

Stavať alebo nestavať v národných parkoch?

Stavba kabínkovej lanovky na Snilovské sedlo v Národnom parku Malá Fatra vyvolala rozporuplné reakcie. Jednu z nich vám predkladáme ako podnet na zamyslenie a možno nielen na zamyslenie...

Vyberáme z mailu Rastislava Šaláta:

Všade okolo sa hovorí a píše o ochrane prírody, mám však pocit, že sa len hovorí, ale činy svedčia o opak. Bol som zaľúbený do Malej Fatry, mám ju zbrázdnenú naozaj dôkladne. Často, v zime aj v lete som využíval sedačkovú lanovku vedúcu do Snilovského sedla. Vlastne vyrastal som a dozrieval v jej sedadle.

Stará lanovka bola postavená a uvedená do prevádzky koncom 40-tych rokov 20. storočia a neviem o prípade, že by bola nespoľahlivá alebo nebezpečná. Ale čo je to platné, musela ustúpiť modernej dobe... Preto mi napadlo, že sme mohli rovno vybudovať diaľnicu alebo aspoň cestu 1. triedy rovno po hrebeni Malej Fatry, aby sa novodobí páni mohli kochať krásnymi pohľadmi zo svojich bavorákov.

O čom je celá ochrana prírody, o čom, keď nová sedačka v Snilovskom sedle má niekoľkonásobne väčšiu prepravnú kapacitu? Zaoberal sa niekto tým, ako bude vyzeráť lokalita pod Veľkým Kriváňom, keď sa tam za hodinu premelie tisícka ľudí? Aký to bude mať dopad na životné prostredie? Všade teraz pcháme nové normy a požiadavky na kvalitu a pohodlie a bezpečnosť a neviem čo ešte... ale čo dopad na prírodu? Čo bolo také zlé na starej sedačke? Že sedačka nebola kabínková, ale bola otvorená? Že nespĺňala bezpečnostné predpisy? Predpokladám, že ľudia, ktorí na ňu šli, boli pri vedomí a boli svojprávní... a vedeli, že nemajú vystupovať za jazdy... a že sa mali zaistiť záklonnou pákou...

Ak niekto tvrdí, že výstavba novej lanovky zabezpečí menší dopad na životné prostredie, ja sa pýtam, ako? Keď je asi každému normálnemu človeku jasné, že ak stará sedačka obslúži za hodinu 240 ľudí a nová až 900, že počet ľudí, ktorí sa starou sedačkou dostanú hore, je menší ako pri novej, a teda aj zaťaženie prostredia v lokalite Kriváňa menším počtom ľudí by teoreticky malo byť nižšie ako pri novej sedačke? Kto schvaľuje takéto zásahy do lokality, ktorej bol štátom pridelený štatút národného parku a rezervácie? Komu prekáža, že v sedle je starý lyžiarsky vlek – kotva?

Ako stará sedačka, tak aj starý lyžiarsky vlek sú istými filtrami – úzkymi hrdlami, ktoré obmedzujú počty ľudí. Je na tom niečo zlé? Čo je na tom zlé, že v dotknutej lokalite nebude za hodinu obslužených 900 ľudí, ale iba 240? Nebude dopad na prírodu menší pri menšom počte ľudí? Čo je zlé na tom, že do tejto lokality šli ľudia, ktorí si prírodu vážili, že vedeli si počkať v rade či na sedačku alebo starú kotvu? Je v tom kus nostalgie, veľa spomienok, ktoré príchodom nového a vraj lepšieho vyblednú... Nie všetko, čo je nové, je



Pohľad zo Snilovského sedla na Veľký Rozsutec v kontexte reality súčasných dní

lepšie... Všetko je to dnes otázkou peňazí a to je cesta do peklá!!!

Veľmi rád si pozriem staré pohľadnice a fotky, kde vidím ľudí zapálených pre dobrú vec, keď holými rukami vyťahovali hrubé oceľové laná napríklad do Snilovského sedla na sedačku... Lyžiarov, odetých do obyčajných teplákov, odetých jednoducho, ale títo ľudia boli šťastní a stačilo im aj to málo... tých 240 ľudí za hodinu... jednoduché viazania, vlek, lanovky...

Do hôr som si chodil oddýchnuť, zrelaxovať, načerpať silu, oddýchnuť si od stresu a od chaosu a množstva ľudí, od zhonu, techniky, smradu, áut, a kochať sa prírodou nezdevastovanou človekom. Kto pôjde nepohodlnou sedačkou, kto pôjde do prostredia, kde nájde len jednoduché zariadenie, to najzákladnejšie? Len ten človek, ktorý hľadá oddych, relax, kto si váži pokoj a ticho, kto sa rád aspoň na chvíľku vzdá najnovších výdobytkov techniky a aspoň na chvíľku chce spočinuť v lone prírody, ktorej stále súčasťou aj my, každý jeden človek, aj keď sa silou mocou chceme vymaniť z jej náručia (poniektorí)... Preto som proti akýmkoľvek zvyšovaniam kapacít nových sedačiek a vlekov...

Ťažko môžem opísať žiaľ, ktorý ma premkne vždy, keď vidím, ako sa rúca niečo, čo nás sprevádzalo dlhé roky, od útleho detstva... a mohlo sprevádzať moje deti...

Lenže dnes vládnu všade peniaze a stupidné normy a predpisy, ktoré zbavujú ľudí poslednej štipky zdravého

rozumu a úsudku... Neraz musí ľudský rozum a cit ustúpiť pred mocou peňazí a byrokracie. Je mi veľmi ľúto, že sa snažíme zanášať techniku aj do hôr, kde sme chodievali hľadať pokoj, kde sme aspoň na chvíľku splynuli s prírodou, vnímali vôňu trávy a živice, vôňu snehu... kochali sa nádherným výhľadom a počúvali to ticho..., kde si človek mohol povedať, aké je to naše Slovensko krásne, toto je moja rodná zem...

Ako na Starom dvore postavili super lyžiarsku lanovku, ani raz som na nej nebol. Radšej si odstojím tých pár výškových metrov na klasickej pome... A neviem, či ešte voľakedy pôjdem do Snilovského sedla, hoc ma tam bude veľmi ťahať..., ale nedovolí mi to práve nová sedačka a horda ľudí - tiežturistov, alebo ak chcete, novodobých turistov - novodobých frigidných milovníkov prírody...

Už len čakám, kedy sa začnú vo veľkom v našich horách budovať bary, super luxusné hotely s golfovými ihriskami a motokrosovými dráhami, aby sme sa ešte viac priblížili prírode...

Pochybujem o svojprávnosti všetkých inštitútov a agentúr a spolkov zaoberajúcich sa ochranou životného prostredia a posudzovaním super lukratívnych a bombastických projektov, ktoré majú zabezpečiť ešte väčšiu lukrativnosť a návštevnosť našich krásnych hôr...

Je mi to všetko veľmi ľúto...

O stanovisko sme požiadali riaditeľku Správy Národného parku Malá Fatra RNDr. Vieru Demianovú. Tu je jej odpoveď:

S mnohým, čo bolo obsiahnuté v reakcii na budovanie kabínkovej lanovky na Snilovské sedlo, musím súhlasiť. Čítaj z nej nostalgiu za časmi, keď návštevník hôr bol skromný v požiadavkách na „komfort“ a služby a hlavným motívom návštevy hôr bola túžba byť v krásnej

prírode. Rozumiem tomuto pocitu, i keď mi je zrejme, že tento spôsob pobytu na horách nemusí oslovíť každého, čím viac sa dotkneme mladšej generácie, tým menej sa s týmto spôsobom relaxu stotožní. Je zrejme, že podstatná časť záujemcov o lyžiarske aktivity požaduje technické zabezpečenie zjazdoviek pre zjazdové lyžovanie, resp. snowboarding a pohodlnú dopravu. „Letní turisti“ sú zrejme menej nároční na pohodlie. Výsledky sociologického prieskumu názorov návštevníkov, ktorý sme vo

Vrátnej doline robili na vzorke 500 osôb počas letnej turistickej sezóny r. 2000, hovoria o záujme podstatnej časti návštevníkov zachovať súčasnú vybavenosť horskými dopravnými zariadeniami, bez výstavby nových.

Investor, ktorý má záujem realizovať stavebné aktivity v osobitne chránenom území, v tomto prípade na území národného parku, navrhovanom chránenom vtáčom území a navrhovanom území európskeho významu, musí splniť zákonom predpísané podmienky. Prvým krokom

bolo vypracovanie správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie v súlade so zákonom o EIA. Výsledkom bolo záverečné stanovisko, ktoré povoliťúcemu orgánu odporúčalo vydať stavebné povolenie za určitých podmienok. Odborná organizácia ochrany prírody pre orgán ochrany prírody spracovala odborné stanovisko, v ktorom boli určené podmienky, za ktorých je možné realizovať výstavbu nového horského dopravného zariadenia na mieste pôvodnej sedačkovej lanovky, pričom na realizáciu bol akceptovaný variant, odporučený v správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie. Orgán ochrany prírody sa s týmto stanoviskom stotožnil. Okrem týchto podmienok boli investorovi uložené ďalšie podmienky, pričom bol upozornený na povinnosť mať súhlas na zásah do biotopov, ako aj mať výnimky z podmienok územnej a druchovej ochrany.

Za zásadné podmienky sa považovalo obmedzenie prepravy lanovkou v zime maximálne na kapacitu 900 osôb/hodinu, v lete na kapacitu maximálne 240 osôb/

hod., pričom v období od 15. apríla do 15. júna a od 1. októbra do 30. novembra kabínková lanovka nebude v prevádzke. Všetky tieto podmienky boli premietnuté do stavebného povolenia. Z uvedeného vyplýva, že počet návštevníkov prepravených v období, kedy je najväčšia pravdepodobnosť poškodenia prírody, t. j. v jarom období, bude nulový, počas letnej turistickej sezóny by v súlade s platným stavebným povolením počet prepravených návštevníkov mal zostať na tej úrovni, aká bola pri pôvodnej sedačkovej lanovke. Samozrejme, môže tu byť obava z nedodržania podmienok stanovených v platnom rozhodnutí orgánu štátnej správy, ale to je otázka, ktorá bude riešená v prípade porušenia podmienok rozhodnutia, resp. zákona o ochrane prírody a krajiny.

To, čo videl a čo oprávnené rozhorčilo pána Šalátu, je spôsob realizácie stavebných aktivít. V tomto prípade došlo k porušeniu zákona o ochrane prírody a krajiny. Správa Národného parku Malá Fatra dala podnet na Inšpekciu životného prostredia – inšpektorát ochrany

prírody a krajiny, ktorý začal vo veci konať. V tejto chvíli výsledok šetrenia ešte nepoznáme.

Záverom by som chcela prezentovať svoj názor, že návštevníci potrebujú k tomu, aby prišli, aspoň štandardnú vybavenosť. Priestor, kde by sa mali realizovať tieto aktivity – výstavba ubytovacích zariadení rôzneho štandardu, športovej a rekreačnej vybavenosti (cyklistické cesty, ihriská, zábavné podniky, reštauračné zariadenia...), by mal byť vyčlenený v obciach, resp. v ich priamom zázemí, umiestnených tesne pod hranicou chráneného územia, konkrétne napr. v Terchovej, Zázrivej, Belej, Varine. Územie národného parku by malo slúžiť najmä na ekoturistiku a poznávanie prírody. Možno mnohí, ktorí majú krásnu prírodu stále pred očami si neuvedomujú, aká deviza do budúceho rozvoja je relatívne človekom málo zmenená krajina s dobre vybavenou a fungujúcou infraštruktúrou v zázemí. Nemyslím si však, že cesta využiť túto šancu spočíva v realizácii rozsiahlych stavebných aktivít v srdci Krivánskej Fatry.



Klimatické zmeny vedú v rebríčku environmentálnych výziev

Teplota v Európe stúpa pri pohľade na vedúce postavenie klimatických zmien v rebríčku environmentálnych výziev. Stratégovia, podniky a jednotlivci teraz musia reagovať na celý rad environmentálnych otázok, inak budú neskôr platiť vysokú daň.

Roky 1998, 2002, 2003 a 2004 boli štyri najteplejšie zaznamenané roky. Iba počas leta 2003 zmizlo desať percent alpských ľadovcov. Pri súčasnom tempe sa tri štvrtiny švajčiarskych ľadovcov rozpustia do roku 2050. Podľa novej správy Európskej environmentálnej agentúry (EEA) so sídlom v Kodani *The European environment - State and outlook 2005* (Európske životné prostredie: Stav a perspektíva 2005) Európa za posledných 5 000 rokov nezažila zmeny takého rozsahu. Hodnotenie za posledných päť rokov v 31 krajinách poskytuje prehľad stavu životného prostredia Európy a poukazuje na výzvy, z ktorých sú klimatické zmeny len jedným z príkladov. Ďalšie znepokojujúce oblasti zahŕňajú biodiverzitu, morské ekosystémy, pôdu a vodné zdroje, znečisťovanie ovzdušia a zdravie. Prvýkrát správa obsahuje analýzu indikátorov výkonu pre každú krajinu a porovnania všetkých účastníkov: EÚ 25 a Bulharsko, Island, Lichtenštajnsko, Nórsko, Rumunsko, Turecko a Švajčiarsko. V správe sa tvrdí, že v 20. storočí v Európe vzrástla priemerná teplota o 0,95 stupňa Celzia. To je o 35 % viac než celkový priemerný nárast, ktorý bol 0,7 stupňov, pričom teploty budú i naďalej stúpať. EÚ si uvedomuje závažnosť týchto tvrdení, a preto stanovila cieľovú hranicu nárastu celkovej teploty na maximálne 2 stupne nad úroveň z predindustriálneho obdobia. „Bez účinných zásahov v priebehu niekoľkých desaťročí povedie globálne otepľovanie k rozpúšťaniu ľadovcov na severe a k rozširovaniu púští v južnej časti kontinentu. Obyvateľstvo sa začne koncentrovať v jeho strede. I keď obmedzíme celkové otepľovanie o maximálne 2 stupne, čo je cieľom EÚ, budeme žiť v atmosférických podmienkach, v ktorých ľudské bytosti nikdy predtým nežili. Je potrebné presadiť väčšie zníženie emisií,“ povedala výkonná riaditeľka agentúry EEA Jacqueline McGladeová.

V správe sa uvádza, že predchádzajúca legislatíva

EÚ, týkajúca sa životného prostredia, bola účinná. Podarilo sa nám očistiť naše vody a vzduch, postupne stiahnuť niektoré látky poškodzujúce ozón a zdvojnásobiť hodnoty recyklácie odpadu. Taktiež používame autá, ktoré menej znečisťujú životné prostredie. Dosiahnuté úspechy v ochrane životného prostredia sa dnes premietajú do zmien v štruktúrach osobnej spotreby. Európania žijú dlhšie a väčšina z nás žije osamelo, s čím sa spájajú väčšie nároky na životný priestor. V čase medzi rokmi 1990 až 2000 sa v Európe zastavalo viac než 800 000 hektárov pôdy. To predstavuje oblasť trikrát väčšiu ako Luxembursko. Ak tento trend bude pokračovať, v priebehu nasledujúceho storočia sa oblasti mestskej zástavby zdvojnásobia. Na ochranu našich prírodných zdrojov je potrebné riadiť urbanizáciu, tvrdí správa. Cestujeme do vzdialenejších destinácií, a to v častejších intervaloch, a spotrebúvame tak prírodné zdroje planéty v dvojnásobnej miere v porovnaní so svetovým priemerom. Doprava je najrýchlejšie rastúci producent emisií skleníkových plynov a tento trend bude pokračovať v predvídateľnej budúcnosti. Napríklad sa očakáva, že letecká doprava sa medzi súčasnosťou a rokom 2030 zdvojnásobi.

Výsledky prieskumu Eurobarometru ukázali, že viac ako 70 percent Európanov chce, aby politici pripisovali rovnakú váhu environmentálnym, ekonomickým a sociálnym politikám. V správe sa zdôrazňuje, že na zohľadnenie týchto skutočností musia politici navzájom spolupracovať, tak na európskej, ako aj na národ-

nej a lokálnej úrovni. Musia integrovať environmentálne úvahy do odvetví ako sú doprava, poľnohospodárstvo a energetika, a zostaviť rámec, na základe ktorého môžu jednotlivci a podniky prijímať opatrenia.

„Reformy so zakomponovanými potrebnými opatreniami budú viesť k vyšším investíciám, inováciám a konkurencieschopnosti. Tento postup sa už osvedčil v niektorých krajinách a odvetviach. Vysoké zdanie benzínu v Európe a vysoké regulačné normy viedli k výrobe aut, u ktorých spotreba paliva bola v posledných desaťročiach takmer dvojnásobne efektívnejšia ako spotreba u aut na amerických cestách. Videli sme, ako sa odrazí nečinnosť na ľudských životoch a na životnom prostredí. Ako príklad uvádzame kolaps zásob rýb, používanie azbestu v budovách, kyslé dažde a olovo v benzíne. Vypláti sa konať teraz, aby sme zaručili budúcnosť,“ povedala profesorka McGladeová.

(Zdroj: EEA, Brusel, 29. novembra 2005)

