

Medzinárodné odborné fórum

EKOLOGICKÁ DOPRAVA = LEPŠIA BUDÚCNOSŤ TATIER

Tatranská Lomnica 22. 2. 2018

Program

Vladimír Synek, konzultant a zakladateľ Ministerstva šťastia, s. r. o.

Prečo je diskusia o Tatrách taká emotívna? Čo hovoria výskumy o vzťahu Tatry a identita Slovenska? Aké sú postoje Slovákov k životnému prostrediu? Čo znamená zákon zachovania EKO?

Christoph Bürgin, bývalý starosta švajčiarskeho mesta Zermatt

Ako budovať „horské stredisko bez áut“ a zladať záujmy rôznych strán pri zavádzaní integrovanej ekologickej dopravy?

Eric Balet, riaditeľ pre business development v Group Téléverbier, švajčiarske stredisko Verbier

Vplyv integrovanej siete ekologickej dopravy na prístup k turistickej infraštruktúre a životné prostredie v strediskách 4 Vallées (Štyri údolia)

Peter Engler, CEO švajčiarskeho strediska Lenzerheide

Čo prinieslo prepojenie švajčiarskej Arosy a Lenzerheide v roku 2014 z pohľadu rozvoja oboch stredísk a intenzity automobilovej dopravy?

Ing. Bohuš Hlavatý, predseda predstavenstva a generálny riaditeľ TMR

Vízia lanovkového prepojenia stredísk Starý Smokovec a Tatranská Lomnica, ako jedného z ekologických riešení pri optimalizácii dopravy v Tatrách

Rastislav Cenký, riaditeľ Inštitútu pre dopravu a hospodárstvo

Výsledky a odporúčania pre zlepšenie dopravy vyplývajúce z dopravnej analýzy v úseku Smokovec-Tatranská Lomnica

Doc. Ing. Jana Píteková, PhD., Katolícka univerzita v Ružomberku, Pedagogická fakulta, Katedra manažmentu v Poprade

Prečo sú dnes Vysoké Tatry významnou európskou destináciou cestovného ruchu a čo potrebujú rozvíjať, aby ňou zostali aj v budúcnosti?

JUDr. Jozef Hrobák, Prešovská regionálna komora SOPK

Spoločný (a nielen dopravný) rozvoj slovenských a poľských Tatier Tunel popod Tatry – viac ako 100-ročný zámer našich prarodičov

Christoph Bürgin

Profil

Christoph Bürgin zastával 12 rokov funkciu starostu obce Zermatt na úpätí slávneho Matterhornu. V komunálnej politike tohto centra turistického ruchu pôsobil spolu 27 rokov, najprv ako poslanec, neskôr ako člen tzv. Veľkej rady (predsedníctva) obce, v ktorej viedol komisiu pre financie a cestovný ruch. Počas jeho funkčného obdobia švajčiarsky Zermatt okrem iného posilnil prepojenie s talianskym regiónom Aosta.



Abstrakt

Zermatt je nielen najvyššie položeným strediskom cestovného ruchu vo Švajčiarsku, ale patrí aj medzi tie najvychytenejšie. Táto obec so 6-tisíc obyvateľmi privíta v sezóne denne až 40-tisíc turistov. Celkový počet prenocovaní dosahuje ročne astronomické číslo 1,8 milióna. Preto medzi najzásadnejšie výzvy patrí udržateľnosť, v ktorej patrí Zermatt medzi globálnych lídrov.

Prvým krokom bolo revolučné rozhodnutie radnice v roku 1961, ktorým z uličiek mesta zmizli autá so spaľovacím motorom a nahradili ich elektromobily. Návštevníci odstavujú svoje autá v centrálnom termináli Täsch na začiatku údolia a odtiaľ pokračujú vlakom do samotného Zermattu. Aj domáci musia svoje autá povinne odstaviť na začiatku obce a po jej uliciach sa už pohybujú výlučne ekologicky. Tým sa ekologický prístup nekončí. Elektrinu, ktorú obec potrebuje, produkujú turbíny v niekoľkých vodných elektrárňach, resp. fotovoltické články na budovách. Výrobné kapacity dopĺňa lokálna bioplynová stanica, ktorá spotrebúva organické materiály z triedeného odpadu.

Cestovný ruch je pre Zermatt a jeho obyvateľov absolútne kľúčový. Pri jeho rozvoji sa ako zásadné ukázalo rozhodnutie vybudovať sieť lanoviek, ktorá lyžiarom a snoubordistom umožňuje vychutnať si 350 kilometrov zjazdoviek v Zermatte a okolí. Napriek tomu, že možnosti športového vyžitia je v Zermatte dostatok, obec sa nezatvára pred ďalším rozvojom. Zermatt neustále posilňuje lanovkové prepojenia s talianskym regiónom Aosta, čím návštevníkom ponúka ešte viac možností, ako stráviť voľný čas.

Súčasnou dopravnou výzvou pre Zermatt je zvládnuť nárazové presuny veľkého počtu lyžiarov po skončení lyžovania na konci dňa. Aj za týmto účelom zvažuje vybudovanie novej vnútromestskej ekologickej prepravnej infraštruktúry. Medzi zvažovanými možnosťami sú elektrická koľajová dráha, sedačková lanovka aj pohyblivý chodník, ktoré sú v súčasnosti predmetom odborných aj laických diskusií.

Eric-A. Balet

Profil

Eric Balet pôsobí už vyše 14 rokov v spoločnosti Group Téléverbier, ktorá prevádzkuje švajčiarske stredisko Verbier. Počas jeho pôsobenia na čele strediska zažil Verbier veľkú modernizáciu dopravných zariadení vrátane prepojenia stredísk Nendaz, Veysonnaz, Thyon, La Tzoumaz, Verbier a Bruson do spojeného lyžiarskeho regiónu „4 Vallées“. Ako hovorí E. Balet, pri rozvoji cestovného ruchu je nevyhnutné vsádzať na kvalitu a spokojnosť zákazníkov.



Abstrakt

Lanovkovým prepojením viacerých susediacich obcí v kantóne Wallis vznikol najväčší lyžiarsky región Švajčiarska: 4 Vallées (Štyri údolia). Vďaka 410 kilometrom zjazdoviek sem prichádzajú v zimnej sezóne 2 milióny vyznávačov zimných športov. Aby Štyri údolia dokázali zvládnuť nápor stoviek tisíc návštevníkov, vsadili na zberné parkoviská a kombináciu vlakového prepojenia v údolí s lanovkami, ktoré hostí vyvážajú do vyšších polôh. Vďaka tomu v horských strediskách nevznikajú žiadne zápchy a obyvatelia aj hostia si užívajú čistejší vzduch. Toto riešenie okrem toho prináša úsporu aj samotnej obci, keďže v údolí je možné parkovať na otvorených plochách, zatiaľ čo v strediskách vo výške 1 500 metrov nad morom je nutné stavať iba pod zemou.

Ak chce stredisko turistického ruchu pritiahnúť dostatok návštevníkov, potrebuje prekonať istú kritickú veľkosť a súbežne vytvoriť viacero možností prístupu do vysokohorského prostredia. A najmä nezastať vo vývoji. Stredisko

4 Vallées v súčasnosti preveruje tri nové lanovkové prepojenia spájajúce vertikálne, resp. horizontálne jednotlivé časti údolí.

Prínos k ochrane životného prostredia vo 4 Vallées je pritom jasný. Používaním lanoviek ušetria len v stredisku

La Tzoumaz takmer 500-tisíc litrov paliva ročne, čo je v prepočte vyše 1 300 ton CO₂.

Lanovky vo vysokohorskom prostredí majú aj ďalšiu výhodu. Na prekonanie rovnakej vzdialenosti v porovnaní s cestou zaberajú 330x menej priestoru a vyžadujú výrub menej ako tretiny stromov. Lanovky, na rozdiel od ciest, nespôsobujú rušenie divjej zveri a ich ďalšou pridanou hodnotou je vytvorenie pásu v šírke 10 – 15 metrov, ktorý vie účinne zabrániť postupu lesného požiaru. A keď raz príde rozhodnutie o uzavretí alebo demontáži, sú čas aj náklady na vrátenie prírodného prostredia do pôvodného stavu neporovnateľne nižšie ako v prípade odstraňovania cesty.

Peter Engler

Profil

Peter Engler je od roku 2015 prezidentom Lenzerheide Bergbahnen vo švajčiarskom stredisku Lenzerheide v kantóne Graubünden. V cestovnom ruchu pôsobí 29 rokov. V období 1989 – 1999 bol vedúcim strediska Sportzentrum Davos a následne, až do roku 2012, pracoval v Davos Klosters Bergbahnen. Ako zástupca prezidenta spoločnosti, prevádzkujúcej lanové dráhy v stredisku Lenzerheide, koordinoval projekt lanovkového prepojenia stredísk Arosa a Lenzerheide.



Abstrakt

V kantóne Graubünden vo východnom Švajčiarsku ležia blízko seba dve strediská. Arosa je malá vysokohorská obec na konci dlhého údolia, ktoré sa vinie od hlavného mesta Chur. Výrazne väčšie stredisko Lenzerheide s priamym prepojením na prístupové trasy leží o dve údolia ďalej. Idea prepojenia oboch stredísk preto logicky vyvstala už v 70. rokoch minulého storočia.

V januári 2014 nastal pre obe strediská slávnostný okamih. Kyvadlová lanovka Urdenbahn s dĺžkou 1,7 kilometra spojila obe strediská: nová oblasť Arosa-Lenzerheide s 225 kilometrami zjazdoviek sa tým zaradila medzi TOP 5 najsilnejších švajčiarskych stredísk.

Cesta od prvotnej idey až po realizáciu bola náročná. Referendum v roku 2008 skončilo odmietnutím zmeny zonácie údolia Urdenfürggli. Hľadalo sa preto také technické riešenie, ktoré eliminuje vplyv na životné prostredie. Spustila sa diskusia s obyvateľmi aj ochranárskymi organizáciami a výsledkom bolo väčšinové „áno“ pre lanovkové prepojenie. Vďaka modernému riešeniu bez jedinej podpory si údolie Urdental zachovalo svoj nedotknutý charakter.

V obci Churwalden, ktorou prechádzajú všetci hostia smerujúci do horského strediska Lenzerheide, vyrástla v nadväznosti na spojenie oboch stredísk ďalšia prepojovacia lanovka – Panoramabahn Heidbüel. Jej cieľom bolo vytvoriť novú nástupnú bránu na začiatku údolia a motivovať ľudí, aby prišli do oblasti verejnou dopravou alebo nechali auto na parkovisko na začiatku doliny a pohybovali sa po celom údolí Churwalden-Lenzerheide ekologickou dopravou. Dosiahnutý efekt je jednoznačný: parkovací systém v prepojení s lanovkami, železnicou a autobusmi priniesol redukcii automobilovej dopravy.

Aj napriek náročnému sklbeniu pôvodne odlišných predstáv troch obcí (Churwalden, Vaz/Obervaz, Arosa) prinieslo lanovkové prepojenie jednoznačné výsledky: o 10 % viac hostí v oboch strediskách, ako aj zredukovanú individuálnu dopravu.

Bohuš Hlavatý

Profil

Bohuš Hlavatý pôsobí v oblasti cestovného ruchu 12 rokov. V rokoch 2006 až 2008 zastával pozíciu generálneho manažéra JASNÁ Nízke Tatry a od roku 2009 je predsedom predstavenstva a generálnym riaditeľom Tatry Mountain Resorts. Aj jeho pričinením dnes TMR pôsobí na Slovensku, v Čechách aj v Poľsku a patrí medzi najväčšie spoločnosti v oblasti cestovného ruchu v strednej Európe.



Abstrakt

Počet návštevníkov v Tatrách je už dnes vysoký a neustále rastie. Podľa kvalifikovaného odhadu OOCR VT, ktorý vychádza z metodiky ŠL TANAP-u, navštívili v roku 2017 región Vysoké Tatry viac ako 3 milióny ľudí. Tento nápor návštevníkov dnes spôsobuje dopravné problémy (v zimnej sezóne 2016/2017 bolo zaznamenaných 21 dopravných kritických dní a už dnes je zrejme, že v tejto sezóne to bude ešte viac). Tým, že sa plánujú stále nové parkoviská, a neponúkajú dostatočne kvalitné alternatívne spôsoby prepravy, návštevníkov vlastne motivujeme, aby prišli autom, a to treba zmeniť.

TMR sa seriózne zaoberá aj možnosťami oživenia lyžovania v Smokovcoch, ktoré majú v súčasnosti najmä v zimných mesiacoch problémy s obsadenosťou. Má pripravený projekt, ktorý predpokladá vytvorenie spolu asi 12 kilometrov zjazdoviek medzi Jakubkovou lúkou, spojnicou hotela Bellevue a Hrebienkom. Bohužiaľ, profily terénov v Starom Smokovci umožňujú vytvoriť stredisko len s modrými zjazdovkami. Dnešní návštevníci však požadujú stredisko s kompletnou ponukou zjazdoviek.

TMR preto predstavila svoju víziu prepojenia Smokovcov a Tatranskej Lomnice prepájacou lanovkou, ktorá reflektuje limitované možnosti rozvoja Tatranskej Lomnice, ktorá najmä v zime už nie je schopná absorbovať vysoký záujem lyžiarov a návštevníkov, a tiež požiadavku na celkový rozvoj Smokovcov. Z dopravného hľadiska má lanovka potenciál znížiť potrebu parkovacích miest v Tatranskej Lomnici o viac ako 600 miest a zredukovať počet zbytočných prejazdov medzi Smokovcami a Tatranskou Lomnicou o viac ako 1 000 denne. Vďaka modernej 3S technológii je možná realizácia lanovky v úseku Hrebienok – Skalnaté pleso iba za pomoci 3 podpíer, čo predstavuje minimálny zásah do prostredia.

V doprave, či už v mestách alebo turistických centrách, platí, že ak majú ľudia „vystúpiť z áut“, musia mať k dispozícii lepšiu alternatívu, či už z hľadiska komfortu, rýchlosti alebo atraktívnosti. Ekologické lanovkové prepojenie dvoch menších stredísk do jedného celku, kde sú obe strediská rovnocenne a pohodlne dostupné pre návštevníkov, by pomohlo ich rozvoju a zároveň viedlo k zníženiu dopravného zaťaženia oboch stredísk.

Rastislav Cenký

Profil

Rastislav Cenký pôsobí od roku 2015 ako riaditeľ Inštitútu pre dopravu a hospodárstvo. IDH je nezávislý think-tank, ktorého úlohou je prinášať alternatívne riešenia najmä v oblasti ekonomiky a dopravnej infraštruktúry. R. Cenký sa dlhodobo venuje problematike dopravnej infraštruktúry – v rokoch 2013 – 2015 zastával pozíciu riaditeľa Bratislavskej integrovanej dopravy, predtým pôsobil ako riaditeľ ŽSR – Železničných telekomunikácií Bratislava.



Abstrakt

Vysoké Tatry sú atraktívnou lokalitou, ktorá každý rok priťahuje vyšší počet návštevníkov. To so sebou prináša vysokú intenzitu individuálnej dopravy a dopravne kritické situácie.

Existujúce štatistiky ukazujú, že dnešný potenciál verejnej dopravy je nedostatočne využitý, pričom súbežne klesá obsadenosť osobných áut, čo len prehlbuje dopravné problémy. Z dopravného hľadiska sa za problematické považujú dni, keď návštevnosť presiahne 4 000 ľudí. Pritom počet takýchto dní vo Vysokých Tatrách za posledné dva roky stúpol až dvojnásobne. Iba neustále rozširovanie parkovacích miest dopravnej situácii v Tatrách nepomôže, keďže vyvoláva tzv. indukovanú dopravu (presun ľudí z verejnej dopravy do áut). Naopak, Tatry potrebujú rozvinúť ekologické formy dopravy vrátane skibusov, zvýšenia počtu zastávok TEŽ a zavedenia inteligentného dopravného a navigačného značenia.

Spoločnosť TMR pri svojich plánoch uvažuje o dobudovaní parkovacích kapacít v Tatranskej Lomnici aj v lokalite Starý Smokovec a súčasne navrhuje prepojenie oboch centier turizmu prepájajúcou lanovkou v lokalite Hrebienok-Skalnaté pleso. V rámci nami realizovanej dopravnej analýzy sme posudzovali tieto projekty z hľadiska ich potenciálneho vplyvu na tatranskú dopravu a na základe modelovania preverovali predpoklad, či by takéto riešenie mohlo pomôcť odľahčiť dopravu medzi oboma strediskami a tiež situáciu priamo v nich.

V rámci dopravnej analýzy sme modelovali 5 výhľadových scenárov, ktoré brali do úvahy súčasný stav, potenciálnu redukciu parkovacích miest v Tatranskej Lomnici a prínos prepájajúcej lanovky pre každý z nich. Počet 41 kritických dopravných dní, ktoré hrozia stredisku Tatranská Lomnica pri redukcii existujúcich parkovacích miest a absencii iných riešení, by prepájajúca lanovka v kombinácii s navrhovaným vybudovaním nových parkovacích miest v oboch strediskách mohla znížiť na 3. Počet denne ušetrených prejazdov medzi Smokovcami a Tatranskou Lomnicou by mohol dosiahnuť číslo 1 087, čo predstavuje úsporu emisií 1,1 tony CO₂/deň.

Kombinácia nových parkovísk a lanovkového prepojenia dvoch stredísk má potenciál pomôcť doprave v Tatrách. Problém tatranskej dopravy však, samozrejme, úplne nevyrieši. Na to je potrebné vytvoriť parkovací systém, keď väčšina áut vstupujúcich do Tatier z východnej strany bude parkovať v Tatranskej Lomnici a, naopak, autá zo západnej strany v Starom Smokovci a skombinovať existujúce a nové ekologické dopravné prostriedky v Tatrách do systému ekologickej dopravy.

Jana Piteková

Profil

Jana Piteková je absolventkou Obchodnej akadémie v Poprade a Ekonomickej fakulty UMB v Banskej Bystrici. Posledné štyri roky pôsobí na Katolíckej univerzite v Ružomberku, na ktorej prednáša aj predmet Ekonomia a politika cestovného ruchu. Od januára 2016 je zástupkyňou vedúcej Katedry manažmentu v Poprade a od decembra 2016 podpredsedníčkou Akademického senátu Pedagogickej fakulty KU. Vo svojej výskumnej a publikačnej činnosti sa dlhodobo venuje regiónu Vysoké Tatry a rozvoju cestovného ruchu.



Abstrakt

Vysoké Tatry sú dnes významnou európskou destináciou cestovného ruchu. Za svoj rozvoj vďačia aj dopravnej infraštruktúre, ktorá má v Tatrách viac ako 100 rokov. Boli to naši predchodcovia, ku ktorým sa skláňame s úctou, keďže nielen v oblasti dopravy, ale aj hotelierstva, kúpeľníctva a športu držali krok s vyspelými krajinami cestovného ruchu. Základným cieľom ich úsilia v oblasti dopravy bolo umožniť do Vysokých Tatier pohodlný prístup čo najväčšiemu počtu návštevníkov. Dnes však pred nami stojí opačná úloha: ako obmedziť prístup nadmerného počtu áut do tatranských osád.

Pri rozvoji cestovného ruchu vždy bola a naďalej zostáva dôležitá podpora zo strany štátu. V nej Tatry už od 20. rokov minulého storočia zaostávali. Už vtedy bola štátna dotácia rozvoja cestovného ruchu vo Švajčiarsku v porovnaní s vtedajším Československom približne dvojnásobne vyššia. Čo sa podarilo, bolo predloženie návrhu zákona o cestovnom ruchu na jar 1937 a jeho prijatie v roku 1939. Riešil predovšetkým organizačnú štruktúru a systém financovania, čo dodnes na Slovensku chýba.

Vďaka enormnému úsiliu sa podarilo postaviť technický zázrak, lanovku na Lomnický štít, a v roku 1941 ju uviesť do prevádzky. Odvtedy sa však v Tatrách veľa zmenilo. Urobilo sa veľa dobrého, prospešného, avšak – ako to býva pri každej činnosti – aj veľa chýb. Mojm študentom hovorievam, že najkratšia, jednoslovná definícia cestovného ruchu je spolupráca. Dovolím si preto tvrdiť, že symbióza ochrany prírody a rozvoja trvalo udržateľného cestovného ruchu je možná. Vyžaduje si to však veľa práce v oblasti legislatívy a tiež dofinancovanie aktivít organizácií cestovného ruchu.

Jozef Hrobák

Profil

Jozef Hrobák je podpredsedom Prešovskej regionálnej komory SOPK. Posledné roky venuje svoju energiu snahe o spoločný rozvoj slovenských a poľských Tatier, ktorý by mohol naše veľhory posunúť vyššie v rebríčku celosvetových destinácií pre cestovný ruch. Svojimi aktivitami sa okrem iného snaží otvoriť diskusiu o viac ako 100-ročnom zámere pionierov cestovného ruchu v Tatrách – železničnom tuneli popod Tatry.



Abstrakt

Naši prarodičia si v druhej polovici 19. storočia vytýčili tri ciele týkajúce sa rozvoja Tatier: dostať železniciu pod Tatry, spojiť Podtatrie s Tatrami a vybudovať električku okolo Tatier a tunel popod Tatry. Kým prvé dva ciele sa zrealizovali, ten posledný, žiaľ, nie.

Cestné prepojenie slovenskej a poľskej strany Vysokých Tatier je dnes dlhé desiatky kilometrov. Naproti tomu najkratší tunelový variant zo Štrbského plesa do Zakopaného meria len 10 – 15 kilometrov. O niečo dlhšia verzia, zo Smokovcov do Zakopaného, má 15 – 25 kilometrov.

Podľa môjho názoru existuje viacero dôvodov, prečo sa pokúsiť realizovať plán našich prarodičov. Sme štvrtá generácia, ktorá tento zámer pozná, avšak prvá, ktorá má reálne predpoklady ho zrealizovať. Od 2. svetovej vojny dodnes žijeme z diel, ktoré vytvorili naši prarodičia a starí rodičia – zmožli sme sa len na rekonštrukcie a modernizácie toho, čo vymysleli a postavili. Tatry dnes navštevujú prevažne Poliaci, Slováci a občania susedných krajín. My by sme však mali mať ambíciu sprístupniť ich aj zvyšku sveta.

Tunel popod Tatry je realizovateľný výlučne spoločne, za účasti Poľska, Slovenska a s podporou Európskej únie. Myslím, že nadišiel čas urobiť prvý krok: otvoriť k danej téme odbornú a verejnú diskusiu na oboch stranách Tatier

o jej pozitívach a negatívach, spracovať spoločnú štúdiu realizovateľnosti a vytvoriť za účelom spoločného rozvoja našich Tatier poľsko-slovenský klaster zo zástupcov regionálnej samosprávy, príslušných vysokých škôl, obchodných komôr a ďalších vhodných subjektov.