

# MODRÁ PLANÉTA CHCE SPÁJAŤ



Občianske združenie Modrá planéta – HEARTH vypracovalo pred niekoľkými rokmi štúdiu projektu s názvom **VEZUV**. Zo samotného názvu sa prirodzene očakáva, že by malo ísť o projekt spojený so sopkou, ale opak je pravda. Vezuv totiž rieši aktuálny problém hospodárskeho rozvoja problematických regiónov Slovenska, a to Oravy a Liptova s cezhraničnou spoluprácou s Poľskom, konkrétne s mestom Wítow. Názov vznikol zo zainteresovaných lokalít – Veľké Borové – Zuberec – Wítow – VEZUV.

## TURISTICKÁ ZÓNA VEZUV

Vízia turistickej zóny Vezuv je zameraná predovšetkým na ekologické využitie horských a podhorských území regiónu Oravy a Liptova s nadväznosťou na oblasť Zakopané v Poľsku. Hlavný motív, prečo vlastne zdrženie Modrá planéta vypracovalo spomínanú štúdiu, bol návrh riešenia ekologickej dopravy v týchto regiónoch a zároveň lepšie využitie a zapojenie sa obcí do cestovného ruchu. Jeden z variantov projektu v súvislosti s riešením regionálnej rekreačnej prepravy v spomínaných lokalitách vychádza z myšlienky, aby sa tu vybudovala 90 kilometrov dlhá úzkorozchodná železnička na alternatívny pohon s rozchodom kolaj 1000 mm. Jej výstavba by sa realizovala v dvoch etapách. **V prvej etape** by sa vybuďovalo 34 kilometrov železnice a spájala by lokality Zakopané, Zuberec a Roháčsku dolinu. **Druhej etape** by sa vybuďovalo 56 kilometrov železnice, ktorá by spojila Liptovský Mikuláš s Lúčkami a Zubercom. Išlo by o multifunkčný ekologický dopravný systém, ktorý je z hľadiska ochrany životného prostredia a ekologického rozvoja agroturistických aktivít na Orave a Liptove nepochybne vhodným riešením. – **Náš projekt oslovil skoro každého, kto sa v tejto problematike vyzná alebo je v nej zainteresovaný, a to vrátane aj poľskej strany. K realizácii je však potrebná doprava – urba-**

nistická štúdia, a tú my vypracovanú nemáme, – povedal navrhovateľ projektu **Veľkoslav Zábradský** zo združenia Modrá planéta.

## REGIÓNY PREPOJENÉ ŽELEZNICOU

Vhodný integrovaný železničný systém, ktorý by spájal uvedené lokality, môžu navrhovať len Železnice SR v spolupráci so Železničnou spoločnosťou Slovenska, a. s. (ZSSK). Základným cieľom dopravnou-urbanistickej štúdie rozvoja Podtatranskej brázd, ktorá by pozostávala z lokality Zakopané – Oravica – Zuberec – Hut – Malatína – Liptovský Mikuláš je, aby sa udržal a rozvíjal cestovný ruch. Taktiež je dôležité, aby návštevníci Tatier mohli využiť pohodlnú prepravu železnicou bez toho, že by potrebovali na svoje výlety

Projekt ďalej sleduje zámer, aby sa regióny Tatier a okolité zatriktívili pre turistov, a aby dopravné prepojenie bolo efektívne, čím sa oslabí individuálna automobilová doprava, ktorú turisti v týchto lokalitách využívajú najviac. **Je však potrebné vypracovať návrh integrovaného prepravného systému, ktorý by prepojil už existujúce lokality s tými navrhovanými, a to železnicou, čo je jedna z foriem ekologickej hromadnej prepravy,** vysvetlil Zábradský. Od toho združenie

Modrá planéta očakáva zníženie negatívnych dopadov automobilovej dopravy na životné prostredie, a to až o 40-50 %, zatriktívnenie pobytu turistov, variabilnosť pri plánovaní a využívaní služieb a pohybových aktivít bez auta, taktiež zavedenie jednotného grafikonu a unifikovaných lístkov.

## ZSSK O PROJEKTE VEZUV

Aký má na projekt názor ZSSK? **Myšlienka a prepojenia tatranského regiónu s Oravou a Liptovom železničnou dopravou je určite zaujímavá a podnetná nielen pre dotknuté regióny, ale aj pre samotnú ZSSK. Navyše potenciálna s poluúčasťou štátu na financovaní projektu by bola výrazne pozitívnym signálom k deklarovanej podpore rozvoja železničnej dopravy ako ekologickej a bezpečnej formy dopravy,** povedal riaditeľ Odboru stratégie a medzinárodných vzťahov ZSSK Ing. Michal Vereš. ZSSK je kompetentné sa vyjadrovať len za oblasť osobnej prepravy, ktorú riadi a spravuje. V otázke ohľadom opodstatnenosti a uskutočniteľnosti návrhu dopravnou-urbanistickej štúdie sme sa preto obrátili na správcu infraštruktúry Železnice SR avšak bezúspešne, nakoľko sa nám nepodarilo získať ich vyjadrenie k projektu.

– **Uvedomujem si, že samotný projekt nie je vôbec jednoduchý, naopak. Preto je podľa mňa**

dôležité, aby sa doňho zapojili aj Železnice SR a Železničná spoločnosť Slovensko. Vypracovala by sa dopravnou-urbanistická štúdia, ak by bol záujem železníc, môže sa tento okruh rozšíriť na celé Tatry, čo je 180 kilometrov. Zdokumentovali by sa problémy, návrhy a etapy riešenia, ale hlavne s pôsobnosťou potrebných prepravných kapacít s návrhom modelu financovania pre väzby tejto železnice, a to s podporou podnikateľskej obce, regiónu a štátu, – vyjadril sa Zábradský.

## ŠANCE A RIZIKÁ PROJEKTU

Čo by teda bránilo prepojeniu tatranského okruhu železničnou dopravou? – **Problém realizácie projektu vidíme predovšetkým v jeho finančnom zabezpečení a tiež v vytvorení podmienok na rozšírenie infraštruktúry v Tatranských elektrických železniciach, ktoré spočívajú v prekonaní legislatívnych a ochranár-**

ských opatrení pri výstavbe železnice na území národného parku, vysvetlil riaditeľ stratégie ZSSK Ing. Vereš.

Realizácia celého projektu by podľa predbežných výpočtov mala stať 8-12 miliárd korún. Z toho by mohlo Slovensko získať podporu vo výške 1,7 miliárd Sk z Európskej únie na obnovu vidieckeho priestoru a regionálny rozvoj krajiny.

V súvislosti s dopravnou-urbanistickou štúdiou rozvoja Podtatranskej brázd, ktorá dostala zatiaľ pracovný názov Duša, si zdrženie Modrá planéta zadefinovalo niekoľko krátkodobých zámerov, a to:

- ✗ aktualizovať súčasný stav a možnosti realizácie navrhovaných cielov turistickej zóny Vezuv,
- ✗ špecifikovať technické a ekonomické podmienky trasovania a integrácie dopravného prepojenia so zámermi projektu,
- ✗ navrhnuť model zapojenia železničných spoločností, samosprávy a štátu do realizácie projektu,

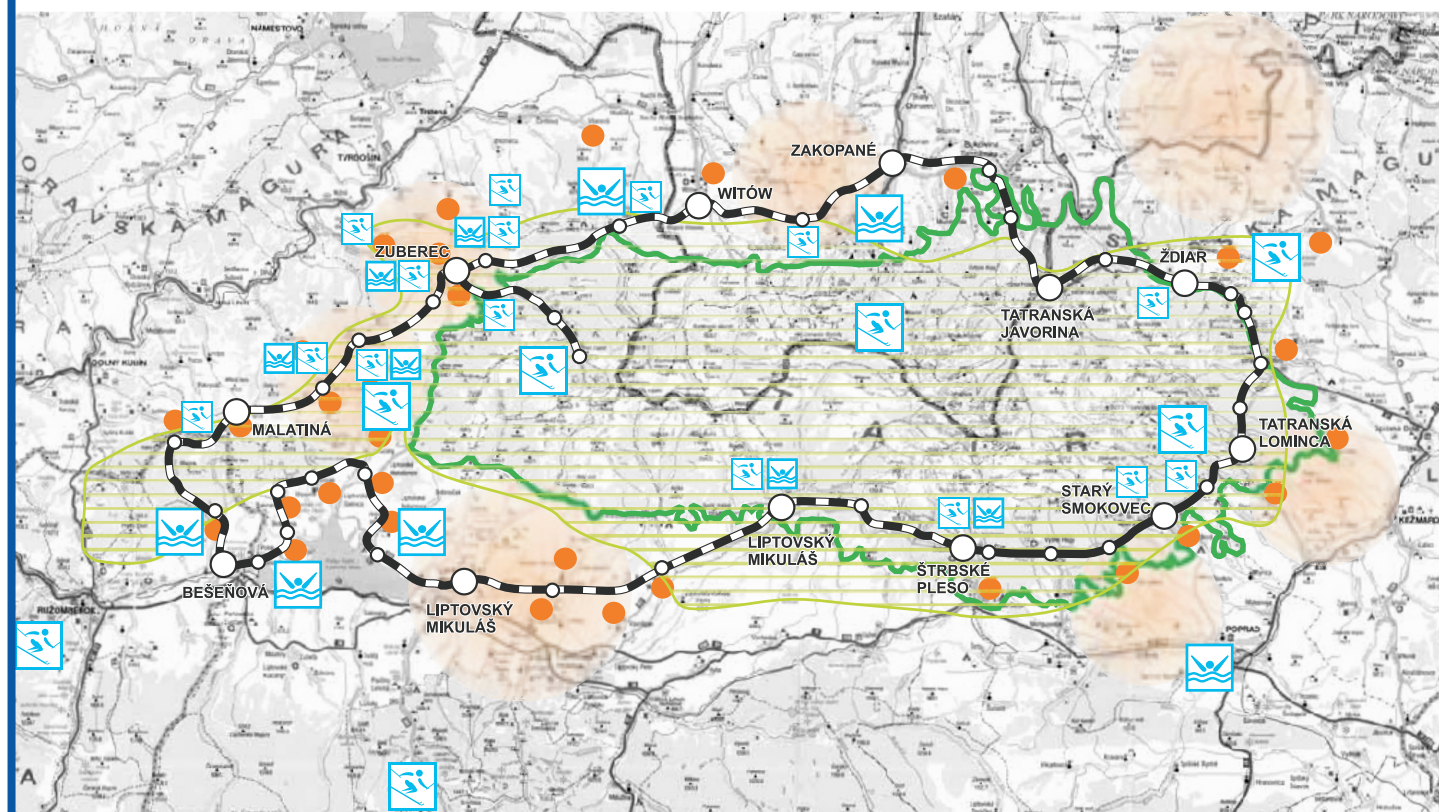
✗ konkrétne preukázať reálne možnosti, ako znížiť individuálnu prepravu v určených regiónoch, eliminovať hluk, prach, exhaláty, zapojiť podhorské obce do cestovného ruchu Tatier a zvýšiť pomer viacdenných návštevníkov Tatier.

Či sa podarí projekt uskutočniť, je zatiaľ otázne a ani sám navrhovateľ J. Zábradský to nevie s istotou potvrdiť, ale ani vyvrátiť. Uskutočniteľnosť projektu je v prvom rade závislá od participácie príslušných miestnych, regionálnych, štátnych orgánov a aj železníc. Keďže projekt sleduje ekonomického života regiónov Oravy a Liptova prostredníctvom cestovného ruchu aj zlepšenie environmentálnych podmienok, tak z tohto hľadiska by bol nepochybne pre naše veľhory prínosom.

**Najväčšie riziká vidím jednoznačne vo financovaní projektu, keďže jeho realizácia je priamo závislá od vhodných investícií** – povedal na záver Jaroslav Zábradský zo združenia Modrá Planéta.

(iv)

## NÁVRH TRASY 180 KM DLHEJ HORSKEJ ŽELEZNICE V RÁMCI NAVRHOVANEJ ŠTÚDIE "DUŠA ROZVOJA PODTATRANSKEJ BRÁZDY ZAKOPANÉ - L. MIKULÁŠ"



- NAVRHOVANÁ TRASA HORSKEJ ŽELEZNICE, STANICA, ZASTÁVKA
- EXISTUJÚCI ÚSEK
- POTENCIÁL ROZVOJA SÍDEL
- POTENCIÁL ROZVOJA ÚZEMIA
- ☀ ZIMNÉ AKTIVITY, VODNÝ SVET (VÝHLAD 2020)
- 🌿 PÁSMO HORSKEJ TURISTIKY
- 🌳 HRANICA NÁRODNÉHO PARKU



WWW.HEARTH.SK, HEARTH@HEARTH.SK