

# TVORÍME KRAJINU PRE ĽUDÍ



Aleš BÍLEK  
Aneta OROLÍNOVÁ  
Slavomír KONTÚR







Hronec s turistickým vlakom ČHŽ, v pozadí obec Hronec, Valaská a hrebeň Nízkych Tatier s vrcholom hory Skalka (1 980 m n. m.).



Turistický ruch v Čiernom Balogu.



Upravená snímka švajčiarskej stanice Bad Bubendorf naznačuje budúcnosť stanice ČHŽ Chvatimech.

## NÁDEJ ČIERNOHRONIA

V roku 2013 udelila Rada Európy Čiernohronskej železnici, n.o. (ČHŽ) v Čiernom Balogu prestížne ocenenie — Cenu za krajinu 2012–2013. Zisk tohto významného európskeho ocenenia nás prinútil opätovne sa zamyslieť nad možnosťami, ako trvale a rozumne spravovať krajinu pre plnohodnotný život človeka v nej. V povodí rieky Čierneho Hrona sa o to snažíme už vyše 30 rokov. V prostredí, ktorému takmer 100 rokov určoval každodenný pulz technický unikát, dnes národná kultúrna pamiatka — úzkorozchodná lesná železnica. Väčšina z nás, ktorí sme v roku 1983 prišli ako dobrovoľníci zachrániť Čiernohronskú lesnú železnicu, si v sebe nosila a dodnes nosí túto ideu. Jej podstatou je atraktívna miestna železnica komplexne rozvíjajúca život v pôvabnej krajine. Vo svete existuje nespočetné množstvo príkladov toho, že tento vzťah funguje. A tak sme spolu s tímom vtedajších i dnešných dobrovoľných brigádnikov ČHŽ „oprášili“ naše pôvodné sny, vízie a projekty z vtedajšieho Štátneho inštitútu urbanizmu a územného plánovania (URBION) Banská Bystrica na vznik „Kontinuálneho múzea“ a v roku 2018 sme regionálnym samosprávam a verejnosti predložili dokument zaoberajúci sa stratégiou rozvoja a možnosťami revitalizácie Čiernohronskej doliny s názvom Krajina pre ľudí. V ňom sme za zdroj energie pre tvorbu pestrého, plnohodnotného a trvale sa rozvíjajúceho života v jednej z najlesnatejších a najčistejších a najprírodnejších častí Slovenska na dlhé roky dopredu označili revitalizáciu hlavnej trate Čiernohronskej železnice (ČHŽ) z Podbrezovej do Čierneho Balogu a jej bezprostredného okolia s cieľom zabezpečiť na nej celoročnú pravidelnú prevádzku. Forma revitalizácie bola zvolená s ohľadom na už existujúce atrakcie cestovného ruchu i potreby každodenného života miestnych obyvateľov tak, aby sa tieto dva často rozdielne pohľady v krajine navzájom dopĺňali a prelínali. A dnes môžeme s radosťou konštatovať, že sa nám koncom marca 2020 podarilo v konkurencii niekoľkých európskych uchádzačov vyhrať súťaž o získanie podstatnej časti infraštruktúry švajčiarskej úzkorozchodnej železnice Waldenburgerbahn v dĺžke 13 km aj so zabezpečovacím zariadením a najmä všetky jej moderné vozidlá. To všetko prakticky za symbolickú cenu.

Spoločnosť BLT Baselland Transport a.s. svoju infraštruktúru ponúkla z dôvodu prestavby trate na širší rozchod — konkrétne z rozchodu 750 mm na 1 000, vďaka čomu bude môcť do prevádzky nasadiť kapacitnejšie vozidlá. V súvislosti s prehlbujúcou sa klimatickou krízou dobre vedia, pred akými výzvami stojí svet, a že je potrebné robiť všetko preto, aby bola verejnosti ponúknutá komfortná doprava s cieľom chrániť životné prostredie a vzduch, ktorý všetci dýchame. Nečudo, že hlavnou podmienkou získania vozidiel a infraštruktúry zo Švajčiarska bolo jej zmysluplné využívanie na novom mieste.

Obec Čierny Balog sa v roku 2012 stala Klimatickou hviezdou roka. Túto cenu pre mestá, obce a regióny v Európe udeľuje rakúska Klimatická aliancia za pozoruhodné lokálne projekty a programy na ochranu klímy v oblasti energetiky a dopravy. Aj toto je smer, na ktorý je potrebné nadviazať.

Postavili sme pred seba obrovskú výzvu. Ale v situácii po viac ako 30 rokoch únavného zápasu o záchranu, zveľaďovanie a udržiavanie vzácnej technickej pamiatky, sme zvolili ten najsprávnejší spôsob, ako vytvoriť udržateľnú budúcnosť pre ČHŽ a spolu s ňou pre celý región Čierneho Hrona. Bez zveličovania možno povedať, že dokonca jediný možný spôsob. Opakom by bola stagnácia, ďalšie trápenie a úpadok. A to si nik, kto to s Čiernohroním myslí dobre, neželá. Lebo, ak budeme k sebe úprimní, musíme cítiť, že oblasť Podbrezovej, Hronca a Čierneho Balogu dnes predstavuje železnicou prepojený celok, ktorý by bez nej na mape turistov z celého sveta takmer neexistoval.

Samozrejme, ide o pomerne veľkú investíciu. Faktom však je, že týmto rozhodnutím sa jednoznačne hlásime k celosvetovej zmene pohľadu na ochranu vzácnej prírody a pridávame sa k najmodernejším krajinám, ktoré sa ju snažia budovaním podobných železníc zachovať pre budúce generácie. Navyše takáto doprava okrem nevyčísliteľných ekologických benefitov prináša aj kultúrno-spoločenský rozmer v podobe presadzovania komunitného spôsobu života. Medziľudské vzťahy získavajú ďalší kultúrny priestor, kde sa môžu rozvíjať. Lebo aj pre nás platí, že **turistický ruch je až vtedy prínosom pre krajinu, keď aj miestnym obyvateľom umožňuje dostatočne profitovať z jeho rozvoja.**

Dovoľte mi pozvať vás k tomu, aby sme náš životný priestor pomocou železnice spoločne menili na veľkolepú galériu. A určite aj vy pocítite, že máme byť na čo hrdí a máme sa na čo tešiť.

Aleš Bílek, riaditeľ ČHŽ





# UDALOSTI

**1898 – 1949:** Projektovanie a výstavba Čiernohronskej železnice. Prvá trať z Hronca do Čierneho Balogu bola otvorená 8. januára 1909 s názvom Feketegaramvölgyi Vasút (v skratke F.G.V.) – Čiernohronská železnica. Stavba ďalších úsekov pokračovala až do roku 1949, keď dosiahla celkovú dĺžku 132 km.

**1982:** Prevádzka Čiernohronskej lesnej železnice bola ukončená po 73 rokoch — 31. decembra 1982. Do roku 1985 sa malo všetko jej zariadenie zošrotovať. Veľkú časť koľajníc a vozového parku sa tak aj zlikvidovala. No ešte v roku 1982 sa z podnetu posledného výpravcu lesnej železnice Klementa Auxta podarilo miestnym aktivistom Slovenského zväzu ochrancov prírody a krajiny (SZOPK) v Hronci pretlačiť zápis Čiernohronskej železnice (ČHŽ) do Ústredného štátneho zoznamu kultúrnych pamiatok.

**1982 – 1993:** Kontinuálnu prácu na zreštaurovaní a obnovení prevádzky ČHŽ iniciovala skupina architektov pod vedením Vladimíra Paška a manželov Jančurovcov z URBIONU Banská Bystrica. Vznikla dodnes trvajúca tradícia bezplatných pracovných táborov STROMU ŽIVOTA.

**1992:** ČHŽ po rokoch driny dobrovoľníkov a nadšencov začala 1. mája 1992 opäť premávať na obnovenom úseku železnice z Hronca do Čierneho Balogu a Vydrovskej doliny. Dĺžka trate bola 14 km.

**2001:** Dopravcom (prevádzkovateľom dopravy) na ČHŽ sa stala nezisková organizácia Čiernohronská železnica, n.o. so zameraním poskytovať verejnoprospešné služby.

**2001 – 2004:** Na ČHŽ sa podarilo obnoviť pravidelnú nákladnú dopravu reziva z pily Jánošovka do Hronca, kde sa prekladala do vozňov ŽSR. Ale ukončila ju prekvapujúca likvidácia pily so 150-ročnou tradíciou. Na jej pozemkoch sa v súčasnosti nachádza drevosklad a prepravu dreva dnes zabezpečujú výhradne nákladné automobily.

**2002:** Lesy Slovenskej republiky, š.p. začali vo Vydrovskej doline budovať lesnícke múzeum v prírode. Zhmotnili tak pôvodnú ideu záchrancov železničky z roku 1982 a Lesnícky skanzen sa postupne stal ďalším cieľom cestujúcich ČHŽ.

**2003:** Podarilo sa sprevádzkovať 2 km dlhý úsek trate z Hronca do Chvatimechu, k rovnomennej zastávke ŽSR na trati Banská Bystrica – Brezno. ČHŽ odvtedy hľadá spôsob, ako v rámci dopravnej obslužnosti územia vytvoriť pravidelnú osobnú dopravu s celoročnou prevádzkou, ktorá by pozitívne ovplyvňovala celý región.

**2009:** ČHŽ oslávila 100. výročie svojej existencie.

**2011 – 2012:** S podporou Európskej Únie bola obnovená trať z Čierneho Balogu do miestnej časti Dobroč v dĺžke 4 km. Snaha zaviesť na ČHŽ pravidelnú osobnú dopravu sa tak stala ešte zmyslupnejšia.

**2012:** Rakúska Klimatická aliancia udelila obci Čierny Balog titul Klimatická hviezda roka.

**2013:** Rada Európy udelila Čiernohronskej železnici prestížne ocenenie – Cenu za krajinu 2012–2013.

**2017:** Na hlavnej trati z Chvatimechu bola zastavená doprava kvôli spráchniveným dreveným podvalom, ktorých životnosť sa skončila. Trať si vyžaduje generálnu opravu.



**2018:** Vznikol podrobný plán revitalizácie Čiernohronskej doliny s názvom Krajina pre ľudí. ČHŽ predstavuje nielen ako technickú pamiatku a múzeum techniky, ale najmä ako súčasť krajiny, ktorá je schopná do budúcnosti prinášať regiónu podstatne viac hodnôt ako doteraz. Hlavným cieľom projektu je zaviesť na hlavnej trati ČHŽ moderný ekologickú celoročnú dopravu, čo bude zdrojom výrazného pozdvihovania kvality života v širokom okolí železnice.

**2019:** Zastupiteľstvo Banskobystrického samosprávneho kraja 22. augusta schválilo zámer revitalizácie Čiernohronskej doliny a poskytnutie maximálnej možnej súčinnosti neziskovej organizácii Čiernohronská železnica, n. o. a poverilo príslušné odbory Úradu BBSK zapracovať zámer do strategického dokumentu Plán udržateľnej mobility.

Švajčiarsky kantón Basel-Landschaft z dôvodu prestavby Waldenburgerbahn vypísal súťaž na v podstate bezodplatné poskytnutie jej železničnej infraštruktúry a vozidiel komukoľvek, kto sa prihlási s ponukou, v ktorej prejaví seriózny záujem o ich budúce využitie. Objavila sa neopakovateľná príležitosť, ako získať pre trať Chvatimech – Hronec – Čierny Balog – Dobroč mimoriadne výhodné a funkčné riešenie.

**2020:** ČHŽ vyhrala súťaž o prevzatie infraštruktúry švajčiarskej Waldenburgerbahn a 3. apríla podpísala zmluvu s jej prevádzkovateľom BLT Baselland Transport AG o odkúpení 7 motorových a 10 riadiacich vozňov za symbolickú celkovú sumu 80 000 švajčiarskych frankov. Získané vozidlá sa spolu so zabezpečovacím zariadením Siemens Domino na Slovensko dostali v máji 2021.







ČHŽ mení aj napohľad všedné prostredie, ktorým prechádza, na jedinečné.

## NOVÉ VÝZVY

Jeden z mimoriadne cenných úspechov Čierneho Balogu, na ktorý môžu byť všetci obyvatelia Čiernohronia hrdí, je skutočnosť, že v roku 2012 rakúska Klimatická aliancia udelila obci titul **Klimatická hviezda roka**.

„Ocenenie od Klimatickej aliancie nás veľmi teší, ale aj zaväzuje,“ povedal vtedy starosta Čierneho Balogu Ing. František Budovec a dodal: „Chceme pokračovať v takom rozvoji obce, ktorý bude ekonomicky rozumný a zároveň ekologicky čistý.“

Podpora ekologickej hromadnej dopravy, ale aj zlepšovanie podmienok

pre cyklistov a chodcov patria medzi základné piliere členstva obce v Klimatickej aliancii. Ide o prestížnu značku, ktorá pozitívne zviditeľňuje obec a je schopná prinášať ďalšie výhody, po ktorých treba sebavedomo siahť.

Svoj veľký podiel na nej má ČHŽ, ktorej Rada Európy udelila prestížne ocenenie **Cena za krajinu 2012 – 2013**.

ČHŽ sa k ekologickým a krajinotvorným aktivitám hrdo hlási a chce ich ďalej rozvíjať. Aj preto v roku 2018 verejnosti

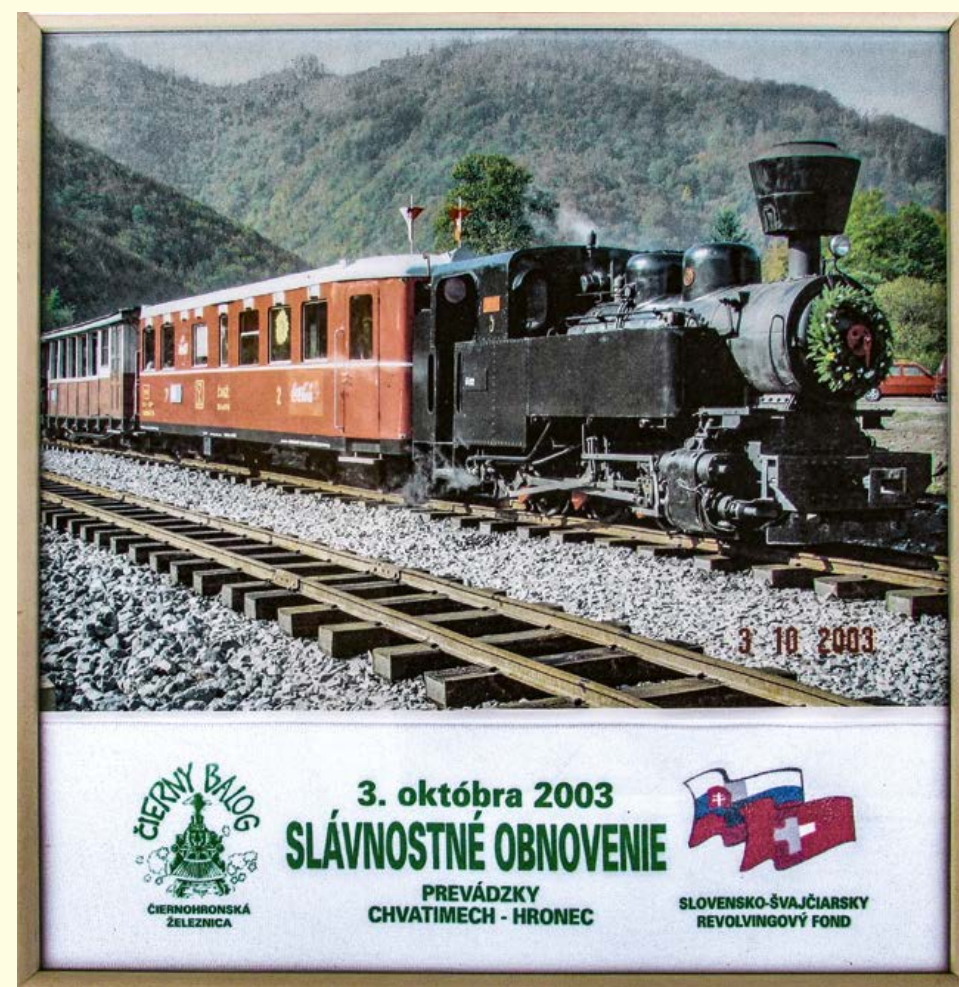
Rada Európy udelila ČHŽ Cenu za krajinu 2012–2013.

predstavila dlhodobý program rozvoja celého regiónu **Krajina pre ľudí**.

Už v najbližšom čase sa Čiernohronská železnica pripravuje na zdokonalenie a rekonštrukciu trati tak, aby ju bolo možné využívať ako mimoriadne moderný, ekologický a kvalitný verejný dopravný prostriedok, na ktorý budú miestni ľudia hrdí minimálne tak, ako keď sa železnici v roku 1909 podarilo sprevádzkovať. Vynaliezaví budovatelia začiatkom minulého storočia možno ani netušili, aký vzácny poklad tu pre budúcnosť celého regiónu zanechali. Čierny Balog je dnes vďaka Čiernohronskej železnici doslova svetová značka a je len na nás, aby sme tunajší život pozdvihli na novú úroveň.

**Projekt má jednoznačnú podporu Banskobystrického samosprávneho kraja (BBSK)**, čo bolo potvrdené aj uznesením zastupiteľstva BBSK 22. augusta 2019 č. 210/2019. Jednohlasne schválilo zámer **Revitalizácia Čiernohronskej doliny** a poskytnutie maximálnej možnej súčinnosti neziskovej organizácii ČHŽ a podpory vo všetkých etapách realizácie zámeru. Súčasne poverilo príslušné odbory Úradu BBSK zapracovať zámer do strategického dokumentu **Plán udržateľnej mobility**.

A takto to vyzerá v obci Čierny Balog – Klimatickej hviezde roka 2012 ešte i dnes (odfotené 1. 4. 2020). Popri hlavnej ceste je len asi 500 metrov úzkeho chodníka a to, čo kedysi „tíško zväžala“ železnica, v súčasnosti s veľkým hrmotom, prachom a exhalátmi vozia ťažké nákladné autá. Sú veľmi nebezpečné, ničia domy, cesty aj životné prostredie. Máme čo zlepšovať.





INVESTÍCIA

Strategickým cieľom neziskovej organizácie ČHŽ je využitie regionálnej železničnej dopravy k ekologizácii regionálnej dopravy v regióne Horehronie a v spolupráci s Banskobystrickým samosprávnym krajom jej začlenenie do integrovaného dopravného systému železníc a autobusov s celoročnou pravidelnou osobnou dopravou na trase Podbrezová – Chvatimech – Hronec – Čierny Balog – Dobroč (16 km). Táto myšlienka si bude vyžadovať:

- ❖ renováciu a modernizáciu existujúcich úsekov tratí spojenú s čiasťou elektrifikáciou niektorých úsekov a doplnením akumulátorov do zakúpených elektrických vozidiel,
- ❖ obnovu pôvodného úseku trate Chvatimech – Štiavnička s odbočkou k hlavnej bráne Železiarne Podbrezová, a.s., Nový závod a Hutníckemu múzeu,
- ❖ vytvorenie moderného nástupného centra a parkoviska P+R na Chvatimechu s víziou výstavby úplne novej železnice pod Chopok v budúcnosti,
- ❖ zatraktívnenie všetkých staníc a zastávok (parkoviská P+R a B+R, úschovne a požičovne bicyklov, on-line informačný systém a pod.),
- ❖ vytvorenie technického a depozitného zázemia pre opravy a údržbu nových a historických vozidiel,
- ❖ vytvorenie zázemia pre pravidelnú údržbu tratí a budov.

Oceľovými podvalmi tvaru Y boli zrekonštruované aj celé úseky horskej úzkorozchodnej železnice do rakúskeho Mariazellu. Pre budúcnosť je oceľ dôležitým stavebným materiálom železnice nielen vďaka svojej životnosti (50 rokov), ale najmä vďaka svojej recyklovateľnosti a šetrnosti k životnému prostrediu.

V regiónoch, kde má železničná doprava svoje opodstatnenie, čo znamená, že tam existuje vhodná skladba cestujúcich na pohyb pracovníkov do zamestnania, žiakov do škôl, miestnych obyvateľov a turistov, je vhodné autobusovú dopravu nahradiť ekologickejšou alternatívou. Týmto regiónom je aj Horehronie. Trať by okrem návštevníkov mohli využívať aj zamestnanci dvoch veľkých zamestnávateľov Železiarne Podbrezová a zlievárne v Hronci ZLH Plus, a.s., kam denne z Čiernohronskej doliny cestuje okolo 500 zamestnancov. Obidvaja zamestnávatelia už vyjadrili oficiálnu podporu uvedenému projektu.

V zastávke Predsitárka (prípadne Krám) a stanici Chvatimech vznikne priamy prestup na linkové i diaľkové autobusové spoje. V zastávke Chvatimech priamy prestup na v súčasnosti modernizovanú hlavnú trať ŽSR s možnosťou ekologického, pohodlného a rýchlejšieho cestovania vlakmi v smeroch Košice, Banská Bystrica – Žilina/Bratislava. Pripravovaný Integrovaný dopravný systém BBSK (IDS BBSK) umožní bezproblémové cestovanie na jeden prepravný doklad všetkými druhmi verejnej dopravy.



PREDBEŽNÝ PREHĽAD NÁKLADOV SÚVISIACICH S MODERNIZÁCIOU ČHŽ						
Č. riad.	Popis položky				Cena (€)	Poznámky
1	STAVEBNÉ PRÁCE	skupiny 1	skupiny 2	skupiny 3		
2	žst. Chvatimech	4 138	217 543	38 681	260 362	<p>Ceny v riadkoch 2 až 11 vychádzajú z konkrétnej cenovej ponuky firmy zaoberajúcej sa opravami tratí.</p> <p>Práce skupiny 1 tvoria: Rozprestretie podkladového materiálu a jeho zhutnenie; odstránenie kríkov a krovia; prípravu násypu stupňovaním a zhutňovaním; zárezovú ťažbu; prípravu pracovnej ryhy; výstavbu oporných prvkov; rozšírenie koruny spodnej stavby pomocou krajnice z ocelevej sieťky.</p> <p>Práce skupiny 2 tvoria: Rozobratie systémového ložiska a systémovej koľajnice typu „i“ a systémových výhybiek „c“; zabudovanie ochrannej vrstvy zhutňovaním; zabudovanie spodného lôžka z drveného kameňa; zabudovanie železo-betónových podvalov; výstavbu koľajníc systému „i“ dlhých 12 m; montáž koľajnicových spojov 600 mm; prípravu drveného kameňa pre horné lôžko trate; zabudovanie výhybiek; stavebné, udržiavacie a garančné nastavenie koľajiska pomocou stroja; nastavenie výhybiek.</p> <p>Práce skupiny 3 tvoria: Čistenie a výstavba priepustov; výstavba ochrán od koryta potoka; výstavba nástupišť; výstavba cestných prechodov cez železniciu; zosilnenie mostných konštrukcií; výstavbu vpustov; zabudovanie ochrany koľajníc; zhotovenie projektovej dokumentácie k realizácii.</p>
3	žel. úsek Chvatimech — Hronec	43 875	515 734	117 568	677 177	
4	žel. úsek Hronec — Sv. Ján	89 350	578 656	114 453	782 459	
5	žel. úsek Sv. Ján — Šánske	165 900	752 751	39 774	958 425	
6	žst. Šánske	1 188	113 187	26 387	140 762	
7	žel. úsek Šánske — Čierny Balog	138 120	1 065 047	137 117	1 340 284	
8	žst. Čierny Balog	2 025	169 460	37 044	208 529	
9	žel. úsek Č. Balog — Dobroč	66 995	833 677	97 359	998 031	
10	žst. Dobroč	2 490	110 160	20 555	133 205	
11	Spolu (€)				5 499 234	
12	MATERIÁL		Jedn. cena	Množstvo	Cena (€)	
13	Štrk na koľajové lôžko		16,83	29 000 m³	488 070	<p>Koľajové lôžko je tvorené certifikovanou štrkodrvinou frakcie 31,5 – 63 mm. Hrúbka koľajového lôžka je 250 mm pod ložnou plochou podvalu.</p> <p>Pri oceľových podvaloch tvaru Y uložených 600 mm od seba vychádza potreba 803 podvalov na kilometer. Životnosť oceľových podvalov je 50 rokov. Do priecestí sa kladú s pozinkovanou povrchovou úpravou.</p> <p>Životnosť oceľových mostníc je 40 rokov (drevených 20 rokov). Obrovskou výhodou ocele je jej neobmedzená recyklovateľnosť.</p>
14	Oceľové podvaly tvaru Y s drobným koľajivom		270	16 060 ks (pre 20 km)	4 336 200	
15	Oceľové mostnice (orien. cena za 1 ks s montážou)		800	120 ks	96 000	
16	Koľajnice 49 E1 (25 m)		550	1 600 ks	880 000	
17	Výhybky J 49 1:9–70		10 000	30 ks	300 000	
18	Elektrifikácia (práca + materiál)		500 000	16 km	8 000 000	
19	Spolu (€)				14 100 270	Cena je stanovená len hrubým odhadom.
20	KOĽAJOVÉ VOZIDLÁ				Cena (€)	
21	Obstaranie moderných elektrických vozidiel				75 000	<p>ČHŽ, n. o. 3. apríla 2020 podpísala zmluvu s prevádzkovateľom švajčiarskej Waldenburgerbahn o prevzatí plne funkčných 7 motorových vozňov BDe 4/4 a 10 riadiacich vozňov Bt Schindler.</p> <p>Cena za prepravu vozidiel vyplýva z konkrétnej cenovej ponuky prepravnej firmy.</p>
22	Preprava vozidiel z Waldenburgu do Čierneho Balogu				225 058	
23	Dočasné uskladnenie a stráženie vozidiel				120 000	
24	Dobudovanie technického zázemia pre vozidlá a ich údržbu — kompletne vybavené nové depo, zázemie pre personál a depozitná hala aj s koľajiskom a parkoviskom				4 500 000	
25	Spolu (€)				4 920 058	
26	CELKOVÝ SÚČET CIEN SPOLU PO RIADOK 25 (€)				24 519 562	
27						
28	PREDĽŽENIE ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY			Jedn. cena	Cena (€)	
29	Predĺženie trate k železniarňam úvratou za priecestím vo Chvatimechu			278 000	340 550	
30	Spolu (€)				340 550	
31						
32	CELKOVÝ SÚČET CIEN SPOLU (€)				24 860 112	

Vizualizácia nového depa v priestore bývalej pily Jánošovka pri hlavnej stanici ČHŽ v Čiernom Balogu.





Obdivované historické vlaky sa z ČHŽ nevytratia ani po zmodernizovaní trate a dodaní nových vozidiel. Naopak, budú pôsobiť ešte atraktívnejšie.

## ZISK

**P**red nami stojí nemalá investícia. Prvá a súčasne najdôležitejšia je náročná oprava hlavnej trate ČHŽ Chvatimech – Čierny Balog – Dobroč (16 km). Jej najkrajší úsek Šánske – Hronec – Chvatimech (7 km) je, žiaľ, pre verejné vlaky už niekoľko rokov nezjazdný. Príčinou je zlý technický stav trate, opotrebovaný zvršok a spráchnivené podvaly.

Financie sú potrebné aj na obnovenie trate Chvatimech – Štiavnička, predĺženie trate z Chvatimechu k hlavnej bráne Nového závodu Železiarne Podbrezová, ale aj na úpravu a doplnenie staníc či výstavbu nového technického a depozitného zázemia pre opravy a údržbu vozidiel, tratí a budov.

Už na prvý pohľad táto investícia nevyzerá jednoducho ani ľahko. Dá sa takmer presne vyčíslit a rovnako reálne predstaviť — ide zhruba o 25 mil. eur. Na túto sumu sa však netreba pozeráť

krátkozrako, ale cez odpoveď na otázku, čo modernizáciou železničky získame. A je dôležité povedať, že toho nie je vôbec málo!

**Generálna oprava železnice je významnou investíciou**

❖ **do budúcnosti celého Čiernohronského regiónu,**

❖ **do jeho prestíže, pozdvihnutia a naštartovania trvalo rastúcich hodnôt v ukazovateľoch kvality života, akými sú prosperita, stabilita, sebestačnosť, pracovné príležitosti, priestor pre tvorivosť, čisté životné prostredie, hrdosť a v neposlednom rade príťažlivá kultivovanosť a kultúra vzťahov v krajine.**

To všetko sú nevyčísliteľné trvalé hodnoty.

Čiernohronská železnica ponúka regiónu šancu na veľký rozlet a navyše za peniaze, ktoré sa naň pokúsi získať

zo zdrojov Európskej únie (EÚ). Napokon nie náhodou sa Európska komisia a Parlament EÚ rozhodli vyhlásiť rok 2021 za **Európsky rok železníc** a stále masívnejšie podporujú programy zamerané na udržanie ekológie a rozvoj železničnej infraštruktúry.

Už takmer 30 rokov očakávame, že sa zo Slovenska stane Švajčiarsko. Kto túto železnicami popretkávanú horskú krajinu čo len na chvíľu navštívil, určite vie, aké vízie a ciele stoja pred nami.

Čiernohronie má šancu stať sa malým Švajčiarskom v srdci Slovenska.

To je niečo, čo sa nedá kúpiť za žiadne peniaze, ale len vybudovať vlastnou tvorivou prácou a chuťou to dosiahnuť.

Vizualizácia moderného vlaku na trati z Čierneho Balogu do Podbrezovej. Posilnená regionálna doprava bude slúžiť najmä miestnym obyvateľom pri dochádzaní za prácou.

## VOZIDLÁ

**N**ašou snahou je zrekonštruovať železniciu tak, aby mohla slúžiť doprave vo verejnom záujme. Vozidlá na tento účel sa už podarilo získať práve vo Švajčiarsku. Spoločnosť BLT Baselland Transport a.s., ktorá vo švajčiarskom kantóne Basel-Landschaft prevádzkuje úzkorozchodnú železniciu, v roku 2019 vyhlásila súťaž o svoje v perfektnom stave udržiavané vozidlá z dôvodu prestavby trate na širší rozchod. A ČHŽ v marci 2020 túto súťaž aj vďaka podpore BBSK a svojmu dobrému menu vyhrala.

Ide o vynikajúcu správu. Nezisková organizácia Čiernohronská železnica so spoločnosťou BLT 3. apríla 2020 podpísala zmluvu o prevzatí 17 vozidiel (7 ks elektrických hnacích vozňov s kapacitou 33 miest a 10 ks riadiacich vozňov s kapacitou 49 miest na sedenie) za celkovú sumu 80 000 švajčiarskych frankov bez DPH.

**Cena za získanie týchto vozidiel je naozaj nízka** — jedno vyšlo na zhruba 5 000 eur, čím ČHŽ okamžite odpadla potreba zháňať ďalších vyše 50 miliónov eur.

❖ Tieto vozidlá sú koncipované predovšetkým pre regionálnu osobnú dopravu s účelným usporiadaním pre rýchlu vzájomnú kombináciu vozidiel. Všetky vozidlá sú vybavené obojstranne poloautomatickými spriahľami pre ľahké a rýchle navšovanie prepravnej kapacity podľa prevádzkových potrieb.

❖ V hnacom vozidle sa nachádza priestor aj pre nadrozmernú batožinu, kočíky alebo bicykle.

❖ Ide o podvozkové vozidlá ľahkej samonosnej konštrukcie, ktoré sú poháňané jednosmerným napätím 1500 V.

❖ Základ súpravy tvorí hnací vozeň, ktorý môže byť podľa potreby dopĺňaný o ďalšie riadiace vozne.







5. 4. 2021: Posledný deň jazdy na Waldenburgerbahn. Križovanie vlakov vo výhybni Hölstein.



7. – 30. 4. 2021: Čakanie na príchod lodí v bazilejskom prístave.



29. a 30. 4. 2021: Nakladanie do lodí Amare a Quinto.



29. 4. – 10. 5. 2021: Cesta loďou Amare z Bazileje do Bratislavy.



11.–12. 5. 2021: Bratislava, prekladanie z lodí na železničné vozne.

## PRÍCHOD ŠVAJČIARSKEJ POSILY

Nadobudnutie švajčiarskych elektrických vozidiel pre plán revitalizácie Čiernohronia patrí medzi výnimočné úspechy Čiernohronskej železnice a Banskobystrického samosprávneho kraja. Ojedinelý projekt zameraný na rozvoj a udržateľnú budúcnosť regiónu pomocou kvalitnej verejnej dopravy tak začal naberať konkrétnu podobu.

Neobyčajná a logisticky náročná preprava sedemnástich električiek zo švajčiarskeho Waldenburgu vyvrcholila v Hronci 14. mája 2021, keď sa všetky vozidlá po vyše mesiaci usadili na koľaje vo svojej novej domovine. Už na prvý pohľad reprezentujú zručnosť tvorcov — ich dizajn je aj po rokoch nadčasový — ale aj opateru a veľké srdce tých, ktorí sa o ne doteraz starali.

Prvých osem hnacích a riadiacich vozidiel (4 BDe + 4 Bt) vyrobila

v rokoch 1985 – 1986 firma Schindler Waggon Pratteln. Ostatných deväť (3 Bde + 6 Bt) dodala v rokoch 1992 – 1993 firma Schweizerische Industrie-Gesellschaft Neuhausen (SIG).

Elektricky pôvodne jazdili na 13 km dlhej trati Liestal – Waldenburg a stali sa obľúbenými. V pondelok 5. apríla 2021 sa s nimi lúčili nielen zamestnanci železnice, ale aj miestni obyvatelia. Rozlúčka bola nevyhnutná. Kapacitne už nepostačovali narastajúcemu záujmu cestujúcich a kantón Basel-Landschaft prijal rozhodnutie, že trať do Waldenburgu sa prebuduje na rozchod 1000 mm. V budúcnosti sa prepojí s mestskou električkovou sieťou v Bazileji, čím vznikne dokonalá prímestská železničná doprava.

„Je jasné, že Švajčiarov v ich snahe vytvárať podmienky pre kvalitný život nedobehne. Ale musíme uznať aj

7. a 8. 4. 2021: Nakladanie v Bubendorfe a prevoz do prístavu v Bazileji (snímka hore).

to, že práve vďaka švajčiarskej veľkorysosti a citlivému prístupu k svojej technike dnes máme výrazne zľahčenú možnosť začať aj u nás tvoriť inšpirujúci príbeh zápasu o udržateľnú budúcnosť nášho vidieckeho regiónu,“ pripomína riaditeľ ČHŽ Aleš Bílek.

Vozidlá na Slovensko cestovali z Bubendorfu, kde sa 7. a 8. apríla nakladali z waldenburskej trate na navesy ťahačov, aby sa zviezli do prístavu v Bazileji. Neskôr 29. a 30. apríla boli naložené na dve riečne lode. Na nich sa po rieke Rýn a cez Mohanskodunajský priplávajú do prístavu v Bratislave. Tam sa 11. a 12. mája preložili na 17 železničných vozňov, aby na ďalší deň pokračovali — po krátkom oficiálnom privítaní v stanici Bratislava Nové Mesto — uceleným vlakom dopravcu CER do Hronca.



14. 5. 2021: Ranný príchod prvej časti vlaku so vzácnym nákladom do Hronca. Druhá časť súpravy zatiaľ čaká v Podbrezovej.

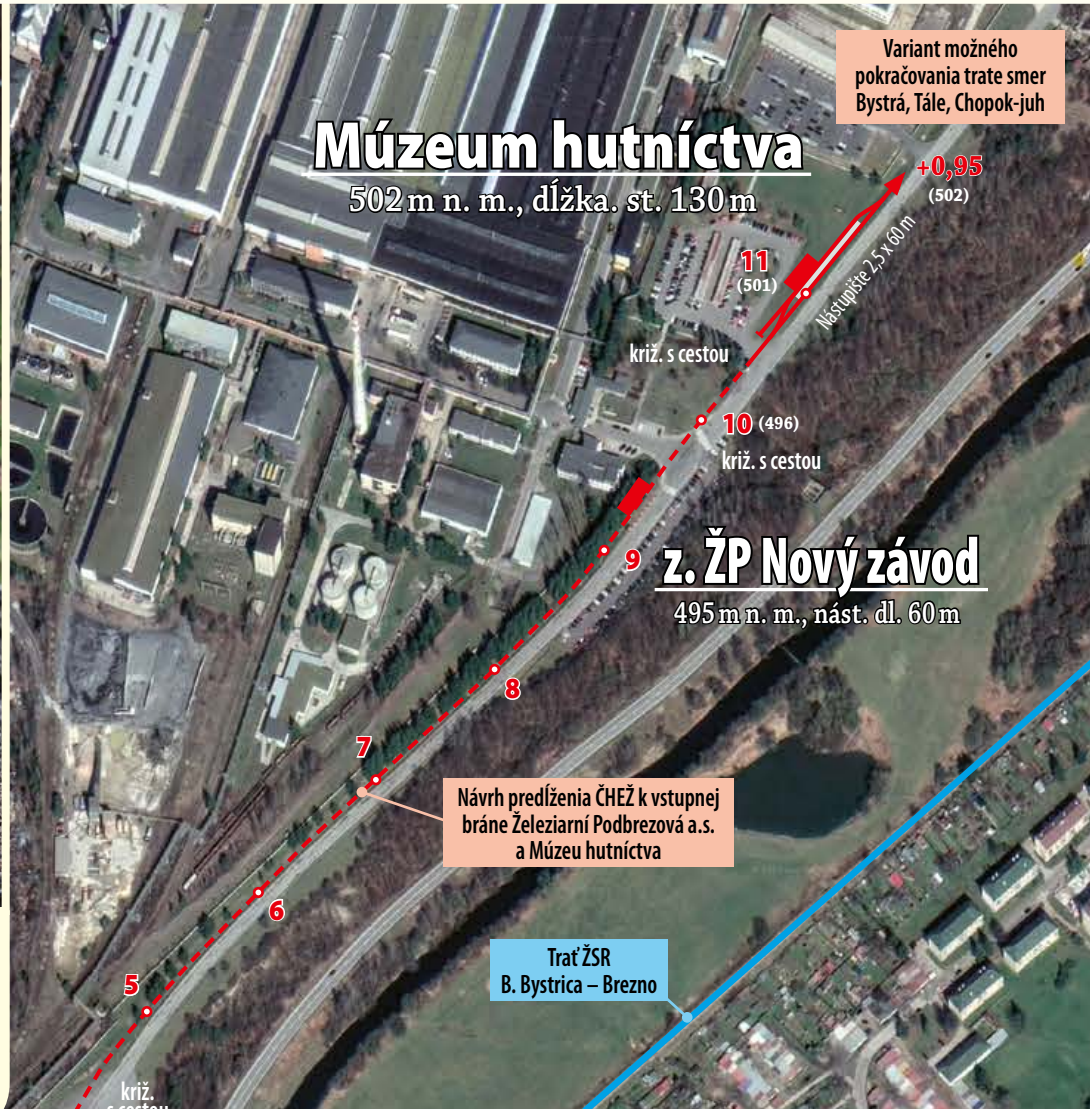


14. 5. 2021: Vykladanie vozidiel v Hronci a ich odstavenie v dočasnom depozite.





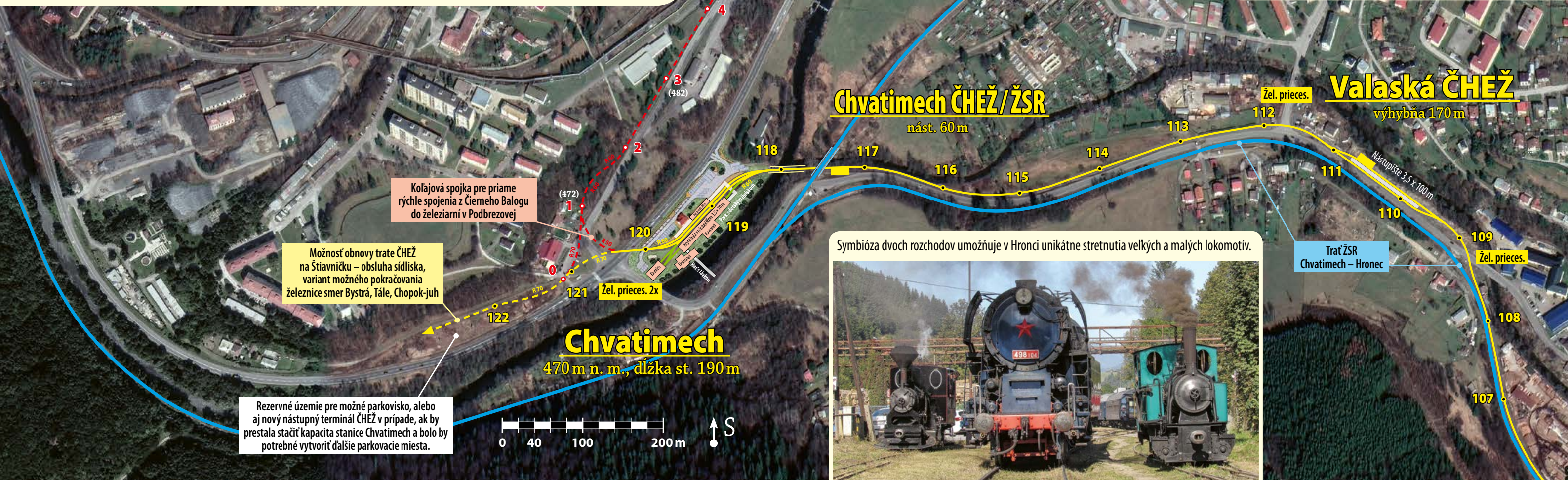
Moderné vozidlá zo Švajčiarska, ktoré v medzinárodnej súťaži získala ČHŽ, ponúkajú jedinečnú príležitosť zaviesť v údolí Čierneho Hrona pravidelnú regionálnu dopravu. Inými slovami, okrem parných vláčikov pre turistov budú po trati celoročne premávať elektrické vlaky. Cieľom takejto dopravy je chrániť životné prostredie a vytvárať udržateľné podmienky pre život vo vidieckom prostredí. Aby ľudia neutekali do miest, čo vedie k postupnému vymieraniu obcí, ale naopak, aby sa do nich vďaka ponúknutým perspektívam sťahovali noví obyvatelia a v obecných komunitách prebiehal čulý tvorivý život. Na snímke švajčiarska stanica Winkelweg, ktorá po úprave v počítači naznačuje možnú podobu stanice ČHEŽ Valaská.



- FUNKCIE STANÍC A ZASTÁVOK ČHEŽ**
- Múzeum hutníctva** — konečná 2-koľajná stanica pri Hutníckom múzeu Železiarní Podbrezová a.s. umožňujúca vlakom ťahanými rušňom obehovať vlakovú súpravu.
- ŽP Nový závod** — zastávka v blízkosti hlavnej vstupnej brány do železiarskeho závodu.
- Chvatimech** — prestupná 3-koľajná stanica na autobusové linky s príslušnými službami pre návštevníkov, vybavená potrebami pre turistickú prevádzku ČHŽ (točna, remíza).
- Chvatimech ČHEŽ/ŽSR** — zastrešený prestupný terminál na vlaky ŽSR s bezbariérovým prístupom.
- Valaská ČHEŽ** — výhybná protiúderiacich vlakov; prestup na miestne autobusy, obsluha obce Valaská.



Panoráma stanice Chvatimech v roku 2009.





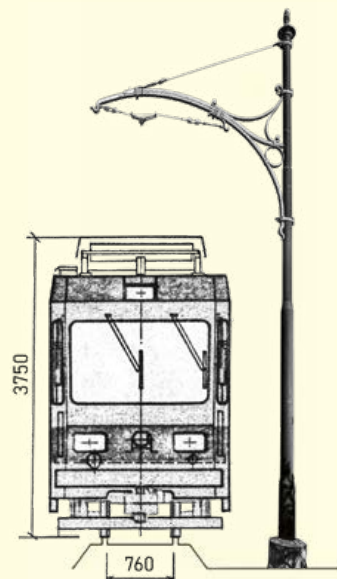
Budova stanice Hronec ŽSR v roku 2017.



Prekládka dreva z malej na veľkú železniciu sa v Hronci realizovala aj v rokoch 2001 – 2004.



Vizualizácia železničnej zastávky Hronec námestie. Elektrifikácia ČHEŽ sa tu môže zrealizovať s ozdobnými stĺpmi trolejového vedenia, ktoré budú vhodne zvýrazňovať bohatú hutnícku tradíciu obce.



## FUNKCIE STANÍC A ZAST. ČHEŽ

**Hronec ŽSR** — prekladisko nákladov medzi ČHŽ a ŽSR; priestor na príležitostné prestupy cestujúcich medzi historickými vlakmi ČHŽ a ŽSR; možnosť revitalizácie pôvodnej staničnej budovy z roku 1910 na muzeálne účely.

**Hronec zlievareň** — zastávka v blízkosti vstupnej brány do závodu.

**Hronec ČHEŽ** — nové depo a dielne pre vozidlá ČHŽ a ČHEŽ; doprava bez možnosti výstupu a nástupu cestujúcich.

**Hronec námestie** — zastávka, obsluha obce Hronec; prestup na miestne autobusy.

**Kaplnka** — zastávka v časti obce Hronec.

**odb. Selecká** — výhybňa, prestupná stanica v prípade obnovy trate do Osrbliu.

**Nálepková** — zastávka v časti obce Hronec.

**Hronec ČHEŽ**  
dĺžka st. 280 m

**Hronec námestie**  
nást. dl. 60 m

**Kaplnka**  
nást. dl. 60 m

**odb. Selecká**  
výhybňa dl. 170 m

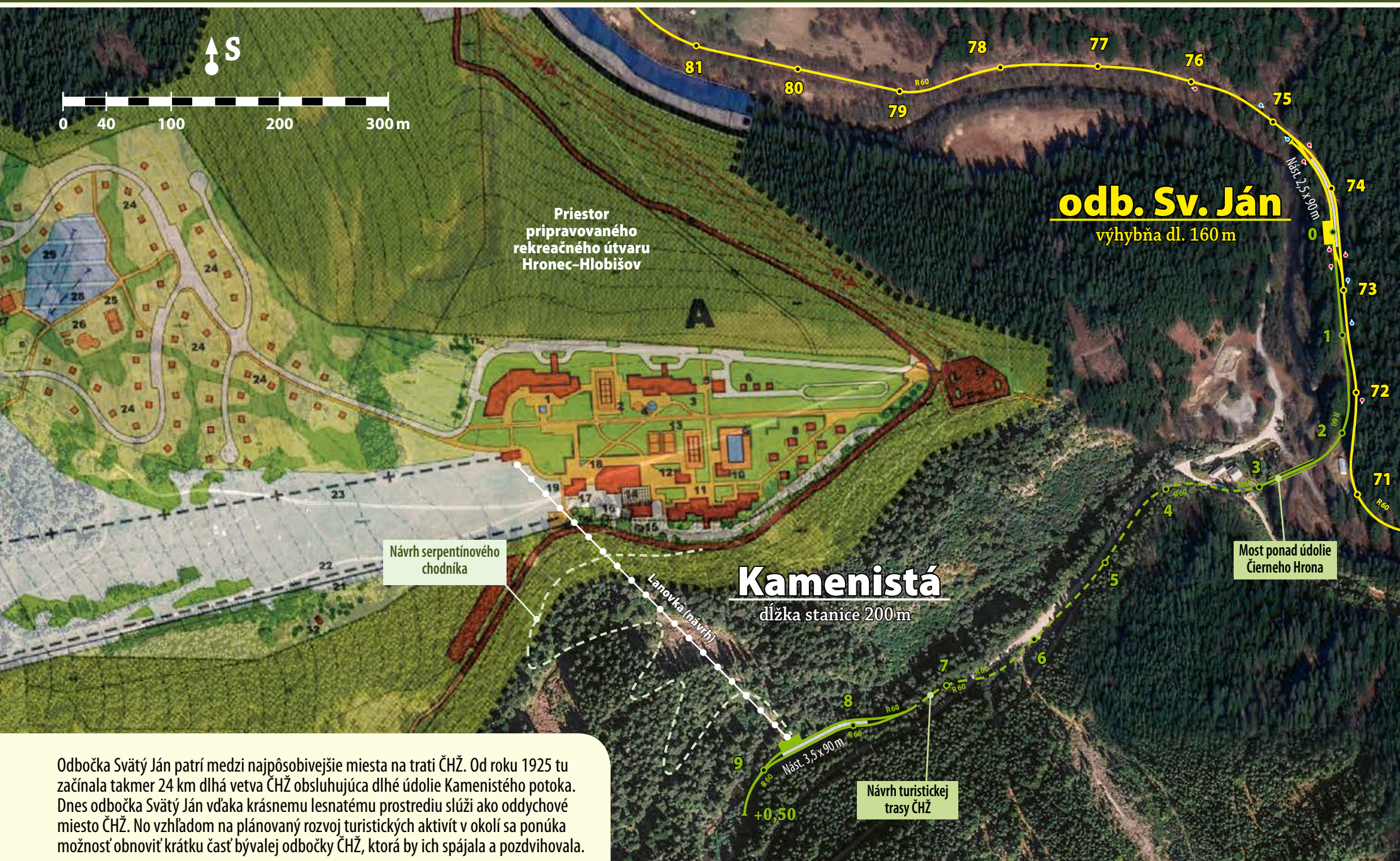
**Nálepková**  
nást. dl. 60 m



Odbočka Selecká v roku 1968 so zmiešaným vlakom do Čierneho Balogu.







Odbočka Svätý Ján patrí medzi najpôsobiliejšie miesta na trati ČHŽ. Od roku 1925 tu začínala takmer 24 km dlhá vetva ČHŽ obsluhujúca dlhé údolie Kamenistého potoka. Dnes odbočka Svätý Ján vďaka krásnemu lesnatému prostrediu slúži ako oddychové miesto ČHŽ. No vzhľadom na plánovaný rozvoj turistických aktivít v okolí sa ponúka možnosť obnoviť krátku časť bývalej odbočky ČHŽ, ktorá by ich spájala a pozdvihovala.

Najdlhšia odbočka ČHŽ smerujúca zo Svätého Jána do Kamenistej doliny hneď na začiatku prechádzala ponad údolie Čierneho Hrona pomocou dreveného mosta o svetlosti 58,250 m, ktorý bol vybudovaný v roku 1925. V roku 1948 bol tento most vymenený za ocelový.



Ocelový most ČHŽ vo Svätom Jáne s vlakom smerujúcim do Kamenistej doliny.



#### FUNKCIE STANÍC A ZASTÁVOK ČHEŽ

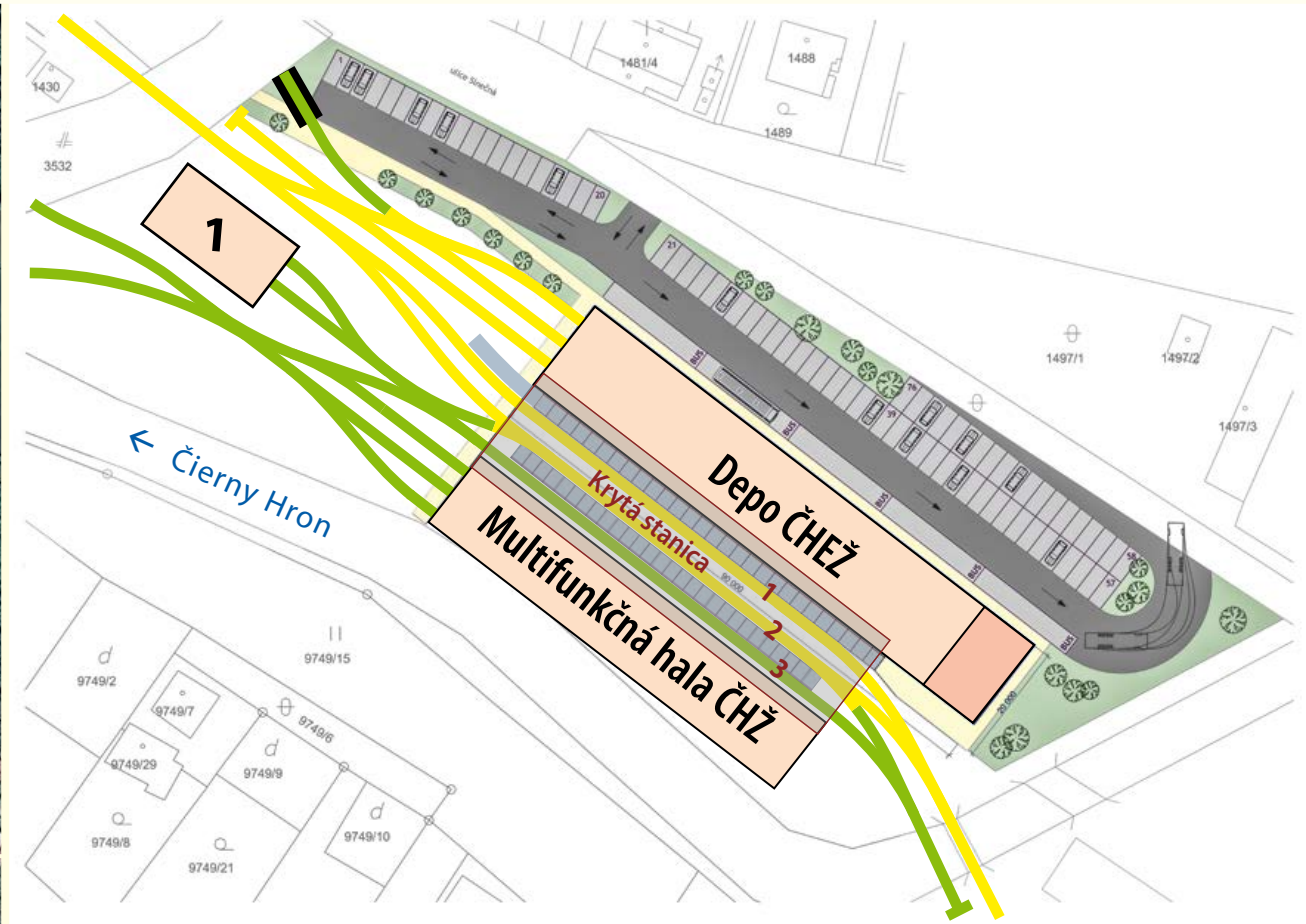
**odb. Svätý Ján** — výhybňa, odbočka historickej trate ČHŽ do Kamenistej doliny, oddychové miesto ČHŽ.

**Kamenistá** — plánovaná konečná stanica novej turistickej trasy ČHŽ idúcej cez pamiatkovo chránený ocelový most o svetlosti 58 m.





Vizualizácia vlaku ČHEŽ v km 0,3 smerujúceho do Podbrezovej po odchode zo zastávky Čierny Balog námestie.



V priestore bývalej píly Jánošovka sa nachádza ideálne miesto pre novú hlavnú stanicu ČHEŽ s moderným depom, ktoré okrem iného ponúkne nové pracovné príležitosti. Jeho súčasťou by mohla byť aj vozovňa miestnych elekrobusev (na snímke dole ukážka vozovne elekrobusev v Českých Budějoviach). Oproti depu ČHEŽ by vznikla viacúčelová hala a depo historickej Čiernohronskej železnice ponúkajúce atraktívne priestory aj pre rôzne kultúrne podujatia (vizualizácia haly ČHŽ je na str. 8).

### Panský dvor

#### FUNKCIE STANÍC A ZASTÁVOK ČHEŽ

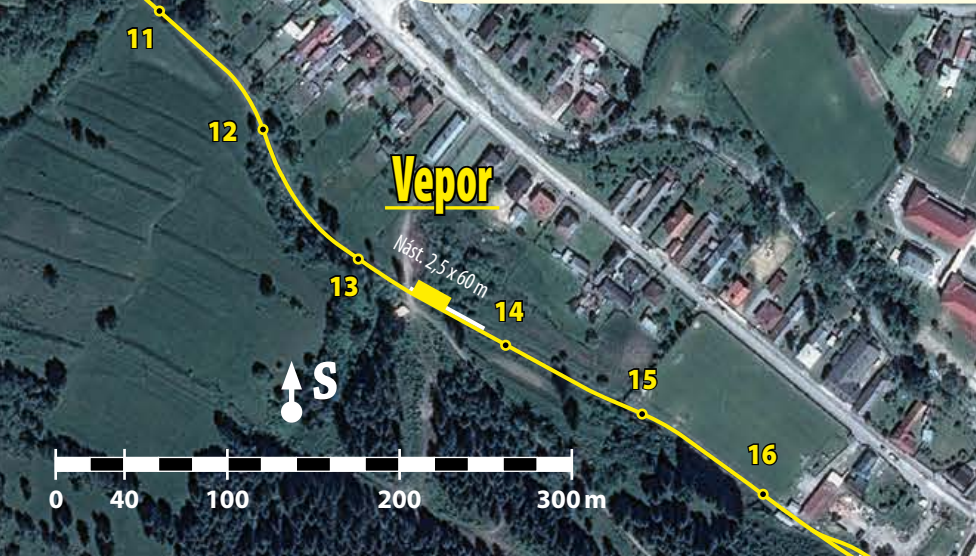
**Jergov** — výhybňa; obsluha obce Č. Balog.

**Čierny Balog námestie** — zastávka v centre obce; možnosť prestupu na miestnu autobusovú dopravu smer Fajtov, Komov a Látky, prípadne na linky smer Lom nad Rimavicou, a na turistické vlaky smer Vydrovská dolina.

**Čierny Balog** — ústredná stanica ČHŽ a ČHEŽ s kompletnými službami nielen pre turistov.

**Panský dvor** — obsluha obce Č. Balog.

**Vepor** — obsluha obce Č. Balog, blízkosť futbalového ihriska.







Vizualizácia stanice Dobroč-rozhľadňa s Múzeom J. D. Matejovie. Spojenie stavby repliky rodného domu J. D. Matejovie s presunom koncovej zastávky turistických vlakov na vhodnejšie miesto mimo zástavby obytných domov je strategické riešenie. Turisti tu budú môcť navštíviť múzeum vzácného dobročského lesníka a príjemným chodníkom k rozhľadni na neďalekom Pustom vrchu uskutočniť ďalšie vychádzky v prírode.



Do nových vozidiel ČHEŽ je naplánovaný pohon pomocou batérií pre prípady prejazdu úsekov na trati s trolejovým vedením bez elektrického prúdu, alebo úplne bez trolejového vedenia, akým bude napríklad úsek trate cez ihrisko v Jánošovke, prípadne tiež konečná stanica v Dobroči. Na ceste vľavo ukážka moderného elektrominibusu na rozvoz cestujúcich do častí v obci mimo dosahu železnice.







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 Čierneho Hrona. Moderná ekologická doprava má priaznivý vplyv na životné prostredie a jeho rozvoj. Trať ČHŽ si po 30 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 nezištné zachraňujú, zvedaďujú 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 takmer nie je 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 Chvatimechu 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 zrýchli 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 ak 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?

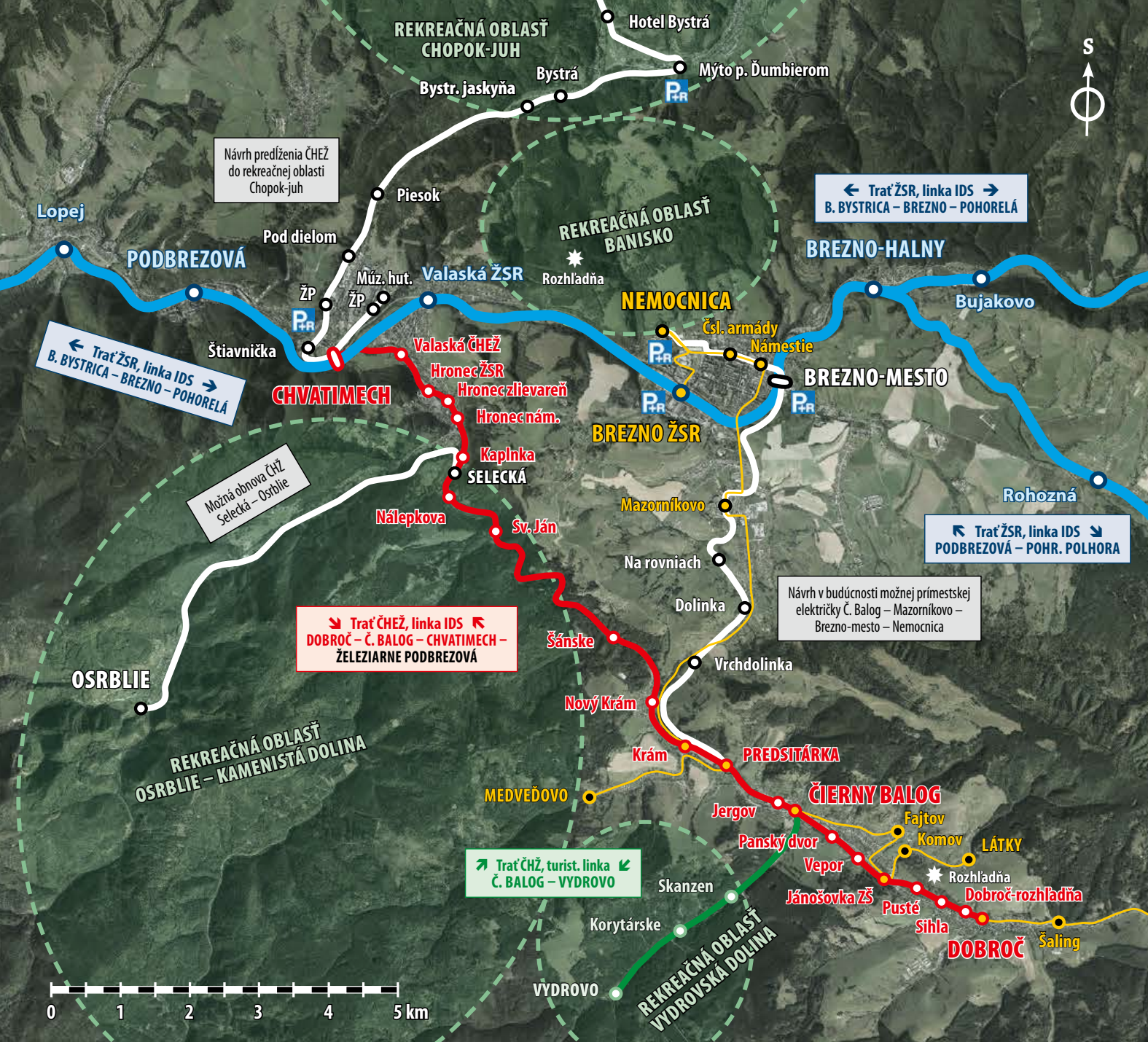
Absolútne nie. Vozidlá, ktoré ČHŽ na jar tohto roka získala vo Švajčiarsku, sú moderné, ľahké a tiché električky. Oproti parným vlakom, ktoré v údolí Čierneho Hrona premávajú už vyše 100 rokov, jazdu električky na trati nebude takmer počuť. Moderný koľajový zvršok roznáša cez koľajnice, podvaly a štrk 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, 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.





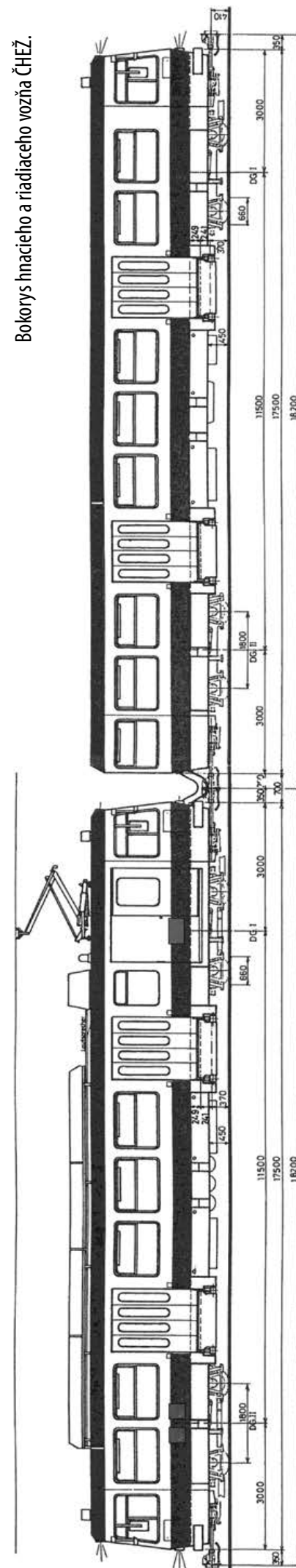
## PILOTNÝ NÁVRH MODERNEJ INTEGROVANEJ DOPRAVY

Kostru modernej dopravy v obci Čierny Balog tvoria elektrické vlaky revitalizovanej ČHEŽ s celodenným hodinovým taktom (v špičkách doplneným o robotnícke a žiacke spoje), ktoré v prestupnom uzle Chvatimech nadväzujú na: — rýchle spoje ŽSR na trase Pohorelá – Brezno-mesto – Brezno ŽSR – Chvatimech – Podbrezová – B. Bystrica; — a na zastávkové spoje ŽSR na trase Pohronská Polhora – Michalová – Rohozná – Brezno-Halný – Brezno – Valaská – Chvatimech – Podbrezová. V prestupnom uzle Predsitárka na spoje ČHEŽ nadväzujú rýchle autobusové linky na trase Brezno ŽSR –

Rázusova ul. – Predsitárka – Č. Balog OÚ – Lom nad Rimavicou – (Hriňová / Poltár). Súčasne tam je možnosť prestúpiť na zastávkový autobus, ktorý premáva každú polhodinu ako linka MHD v trase Brezno žst. – Nemocnica – ul. Čsl. Armády – Námestie – sídlisko Mazorníkovo – Vrchdolinka – Krám – Predsitárka – Č. Balog námestie – Fajtov – Komov – Látky. Osada Medveďovo je z Predsitárky pružne obsluhovaná miestnymi minielektrobusedmi. Druhá pružná minielektrobusevá linka začína na konečnej ČHEŽ v Dobroči a spája miestnu časť Šaling. V letnej sezóne tento spoj pokračuje ako

cyklobus v turisticky atraktívnej trase Šaling – Chlipavica – Zbojská. Súčasťou návrhu modernej integrovanej dopravy sú aj rozvojové plány ČHEŽ. Pre udržanie mobility a zachovanie zdravého životného prostredia sa do budúcnosti ukazuje ako obzvlášť dôležité rozšíriť modernú koľajovú dopravu z Chvatimechu do oblasti Bystrianskej doliny — smerom na Tále. Po dokončení cestného obchvatu Brezna by mimoriadne prínosnou bola aj nová električková linka Čierny Balog – sídlisko Mazorníkovo – prestupný terminál Brezno-mesto – Námestie – ul. Čsl. armády – Nemocnica.

Bokorys hnacieho a riadiaceho vozňa ČHEŽ.



Technické parametre vozidiel typu BDe a Bt (výrobcom Schindler Waggon Pratteln a Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen), ktoré boli pre Čiernohronskú elektrickú železnicu dodané na jar 2021.

VOZIDLÁ ČHEŽ A ICH TECHNICKÉ PARAMETRE		
Typ vozidla	Hnací vozeň BDe	Riadiaci vozeň Bt
Počet dodaných kusov	7	10
Číselné označenie vozidiel	11 až 17	111 až 120
Hmotnosť vozňa	24 t	16 t
Ložná hmotnosť vozňa	7 t	8 t
Maximálna prípustná hmotnosť	31 t	23 t
Počet miest na sedenie	33	49
Počet miest na státie	67	51
Dĺžka cez spriahla	18 200 mm	18 200 mm
Vzdialenosť otočných bodov medzi podvozkami	11 500 mm	11 500 mm
Šírka skrine vozidla	2 200 mm	2 200 mm
Maximálna výška vozidla	3 730 mm	3 200 mm
Maximálna rýchlosť	75 km/h	75 km/h
Priemer kolies nových/opotrebovaných	660/600 mm	660/600 mm
Prevodový pomer	5,65	—
Rozchod	750 mm	750 mm
Minimálny polomer prechádzaných oblúkov	40 m	40 m
Hnací vozeň BDe		
Regulácia výkonu	odporová pomocou stykačov	
Pohon hnacieho vozidla	dvoma jednosmernými motormi v sériovom zapojení	
Napájanie	1 500 V =	
Usporiadanie náprav	B'B' (dva otočné podvozky s motormi poháňajúcimi obe nápravy)	
Hodinový výkon	446 kW	
Ťažná sila na kolese	40,4 kN pri rýchlosti 38 km/h	
Ťažná sila pri rozjazde	75,2 kN	
Sila motorovej brzdy na dvojkolí	50 kN	
Ovládacie napätie	36 V	
Ďalšie informácie:		
Prvé vozidlá boli vyrobené v rokoch 1985 – 1986 (4 BDe + 4 Bt). Ostatné vznikli v rokoch 1992 – 1993 (3 Bde + 6 Bt). V roku 2004 sa do vozidiel osadila klimatizácia (len na riadiacich stanovištiach) a zabudoval rozvod palubnej siete 230V. V roku 2009 boli riadiace stanovišťa vybavené vysielaczkou. V rokoch 2011 – 2014 vozidlá dostali nový lak vo farebnej kombinácii červená (RAL 3020) a béžová (RAL 1015). V rokoch 2012 – 2014 vozidlá vybavili vonkajším LED osvetlením a v roku 2015 aj vnútorným. V rokoch 2015 – 2016 hnacie vozidlá prešli kompletnou prestavbou riadenia.		







**Vybudovanie integrovaného dopravného systému patrí medzi jednu z hlavných priorít Banskobystrického samosprávneho kraja. Vlaky, autobusy a mestská doprava majú na seba nadväzovať a koordinovať by ich mal centrálny dispečing. Výsledkom by malo byť, že cestujúci v celom kraji môžu cestovať na jeden lístok. Taktiež by verejná doprava mala v hlavných koridoroch rýchlosťou konkurovať individuálnej doprave. Lebo aj tu platí, že **nie je úspešný región ten, kde chudobní jazdia autami, ale ten, kde bohatí jazdia verejnou dopravou.****

## MALÁ ŽELEZNICA S VEĽKÝM VÝZNAMOM

**P**ríbeh Čiernohronskej železnice fascinuje ľudí po celom svete. Nenápadná, ukrytá v tesnom objatí hôr, si vytrvalo razí cestu naprieč storočiami. Má za sebou okamihy veľkej slávy, pamätá si bolestivé prehry, vždy bola symbolom ťažkej a poctivej práce, železnej vytrvalosti a pokory. Možno aj preto je človeku taká blízka. Pripomína ľudský život so všetkými zákrutami. A dnes stojí pred tou najväčšou...

Čo to pre Čiernohronskú železnici znamená? Čo to znamená pre miestnych obyvateľov a v neposlednom rade, čo to znamená pre cestovný ruch? Všetky tieto opodstatnené otázky víria v hlavách tých, ktorým osud vzácnej železničky nie je ľahostajný. Nastal čas zodpovedne prijať pochodeň a posunúť sa ďalej... Prepojiť minulosť s prítomnosťou a zabezpečiť železnici istú budúcnosť.

A vďaka tomu aj ľuďom žijúcim v jej blízkosti.

Modernizácia železničného úseku trate Podbrezová – Valaská – Hronec – Čierny Balog by mala pomôcť predovšetkým ľuďom. Uľahčiť im cestovanie do zamestnania bez zbytočných prestupov. Napojiť regionálnu dopravu na veľkú železniciu a zjednodušiť dochádzanie do iných miest.

Tento spôsob je nielen ekologický, ale aj finančne veľmi výhodný (v porovnaní s prevádzkovaním motorového vlaku sú náklady až šesťnásobne nižšie). Navyše sa predpokladá vznik zhruba 25-tich nových pracovných miest.

Parná mašinka navždy ostane symbolom Čierneho Balogu. Oblak dymu sa z Vydrovskej doliny nikdy nevytratí. Tento úsek trate ostane zachovaný bez zmien a v letných mesiacoch bude prevádzkovaný ako turistická atrakcia.

Elektrifikácia trate parnú lokomotívu z Čiernohronskej doliny nevyháňa. Skôr naopak. Celoročná prevádzka nám umožní do historických vláčikov viac investovať a zachovať ich krásu aj pre nasledujúce generácie.

Ľuďom z Čierneho Balogu nikdy nechýbala odvaha. Neraz stáli pri preveratných myšlienkach. Stačí spomenúť Jozefa Dekréta Matejovie, ktorý spôsobil revolúciu v lesníctve a namiesto sekier zaviedol používanie píly. Nebojme sa nasledovať jeho odkaz a prijať zmeny, ktoré si doba vyžaduje.

Neudeje sa tak zo dňa na deň. Realizácia projektu bude trvať približne päť rokov a bude si vyžadovať nielen veľké finančné prostriedky, ale aj odvahu a vytrvalosť. Rovnakú, akú pred 38 rokmi preukázali prví dobrovoľníci, keď železničke vdýchli druhý život.

Spravme tak znova, pochodeň je v našich rukách.

**TVORÍME KRAJINU PRE ĽUDÍ • 4. rozšírené vydanie • Vydala Čiernohronská železnica, n.o. pre svoju vnútornú potrebu.**

• **Dátum vydania** jún 2021 • **Adresa** Čiernohronská železnica, n. o., Hlavná 56, 976 52 Čierny Balog, tel. +421 905 486 377, [www.chez.sk](http://www.chez.sk) • **Redakcia** Aleš Bílek, Slavomír Kontúr • **Jazyková úprava** Aneta Orolínová • **Grafická úprava, mapové nákresy a vizualizácie** Slavomír Kontúr • **Zdroj mapových podkladov** Google.com • **Snímky** Aleš Bílek, Petr Čekal, Juri Junkov, Slavomír Kontúr, Ondrej Řepka, Martin Škoda, Svatopluk Šlechta, Tomáš Trstenský ([www.hiking.sk](http://www.hiking.sk)) a zbierkový fond ČHŽ, n.o. a Waldenburgerbahn AG.