

Vízia regionálneho rozvoja

VEZUW

L. Mikuláš – V. Borové – Zuberec – Witov – Zakopané

Občianske združenie Modrá planéta HERTH 2000-2003

Expertné posúdenie navrhovanej turistickej zóny

prof. Michal Šarafín

sarafinatelier@internet.sk

Turistická zóna VEZUW – problémy rozvoja sídel

Vedúcou myšlienkou navrhovanej Vízie je lesná železnička ako spojovací a prístupňovací článok turistickej zóny troch regiónov Orava, Liptov a oblasť Zakopaného. Turistickú zónu tvorí rozptýlené osídlenie horského typu. Návrh lesnej železničky uvažuje s jej dotykom a vstupom do ťažísk sídel. Železnička bude vedená najvhodnejším spôsobom v reliéfe krajiny. To sú východiskové faktory pôsobenia navrhovanej železničky na priestorový rozvoj sídel v záujmovom území. Železnička sa stane novým zdrojom kultúrno-spoločenského a hospodársko-turistického rozvoja daného územia. Vstup železničky do územia je predmetom posúdenia jej vplyvu na plánovanie územného rozvoja sídelných útvarov. Pod vplyvom budeme rozumieť štruktúru činiteľov, ktoré predurčujú zámery obnovy dedín so zmyslom pre ich životaschopný rozvoj. Rozhodujúcou sa stáva Vízia agroturizmu ako nového javu transformateľného do daného prostredia. Železnička sa stáva nielen technickým prostriedkom Vízie ale aj nositeľom duchovných zmien života vo vymedzenom území turistickej zóny. Železnička je nosným faktorom zmien s primárnym a sekundárnym významom, primárny význam predstavuje železnička ako technické dielo v krajine, sekundárnym je nová dynamika a mobilita života vo vymedzenom území s dôrazom na využitie potenciálu krajiny a ľudských zdrojov.

Lesná železnička a jej budúcnosť.

Viac ako sto rokov trvala v Európe éra spoľahlivého fungovania hospodárskych železníc, ich zánik spôsobil mohutný rozmach automobilovej dopravy. V 2. polovici 20. storočia železničky upadajú do zabudnutia, rozchod 760 mm.

Rozsiahle lesné komplexy sú stále zdrojom dreva, preprava dreva je stále vážnym problémom trvaloudržateľného stavu podhorských obcí. Ťažká doprava negatívne

ovplyvňuje ich životné prostredie. Drevospracujúci priemysel si vyžaduje zásobovanie drevom rovnomerne po celý rok, drevo na Orave je stále žiadanou surovinou. Prísun dreva z miest ťažby je stále otvoreným problémom podhorských regiónov. Tradície lesných železníc sa stávajú znova inšpiratívne, sú to prednosti dopravnej kapacity. Úzky rozchod železníc umožňuje využívať oblúky menších polomerov / najmenší povolený polomer 40,0 m / a tým lepšie prispôbovať trate náročným terénom horských údolí. Na severo-západnom Slovensku sa prvá lesná železnica postavila už v roku 1867. Lesná železnička má na Orave svoju tradíciu a svoje hospodárske opodstatnenie. Hlavnou funkciou horskej železnice bolo sprístupnenie lesných porastov a prísun dreva z lesa.

Najvýznamnejšie LŽ /lesné železničky/ na Slovensku:

- LŽ Ľubovňa – Močidlá: 34,0 km, elektrická trakcia
- LŽ Viglaš – Kyslinky: 26,0 km, parná trakcia
- LŽ Hronec – Stará dolina: 114,0 km, parná trakcia
- LŽ Liptovský Hrádok – Rovienky: 104,4 km, parná trakcia

podľa: Kysucko-oravská lesná železnica • NADATUR

Žilinka 1. 1995, Účelová publikácia, monografia

Po päťdesiatich rokoch 20. storočia sa na Slovensku začali lesné železničky rušiť, za hlavný dôvod sa uvádza ich rentabilnosť. Náhradou sa stala automobilová doprava, Orava je dnes preto arénou nákladnej dopravy. V roku 1955 bolo na Slovensku ešte 25 lesných železníc, v roku 1960 ich počet klesol na 16, v roku 1968 zostali už len 4 lesné železnice. Prevodom prepravy na automobilovú dopravu skončila spoločenská funkcia lesných železníc ako dopravného prostriedku. Ponuka využiť lesné železnice na turistickú funkciu nebola naplnená, záchrana lesných železníc má už dnes podobu len technických kultúrnych pamiatok.

Pre obnovu lesných železníc ostávajú v platnosti nasledovné stavebno-technické parametre:

- rozchod koľají 0,76 m
- najmenší polomer oblúkov je 50,0 m, výnimočne 40,0 m
- najväčší sklon nesmie byť väčší ako 71 promile
- šírka koruny železničného spodku 2,8 – 3,0 m, v zákrutách rozšírenie
- sklon svahov 1:1 do výšky 2,5 m, vyššie násypy 1:1,5

Dôležitou súčasťou lesnej železničky sú mosty a železničný zvršok, teleso železnice popri potoku chrániť oporné múry, priekopy na dažďovú vodu, prejazdy cez

Železničnú trať, stanice, opravovne strojov, výhrevne. Železničku riadi vlastný telefón. Prekonávanie väčších prevýšení na krátkych úsekoch sa rieši pomocou úvratí / lomená zákruta /.

Záver 1.

Železnička je náročné technické dielo v krajine, ktorá sa riadi rentabilitou svojej prevádzky. Silné stránky železničky tvorí jej ekologická hodnota v osídlenej krajine, hospodársky a turistický pohyb v krajine rieši v porovnaní s automobilovou dopravou s neporovnateľne nižšími negatívnymi vplyvmi na prírodu a životné prostredie človeka. Slabou stránkou lesnej železničky sú vyvolané ekonomické náklady. Nevyhnutnou súčasťou rentability železničky je integrácia jej hospodárskeho a obslužno-rekreačného využitia. Náklady na železničku sú spojené nielen s jej stavbou ale aj s údržbou a prevádzkou. Obnova lesných železníc je vecou ekonomických dôkazov s kalkuláciou priamych a nepriamych položiek rentability. Na úrovni Vizie agroturizmu ako predstavy dlhodobého významu sa stávajú rozhodujúcim nepriame činitele prínosu železničky pre život horského regiónu.

Automobilová doprava a jej dôsledky.

Európa prežíva automobilový stres, počet áut stúpa, negatívne dôsledky dopravy sú alarmujúce. Jedným z kritických bodov dopravy sú sídla doprava vedúca cez sídla pôsobí dehumanizačne, mnohé sídla v dôsledku dopravy dospievajú k prahu svojej trvaloudržateľnosti. Nie sú toho výnimkou ani turistické oblasti. špičkové stavy preťažnosti nastofujú radikálne názory na riešenie dopravy v sídlach. Rekreačné dediny sú v sezónach zaplavené autami, doprava sa stáva limitujúcim faktorom ich rozvoja, riešenie dopravy sa stáva riešením ich budúcnosti. Európa prijíma riešenia regulovanej dopravy na základe dvoch režimov jej prevádzky, doprava sa diferencuje v sezóne a mimo sezóny, menia sa dopravné systémy sídel. Rekreačno-turistické sídla sa v sezóne stávajú pešimi zónami čistého prostredia, autá ostávajú na záchytných parkoviskách, autobusy na terminálových staniciach. Rekreácia sa stáva protipólom dopravy, doprava s dôsledkami na stav životného prostredia vylučuje zo svojej blízkosti rekreáciu. Koncentrácia emisií a hluku predurčuje regulovať intenzitu dopravy v rekreačných dedinách, budúcnosť rekreačných dedín stojí na eliminácii negatívnych vplyvov dopravy na jej rozvoj, rozvoj tu znamená riešenie dopravy.

Na Slovensku kritickým štádiom rozvoja sa vyznačujú dediny s kúpeľnými a lyžiarskymi strediskami. Príchod hostí za kúpaním a lyžovaním stúpa, bariérou ich spokojnosti sa stáva doprava. Prístup hostí do turistických oblastí konvenčným

spôsobom nie je perspektívny, budúcnosť nastoľuje požiadavku hľadať nové dopravné systémy. Slovensku je určené pripravovať turistické zóny s výhľadom nových dopravných riešení, riešením je kombinácia železničnej a automobilovej dopravy, výnimkou nebudú ani heliporty ako ďalšia súčasť rekreačnej obsluhy turistickej zóny. Navrhovaná kombinácia železničnej a automobilovej dopravy je založená na územne vymedzených bodoch prestupových terminálov, tiež na regulačnom systéme celého dopravného systému v mene jeho turistickej efektívnosti.

Záver 2.

Navrhovaný dopravný systém sprístupnenia turistickej zóny VEZUW je perspektívny, je východiskom na jeho ďalšie skúmanie a zhodnotenie v záujme jeho využitia v režimoch všedného a turistického dňa. Nositeľom zdôvodnenia je rekreácia bez negatívnych vplyvov ťažkej – ľahkej dopravy a zväčšujúcej sa intenzity osobnej dopravy.

Poľnohospodárstvo a odkaz gazdovskej usadlosti.

Územie Oravy s kopaničiarskym osídlením má špecifický charakter. Veľké Borové vzniklo ako kopaničiarska obec usadením goralov v Hornej Orave. Habovka vznikla na valaskom práve podobne ako Zábveďovo. Spoločným znakom kopaničiarskeho osídlenia je rozptýlenosť gazdovských usadlostí, ktoré „ovládajú“ svoje územie. Rozhodujúcim činiteľom organizácie tohto osídlenia bola hospodárska dostupnosť pôdy, to zabezpečovalo hospodársku efektívnosť gazdovstva. Pozemková reforma Márie Terézie potvrdila túto zásadu, Horná Orava je charakteristická členením územia na šnúry či rale ako hospodárskej jednotky územia. Gazdovstvá preukázali svoju životaschopnosť a odolnosť v najťažších dobách histórie Oravy. Gazdovstvá boli hospodárskou jednotkou obživy rodinného typu na Orave s ťažkou zemnou prístupnosťou. Domy sa stavali na tzv. zvykovom práve, či umožňovalo „voľný“ prístup k domom cez susedné pozemky, domy sa „voľne“ stavali v krajine. Gazdovské usadlosti vytvorili kultúrnu krajinu horského typu. Gazdovstvá ostali historickým odkazom poľnohospodárstva na Orave.

Gazdovstvo /roľnícke hospodárstvo / „veľkého“ gazdu tvorilo spravidla 11 ha pôdy, 3 kone, 6 kráv, 4 ošipané, 30 oviec, 30 ks hydiny. Stredný gazda vlastnil 2-6 ha pôdy, 2 kone, 3 kravy, 2 tefatá, 4 ošipané, 30 oviec, 15 ks hydiny. Gazdovstvá nepestovali remeslá, príčinou bola izolovanosť od stredisk trhov a jarmokov. Výhody gazdovstva – blízke pasienky a voda, dostatok dreva na kúrenie a stavebný materiál, zárobok výrobou štrúdiel. Nevýhody gazdovstva- odtrhnutosť od dediny a tým od

školy a obchodu, ťažké speňaženie produktov. Charakter pasienkov na Orave prial chovu oviec a salašníctvu, chov kôz nebol povolený, považoval sa za hanlivý.

Podľa · Vlastivedný slovník obcí na Slovensku, VEDA Bratislava, 1977

Historický odkaz gazdovstva na kopaniciach Oravy sa stáva východiskom ich obnovy na novom funkčnom základe. Gazdovské dvory dnes v Európe predstavujú turistickú formu dovoleník v prírode, sú vyhľadávaným miestom dovoleník rodín s deťmi. Gazdovské dvory – usadlosti u nás označujeme prívlastkom agroturistické zariadenia.

Agroturistické zariadenia sa delia podľa umiestnenia na zariadenia umiestnené v hraniciach zastaveného územia obcí na zariadenia umiestňovateľné mimo určených hraníc z roku 1966. Prvé intenzifikujú zastavané územie, druhé vstupujú do „zeleného“ územia obcí. Prvé vyrastajú na základoch pôvodných domov, druhé si hľadajú najvhodnejšie umiestnenie v krajine. Výstavba gazdovstiev – rodinných fariem na zelenej lúke je ekologickým problémom.

Záver 3

S istotou možno konštatovať, že kopaničiarske osídlenie je vhodným miestom na obnovu gazdovstiev integrovaných s ponukou vidieckej turistiky. Nové stavby na zelenej lúke s ekologickou „mierou“ zataženosti krajiny sú prostriedkom a prejavom starostlivosti človeka o prírodu, gazdovstvá s rekreačným poslaním patria do prírody, obohacujú kultúrny obraz krajiny.

Regióny a druhy sídel.

Vízia rekreačnej zóny VEZUW uplatňuje vo svojej filozofii spojenie rôznych regiónov s rôznymi podmienkami a sídlami. Porovnanie Liptova a Oravy je dôkazom rozdielnosti navrhovania železnička spája kopaničiarske osídlenie s osídlením kompaktných sídel. Dediny Liptova s menovateľom Liptovskej Mary majú iný charakter ako dediny Oravy. Tento fakt obohacuje turistický zážitok vyvolaný pobytom v navrhovanej rekreačnej zóne.

Obraz malebnej horskej Oravy založenej na rozptýlenom osídlení s gravitáciou do ťažísk osídlenia strieda obraz priestorovo zamknutých sídel organizovaných potočno-radovou zástavbou. Obraz Liptova s „otvorenou“ krajinou a silnou väzbou na dopravné koridory medzinárodného významu motivuje osobitý prístup rekreačného rozvoja dedín spojených navrhovanou železničkou. Železnička spojí dve regionálne kultúry Slovenska, ďalší i charakterizuje región Zakopaného.

Obce v Lipovskej Kotline ako je Tmovec, Matiašovce, Kračany, Posiek, Teplá, Benešová, Lúčky predstavujú sídla s „vlastným“ rekreačným rozvojom, tu rekreačná zóna VEZUW predstavuje reťaz pestrofarebných turistických ponúk. Viditeľná farebnosť ponuky majú obce s kúpeľnou rekreáciou, tieto sa stávajú ťažiskom gravitácie okolitých dedín. Dolný Liptov dnes žije vlastným vývojom dostredivým smerom ku kúpeľným centrám a dopravno-hospodárskej osi východ -západ. Liptov je zameraný na rozdiel od Oravy na „čistú“ turistiku, Orava je predurčená na agroturistiku. Rozdielnosť podmienok a tendencií vývoja regiónov sa stáva pojmom kultúrnej stratégie navrhovanej zóny.

Kúpeľno – rekreačná funkcia formuje nový obraz a stavebný poriadok dedín Liptova. Obec žije ponukou nových služieb, domy sa rekonštruujú a dostavujú v mene ubytovania hostí na súkromí domácich rodín. Obnova dedín má charakter kvetinovej výzdoby a nových úprav verejných priestranstiev. Liptov stojí pred úlohou využiť súčasný stavebný fond na rekreačno-ubytovacie účely, rekreácia v Liptove má inú podobu ako na Orave.

Záver 4

Rozdielnosť regionálnych plánov a lokálnych záujmov je dôležitým aspektom rozvoja sídel v mene jednotného programu turistickej zóny VEZUW. Rozdielnosť je princípom bohatej a rôznorodej turistickej ponuky, rôznorodosť je témou spoločnej dohody. Rozdielnosť nastoľuje individuálny prístup k regionálnemu a lokálnemu plánovaniu jednotlivých sídel navrhovanej rekreačnej zóny.

Územné plánovanie – nástroj riešenia.

Návrh turistickej zóny VEZUW je víziou, predstavuje niečo želateľné a motivujúce, ide o konštrukciu spoločného programu obci vo vymedzenom území. Vizia môže byť snom, nesmie byť utópiou, musí mať konštruktívny základ a zdôvodnenie založené na odborných poznatkoch. Jedným rozmerom Vizie je šírka problémov, ktoré vyvoláva, druhým rozmerom je opodstatnenosť, ktorú trhovú spoločnosť meria rentabilitou. Opodstatnenosť je predmetom turistickeho marketingu, riešenie problémov vyvolaných v prostredí zabezpečí Územný plán regiónu /turistickej zóny/. Tento sa spracováva pre vymedzenú časť krajiny s viacerými obcami, v ktorej je potrebné riešiť špecifické rozvojové zámery alebo vykonávať činnosti výrazne ovplyvňujúce priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia. Územný plán tohto zamerania sa stane nástrojom riešenia vytýčených cieľov, cieľom je zabezpečiť súlad záujmov a priestorových požiadaviek ochrany a využívania potenciálu krajiny.

Celkový záver.

Možno konštatovať, že lesná železnička je prostriedkom ekologického riešenia cieľov založených na zvýšení sociálnych hodnôt vymedzeného územia, cieľom je vniesť do územia zdroj prosperity. Železnička je prostriedkom ekologickej mobility v území, vstup turistiky do územia vyvolá dynamiku rozvojových pohybov.

Možno súčasne konštatovať, že rentabilita železničky nie je preukázaná najmä tým, že sa zakladá ako nové technické dielo. Konfrontácie so zahraničím nie sú presvedčivé. Vplyv železničky na organizmus sídel sa stáva témou polemík a majetkovo-právnych otázok, situácia je rozdielna v rozptýlenom a urbanizovanom prostredí. Železnička vyvoláva potrebu riešenia celého dopravného systému vo vymedzenom území.

Sprievodné súvislosti pôsobenia lesnej železničky v území sa stanú predmetom hodnotenia na úrovni plánovacej prípravy, vyslovujem stanovisko prevažujúco pozitívnych aspektov. Vizia predstavuje koncepciu oživenia sociálne zaostávajúceho prostredia, koncepcia preukazuje opodstatnené argumentácie pozitívnych hodnôt turistického potenciálu krajiny.

Konštatujem, že kopaničiarske osídlenie Oravy je možné využiť a zachrániť v mene zachovania a umocnenia hodnôt kultúrnej krajiny len prostredníctvom ekologicky limitovanej turistiky. Prostriedkom toho je návrat horských gazdovstiev, obnova a povzbudenie ich vzniku je očakávanou a nenahraditeľnou formou ochrany a starostlivosti o krajinu. Horská krajina otvorených plôch pasienkov neodkladne očakáva svojich hospodárov. Vizia turistickej zóny VEZUW založená na gazdovských dvoroch či rodinných farmách pohotove aj s naliehavosťou neodkladnosti rieši tento strategický problém ekologickej stability vymedzeného územia.

Založenie Vizie na myšlienke železničky je odvážne a vo svojom zmysle opodstatnené. Predstavuje sociálnu a ekologickú koncepciu riešenia problému vymedzeného priestorového rozvoja. Vizia je len myšlienkovou konštrukciou, jej dospieť do plánovacej polohy preverí jej marketingovú konštrukciu. Možno vysloviť záver, že dôjde k racionalizácii a optimalizácii jej investičných zámerov. Kľúčovou otázkou ostáva zdôvodnenie rentability železničky nepriamymi a dlhodobými prínosmi. Možno predpokladať, že občiansky ohlas na adresu Vizie bude pozitívny.