástupiště a alespoň jedna přístupová cesta na ně musí být bezbariérově přístupná a použitelná i pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Nová a rekonstruovaná ostrovní a vnější nástupiště musí být opatřena bezpečnostním pásem a vodící linií s funkcí varovného pásu.

(2) Délka nástupní hrany nástupiště se zřizuje na délku nejdelšího vlaku pro přepravu osob, který u nástupiště pravidelně zastavuje.

(3) Výška nástupní hrany u nově zřizovaných a rekonstruovaných nástupišť na celostátní dráze, s mimoúrovňovým přístupem, musí být 550 mm nad temenem přilehlé kolejnice. Vzdálenost nástupní hrany nástupiště od osy přilehlé koleje obsahuje technická norma.

§ 21

Vybavenost železniční stanice a železniční zastávky

(2) Železniční zastávky musí být vybaveny

- a) nástupišti,
- b) prostory pro cestující a jejich ochranu před povětrnostními vlivy, případně pro odbavování cestujících,
- c) bezbariérovým přístupem na nástupiště, včetně hmatového nebo akustického vyznačení přístupu k vlakům pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace,
- d) osvětlením prostor pro cestující.

(3) Železniční stanice a železniční zastávky musí být opatřeny názvy tak, aby byla zajištěna orientace cestujících. Název železniční stanice se umísťuje vpravo před vjezdem do stanice a v prostoru stanice (nástupišť). Název železniční zastávky se umísťuje vpravo, nejméně 100 m před začátkem nástupiště a na nástupišti.

Stav současné infrastruktury na trati Hanušovice – Dolní Lipka

Železniční trať z Hanušovic do Dolní Lipky je dlouhá 20,2 km. Nejprve se asi 8 km vine hlubokým zalesněným údolím řeky Moravy, kde prochází dvěma tunely, a poté přechází do otevřenější krajiny. Zhruba 14 km stoupá do nejvýše položeného bodu v Červeném Potoku v km 84,200 a odtud pak klesá až do Dolní Lipky. Trať propojuje Olomoucký a Pardubický kraj, katastry obcí spadající pod Hanušovice, Malou Moravu a Králíky, nepřímo pak na ně navazují katastry vesnic spravovaných obcí Dolní Morava. Má rovněž velký význam tranzitní.

Stávající infrastruktura nedoznala podstatnějších změn od zahájení provozu na trati v roce 1873. Vedle výchozích Hanušovic a cílové Dolní Lipky (dříve Králíky), vlaky od počátku provozu na této trati zastavovaly ve Vlaském, v Podlesí a v Červeném Potoku. Až v roce 1912 byla otevřena nová zastávka Prostřední Lipka. Osobní vlaky zastavovaly na všech uvedených zastávkách, v pozdějších letech se i na této trati využívalo tzv. zastávek na znamení. S výjimkou výchozí a cílové stanice není dnes žádné ze zastávkových míst dopravně ani komerčně obsazeno.

První zastávkou na trati je po 3,4 km Vlaské (na trati v km 73,540). Zastávka má 70 m dlouhé a osvětlené nástupiště se zpevněnou hranou. Výpravní budova z poválečných let je však cestujícím zcela uzavřena a k úkrytu před rozmary počasí slouží jen nevelký převis střechy, popřípadě závětrí stavby.

Druhým místem pro zastavování osobních vlaků je po 7,5 km bývalá železniční stanice, dnes zastávka nákladiště Podlesí (km 77,626). Do roku 1997 bylo Podlesí dopravně obsazeno, poté odtud byla obsluha stanice přeložena do Červeného Potoka. Od té doby původní výpravní budova chátrá, přilehlý obytný dům vyhořel. V současnosti jsou všechny stavby včetně skladiště s rampou a útulku traťového okrsku v katastrofálním stavu, jehož řešením bude pravděpodobně jen demolice. I zde slouží k úkrytu cestujících pouze nevelký převis střechy a závětrí budovy, která svým technickým stavem bezpečnost cestujících spíše ohrožuje. Všechna okna a dveře do budovy jsou buď zabezděny nebo zazděny. Užívá se jen uzamčená dopravní kancelář, sloužící dopravním účelům - vlakovým četám vlečkových vlaků. Dlažba před budovou je vytrhána. K nakládce zde slouží boční rampa a manipulační kolej. Osobní vlaky zastavují před výpravní budovou, kde je sypané vyvýšené nástupiště, dlouhé 140 m.

Nejvýše položenou zastávkou je po 14,1 km bývalá železniční stanice, dnes nákladiště zastávka Červený Potok (km 84,235). Původní hrázdnou stavbu hlásky nahradila v první polovině osmdesátých let nová výpravní budova, kde ještě v letech 1997-2011 sloužil výpravčí. Všechny místnosti výpravní budovy jsou uzamčeny, bývalou dopravní kancelář využívají vlakové čtyři manipulačních vlaků, které obsluhují zdejší nákladiště. K nakládce vozů je využívána především třetí kolej s boční rampou. K úkrytu cestujících slouží poměrně hluboké, z jedné strany otevřené, ale zastřešené nástupiště v rámci výpravní budovy. Červený Potok má dvě zpevněná panelová nástupiště. U výpravní budovy a někdejší druhé dopravní koleje je nástupiště 95 m dlouhé. Vlaky dnes zastavují jen u nástupiště vedle první koleje, které je dlouhé 75 metrů.

Čtvrtou zastávkou na trati je po 16,5 km Prostřední Lipka (km 86,587). Někdejší dřevěnou stavbu závorářského stanoviště nahradila nynější zděná budova zastávky ze 70. let minulého století, která je však uzamčena a cestující veřejnosti nepřístupná. Úkrytu před nepohodou slouží jen nevelký převis střechy a závětrí budovy. Střecha budovy i její fasáda nese stopy vandalizmu, vstupní dveře a okna jsou zaplechovány a zamřížovány. Prostřední Lipka má 90 m dlouhé nástupiště se zpevněnou hranou. Budova zastávky je osvětlena světelnou rampou.

S výjimkou Červeného Potoka lze označit stavební stav všech zdejších zastávek za havarijný a naprosto nevyhovující potřebám pro přepravu cestujících.

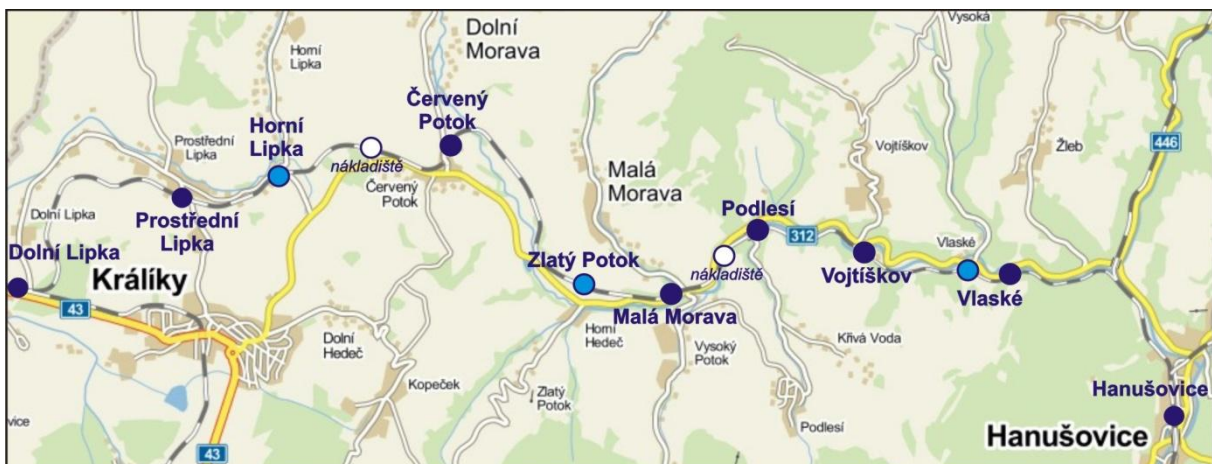
Přestože jsou podmínky pro zřizování nových zastávek velmi striktní, nikdo se nepozastavuje nad tím, že je vlastně (s výjimkou Červeného Potoka), co se týče možnosti úkrytu cestujících, nesplňuje žádná z těch současných. To je tím nejzávažnějším důvodem, proč k modernizaci a přehodnocení umístění zastávek na této trati přikročit. V následující části proto přinášíme náměty nejen na zlepšení, ale hlavně na změnu nevyhovujícího stavu zdejší infrastruktury.

Návrh na modernizaci infrastruktury trati Hanušovice – Dolní Lipka

Jak už bylo řečeno v úvodu naší studie, umístění současných zastávkových míst na trati Hanušovice – Dolní Lipka zcela nekoresponduje se současnými potřebami místních obyvatel a návštěvníků tohoto kraje. S výjimkou zastávky Prostřední Lipka stojí většina míst pro výstup a nástup cestujících na docházkově vzdálených a excentrických místech, která od cestování vlakem spíše odrazují. Poloha současných zastávek je patrna z mapky:



Obyvatelé Žlebu vlak nevyužívají, k dispozici mají bližší zast. „Hanušovice zastávka“ na trati Hanušovice – Staré Město p. Sn. Občané Vojtíškovy musí na vlak jít pěšky 4 km do Vlaského nebo Podlesí. Ve druhém případě, stejně jako občané Podlesí a Křivé Vody jdou necelý 1 km nebezpečným úsekem – podél staničních kolejí k výpravní budově. Do této stanice musí i občané obcí západně od n. Podlesí, přestože přirozené centrum obce leží o 1 km blíže. Zastávka Červený Potok leží za vesnicí, takže je zbytečně vzdálená i návštěvníkům a občanům Dolní Moravy. Lidé z Horní Lipky mají dnes možnost dostat se polní cestou do Červeného Potoka (nikoli v zimě) nebo po silnici do Prostřední Lipky. Následující mapka prezentuje náš návrh změny a modernizaci zdejší železniční infrastruktury:

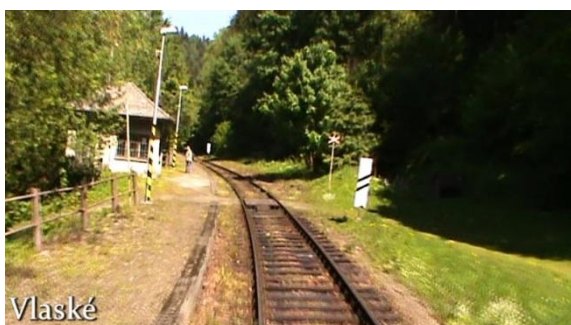


Zhuštění nebo přemístění nástupních a výstupních bodů na trati by mělo ztraktivnit železnici a cestování vlakem v této poměrně řídké obydlené oblasti, která je však velmi oblíbeným regionem pro chalupáře a především pro turistický ruch. Vycházíme z toho, že traťová rychlost včetně sklonových poměrů i poloměrů oblouků a institut zastávky na znamení umožňují, aby bylo na trati více zastávkových bodů (ne ve všech by pak v praxi vlak během jízdy zastavoval), které výrazně zkrátí docházkové vzdálenosti místním občanům a ušetří mnoho sil turistům, vydávajícím se z vlakových zastávek na túry do přilehlých hor.

Tmavě modré body představují náš návrh míst pro zastavování vlaků, světle modré body náměty ke zvážení dalších zastávkových bodů, bílé pak změny stávajících zastávek na nákladíště.

Odůvodnění navrhovaných změn zastávkových míst

VLASKÉ



Pozitiva: zastávku využívají obyvatelé přilehlého strážního domku a domů pod zastávkou, vedena je odtud spojka červené turistické značky, spojující zastávku s rekreačním zařízením Zámeček. Zastávka má zpevněnou nástupní hranu nástupiště s výpravní budovou, je osvětlována. Přístupová cesta ze silnice slouží i jako bezbariérový přístup. Je zde umístěno zařízení TRS a útulek pochůzkáře. Excentrická poloha zastávky snižuje riziko, že by byla terčem vandalismu.

Negativa: poměrně velká docházková vzdálenost z centra obce i pro obyvatele Vysoké a Vojtíškova, nevyhovující technický stav výpravní budovy, neumožňující úkryt cestujících.

Námět na zlepšení: vedle nátěrů zábradlí, hrany nástupiště a osvětlovacích ramp soustředit pozornost na zlepšení kultury cestování. Celková rekonstrukce budovy – oprava střechy, vnější fasádní nátěry, oprava dveřních a okenních výplní, nátěry rámu oken a dveří, znepřístupnění neuzívaných WC. Zásadním požadavkem je zpřístupnění čekárny pro cestující, instalace lavičky či jiného místa k sezení, protože pro cestujícího, absolvujícího dlouhé docházkové vzdálenosti (přicházejí s časovou rezervou), by měla na zastávce existovat možnost odpočinku před příjezdem vlaku. Čekárna by mohla být otevřena neustále, nebo odemkána personálem prvního a zamykána personálem posledního vlaku dne.

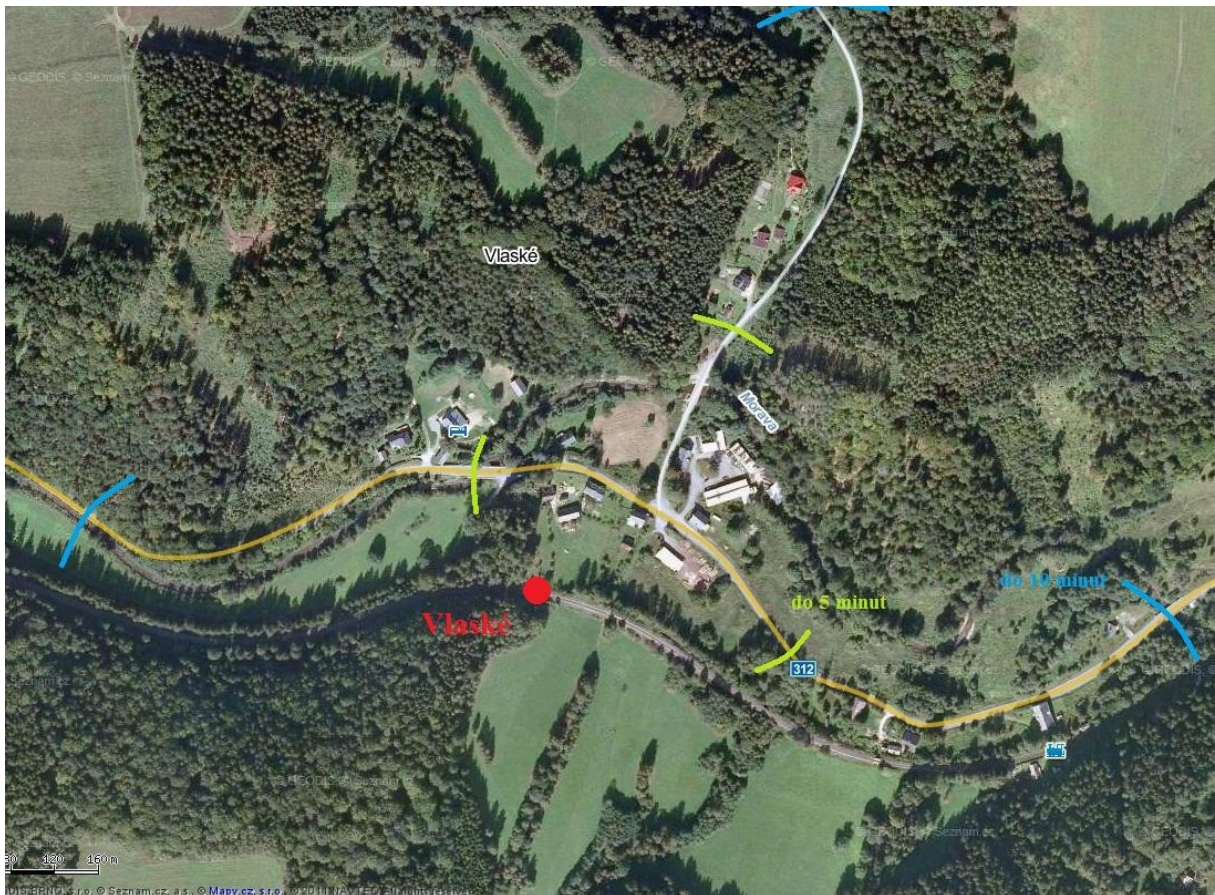
VLASKÉ - alternativní návrh

Pozitiva: nová zastávka (viz ortofotomapa), by byla blíže centru vsi a zkrátila by docházkové vzdálenosti cestujícím z Vysoké a Vojtíškova o 300 m a také ztraktivnila cestování vlakem lidem žijících a chalupařících v přilehlých nemovitostech. Pro turisty by se zkrátila cesta do masivu Králického Sněžníku i do 4 km vzdálené Vysoké, kde se plánuje výstavba Památníku F. Schuberta.

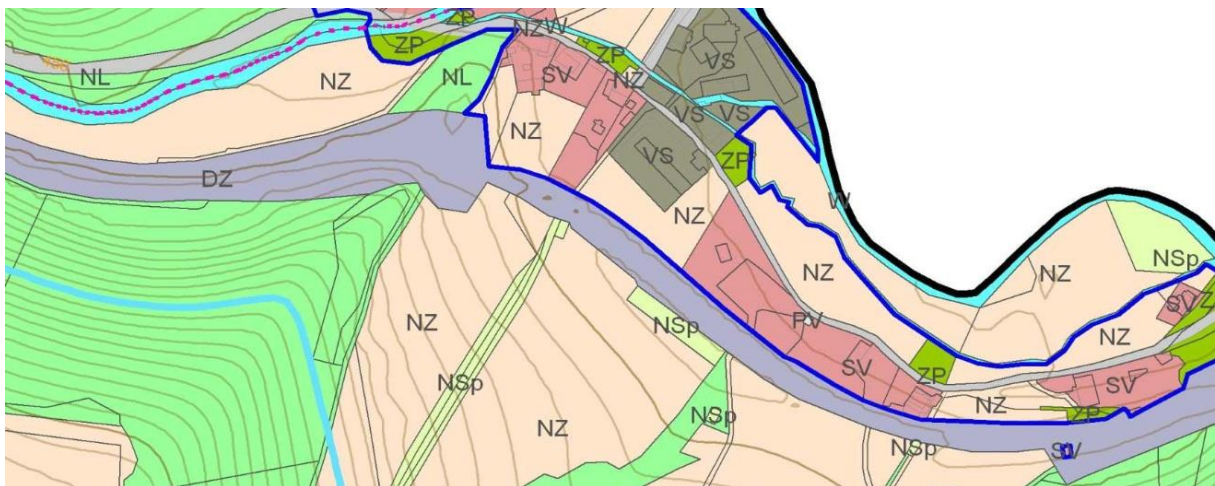
Negativa: náklady na budování nové zastávky s 30 m dlouhým nástupištěm a bezbariérovou přístupovou cestou, rozšíření vysokého náspu, přemístění zařízení TRS na novou zastávku, komplikované vlastnické vztahy potřebných pozemků, demolice současné zastávky a prodloužení cesty na vlak pro cestující z přilehlých nemovitostí a rekreačního střediska Zámeček.



Snímky místa pro umístění alternativní zastávky Vlaské, blíže rozcestí k Vysoké a současnému centru vesnice.



Znárodnění umístění a docházkových vzdáleností nové zastávky Vlaské s vyznačením polohy stávající zastávky (vpravo dole).
 Ve Vlaském trvale žije pouze 28 obyvatel (ve Vysoké 7, ve Vojtíškově 115).



Snímek předmětného území z platného Územního plánu obce Malá Morava, pro katastrální území Vlaské.



Následující snímek ortofotomapy s překryvem katastrální mapy dokládá vlastnické vztahy k pozemkům, jež by byly potřebné pro zajištění výstavby zastávky s nástupištěm a přístupové cesty, navazující na místní komunikaci. Rozhodující pozemkové parcely patří:

316/1, 316/2 - Gronych Vítězslav; 383 - Státní pozemkový fond; 318, 319/1 - Mrázek Pavel.

VOJTÍŠKOV

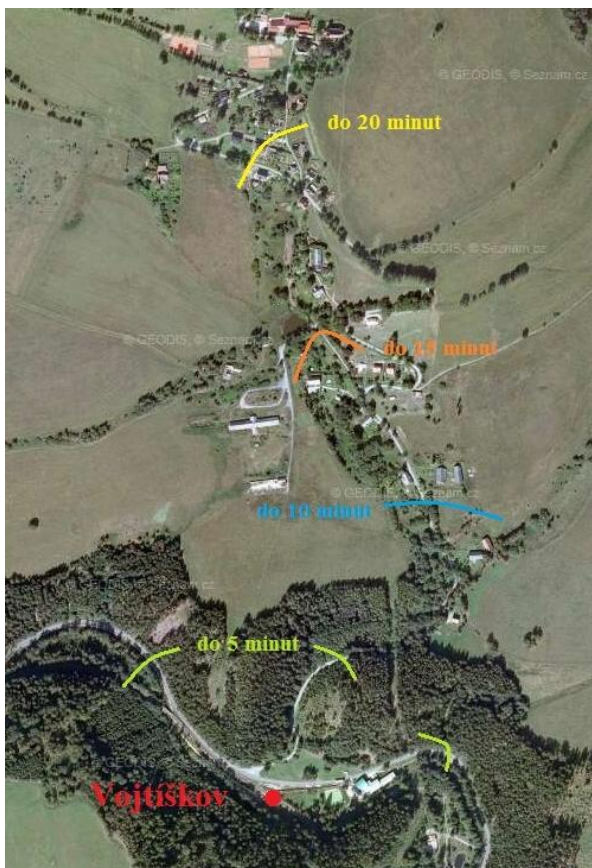
O nutnosti vybudovat železniční zastávku pod Vojtíškovem se poprvé jednalo již v 50. letech minulého století. Tato zastávka tehdy byla dokonce i zanesena do nového jízdního řádu (zatím bez udání časů)! Vše však ztroskotalo na nedostatku finančních prostředků tehdejšího MNV Vojtíškov. Znovu se o zastávce začalo mluvit po povodních v roce 1997. Protože řeka Morava tehdy strhla silniční most ve Vlaském a vymlela hlavní silnici nedaleko odbočky do vesnice směrem ke Králíkám, byl vlak, který na požádání zastavoval u souběhu silnice a trati, jediným možným spojením s centrem v Hanušovicích. O nové zastávce se opět začalo jednat, ale podle tehdejších závěrů měla být umístěna až za mostem v km 75,851 ve směru k nz Podlesí. Výstavba zastávky by si vyžádala přívod elektrické energie ze vzdáleného mlýna, výstavbu lávky pro pěší a narovnění oblouku trati. Projektované náklady se vyšplhaly přes jeden milión korun, což bylo nad finanční možnosti obce Malá Morava, která měla stavbu financovat. Proto tento projekt nebyl realizován. Vojtíškov je dnes druhou největší vesnicí obce Malá Morava, kde nejen že žije 115 obyvatel, ale je tu také mnoho rekreačních chat, chalup a rekreační zařízení se sportovním zázemím a lyžařským vlekem. Náš návrh počítá s umístěním nové zastávky Vojtíškov naopak v prostoru od souběhu silnice a trati směrem k tzv. Vlaskému tunelu.

Pozitiva: nová zastávka zkrátí cestujícím z Vojtíškovy cestu k vlaku až o 3 km! Do 100 m od nové železniční zastávky je zastávka autobusové linky, která zajíždí až do vsi (možnost přestupu). Zastavováním vlaků se zvýší možnost cestování odtud ve směru na Moravu i do Čech, v zimním období, při zvýšené pokrývce sněhu, díky pravidelnému prohrnování silnic bude vlaková zastávka dokonce o něco blíže než autobusová. Bezbariérová přístupová cesta od křižovatky, blízkost zdroje elektrické energie pro osvětlení zastávky. Pro pěší turisty vznikne nové nástupní místo k túrám do masivu Králického Sněžníku, pro cykloturisty pak nový výchozí bod směrem ke Kladskému sedlu.

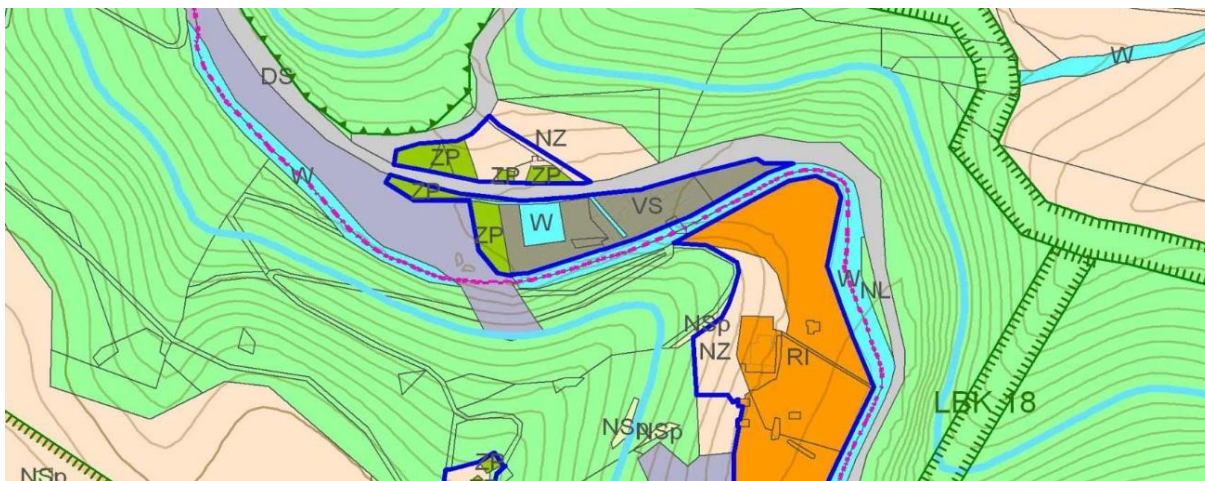
Negativa: výstavba zcela nové zastávky s 30 m dlouhým nástupištěm a přístupovou cestou, s nutností vyřešit přemostění mlýnského náhonu.



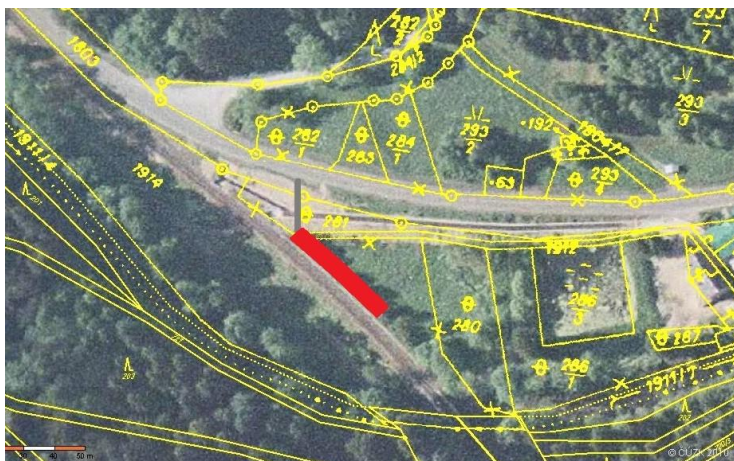
Snímky místa, kde by měla být vybudována nová železniční zastávka Vojtíškov.



Docházkové vzdálenosti a umístění zastávky Vojtíškov.



Snímek prostoru nově budované zastávky Vojtíškov z platného Územního plánu obce Malá Morava.



Místo, kde by měla nová zastávka Vojtiškov stát, se jeví jako bezkolizní s územním plánem, ale také co se týče vlastnictví dotčených pozemkových parcel. Následující snímek překryvu katastrální mapy dokládá rozvržení pozemků. Vlastníkem p. p. č. 1914 je Správa železniční dopravní cesty, p. p. č. 281 a 1912 - Rozhled Morava s. r. o.

PODLESÍ

Nová zastávka Podlesí by měla být vybudována za relativně nejmenší náklady. Nahradit by měla pro lidi z Podlesí (91 obyvatel), Křivé Vody (13 obyvatel), případně i Vojtiškova (115 obyvatel) stávající nz Podlesí, které by zůstalo jen nákladíštěm. Odstranilo by se tak nebezpečné chození lidí z uvedených vsí asi 200 m podél staničních kolejí k chátrající staniční budově (která neposkytuje žádný úkryt pro cestující), obzvláště neschůdné při vysoké sněhové pokrývce. V rámci bývalé železniční stanice by tedy vlak pouze zastavoval na jiném, bezpečnějším místě.

Pozitiva: občanům a návštěvníkům výše uvedených vesnic, ale i zaměstnancům sousední pily, by se zkrátila cesta k vlaku o nebezpečný úsek. K místu zastávky vede zpevněná bezbariérová cesta, blízké nevyužívané stavědlo by mohlo být přebudováno na novou budovu zastávky, popřípadě využito jako blízký zdroj elektrické energie pro novou zastávku. Blízké zpevněné panelové plochy lze využít i jako parkoviště. Blízkost autobusové zastávky linky, která zajíždí až do Podlesí. Pro turisty pak může být nová zastávka východištěm na modrou turistickou značku pro výlety na Králický Sněžník nebo na jih na Severomoravskou chatu a do pohorí Hanušovické vrchoviny.

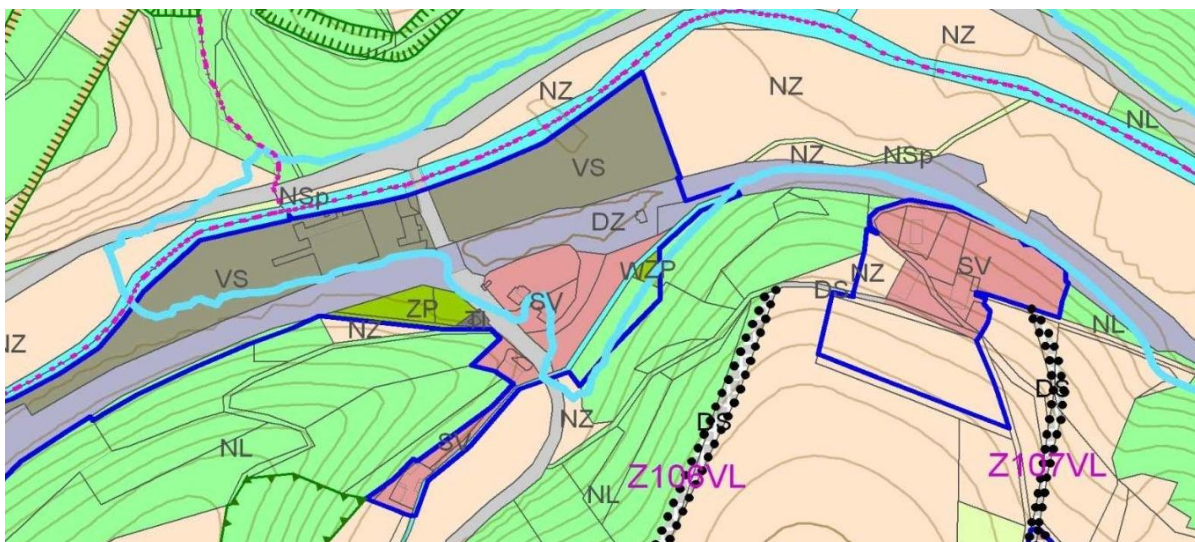
Negativa: nutnost stavby vyvýšeného 30 m dlouhého nástupiště, popřípadě i zastávky pro úkryt cestujících. Pokud pak má tato zastávka nahradit stávající nádraží v Podlesí, musí se souběžně budovat také zastávka Malá Morava, aby nedošlo k prodloužení docházkových vzdáleností pro cestující ze západní strany současného nákladíště zastávky (nz) Podlesí.



Snímky místa, kde by měla stát nová zastávka Podlesí.



Snímek ortofotomapy zachycuje nejen polohu stávajícího nádraží Podlesí (vlevo dole) a nebezpečný úsek podél staničních kolejí, kudy si lidé zkracují cestu, ale také umístění nové zastávky, blízkou zástavbu, pilu a zpevněnou přístupovou cestu.



Snímek předmětného území z platného Územního plánu obce Malá Morava.



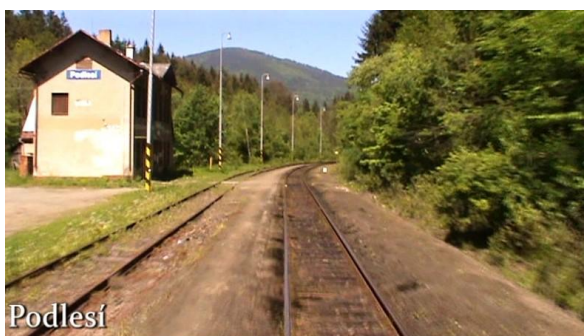
Již z územního plánu a z příložené katastrální mapy je zřejmé, že ani stavba této zastávky není v konfliktu s územně-plánovací dokumentací a vlastnickými vztahy k pozemkům. Parcely potřebné k výstavbě zastávky jsou ve vlastnictví Správy železniční dopravní cesty, s. o.

Nákladiště Podlesí

Důvodů pro zrušení současného nákladiště zastávky Podlesí pro odbavování cestujících je hned několik. Především to je naprosto katastrofický stavební stav budovy bývalé železniční stanice, která neslouží jako úkryt pro cestující. Využívána je pouze dopravní kancelář, a to z dopravních důvodů pro obsluhu nákladiště. Podmínky ještě zhoršila vytrhaná a zcizená dlažba před výpravní budovou, proto se zde o alespoň nějaké kultuře cestování nedá mluvit.

O nebezpečnosti přístupu pro cestující z východní strany jsme již psali, navíc využití modré turistické stezky pro cestu na vlak ze vsi Podlesí je v zimním období velmi problematické. Stejně tak daleko to k vlaku mají i cestující z obcí přiléhajících na západ od zdejšího nádraží. K přestupu na autobus je toto místo také naprosto nevhodné. Nejbližší zastávky u pily a u pohostinství jsou více než 300 metrů daleko.

Pokud budou budovány nové zastávky Podlesí (u stavědla) a Malá Morava, navrhujeme, aby stávající nákladiště zastávka Podlesí zůstalo pouze nákladištěm. Předpokládáme, že v brzké době dojde k demolicí zdejších staveb – útulku traťové distance, obytného domu, strážního domku i skladiště na boční rampě, která je využívána k nakládce kulatiny a řeziva.



Současný stav budovy bývalé železniční stanice Podlesí je pro cestující spíše než zázemím hrozbou pro jejich bezpečnost.

MALÁ MORAVA

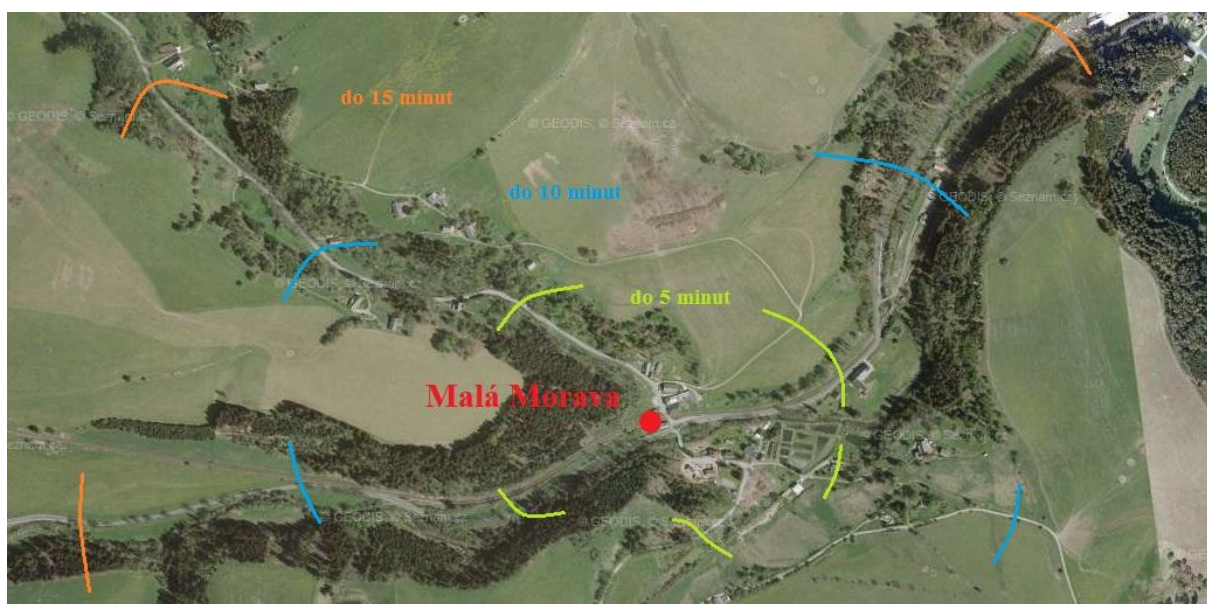
Místo za přejezdem v km 78,307 je předurčeno k tomu, aby zde byla vybudována nová vlaková zastávka s názvem Malá Morava. Zde se totiž nachází přirozené dopravní centrum stejnojmenné obce, čítající devět trvale obydlených vesnic. Ze současné stanice Podlesí je toto místo dostupné po téměř půlkilometrovém pochodu, přičemž právě zde je nejbližší autobusová zastávka pro další cestu do okolních horských vesnic.

Pozitiva: zastávka leží v centru obce Malé Morava, v její bezprostřední blízkosti jsou obecní úřad, prodejna smíšeným zbožím, řeznictví, pohostinství a autobusová zastávka, kde zastavují linky obsluhující Vysoký Potok (78 obyvatel), Zlatý Potok (8 obyv.), Malou Moravu (182 obyv.) a Sklené (21 obyv.). Zastávka by ležela v bezprostřední blízkosti silnice III. třídy do Skleného, proto by byly poměrně nízké také náklady na přístupovou cestu. Nová zastávka by ležela v blízkosti zelené značené turistické stezky, propojující masiv Králického Sněžníku s kaplí na Svaté Trojici v Hanušovické vrchovině. V blízkosti je zdroj elektrické energie pro osvětlení zastávky.

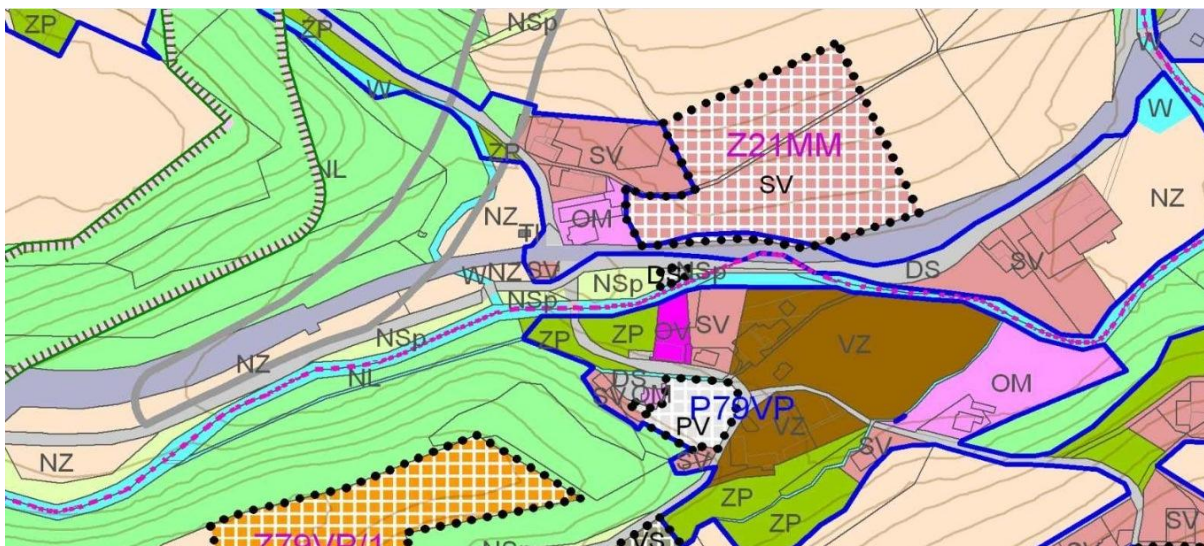
Negativa: náklady na stavbu nové zastávky s 30 m dlouhým nástupištěm a přístupovou cestou. Pokud by došlo k realizaci této zastávky, muselo by se tak dít v součinnosti s výstavbou nové zastávky Podlesí (u stavědla), aby se po zrušení současného nz Podlesí neprodloužila docházková vzdálenost cestujících přicházejících z východní strany. Limitující pro stavbu zastávky je blízkost přejezdu, krycího návěstidla i dva propustky.



Snímky místa budoucí zastávky Malá Morava, která by byla umístěna v samotném dopravním centru stejnojmenné obce.



Ortofotomapa se zákresem docházkových vzdáleností. Povšimněte si vzdálenosti, kterou musí cestující urazit ze současného nádraží v Podlesí, aby dosáhl nejbližší autobusové zastávky v místě navrhované železniční zastávky Malá Morava.



Výřez z Územního plánu obce Malá Morava s územím kolem zastávky. Kategorie území NZ umožňuje výstavbu staveb ve veřejném zájmu, navíc vlastníků tohoto pozemku s výstavbou železniční zastávky předběžně souhlasí.



Pozemky, jichž by se dotkla výstavba a existence této zastávky jsou zaznamenány překladem katastrální mapy do výřezu z ortofotomapy. Vlastníky uvedených pozemků jsou:

- 1606/1 - Farma Morava s. r. o.
- 1608 - Státní pozemkový úřad

ZLATÝ POTOK (námět)

Nová železniční zastávka s názvem Zlatý Potok by pomohla obci Malá Morava vyřešit dopravní obslužnost nejzápadnějších spravovaných území. Zastávka by mohla být postavena v blízkosti polní cesty ze Zlatého Potoka (8 obyv.) a Horní Hedeče (11 obyv.) na Malou Moravu. Protože se však jedná o polní cestu, byla by náročná její zimní údržba. Zájem na stavbě této zastávky má především obec Malá Morava.

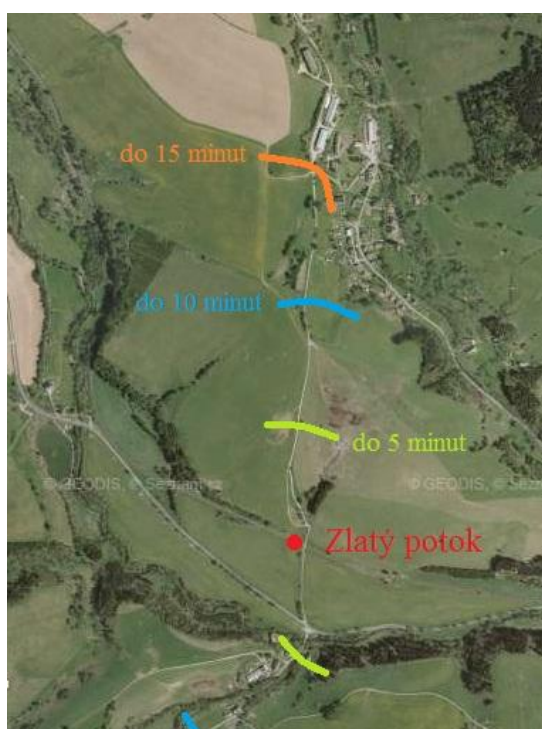
Pozitíva: Z tohoto místa je to do centra vesnice s názvem Malá Morava (182 obyv.) přes kopec blíže, než od navrhované nové zastávky Malá Morava. Velmi by se zlepšila dopravní obslužnost

Zlatého Potoka a Horní Hedeče, kam doposud zajíždí autobus jen výjimečně a dálkové spoje zde nestaví vůbec. Stavba nové zastávky by stála v rovném úseku trati.

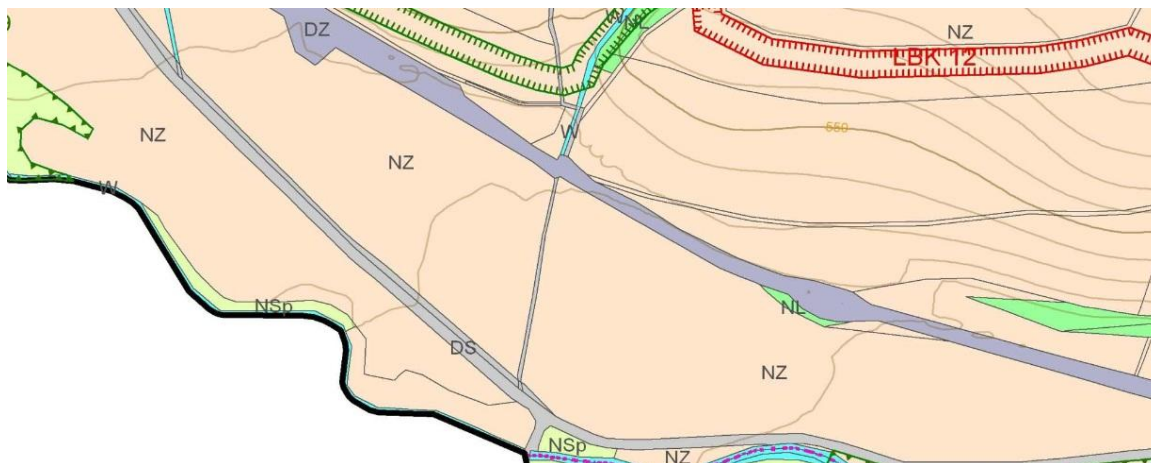
Negativa: stavba zcela nové zastávky s osvětlením a s nástupištěm dlouhým 30 m, poměrně špatná dostupnost za nepřízně počasí, místo je vzdáleno od přívodu elektrického proudu.



Místo, kde by v budoucnu mohla stát nová zastávka s názvem Zlatý Potok.



Výřez z ortofotomapy dobře ukazuje blízkost centra největší vesnice obce Malá Morava.



Místo, kde by měla stát zastávka Zlatý Potok na snímku z Územního plánu obce Malá Morava.

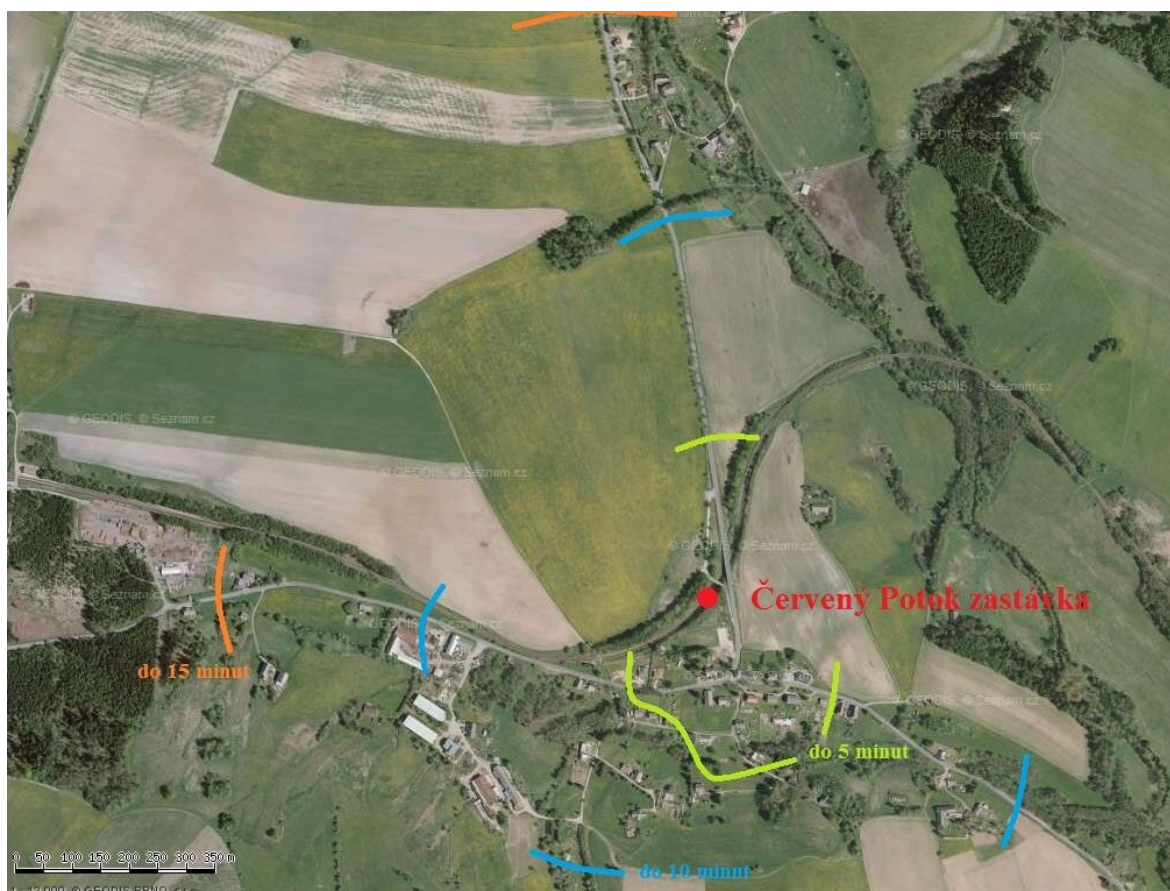
ČERVENÝ POTOK

Červený Potok (77 obyvatel) je klíčovým místem této železniční trati, která vede souběžně se silnicí z Hanušovic do Králík. Zde se kříží trasy vlaků s trasami autobusových linek směřujících z Králík pod Králický Sněžník - na Dolní Moravu. Nabízí se kombinace těchto dvou druhů veřejné dopravy a vytvořit z Červeného Potoka přestupní bod. Současná situace nic takového neumožňuje, protože stávající nákladní zastávka Červený Potok leží až u manipulačního skladu za vesnicí. Její excentrická poloha je hlavní příčinou, proč cestování vlakem nevyužívají lidé přímo ze vsi, a proč je vlak současně téměř nedostupným dopravním prostředkem pro občany vesnic spadajících pod Dolní Moravu (309 obyvatel), která je současně jedním z nejvýznamnějších lyžařských center v rámci Pardubického kraje. O vlakovou zastávku v námi navrhovaném místě usilovala obec Dolní Morava již v minulosti, vždy celá věc ztroskotala na odmítavém postoji města Králíky. Přesunutím zastávky v Červeném Potoku blíže k odbočce na Dolní Moravu by se ztížila docházka na vlak pro obyvatele Horní Lipky (98 obyvatel). Dlužno dodat, že pro cesty na vlak z Horní Lipky lze využít pouze polní cesty, a to mimo zimní období, kdy je tahle cesta neschůdná. Této možnosti však lidé z Horní Lipky využívají minimálně. Počítáme s tím, že by současná zastávka dále sloužila jen jako nákladíště.

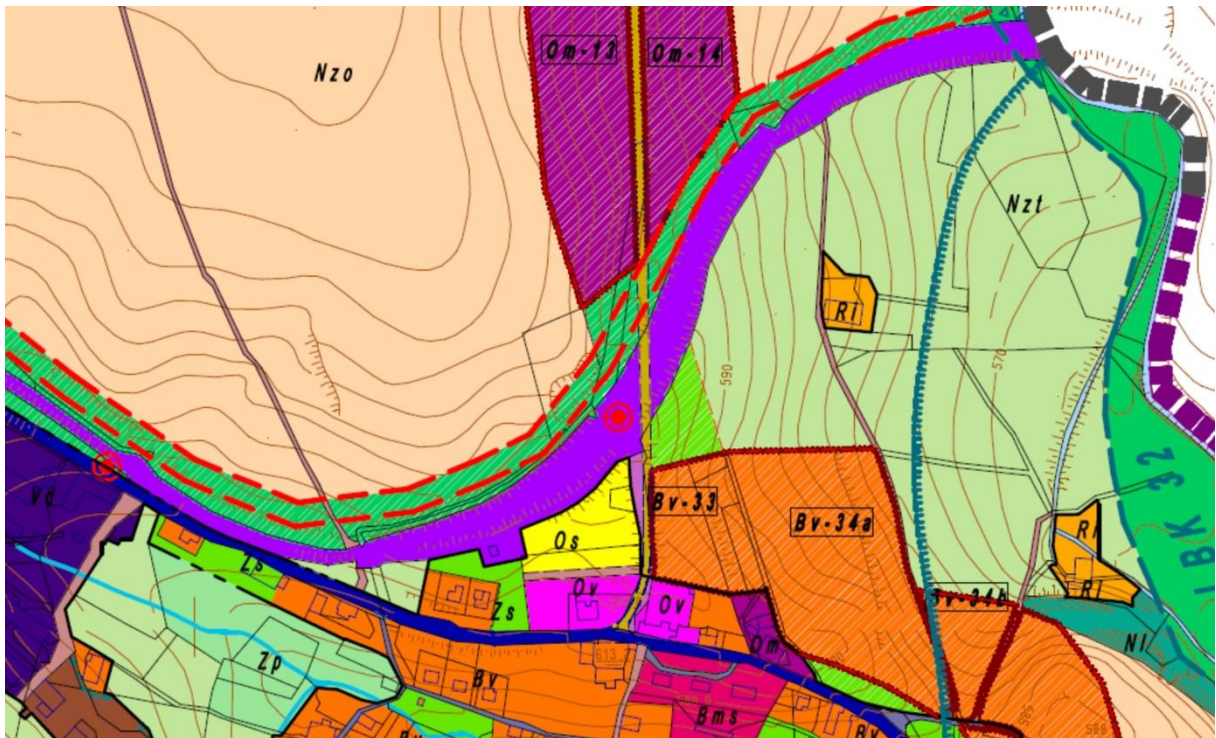
Vybudování zastávky v blízkosti silnice na Dolní Moravu považujeme ze všech navrhovaných změn zdejší železniční infrastruktury za prioritní a jednoznačně pozitivní změnu k lepšímu. Jsme si vědomi technických problémů s lokací nové zastávky (poloměry oblouků, sklon trati, budování bezbariérového přístupu na zastávku apod.). Na snímcích z katastrálních map proto uvádíme dvě možné varianty, které by splňovaly podmínku blízkosti silničního spojení na Dolní Moravu.

Pozitiva: vznik přestupního bodu z vlaku k cestám na Králický Sněžník, popřípadě do lyžařských areálů na Dolní Moravě. Podstatné zkrácení docházkové vzdálenosti na vlak pro samotné obyvatele centra Červeného Potoka (max. do 10 minut) a obyvatele a návštěvníky Dolní Moravy.

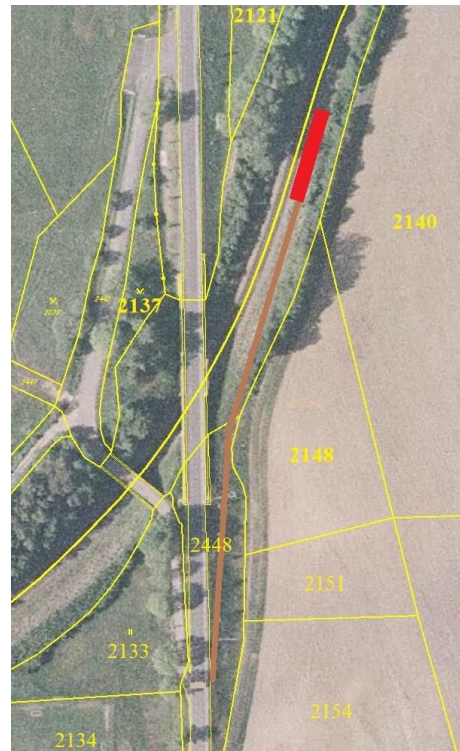
Negativa: obtížnost výstavby nové zastávky v hlubokém zářezu trati, splnění technických požadavků na výběr místa zastávky.



Na mapě docházkových vzdáleností na novou zastávku je vidět zcela vlevo i současnou excentricky položenou nádraží.

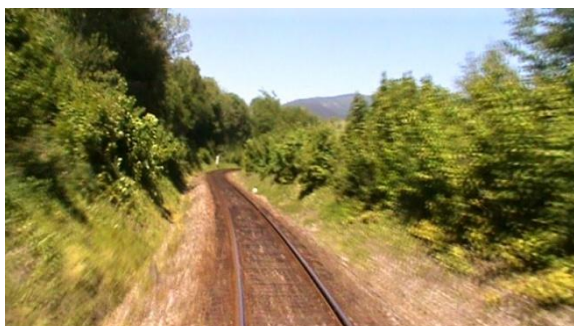


Snímek z Územního plánu města Králíky dokládá, že případná nová zastávka v těchto místech nebude v kolizi s územěplánovací dokumentací, protože předmětné pozemky leží v zájmovém území dráhy.



Snímky z katastrální mapy dokládají vlastnické vztahy v oblasti v obou možných variantách lokace zastávky.

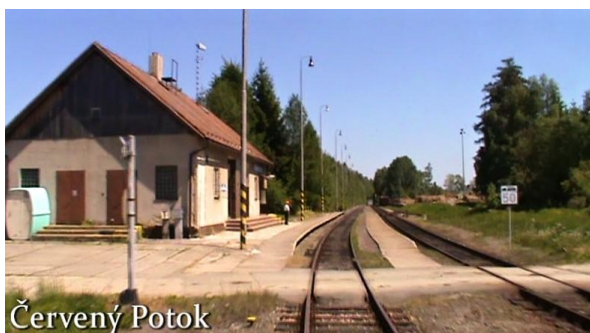
Pozemkové parcely v oblasti přilehlé k oběma variantám zastávky jsou ve vlastnictví:
 2133 - Město Králíky, 2448 - Pardubický kraj; 2140 - Brych Jaroslav, Marková Juliána; 2148, 2151, 2154 - Jireš Václav; 2121, 2133, 2134, 2137 - Město Králíky.



Snímky zachycují obě místa, vybraná pro stavbu nové zastávky Červený Potok. Horní dva obrázky jsou z místa před portálem kamenného nadjezdu, spodní dvě fotografie jsou variantním místem za novým mostem.

Nákladiště Červený Potok

Výstavbou nové zastávky Červený Potok nedaleko nadjezdu silnice z Červeného Potoka na Dolní Moravu by pozbylo stávající nádraží významu jako bodu pro osobní přepravu. Doposud byla stanice cílem především běžkařů a pěších turistů, kteří odtud vycházeli na túry ve směru ke Králickému Sněžníku, cestující z Červeného Potoka, popřípadě z Horní Lipky a také zaměstnanců zdejšího manipulačního skladu. Je na zváženu, zda ponechat toto místo jako zastávku na znamení, už proto, že je zde vybudováno zpevněné nástupiště a cestující mají možnost úkrytu před nepohodou na krytém místě ve staniční budově. Pokud by se to nevyklučovalo s nutnou vzdáleností mezi zastávkami (blízkost nové zast. Červený Potok), pak by nebylo nutno zastávku, jako místo pro zastavování osobních vlaků, rušit a ponechat ji na znamení. Cesty lidí do a z Horní Lipky k vlaku by pomohla vyřešit následující zastávka Horní Lipka. Ve staniční budově je umístěno zabezpečovací zařízení a systém TRS.



HORNÍ LIPKA

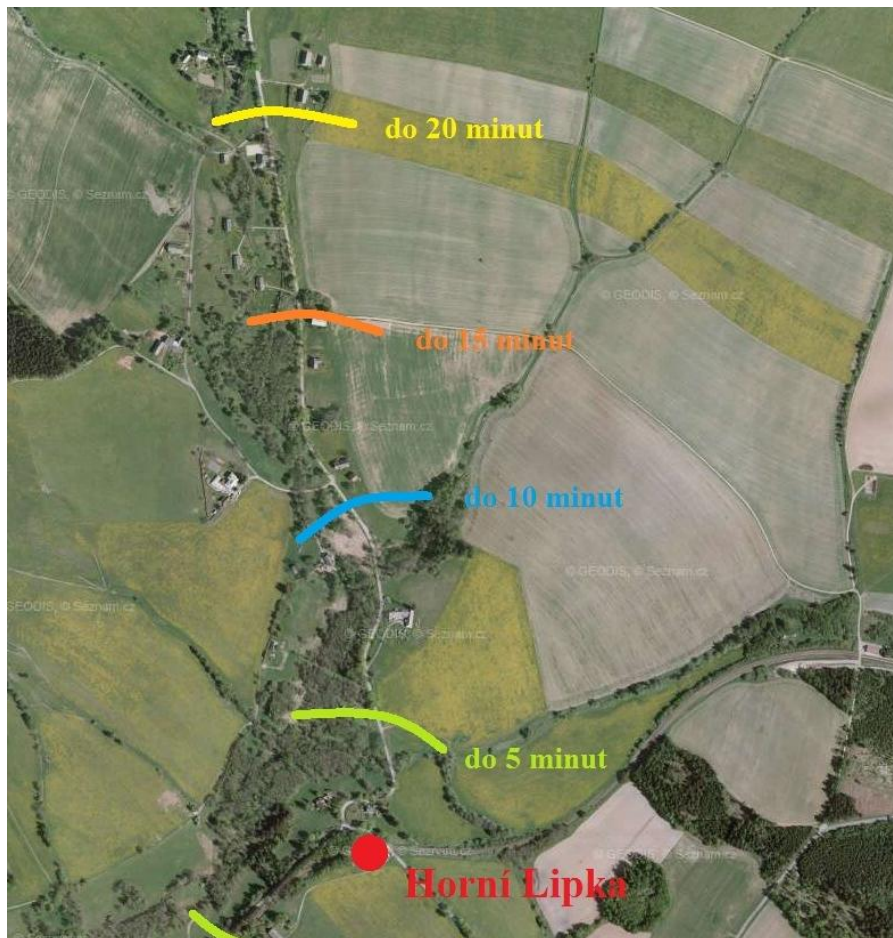
Ves Horní Lipka až doposud postrádá vhodný přístup k vlaku. Jedinou možností je, mimo období se sněhovou pokrývkou, docházka po polní cestě do současného nákladního zastávky Červený Potok, popřípadě dlouhá cesta po silnici až na zastávku Prostřední Lipka. Nutno dodat, že současná obsluha vesnice autobusovými linkami je jen základní. Možností zlepšení je přiblížení dostupnosti vlaku zřízením nové vlakové zastávky na katastru vsi, v bezprostřední blízkosti přejezdu v km 85,192.

Pozitiva: podstatné zkrácení docházkových vzdáleností, blízkost silniční komunikace a zdroj elektrické energie pro osvětlení zastávky. Možnost koordinace s autobusovými přípoji z blízké zastávky, pro cesty do centra vsi.

Negativa: výstavba zcela nové zastávky s přístřeškem pro cestující a s 30 metrů dlouhým nástupištěm, relativní blízkost stávajícího n.z. Červený Potok a poloměr oblouku.



Blízkost udržované silniční komunikace je zárukou bezpečné dostupnosti zastávky i v zimním období.



Nová zastávka by mohla být atraktivní nejen pro občany a návštěvníky Horní Lipky, ale i pro lidi žijící v přilehlé části Prostřední Lipky.



Výběr místa (zastávka by mohla stát i blíže přejezdu) se jeví jako bezproblémový s ohledem na vlastnické vztahy k okolním parcelám, protože navrhovaná zastávka i přístupová cesta by byla stavěna na pozemcích Správy železniční dopravní cesty. Vlastníky pozemků jsou: p. p. č. 2693 – SŽDC s. o.; 2648 – Rychetský Milan; 2656 – Plháková Stanislava; 2657 – Město Králíky.

PROSTŘEDNÍ LIPKA

Zastávka Prostřední Lipka svou polohou zcela splňuje soudobé požadavky – leží blízko obydlí centra stejnojmenné vsi, ale také v blízkosti okresní silnice, která zastávku spojuje s blízkým vojenským muzeem, ale i s 1 km vzdáleným městem Králíky. Zastávky využívají nejenom cestující z Prostřední Lipky, ale i ti, kteří si chtějí výrazně zkrátit čekání na přestup v Dolní Lipce.

Stávající zastávka v Prostřední Lipce má nástupiště se zpevněnou hranou a výpravní budovu, která dnes slouží už jen pro umístění části zabezpečovacího zařízení sousedícího přejezdu v km 86,561. K úkrytu cestujících slouží pouze nevelký převis střechy a závětrí budovy. Všechny prostory jsou uzamčeny, okenní a dveřní výplně zapelechovány a zamřížovány. Budova zastávky se stává častým cílem vandalismu, navíc havarijní stav střechy způsobil podmáčení a následnou destrukci podhledů.

Řešení stávajícího nevyhovujícího stavu se nabízejí dvě. Jedním by mohla být generální rekonstrukce střechy, následné opravy interiérů, zasklení okenních výplní, oprava vnější fasády a externí nátěry. Další a pravděpodobně schůdnější variantou by byla demolice celé stavby, a to poté, co by komponenty přejezdového zabezpečovacího zařízení byly přemístěny do samostatného objektu. Na zastávce by pak mohl stát jednoduchý přístřešek s místem pro sezení.



Současný neutěšený vzhled a nefunkčnost budovy zastávky Prostřední Lipka kultuře cestování moc nepřídává.

Závěrem

Trat' z Hanušovic do Dolní Lipky má se současnou obnovou víkendových spojů osobních vlaků charakter trati úzce regionální, tedy lokální. Námi navrhovaná místa pro zastavování vlaků úzce korespondují nejen s potřebami cestujících, kteří v této části česko-moravského pomezí trvale žijí, ale také s možnostmi, které by podpořily další rozvoj turistického ruchu v oblasti.

Častým argumentem odpůrců železniční přepravy je vedle pseudo-výpočtu vyšších nákladů pro krajskou pokladnu také údajná nenaplněnost spojů. Ano, v tomto regionu se počítají nastupující a vystupující cestující v jednotkách. Proto také nepředpokládáme, že by na zdejší trati jezdily jiné, než jednomotorové vlakové soupravy (v současnosti řady 810), maximálně s jedním přívěsným vozem. Proto navrhujeme ve všech nových zastávkových místech nástupiště o dostačující délce 30 m a jednoduchý přístřešek s místem k odpočinku cestujících, který by nebyl zbytečně předimenzovaný.

Uvedené lokace nových zastávek jsme volili s ohledem na co nejoptimálnější zkrácení docházkových vzdáleností do a z míst, pro které by měla být nová zastávka zřízena. Rovněž jako návrh lze brát námi navrhované názvy zastávek. Vycházeli jsme však z místního místopisu a osobní znalosti kraje. Název nové zastávky Červený Potok jsme nedoplňovali upřesňujícím slovem „zastávka“ v názvu, protože si myslíme, že by tento bod pro nástup a výstup cestujících měl nést pouze název přilehlé vesnice a naopak stávající nádraží přejmenovat (bude-li nadále osobní přepravě sloužit) jako „Červený Potok zastávka“.

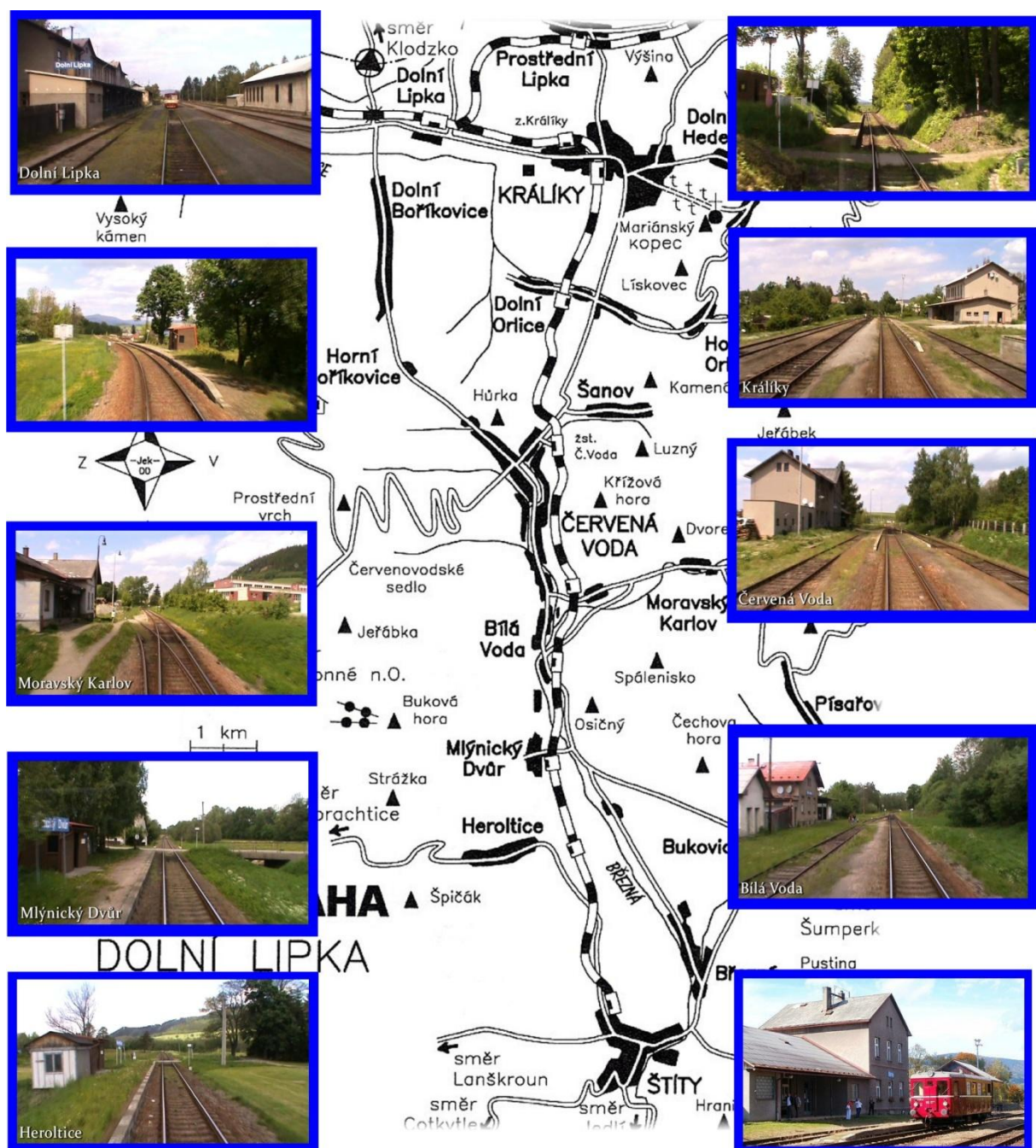
Jsme si rovněž vědomi existujících závazných technických norem, které mají nová zastávková místa splňovat, ať už s ohledem na sklon trati či poloměry oblouků, popřípadě bezbariérových přístupů. V tomto je třeba naše návrhy chápat jako náměty k dalším odborným a technickým studiím, které jistě dokážou najít vhodná a schůdná kompromisní řešení.

Stav současné infrastruktury na trati Dolní Lipka - Štítý

Železniční trať z Dolní Lipky do Štítů je dlouhá 16,4 km. Po krátkém klesání za Dolní Lipkou se v Králíkách stáčí k jihu. Nejvyšším bodem je Dolní Orlice, odkud pak následuje stálé klesání až do Heroltic, odkud trať opět mírně stoupá směrem do Štítů.

Provoz na ní řídí výpravčí v Dolní Lipce ve funkci dirigujícího dispečera, protože štítecká lokálka je provozována podle předpisu pro zjednodušenou dopravu. Vedle Dolní Lipky jsou jedinou obsazenou dopravou Králíky, kde v denních směnách pracuje komerční pracovník Českých drah. Poloha zdejších zastávek a dopraven se nezměnila od otevření trati v roce 1899.

Po opravách staničních budov v sedmdesátých letech se výrazněji do zlepšení kultury cestování neinvestovalo. Především staniční budovy, tam kde již neslouží žádný drážní zaměstnanec, ani nikdo, kdo v budově alespoň bydlí, jsou vystaveny vandalismu a povětrnostním podmínkám, vedoucím k chátrání. Světlou výjimkou je výstavba čtyř nových dřevěných zastávek, které v roce 2004 nahradily ty původní, a to v Králíkách zastávce, Dolní Orlici, Mlýnickém Dvoře a v Herolticích.



Návrh na modernizaci infrastruktury trati Dolní Lipka - Štítý

Jednostranným rozhodnutím Pardubického kraje přestaly v prosinci roku 2011 na trati Dolní Lipka – Štítý jezdit osobní vlaky v úseku Moravský Karlov – Štítý. Toto destruktivní řešení zčásti napravilo zavedení tří párů víkendových spojů, které od 2. 2. 2013 zajíždějí až do Mlýnického Dvora, tedy do nejposlednější zastávky této trati, která ještě leží na území Pardubického kraje. Intenzivní jednání s kompetentními představiteli Olomouckého kraje, peticí projevovaný zájem občanů Heroltic a usnesení Zastupitelstva města Štítý z března 2013 nás přesvědčuje o smysluplnosti požadavku vrátit na trať osobní vlaky, a to až do konečné stanice, do Štítů. To vše se musí dít v úzké koordinaci se skutečnými požadavky cestujících, např. vazba příjezdů a odjezdů vlaků na začátek a konec pracovní doby ve zdejší největší firmě Klein&Blažek.

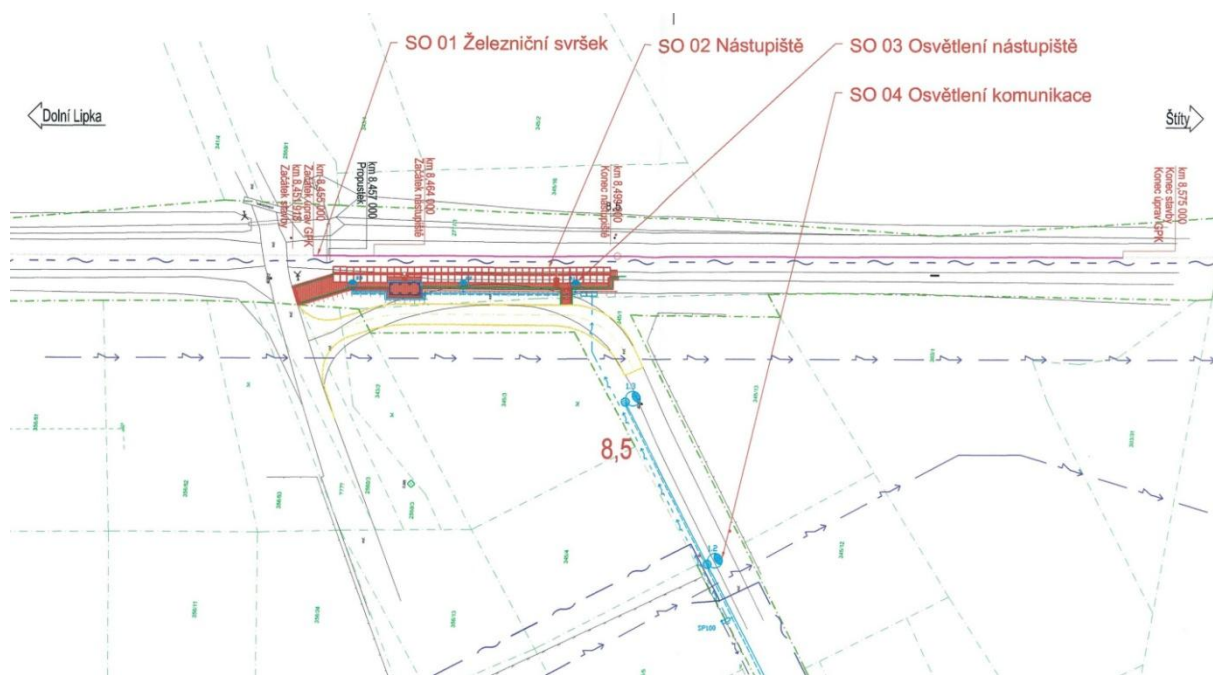
Předmětem této studie je však změna infrastruktury, nikoli optimalizace vlakových spojů.

Trať Dolní Lipka - Štítý vede z Králíků napříč obydleným údolím řeky Březné, souběžně se silniční komunikací. Zastávková místa jsou volena od počátku zdejší dráhy promyšleně. Původně excentricky položené nádraží v Králíkách se urbanistickým vývojem města postupem času včlenilo do zástavby a relativní blízkost sídlišť změnila jeho docházkové vzdálenosti.

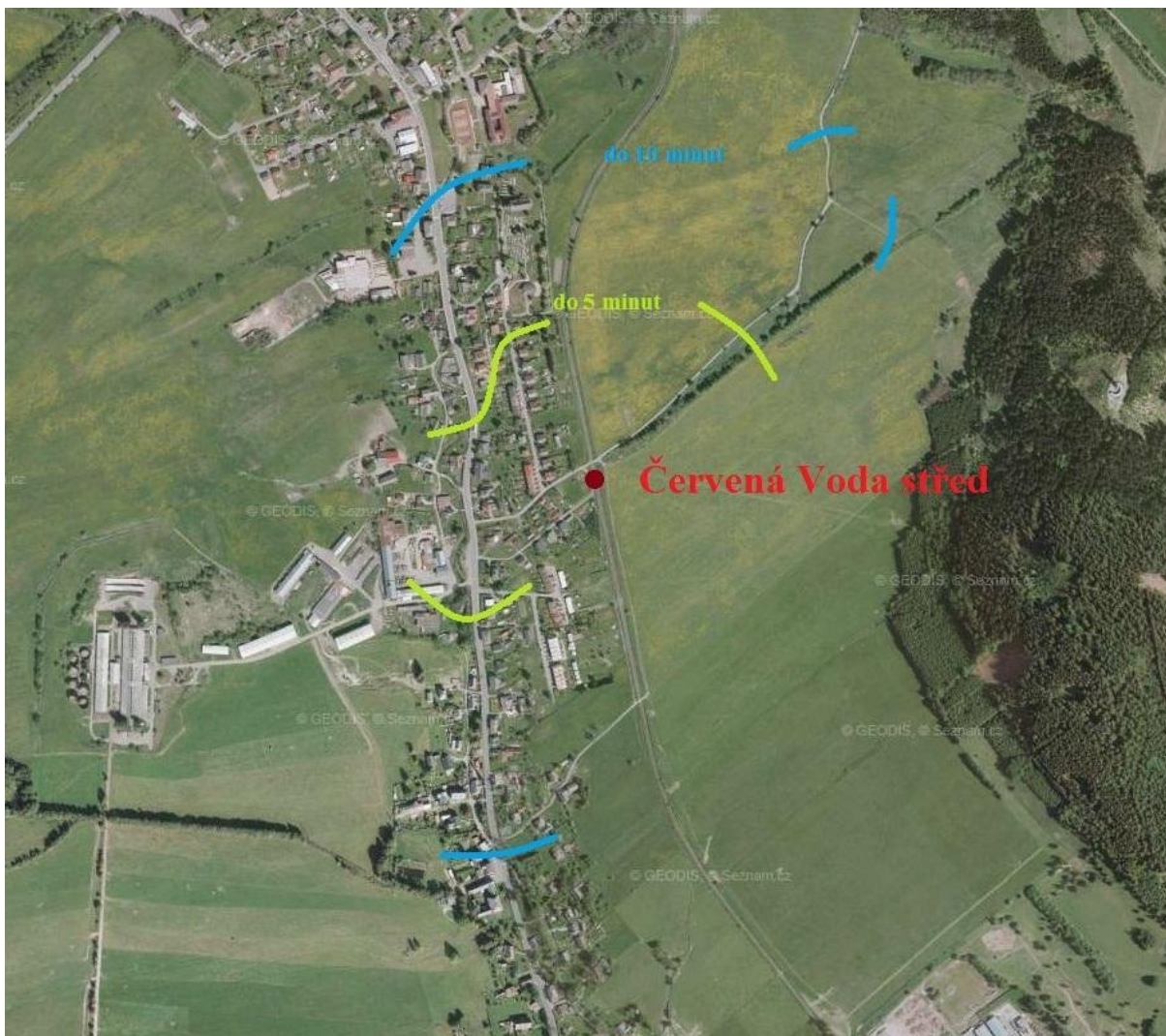
Výjimkou, jíž se chceme blíže věnovat, je Červená Voda a cílová stanice trati Štítý.

ČERVENÁ VODA - STŘED

Zastávka „Červená Voda – střed“ byla již před pěti lety majetkově ošetřena, projednána a byl vyhotoven její projekt. Má být vybudována v km 8,464, mezi stávající dopravnou Červená Voda a nz Moravský Karlov. Největším přínosem nové zastávky bude, že výrazně zkrátí docházkovou vzdálenost na vlak občanům a návštěvníkům hustě zastavěného a obydleného centra obce Červené Voda, jak je patrné z připojeného snímku ortofotomapy. To by výrazně změnilo zájem zdejších lidí o přepravu vlakem. Celá investiční akce má však stát zhruba dva miliony korun. Přestože opravu výše zmiňovaných zastávek na této trati zcela hradil tehdejší podnik Českých drah, a.s. - Drahstav, má být investorem realizace této zastávky obec. Ta však stále hledá finanční prostředky na realizaci stavby.



Detail projektu, který byl pro novou zastávku Červená Voda - střed vypracován již v červenci roku 2008.



Již z ortofotomapy je patrné, jak velký význam bude mít nová zastávka pro železniční přepravu a její dostupnost i v centru obce.



Takto dnes vypadá místo, kde bude stát nová železniční zastávka Červená Voda – střed.

ŠTÍTY ZASTÁVKA

Nádraží ve Štítech, jako konečná stanice, bylo budováno s vědomím, že odtud jednou povede trať dále na jih. Původní projekt počítal s dostavbou dráhy přes Jedlí a Drozdovskou pilu do Hoštejna. Realizaci však vždy překazily obě světové války. V rámci poválečných plánů v roce 1946 padl návrh na dostavbu trati do Zábřeha na Moravě, později se mluvilo i o náročnějším projektu, který by si vyžádal stavbu mnoha tunelů, ale došlo by k propojení s další kusou dráhou končící v Lanškrouně. Ze všech těchto plánů však sešlo a dokonce od prosince roku 2011 přestaly do Štítů jezdit osobní vlaky úplně. Dopravní Štíty je dnes obsluhována pouze nákladními manipulačními vlaky a slouží tedy jenom k nakládce a vykládce vozů. K závěru, že o cestování do Štítů vlakem není ze strany cestujících zájem, se došlo bez zkoumání příčin, proč k jejich tak markantnímu odlivu došlo.

Pro obhajobu toho, proč by měly osobní vlaky do Štítů opět zajíždět, je třeba uvést, že Štíty jsou správním střediskem také pro Heroltice, které jsou s městem nedostatečně propojeny autobusovými linkami. Navíc vlaková zastávka je ze vsi blíže než autobusová na lince Králíky–Lanškroun. Požadavek na obnovu osobní vlakové dopravy podpořila místní petice i usnesení štíteckého zastupitelstva z března 2013. Velmi podstatným faktorem je i to, že v blízkosti současné stanice stojí firma Klein&Blažek, dlouhodobě zaměstnávající několik set lidí v třísměnném provozu. Předcházející nekoordinace příjezdů a odjezdů vlaků se začátky a konci pracovní doby, jakož i následné úplné zrušení, přiměly zdejší zaměstnance řešit situaci individuální dopravou. Firma si nyní financuje vlastní autobus, který pracovníky sváží a rozváží také ve směru Červená Voda a Králíky, bohužel nezajíždí do Heroltic. O obnovu provozu osobních vlaků proto projevil zájem i ředitelství uvedené firmy.

Skutečnost excentricky umístěného nádraží ve Štítech a poměrně dlouhou docházkovou vzdálenost do centra města lze vyřešit dvěma způsoby.

Prvním a levnějším řešením je zkoordinování dopravních integrovaných systémů Pardubického a Olomouckého kraje, a to tak, že by vhodné autobusové spoje od Šumperka, Zábřeha či Lanškrouna zajížděly k vlakovým přípojkám k současnému nádraží Štíty. Prostor u nádraží je vhodný k otáčení autobusů a zastávka zde již existuje. Vznikla by tak možnost jakési městské hromadné dopravy uvnitř Štítů, kdy by se cestující z vlaku dostali autobusem do centra města a naopak z města k vlaku.

Druhé řešení předpokládá částečné prodloužení trati od dnešní kusé koleje asi 250 metrů blíže k městu. Jsme si vědomi, že v souvislosti s tím je třeba absolvovat řadu jednání, místních šetření a majetkoprávních vyrovnání, přesto ale tuto možnou variantu jako námět nabízíme.

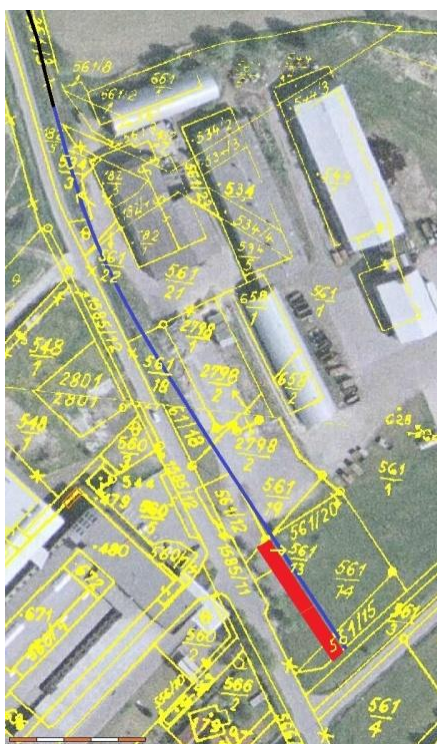
Prodloužením kusé koleje před vjezd do areálu firmy Klein&Blažek a výstavba nové zastávky s názvem „Štíty zastávka“ (s 30 m dlouhým nástupištěm) by se jednak výrazně zkrátila docházková vzdálenost od vlaku do firmy, ale také pěší cesta do centra města by byla již jen desetiminutová. Tohle zdánlivě komplikované a investičně náročnější řešení by pomohlo svým způsobem „dokončit“ trať tak, aby se plnohodnotně zapojila do dopravního systému Olomouckého kraje. Případné mimořádnosti, jako by bylo nutné posílení obvyklého motorového vozu o přívěsný vůz (a bylo by tak nutné jeho objížďení v cílové stanici), lze řešit s využitím kolejového rozvětvení blízké stávající dopravní Štíty.



Zde trať do Štítů končí, téměř před branami firmy Klein&Blažek.



Ze snímku ortofotomapy je zřejmé, jak výrazně by se zkrátily docházkové vzdálenosti vybudováním cílové zastávky osobních vlaků s názvem Štítý zastávka. Stávající doprava Štítý, kde nepracují žádní komerční zaměstnanci dráhy, by tak mohla dále sloužit jen jako nákladíště, popřípadě zastávka na znamení. Jinými slovy, všechny situace mají schůdná řešení. Spodní snímek s překryvem katastrální mapy dokládá vlastnické vztahy k dotčeným pozemkům: p. p. č. 561/12, 13, 14, 15, 18, 19, 20 - Klein&Blažek s. r. o.; 561/21 – Paliva Energo a. s.; 561/22 a 1585/11 Město Štítý. Modrá čára zobrazuje prodloužení.



Stavební řešení zastávek a výběr investora

Stavba zastávky, sloužící úkrytu cestujících, by měla splňovat stejný účel, jako zastávka autobusová. Jednoduchý přístřešek s možností odpočinout si na lavičce, doplněný o osvětlené zpevněné nástupiště, by neměl být příliš předimenzovaný. Na obou předmětých tratích je objem počtu přepravovaných osob odpovídající drahám podobného lokálního významu. Lze počítat s tím, že nástup a výstup cestujících na zastávkách je a bude v řádu jednotek. Tomu by měl odpovídat i výběr zastávkových staveb.

Na příložených snímcích je několik ukázek vhodného řešení. Zastávka v Mladkově, jedna z mnoha nabídek dodavatelů autobusových zastávek a také současné a zcela vyhovující typizované stavby stávajících zastávek na trati Dolní Lipka - Štítý. Stejně jednoduché přístřešky by jistě vyhovovaly také provozu na trati z Hanušovic do Dolní Lipky.



Jak by měla konečná podoba zastávky vypadat, jaké by měla splňovat kapacitní požadavky, by měla spoluurčovat příslušná obec.

Protože dnes mohou využívat dopravní cestu různé firmy, zabývající se přepravou cestujících, domníváme se, že by Správa železniční dopravní cesty, s. o., měla zvážit svou politiku ve věci staveb nových zastávek. Protože jsou nedílnou součástí každé železniční trati, měl by jejich vlastníkem (spolu s povinností jejich údržby) být správce dopravní cesty. Ten by v rámci modernizace tratí měl být také výhradním investorem jejich staveb, nikoliv obce.

Na příkladu projektu zastávky Červená Voda – střed můžeme vidět, že neuvěřitelně přemrštěné a vysoké náklady na výstavbu mají jediný záměr – od jakékoli změny infrastruktury, se souběžnou povinností, aby investorem byly obce, od jakýchkoliv změn příslušné samosprávy odradit. Obce se ale bez finanční pomoci zvenčí rozhodně neobejdou.

Závěrem

Závěrem bychom chtěli poděkovat obci Malá Morava a městu Králíky za poskytnutí snímků z územních plánů a aktuálních demografických informací, obci Červená Voda pak za přístup k projektové dokumentaci zmiňované zastávky Červená Voda – střed.

Použité fotografie, zákresy docházkových vzdáleností a snímky katastrálních map připravil Ondřej Chmelík, autorem textové části je Arnošt Juránek.

Studie si klade za cíl změnu náhledu na stávající železniční infrastrukturu popisovaných tratí. Chce vyzdvihnout jejich potenciál nejen pro turistický ruch, ale především pro vylepšení životních podmínek a zkvalitnění života obyvatel této části česko-moravského pomezí. Rádi bychom, aby byla přijímána především jako námět k diskusi odborné veřejnosti a kompetentních orgánů, jako podnět při územnímu plánování, jako pomůcka pro dotčené samosprávy a všem, kdo nemají potřebnou místní znalost pro přijímání rozhodnutí v oblasti železniční infrastruktury.

Veřejná hromadná doprava včetně té železniční by měla především sloužit skutečným potřebám cestujících. Maximální zkrácení docházkové vzdálenosti na vlakové zastávky ušetří lidem čas a zpříjemní jejich cestování do škol, do zaměstnání, za nákupy i za zábavou.

Jsme přesvědčeni, že zásadní modernizací zdejší železniční infrastruktury toho lze dosáhnout.