



**Štúdia možného predĺženia trate Čiernohronskej železnice
smerom na Tále a Chopok**

1. Úvod:

Chopok – stredisko cestovného ruchu s ohromnou tradíciou, významnou prítomnosťou a úžasným potenciálom pre budúcnosť. Vďaka výrazným investíciám do horských dopravných zariadení, služieb i ubytovania v ostatných rokoch sa podarilo doslova „päť minút po dvanásť“ toto stredisko vrátiť do rodiny najvýznamnejších stredísk strednej Európy. Na niečo sa však v búrlivých 90-tych rokoch úplne zabudlo - na infraštruktúru. Dnes sú žiaľ úplne bežným zjavom kolóny áut už na diaľnici D1 pred Liptovským Mikulášom a odbočkou do Demänovskej doliny a záver cesty k ubytovaciemu zariadeniu, alebo luxusnému apartmánu tak často trvá 2 i viac hodín. Severná strana Chopku tak svoju príležitosť žiaľ už prepásla – postaviť dnes Demänovskou dolinou akúkoľvek zmysluplnú dopravnú stavbu je takmer nemožné. Inak je tomu však ešte stále z južnej stany – z Podbrezovej teda zo smeru rýchlostnej cesty R1. Aj tu ide však už doslova o mesiace, možno pár rokov, keď budú aj tu všetky vhodné pozemky definitívne zastavané a rozpredané na stále nové a nové developerské projekty a keď aj z juhu budú stať kolóny áut možno už od Slovenskej Lupči...

Predložená štúdia nadväzuje na diplomovú prácu Martina Čupeca zo Žilinskej univerzity v Žiline z roku 2003. Predpokladá zvýšenie atraktívnosti územia a rozšírenie dopravnej obslužnosti výstavbou novej trate Čiernohronskej železnice /ČHŽ/ smerom na Tále a pod Chopok. **Cieľom projektu popri tom nie je absolútne vylúčenie automobilovej dopravy - riešením je tzv. „integrovaná mobilita“, ktorá spája všetky druhy dopravy do jedného vzájomne previazaného funkčného celku. Takže napríklad návštevník, ktorý prichádza na ubytovacie zariadenia na týždňový pobyt s celou rodinou, určite pôjde v dnešnej dobe so všetkou svojou bagážou pohodlne autom. To už ale po príchode na hotel zaparkuje do podzemnej garáže a po celú dobu svojho pobytu ho z nej nevytiahne – skrátka už ho nebude vôbec potrebovať, iba až zas na cestu domov...**

Nová úzkorozchodná trať je navrhovaná pomerne moderne, s prevádzkovou rýchlosťou 50 km/h a možnosťou elektrifikácie – vytvorenie podobného prevádzkového modelu ako TEŽ vo Vysokých Tatrách. Okrem dopravnej obslužnosti územia pravidelnými rýchlymi vlakmi, predpokladáme sezónnu prevádzku vložených historických súprav s parnými lokomotívami a turisticky príťažlivými vozňami s programom, podobne ako je tomu v súčasnosti na ČHŽ.

Súčasťou výstavby železničnej trate musí byť i súbežná pešia a cyklistická komunikácia, ktorá významným spôsobom zvýši synergetický efekt celého projektu.

2. Popis riešenia:

Nová železničná trať využíva už existujúcu nástupnú stanicu a infraštruktúru ČHŽ na **Chvatimechu** a odpája sa od železničnej trate ČHŽ Chvatimech – Čierny Balog v žkm 12,150 obnoveným železničným priecestím a vložením výhybky 1:7,5. Po pôvodnom telese bývalej lesnej železničky sa nová trať vracia popri ceste I/66 na **bývalú pílú Štiavnička**, kde uvažujeme na pozemkoch bývalej pily Štiavnička (dnes majetok Železiarní Podbrezová, a.s.) s vybudovaním **záchytného megaparkoviska** pre odstavenie automobilov. Opačným smerom pokračuje v súbehu s miestnou komunikáciou okolo hlavnej brány **Nového závodu Železiarní Podbrezová a.s.** s rovnako nazvanou zastávkou do vrcholového bodu nad obcou Valaská, odkiaľ pokračuje po vrstevnici do údolia rieky Bystrianky a Bystrej doliny. Trať ide lesom čiastočne po súčasných lesných cestách po ľavom brehu rieky Bystrianky cez chatovú osadu Bystrá - do km 5,351, kde je navrhnutá železničná zastávka **„Bystrianská jaskyňa“**. V km 5,850 nasleduje navrhovaná zastávka **„Bystrá“** a cez športový areál so zastávkou **„SKI**

Mýto“ trať pokračuje smerom na Tále. Vzhľadom na potrebu mimoúrovňového križovania hlavnej cesty I. triedy a veľkú mieru urbanizácie lúk nad obcou Bystrá je v uvedenom úseku navrhnutý most a krátky tunel, ako najjednoduchší variant prechodu popod dnes už súkromné zastavané pozemky. Trasa ďalej stúpa stále popri rieke Bystrianka poza apartmánové domy so zastávkou „**Kúria na Táloch**“ v km 8,660 a „**SKI Tále**“ po zastávky „**hotel Partizán**“ a „**hotel Stupka**“ do koncovej stanice I. etapy – „**hotel Golf**“, kde trať končí v km 10,870. Celý tento navrhovaný úsek je možné postaviť ako adhézny s maximálnym stúpaním 40 promíl. Prípadné predĺženie trate až do „**Krupovej**“ pod samotný Chopok už bude vyžadovať i využitie ozubnicových úsekov – v dnešnej dobe však technicky pomerne jednoducho zvládnuteľným – komplexné dodávky tejto technológie zaisťuje renomovaná Švajčiarska firma STADLER.

Know-how, prevádzkové a technické zázemie bude využité z ČHŽ – nové dielne i depo pre moderné vozidlá navrhujeme na pozemkoch popri ceste I/66 medzi Chvatimechom a Štiavničkou, prípadne priamo na bývalej pile Štiavnička. V prípade elektrifikácie trate bude potrebné vybudovať vo vhodnej lokalite vlastné technologické zázemie (vodná elektrárňa, prípadne napájacia stanica). V prvej etape je však možné prevádzkovať trať i motorovými súpravami.

Navrhovaný počet zastávok a staníc je možné na základe prevádzkových skúseností zvýšiť v súlade s potrebami obcí i jednotlivých rekreačných zariadení. Tiež je možné následne vybudovať krátke odbočky – „vlečky“ priamo k jednotlivým zariadeniam CR a trať v budúcnosti využívať pre zásobovanie i napr. pre odvoz odpadu (viď. existujúce príklady zo Švajčiarska a pod.).

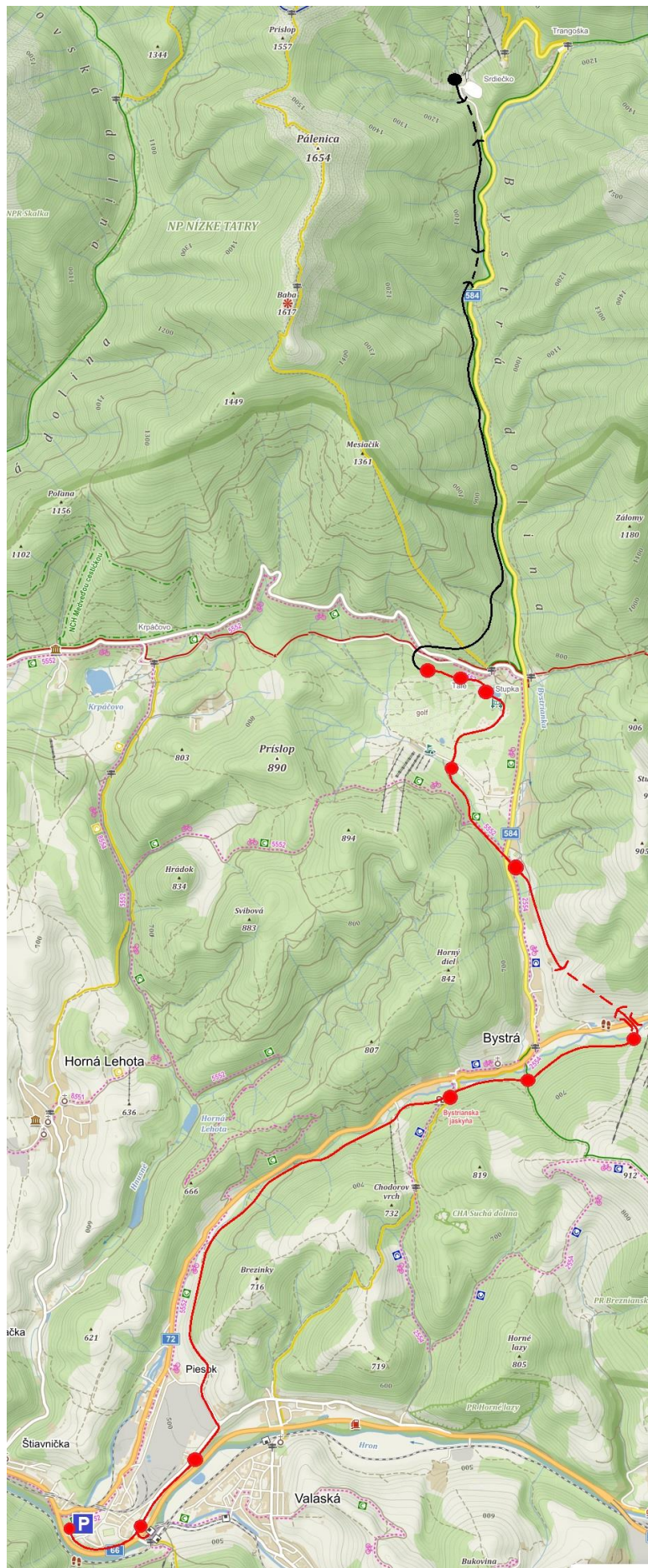
Atraktivitu prevádzky zvyšujú špeciálne súpravy zostavené na objednávky cestovných kancelárií a zariadení CR, zložené z vyhlídkových vozňov, reštauračných a salónnych vozňov a ťahaných parnými lokomotívami. Mikroregión Chopok-juh s vybudovanými atraktivitami (golfové ihrisko, Bystrianská jaskyňa, SKI centrá...) a hustou sieťou ubytovacích a stravovacích zariadení je tak možné výhodne prepojiť s Mikroregiónom Čierny Hron a ponukou kvalitatívne iných atrakcií (Lesnícky skanzen vo Vydrove, areál biatlonu v Osrblí, meandre Kamenistého potoka na Sihle a pod.).

3. Záver

Predpokladom úspešnosti a realizovateľnosti projektu je jeho osvojenie si obcami Mikroregiónu Chopok-juh a VÚC Banská Bystrica s následným pripravením kvalitnej žiadosti na financovanie zo štrukturálnych fondov EÚ. Z dnešného pohľadu sa projekt môže javiť ako finančne nerealizovateľný. Prostriedky na rozvoj regiónov z EÚ, investované v ostatných rokoch napr. v Portugalsku, alebo Maďarsku, dávajú však v súčasnosti veľkú nádej a možnosti pre Slovensko. Podľa opakovaných vyjadrení vlády nepredkladáme EÚ dostatočný počet zaujímavých a kvalitných projektov. Nevyhovujúcu úzku cestu a dopravu v tejto lokalite bude potrebné v blízkej budúcnosti aj tak riešiť a navrhované riešenie prináša mnohé výhody v oblasti ekológie, rozvoja turistického ruchu i určitej originality a unikátnosti územia.

Ing. Aleš Bílek

riaditeľ ČHŽ





Zánovné elektrické jednotky rozchodu 750 mm ponúkané ČHŽ zo Švajčiarska



Moderné vozidlá pre rozchod 760 mm od firmy STADLER v prevádzke na Mariazellbahn



Moderné motorové ozubnicové súpravy na rozchod 750 mm od firmy STADLER v Grécku