



Čierny Balog a železnica patria k sebe už od roku 1909. Jej otvorenie bolo veľkým úspechom, pričom ČHŽ od začiatku slúžila aj na prepravu osôb. Takmer osudným sa jej stalo, že sa nikdy nemodernizovala, a preto v roku 1982 mala ako nepotrebná zaniknúť. Vďaka mnohým dobrovoľníkom sa ju však podarilo zachrániť a ukázalo sa, že ČHŽ je pre región a šírenie jeho dobrého mena prospešná azda viac ako kedykoľvek predtým. Ak sa ju podarí zmodernizovať, bude to nielen akoby splatenie dlhu za prínos, ktorý železnica regiónu Čierneho Hrona dávala už od svojho vzniku, ale aj investícia do jeho ďalšieho a dlhodobo udržateľného rozvoja.

ČASTÉ OTÁZKY

1. Prečo je potrebné a dôležité zaviesť na hlavnej trati Čiernohronskej železnice (ČHŽ) kvalitnú celoročnú dopravu?

Ide o spoločensky osvedčený spôsob, ako pre budúcnosť vytvoriť podmienky zaisťujúce stabilitu a perspektívu nielen ČHŽ, ale aj celému regiónu. Moderná ekologická doprava má priaznivý vplyv na životné prostredie a jeho rozvoj. Trať ČHŽ si po 30-tich rokoch od obnovy vykonanej dobrovoľníkmi „Stromu života“ pýta zásadnú generálnu opravu — životnosť jej drevených podvalov končí. A ponúka sa jedinečná možnosť, ako na ňu získať peniaze z fondov Európskej únie (EÚ) určených na modernizáciu regionálnej infraštruktúry a na boj s klimatickým zmenami. Nastala vzácna príležitosť priniesť z verejných zdrojov EÚ do Čiernohronskej doliny významnú investíciu a vytvoriť tak predpoklady na dlhodobé zlepšovanie kvality života tunajším obyvateľom. V opačnom prípade hrozí postupný zánik ČHŽ, keďže dobrovoľníkov, ktorí ju už 40 rokov nezištne zachraňujú, zveľaďujú a udržiavajú v prevádzke, postupne ubúda.

Zhrnuté a podčiarknuté: ak sa na trati ČHŽ zavedie celoročná doprava

vo verejnom záujme a bude súčasťou Integrovaného dopravného systému Banskobystrického samosprávneho kraja (BBSK), zabezpečí to železnici kontinuálny prísun peňazí na prevádzku a údržbu. Okrem kvalitnej dopravy tak región získa i niekoľko desiatok trvalých pracovných miest.

2. Čo je cieľom kvalitnej regionálnej dopravy?

Podporovať ochranu životného prostredia a vytvárať udržateľné podmienky pre život vo vidieckom prostredí. Aby ľudia neodchádzali žiť do miest, čo vedie k postupnému vymieraniu obcí, ale naopak, aby do nich kvôli ponúknutým perspektívam vďaka kvalitnej doprave prichádzali noví obyvatelia a v obecných komunitách prebiehal čulý tvorivý život. Samozrejme, parné vláčiky ČHŽ budú naďalej priťahovať turistov, ale okrem nich budú po trati premávať aj moderné elektrické vlaky. Takto bude ČHŽ slúžiť a prinášať nové príležitosti aj ľuďom žijúcim priamo v regióne, ako to vidieť v okolí podobných turistických železníc v zahraničí.

3. Koľko bude stáť obnova ČHŽ?

Predbežné prepočty hovoria o sume niečo cez 25 miliónov eur. V porovnaní

s miliardovými investíciami do stavieb železničných koridorov alebo nových ciest ide o zanedbateľné peniaze. Na porovnanie: len prvá etapa výstavby cestného obchvatu Brezna (2,5 km) stála vyše 24 miliónov eur, za ďalších 16,6 miliónov eur sa buduje jeho ďalší úsek (1,6 km) a cena záverečnej časti obchvatu je odhadovaná na cca 38 miliónov eur. Čiže modernizácia ČHŽ nie je neriešiteľný finančný problém. A treba povedať, že táto investícia z hľadiska prínosu bude mať pre región oveľa vyššiu pridanú hodnotu ako akákoľvek nová cesta s nekonečným radom prechádzajúcich automobilov. Moderná železnica pozdvihuje nielen životnú úroveň regiónu, ale aj prispieva k jeho čistote a ochrane ovzdušia.

4. Nestačilo by len opraviť trať ČHŽ a ďalej ju prevádzkovať ako turistickú atrakciu?

Existuje aj táto možnosť. Má však vážne ale. O peniaze potrebné na rekonštrukciu trate sa v prípade zachraňovania turistickej atrakcie nebude možné uchádzať z operačných programov EÚ, čo by znamenalo, že ČHŽ by sa opravila pravdepodobne len v najnutnejšom rozsahu. Lenže v skutočnosti aj na minimálnu opravu železnice (ak sa má urobiť kvalitne) treba cez projekty zohnať rádovo viac

ako 10 miliónov eur. To je už suma, ktorú z fondov určených na opravy technických kultúrnych pamiatok nie je takmer možné získať. Tak či onak, trať ČHŽ by sa neopravila komplexne, čoho výsledkom by bolo, že o niekoľko rokov by sa museli zháňať ďalšie peniaze. A nevyriešili by sa ani problémy súvisiace so sezónnym prevádzkovaním železnice s pomocou dobrovoľníkov. Ako už bolo vysvetlené, ak sa na ČHŽ zavedie regionálna doprava, uvedené starosti sa vytratia.

5. Nedala by sa ekologizácia verejnej dopravy vyriešiť nákupom niekoľkých elektrobusev?

Oprava ČHŽ je nutná tak či tak. Nákupom elektrických autobusov by sa spomínaný problém nevyriešil. Navyše platí, že ak chceme žiť v hodnotnom prostredí, do úvahy musíme brať potrebu systematického rozvoja celého regiónu. Autobusy sú všade, ale príťažlivé a pohodlné vlaky len niekde. V tomto smere si Čiernohronie nesie z histórie obrovský dar – železnicu, vďaka ktorej sa môže rozvíjať. Cestná doprava už naráža na svoje limity a z hľadiska životného prostredia predstavuje veľké riziká. EÚ má v tejto veci jasno a preto podporuje rozvoj verejnej železničnej dopravy všade tam, kde je to prínosné.

6. Ak sa na ČHŽ zavedie verejná vlaková doprava, znamená to, že prestane chodiť autobus z Čierneho Balogu do Brezna?

Vôbec nie. Akurát sa popri autobu-soch do Brezna vytvorí ponuka pravi-

delných vlakových spojení do Hronca a Podbrezovej s možnosťou prestupu vo Chatimechu na vlaky smerom do Banskej Bystrice. ČHŽ má veľkú výhodu, že sa vo Chvatimechu križuje s veľkou železnicou, ktorá sa pripravuje na modernizáciu. Napokon, už teraz po trati premávajú aj moderné klimatizované súpravy. Cesta elektrickým vláčikom ČHŽ sa po obnove trate zrýchlí a vo Chvatimechu sa vytvorí priestor na pohodlný prestup z malého vlaku na veľký. Cestovanie z Čierneho Balogu do Banskej Bystrice alebo naopak sa významne skráti a spriemerní.

7. Nebude cestovanie vlakom ČHŽ drahé?

Nie, nebude. Regionálne vlaky ČHŽ sa zaradia do balíka služieb vo verejnom záujme ako autobusy. To znamená, že keď autobusovú dopravu do jednotlivých obcí dotuje samosprávny kraj, rovnako tak bude zo štátnych peňazí finančne prispievať aj na chod železnice. Konkrétne študenti a dôchodcovia budú regionálnymi vlakmi ČHŽ cestovať bezplatne ako na štandardnej železnici, pre ostatných bude lístok z Čierneho Balogu do Chvatimechu stáť ako bežný lístok v autobuse. Zároveň sa pripravuje model integrovanej dopravy BBSK, na základe ktorého bude možné z ktoréhokoľvek bodu A do bodu B cestovať na jeden lístok aj s prestupmi v akomkoľvek dopravnom prostriedku zahrnutom do systému verejnej služby.

8. Koľko ľudí bude regionálnymi vlakmi ČHŽ cestovať?

Skúsenosti z prostredia podobných turistických železníc hovoria, že ak železnica vytvorí pravidelnú ponuku spojov, celkový počet jej cestujúcich z roka na rok rastie. Zaujímavé sú však čísla o ich skladbe. Tie hovoria, že len 23 percent cestujúcich využíva vlak pravidelne — napríklad na dennú dochádzku do zamestnania alebo do školy. Zvyšných 77 percent tvoria voľnočasoví cestujúci — obyvatelia regiónu (34 percent) a domáci a zahraniční turisti (43 percent). Z uvedeného sa dá predpokladať, že ak regionálnym vlakom ČHŽ bude denne dochádzať do práce smerom do Podbrezovej a na Banskú Bystricu okolo 400 až 500 ľudí, pôjde len o 23-percentnú časť z celkového množstva cestujúcich. Ak ku nim pripočítame 77-percentnú skladbu voľnočasových cestujúcich, spolu by regionálnymi vlakmi ČHŽ denne malo cestovať približne 1 700 až 2 000 cestujúcich. To sú už vý-

znamné čísla, ktoré vyjadrujú opodstatnenosť zavedenia pravidelnej vlakovej dopravy na ČHŽ.

9. Môže modernizácia železnice spôsobiť praskanie domov v jej okolí?

Absolútne nie. Vozidlá, ktoré ČHŽ na jar tohto roka získala vo Švajčiarsku, sú moderné, ľahké a tiché električky. Oproti parným vlakom, ktoré v údolí Čierneho Hrona premávajú už vyše 100 rokov, jazdu električky na trati nebude takmer počuť. Moderný koľajový zvršok roznáša cez koľajnice, podvaly a štrk všetky tlaky, hluk i vibrácie výrazne lepšie než asfalt. Hlavná trať ČHŽ Dobroč – Podbrezová je len minimálne vedená bezprostredne popri domoch — teda jej trasa oproti ceste vedie cez obec výrazne priaznivejšie. A na rozdiel od automobilovej dopravy, ktorá obťažuje hlukom, splodinami i vibráciami prakticky nepretržite, prejazd vlaku trvá iba pár sekúnd a len v istých časových intervaloch — napr. raz za hodinu. Aj toto patrí medzi veľké prednosti železnice.

10. Má vôbec zmysel zavádzať regionálnu železničnú dopravu, keď takmer všetci vlastnia auto?

Predstavme si, že by sa v letnej sezóne chcelo do Čierneho Balogu prepraviť vlastným autom v ktorýkoľvek letný deň zhruba 1 500 ľudí — taký je počet predpokladaných voľnočasových cestujúcich, ktorí by inak, keby premával vlak, cestovali vlakom. Tolko áut cesta v Čiernom Balogu nedokáže zvládnuť, navyše keď už teraz je na nej premávka príliš hustá. Ďalším problémom je, kde budú uvedené autá parkovať?!

Záujem dlhodobo skvalitňovať život v Čiernom Balogu a celom regióne, rozvíjať turistický ruch, ktorý bude prinášať rozvojové impulzy a nové príležitosti pre všetkých, nebude dlhodobo možný bez modernej železnice. Zápchy, splodiny z výfukov, prach, neprestajný hluk, vizuálny smog, keď pre množstvo automobilov ľudia prestávajú vnímať okolitú prírodu, to všetko sú negatívne vplyvy, ktorým sa treba včas vyhnúť. Regionálna železnica je vynikajúci nástroj, ktorý má schopnosti pomôcť celému regiónu dlhodobo meniť život k lepšiemu. Bude to investícia do jeho prestíže, pozdvihnutia a naštartovania skutočných hodnôt, medzi ktoré nepatrí auto, ale vo všeobecnosti prosperita, stabilita, sebestačnosť, pracovné príležitosti, priestor pre tvorivosť, čisté životné prostredie a v neposlednom rade príťažlivá kultivovanosť a kultúra vzťahov v krajine.