

NÁMĚT NA ZŘÍZENÍ CYKLOSTEZKY NA OBNOVENÉ TRASE BÝVALÉ ÚZKOKOLEJNÉ CUKROVARSKÉ ŽELEZNICE

Tento materiál má za cíl podat přehled výchozích informací pro diskusi nad tématem, případně posloužit pro zpracování prvního stupně vyhledávací studie.

Současná situace

Současný stav cyklo dopravy ve městě Vyškově a okolních obcích je možné popsat tak, že městská síť cyklo dopravy má potenciál dalšího rozvoje ve svém obvodu, který spočívá v dopracování spojitosti a úplnosti sítě. Okolní obce, navázané na spádový Vyškov, jsou až na výjimky odříznuty od napojení pro cyklo dopravu, přestože o to stojí v zájmu vlastního rozvoje. Platný Generel dopravy města Vyškova řeší také tuto problematiku, přičemž nejméně zřetelné je napojení obcí ve směru na jih (Bohdalice). Předložený námět navrhuje pro toto napojení využít trasy bývalé polní dráhy, určené pro dopravu cukrovky.

Iniciativa využití obnovené trasy železnice

Tuto iniciativu si vzal za svou spolek ProCyklo Vyškov, jehož hlavní činnost je zaměřena na péči o cykloturistické trasy na Vyškovsku. V rámci připomínkového řízení Generelu jsme podali ve smyslu této iniciativy návrh, který byl zpracovatelem Generelu doporučen jako podklad pro předmětnou vyhledávací studii.

Historické pozadí cukrovarské úzkokolejky

V r. 1868 byl založen vyškovský cukrovar, který pro potřebu svážení cukrovky z okolních obcí zřídil úzkokolejnou železnici, zkolaudovanou v r. 1906. Dráha vycházela z jeho areálu, kde se dnes nachází nákupní centrum, a postupně byla prodloužena až do Kozlan. Na trase měla několik vážních stanic pro odběr cukrovky, případně jako základny pro údržbu trati. Činnost polní dráhy byla ukončena v r. 1961 a doprava cukrovky byla dále zajišťována nákladními automobily. Po roce 1990 v důsledku změn na trhu s cukrem se postupně výroba v cukrovaru omezovala a v r. 1994 byla zcela ukončena.

Lokomotiva Amalie

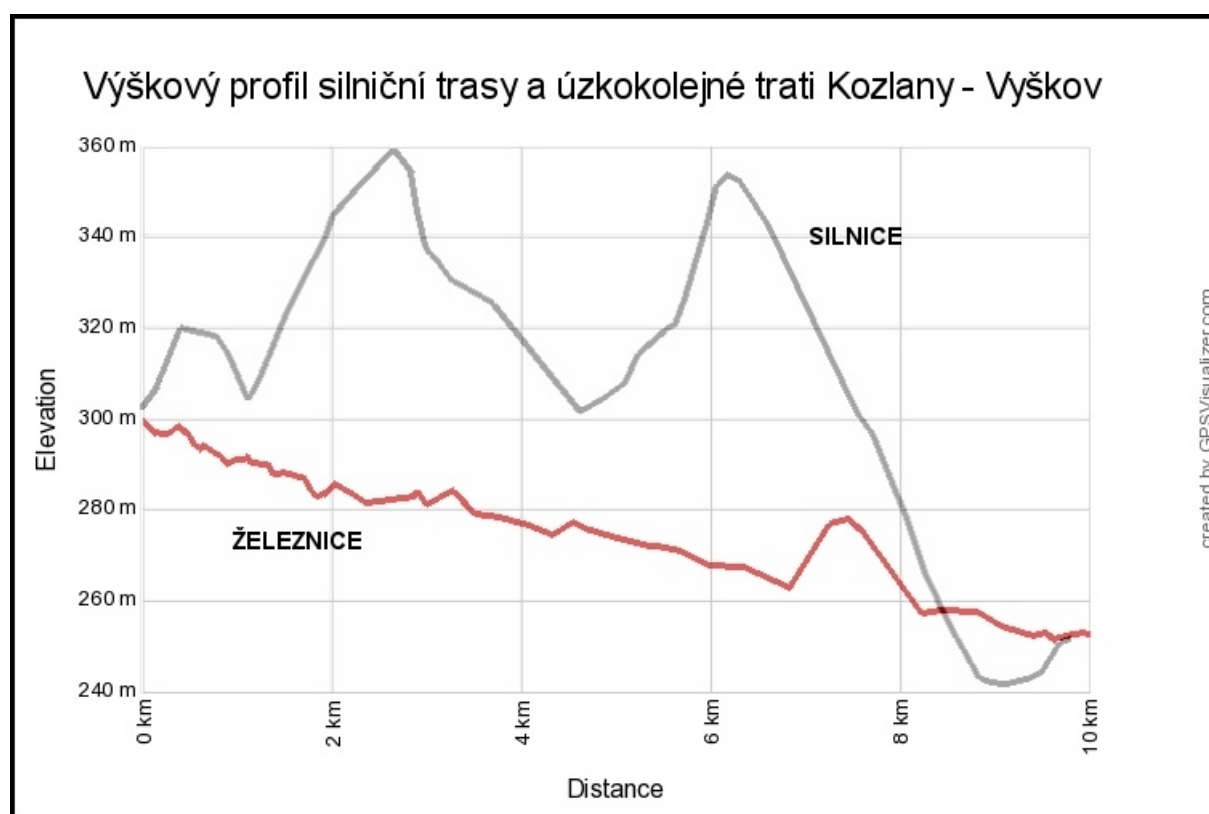


Důvody pro využití trasy polní dráhy

Obce jižně od Vyškova jsou rozloženy kolem vodoteče Rostěnického a Hlubočanského potoka s velmi malými spády a nízkým převýšením, v efektivní dojíždkové vzdálenosti cca do 10 km, tedy vhodné pro cyklo dopravu do zaměstnání, za nákupy, do škol apod. Současné napojení ve směru na Bohdalice po silnicích II/431 (směr Bučovice), případně III/4312 (směr Hlubočany a Kučerov) jsou z tohoto hlediska nevhodné, protože vedou přes výškové kóty okolo 350 m n.m., tedy se značným převýšením vůči údolní poloze města Vyškova (250 m n.m.).

Naproti tomu trasa polní dráhy byla projektována pro železnici s nízkými spády a s cílem obsluhy všech obcí v dané lokalitě, což je shodné s potřebami cyklo dopravy. Převážná většina dotčených pozemků mimo Vyškov je podle předběžných zjištění stále ve vlastnictví obcí. Z uvažované délky cyklostezky 11 km (bez odboček pro připojení jednotlivých obcí) se nachází 1,4 km v k.ú. Vyškov, 3,8 km v k.ú. Hlubočany, 3,5 km v k.ú. Kučerov a 2,3 km v k.ú. Kozlany, kde je již cca 1,2 km realizováno.

Výškové poměry

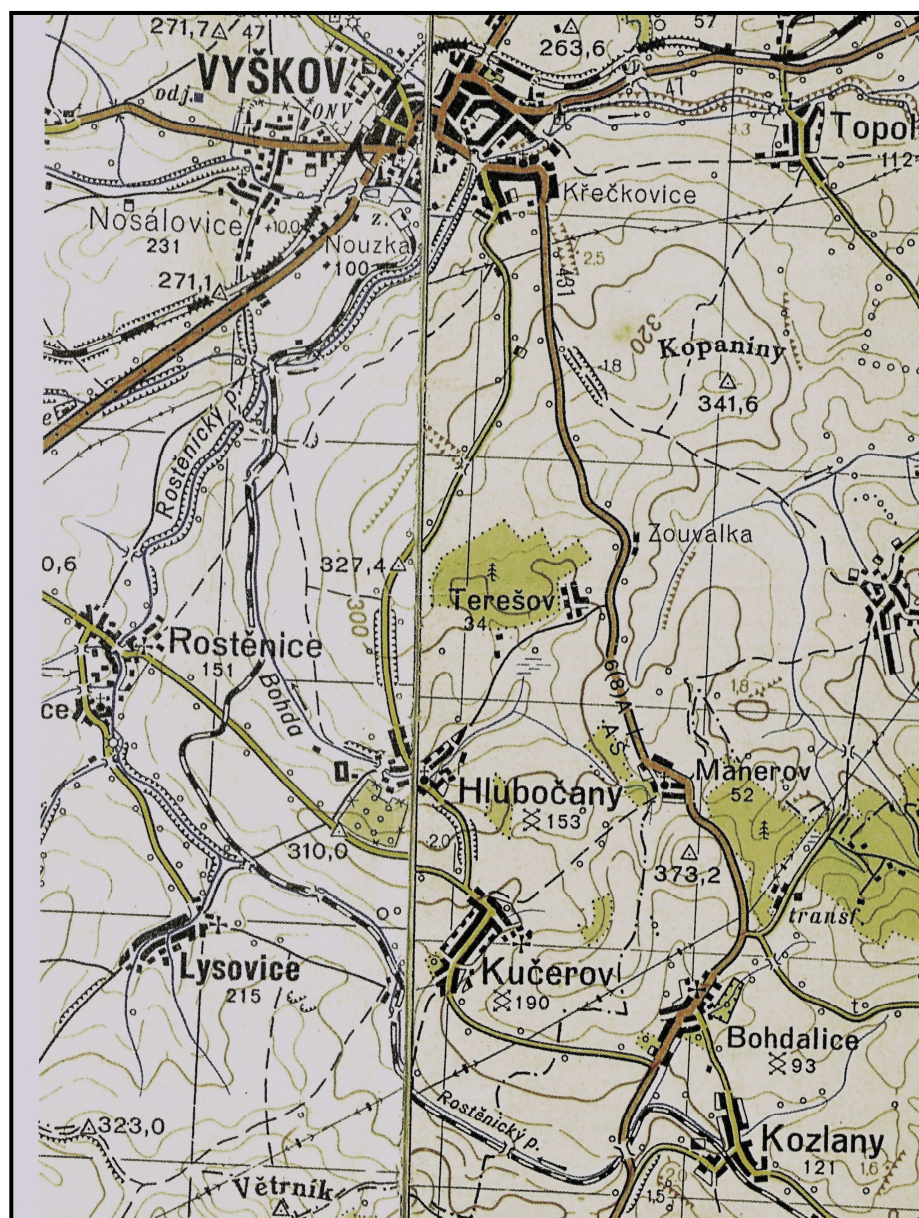


Vedení úzkokolejné polní dráhy

Vedení polní trati zachycují historické mapy, např. vojenská mapa z roku 1952 s originálním měřítkem 1:100 000 (zdroj: archivní mapy ČÚZK, dostupná na odkazech:

https://archivnimapy.cuzk.cz/topos52/100k/M_33_106_index.html

https://archivnimapy.cuzk.cz/topos52/100k/M_33_107_index.html



Vedení trasy v dnešním terénu

V důsledku výstavby dálnice a také nákupního centra ve Vyškově není průběh trasy bývalé polní železnice na katastrálním území Vyškova zcela zřetelný. Nejjednodušší možností napojení na městskou síť cyklotras je využití stávajícího mostu D1-268 přes dálnici na km 227,7, spojujícího účelovou komunikaci od hráze rybníka Kačenec II a obslužnou komunikaci okolo dálnice. Ta by pak přiváděla cykloprovoz k zamýšlené cyklostezce v trase polní dráhy. Nevýhodou je jednak přidavné převýšení dálničního mostu, které snižuje atraktivitu tohoto napojení, a dále možnost narušení cykloprovozu po obslužné komunikaci při opravách, rekonstrukci a jiných stavebních pracích na dálnici. Obslužná silnice není v majetku města Vyškova.

Připojení v trase bývalé polní dráhy

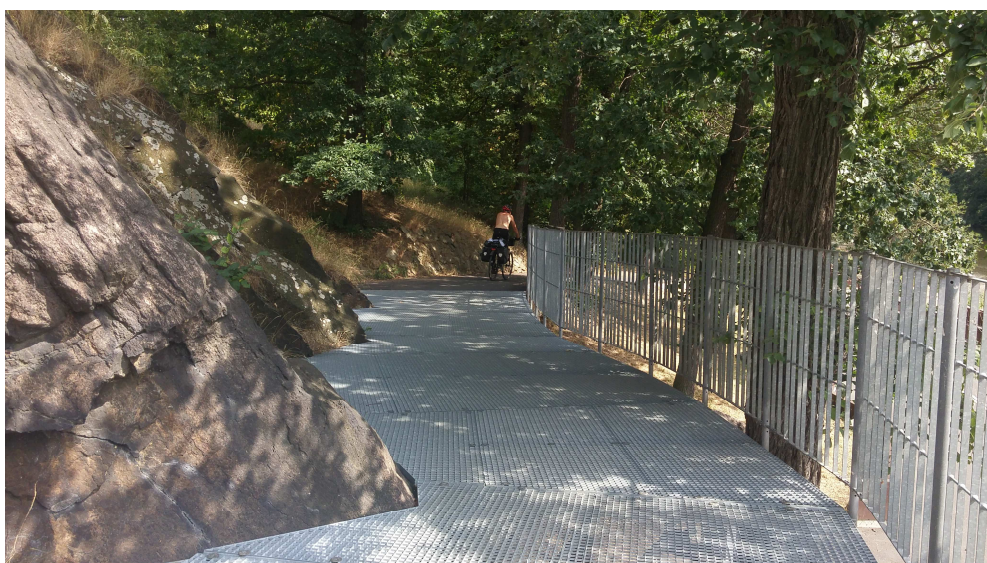
Komfortnější možností napojení cyklostezky na stávající městskou síť je u soutoku Lulečského a Rostěnického potoka u rybníka Kačenec I, kolem jehož severního břehu Územní plán Vyškova vyčleňuje prostor pro rekreační cyklostezku. Tato možnost byla testována v terénu v r. 2016 při zkušebním projetí předpokládané trasy polní dráhy a je zaznamenána ve výměnném souboru formátu gpx, který je možné importovat do různých druhů map. Křížení s tělesem dálnice je možné provést pod dálničním mostem D1-267 (km 226,4), jehož profil je dostatečně vysoký.

Profil dálničního mostu D1-267

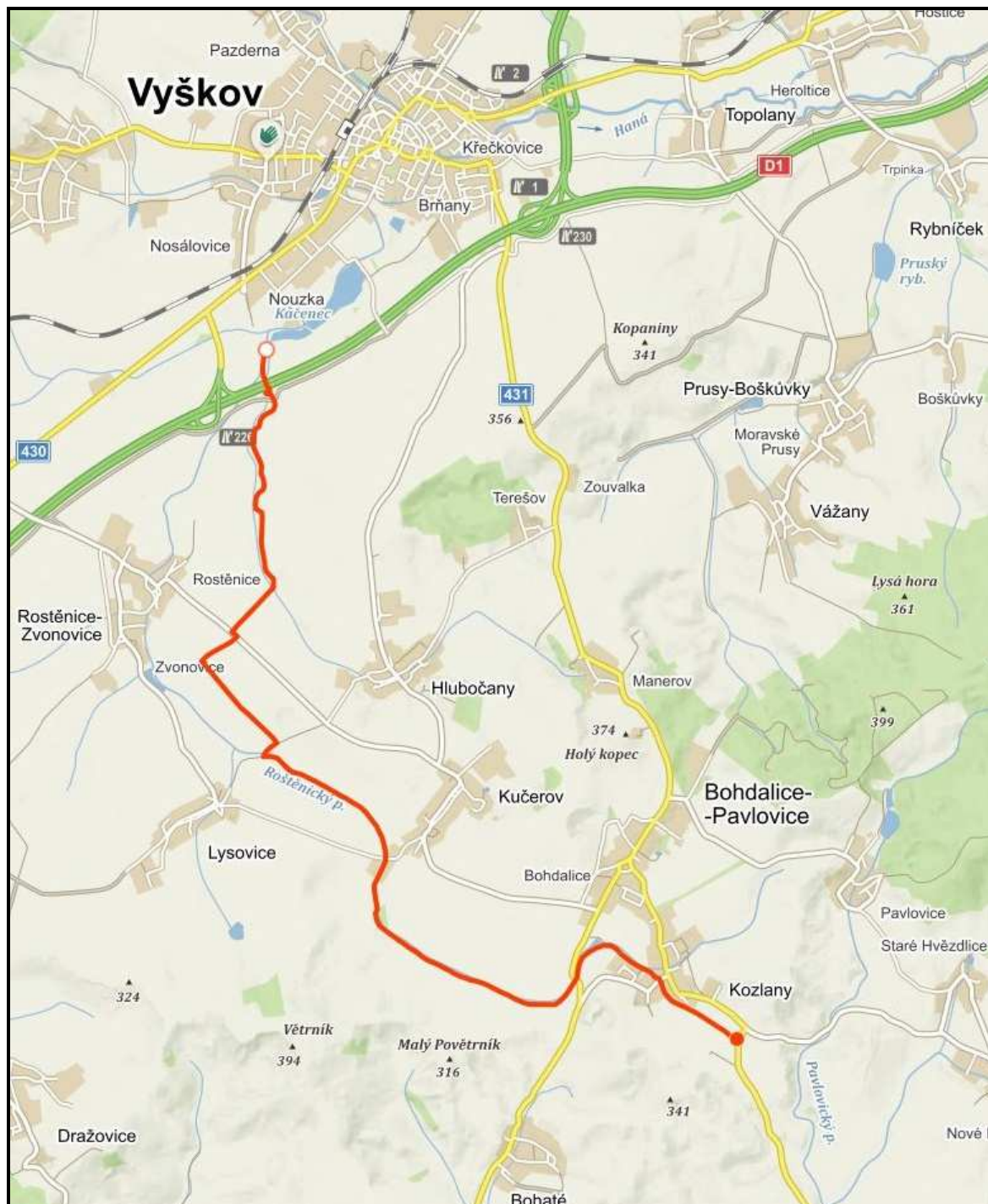


K vytvoření pojezdové lávky se jako v podobných případech mohou použít pochůzné ocelové rošty (pororošty).

Příklad pororoštu na cyklostezce Ohře (pod hrází vodní nádrže Kadaň)



Import projeté trasy do mapy Seznamu



Skutečná poloha originální trasy polní dráhy v dnešním terénu je patrná na průmětu historické mapy a soudobé mapy. Historická podkladová mapa v měřítku 1:50 000 je dostupná na stránkách ČÚZK

https://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/topos52/topos52_data/050k/M_33_106_B_index.html

Vedení trasy polní dráhy je zvýrazněno červeně. Originální trasa úzkokolejky v oblasti dnešního rybníka Kačence leží podél jeho severního břehu. Těleso dálnice D1 pak kříží podél vodoteče Hlubočanského potoka v jeho tehdejší poloze.

Průmět historické a aktuální mapy



Poznámka k očekávaným nákladům

Jediný dosavadní (neoficiální) odhad nákladů na zřízení této cyklostezky pochází od zpracovatele Generelu dopravy města Vyškova a činí 40 mln Kč bez výkupu pozemků. Podle pravidel Státního fondu dopravní infrastruktury o poskytování příspěvku na výstavbu cyklostezky na opuštěném drážním tělese lze poskytnout příspěvek až do výše 90% celkových uznatelných nákladů stavební části akce.

Ve Vyškově dne 1.3.2019

Aktualizace 18.4. 2019

Sdružení ProCyklo z.s.

