

# „Tatranská tepna 2020“ alebo sen o železnej Tatranke



Zokruhovanie tatier 180 km dlhou horskou železnicou

# 1. Prečo občianska iniciatíva

# 1. Prečo občianska iniciatíva

*„Zmena nastane iba vtedy, ak začnú konať jednotlivci. Nesmieme čakať na vedúce osobnosti politiky. Musíme sa sústrediť na to, aká je naša zodpovednosť a ako môžeme dosiahnuť zmenu.“*

Severn Cullis-Suzuki

# 1. Prečo občianska iniciatíva

V roku 2000 sme založili občianske združenie Modrá planéta – HEARTH. Zaoberáme sa udržateľným rozvojom cestovného ruchu a vidieka.

# 1. Prečo občianska iniciatíva

Naše projekty:

- Vrátna dolina „Chleb či chlieb“
- Návrh turistickej zóny Veľké Borové – Zuberec – Witov „**VEZUW**“
- II. Etapa VEZUW: L. Mara - Zuberec – Zakopané (štúdiá uskutočniteľnosti)
- Založenie združenia obcí Podtatranskej brázdny „**OrLi**“
- Strategická koncepcia rozvoja územia Žilina – Strečno – Vrútky
- II. Etapa rozvoja „**Žilinská kotlina 2020**“
- Zóna relaxu Budatín – VD - Strečno
- Vážska cyklomagistrála Žilina–Vrútky (s víziou do Tatier)
- Stredisko vidieckej rekreácie Veľké Rovné – „Dolinky“
- Stredisko vidieckej rekreácie „Huty – Borové“
- III etapa „VEZUW“ – „**Tatranská tepna**“

# 1. Prečo občianska iniciatíva

V podmienkach Slovenska je dôležitý komplexne riešený rozvoj CR, previazaný s vidiekom a sofistikovanou infraštruktúrou, kde nesmú prevládať lokálne a momentálne politické záujmy.

## 2. Tatry včera

## 2. Tatry včera

Karpaty prešli obdobím valašskej kolonizácie, kedy sa vo veľkom odlesňovalo a v minulom storočí opäťovne zalesňovalo, ale nepôvodnou, ťažbe vyhovujúcou štruktúrou porastu. Ďalej obdobím budovania megalomanských stavieb za účelom umožnenia masovej rekreácie obyvateľom krajín RVHP a v posledných 20-tich rokoch prechádzajú akýmsi medziobdobím pseudodemokracie, kedy sa moc kapitálu v spojení s politickou mocou snaží prevalcovať prírodné zákonitosti a zdravý sedliacky rozum. Každá doba tu zanechala a zanecháva nezmazateľné stopy.



# 3. Tatry dnes, z pohľadu prepravy turistu.

### 3. Tatry dnes, z pohľadu prepravy turistu.

V dnešných podmienkach sa s výnimkou úseku Tatranská Lomnica – Štrba – Štrbské Pleso nedá denný program naplánovať bez prepravy automobilom a autobusom. To isté platí aj pre návštevníkov Tatier, ubytovaných v podtatranských obciach. Celý ich pobytový program je závislý na osobnom automobile.

Všeobecne je cestná preprava nevhodná, únavná a neprirodzená pre psychiku pri pobyte v horskom prostredí. Čím je prírodné prostredie kvalitnejšie, tým je cestná infraštruktúra nevhodnejšia.

### 3. Tatry dnes, z pohľadu prepravy turistu.

Rešpektujme fakt, že rozhodujúca je kvalita prostredia až potom nasleduje, ale ako samozrejmosť, kvalita služieb so sofistikovanou infraštruktúrou.

# 4.Tatry zajtra – Tatranská tepna 2020 ?

# 4.Tatry zajtra – Tatranská tepna 2020 ?

Jednoducho prísť, zaparkovať, pohybovať sa po svojich pomocou vhodnej infraštruktúry a tešiť sa z pohybu a celodenných zážitkov.

# 4.Tatry zajtra – Tatranská tepna 2020 ?

Sme presvedčení, že centrálnu časť Tatier v 4 a 5 stupni ochrany prírody treba rozvíjať len kvalitatívne, no neoddeliteľne s rozvojom kultúry prostredia, ubytovania a doplnkových služieb v podhorských obciach s prepojením rekreačnou prepravnou charakteru „tepny rozvoja“ na technickej úrovni roku 2020.

# 4.Tatry zajtra – Tatranská tepna 2020 ?

Tepna by sa veľmi citlivo a veľmi účelovo tiahla krajinou ako výslednica rozvojových osí, spájajúca obce, prírodné scenérie, jestvujúce a navrhované destinácie a kontaktné parkoviská. Vytvoril by sa tak akýsi „Prvý karpatský turistický park“ o rozlohe cca 2 000 km<sup>2</sup> s integráciou vidieckej, kúpeľnej, horskej a kongresovej turistiky. Park s komplexnou ponukou a možnosťou kombinácie pohybových aktivít a služieb v priebehu dňa, integrovaným informačným systémom, bio-ekologickým hospodárením a postupným zvyšovaním kultúry krajiny.

# 4.Tatry zajtra – Tatranská tepna 2020 ?

Vychádzame z pravidla „ľudia prírode – príroda ľuďom“.  
V konečnom dôsledku „ľudia – ľuďom“

myšlienka → predbežný návrh → overenie základných  
podmienok riešiteľnosti zámeru → dopravno-  
urbanistická štúdia → lobing → projekt → realizácia  
jednotlivých etáp



# Príklady zo sveta



## GLACIER EXPRESS

St. Moritz – Zermatt  
Švajčiarsko



**GOLDEN PASS LINE**  
Luzern – Montreux  
Švajčiarsko

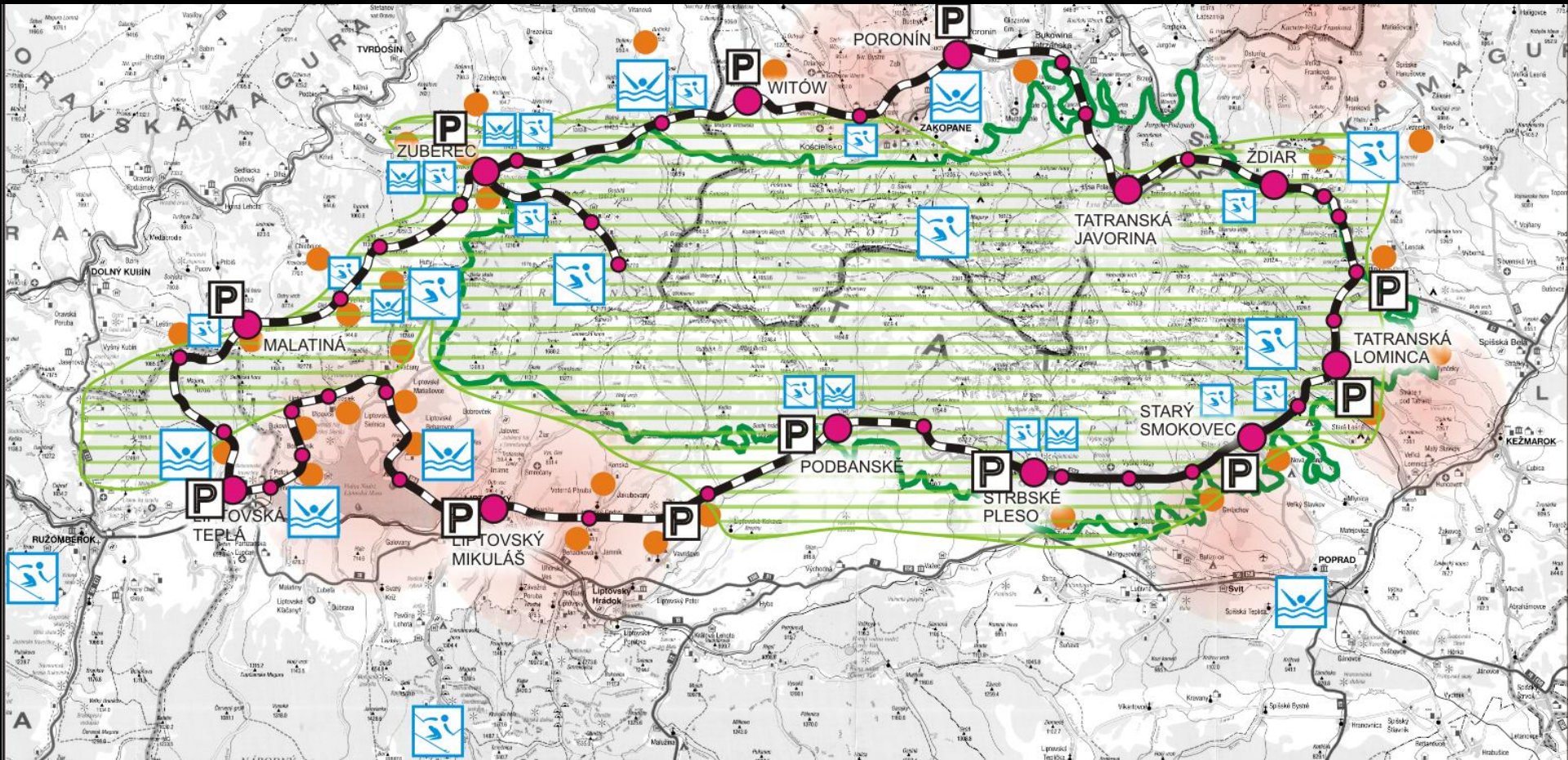


Riešenie obojživelnaj  
električky (koľaj-cesta)

Cean, France

## 4.1 Situácia zámeru

# 4.1 Situácia zámeru



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



## 4.2 Základné údaje o riešenom území

Parameter	m.j.	Slovenská časť stav/návrh	Poľská časť stav/návrh	Spolu návrh
riešené územie (70 x 30 km)	km <sup>2</sup>	700	300	<b>2000</b>
-z toho potenciál rozvoja	km <sup>2</sup>	50/ <b>400</b>	50/ <b>100</b>	<b>500</b>
počet obcí + miest	počet	36+1	4+1	<b>40+2</b>
počet obyvateľov	tis. osôb	150/ <b>155</b>	50/ <b>55</b>	<b>210</b>
ubytovacia kapacita	tis. lôžok	20/ <b>60</b>	70/ <b>90</b>	<b>150</b>
stravovacia kapacita	tis. stoličiek	5/ <b>20</b>	18/ <b>20</b>	<b>40</b>
zjazdové trasy	tis. m	15/ <b>30</b>	15/ <b>20</b>	<b>50</b>
HDZ (lanovky + vleky)	ks	7+20/ <b>12+27</b>	7+10/ <b>8+3</b>	<b>20/40</b>
hodinová prepravná kapacita	tis. os/h	30/ <b>60</b>	23/ <b>30</b>	<b>90</b>
špičková návštevnosť za deň	tis. osôb	50/ <b>100</b>	50/ <b>50</b>	<b>150</b>
index nárastu počtu os. automobilov	1998/2020			<b>1,9/0,6</b>
pomer jednoden./viacden. turisti	osoby	5:1/ <b>5:3</b>	5:3/ <b>5:3</b>	<b>5:3</b>

## 4.3 Základné údaje o navrhovanej dráhe

Parameter	m.j.	Slovenská časť	Poľská časť	Spolu
počet staníc+zastávky (na znamenie)	ks	10 + 27	2 + 3	<b>10 + 30</b>
depo (v Štrbe alebo v. L.M)	ks	1		<b>1</b>
počet súprav (250 osôb)	ks	<b>6</b>		
výkon + pohon + rýchlosť	<b>400 kW</b> + batérie, palivový článok, bioplyn + priemer 35 km/h (dole 25,hore 35,rovina 40-60)			
rozchod koľajníc	mm	<b>1000</b>		
dĺžka dráhy celkom, z toho:	km	155*	35	<b>190(170)</b>
adhézny úsek	km	125 (105)	20	<b>145</b>
ozubnicový úsek	km	30	15	<b>45</b>
tunel (pod zjazdovkou)	km	0,1	0	<b>0,1</b>
nadjazd (na konzole)	km	2	2	<b>4</b>
mosty menšie + mostíky	ks	10+40	5+10	<b>15+50</b>
výrub (6 - 8 m šírka)	ha	20	5	<b>25</b>
predpoklad inv. náklad celkom	mil. EUR			<b>330</b>
z toho zvršok 35 000/bm trate.	mil. EUR			<b>200</b>



## 4.4 Územne - spoločenský dopad zámeru

### Rozvoj územia

- urbanistická rozvojová os umožní priestorovú integráciu minimálne 40 obcí a 2 miest s cieľným rozvojom CR
- zvýšenie zamestnanosti s predpokladom investičnej výstavby zámerov CR a rozvoja vidieka v objeme do 60 mld. Sk

## 4.4 Územne - spoločenský dopad zámeru

### Rozvoj vidieka

- nové gazdovské dvory s pestovaním, chovom a predajom bio-produktov po trase železnice
- rozvoj remesiel a kultúrnych tradícií
- hypoturistické okruhy s prepriahacími krčmami v rámci historických trás a trasy železnice
- ponuka gurmánskych špecialít s prezentáciou miestnych tradícií a EÚ v rámci špecifických „aktívnych“ staníc dráhy
- v odľahlých oblastiach možnosť vytvorenia menších zásobovacích základní, distribúcie pošty, zvozu triedeného odpadu a dreva
- zvýšenie zamestnanosti aj marginálnych skupín a žien
- zlepšenie cestovania do práce
- zvýšenie vzájomného navštevovania medzi obcami
- podpora rodinných popoludnajších a víkendových výletov
- motivácia obcí zvyšovať kultúru prostredia
- zlepšenie prístupu občanov k životnému prostrediu a iné.

## 4.4 Územne - spoločenský dopad zámeru

### Podpora zdravého životného štýlu

- výkon a kombinácia pohybových aktivít
- súbežne vedené úseky cyklotrás aj pre in-line, jogging a bežky
- napojenie na turisticko-lyžiarske a hypoturistické okruhy
- náučné chodníky aj s vyhliadkovými vežami
- plávanie
- zjazdové lyžovanie, snowboard
- ponuka stravovania z bio produktov a.i.

## 4.4 Územne - spoločenský dopad zámeru

### Životné prostredie

- rozloženie záťaže do širšieho územia s cieľom ochrany exkluzivity jadra územia
- zvýšenie hromadnej prepravy
- zníženie dennej prepravy os. autami o 50 - 70 %
- zníženie emisií, hluku, prašnosti
- využitie obnoviteľných zdrojov energie
- navrhovaný systém by vyprodukoval 1-5% CO<sub>2</sub> v porovnaní z množstvom vyprodukovaným rovnakým počtom osôb prepravených osobnou prepravou (1kWh = 200 mg CO<sub>2</sub>), avšak trasa musí byť navrhnutá motivačne aj s mimosezónnym využitím a využitím miestnymi obyvateľmi

## 4.4 Územne - spoločenský dopad zámeru

### Rozvoj informačného systému

- Jednotný informačný systém priamo na staniciach s ponukou živej panorámy turistom vybranej destinácie a možnosťou jej zmeny s objednaním služieb on-line.

### Ekonomický prínos\*

- Pomer investície železnice ku investíciám rozvoja je 1:5 až 1:9
- Uvažovaná návratnosť rozvojových zámerov je 10 rokov
- Uvažovaný zisk zo zámerov je 3 - 6 mld. Sk ročne
- Uvažovaný daňový odvod 19% je 400 - 900 mil. Sk ročne, pri uvažovanej strate železnice 100 mil. Sk ročne
- Uvažovaná návratnosť investície na zvršok (6 mld.Sk) je cca 8 - 16 rokov

\* Odhadované údaje

## 4.4 Územne - spoločenský dopad zámeru

### Cestovný ruch

- nové lyžiarske strediská s celoročnou prevádzkou(3-5)
- klimatické kúpele (2-3)
- termálne kúpaliská (3-5)
- rozvoj ubytovania (aj lacnejšie kempové)
- rozvoj stravovania (regionálne a európske špeciality po trase)
- aktívne stanice v CR (informácie, stravovanie, ubytovanie, požičovne, kontaktné campiny a stan. tábory)
- ponuka týždenných okružných pobytov po stanicach
- účelovo vedená trasa územím s výhľadom na pohorie, kde ozubnicové úseky a vysunuté úseky nad Zubercom a v Zakopanom predražujú, ale skracujú a zatraktívňujú trasu s motiváciou využitia dráhy celoročne aj pri nepriaznivom počasí

## 4.4 Územne - spoločenský dopad zámeru

### Cestovný ruch

- po trase náučné chodníky s vyhliadkovými vežami
- súpravy s celoročne otvoreným vagónom pre cykloturistov a bežkárov (možno zdarma) na presun z trasy na trasu, návrat a podobne
- trasa vytvorí možnosť absolvovania okruhov s kombináciou pohybových aktivít a služieb nezávisle na svojom aute
- víkendovým návštevníkom umožní absolvovanie peších, cyklistických, hyporelaxačných, bežeckých, spoznávacích a kúpeľných okruhov s návratom ku svojim autám a autobusom na kontaktných aj podzemných VIP parkoviskách.
- mládeži meniť pobyt v priebehu týždňa aj bez nutnosti návratu do pôvodného ubytovacieho zariadenia

## 4.5 Kontinuita zámeru so záväznými dokumentmi, na úrovni:

- *obce* ÚP, predbežný súhlas Zastupiteľstiev 30 obcí riešeného územia
- *Regiónu* Rozvojové dokumenty Oravy, Liptova, Deklarácia záujmu obcí pokračovať v projekte z roku 2004
- *kraja* ÚPN VÚC ŽSK 1998 v oblasti dopravy, ž. p. a CR
- *Slovenska* Akčný plán VIPA, KURS 2001, NSTUR SR, NPRR SR 1999, NEAP 2000, Územný rozvoj slovensko-poľského pohraničia 2002, NPR SK 2003 pre Brusel, NPRCR
- *Európy* EEE -Tretie hodnotenie stavu ž. p. Európy 2003, Euroregión Tatry, Sieť NATURA 2000, TUR krajín EÚ
- *Sveta* Kjótsky dohovor, Agenda 21, Summit v Johannesburgu,



## D e k l a r á c i a

záujmu obcí riešených katastrof, spolupracovať na medziregionálnej úrovni za účelom  
doriešenia navrhovanej turistickej zóny.

Dnes, 30.októbra 2003 sa v hoteli Primula v Zuberci, uskutočnil workshop, na ktorom boli  
prezentované výsledky II etapy vízie turistickej zóny VEZUW - **plánu územných aktivít „PUMA“** a  
modelových riešení vybraných zámernov a celého územia.

Predsa o.z.Modrá planéta HEARTH a autor rozvojovej vízie Zábrodský Jaroslav, zdôvodnil  
vzájomnú súvislosť a opodstatnenosť navrhovaných zámernov, pričom oboznámil prítomných  
s problematikou, spojenou s ich realizáciou. Po vzájomnom vypočítaní odborných stanovísk a  
diskusných príspevkov, prítomní zástupcovia dotknutých samospráv **k o n š t a t u j ú**, že je potrebné:

- A. **Upraviť víziu v zmysle návrhu poľskej strany, trasu železnice v úseku Tichá dolina-  
Gubalovka – Poronin - Podspády so zapracovaním návrhov zámernov poľskej strany**
- B. **Zkoordinovať víziu s návrhmi obce Zuberec na základe vzájomného jednaní v XI.2003**
- C. **Spolupracovať s poľskou stranou pri riešení jednotného dopravného systému Vysokých  
Tatier v rámci iniciatívy z trojstrannej dohody miest Zakopané, Poprad a Vysoké Tatry**
- D. **Požiadat o granty a v prípade ich získania, do konca roku 2004 vyriešiť ďalšiu, v poradí  
III etapu vízie, so zameraním na :**

1. **Vypracovanie EIA s posúdením vízie ako celku** (nie jednotlivé zámery), za účelom  
získania obrazu o celkovom dopade vízie na zložky životného prostredia, nakoľko jednotlivé  
zámery majú podľa predbežného hodnotenia záporný aj kladný dopad. Z toho dôvodu je  
potrebné vytvoriť s ú v a h u o celkovom dopade vízie na životné prostredie turistickej zóny  
s predpokladaným nákladom cca 25 tis.€.
2. **Vypracovanie dopravnej analýzy zóny**, v koordinácii s pripravovanou TUR Vysoké Tatry  
s predpokladaným nákladom cca 20 000 €.
3. **Vypracovanie strategického plánu CR s propagačným materiálom turistickej zóny, vo  
forme skladačky formátu A3, so zakomponovaním jestvujúcich a navrhovaných zámernov  
pri využití leteckých snímkov v spolupráci s FA STU v Bratislave v oblasti architektonických  
stváraní stredísk služieb, staníc, penziónov a priestorovo funkčných riešení gazdovstiev s  
3D zobrazením, za účelom propagácie v regiónoch doma a v zahraničí, oslovenia verejnosti,  
majiteľov pôdy, bankového sektora a vytvárania potenciálnych investorov a spoločností, s  
cieľom vytvorenia priaznivej podnikateľskej klímy s predpokladaným nákladom cca 35 000 €.**
4. **Prípravu zámernov na čerpanie zo štrukturálnych a kohézneho fondu od roku 2005 -  
2006** ( INTERREG A v spolupráci s Euroregiónom Tatry cca 300 000 € )

Deklarácia spoločného záujmu regiónov časti Liptova, časti Oravy, Gminy Koscielisko a mesta  
Zakopané bude slúžiť ako :

- A. **Podporné stanovisko riešených regiónov k žiadostiam o pridelenie grantov z fondov EÚ**
- B. **Podklad k zapracovaniu návrhu regionálnej rekreačnej prepravy, v rámci prebiehajúceho  
pripomienkového konania k ÚPN VÚC ŽSK, ako výhľadovú variantu, nakoľko ide o zámer  
nadregionálneho charakteru.**

Prítomní podľa priloženej prezenčnej listiny. Vypracoval Zábrodský Jaroslav

Overovatelia správnosti textu deklarácie :

za poľskú časť zóny .....  
mgr.inž. **B a k Piotr** – Burmistrz Miasta Zakopané

za oravskú časť zóny .....  
ing. **B á n o v č a n Ján** - predseda ZMOHO

za liptovskú časť zóny .....  
ing. **Kuska Ján** – zástupca prednostu MÚ L Mikuláš



Deklarácia záujmu  
obcí spolupracovať  
na medziregionálnej  
úrovni za účelom  
doriešenia  
navrhovanej  
turistickej zóny

**Piotr Bak** burzistrz  
Miasta Zakopané  
**Ján Bánovčan**  
predsa ZMOHO  
**Ján Kuska** zástupca  
prednostu MÚ L.  
Mikuláš

## 4.5 Kontinuita zámeru so záväznými dokumentmi, na úrovni:

Summit v Johannesburgu vychádzal z predchádzajúcich dokumentov a Agendy 21. Vízia je zhodná minimálne v 10-tich bodoch dohovoru, čo považujem za obrovské plus z hľadiska EÚ:

- stieranie ekonomických rozdielov v regióne
- diverzifikácia vidieckeho priestoru
- vytváranie pracovných príležitostí pre ženy
- podpora rozvoja cestovného ruchu
- podpora hromadnej prepravy
- zvýšenie podielu výroby energie z obnoviteľných zdrojov
- redukcia emisii skleníkových plynov
- podpora rozvoja informačných technológií
- minimalizovať redukciu biodiverzity do roku 2010
- vytvárať podmienky na zmenu životného štýlu s cieľom zlepšenia zdravotného stavu obyvateľov planéty.

# 5.Záver

# 5.Záver

Hlavnou myšlienkou je komplexné riešenie územia. Je nám jasné, že k presadeniu realizácie dráhy je pri kvalitnom návrhu trasy, potrebný aj kvalitný návrh ekonomiky prevádzky. Čaká nás obdobie recesie so znižovaním verejných výdavkov... práve vhodný čas na prípravu kvalitnej dopravno-urbanistickej štúdie rozvoja časti Karpatského oblúka.

Ďakujem za pozornosť.

# 5.Záver

## Literatúra:

- Zábrodský a kol.: [www.hearth.sk](http://www.hearth.sk) → projekty → VEZUW (v PDF formáte)
- Záväzné dokumenty uvedené v bode 4.5

## Kontakt:

Zábrodský Jaroslav, 0903 510 260

Autor a predseda o. z. Modrá planéta – HEARTH

Veľká okružná 68

010 01 Žilina

e-mail: [hearth@hearth.sk](mailto:hearth@hearth.sk)

[www.hearth.sk](http://www.hearth.sk)