

Po co przywracać kolej z Broumova do Kłodzka?

Napisano dnia: 2022-02-13 22:40:07



EUROREGION GLACENSIS (inf. zewn.). **Zamiar rewitalizacji linii kolejowej ze Ścinawki Średniej, przez Broumov i Mezimesti do Wałbrzycha otwiera nowe możliwości gospodarcze dla dużej części pogranicza polsko-czeskiego. Jak widać to od strony południowych sąsiadów, o tym w publikacji poniżej:**

Celem tego obszerniejszego artykułu jest zapoznanie czytelników, głównie z regionu Broumov, z możliwościami rozwoju obszaru poprzez poprawę usług transportowych. Pierwsza część dotyczy historii aż po teraźniejszość państwa i krótko zapoznaje czytelnika ze studium wykonalności opracowanym metodycznie; w CTU oceniono możliwości dalszego zagospodarowania terenu. Zasadniczo chodzi o przywrócenie tego, co tutaj istniało do 1953. W czasie, gdy granice państwa już nie są przeszkodą ze względu na powstanie strefy Schengen, warto skorzystać z możliwości poprawy transportu na tym obszarze.

Coś z historii

Każdy obszar charakteryzuje się określonymi opcjami transportu. W głębi lądu jest inaczej niż na granicy. Nie inaczej jest w regionie Broumovska. Specyfika tego obszaru tkwi w jego trójkącie: dwa jego boki tworzy granica państwowa z Polską, a jego wnętrze z innymi łączy jedna linia kolejowa i jedna droga. Cały teren wchodzi w skład Obszaru Chronionego Krajobrazu. Te uwarunkowania sprawiają, że władze administracyjne powinny dążyć do jak najlepszego wykorzystania wszelkich możliwości transportowych, łącznie z tymi zewnętrznymi.

Przypomnę jak narodziła się kolej w okolicach Broumova. Wszystko zaczęło się po 1870 roku, kiedy rozpoczął się boom inwestycyjny właścicieli włókiennictwa broumovskiego i baronów węglowych na ówczesnym pograniczu pruskim. Wówczas wybudowano linię kolejową Chocen – Broumov, którą uroczystie otwarto 25 lipca 1875 r. (w 2015 r. od rozpoczęcia działalności minęło 140 lat). Na podstawie obowiązujących umów prusko-austriackich, po wojnie z roku 1866 r., postanowiono połączyć tę kolej z Otovic, przez Starostin do Meziměstí i do Prus. Dlatego 26 lipca 1876 r. uruchomiono ruch z Meziměstí do granicy państwowej w pobliżu Otovic, a w maju 1877 wykonano całą linię do Prus.

Transport międzynarodowy do węzła Stěnavy (Mittelsteine - Ścinawka)) rozpoczęto 3 kwietnia 1889 roku. Linia miała ślad przez cypel broumovski, po sprzyjających jej stokach, ponieważ zdecydowana większość prowadziła wzdłuż rzeki Stěnava. Służyła transportowi towarowemu i pasażerskiemu. W transporcie towarowym był to przewóz węgla kamiennego z kopalń i transport towarów tekstylnych, zaś w transporcie osobowym przewoży do Kłodzka (Glatz) oraz do Wałbrzycha (Waldenburg). W 1914 r. linia została zelektryfikowana na odcinku z Prus do Mezimesti napięciem 15 kV 16 2/3 Hz. W 2014 roku minęło 100 lat odkąd tu przyjechał pociąg elektryczny. Ruch na tej linii był stosunkowo duży. Duża zmiana nastąpiła po zakończeniu II wojny światowej, kiedy część terenów przygranicznych przypadło Polsce, gdy opuścili je zamieszkujący tu Niemcy. W ramach reparacji wojennych władze byłego ZSRR przekazały instalację napowietrzną sieci trakcyjnej i wyposażenie elektrowni w Střední Stěnava (Ścinawka Średnia). Ale ruch kolejowy pomiędzy Broumovem i Ścinawką Średnią powoli się zmniejszał, a w 1953 r. całkowicie zatrzymał się. Po 1963 r. odcinek linii od Otovic został rozebrany do granicy państwowej (ok. 1,5 km).

Aktualny stan

Od tamtego czasu na odcinku z Broumova do Otovic odbywał się transport pasażerski, czasami na potrzeby firmy VEBA, która miała zakład w Martínkovicach, jeździły pociągi techniczne z ośrodka kolejowego Otovice. Stan tego odcinka linii ulegał pogorszeniu z powodu braku inwestycji w remonty. Urządzenia z 1899 r. (wciąż oryginalne tory, które można znaleźć na dawnym placu przeładunkowym Otovice) opieczutowano. Po likwidacji bocznicy działał tu tylko ruch osobowy, bo do Otovic nie było autobusów. Ale i tak pogarszał się stan toru, zmniejszał się nacisk na oś do 10 ton i maksymalna prędkość ustawiona na 30 km/h, czyli pociąg przy tej prędkości pokonywał dystans 4 km w 8 minut. Pierwotnie była prędkość 60km/h i to trwało 4 minuty.

W 1988 r. wymieniono nawierzchnię kolejową na odcinku Meziměstí - Broumov. Do Otovic szlak nie został zmodernizowany. Widać z tego, że na tym odcinku linii nie dokonano żadnych inwestycji od czasu jej budowy, przeprowadzano tylko rutynową konserwację. Wraz ze zmianą rozkładu jazdy w grudniu 2005 roku wstrzymano przewozy pasażerskie i wymieniono autobusy. Od czasu zatrzymania ruchu pasażerskiego

tor był wykorzystywany do okazjonalnych, nostalgicznych przejażdżek zabytkowymi pociągami a od początku zeszłego roku tor jest całkowicie zamknięty. Trzy załączone obrazy dokumentują, jak obecnie wygląda ścieżka i jak wyglądała wcześniej.



Tak wyglądał rozjazd w Otovicach - rok 1943



Otovice - dawny plac przeładunkowy



Przystanek Otovice

Przywrócić kolej

Jesienią 1993 roku wspólnie z jednym z kolegów z klasy w ZDŠ Broumov wpadliśmy na pomysł przywrócenia połączenia kolejowego z Broumova do Polski - tak jak było to dawniej. Stało się to na spotkaniu jesienią 1993 roku. Znajomy jest absolwentem VŠD Žylina (Uniwersytetu Žylińskiego w Słowacji - dop. red.), byłym żołnierzem zawodowym - pracował dla wojska kolejowego. Początkowo wspomagał mnie w działaniu, później od tego odstąpił. Natomiast ja przygotowałem studium dotyczące reaktywowania tej linii kolejowej, pochyliłem się nad etapami jej reaktywowania. Inspiracją był dla mnie wiecznie zapchany ciężarówkami z kamieniem Náchod. W tamtym okresie akurat w Czechach i u sąsiadów wdrażano system transportowy Ro-La (to przewóz samochodów ciężarowych z przyczepami kolejną - dop. red.). Wprowadzono go z Lovosic do Drezna i Czeskich Budziejowic do Villach w Austrii. Przyszło mi do głowy, aby wykorzystać go tutaj, na trasie z Náchodu, przez Meziměstí, Broumov do Kłodzka. Dlaczego ta trasa, a nie przez Kudowę? Ponieważ jest mniej nachylona, szybsza i mniej czasochłonna. Warunkiem byłoby załadowanie ciężarówek do pociągu w pobliżu Náchodu i przewiezienie ich do Gorzuchowej (koło Kłodzka) i dalej w kierunku Wrocławia.

Wiosną 1994 r. ze swoim pomysłem zapoznałem ówczesnego starostę Broumova, pana Zdenka Streubela. Powiadomił mnie, że to moje studium za pośrednictwem posłanki Orgoníkovej trafiło na biurko ówczesnego ministra transportu Republiki Czeskiej, pana Stráský'ego. Niestety w tym czasie pan Stráský przeszedł do innego resortu, a jego następcą, pan Budínský, nie podjął sprawy. Dlatego od tamtego czasu przedstawiałem pomysł podczas różnych wydarzeń związanych z kolejną (np. przy okazji przejazdów pociągami retro, wystaw itp.). Dyskusje na ten temat odbyły się również w Urzędzie Miasta Broumov z przedstawicielami miasta Nowej Rudy. Potem przyszedł długi okres

spokoju aż do 2006 roku.



Jedno ze spotkań w Radkowie - pierwszy z prawej autor publikacji

Coś zaczęło się dziać

Rok 2006 okazał się punktem zwrotnym. Zaczęło się od tego, że na światło dzienne wyszło badanie wykonane przez polską firmę Budimex - Dromex S.A. z Warszawy. Przedstawiła ona koncepcję poprowadzenia toru od Ścinawki Średniej do Tłumaczowa, z możliwością poprowadzenia go do Otovic, do firmy zamierzającej wydobywać żwir w tej wsi. Studium zostało jednak pomyślane jako klasyczne przedsięwzięcie - bocznica do nowo wybudowanego kamieniołomu w Tłumaczowie. Określono parametry tego odcinka: nacisk na oś 20 ton i prędkość maksymalna 80 km/h. W rzeczonym roku inwestycję wyceniono na 3 mln zł za 1 km toru; łącznie na odcinku Ścinawka Średnia - Otovice (9,5 km) należało wydać 28,5 mln zł. Szlak miał przebiegać linią pierwotną.



Rysunek przedstawia plan wspomnianej trasy

Pod koniec sierpnia 2007 r. w gminie Radków odbyło się „Spotkanie w sprawie odnowienia kolei” zorganizowane przez Urząd Miasta w Radkowie i burmistrza Jana Bednarczyka. Uczestniczyło w nim 12 przedstawicieli z Otovic, Meziměstí, Náchodu, Izby Handlowej Náchod, DG ČD obwód Hradec Králové, Związku Przedsiębiorstw Kolejowych i innych. W kwietniu 2010 r. rozpoczęto budowę bocznic od Ścinawki Średniej do Tłumaczowa. Obiekt został pomyślany z rozmachem, bo kończył się na 2 km przed granicą z Republiką Czeską. Budowa toru została przemyślana bardzo dokładnie - od pogłębiania podłoża pod jego izolację i zasypywania nowym żwirem, po inne prace pozwalające użytkować go szerzej, gdy znajdzie taka potrzeba.

W tej sytuacji skontaktowałem się e-mailowo z wojewodą kraju královohradeckiego, informując, że „jako Broumovianie chcielibyśmy coś zrobić wobec nowej sytuacji”. W związku z tym, w maju 2010 wojewoda zaprosił mnie do siebie, poinformowałem go, że najpierw powinniśmy przeprowadzić studium wykonalności, które by wyjaśniło, ile kosztowałoby wdrożenie przedsięwzięcia, jakie byłyby z niego korzyści dla regionu, jak będzie oddziaływać na środowisko. Pan wojewoda obiecał, że za przygotowanie studium województwo zapłaci 500 tys. CZK. To doprowadziło do znaczącej zmiany w podejściu do inicjatywy.

Tymczasem do końca roku 2010 w gminie Radków zakończono budowę i rozpoczęto eksploatację bocznic. Natomiast dnia 1.10.2010 r., w siedzibie Urzędu Wojewódzkiego w Hradcu Králové odbyło się spotkanie koordynacyjne. Byli obecni - po stronie polskiej wicemarszałek województwa dolnośląskiego Zbigniew Szczygieł i burmistrz Radkowa Jan Bednarczyk, ze strony czeskiej przedstawiciele wojewody, izby gospodarczej i in. Wyrażono uznanie dla realizacji inwestycji po polskiej stronie i opowiedziano się za odnową linii po czeskiej. Zdecydowano, że jak najszybciej przygotuje się badanie wykonalności, aby był wiadome szacunkowe koszty. W listopadzie i grudniu 2010 r. dokumentacja przetargowa na wybór wykonawcy była gotowa za sprawą Wydziału Rozwoju Regionalnego Urzędu Wojewódzkiego Kraju Hradec Králové.

Skontaktowano się z trzema firmami: SUDOP Prague, Dopravní projektování Ostrava i inna firma z Pragi. Określono wymagania dotyczące przedmiotu i treści zadania, jego zakres, sposób oceny oferty oraz podstawowy (ramowy) zakres prac. Postępowanie selektywne odbyło się pod koniec grudnia 2010 r. - wybrano firmę Projektowanie ruchu Ostrava s.r.o. Zaraz po tym fakcie przemówili przeciwnicy reaktywowania kolei, kwestionując niektóre procedury. Dominowali przewoźnicy drogowi. Nawet wszczęto śledztwo i do wiosny 2011 r. nastała cisza.

W dniach 11 i 12 kwietnia 2011 r. inż. Miroslav Pösel, inż. Jaroslav Ďulík z Projektowania Ruchem i mr. bc. Jiří Kučera z p. Petrem Davidem dokonali wizji lokalnej odcinka linii Broumov - Meziměstí, niebędącego częścią studium wykonalności. Wskazano punkty, które mogą zmniejszyć rozważaną przepustowość całej linii. W drugim dniu zrealizowano objazd 4 km torów do Otovice i pozostałych 1,5 km odcinka do granicy państwowej. Zdobyte informacje zostały wykorzystane do studium wykonalności.

Na koniec jeden koralik. Kiedy szliśmy dawną trasą kolejną do granicy, spotkaliśmy panią, która mieszka w domu w miejscu dawnego przystanku przy granicy. Zapytała nas, czy mogłaby w tym roku sadzić ziemniaki. Odpowiedzieliśmy, że tak od razu z torem nie będzie szybko. Termin zakończenia badania przypadał na 31 maja 2011 r. i został dotrzymany.

W dniu 17 czerwca 2011 r. zorganizowano seminarium w celu poinformowania obywateli o wynikach studium wykonalności. Ludzie mieli okazję skomentować prezentację przedstawioną przez pracowników firmy.

Projekt ruchu Ostrawa

Zaproszono 27 gości i przedstawicieli samorządów. Uczestniczyli mieszkańcy gmin dotkniętych wykluczeniem poproszeni o wyrażenie swoich opinii. Hala była pełna w 75 proc. Spotkanie rozpoczął burmistrz Broumova, a wojewoda kraju královohradeckého p. bc. Lubomír Franc podkreślił potrzebę otwarcia Broumowszczyzny ponad jej granice i podał korzyści, jakie dałoby wdrożenie pomysłu: od rozwoju biznesu, poprzez rozwój transportu pasażerskiego i turystyki. Podczas dyskusji pojawiły się trzy negatywne wypowiedzi, zwracające uwagę, że chodzi tylko o wagony ze żwirem i że tor zostanie wypełniony wieloma pociągami towarowymi. Jednocześnie zauważono, że górnicy są w stanie załadować maksymalnie cztery pociągi dziennie. Zgodnie z opracowaniem przyjęto, że odcinkiem linii będą kursować maksymalnie dwa pociągi.

Ogólnie wrażenia były pozytywne, co dało szansę na kontynuację wysiłków ku realizacji tego zamiaru. Częścią tej konferencji było wydarzenie towarzyszące, zorganizowane w dniu 18.06.2011, czyli przejazd zabytkowymi pociągami. Pociąg parowy kursował na trasie Meziměstí - Broumov i z powrotem, zaś z Broumova do przystanku Otovice jeździł samochód. Pierwotnie chcieliśmy jechać z Polski pociągiem przez Mieroszów, ale impreza byłaby nieproporcjonalnie droga, bo stacja nie jest obsługiwana w weekendy. Całe wydarzenie zostało sfinansowane przez województwo Hradec Králové. Wydarzenie spotkało się z niezwykle odzewem, bo było prezentowane w prasie lokalnej.

Przedmiotem analizowanego rozwiązania jest ocena możliwości współpracy Czech i Polski nad studium wykonalności [2] na odcinku przystanek Otovice - granica państwa CZ / PL oraz na odcinku Broumov - przystanek Otovice i zaproponowanie optymalizacji istniejącego odcinka, wszystko w związku z odcinkiem granica państwowa CZ/PL - Tłumaczów w Polsce. Motto opracowania: „Droga do ludzi i dobrobytu bez granic”. Celem jest poprawa poziomu infrastruktury kolejowej i związanych z nią usług w regionie Broumowska, podniesienie ogólnej atrakcyjności terenu i możliwość jego dalszego zagospodarowania bez negatywnego wpływu na jakość środowiska. Głównym celem projektu jest stworzenie w szerszym zakresie, w obrębie granicy czesko-polskiej, warunków dla powstania systemu transportu kolejowego dla przewozów towarowych i pasażerskich, w ośiach Wałbrzych - Meziměstí - Broumov - Kłodzko i Broumov / Wałbrzych - Meziměstí - Nachod - Hradec Králové. Korzyści dla rozwoju regionu Broumowska są bezsporne - związek z terytorium Polski, z aglomeracją liczącą ok. 170 tys. mieszkańców. Powodzenie tego systemu transportowego jest jednak uwarunkowane realizacją odcinka Broumov - Otovice - granica państwa CZ/PL - Tłumaczów.

Dalej w opracowaniu wskazuje się, czego dotyczy badanie, czym się zajmuje, co analizuje, wskazany

projekt rozwiązania technicznego, korzyści dla rozwoju społeczno-gospodarczego i ocena oddziaływania na środowisko. Dla badania wykorzystano: zatwierdzony plan zagospodarowania przestrzennego VÚC Trutnovsko - Náchodsko, opracowane założenia rozwoju terytorialnego regionu Hradec Králové, politykę rozwoju terytorialnego Republiki Czeskiej i inne.



Etapy budowy

Wskazany obszar zainteresowania jest podzielony na etapy (patrz zdjęcie). Badanie dotyczy etapu 1 - odnowienie linii Otovice

przystanek - granica państwa CZ / PL i etapu 2 - optymalizacja odcinka Broumov (na zewnątrz) - Otovice przystanek autobusowy. Poza zakresem opracowania są pozostałe etapy, które można rozpatrywać stopniowo, w miarę jak trasa będzie zdolna do eksploatacji. Etap 3 - obejmuje przebudowę stacji Broumov, etap 4 - odcinek Broumov (na zewnątrz) - Meziměstí (na zewnątrz) został zrekonstruowany w 1988 roku i etap 5 - Meziměstí - granica państwa CZ / PL (Starostín). Tak zorganizowany system będzie jednak atrakcyjną opcją transportu dla stałych mieszkańców, znacząco poprawi również dostępność terenu dla zwiedzających (turystów, sportowców) nawet bez korzystania z indywidualnego transportu samochodowego. Wszyscy jego użytkownicy przekonają się o fundamentalnej zmianie - transport masowy jest nie tylko dla najsłabszych finansowo grup, jest atrakcyjną opcją ekologiczną dla wszystkie grup społecznych, a to się równa temu, że "Korzystanie z kolei regionalnych jest nowoczesne, jest IN".

Realizacja przedsięwzięcia wpłynie korzystanie na rynek pracy - bezpośrednie zatrudnienie w transporcie i kontynuacja usług pośrednich - wsparcie biznesu świadczącego usługi transportowej. Polepszenie dostępności do rynku pracy uczynią region atrakcyjnym, zwłaszcza dla stałego zamieszkania w nim. Poprawa mobilności na danym terenie pozwoli na rozłożenie aktywności turystycznej i sportowej na większym obszarze, co przyniesie: bardziej równomierne obciążenie terytorium w zakresie wykorzystania jego pełnego potencjału. System będzie miał zasięg ogólnopolski, stanie się głównym czynnikiem napędzającym inne projekty i procesy rozwojowe, turystykę i atrakcje, oferty pracy, handel i usługi, mieszkalnictwo itp. Rozwój infrastruktury transportowej ma również wpływ na aktywność turystyczną i sportową, zarówno latem, jak i zimą. Jest z tym związana kwestia rozwoju bazy noclegowej. W opracowaniu przedstawiono szczegółowy wykaz destynacji turystycznych zarówno po stronie czeskiej, jak i na granicy z Polską.



Nowoczesne regionalne środki transportu

Metody badania tworzone są w oparciu o wiedzę naukową ČVUT. Jedną z nich jest analiza SWOT, która jest częścią planowania strategicznego (długoterminowego). Jest to rozdział kluczowy dla opracowania części projektowej opracowania. Podstawa metody leży

w klasyfikacji i ocenie poszczególnych czynników, które dzielą się na cztery podstawowe grupy: S - mocne strony; W - słabości; O - możliwości; T - zagrożenia. Relacje między tymi czynnikami przedstawia poniższy rysunek. Mocne i słabe strony dotyczą środowiska wewnętrznego regionu, zwłaszcza jego zasobów, na które sam może wpływać. Z drugiej strony region jest otoczony przez zewnętrzne

środowisko, które stwarza szanse i zagrożenia. Region nie może bezpośrednio wpływać na ważne decyzje środowiskowe swoimi działaniami. Zostało to szczegółowo omówione w opracowaniu.



Schemat metody SWOT

Potencjalny ruch transgraniczny z Broumova do Šcinawki Šredniej oznacza pojawienie się przemian przy granicy: powstanie połączenia między dwiema zagranicznymi kolejami, czeską i polską. Dlatego tak jest ważne określenie miejsc wspólnych i wskazanie kolejnych działań operacyjnych.

W studium wskazano rekomendowane linie komunikacyjne:

Transport pasażerów

- A) (Hradec Králové / Choceň - Týniště nad Orlicí) - Meziměstí - Broumov - Otovice - Šcinawka Šrednia - Kłodzko.
- B) (Hradec Králové / Choceň - Týniště nad Orlicí) - Meziměstí - Wałbrzych.
- C) Wałbrzych - Meziměstí - Broumov - Otovice - Šcinawka Šrednia - Kłodzko.
- D) Wałbrzych - Meziměstí - Broumov - Otovice - Šcinawka Šrednia - Nowa Ruda - Wałbrzycha. Jest to nowa trasa - czesko-polska pętla kolejowa.

Transport towarowy

- A) (Hradec Králové / Choceň - Týniště nad Orlicí) - Meziměstí - Wałbrzych.
- B) (Hradec Králové / Choceň - Týniště nad Orlicí) - Meziměstí - Broumov - Otovice - Šcinawka Šrednia - Kłodzko.
- C) Wałbrzych - Meziměstí - Broumov - Otovice - Šcinawka Šrednia - Kłodzko.

Orientacyjne koszty inwestycji, opcje finansowania

- a) Broumov (na zewnątrz) - Otovice - granica państwa CZ/PL 6 km (wg opracowania) 241,700.000 CZK (ceny z 2011 r.)
- b) Przebudowa torów kolejowych stacji Broumov (poza zakresem opracowania) 139 800 000 CZK
- c) Meziměstí (na zewnątrz) - Broumov (na zewnątrz), (poza zakresem opracowania) 380 000 000 CZK.

Możliwości finansowania ze środków unijnych zakładają zgodność z programami dotacyjnymi, przez które rozdzielane są środki przeznaczone na zmniejszenie różnic finansowych i społecznych między państwami członkowskimi i ich regionami. Ponieważ trasa odrestaurowanej linii kolejowej będzie przebiegała po istniejącym torze, można powiedzieć, że nie nastąpi dalsza ingerencja w krajobraz na terenie należącym do Obszaru Chronionego Krajobrazu Broumovsko. Zresztą udowodniono statystycznie, że udział kolei na degradację środowiska jest dziewięciokrotnie mniejszy niż w przypadku transportu drogowego.

Badanie wkładu projektu w rozwój społeczno-gospodarczy terytorium zaowocowało wnioskami:

- a) Zmiana wartości nieruchomości, lepsza dostępność do gmin zwiększy ich atrakcyjność dla mieszkalnictwa i biznesu.
- b) Zmiana funkcji mieszkaniowej osiedli poprzez zwiększenie atrakcyjności mieszkaniowej. Wpływ na rozwój lokalnych udogodnień i usług obywatelskich → nowe miejsca pracy.
- c) Lepsza dostępność na zmodernizowanej trasie kolejowej zwiększy atrakcyjność rekreacyjną terenu wśród mieszkańców pobliskich miast.
- d) Zmniejszenie zapotrzebowania na parkingi w gminach poprzez przesunięcie części ruchu odwiedzających z indywidualnej motoryzacji na rzecz korzystania z usług kolejowych.

Wnioski

Całe opracowanie to obszerna praca, tylko część tekstowa reprezentuje ponad 230 stron i dodatkowo załączniki tekstowe i graficzne. Jest dostępna w formie elektronicznej w redakcji "Broumovské noviny".

Podsumowując, możemy odpowiedzieć na pytanie: „Po co przywracać kolej z Broumova do Kłodzka?”

- Istnieje niezaprzeczalna korzyść dla regionu z poprawy usług transportowych.
- Stworzy się dodatkowe miejsca pracy, zarówno w transporcie, jak i w rozwoju infrastruktury obywatelskiej, usługach i biznesie.
- Rozwój turystyki i sportu
- Atrakcyjność mieszkaniowa, wzrost wartości nieruchomości, dzięki poprawie dostępności do gmin.
- Zachowanie zrównoważonego środowiska.

Jak już wspomniano, koszt inwestycji nie jest duży, nie trzeba kupować gruntu. Według SŽDC (Správa železniční dopravní cesty - dop. red,) inwestycja zwróci się w ciągu 30 lat. W naszym przypadku, dla linii Broumov (na zewnątrz) - granica państwa CZ / PL (6 km) to 11 lat, a na przebudowę stacji Broumov 9 lat. To inwestycja na ponad 50 lat. Dlatego myślę, już pora, aby region Broumovsko nie stracił wyjątkowej szansy.

Opracował bc. **Jiří Kučera**

Wykorzystane dokumenty:

[1] Luboš Čermák: Šlady - fakty - Świadectwo z historii linii Choceň - Broumov s. 22 - 23

ISBN 80-86056-15-5

[2] Transport Design Ostrava: Ocena wykonalności odnowienia połączenia kolejowego CR - PL na odcinku Broumov - Otovice zast. - granica państwowa CZ / PL na zlecenie Urzędu Regionalnego Regionu Hradec Králové.

Zdjęcia na stronie 2 i 3 własne.