

Premena opustených železničných tratí na produkty cestovného ruchu – Greenways

Lukáš BELUŠÁK

Abstract: *In Slovakia, there are relatively many abandoned railway tracks. These tracks also include routes of the former forest narrow-gauge railways that in the 3rd – 7th decade of the 20th century represented a typical means of transport in the mountainous forests of Slovakia. In present paper, we are interested in question, how to meaningfully utilize potential of forest narrow-gauge railways in the Vihorlat Hills, even after forty years. Greenways concept is a possibility.*

Keywords: *Greenways, forest narrow-gauge railway, Vihorlat Hills, tourism*

Úvod

Do roku 2012 Slovensko nevytvorilo ucelenú koncepciu, ako nakladať s nevyužívanými železničnými traťami na jeho území. S postupným nárastom „nepotrebných“ tratí sa preto natíska otázka: Ako s nimi zmysluplne naložiť? Vzrastajúci význam cestovného ruchu, ktorý v poslednom období evidujeme môže predstavovať jednu z možností. Ekonomické zmeny, zmeny životného štýlu a možnosť voľného pohybu ľudí, ktoré prinieslo rozširovanie EÚ, prispeli značnou mierou k rozvoju cestovania. Možno predpokladať, že pokračujúca globalizácia a rast životnej úrovne budú v budúcnosti prinášať stúpajúci záujem o cestovanie. Je však na mieste zdôrazniť, že ďalší rozvoj cestovného ruchu nie je možný bez ochrany prírody a zachovania rozmanitosti regiónov. Prečo teda nevyužiť značný potenciál opustených železničných tratí pri rozvoji cestovného ruchu na Slovensku?

V súlade s týmito myšlienkami sa rozvíja aj koncept Greenways, ako jedna z možností udržateľného cestovného ruchu, ktorý dokáže v plnej miere zužitkovať vlastnosti nevyužitých železničných tratí. Opustené trate predstavujú po odstránení koľají a podvalov priam ideálny základ pre budovanie Greenways, čiže „zelených ciest“. Nielen, že vedú pomimo existujúcu cestnú sieť, takže tu nehrozí stret s motorovými vozidlami, ale ich prevýšenie je aj v kopcovitom teréne minimálne, a preto sú vhodné pre široké spektrum používateľov.

Cieľom predloženého príspevku je na príklade lesnej úzkokoľajovej železnice vo Vihorlatských vrchoch poukázať, ako možno zmysluplne využiť opustené železničné trate na Slovensku a zároveň verejnosti stručne predstaviť koncept Greenways.

Koncept Greenways vznikol v USA, kde má v súčasnosti za sebou už pomerne bohatú históriu. S jeho postupným rozvojom začali odborníci prikladať projektom Greenways náležitú pozornosť. V súčasnosti sa práve v USA veľmi detailne venuje problematike Greenways množstvo uznávaných odborníkov z oblasti urbanizmu, územného plánovania, krajinnej ekológie alebo dopravy. Sú to teda oblasti, ktorých sa projekty Greenways priamo dotýkajú. Pri písaní príspevku sme primárne vychádzali z publikácie amerického novinára a environmentalistu, Charlesa E. Littlea (1990), kde autor diskutuje o pôvode, histórii a výhodách Greenways, no zároveň popisuje modelové projekty realizované na území USA. Fabos a Ahern (1996) opisujú súhrn poznatkov o výskume, plánovaní a aplikácii projektov Greenways v USA. Z pohľadu urbanistu predstavuje Greenways William H. Whyte (1959), ktorý ako prvý vysvetlil tento pojem. Vplyv Greenways na krajinu a ekológiu skúma a detailne popisuje J. M. Laberee (1992). Viles a Rosier (2001) na príklade troch prípadových štúdií vysvetľujú, ako využiť už existujúce cesty pri tvorbe Greenways na území Nového Zélandu. Európski autori sa zameriavajú najmä na možnosti využitia Greenways ako prvkov ekologickej stability, napríklad Jongman a Pungetti (2004). Aktívne vystupuje Európska asociácia Greenways (EGWA) ako organizácia zabezpečujúca rozvoj konceptu Greenways v Európe, ktorá v príručke vysvetľuje, ako postupovať pri tvorbe nových projektov (Európska asociácia Greenways, 1998). Flamik et al. (2001) pre potrebu podpory a propagácie Greenways v Českej republike zhrnuli základné informácie o Greenways do jednoduchého sprie-

vodcu. Premene zrušených železničných tratí na Greenways v Českej republike sa venuje Kala (2006). Pri procese návrhu projektu prebehla úzka spolupráca s predstaviteľmi neziskovej organizácie Regionálnej rozvojovej agentúry Šírava, ktorá je v súčasnosti najaktívnejšia v procese premeny úzkokoľajových železníc vo Vihorlate.

Čo sú Greenways?

Greenways je na Slovensku „nové“ slovo s mnohými významami. Aj v súčasnosti existuje veľa nejasností okolo presnej definície, napriek tomu však naďalej získava na popularite a adaptuje sa v ďalších krajinách a jazykoch po celom svete. Little (1990) definuje Greenways ako:

- 1) Lineárne priestranstvá, ktoré sú vytvárané buď popri prírodnom koridore, ako breh rieky, údolie potoka, chrbática alebo na miestach pozdĺž zrušených železničných tratí premenených na rekreačné použitie, alebo iným spôsobom.
- 2) Každá prírodná alebo upravená cesta pre chodcov alebo cyklistov.
- 3) Otvorený priestor vzniknutý prepojením parkov, prírodných rezervácií, kultúrnych prvkov alebo historických pamiatok s osídlenými oblasťami.
- 4) Lokálne určené pásy lineárnych parkov označené ako aleje alebo *greenbelt*, čiže zelený pás

Podrobnejšiu definíciu ponúka Združenie *Environmental Partnership for Sustainable Development*, ktorá je všeobecne uznávaná najmä v priestore strednej Európy a charakterizuje Greenways ako: „*multifunkčné chodníky, rozvinuté nielen v urbánnych, ale aj v rurálnych priestoroch pre nemotorizovaných užívateľov, vedúce zvyčajne pozdĺž lineárneho zeleného koridoru, historických obchodných ciest, riek a železníc. Sú spravované miestnymi ľuďmi v záujme podpory trvalo udržateľného rozvoja a zdravého životného štýlu. Greenways vytvárajú rámec pre komunitné iniciatívy a projekty, dotýkajúce sa ochrany prírody, kultúrneho dedičstva, trvalo udržateľného cestovného ruchu a mobility. Greenways sa snažia napĺňať potreby miestnych obyvateľov aj návštevníkov a byť prínosom pre miestnu ekonomiku*“ (Šopronská deklarácia, 2006). Podrobnejšie informácie o histórii Greenways, ich multifunkčnom charaktere a kritériách, ktoré musia spĺňať, popisuje Belušák (2012).

Situácia na Slovensku je aj v tejto oblasti pomerne zlá. Problematike Greenways sa venujeme len v poslednej dekáde, čo sa odzrkadľuje na ich rozvoji. Program Greenways na Slovensku spravuje od roku 2004 Nadácia Ekopolis, ako jeden zo svojich grantových a asistenčných programov. Výraznejšie pokroky v rozvoji projektov však nezaznamenávame. Podľa zástupcov nadácie, ku koncu roka 2011 na Slovensku neevidujeme žiadnu Greenway, ktorá by spĺňala všetky kritéria nevyhnutné pre zaradenie trasy do celoeurópskej siete Greenways. V rámci podpory širokého spektra trás tak nadácia za účelom propagácie niektoré nazýva Greenways. Aktivita Nadácie Ekopolis nadväzuje na podobné programy, ktoré už niekoľko rokov veľmi úspešne fungujú v USA, Kanade, Austrálii, Francúzsku, Španielsku, Taliansku, Belgicku a v mnohých ďalších krajinách Európy, vrátane Českej republiky.

Najväčšieho rozsahu dosahuje program konverzie železníc v USA, kde sa od šesťdesiatych rokov 20. storočia podarilo premeniť na tzv. trasy „*rail-trails*“ viac ako 20 000 km nevyužívaných tratí (Jongman a Pungetti, 2004). Konverzia je chápaná ako spôsob konzervácie pre ich možné opätovné spreádzkovanie v budúcnosti. Preto má pred ďalšími možnými spôsobmi využitia prednosť.

Spomedzi všetkých krajín Európy sa najviac projektov Greenways nachádza v Španielsku pod názvom „*vias verdes*“. Ku koncu roka 2003 ich celková dĺžka dosiahla 1 200 km. Program konverzie železníc tu prebieha na popud španielskej vlády, ktorá na jeho realizáciu od roku 1993 vyčlenila okolo 50 miliónov eur. Štátne železničné spoločnosti (Španielske železnice a Úzkorozchodné železnice) do programu bezplatne poskytli zrušené železničné trate, ktoré mali vo svojej správe (Flamik et al., 2001). Jednotlivé projekty už ďalej realizujú samotné obce.

Za zmienku stojí aj systém využitia zrušených železničných tratí v Belgicku. Región Valónsko si prenajal od štátnej železničnej spoločnosti SNBC na 99 rokov 1000 km nevyužívaných železničných tratí, ktoré následne poskytuje miestnym úradom a komunitám. V rámci neho región Valónsko hradí nutné náklady na opravy a údržbu koľajových telies, mostov a tunelov, zatiaľ čo miestni partneri financujú budovanie chodníkov (tzv. „*chemins du rail*“) a ich bežnú údržbu (Kala, 2006).

Návrh projektu „Greenway úzkokoľajka Morské oko“

V nasledujúcej časti príspevku predstavíme návrh projektu s pracovným názvom „Greenway úzkokoľajka Morské oko“, ktorý, ako to už zo samotného názvu vyplýva, vychádza z myšlienky premeniť opustené úzkokoľajové železničky v regióne Vihorlat (konkrétne v oblasti jazera Morské oko) na Greenway ako komplexný produkt cestovného ruchu. Toto územie disponuje jasnými predpokladmi pre lokalizáciu Greenway ako komplexného produktu cestovného ruchu, o čom svedčia aj výsledky vypracovanej SWOT analýzy cestovného ruchu:

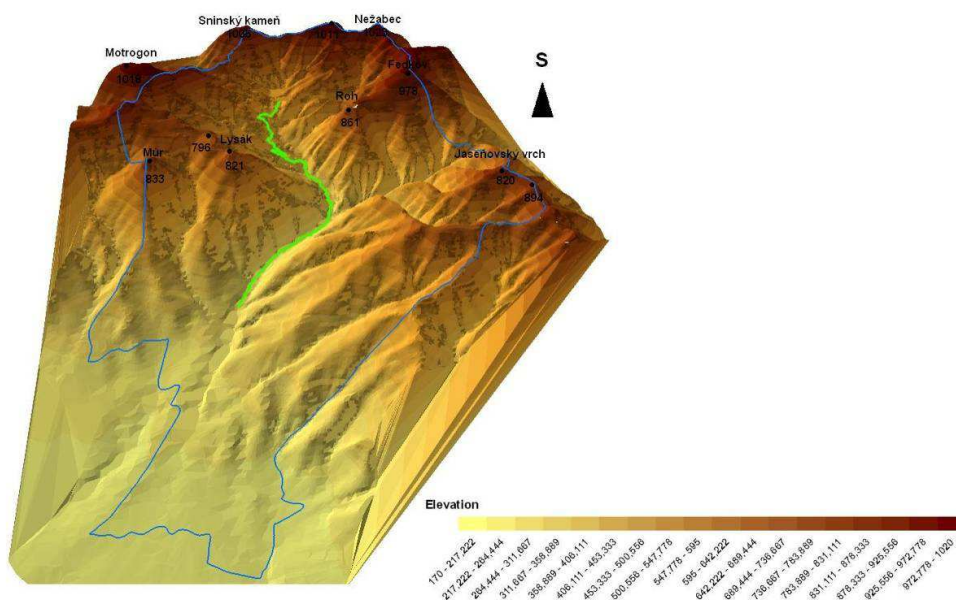
Silné stránky:	Slabé stránky:
<ul style="list-style-type: none"> • vhodná geografická poloha a prírodné podmienky pre rekreáciu • vhodný prírodný potenciál (Morské oko, Vihorlat, Sninský kameň) • dobrá dopravná dostupnosť • existujúca hustá sieť lesných ciest a úzkokoľajových železníc • plochy na rozvoj služieb cestovného ruchu • tradícia v cestovnom ruchu • značené cykloturistické a turistické trasy • vhodné bežecké trate • zaujímavé a jedinečné národné kultúrne pamiatky (vodný mlyn v obci Vyšná Rybnica, kaštielik Morské oko) 	<ul style="list-style-type: none"> • devastácia prírodných hodnôt • zanedbanosť verejných priestranstiev • nedostatok kvalifikovanej pracovnej sily • malý záujem o prácu v cestovnom ruchu • nedoceňovanie hodnôt prostredia obyvateľmi • úzka ponuka stravovacích zariadení • chýbajúca propagácia (informačné tabule, www stránka, brožúry, mapy, informačné centrum) • chýbajúce udržiavanie tradičných remesiel • absencia ponuky komplexných produktov v cestovnom ruchu
Príležitosti:	Ohrozenia:
<ul style="list-style-type: none"> • zvýšiť zapojenosť a motiváciu miestnych občanov v rozvoji cestovného ruchu • možnosť spracovať nenáročné propagačné materiály (leták, web stránka) • rozšírenie ponuky služieb (kone) • možnosť využívania prírodného potenciálu (cyklotrasy, turistické a bežecké trate) • možnosť zriadenia informačného centra a múzea • možnosť spracovania prehľadu o ľudových zručnostiach a tradíciách v obci 	<ul style="list-style-type: none"> • nezáujem a nepochopenie významu cestovného ruchu obyvateľmi • chýbajúce dostatočné skúsenosti obyvateľov v poskytovaní služieb cestovného ruchu • nevedomelosť obyvateľov, vandalizmus, rozkrádanie majetku a vybavenia • vlastnícke vzťahy pri pozemkoch • ťažba dreva a ďalšia devastácia prírody • predpokladaná jazyková bariéra, hlavne u staršieho obyvateľstva

Pre trasu „Greenway úzkokoľajka Morské oko“ navrhujeme využiť pozostatky v súčasnosti už nefunkčnej lesnej úzkokoľajovej železnice medzi obcou Remetské Hámre a jazerom Morské oko, ktorá kedysi patrila k najvýznamnejším úzkokoľajovým železniciam vo Vihorlatských vrchoch. Od jej zániku začiatkom 70. rokov 20. storočia z nej zostali len fragmenty, ktoré sú v súčasnosti väčšinou pokryté násomom zeminy (Jurková et al., 2010). Aktuálny stav vybraných úsekov trate úzkokoľajovej železnice je zdokumentovaný na obrázku 1.

Navrhovaná trasa, zobrazená na obrázku 2, začína v okrajovej časti obce Remetské Hámre v nadmorskej výške 297 m n. m. pri replike motorovej mašinky s vagónikmi na zväženie dreva, ktorá je spomienkou na slávne obdobie lesných úzkokoľajových železníc v regióne. Keďže táto pamiatka už desaťročie chátra, v rámci projektu Greenway by bola možná i jej renovácia. Trasa Greenway vedie pozdĺž rieky Okna a kopíruje bývalú trasu lesnej úzkokoľajovej železnice Remetské Hámre – Morské oko. Pre intenzívne využívanie niektorých úsekov bývalej železnice lesnými strojmi, sme boli za účelom zabezpečenia čo najvyššieho stupňa bezpečnosti na Greenway nútení k odklonu navrhovanej trasy. Návrh Greenway úzkokoľajka Morské oko dosahuje dĺžku 7,5 km s prevýšením 317 metrov.

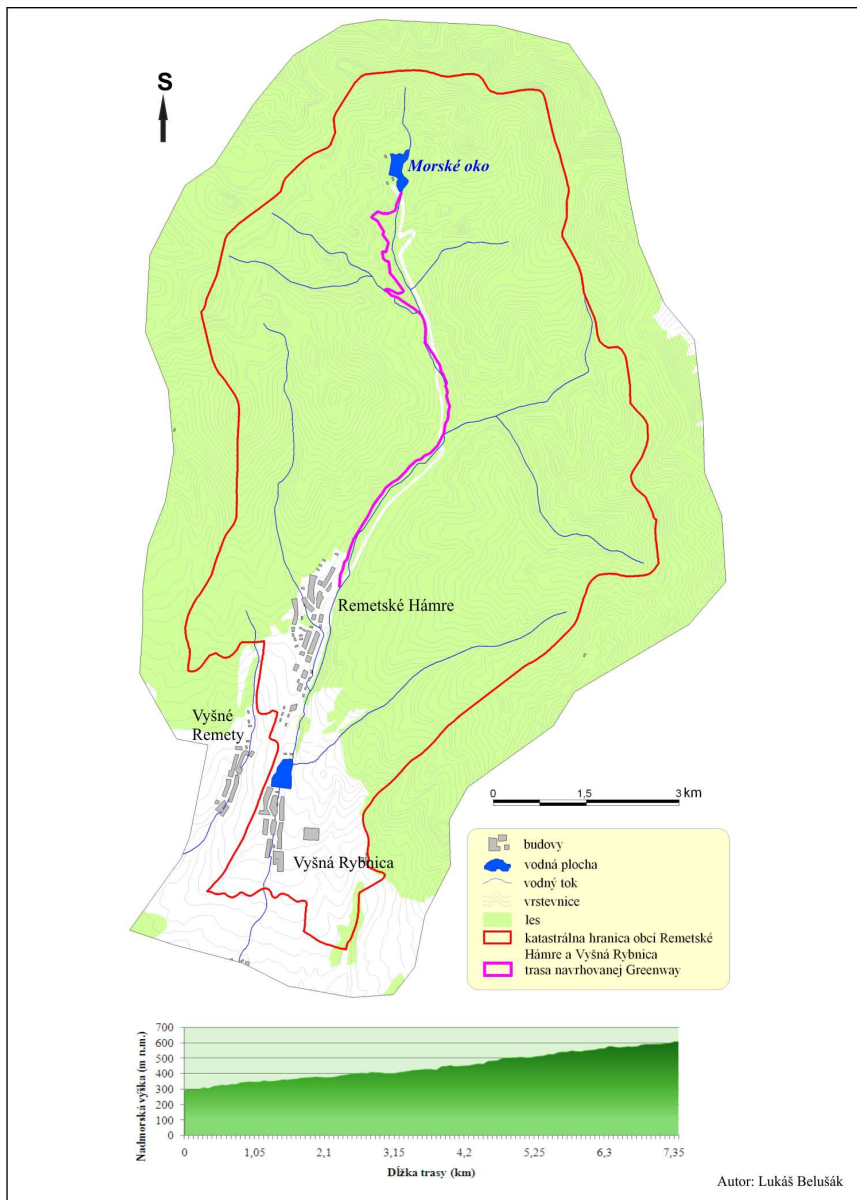


Obr. 1. Stav železničného násypu lesnej úzkokoľajovej železnice na trati Remetské Hámre – Morské oko (dokumentované 25. 3. 2012); a, b) zreteľný železničný násyp so zachovanými podvalmi v strednej a hornej časti trate, c) naplavené zvyšky železničných podvalov v oblasti Kvapka



Obr. 2. Navrhovaná trasa projektu Greenway v 3D modeli

Ako nevyhnutnosť sa javí vybudovanie troch mostíkov cez rieku Okna a jej prítoky. Pôvodná úzkokolejová železnička dvakrát pretína v súčasnosti pomerne frekventovanú prístupovú cestu k jazeru Morské oko. Ako riešenie navrhujeme na týchto kritických a nebezpečných miestach postaviť spomaľovacie zábrany spolu s dostatočným dopravným značením upozorňujúcim ako návštevníkov Greenway, tak aj vodičov motorových vozidiel využívajúcich spomínanú cestnú komunikáciu. Cieľ trasy bude priamo na brehu jazera Morské oko v nadmorskej výške 614 m n. m. Výhodou tohto bodu je lokalizácia dostatočného množstva stravovacích a ubytovacích zariadení v bezprostrednej vzdialenosti, ako i možnosť využiť ďalšie turistické chodníky. Detailnejšie znázornenie návrhu trasy ponúka obrázok 3 spolu s profilom trasy. Projekt Greenway bol navrhnutý v súlade s už existujúcimi turistickými trasami, náučnými chodníkmi a cyklotrasami v danom priestore s cieľom zabezpečiť ich prepojenie, zlepšiť dostupnosť a zvýšiť ich kvalitu.



Obr. 3. Trasa navrhovanej Greenway úzkokolejka Morské oko s výškovým profilom

Podlž trasy budú vybudované odpočívadlá a informačné tabule, ktoré budú informovať návštevníkov o hlavnej téme projektu – lesné úzkokoľajky vo Vihorlatských vrchoch, slávnej histórii územia a potrebe ochrany prírody, keďže trasa povedie z väčšej časti CHKO Vihorlat. Súčasťou návrhu Greenway úzkokoľajka Morské oko je možnosť využitia opustených objektov v priestore začiatku trasy (oblasť nazývaná „Píla“). Priestory, ktorých majiteľom je obec Remetské Hámre a Lesy SR boli v minulosti využívané na ustajnenie koní a bývanie, no v súčasnosti chátrajú. Po renovácii je možné ich priestor využiť na zriadenie múzea, reštaurácie s miestnymi špecialitami, informačné centrum, prípadne servis a požičovňu športových potrieb.

Po realizácii projektu možno predpokladať jednoznačný prínos nielen pre rozvoj cestovného ruchu v regióne, ale aj rozvoj regiónu ako takého. Zo skúseností z USA, Španielska, Belgicka či Českej republiky možno predpokladať značný rozvoj územia, najmä v blízkosti samotnej trasy Greenway. Práve v Česku sa v súčasnosti odborníci z Nadace Partnerství zameriavajú na presné zistenie vplyvu projektov Greenways na územie, hlavne čo sa týka vplyvu na ekonomiku. V konečnom dôsledku môže realizácia projektu pozitívne vplývať na dopravu, zdravie obyvateľov, ekonomiku obcí, životné prostredie, vzdelávanie, ochranu kultúrnych a historických pamiatok a samozrejme na trvalo udržateľný rozvoj cestovného ruchu v regióne.

Pri tvorbe návrhu je potrebné sa zaoberať aj možnými problémami, ktoré môžu pri projektoch Greenways nastať. Medzi najzávažnejšie problémy patrí financovanie projektu. Predpokladaná vysoká finančná náročnosť v spojení s nízkym rozpočtom obcí a malým počtom podnikateľských subjektov, ktorí patria medzi hlavných podporovateľov Greenways, naznačujú možné problémy pri jeho implementácii. Využitie už vybudovaného násypu bývalej železnice však môže výrazne prispieť k zníženiu spomínaných nákladov. Podrobnejšie možnosti financovania projektov Greenways popisuje Belušák (2012). Pre zabezpečenie úspešnej realizácie môže byť problémom aj samotná lokalizácia Greenway v území CHKO Vihorlat, kde platí 2. stupeň ochrany a v oblasti NPR Morské oko 5. stupeň ochrany (Palko et al., 1989). Menej závažným nedostatkom je problém vlastníckych pomerov, keďže nami navrhované územie je majetkom len troch vlastníkov (Lesov SR, š.p., obec Remetské Hámre a Slovenského pozemkového fondu), čo je pri projekte podobného typu pomerne málo.

Záver

Existuje mnoho možností, ako zmysluplne naložiť s nevyužívanými traťami, od zriaďovania múzejných železníc až po cyklotrasy alebo Greenways. Každá z uvedených možností má svoje výhody a nevýhody, ale žiadna neponúka toľko výhod ako Greenways. Prostredníctvom Greenways možno zachovať líniový charakter pozemkov, ktorý je z urbanistického hľadiska neoceniteľný.

Nami predložený návrh Greenway úzkokoľajka Morské oko v sebe spája nesporný potenciál projektov Greenways a územia Vihorlatských vrchov. Využitie a premena nevyužívanej trasy bývalej lesnej úzkokoľajovej železnice Remetské Hámre – Morské oko na trasu Greenway ponúka možnosť prispieť k vzostupu turizmu, a tak i k trvalo udržateľnému rozvoju územia. Ochota miestnych obyvateľov aktívne sa zapojiť do procesu realizácie a spravovania Greenway nás utvrdzuje v opodstatnenosti návrhu projektu a jeho dôležitosti pre skúmané územie.

Literatúra

- BELUŠÁK, L. 2012: *Greenways a ich využitie v cestovnom ruchu – prípadová štúdia Vihorlatských vrchov* – [Diplomová práca]. Bratislava (Univerzita Komenského, Prírodovedecká fakulta), 90 s.
- EUROPEAN GREENWAYS ASSOCIATION, 1998: *The European Greenways Good Practice Guide*. Madrid (Ibergraficas S.A.), 91 s.
- FABOS, J. G., AHERN, J. 1996: *Greenways: The Beginning of an International Movement*. Elsevier Science, USA, 498 s.
- FLAMIK, J. ET AL. 2001: *Príručka programom Zelené stezky Greenways: Informační a metodické listy programu Zelené stezky Greenways*. Brno (ZO ČSOP Veronica a Nadace Partnerství), 49 s.
- JONGMAN, H. G. R., PUNGETTI, G. 2004: *Ecological Networks and Greenways: Concept, Design, Implementation*. Cambridge (University Press), 143 s.
- JURKOVÁ, N. ET AL. 2010: *Vihorlatské úzkokoľajky*. Regionálna rozvojová agentúra Šírava, Michalovce.
- KALA, L. 2006: *Cyklostezky na zrušených železničných*. Dostupné na: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/greenways/drazni-stezky>, [12.3.2012]

- LABAREE, J. M. 1992: *How Greenways work: A handbook on ecology*. 2nd edition. Ipswich: National Park Service and Atlantic Center for the Environment, 50 s.
- LITTLE, E. Ch. 1990: *Greenways for America*. Baltimore (Johns Hopkins University Press), 288s.
- PALKO, L. ET AL. 1989: *Chránená krajinná oblasť Vihorlat*. Bratislava (Vydavateľstvo Obzor), 33 s.
- ŠOPRONSKÁ DEKLARÁCIA, 2006, Plovdiv, Bulharsko. Združenie Environmental Partnership for Sustainable Development.
- VILES, R. L., ROSIER, D. J. 2001: How to Use Roads in the Creation of Greenways: Case Studies in Three New Zealand Landscapes. *Landscape and Urban Planning* 55, 15 – 27.
- WHYTE, H. W. 1959: *Securing Open Space for Urban America: Conservation Easements*. Washington, DC (Urban Land Institute), 36 s.

Conversion of Abandoned Railway Tracks to Tourist Products – Greenways

Lukáš BELUŠÁK

Summary: There are many ways to dispose of abandoned tracks meaningfully. Greenways concept fully utilize potential of abandoned tracks. Through Greenways we can preserve linear character of the land. Building Greenways, as trails for non-motorized transportation, on the housing demolished lines can greatly assist the development of tourism in the country. It is important to the region, town and village to pay due attention to this issue in its spatial development planning. The problem is that state authorities do not yet provide the necessary support to projects. An important indicator of economic growth of regions, towns and villages appears to be the level of tourism development. Greenways allow the application of these multifunctional projects in promoting tourism development and sustainable development of the territory. We provide a basic starting point of the Greenway project located in Vihorlat Hills, near the Morské oko Lake. An environment rich in tradition, culture, nature and historical monuments, the use of unused former forest narrow-gauge railway and enthusiasm of local inhabitants and their proactive approach suggests the validity and perspectives of the proposal. After overcoming the fundamental problems, we believe in real possibility of further elaboration of the proposal and its possible implementation.

Adresa autora:

Mgr. Lukáš Belušák
Katedra humánnej geografie a demografie
Prírodovedecká fakulta, Univerzita Komenského
Mlynská dolina, 842 15 Bratislava
belusak@fns.uniba.sk