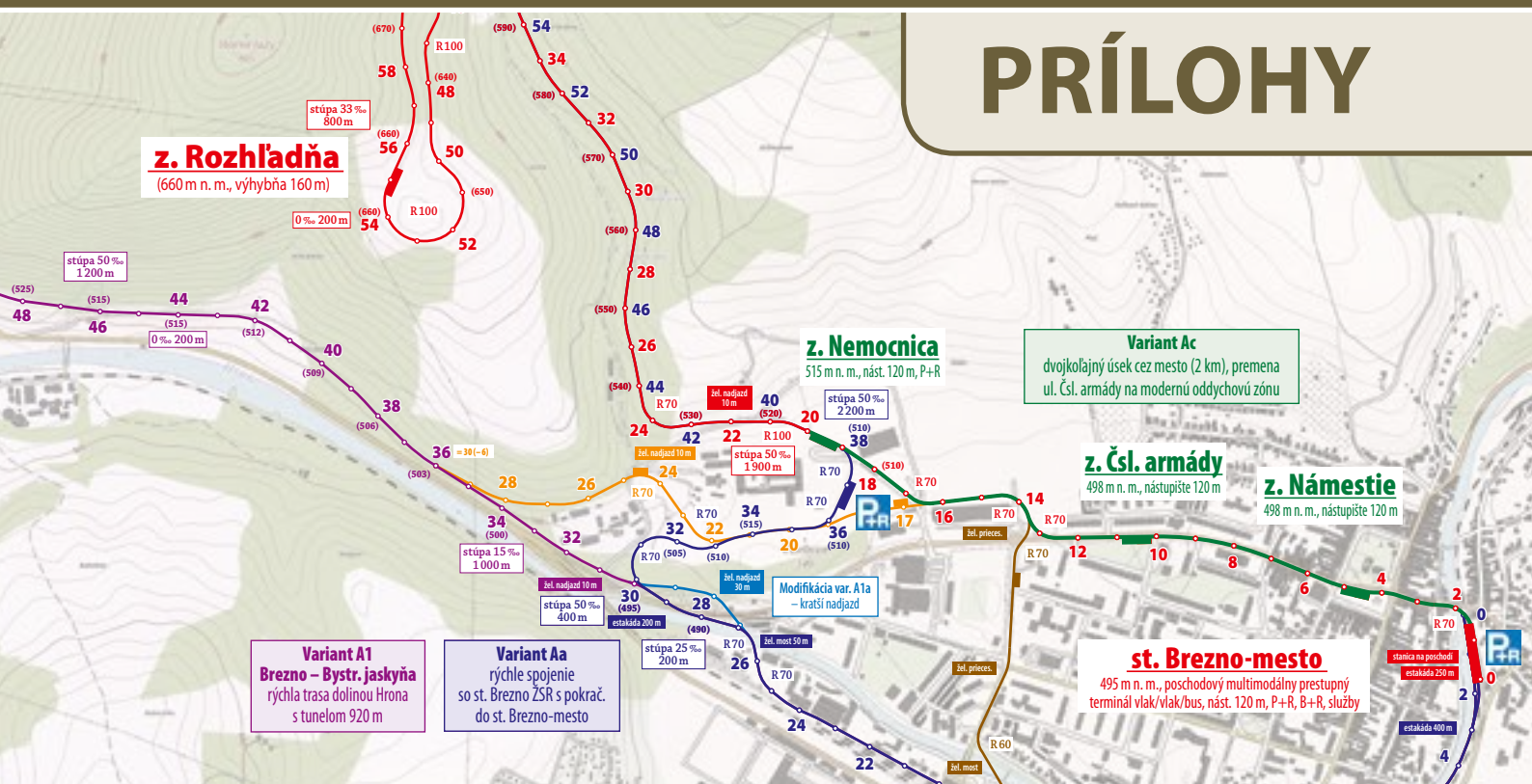




# Štúdia možností a príležitostí napojenia mesta Brezno na plánovanú trať Čiernohronskej elektrickej železnice Štiavnička – Tále – Krupová/Krpáčovo

## PRÍLOHY



OBSAH

Prehľad okolností súvisiacich s návrhom železničného prepojenia mesta Brezno s lokalitou Chopok-juh

PRÍLOHA č. 1: Vizualizácia zastávky Brezno námestie.

PRÍLOHA č. 2: Prehľad variantov A (okolo vrchu Horné lazy) možných trás úzkorozchodnej železnice spájajúcej mesto Brezno a obec Mýto pod Ďumbierom s plánovanou traťou Čiernohronskej elektrickej železnice v smere Štiavnička – Tále – Krupová/Krpáčovo.

PRÍLOHA č. 3: Prehľad variantov B (údolím potoka Drakšiar) a C (údolím potoka Vagnár) možných trás úzkorozchodnej železnice spájajúcej mesto Brezno a obec Mýto pod Ďumbierom s plánovanou traťou Čiernohronskej elektrickej železnice v smere Štiavnička – Tále – Krupová/Krpáčovo.

PRÍLOHA č. 4: Panoramatický pohľad na mesto Brezno, v ktorom sú orientačne vyznačené niektoré hlavné miesta súvisiace s navrhovanými trasami regionálnej železnice spájajúcej Brezno s turistickou oblasťou Chopok-juh.

Stručné predstavenie navrhovaných variantov

PRÍLOHA č. 5: Náčrt cieľovej podoby integrovaného dopravného systému železníc v okolí Brezna so schematicky vyznačenými rekreačnými oblasťami, ktoré majú veľký potenciál rozvíjať turistický ruch.

Snímky na prednej strane obálky:

Hore: Pohľad na západnú časť mesta Brezno smerom k vrcholu Horné lazy (805 m n. m.), na ktorom vyrastie takmer 40 metrov vysoká vyhliadková veža. V pozadí hrebeň Nízkych Tatier s vrcholom Skalka (1980 m n. m.).

Dole: Výrez z kartografického náčrtu navrhovaných variant A (Horné lazy) železničného prepojenia Brezna s Bystrianskou dolinou a lokalitou Chopok-juh.

Štúdia možností a príležitostí napojenia mesta Brezno na plánovanú trať Čiernohronskej elektrickej železnice Štiavnička – Tále – Krupová/Krpáčovo, časť Prílohy

1. vydanie

Do tejto časti štúdie autorsky prispeli

Aleš Bílek, Igor Chovanec, Peter Jančura, Slavomír Kontúr

Grafické a redakčné spracovanie,

kartografické nákresy, snímky a vizualizácie

Slavomír Kontúr; mapové podklady: mapy.hiking.sk

Štúdiu vydala

Čiernohronská železnica, n.o. pre Región Horehronie – oblasťnú organizáciu cestovného ruchu

Dátum vydania

október 2020

Kontaktné údaje

Čiernohronská železnica, n. o., Hlavná 56, 976 52 Čierny Balog, tel.: +421 905 486 377, www.chez.sk

Vydané pre vnútornú potrebu Čiernohronskej železnice, n.o. a OOCR Región Horehronie

PREHĽAD OKOLNOSTÍ SÚVISIACICH S NÁVRHOM ŽELEZNIČNÉHO PREPOJENIA MESTA BREZNO S LOKALITOU CHOPOK-JUH

V letných mesiacoch roka 2020 bola na objednávku Oblasťnej organizácie cestovného ruchu (OOCR) Región Horehronie spracovaná **Štúdia možností a príležitostí rozvoja ekologickej udržateľnej dopravy v oblasti Bystrianskej doliny a Chopok-juh**. Jej hlavným záverom je odporúčanie rozšíriť koľajovú sieť revitalizovanej Čiernohronskej elektrickej železnice (ČHEŽ) vybudovaním novej modernej úzkorozchodnej trate z Podbrezovej do oblasti Chopok-juh v trase **Štiavnička – Piesok – Bystrianska jaskyňa – Bystrá – Mýto pod Ďumbierom – Tále – Krupová s odbočkou Tále – Krpáčovo**. Bolo by možné k tejto železnici pripojiť mesto Brezno?

Odpoveď prináša Štúdia možností a príležitostí napojenia mesta Brezno na už spomínanú novú trať ČHEŽ Štiavnička – Tále – Krupová/Krpáčovo. Podľa uvedenej štúdie to možné je, ba vo svojom závere odporúča, aby sa tento zámer zrealizoval. Bol by mimoriadne prínosný nielen pre mesto Brezno, ale pre rozvoj ekologickej verejnej dopravy celého Horehronia.

Čo ponúka moderná koľajová doprava

- ✓ prestíž ďaleko presahujúcu hranice Slovenska;
- ✓ progresívny prístup k tvorbe zdravého životného prostredia a zmiernovaniu klimatických zmien;
- ✓ nadčasové dopravné riešenia s viacerými finančne nevyčísliteľnými benefitmi;
- ✓ trvalý rast kvality života pre miestnych obyvateľov a profit z rozvoja cestovného ruchu;
- ✓ nové možnosti na rozširovanie tichých zelených zón;
- ✓ tvorivú energiu a inteligentné rozvojové impulzy;
- ✓ kultiváciu verejného priestoru;
- ✓ udržateľné podmienky pre život v príjemnom prostredí;
- ✓ podhubie pre spoločensko-kultúrny rozvoj regiónu.

Je nepochybné, že ak sa mesto Brezno chytí možnosti zaviesť do svojho priestoru modernú ekologickú koľajovú dopravu, získa jedinečnú príležitosť realizovať zaujímavé architektonické výzvy a posunúť rozvoj mesta do dimenzie 21. storočia. Vykročí na pozoruhodnú púť, ktorá už v čase tvorby projektov železnice a ich následnej realizácie bude o nenápadnom mestečku na brehu Hrona vysielat' do sveta obdivné správy. Výsledkom takejto činnosti sa stane postupná premena Brezna na moderné mesto, stredisko cestovného ruchu s menom ďaleko presahujúcim hranice strednej Európy.

Návrat k prameňom Európy

Myšlienka viesť úzkorozchodné železnice do ťažšie dostupných horských oblastí a centier miest nie je nijako nová. Svedčí o tom napríklad neustále zdokonaľovaná koľajová infraštruktúra vo Švajčiarsku, ale aj množstvo jednotlivých úzkorozchodných železníc v západných krajinách Európy. Neustále prechádzajú modernizáciou a sú neodmysliteľnou súčasťou verejnej dopravnej služby v rôznych regiónoch a zároveň ich turistickým magnetom.

Zásadné výhody úzkorozchodnej železnice

- ✓ schopnosť dostať sa tam, kam sa normálnorozchodná železnica bez drahých umelých stavieb dostať nedokáže;
- ✓ približne polovičné investičné náklady oproti normálne-rozchodnej železnici;
- ✓ veľmi úzky záber pôdy pre koľajové lôžko (pre rozchod 760 mm stačí už 2,5 m).

Okrem uvedeného platí, že úzkorozchodná železnica ponúka všetky vymoženosti modernej koľajovej dopravy, ktorá je tichá a dokáže bezpečne prechádzať aj mestskou zástavbou.

Problematickosť automobilovej dopravy

Idea postaviť úzkorozchodnú železnicu, ktorá by viedla od stanice Košicko-bohumínskej železnice v Kráľovej Lehote cez hlboké lesy Nízkych Tatier, údoliami potokov Boca a Štiavnička v smere Malužiná – Nižná a Vyšná Boca – Mýto pod Ďumbierom – Podbrezová (40 km), vznikla už v roku 1900. Išlo o obdobie neexistujúceho automobilizmu, keď alternatívou k vlaku bol akurát hrkotajúci povoz, prípadne plť. Dnes sme však v situácii, keď auto vlastní už takmer každý, ale ani neustále sa rozširujúce množstvo asfaltových ciest nestačí uspokojiť naše prepravné požiadavky.

Dokážu hlavné cesty a autostrády s nikdy nekončiacim hlukom zvýrazniť pocit krásna z krajiny, ktorou prechádzajú? Trend je varovný: **na miestach, kde počet áut, hoci aj v pôvabnom prírodnom prostredí, presahuje únosnú mieru, tam končí pohoda, radosť a v neposlednej rade aj záujem turistov**. Platí to aj o mestách. Autami preplnené centrá bez tichých peších zón a parkov sú v konečnom dôsledku pre človeka nepríjemné, nech by v nich stáli akokoľvek krásne pamiatky a budovy.

**Nemerateľnou výhodou železnice jej schopnosť nevšedný priestor, ktorým prechádza, ešte viac pozdvihnúť.**

Ľudstvo funguje v ohromnom pohybe, ktorý z vtácej perspektívy pripomína pohľad na rozbúrené mravenisko. Predstava, že tento pohyb je možné riešiť sústavným rozvojom individuálnej automobilovej dopravy, tvrdo naráža na množstvo s tým súvisiacich nepríjemností.

Neúmerný automobilizmus spôsobuje okrem iného

- ✗ obrovské finančné požiadavky na udržiavanie a nekonečné rozširovanie cestnej siete, čo v konečnom dôsledku skutočné riešenie problémov v doprave len odsúva na úkor poškodzovania životného prostredia;
- ✗ enormné množstvo smrteľných dopravných nehôd;
- ✗ zápchy, hluk, exhaláty, prach, vibrácie;
- ✗ vážne riziká súvisiace s prílišnou závislosťou ekonomiky na výrobe a predaji automobilov;
- ✗ únavu až depresie vyplývajúce z nezdravého spôsobu života v prípadoch, keď človek pravidelne veľkú časť dňa presedí za volantom;

✘ vizuálny smog, ktorý kazí pohľad aj na inak pekné historické a prírodné miesta;

✘ všeobecné zhoršovanie stavu životného prostredia a klímy napríklad rozširovaním asfaltových plôch, čím sa znižuje plocha pôdy schopnej zadržiavať vodu v krajine, čo zásadne poškodzuje celý náš ekosystém.

## Ekologický rozmer

Sme svedkami bezprecedentnej globálnej krízy ľudstva vo vzťahu k planéte a prírodným zákonitostiam, vďaka ktorým tento svet vôbec existuje.

**Globálnu krízu však nebude možné riešiť, ak sa ju nebudeme snažiť riešiť lokálne.**

V praxi to znamená, že stoja pred nami výzvy, ktorých cieľom a ambíciou by mal byť taký plán vytvorenia dopravy a udržateľnej mobility v našom priestore, ktorý bude schopný vplývať aj na zmysľovanie a správanie ľudí a meniť ho.

Je viac než isté, že automobil zostane i naďalej nezastupiteľným dopravným prostriedkom napríklad pre živnostníkov, ktorí ho k svojmu podnikaniu nutne potrebujú. Masové využívanie áut v každodennej individuálnej mobilite však bude postupne stále viac znevýhodňované (sám život nás do toho tlačí) a ľudia kvôli tomu budú od ich používania ustupovať – ale len tam, kde im súčasne bude ponúknutá kvalitná kultúrna alternatíva verejnej dopravy.

Toto je zásadná výzva aj pre mesto Brezno.

### Naše problémy:

✘ Prudký nárast individuálnej dopravy spôsobuje veľké dopravné zápchy na príjazdových komunikáciách do regionálnych centier, z čoho sme stále nervóznejší.

✘ V mestách nie je kde parkovať a ďalšieho priestoru niet.

✘ Neustále rozširovanie ciest nie je riešením, len oddalovaním problému, čo je navyše v priakom rozpore s potrebami brániť, chrániť a budovať verejný priestor, kde bude radosť žiť (pešie zóny, zelené parky, tiché zóny bez áut, pekné ulice bez vizuálneho smogu).

✘ S individuálnym automobilizmom sme sa dostali na hranu, za ktorú sa už nedá rozumne ísť. Ľudia sa navyše novým hlučným cestám, ktoré by mali ísť okolo ich domovov, bránia.

✘ S automobilizmom je spojený aj vážny úpadok vzťahov, sociálneho citenia a väzieb medzi ľuďmi.

## Čo potrebujeme budovať a rozvíjať

### 1. Kvalitný nosný dopravný systém

Okrem výstavby nutnej cestnej siete (napr. obchvat Brezna) sa musíme vážne sústrediť na to, aby sa verejná železničná doprava postupne stala kvalitným nosným dopravným systémom Brezna a blízkeho okolia s nadväznosťou na hlavnú a v budúcnosti modernizovanú hlavnú železničnú trasu Banská Bystrica – Brezno – Margecany. Spektrum dôvodov a prínosov pre takéto rozhodnutie je väčšie a nedá sa merať peniazmi – od kultúrno-spoločenských po akútne ekologické.



**PRÍLOHA č. 1: Vizualizácia zastávky Brezno námestie.**  
V historickom centre Brezna sa po dokončení cestného obchvatu mesta otvára nevšedná príležitosť premeniť ulicu Čsl. armády na atraktívnu oddychovú zónu s modernou koľajovou dopravou. Tento krok by viedol k vzniku moderného strediska cestovného ruchu s menom ďaleko presahujúcim hranice strednej Európy.

### 2. Integrovanú mobilitu

Nastavenie našej spoločnosti je založené najmä na individuálnej doprave, čo nám už niekoľko rokov spôsobuje vážne problémy na cestách. Mnohé príklady zo zahraničia hovoria, že ich nebudeme schopní úspešne riešiť, ak sa popri výstavbe ciest nebudeme adekvátne venovať železnici. Výsledkom tejto činnosti by mala byť integrovaná mobilita. V praxi to znamená, že z jednotlivých izolovaných dopráv – autobusovej a železničnej, ale tiež individuálnej – potrebujeme vytvárať navzájom prepojený celok spôsobom „zaparkuj auto v blízkosti stanice alebo zastávky a ďalej pokračuj vlakom (P+R); alebo odlož si bicykel a sadni do vlaku (B+R).“ Z uvedeného tiež vyplýva, že kostru tohto celku tvorí moderná koľajová doprava. Reprezentuje rýchly, bezpečný, pohodlný spôsob dopravy s vysokou prepravnou kapacitou a malými priestorovými nárokmi.

### 3. Regionálnu dopravu

Na Slovensku sme sa okrem diaľnic zamerali na stavbu hlavného železničného koridoru medzi Bratislavou a Košicami. Kvalitná železničná trať naprieč krajinou je veľmi potrebná.

Keď však začneme skúmať, čo by cestujúci tu a teraz skutočne potrebovali, zistíme, že je to skôr zlepšenie spojenia na kratšie vzdialenosti. Denne cestujeme do práce, do školy, za stretnutiami... Cez víkendy sa zase snažíme podniknúť výlety do blízkeho okolia, aby sme zregenerovali a utužili naše vzťahy. 80 až 90 percent ľudí sa nejakým spôsobom dopravuje na kratšiu vzdialenosť než 100 km! Týchto potrebujeme dostať z áut do vlakov.

Kvalita diaľkových vlakov je pre krajinu dôležitá, ale ešte vo väčšej miere je pre ňu dôležitá kvalita regionálnej želez-

nice. Tá sa totiž dotýka oveľa väčšieho počtu potenciálnych cestujúcich, má bezprostredný vplyv na kvalitu života a ďalší rozvoj regiónu, ktorým prechádza.

Regionálnej železničnej doprave je preto potrebné venovať minimálne takú pozornosť, akú venujeme budovaniu cestnej infraštruktúry. Jedno i druhé sa nutne musí dopĺňať. Cesta bez železnice je slepá ulica.

### 4. Celistvosť služieb

Ak chceme získať ľudí pre verejnú dopravu, musíme ju meniť v celistvosti a komplexne.

V praxi to znamená, že dôležité a rovnocenné sú nielen čisté a pohodlné vlaky, ale aj ich početnosť, taktová pravidelnosť, nadväzujúce autobusové prípoje, odstavné parkoviská a úložiská bicyklov a v neposlednom rade tiež poloha staníc, zastávok a kvalita ich priestorov. Mali by pôsobiť príjemne a bezpečne, s informáciami zrozumiteľnými pre cestujúcich.

## Kvalitná železničná doprava

prehlbuje kultúrne a sociálne väzby.

V centrách regiónov často niet voľnej pracovnej sily a už v relatívne blízkych lokalitách, kde aj máme vybudovanú železnicu (no buď nefunguje, alebo je pomalá), žije veľa ľudí bez pracovnej príležitosti. Riešenie ponúka integrovaná mobilita previazaná šikovnou železničnou dopravou.

Na miestach, kam vedie železnica, sa v oveľa väčšej miere rozvíja turistický ruch.

Je potrebné zamerať sa na pomerne hustú sieť regionálnych železníc, z ktorých je možné vybudovať chrbticu systému dopravnej obsluhy regiónu a zabezpečiť jej previazanosť s individuálnou dopravou.

## Záver

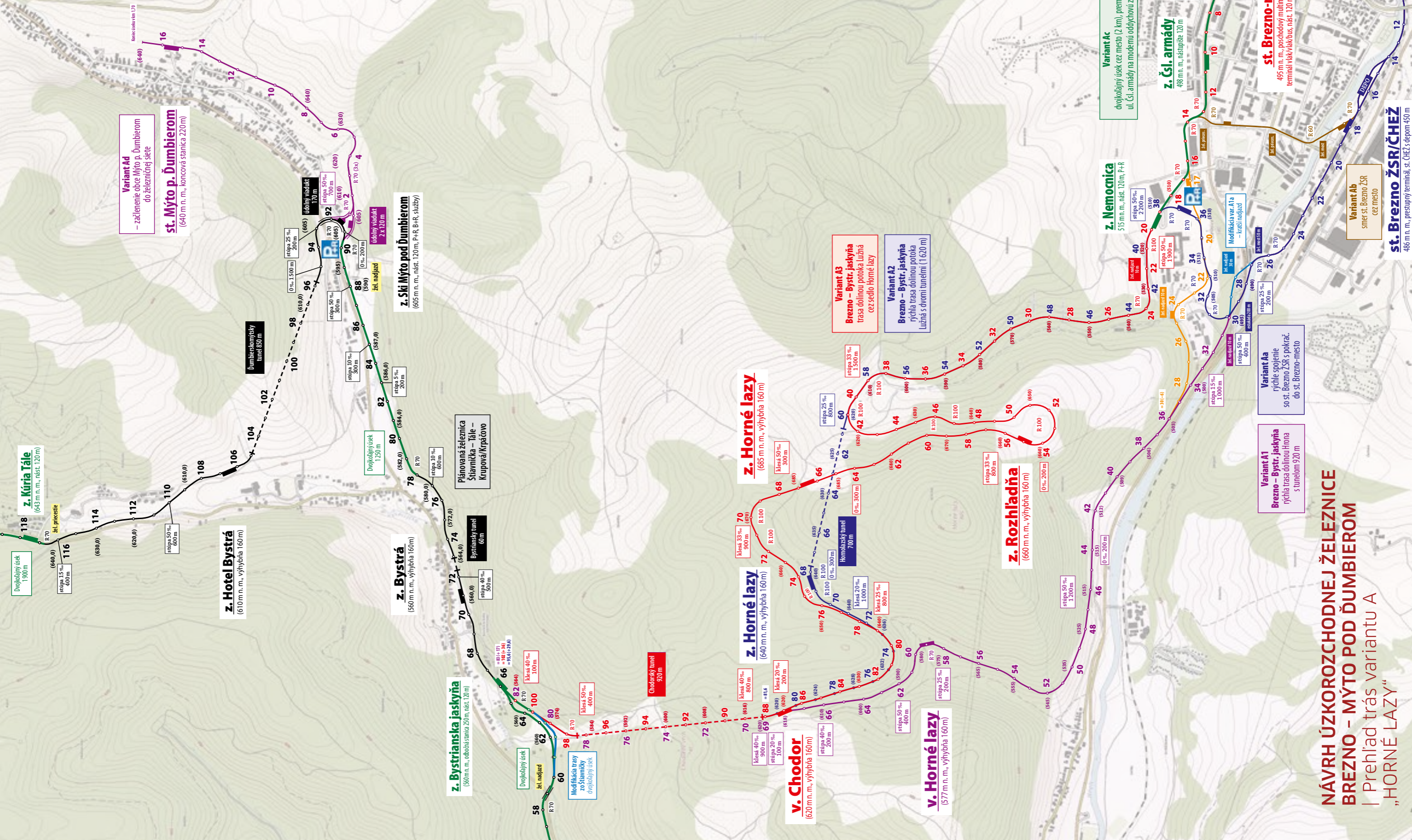
Kedysi sme nadobudli presvedčenie, že mobilitu dokážeme rozvíjať bez železničnej dopravy. Vytvorili sme systém, v ktorom autobusová doprava (kompenzovaná z verejných peňazí) konkuruje železničnej, a to bez potreby systematicky vytvárať vzájomnú previazanosť v prospech cestujúcich. Je to obrovská chyba.

Vyspelé európske štáty a regióny sa už dávno vrátili k železnici ako nosnému dopravnému systému, ktorý je kombinovaný s autobusovou a individuálnou dopravou (nielen automobilovou, ale tiež a najmä cyklistickou). Výsledky sú vynikajúce.

Oblasť Horehronia má vďaka priaznivej histórii a zachovanej Čiernohronskej železnici vytvorený základ pre možnosť vytvoriť mimoriadne efektívnu železničnú sieť úzkeho a normálneho rozchodu, dokonalý integrovaný dopravný systém doplnený autobusovou dopravou. Je potrebné naň cielene zamerať svoju pozornosť, vybudované trate modernizovať a tie nové navrhnuť tak, aby verejná doprava ako celok bola čo najviac prispôbená súčasným potrebám.

Celý proces vzniku koľajovej siete je možné budovať etapovitým spôsobom. No už teraz ju treba zahŕňať do rozvojových územných plánov a vytvárať pre ňu miesto nielen na papieri, ale aj v reálnom priestore. A k tomu má pomôcť aj táto štúdia.

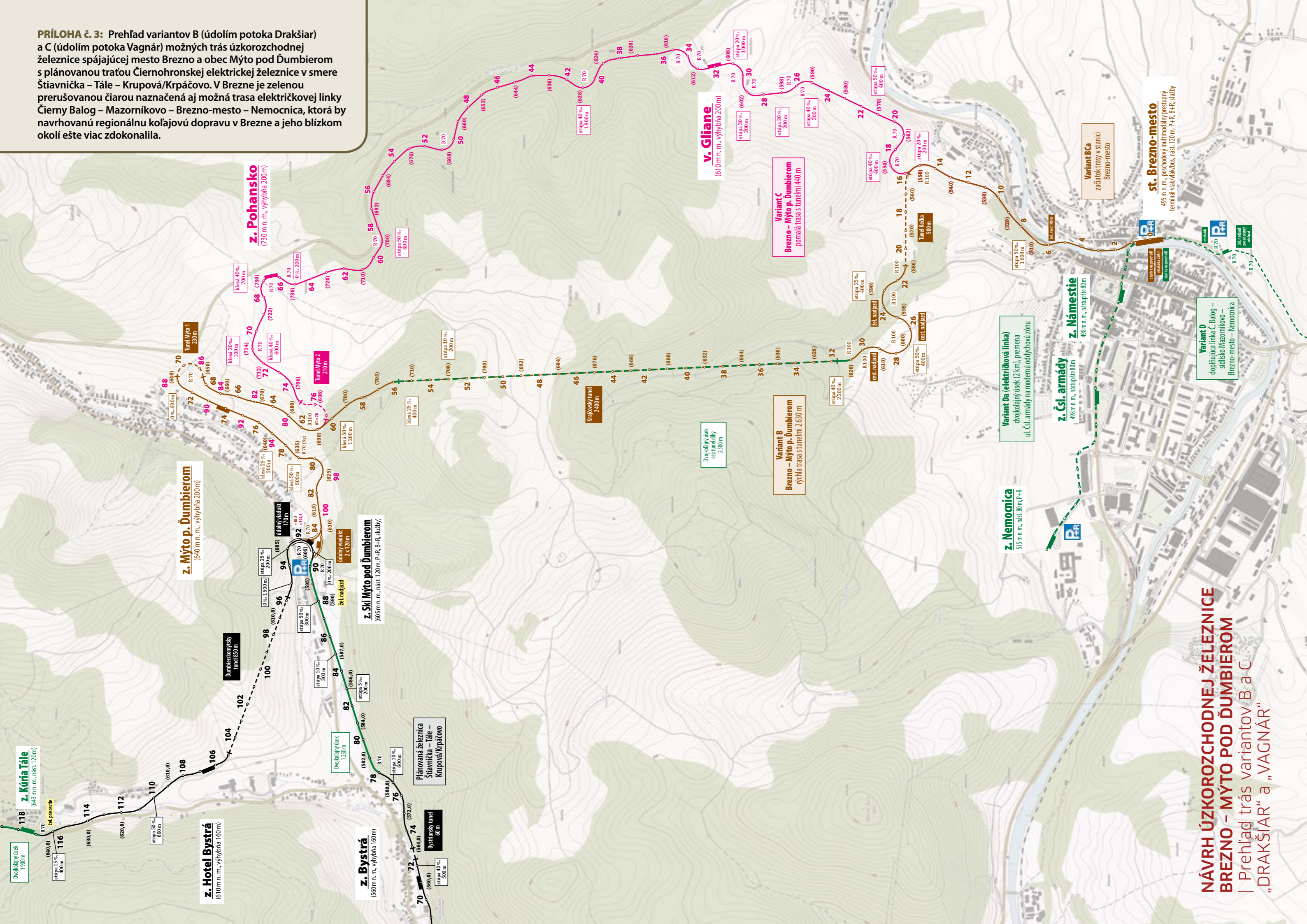
Všetky varianty sú navrhované pre maximálny sklon 50 promile a minimálny polomer oblúka 70 m (výnimočne 60 m), aby existovala dostatočná rezerva pre prípadné korekcie počas tvorby projektu železnice.



# NÁVRH ÚZKOROZCHODNEJ ŽELEZNICE BREZNO - MÝTO POD ĎUMBIEROM

## Prehľad trás variantu A „HORNÉ LAZY“

**PRÍLOHA č. 3:** Prehľad variantov B (údolím potoka Drakšiar) a C (údolím potoka Vagnár) možných trás úzkorozchodnej železnice spájajúcej mesto Brezno a obec Mýto pod Ďumbierom s plánovanou traťou Čiernohronskej elektrickej železnice v smere Štiavnička – Tále – Krupová/Krpáčovo. V Brezne je zelenou prerušovanou čiarou naznačená aj možná trasa električkovej linky Čierny Balog – Mazorníkovo – Brezno-mesto – Nemocnica, ktorá by navrhovanú regionálnu koľajovú dopravu v Brezne a jeho blízkom okolí ešte viac zdokonalila.



**NÁVRH ÚZKOROZCHODNEJ ŽELEZNICE  
BREZNO – MÝTO POD ĎUMBIEROM**  
| Prehľad trás variantov B a C  
„DRAKŠIAR“ a „VAGNÁR“



## STRUČNÉ PREDSTAVENIE NAVRHOVANÝCH VARIANTOV

**Štúdia možností a príležitostí napojenia mesta Brezno na plánovanú trať Čiernohronskej elektrickej železnice (ČHEŽ) Štiavnička – Bystrá – Mýto pod Ďumbierom – Tále – Krupová/Krpáčovo navrhuje tri varianty možného vedenia železničnej trate, ktorej cieľom je modernou ekologickou dopravou nielen spojiť centrum Horehronia s turistickou lokalitou Chopok-juh, ale aj naprogramovať trvalý ekologický rozvoj mesta a jeho okolia.**

Všetky varianty počítajú s výstavbou trate Štiavnička – Chvatimech – Tále okrem iného preto, lebo v areáli bývalej pily v Štiavničke sa nachádza zmysluplné miesto pre dostatočne kapacitný multifunkčný terminál P+R a technické zázemie celej železnice.

### Terminál Brezno-mesto

Súčasná železničná stanica Brezno ŽSR sa nachádza mimo pohodlného dosahu centra mesta. Tvorí v podstate izolovaný bod, čo prispieva k odrádzaniu verejnosti od pravidelného využívania železničnej dopravy.

Navrhovanú regionálnu železnicu Brezno – Chopok-juh je preto dôležité viesť v tesnom kontakte s centrom mesta, aby získala čo najlepšiu schopnosť prepájať život v Brezne a okolí do jedného celku. **Štúdia odporúča, aby nová trať železnice viedla po ulici Čsl. armády, ktorú je možné po dokončení cestného obchvatu mesta premeniť na príjemnú oddychovú zónu.**

Na základe vyššie uvedeného štúdia označila ako ideálny ústredný bod novej regionálnej železnice priestor pôvodnej stanice Brezno z čias vzniku železnice Podbrezová – Brezno – Tisovec (rok 1895), dnes zastávka ŽSR Brezno-mesto. Táto zastávka sa nachádza iba 250 metrov od Námestia gen. M. R. Štefánika.

Štúdia tu navrhuje výstavbu moderného poschodového prestupného terminálu, v ktorom sa budú stretávať linky ŽSR, ČHEŽ a prímestskej autobusovej dopravy. Malo by ísť o multifunkčný objekt, ktorý rozšíri centrum mesta a prepojí ho s nábrežím rieky Hron. Týmto Brezno získa modernú železničnú stanicu, reprezentatívnu bránu do mesta priamo v jeho centre.

### Sídlisko Mazorníkovo ako výzva

Ďalším od mesta izolovaným a pritom významným priestorom je najväčšie breznianske sídlisko Mazorníkovo, ktoré je situované v južnej časti mesta. Štúdia preto navrhuje, aby sa plánovaná železnica z terminálu Brezno-mesto predĺžila na spomínané sídlisko, ideálne až do Čierneho Balogu. Takto by vznikla zmysluplná prímestská električková linka, ktorá by mala obrovský význam najmä z hľadiska dennodenných potrieb miestnych obyvateľov, vrátane obyvateľov obce Čierny Balog. V okolí Brezna by takto vznikol ucelený systém verejnej koľajovej dopravy porovnateľný s najvyspelejšími regiónmi Európy.

Možnosti vedenia železnice Čierny Balog – sídlisko Mazorníkovo – terminál Brezno-mesto je však téma vhodná pre samostatnú štúdiu.

### Variant A (Horné lazy)

a jeho možné obmeny sú z Brezna smerované na severozápad. Ich veľkou výhodou je, že sa na trať Štiavnička – Tále pripájajú už v Bystrianskej jaskyni, čo oproti ostatným variantom skracuje ich celkovú dĺžku.

Ako nevýhoda tu môže pôsobiť potreba vybudovať 920 m dlhý Chodorský tunel. Treba však povedať, že tunelu sa nedalo vyhnúť ani pri jednom z navrhovaných variantov.

### Variant A1

je rýchly — má dĺžku len 7,70 km. Štúdia odporúča jeho trasu z terminálu Brezno-mesto (čo platí aj pri variantoch A2 a A3) viesť cez Námestie gen. M. R. Štefánika a po ulici Čsl. armády do novej obchodnej zóny mesta, kde sa vďaka tomu nachádza aj pomerne veľké množstvo parkovacích miest.

Variant A1 sa za zastávkou Nemocnica ťahá vo svahu na pravom brehu rieky Hron povýše cyklistického chodníka Brezno – Valaská a trasy plynovodu, čo pri navrhovaní projektu trasy môže spôsobovať isté problémy. Variant A1 navyše okrajovo prechádza prírodnou rezerváciou Horné lazy.

V ďalšej časti sa trasa navrhovanej železnice stáča na sever a v horskom prostredí stúpa na kótu 620 m, ktorá je najvhodnejšia v snahe doceliť čo najkratšiu dĺžku Chodorského tunela (920 m).

### Variant A2

dlhý 7,66 km ponúka voči variantu A1 rýchlu alternatívu — od zastávky Nemocnica údolím potoka Lužná, avšak za cenu druhého, pomerne dlhého tunela. Celková dĺžka tunelovej rúry tým na tejto trase narástla na 1 620 m.

### Variant A3

sa preto snaží nájsť medzi variantmi A1 a A2 zaujímavý kompromis. Je síce dlhší — meria 10,2 km, ale zase vynikajúcim spôsobom spája priestor plánovanej prímestskej rekreačnej zóny Banisko s mestom, čím celý tento projekt získava na úžitkovej hodnote. Zastávky Rozhladňa (v blízkosti práve budovanej vyhladkovej veže) a Horné lazy (685 m n. m.), z ktorej je možné vybudovať len 1,3 km dlhú lanovku na vrchol lyžiarskeho svahu v Mýte pod Ďumbierom, hovoria za všetko.

### Varianty B a C

sa ťahujú severovýchodným smerom. Aj tu trate oboch variantov začínajú na druhom podlaží terminálu Brez-

no-mesto, kde zdieľajú spoločnú stanicu s odporúčanou prímestskou železnicou Čierny Balog – Mazorníkovo – Námestie – Nemocnica (v mape variant D).

### Variant B (údolím potoka Drakšiar)

je rýchly s min. polomeri oblúkov prevažne 100 m. Trasa za mostom ponad Hron (km 0,55) a ponad štátnu cestu ihneď stúpa vo svahu poza Predné Halny, aby na kóte 555 m dosiahla vchod železničného tunela Kečka dlhého 500 m.

Za tunelom sa trať dostáva do lokality Rúry a niekoľkými protismernými oblúkmi stúpa do kóty 623 m, kde je vchod do 2 400 metrov dlhého Krajčovského tunela. Vrchol trasy sa nachádza na konci tunelovej rúry vo výške 710 m n. m.

Na zostúpenie do stanice Mýto p. Ďumbierom v nadmorskej výške 640 m je potrebné urobiť jednu serpentínu, k čomu je potrebný špirálový tunel nazvaný Mýto 1 dlhý 230 m.

Celková dĺžka tunelovej rúry na tejto trati je až 3 130 m.

Na trať Štiavnička – Tále – Krupová/Krpáčovo sa tento variant napája v km 8,54, kde môže vzniknúť nadzemná atraktívna multifunkčná železničná stanica Ski Mýto pod Ďumbierom s priľahlým parkoviskom P+R.

### Variant C (údolím potoka Vagnár)

je zaujímavý tým, že sa do Mýta pod Ďumbierom dostáva cez sedlo Pohansko (730 m n. m.) len za cenu dvoch v podstate krátkych tunelov Mýto 2 (210 m) a Mýto 1 (230 m).

Zdanlivou nevýhodou tejto trasy je jej stavebná dĺžka (10,24 km) a kľukatosť. Je teda relatívne pomalá. Každopádne aj tento variant ponúka nevedný cestovateľský zážitok s pôsobivými výhľadmi na okolitú krajinu.

A rovnako ako variant B sa na trať Štiavnička – Tále – Krupová/Krpáčovo pripája v modernej multifunkčnej stanici Ski Mýto pod Ďumbierom.



**PRÍLOHA č. 5:** Náčrt cieľovej podoby integrovaného dopravného systému železníc v okolí Brezna so schematicky vyznačenými rekreačnými oblasťami, ktoré majú veľký potenciál rozvíjať turistický ruch. Brezno a jeho okolie má všetky predpoklady stať sa ekologickým srdcom Slovenska.

**Odporúčané sú tieto koľajové linky:**

**Rýchla linka č. 1 (trať ŽSR):** (Mlynky) – Terminál Pohorelá – Brezno-mesto – Podbrezová – Banská Bystrica. Celoročný hodinový takt, v špičkách polhodinový.

**Zastávková linka č. 2 (trať ŽSR):** (Tisovec) – Pohronská

Polhora – Michalová – Brezno-Halný – Brezno-mesto – Brezno – Valaská – Chvatimech – Podbrezová – Lopej. Celoročný hodinový takt v preloženom takte s linkou č. 1.

**Linka č. 3 (trať ČHEŽ):** Dobroč – Čierny Balog (prípoj elektrobus Medvedovo) – Hronec (prípoj elektrobus Osrbliie) – Chvatimech – Štiavnička – Bystrá – Mýto – Tále – Krpáčovo (prípoj elektrobus Lopej). Celoročný hodinový takt, v špičkách polhodinový.

**Linka č. 4 (trať ČHEŽ):** (Dobroč – Čierny Balog) – Mazorníkovo – Brezno-mesto – Mýto – Tále – Krupová. Celoročný hodinový takt v preloženom takte s linkou č. 3.