

Projekt SKHU/1601/1.1/031
**RailGate – Úzkorozchodné železnice
ako atrakcie a brány do prírody**



Building Partnership

Obsah tohto dokumentu
nie je oficiálnym stanoviskom Európskej únie.

Projekt SKHU/1601/1.1/031
**RailGate – Úzkorozchodné železnice
ako atrakcie a brány do prírody**

Projekt bol spolufinancovaný
z prostriedkov Európskej únie
z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

Master plán

www.skhu.eu

Január 2019

Január 2019



Pracovný tím:

Bauer Rudolf – hlavný expert a editor

Bozsó Gyula – senior expert

Holéczy Igor – marketingový expert

Chikán Gábor - advokát

Jákots Ádám – hlavný expert

Kočiško Peter – expert

Kontúr Slavomír - konzultant

Lehotský Ľubomír – senior expert

Lehotská Zuzana – komunikačný expert

Olléová Nicolette – asistent

Pál János Viktor – expert

Sepler Gábor – konzultant

Šotko Viktor – konzultant

MASTER PLAN • Dátum vydania január 2019 •

Vydal: Detská železnica Košice, občianske združenie.

IČO 42 241 189 • Adresa: Aténska 15, 040 13 Košice

• Tel.: 0905 496 426 • E-mail: kezeleznica@gmail.com

• Grafická úprava: Miroslav Sorokáč

• Redakčná rada: Rudolf Bauer, Igor Holéczy, Ľubomír Lehotský, Nicolette Olléová

• Vydané v rámci projektu RailGate, schémy Interreg SK-HU

Obsah

1. Zhrnutie.....	1
2. Úvod - história, opis existujúcej infraštruktúry, služieb a aktivít, hlavní partneri	2
<i>Detská železnica Košice</i>	2
<i>LÁEV Miškovec</i>	5
3. Vizia	11
4. Analýza legislatívneho prostredia.....	12
<i>Problematika špeciálnych dráh z pohľadu slovenskej legislatívy</i>	12
<i>Právne prostredie pre vnútroštátne železnice Maďarska</i>	13
5. Analýza hlavných turistických ukazovateľov	15
<i>Región Košice</i>	15
<i>Región Miškovec</i>	19
6. Analýza hlavných údajov o cestujúcich.....	21
<i>Detská železnica Košice</i>	21
<i>LÁEV Miškovec</i>	25
7 SWOT analýza.....	27
8 Hodnotenie prieskumu.....	28
<i>Detská železnica Košice</i>	28
<i>LÁEV Miškovec</i>	32
9 Zistenia a bariéry rozvoja.....	34
<i>Detská železnica Košice</i>	34
<i>LÁEV Miškovec</i>	34
10 Stratégia zmeny.....	35
<i>Detská železnica Košice</i>	35
<i>Opatrenie 1: Zlepšiť infraštruktúru a park lokomotív a vozňov</i>	35
<i>Opatrenie 2: Udržať a rozšíriť služby a podujatia</i>	43
<i>Opatrenie 3: Posilniť spoluprácu a vytvárať siete</i>	43
<i>Opatrenie 4: Zlepšiť propagáciu a marketing</i>	45
<i>Opatrenie 5: Inicovať zmeny v právnych predpisoch týkajúcich sa HÚŽ</i>	45
<i>LÁEV Miškovec</i>	46
<i>Opatrenie 1: Zlepšiť infraštruktúru a park lokomotív a vozňov</i>	46
<i>Opatrenie 2: Udržať a rozšíriť existujúce služby pre návštevníkov</i>	48
<i>Opatrenie 3: Posilňovať spoluprácu a vytváranie partnerstiev (sietí)</i>	48
<i>Opatrenie 4: Posilňovať propagáciu a marketing</i>	49
11 Implementácia stratégie	50
12 Skratky	52

1. ZHRNUTIE

V Aktivite č. 7 projektu bolo navrhnuté vypracovať spoločný strategický dokument pre oboch príjemcov ako plán rozvoja, ktorý by mal navrhnuť, ako obnoviť, zachovať a rozvíjať obidve HÚŽ – Detskú železnicu v Košiciach (DŽK) a Štátnu lesnú železnicu Lillafüred (LÁEV) ako kultúrne špecifické tematické dedičstvo a zaujímavé miesta pre špecializovaný železničný cestovný ruch. Jednoročná práca na vypracovaní Master Plánu bola založená na pravidelných workshopoch, ktoré sa organizovali každé dva mesiace striedavo v Miškovci a Košiciach a skladali sa väčšinou z interných expertov partnerov. Na workshopy boli tiež prizývaní externí odborníci, aby poskytli svoje názory a návrhy. Záverečný seminár bol zorganizovaný pre širšie verejné odborné fórum na predstavenie tohto plánu a otvorenie diskusie o jeho realizácii.

Prvá časť MP je analytická, v ktorej sa skúmali rôzne aspekty: legislatívny rámec pre HÚŽ v Maďarsku a na Slovensku, hlavné dostupné štatistické údaje o turizme v oboch regiónoch, údaje o návštevníkoch. Táto časť obsahuje aj prehľad o existujúcej infraštruktúre, službách a aktivitách, SWOT analýzu a prieskum vybraných odborníkov, ktorý vykonali členovia pracovného tímu osobne. Prieskum priniesol veľmi užitočnú spätnú väzbu ako rozvíjať infraštruktúru, ako zlepšiť služby, aktivity a rozvíjať spoluprácu. Celkové zistenia z analýzy boli diskutované na seminároch.

Analýza ukázala, že počet návštevníkov oboch železníc stúpa; ľudia chcú v prírode tráviť viac voľného času. Obe železnice majú investičný deficit; musia investovať do rekonštrukcie trate, lokomotív, vozňov a technického zázemia. DŽK prevádzkuje svoju flotilu len na 4 km dlhej trati a má potenciál rozšíriť trať v oboch smeroch. DŽK musí vyriešiť nedostatok parkovacích miest na obidvoch koncových bodoch trate. LÁEV tiež musí investovať do svojej železničnej infraštruktúry a vozňového parku. Obe železnice majú priestor na rozšírenie sprievodných aktivít pre návštevníkov.

DŽK je občianske združenie, ktoré organizuje väčšinu svojich aktivít samo a nevyužíva možnosť organizovať tieto podujatia externými spoločnosťami. LÁEV je predovšetkým správca lesa a nie je zameraný na poskytovanie kvalitných služieb cestovného ruchu. V oboch krajinách by bolo vhodné zlepšiť legislatívne podmienky pre prevádzku špeciálnych železníc.

Koncepcná časť zahŕňa „stratégiu zmien“ v oblasti infraštruktúry, služieb, spolupráce, marketingu a propagácie, ktorá vznikla ako výsledok diskusie medzi odborníkmi partnerov na workshopoch a návrhy na implementáciu tejto stratégie.

Stratégia zmeny v prípade DŽK navrhuje päť opatrení (opatrenie č. 1: Zlepšiť infraštruktúru a park lokomotív a vozňov; opatrenie č. 2: Udržať a rozšíriť služby a aktivity; opatrenie č. 3: Posilniť spoluprácu a vytvárať siete; opatrenie č. 4: Zlepšiť propagáciu a marketingu, Opatrenie č. 5: Inicovať zmenu v právnych predpisoch, týkajúcich sa HÚŽ) a 19 aktivít. Časť Implementácia stratégie navrhuje pre DŽK niekoľko odporúčaní pre budúce riadenie, podporu a finančný plán pre prvé opatrenie týkajúce sa infraštruktúry.

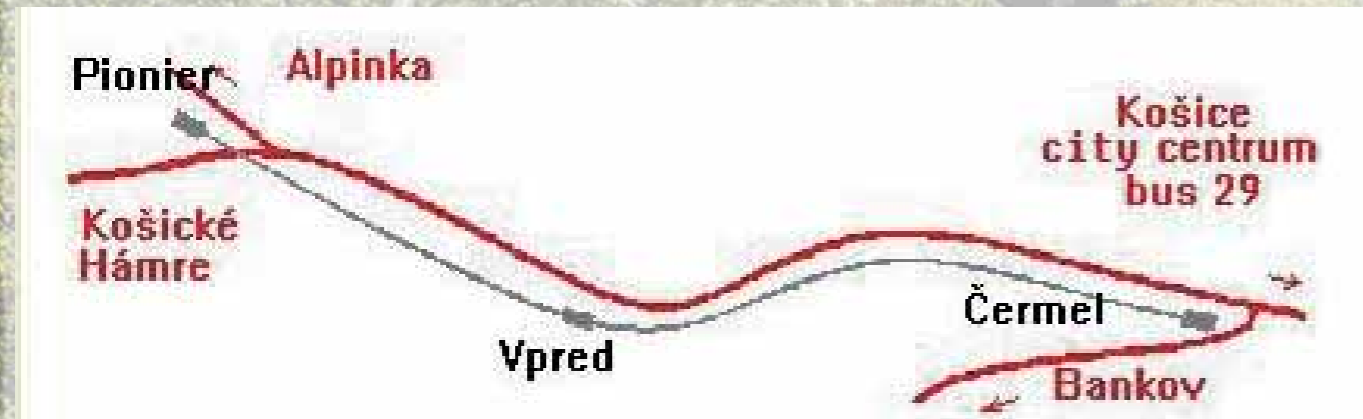
Stratégia zmeny LÁEV pozostáva z nasledujúcich opatrení: opatrenie č. 1: Zlepšiť infraštruktúru a park lokomotív a vozňov; opatrenie č. 2: Udržať a rozšíriť existujúce služby pre návštevníkov; opatrenie č. 3: Posilňovať spoluprácu a vytváranie partnerstiev (sietí), Zlepšenie propagácie a marketingu, opatrenie č. 4: Posilňovať propagáciu a marketing

2. ÚVOD - HISTÓRIA, OPIS EXISTUJÚCEJ INFRAŠTRUKTÚRY, SLUŽIEB A AKTIVÍT, HLAVNÍ PARTNERI

Detská železnica Košice

História

Košická detská historická železnica (KDHŽ) bola postavená v Košiciach v rokoch 1955 až 1956 ako Pionierska železnica. Bola to prvá rekreačná železnica v Československu. Tiež slúžila na vzdelávanie a motiváciu mladých pracovníkov v železničnej doprave. Slávnostné zahájenie výstavby železničnej trate Košice Čermel - stanica Pionier sa uskutočnilo 17. apríla 1955. Stavba bola realizovaná v dvoch fázach. Prvá fáza od stanice Čermel po stanicu Vpred bola ukončená 21. augusta 1955. Celá trať bola slávnostne spustená 1. mája 1956 o 16.00 hod. až do stanice Pionier (dnes Alpinka). Dva vlaky premávali denne, pričom sa križovali na stanici Vpred. Dobrovoľníci pod vedením starších železničných zamestnancov vypravovali desať párov vlakov denne.



Mapa Košickej detskej historickej železnice

Zdroj: www.detskazeleznica.sk

Železnica bola navrhnutá pre deti, turistov a pre vzdelávanie budúcich železničiarov. Dĺžka trate je 3,899 km a má takzvaný «nemecký rozchod» s rázvorom 1000 mm, najväčšie stúpanie na trati je 26 %, v stanici Čermel sú stále používané historické výhybky a koľajnice z Banskej Štiavnice. Trať detskej železnice končí v železničnej stanici Alpinka (pôvodne Pionier), ktorá je dnes strediskom pre voľný čas.

Košická detská historická železnica je v skutočnosti historickou múzejnou železnicou. Nielen vo svojej povahe a jedinečnosti, ale aj vo veku zachovaných traťových vozidiel a dopravných zariadení. Viacero vozidiel bolo v priebehu času zničených, ale časť z nich boli obnovené alebo prestavané ako pravé kópie. V susedných krajinách je len niekoľko podobných múzejných železníc. V priebehu rokov došlo k niekoľkým rekonštrukciám železnice (v polovici 70. rokov, 1986/87, 1991-1992, 1993). V roku 2016 bolo kapacitne rozšírené depo na dve lokomotívy a začal sa pripravovať plán na obnovenie staničnej budovy v nástupnej stanici Čermel.

Detskú železnicu pôvodne prevádzkovali štátne železničné podniky - Štátna železničná spoločnosť Československa (ČSD), potom Železnica Slovenskej republiky (ŽSR), neskôr Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK, a. s.) v spolupráci s mestom Košice. Počas 90. rokov bola existencia železničky ohrozená. Nadšenci a aktivisti sa prestali zúčastňovať na chode železnice, dobrovoľníci zmizli. Doslova znovuzrozením KDHŽ bola rekonštrukcia a obnova parnej lokomotívy U 36.003 - „Katka“ na podnet primátora mesta Košice Rudolfa Schustera.

V roku 2012 nastala dôležitá zmena v existencii železnice. Občianske združenie Detská železnica Košice sa stalo jej hlavným prevádzkovateľom. Nový prevádzkovateľ prichádzal aj s novými nápadmi, prístupmi a snahou zmeniť situáciu na železnici. Spolu s mestom Košice zdvojnásobili počet jazd, predĺžili sezónu a zorganizovali početné kultúrne, spoločenské a rekreačné podujatia. Od roku 2013 združenie prevádzkuje vagón, kde sú stojany na bicykle zadarmo. Od roku 2015 je pre návštevníkov k dispozícii kaviareň a malé železničné múzeum. V roku 2016 pribudla na železničku nová parná lokomotíva Krutwig, v roku 2018 bola dokončená výstavba prvej obnovenej staničnej budovy v stanici Čermel. Ďalšou službou detskej historickej železnice v Košiciach sú: bezplatné parkovanie, jazda pre školy a spoločnosti, prepady vlakov, občerstvenie, hudobné a divadelné vystúpenia, zriadené bolo detské ihrisko, vydávaný je vlastný časopis DŽK „R- žurnál“ a mnoho ďalších aktivít.

Infraštruktúra

Štyri kilometre dlhá železničná trať vedie v prekrásnom údolí Čermel na predmestí Košíc. V doline sú stále používané historické železničné výhybky a koľajnice zo železníc v Banskej Štiavnici a Smólnika. Železnica prechádza medzi cestou druhej triedy 547 a potokom Čermel.

Hlavné charakteristiky infraštruktúry KDHŽ sú:

- Rozchod: 1000 mm
- Dĺžka trate: 3,9 km
- Maximálne stúpanie: 26 %
- Počet výhybiek: 6
- Počet mostov: 5
- Počet priepustov: 12
- Najmenší polomer oblúka: 100 m
- Maximálna povolená rýchlosť: 20 km/h

Lokomotívy a vozne boli na železničku prevezené z iných úzkorozchodných železníc v Československu. Do roku 1960 sa používali vzácne parné stroje (U 35.104, U 35.103 a U 36.004). Neskôr boli v roku 1965 nahradené motorovými rušňami T 29.0002 (tiež nazývaným Janka) a T 29.0003 (Danka). Obe boli vyrobené v Prahe v ČKD, pôvodne s rozchodom 1435 mm. Rok 1991 bol veľmi dôležitý pre detskú železnicu, vzácna parná lokomotíva U 36.003 (Katka) začala premávať v údolí. Je to najstaršia pravidelne prevádzkovaná parná lokomotíva v regióne strednej Európy. Rušeň pochádza z roku 1884, vyrobený bol v továrni Hagans v nemeckom meste Erfurt. Podľa rozhodnutia Ministerstva kultúry Slovenskej republiky č. MK 2174/1994 400 z 29. septembra 1994 bol tento úzkorozchodný parný rušeň U 36.003 zapísaný do Centrálného zoznamu kultúrnych pamiatok Slovenskej republiky. Najnovšou pýchou KDHŽ je parná lokomotíva U 29.101 Krutwig. Jeho prvá jazda sa uskutočnila v Košiciach 3. apríla 2016.



Parné lokomotívy KDHŽ

Zdroj: [Lubomir Lehotsky](http://Lubomir.Lehotsky)

Na trase Čermel - Alpinka je prevádzkovaných 7 železničných vagónov. Všetky historické vozne boli postavené v rokoch 1866-1915. Existujú 2 služobné vozne a päť vagónov slúži pre verejnosť. Dva z týchto osobných vagónov sú uzavreté.

Zoznam lokomotív KDHŽ

	Lokomotiva	Prevádzka na KDHŽ začala:	Typ:
1	Janka - TU29.0002	1965	Dieselová
2	Danka - TU29.0003	1965	Dieselová
3	Vlasta - TU29.2004	2018	Dieselová
4	Katka - U 36.003	1991	Parná
5	Krutwig	2016	Parná

Zoznam vozňov KDHŽ

	Vozeň	Typ vozňa
1	Du 840 10346/0	Služobný
2	Du 841 10347/0	Služobný
3	Ba/u 600 10342/0	Uzavretý osobný
4	Ba/u 610 10343/0	Uzavretý osobný
5	Ba/u 611 10341/0	Otvorený (letný) osobný
6	Ba/u 620 10344/0	Otvorený (letný) osobný
7	Ba/u 621 10345/0	Otvorený (letný) osobný

Zdroj: www.detskazeleznica.sk

Podujatia

V nasledujúcej tabuľke sú popísané hlavné pravidelné podujatia organizované občianskym združením DŽK v priebehu roka.

Zoznam pravidelných podujatí DŽK

Zdroj: vlastné spracovanie

	Podujatie	Popis
1	Rušňoparáda	Rušňoparáda je najväčšie podujatie svojho druhu pre fanúšikov vlakov na východnom Slovensku. Podujatie s pôvodným názvom Prebúdzanie Katky je ojedinelou príležitosťou vidieť a zažiť veľké množstvo historických a moderných železničných vozidiel a ďalšej železničnej techniky. Približný počet návštevníkov dvojdného podujatia je 15.000.
2	Jarné zobúdzanie	Prvé vikendové jazdy po zimnej prestávke. Približný počet návštevníkov je 200 až 300.
3	Dni mesta Košice na železnici	Slávnostný začiatok sezóny Košickej detskej historickej železnice sa pravidelne koná 1. mája, čo je tiež oslavou Dní mesta Košice. Približný počet návštevníkov je 1200 až 1300.
4	Noc múzeí	DŽK participuje na Noci múzeí a galérií od roku 2014. Približný počet návštevníkov je 150.
5	Deň detí	V tento deň, teda 1. júna sa prepravujú deti na železnici za zľavnené cestovné. Približný počet návštevníkov je 100.
6	Hasičská Sobota	Podujatie je organizované v spolupráci s dobrovoľnými hasičmi a predstavuje ich aktivity a techniku. Približný počet návštevníkov je 600.
7	Deň železničky	Jedno z najpopulárnejších podujatí na železnici. Podujatie je organizované v septembri. Približný počet návštevníkov je 800 - 900.
8	Tekvicová Sobota	Veľmi populárne podujatie, keď návštevníci obdivujú farebné jesenné Čermelské údolie. Približný počet návštevníkov je 800.
9	Vláčikom do Mikulášova	Špeciálne vyzdobený vláčik na deň sv. Mikuláša s približným počtom návštevníkov 450.

Hlavnou víziou detskej železnice je zriadenie novej nástupnej stanice na mieste, ktoré slúžilo v minulosti na električkovú dopravu (bývalé obrátisko električiek, dnes v blízkosti reštaurácie Ovečka). V záujme zatraktívnenia dopravy a služieb je dôležité obnoviť vstupnú stanicu a opraviť železničnú infraštruktúru. Zdá sa, že vybudovanie lesníckeho alebo železničného skanzenu alebo obnovenie zmysluplného využívania Areálu zdravia patrí tiež k dôležitým víziám železnice. Špecifické rozvojové plány do budúcnosti sú potrebné na to, aby sa miestu vrátil duch atraktívneho prostredia s vhodnými zariadeniami pre voľnočasové aktivity (detské ihriská, turistické chodníky s posedením a iné). V ďalej budúcnosti je možné predĺženie železničky ďalej do Čermelského údolia.

Hlavní partneri

ZOO Košice

Jednou zo štyroch zoologických záhrad na Slovensku je aj Košická zoologická záhrada, ktorá je budovaná od roku 1979. Zameriava sa predovšetkým na eurázijskú faunu, ktorá obýva oblasti, ktoré sa blížia prírodným podmienkam košickej ZOO. Zakladateľom príspevkovej organizácie ZOO Košice je mesto Košice. V roku 2018 bol počet návštevníkov viac ako 250 000.

ZOO Košice sa nachádza v okrajovej mestskej časti Košice Kavečany a je tiež dostupná aj z Čermelského údolia po vyznačených turistických chodníkoch (25 minút).

Mestské lesy Košice

Od roku 1993 obhospodaruje mesto Košice mestský lesný majetok svojou vlastnou spoločnosťou Mestské lesy Košice, a. s.

Úlohou spoločnosti je zachovávať a rozširovať lesné pozemky v Košiciach pri rešpektovaní zásad trvalo udržateľného hospodárenia. Cieľom, ktorým vedie svoju podnikateľskú činnosť, je dosiahnuť maximálny ekonomický prínos v symbióze s dôrazom na vykonávanie funkcií verejného záujmu.

Spoločnosť Mestské lesy Košice udržiava košické lesné pozemky v rozlohe 19 432 ha, čo je v súčasnosti druhý najväčší mestský lesný majetok v strednej Európe.

Košický lesný majetok pokrýva najvýchodnejšiu časť Slovenského rudohoria a Čiernu Horu (200-1200 m nad morom).

Areál Alpinka

Areál Alpinka sa nachádza v tesnej blízkosti konečnej stanice Košickej detskej historickej železnice v údolí Čermeľ. Je to jedna z najobľúbenejších rekreačných oblastí pre mnohých obyvateľov mesta Košice. V areáli sa nachádza rustikálna vila v švajčiarskom štýle, ktorá dokonale zapadá do tohto krásneho prostredia. Obyvatelia mesta Košice navštevujú toto miesto od roku 1898. Pôvodne vzniklo ako klimatické kúpele, neskôr sa stalo miestnou turistickou atrakciou. V súčasnosti funguje ako reštaurácia a hlavne detská atrakcia s „Tarzaniou“ (lezecká dráha pre deti) a mnoho ďalších druhov detských ihrísk. Do areálu sa dostanete autom, mestskou hromadnou dopravou alebo detskou železniciou.

Hotel Bankov

Hotel Bankov sa nachádza 4 km od centra mesta a približne kilometer od nástupnej stanice železničky. Je to elegantný a luxusný 4* hotel s veľmi dlhou históriou, ktorá sa datuje do roku 1870. Ponúka 17 komfortných izieb, 8 izieb „Superior“ a 4 „Deluxe“ izby. V reštaurácii ponúkajú miestnu a medzinárodnú kuchyňu. Počas leta je otvorená veľká letná záhrada pre návštevníkov, kde je možné usporiadať akcie aj pre 600 ľudí.

Golfové ihrisko Alpinka Košice

Golfové ihrisko Alpinka Košice je druhým najstarším golfovým ihriskom na Slovensku. Golfové ihrisko Alpinka Košice je 9-jamkové golfové ihrisko a je jedinečné vďaka prírode, ktorá ho obklopuje. Ihrisko sa nachádza asi 1 km za konečnou stanicou detskej železnice. Areál pravidelne organizuje prestížne turnaje. K dispozícii je aj reštaurácia a bar.

LÁEV Miškovec

História Lesnej železnice Lillafüred (LÁEV)

História železničného systému LÁEV sa datuje do prvej svetovej vojny. Krajina, ktorú zbavili dvoch tretín jej územia, stratila rozsiahle lesy a doliny Karpát, takže v zostávajúcich oblastiach sa musela zvýšiť ťažba dreva. Práve pre zvýšenú ťažbu dreva bola postavená úzkorozchodná železnica v údolí potoka Szinva.



Historické fotografie

Zdroj: ÉSZAKERDŐ

Prvý nákladný vlak vypravili v roku 1920 na dnešnej 14 km dlhej hlavnej línii Miškovec-Dorottya - papierová továreň - Lillafüred - Garadna. Celá 11 kilometrov dlhá svahová trať, ktorá je teraz prevádzkovaná iba po Mahócu, bola postavená až v roku 1947. Spolu s drevom bolo tiež prepravované uhlie a dolomit do železničnej továrne Diósgyőr na úzkorozchodnej železnici.

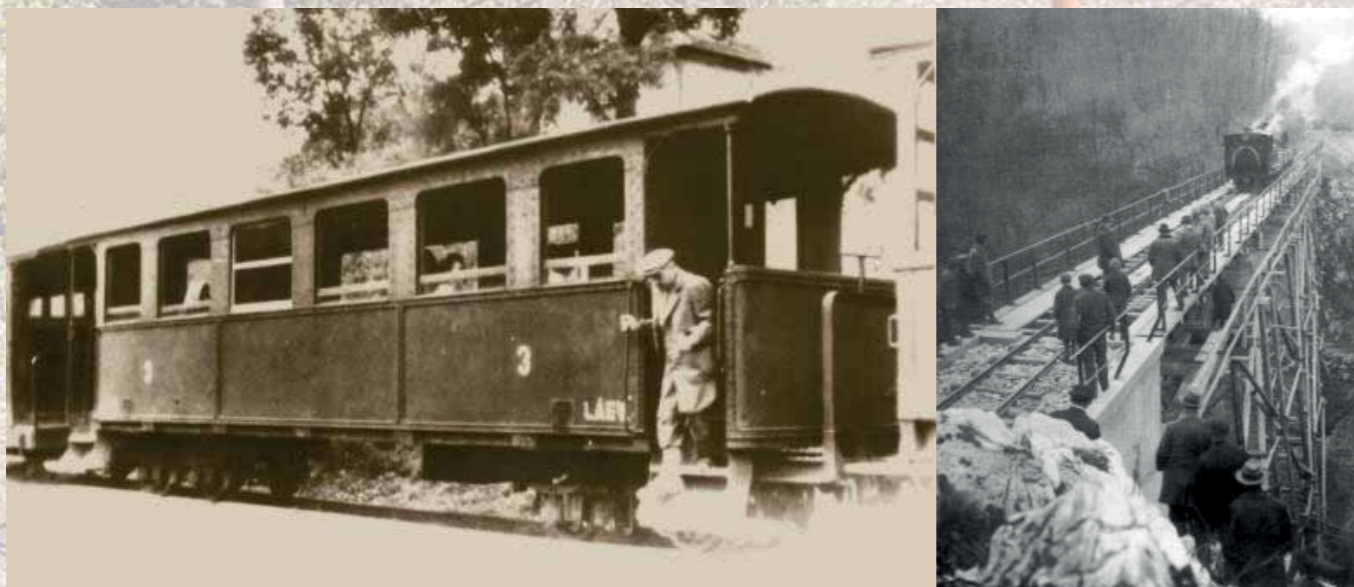
Turistický rozvoj obce Lillafüred a otvorenie hotela Palace v roku 1930 priniesli na železničku rozmach osobnej prepravy. V roku 1929 boli získané zostavy malých vozňov (DMU), ktoré sú dnes prevádzkované na Budapeštianskej detskej železnici. Najvyužívanejším obdobím v histórii železnice boli 50. roky, keď vlaky prepravovali 300.000 cestujúcich a 1,5 milióna ton tovaru za rok. Pokles železnice sa začal v šesťdesiatych rokoch prechodom nákladnej dopravy na cestné systémy. Posledný železničný náklad bol dodaný v roku 1989 - odvtedy je jedinou úlohou železnice slúžiť cestovnému ruchu.

Lesná železnica Lillafüred (LÁEV) je považovaná za jednu z najzaujímavejších úzkorozchodných železničných tratí v Maďarsku. Linka začína medzi obytnými budovami mesta Diósgyőr, potom prechádza cez lesné územie pred stanicou Papierová továreň. Pred a po stanici Lillafüred trať prekoná dva tunely a potom pokračuje linka pozdĺž svahov v blízkosti jazera Hámori a potoka Garadna. Terén tiež vyžadoval výstavbu niekoľkých viaduktov.



Mapa LÁEV

Zdroj: ÉSZAKERDŐ



História LÁEV

Zdroj: ÉSZAKERDŐ

Vozový park železničky je tvorený lokomotivami radu Mk48, z ktorých štyri sú v pôvodnej verzii a jedna v modernizovanej hybridnej verzii. Vlaky sú deponované v depe Diósgyőr. Spolu s Mk48 železnička prevádzkuje

dve trakčné lokomotívy C-50, ktoré zabezpečujú hlavnú úlohu najmä na linii Mahóca. Zaujímavosťou je skutočnosť, že posledne menované rušne sú prvými vzorkami typu so vzduchovým brzdným systémom. V lete roku 2004 prišla do vozového parku z Miškovca dieselová lokomotíva typu B-26, ktorá pôvodne premávala v továrni Szerencs Sugar Factory. Takmer všetky lokomotívy a vozne majú muzeálnu hodnotu; väčšina z nich pochádza z obdobia otvorenia železnice, teda prvej polovice 20. storočia.



História LÁEV

Zdroj: ÉSZAKERDŐ

Železnica a jej okolie ponúkajú návštevníkom širokú škálu atrakcií. V blízkosti stanice Diósgyőr môžu návštevníci navštíviť hrad Lewisa Veľkého. V stanici papierenského mlyna čaká na návštevníkov papierenské múzeum. Neskôr v časti Lillafüred môžu návštevníci navštíviť jaskyňu sv. Anny a sv. Štefana alebo Pamätný dom Hermana Ottóa. Na lodiach na jazere Hámori môžu návštevníci obdivovať impozantnú budovu hotela Palace, ktorý je symbolom regiónu. Hutnícke múzeum vo Felsőhámore a vysoká pec Fazola v Újmassa predstavujú bývalú slávu metalurgie regiónu. V blízkosti strednej zastávky Garadna stojí za to navštíviť pstruhovú farmu Lillafüred Trout, ktorá okrem prehliadky chovu pstruhov ponúka aj svoje kulinárske špeciality. V konečnej stanici tejto trate železničky čaká na návštevníkov lesnícke múzeum, zatiaľ čo na konci linky Mahóca môžu turisti navštíviť náučný chodník Varbó.

Infraštruktúra

V Miškovci začína hlavná linka z mestskej časti Diósgyőr, potom trate prechádzajú cez lesy NP Bükk a v údolí potoka Garadna až do rekreačného strediska Lillafüred, ktoré nasleduje po termináli Garadna. Linka Mahóca odbočuje na stanici Papírgyár a potom prechádza údolím Csanyik do terminálu Mahóca v lese východného Bükku.

Hlavné charakteristiky infraštruktúry LÁEV sú:

- rozchod koľaje: 760 mm
- dĺžka koľají:
 - Miškólc-Dorottya utca - hlavná trať Garadna: 14 km
 - Papírgyár - linka Mahóca: 11 km
- maximálny stúpajúci gradient:
 - na hlavnej línii: 38 ‰
 - na bočnom vedení: 42 ‰
- počet výhybiek: 37
- počet mostov: 8
- počet priepustov: 46
- najmenší polomer zakrivenia: 50 m
- maximálna povolená rýchlosť: 20 km / h

	Č. lokomotivy	Začiatok prevádzky	Typ
1	C02-203	2006	B-26 dieselový rušeň
2	C02-407	1963	C-50 dieselový rušeň
3	C02-408	2004	C-50 dieselový rušeň
4	D02-501	1981	M 041 dieselový rušeň
5	D02-506	1977	M 041 dieselový rušeň
6	D02-508	1961	M 041 dieselový rušeň
7	D02-510	1977	M 041 dieselový rušeň
8	Mk48 2021	2010	hybridný rušeň pôvodného M 041 typu
9	447.401	1954	KV-4 parný rušeň – vystavený ako muzeálny exponát

	Číslo vagónu	Začiatok prevádzky	Typ vozňa
1	11	1990	Uzavretý osobný vozeň typu BAX
2	12	1990	Uzavretý osobný vozeň typu BAX
3	14	1990	Uzavretý osobný vozeň typu BAX
4	15	1990	Uzavretý osobný vozeň typu BAX
5	31	1930	Historický uzavretý osobný vozeň
6	32	1950	Uzavretý osobný vozeň
7	33	2002	Uzavretý osobný vozeň
8	34	2002	Uzavretý osobný vozeň
9	301	1925	Historický otvorený osobný vozeň
10	302	1925	Historický otvorený osobný vozeň
11	303	1925	Historický otvorený osobný vozeň
12	304	1925	Historický otvorený osobný vozeň
13	305	1978	Otvorený osobný vozeň
14	306	1978	Otvorený osobný vozeň
15	307	1979	Otvorený osobný vozeň
16	308	1979	Otvorený osobný vozeň
17	351	1928	Historický otvorený osobný vozeň
18	352	1928	Historický otvorený osobný vozeň
19	353	1928	Historický otvorený osobný vozeň
20	354	1928	Historický otvorený osobný vozeň



Dve typické lokomotivy LÁEV

Zdroj: ÉSZAKERDŐ

Podujatia

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené hlavné podujatia, ktoré organizuje LÁEV pravidelne počas roka.

Hlavné pravidelné podujatia LÁEV

Zdroj: vlastné spracovanie

	Podujatie	Popis
1	Zúzmará Expres Mahóca	Zimné vlaky na bočnú trať Mahócai, kde nie sú pravidelne vypravované vlaky. Vzhľadom na krásu zimnej krajiny a špecifickú výletu je to veľmi obľúbený program, po ktorom nasledujú aj výlety so sprievodcom lesa.
2	"Love train" do Lillafüred	Romantický Valentínsky vlak pre páry do Lillafüred, s večerou pri sviečkach v reštaurácii Tókert pri jazere Hámori.
3	Letné vlaky do stanice Mahóca (Deň železničky)	Deň železničky. Špeciálne vlaky a lesné programy na linke Mahóca
4	Noc múzeí	Večerné vlaky na hlavnej trati do Lillafüred s doplnkovými technickými historickými programami až do neskorej noci.
5	Vadászkürt Expres do Andóktút	Vlaky so zameraním na počúvanie jelenej ruje pri odbočke Mahóca. Jedno z najpopulárnejších podujatí roka, ktoré sprevádzajú vystúpenia na vysokej úrovni, ktoré poukazujú na skutočnú povahu poľovníctva. Vrcholom večera je jelenia ruja, zvyčajne počutelná z vlaku.
6	Jesenné vlaky do stanice Mahóca	Sezónne zájazdy do Andóktút na trase Mahóca s rôznymi sprievodnými lesnými programami a piknikom.
7	Vlak sv. Mikuláša do Lillafüred (Mikulásvonat)	Najväčšie podujatie HÚŽ v Maďarsku - počas troch týždňov so štyrmi párami vlakov denne premávajú vlaky sv. Mikuláša medzi Miškolcom a Lillafüredom. V Lillafüred môžu deti a ich rodičia stretnúť sv. Mikuláša v interaktívnej rozprávke.

Hlavní partneri LÁEV

Nadácia pre úzkorozchodnú železnicu Lillafüred (Lillafüredi Kisvasútért Alapítvány)

Dňa 13. júna 2004 založilo dvanásť osôb Nadáciu pre úzkorozchodnú železnicu Lillafüred. Účelom nadácie je podporiť štátnu železničnú spoločnosť Lillafüred (LÁEV). Okrem pomoci pri bezpečnosti prevádzky a rozvoji LÁEV sa nadácia zameriava na rozvoj cestovného ruchu šetrného k životnému prostrediu, propagovaniu prírody a lesa pre všetky vekové kategórie. S aktívnou účasťou nadácie boli v roku 2016 dva vozne vyba-vené poľovníckym tematickým obsahom. V záujme rozvoja železnice je nadácia aktívna v príprave viacerých budúcich pilotných projektov.

Lesná sekcia Národnej lesníckej asociácie (Országos Erdészeti Egyesület Erdei Vasúti Szakosztálya)

Sekcia lesných železníc Národnej lesníckej asociácie, ktorá má viac ako 150 rokov histórie, je spoločným fórom pre domáce lesníctvo. Účastníci hľadajú odpovede na spoločné výzvy lesných železníc, hľadajú spoločné opatrenia vrátane formulovania v kontexte platnej legislatívy. Sekcia organizuje odborné stretnutia a študijné cesty s cieľom propagovať a podporovať všetky lesné železnice v krajine.

MIDMAR Miskolc Tourism s.r.o.. (MIDMAR Miskolci Idegenforgalmi Marketing Nonprofit Kft.)

Organizácia miestnej samosprávy je zodpovedná za podporu cestovného ruchu regiónu Miskovec. Je to predovšetkým partner LÁEV prostredníctvom systému zľavových kariet Miskovec, skupiny kartičiek Miskolc Pass. LÁEV je súčasťou systému zliav: držiteľia kariet môžu využívať výraznú zľavu alebo v závislosti od typu karty môžu cestovať bezplatne na vlakoch LÁEV. MIDMAR tiež propaguje podujatia LÁEV.

Pstruhová farma Lillafüred (Lillafüredi Pisztrángtelep, Hoitsy és Rieger Kft.)

Najznámejšia pstruhová maďarská farma je jednou z hlavných atrakcií pozdĺž trate LÁEV. Prevádzkovateľ Hoitsy a Rieger Kft. získal niekoľko profesionálnych ocenení za vynikajúce aktivity v oblasti chovu pstruhov. Pstruhová farma a príslušná reštaurácia sú známe v celej krajine a sú častým partnerom organizácie LÁEV pri organizovaní príležitostných podujatí a špeciálnych ciest.

Hotel a reštaurácia Tókert, Lillafüred

Tento hotel a reštaurácia sa nachádza v srdci letoviska Lillafüred v blízkosti hotela Palota a ponúka výhľad na jazero Hámori. Je dôležitým partnerom LÁEV, najmä pri realizácii programu „Love Train“ a mnohých ďalších spoločných podujatí. Hostia hotela majú nárok na zľavu na vlakoch LÁEV.

Národný park Bükk (park Bükki Nemzeti)

Väčšina liniek LÁEV sa nachádza v oblasti národného parku Bükk. Rovnako ako s lesníctvom, LÁEV má tiež vynikajúce vzťahy so zamestnancami národného parku. V tomto kontexte sa každý rok organizuje niekoľko programov: napr. v niektorých zriedkavých viditeľných jaskyniach NP Bükk sa zorganizovalo množstvo tematických programov.

Nadácia pre rozvoj zámku Diósgyőr (A Diósgyőri Vár Térségének Fejlesztéséért Közhasznú Alapítvány)

Nadácia je organizátorom súťaží na podujatí Vlak sv. Mikuláša. Nadácia zabezpečuje hercov, organizuje predaj vstupeniek, propaguje podujatie a vyhľadáva sponzorov.

Hutnícke múzeum maďarského technického a dopravného múzea (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Kohászati Múzeuma)

Hutnícke múzeum vo Felsőhámore a múzeum Massa v peci Fazola sú dôležitými partnermi pre LÁEV. Organizujú spoločné aktivity na podujatí Noc múzeí, a LÁEV zase v septembri prepravuje návštevníkov podujatia „Dni Fazola“ organizovaných v Újmassa.

3. VÍZIA

Nasledujúca vízia, ktorá popisuje obe HÚŽ z dlhodobého hľadiska (do 10 - 15 rokov), vznikla ako výsledok diskusie medzi odborníkmi oboch partnerov počas spoločných workshopov. Obidve HÚŽ predstavujú fungujúce „brány do prírody“, sú špecifickými tematickými turistickými atrakciami a sú tiež atraktívnymi miestami na trávenie voľného času pre miestnych obyvateľov a ostatných návštevníkov.

DŽK sa zameriava predovšetkým na rodiny s deťmi, má unikátny park historických lokomotív a vozňov a príslušné technické zariadenia (depo) na prevádzku. Železnička prechádza údolím Čermel, spája koncový bod mestskej hromadnej dopravy (Ovečka), stanicu Vpred, stredisko Alpinka a končí v údolí, kde návštevníci môžu prestúpiť na lanovku na vrch „Hrešná“. Jeho ročná prevádzka dosahuje 80 000 návštevníkov a DŽK je najnavštevovanejšou HÚŽ na Slovensku. Ponúka veľa zaujímavostí a podujatí počas celého roka, systém „hop-on hop-off“ (nástup a výstup na každej stanici), divadelné predstavenia pre deti, rôzne služby ako prenájom bicyklov, kolobežiek, skateboardov atď. Úroveň spolupráce prevádzkovateľov služieb v turistickom ruchu je na vysokej úrovni, v údolí Čermel sú ponúkané ďalšie služby spojené s prevádzkou DŽK. Mesto Košice tiež ponúka mnoho turistických produktov pre rôzne druhy skupín návštevníkov a súčasťou tejto ponuky je aj DŽK.

Strategickým cieľom LÁEV je stať sa najnavštevovanejšou úzkorozchodnou železnicou v Maďarsku (v súčasnosti je tretia) s cieľovým ročným počtom cestujúcich 325 000. Hlavnými cieľovými skupinami pre lesnú železnicu sú domáce rodiny, škôlky a školské skupiny, ale cieľom je tiež prilákať profesionálov a zahraničných návštevníkov regiónu. Primárnym cieľom je zlepšiť stav železničných tratí, poskytnúť potrebnú infraštruktúru, ktorá je nevyhnutným predpokladom bezpečnej prevádzky a dokončiť renováciu celého vozového parku. Po tomto je cieľom rozvíjať služby ďalšími tematickými programami, realizáciou regionálnej spolupráce v oblasti cestovného ruchu a dôrazom na špecifické profesie postavené na historickom vozovom parku.



Historické foto DŽK

Zdroj: Ľubomír Lehotský

4. ANALÝZA LEGISLATÍVNEHO PROSTREDIA

Problematika špeciálnych dráh z pohľadu slovenskej legislatívy

Dráhy a dopravu na dráhach v Slovenskej republike upravujú najmä dva komplexne spracované zákony:

- Zákon 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
- Zákon 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov.

Pôsobnosť v oblasti dráh vykonáva Ministerstvo dopravy a výstavby SR, sekcia železničnej dopravy a dráh. Z hľadiska regulácie na železničných dráhach, ich bezpečnosti, interoperabilitu a štátny odborný technický dozor pokrýva Dopravný úrad (NSAT).

V zmysle zákona o dráhach sa dráhy členia na:

- železničné dráhy
- mestské dráhy (električkové a trolejbusové dráhy),
- lanové dráhy
- špeciálne dráhy

Čo sú špeciálne dráhy?

Špeciálne dráhy sú fyzicky odčlenené a nezaústené trate do siete železničných dráh so zjednodušeným režimom prevádzky.

Na Slovensku je niekoľko špeciálnych dráh, z ktorých veľká časť zabezpečuje muzeálnu, rekreačnú či príležitostnú dopravu. Sú to najmä: Čiernohronská železnica, Oravská lesná železnica, Kysucká lesná úvratová železnica, Košická detská historická železnica, Nitrianska poľná železnica, Trenčianska elektrická železnica TREŽ, ale aj železničná dráha TEŽ vo Vysokých Tatrách, ktorá zaisťuje nielen prepravu turistov, ale aj verejnú dopravu a obsluhu.

Status špeciálnej dráhy je tak trochu slovenskou osobitosťou a napríklad v Českej republike, Poľsku či Maďarsku tento termín nepoznajú a je otázkou, či nebude v budúcnosti zrušený, alebo inak asimilovaný európskou legislatívou. Povaha špeciálnej dráhy v sebe nesie istý prvok samostatnosti, ale žiaľ, pri nedokonalnej a povrchovej legislatíve, ktorá len veľmi málo prihliada na samotné špeciálne dráhy len veľmi málo napomáha tejto samostatnosti a efektívnosti jej prevádzkovania.

Prevádzkovatelia špeciálnych dráh by toto status-quo teda z jednej strany mohli považovať do istej miery za výhodu, nedokonalá legislatíva však túto polohu neguje. Prevádzkovateľov špeciálnych dráh, teda aj Občianske združenie Detská železnica Košice, najviac zťažujú požiadavky legislatívy, ktoré sú takmer rovnako náročné, ako sú kladené na prevádzkovateľov iných železničných dráh (nie špeciálnych), kde sú tieto nároky oprávnené a opodstatnené.

Sú to najmä:

- požiadavky na zdravotnú a psychickú spôsobilosť zamestnancov
- požiadavky na spôsobilosť a periodicitu prehliadok určených technických zariadení UTZ
- periodicita technických a iných prehliadok dráhových vozidiel a trate
- poistenie
- administratíva v otázkach bezpečnostných opatrení
- školenia, ich rozsah, periodicita, finančná a časová náročnosť, znalosť problematiky špeciálnej dráhy
- interoperabilita a vydávanie preukazov

V princípe možno povedať, že na špeciálnu dráhu sú (a v niektorých aspektoch boli iba donedávna), kladené neúmerné nároky vzhľadom na povahu, výkony a objemy prepravy. Ilustrovať sa to dá na príklade rušňovodiča – strojvodcu dráhového vozidla špeciálnej dráhy. Ešte donedávna musel spĺňať také isté náročné kritériá, ako rušňovodič na (normálnej) železničnej dráhe, kde sa vlak pohybuje rýchlosťou 80 – 160 km/hodinu, oproti strojvodcovi na špeciálnej dráhe s jazdnou rýchlosťou max 20 km/hod. Najmä v otázke zdravotnej, alebo psychickej spôsobilosti či ukončeného vzdelania. Tiež v otázke školení, ich odbornosti, periodicity alebo finančnej a časovej náročnosti.

Tieto požiadavky do značnej miery nielen komplikujú, ale v mnohom aj znemožňujú skvalitňovať prácu prevádzkovateľov špeciálnych dráh. Pritom je zarážajúce, že napríklad zamestnanci dopravcov na pozemných

komunikáciách (autobusy), alebo električkových dráhach (ktoré sú povahou špeciálnych dráh asi najbližšie) nemusia spĺňať také náročné kritériá, hoci samotná rýchlosť (60- 110 km/ hod) ale aj objem prepravy je oveľa vyššia, ako na špeciálnych dráhach.

Právne prostredie pre vnútroštátne železnice Maďarska

(Prednáška Gábora Chikána 18.7.2018, Andokút, HU)

Minulosť

Od roku 1880 vstúpil do platnosti XXXI. zákon o železničniciach miestneho (regionálneho) záujmu: zákon zaviedol veľmi jednoduché podmienky pre výstavbu regionálnej siete vrátane úzkorozchodných železníc, tvoriacich súčasť regionálnej siete. Preto boli regionálne železnice postavené a prevádzkované jednoduchšie ako národná sieť. Priemyselné železnice (kam patrili aj lesné železnice) však neboli súčasťou zákona.

Nedávna minulosť

Do konca 20. storočia sa regulácia železníc začala integrovať, regulačná medzera zmizla nielen medzi národnými traťami, ale aj medzi regionálnymi železnicami.

Jednotnosť - zdôrazňujúca dôslednosť v rámci vnútroštátnej železničnej spoločnosti (MÁV) - výrazne prispela k poklesu počtu prevádzkovaných regionálnych železníc a úzkorozchodných železníc. Konkrétne prevádzkovatelia regionálnych železníc mimo MÁV by však mohli zostať zachovaní.

Príslušné pravidlá a regulácie možno posúdiť podľa toho, do akej miery ich úrady požadovali: tiché porozumenie bolo spoločným voľným výkladom určitých pravidiel.

Na základe dobrých vzťahov s miestnymi orgánmi existujúcich územných celkov silne prevládalo podporné, tolerantné správanie kontrolných a niektorých ďalších orgánov.

V tomto období nemáme spoľahlivé údaje o nehodách, ale môžeme konštatovať, že pri regionálnych resp. úzkorozchodných železničniciach neexistoval žiadny významný bezpečnostný problém.

Súčasnosť

Formovanie –

Vstup Maďarska do EÚ prinieslo aj prijatie Acquis Communautaire EÚ, vrátane pravidiel týkajúcich sa základných výnimiek v oblasti železničnej dopravy. Maďarský zákonodarca opäť nerozlišoval medzi železničnými systémami, pokiaľ išlo o novoprijaté predpisy, jednotným spôsobom a rovnako reguloval lanovky až po vysokorýchlostné, hlavné trate železnice. Zásady boli stanovené v zákone¹, ale problémy skutočne vznikli vo vykonávacích predpisoch, teda v nižších normách.

Súčasný stav

Takmer všetky zariadenia a činnosti úzkorozchodných železníc vyžadujú povolenia:

- výstavba, uvedenie do prevádzky a demontáž
- kvalifikovanie na oficiálnu skúšku
- kvalifikovanie organizácie

Podmienky týkajúce sa administratívneho obsahu sú v podstate rovnaké ako podmienky hlavných vnútroštátnych sietí, existujú rozdiely v technických (bezpečnostných) predpisoch železníc. Orgán dohľadu nemá špecifickú expertízu na železnici alebo špecializovaný tím, ktorý by zohľadňoval podmienky a potreby úzkorozchodných železníc.

Problémy

Obsah

Vznikajúce problémy:

- veľmi vysoké úradné poplatky v porovnaní s rozpočtom železníc;
- požadované nové normy a predpisy nemôžu byť splnené alebo sú veľmi nákladné;
- povinné služby

¹ CLXXXIII z 2005, Zákon o železničnej doprave

Princípy

Z legislatívneho procesu boli odborníci na železnice prakticky vynechaní. Istý čas sa konzultácie zdali byť pravidelné, praktickí odborníci na železničnú dopravu pripravili dokonca viacero špecializovaných materiálov, ktoré však neboli zohľadnené, alebo len zanedbateľne.

Tento stav bol výsledkom argumentácie, že zákonodarcovia už aj tak pracujú s veľmi skúsenými odborníkmi na železnice, avšak z pohľadu malých železničiek ide o nebezpečnú mylnú predstavu, že tí, ktorí rozumejú národným železniciam, rozumejú aj malým regionálnym či turistickým železniciam. Namiesto argumentovania založeného na skutočných rizikách a tiež príležitostiach je vracajúca sa fráza „Bezpečnosť na prvom mieste.“

Zmeny v roku 2010

Medzi zavedenými novými predpismi sa železnice jednotne zaoberali jednou z najviac neúspešných licencií a to Bezpečnostným certifikátom železnice.

Zákonodarcu uznal, toto pravidlo bolo v mnohých ohľadoch bezvýznamné, takže na jeseň roku 2010 bolo zrušené novelou zákona a bola tiež zrušená Licencia prepravcu z povinnosti železníc².

Opakovanie problému

Napriek predchádzajúcemu pozitívnemu príkladu boli právne problémy v nasledujúcich rokoch reprodukovateľné, napríklad: nariadením o odbornej príprave alebo predpismi o údržbe vozidiel.

Zmeny 2017 - 2018.

Keďže regulačné spory sa nezastavili, začiatkom roku 2017 začala komplexná revízia predpisov pre regionálne, úzkorozchodné železnice a táto stále prebieha. Spočiatku bol pripravovaný osobitný zákon, nakoniec však pribudli k existujúcim paragrafom nové odseky.

Ale:

- Kreatívne organizácie a osoby sú v podstate rovnaké ako tí, ktorí v predchádzajúcom desaťročí neboli otvorení chápaniu malých železníc,
 - Experti na železničnej doprave sú naďalej vylúčení z procesu prípravy a pripomienkovania novej legislatívy.
- Nové právne predpisy, ktoré už boli vypracované, boli niekedy prísnejšie ako predchádzajúce, administratívny obsah sa sotva zmenil.

Budúcnosť

Je potrebné, aby sa právne predpisy zakladali na poznatkoch o malých železnicach a na profesionálnom základe, pravdepodobne s iným tímom, ako je existujúci tím.

Pravidlá musia nájsť fungujúce riešenia pre problémy malých železníc, bezpečnostné riziká - čo je nemožné bez zapojenia odborníkov, ktorí sú na úrovni rozhodovania oboznámení s regionálnymi železnicami.

Odborné porozumenie a prijatie vyžaduje:

1. menej obmedzení pre stavby, viac riešení pochádzajúcich zo skutočných skúseností
2. menších a/alebo iných typov rizík
3. jednoduchšie a/alebo iné riešenia; menšie alebo iné požiadavky na povolenia

² spolu s lyžiarskymi vlekmí a súkromnými železnicami

5. ANALÝZA HLAVNÝCH TURISTICKÝCH UKAZOVATEĽOV

Región Košice

Na účely tohto plánu na slovenskej strane skúmame mesto Košice s okolitým regiónom ako hlavnú oblasť. Táto destinácia pozostáva z 5 okresov Košice I-IV a Košice-okolie. Detská železnica Košice sa nachádza v okrese Košice I, ale do hlavného sledovania možno zahrnúť mesto Košice ako celok ako aj jeho okolie. Štatistické údaje zhromažďoval štatistický úrad SR. Vybrali sme údaje z posledných piatich rokov, aby sme videli časové zmeny a trendy.

Kapacity a výkonnosť ubytovacích zariadení

Počet ubytovacích zariadení

V tejto časti je popísaný základný ukazovateľ počtu ubytovacích zariadení za posledných päť rokov. Je zrejmé, že v tomto ukazovateli nie je žiadna významná zmena. Priemerný počet je 95,8 zariadení. Pokles za posledný rok na 91 zariadení možno vysvetliť len tak ak budeme skúmať aj počet lôžok v týchto zariadeniach.

Celkový počet ubytovacích zariadení v Košiciach

	2013	2014	2015	2016	2017
Počet zariadení	96	94	110	88	91



Zdroj: Štatistický úrad SR, 2017

Počet izieb a postelí v ubytovacích zariadeniach v Košiciach

Priemerný počet izieb bol 2431 a priemerný počet lôžok bol 5567. Pri porovnaní rokov 2013 a 2017 možno vidieť, že počet izieb a počet lôžok sa mierne zvyšuje. Výnimočný rok je rok 2015, keď tieto ukazovatele dosiahli vrchol.

Celkový počet izieb a postelí v ubytovacích zariadeniach v regióne Košic

	2013	2014	2015	2016	2017
Počet izieb	2 195	2 401	2 715	2 341	2 502
Počet postelí	5 070	5 620	6 304	5 218	5 624



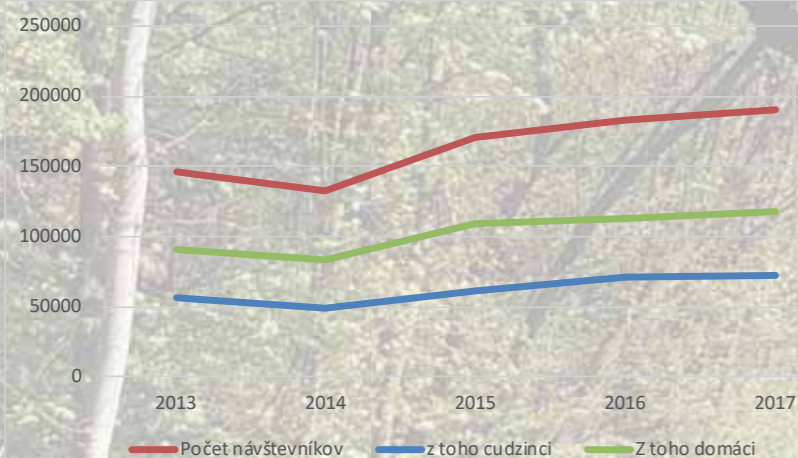
Zdroj: Štatistický úrad SR, 2017

Počet návštevníkov v ubytovacích zariadeniach

Počet návštevníkov spolu prijímaných do ubytovacích zariadení v roku 2017 vzrástol oproti roku 2013 o viac ako 30%. Situácia je veľmi podobná pri porovnaní zahraničných a domácich návštevníkov. Obidve kategórie sa zvýšili o viac ako 30%. Najsilnejší rok bol 2017, keď celkový počet návštevníkov bol 190 788, z toho 72 876 zahraničných návštevníkov - 38,2% a 117 912 domácich návštevníkov, čo je 61,8%.

Celkový počet návštevníkov v ubytovacích zariadeniach v regióne Košíc

	2013	2014	2015	2016	2017
Počet návštevníkov	145 978	132 363	170 728	183 165	190 788
Zahraniční	55 755	48 494	61 267	70 578	72 876
Domáci	90 223	83 869	109 461	112 587	117 912



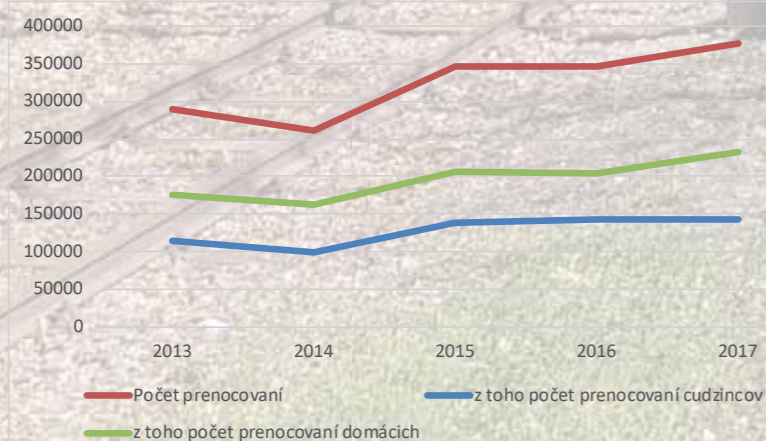
Zdroj: Štatistický úrad SR, 2017

Počet prenocovaní v ubytovacích zariadeniach

Počet prenocovaní v regióne Košice vzrástol v porovnaní s rokom 2013 až 2017 o 30%. Iba v tomto ukazovateli poklesol v roku 2014 o viac ako 10% podobne ako v ukazovateli počet návštevníkov.

Celkový počet prenocovaní v ubytovacích zariadeniach v regióne Košíc

Počet prenocovaní	2013	2014	2015	2016	2017
Celkovo	289 311	260 005	346 181	346 282	376 282
Zahraniční	113 321	98 106	139 285	141 922	143 783
Domáci	175 990	161 899	206 896	204 360	233 082



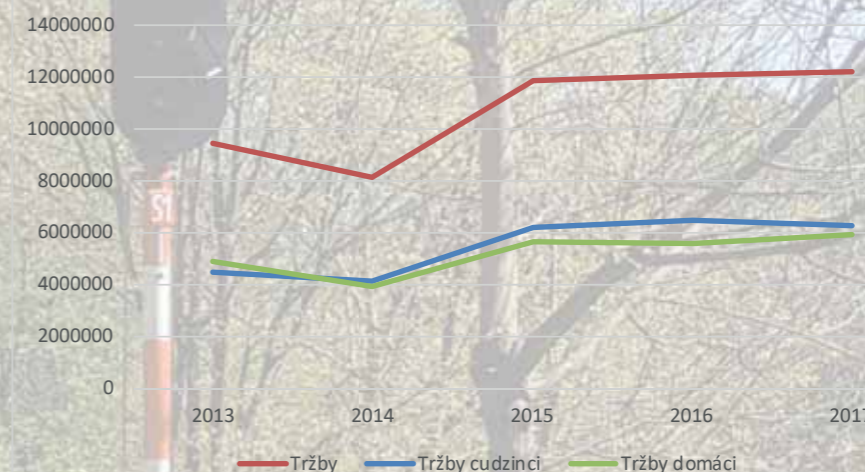
Zdroj: Štatistický úrad SR, 2017

Celkové výdavky v ubytovacích zariadeniach

Počet návštevníkov a ich prenocovaní vzrástol v sledovanom období 2013-2017 o 30%, podobne vzrástli aj ich výdavky. Rozdiel medzi rokmi 2013 a 2017 bol +2 772 089, čo znamená + 29,3%. Jediný pokles bol v roku 2014 rovnako ako v predchádzajúcich ukazovateľoch.

Prijmy z ubytovania návštevníkov v Košickom kraji celkovo

	2013	2014	2015	2016	2017
Prijmy v €	9 454 697	8 151 041	11 838 940	12 069 406	12 226 786
Zahraniční	4 527 201	4 184 696	6 201 655	6 475 096	6 289 509
Domáci	4 927 496	3 966 345	5 637 285	5 594 310	5 937 277



Zdroj: Štatistický úrad SR, 2017

Celkový počet návštevníkov, prenocovaní, priemerná dĺžka pobytu

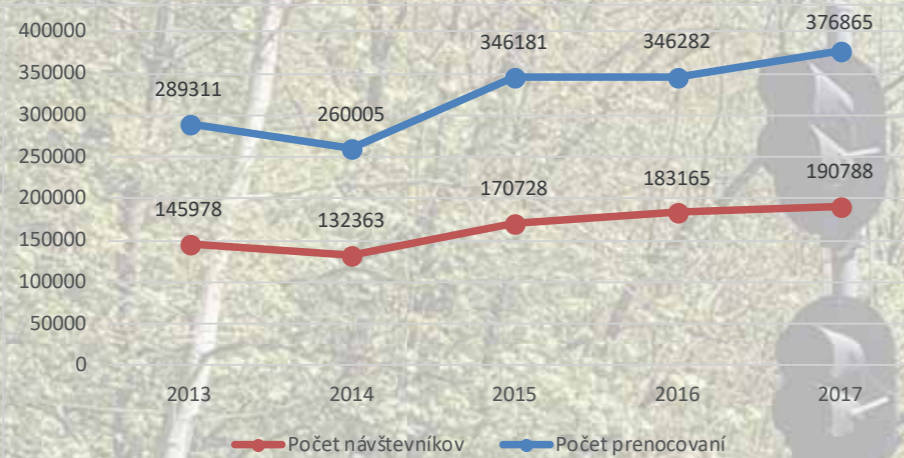
Nasledujúce údaje predstavujú trendy v oblasti výkonnosti destinácií v rokoch 2013-2017. Je zrejme, že po roku 2013, kedy mesto Košice držalo titul európskeho hlavného mesta kultúry, počet návštevníkov klesol. V nasledujúcich rokoch sa však počet návštevníkov (a prenocovaní) každoročne zvýšil; najvyšší nárast bol v roku 2015.

Počet návštevníkov, prenocovaní, priemerná dĺžka pobytu

	Počet návštevníkov	Počet prenocovaní	Priemerný pobyt	Ročná zmena návštevníkov	Ročná zmena prenocovaní
2013	145 978	289 311	1,98		
2014	132 363	260 005	1,96	-9,33%	-10,13%
2015	170 728	346 181	2,03	28,98%	33,14%
2016	183 165	346 282	1,89	7,28%	0,03%
2017	190 788	376 865	1,98	4,16%	8,83%

Zdroj: vlastné spracovanie

Návštevníci a prenocovania v Košickom kraji spolu v rokoch 2013-2017

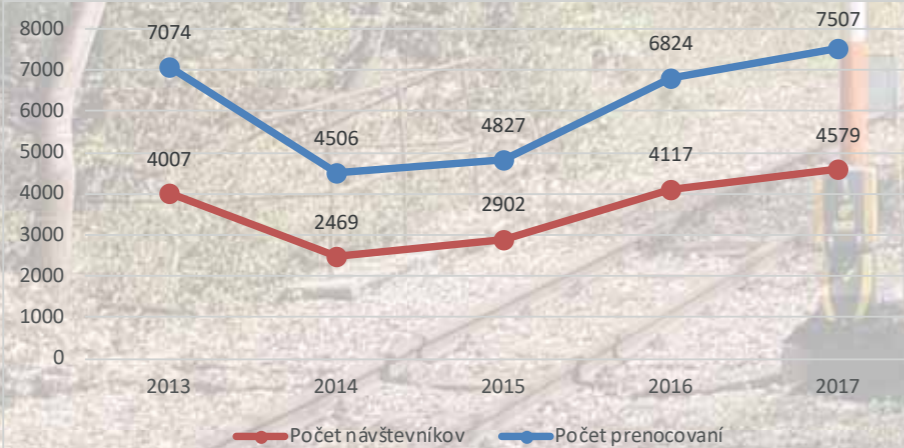


Zdroj: Štatistický úrad SR, 2017

Mesto Košice v roku 2013 získalo titul „Európske hlavné mesto kultúry“, keď sa počet návštevníkov z Maďarska zvýšil o 25% v porovnaní s predchádzajúcim rokom (štúdiá Via Carpathia, 2016). V budúcom roku 2014 došlo k výraznému poklesu takmer o 40% v počte návštevníkov, ako aj v počte prenocovaní. Od roku 2014 sa však hodnoty oboch ukazovateľov zvýšili, počet návštevníkov z Maďarska v Košickom kraji sa zvýšil o 85% v porovnaní s rokmi 2014 a 2017, čo je dobrým odkazom pre dlhodobé partnerstvo medzi partnermi projektu.

Celkový počet návštevníkov a prenocovaní z Maďarska v Košickom kraji

	2013	2014	2015	2016	2017
Počet návštevníkov	4 007	2 469	2 902	4 117	4 579
Prenocovania	7 074	4 506	4 827	6 824	7 507



Zdroj: Štatistický úrad SR, 2017

Región Miskovec

Na maďarskej strane sme zohľadnili turistické ukazovatele Miskovca a jeho okolia. V Miskovci a okolí sú 4 hlavné turistické ciele: Lillafüred, Staré mesto, Miskolctapolca a Diósgyőr. Z hľadiska železničnej LÁEV je dôležité sledovať turistické indikátory Diósgyőr a Lillafüred. Zdrojom týchto štatistických údajov je Centrálny štatistický úrad, s cieľom poukázať na trendy a zmeny.

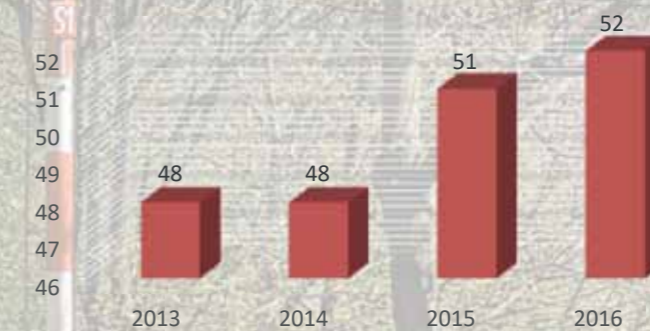
Kapacity a výkonnosť ubytovacích zariadení

Počet ubytovacích zariadení

V tejto časti je popísaný základný ukazovateľ počtu ubytovacích zariadení sledovaných za posledné štyri roky. Je zrejmé, že v tomto ukazovateli nie je žiadna významná zmena. Priemerné číslo je 49,7 zariadení.

Celkový počet ubytovacích zariadení v regióne

	2013	2014	2015	2016
Počet izieb	48	48	51	52



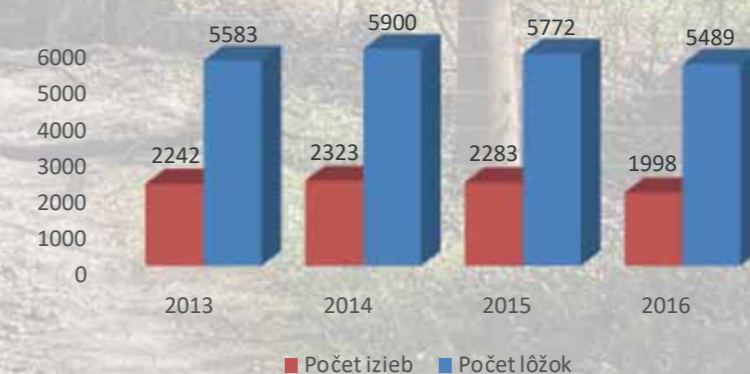
Zdroj: Štatistický úrad HU

Počet izieb a lôžok v ubytovacích zariadeniach

Pri porovnaní údajov v Košickom a Miskoveckom regióne možno vidieť, že počet zariadení je v Košickom kraji takmer dvojnásobne vyšší ako v regióne Miskovec, ale počet izieb a lôžok je v oboch regiónoch veľmi podobný. Znamená to, že zariadenia v Miskovci sú väčšie.

Počet izieb a lôžok v ubytovacích zariadeniach v regióne Miskovec spolu

	2013	2014	2015	2016
Počet izieb	2242	2323	2283	1998
Počet lôžok	5583	5900	5772	5489



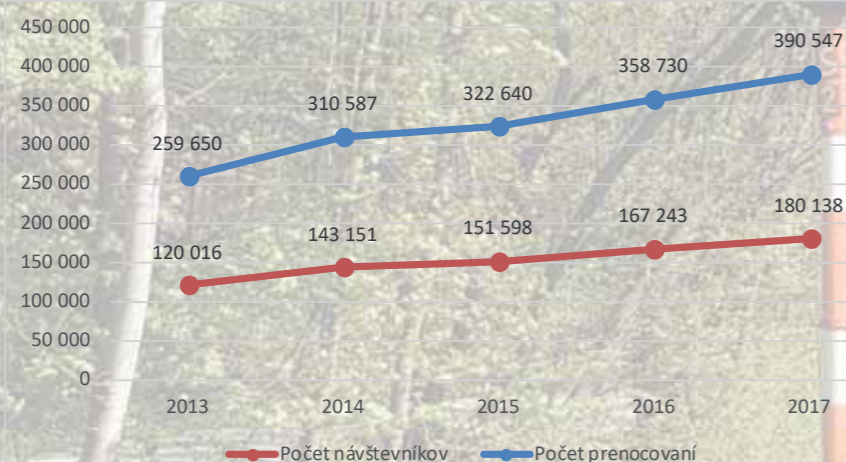
Zdroj: Štatistický úrad HU

Počet návštevníkov a prenocovaní v ubytovacích zariadeniach

Počet prijímaných návštevníkov do ubytovacích zariadení sa v sledovaných rokoch postupne zvyšoval. Počas posledných piatich rokov vzrástli oba ukazovatele: počet zariadení a počet prenocovaní o viac ako 50%. Najsilnejší rok bol 2017, keď celkový počet návštevníkov bol 180 138 a celkový počet prenocovaní bol 390 547. V porovnaní s Košickým krajom sú údaje prekvapivo podobné: celkový počet návštevníkov v roku 2017 bol v Košickom kraji 190 788 a v regióne Miskovec 180 138 a celkový počet prenocovaní v roku 2017 bol v Košickom kraji 376 282, zatiaľ čo v Miskoveckom kraji 390 547.

Počet návštevníkov a prenocovaní v ubytovacích zariadeniach v regióne Miskovec

	2013	2014	2015	2016	2017
Počet návštevníkov	120 016	143 151	151 598	167 243	180 138
Počet prenocovaní	259 650	310 587	322 640	358 730	390 547



Zdroj: Štatistický úrad HU

Celkový počet návštevníkov, prenocovaní, priemerná dĺžka pobytu a ročné zmeny

Nasledujúce údaje predstavujú trendy v oblasti výkonnosti destinácií v rokoch 2013-2017. Obidva hlavné ukazovatele sa postupne zvyšovali a priemerná ročná zmena návštevnosti počas sledovaných rokov bola 1 968.

Počet návštevníkov, prenocovaní, priemerná dĺžka pobytu

	Počet návštevníkov	Počet prenocovaní	Priemerná dĺžka pobytu	Ročný nárast návštevníkov	Ročný nárast prenocovaní
2013	120016	259650	2,16		
2014	143151	310587	2,17	19,28%	19,62%
2015	151598	322640	2,13	5,90%	3,88%
2016	167243	358730	2,14	10,32%	11,19%
2017	180138	390547	2,17	7,71%	8,87%

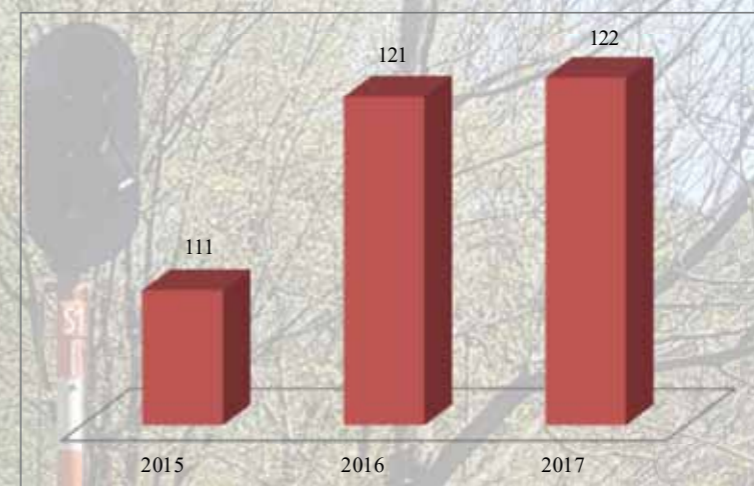
Zdroj: vlastné spracovanie

6. ANALÝZA HLAVNÝCH ÚDAJOV O CESTUJÚCICH

Detská železnica Košice

Existujú štyri typy cestovných lístkov podľa typu cestujúceho: detský, študentský, dospelý a rodinný lístok. Rodinný lístok je určený rodičom a ich deťom bez obmedzenia ich počtu. Každý cestovný lístok môže byť bežný - jedna cesta alebo spätočný.

Počet dní prevádzky DŽK



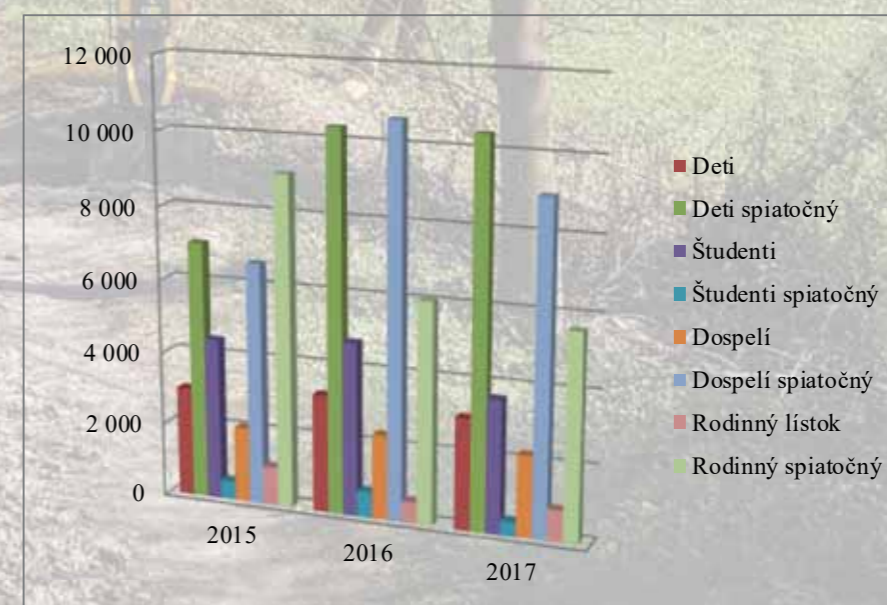
Zdroj: vlastné spracovanie

Počet prepravených cestujúcich

V roku 2015 bolo prepravených 6 626 dospelých cestujúcich a 7 048 detí. (Jeden dospelý alebo jedno dieťa sa započítava na jednu jazdu). V roku 2016 bolo prepravených 10 654 dospelých a 10 358 detí a v roku 2017 10 422 detí a 8 980 dospelých.

Počet cestujúcich v DŽK v rokoch 2015 - 2017

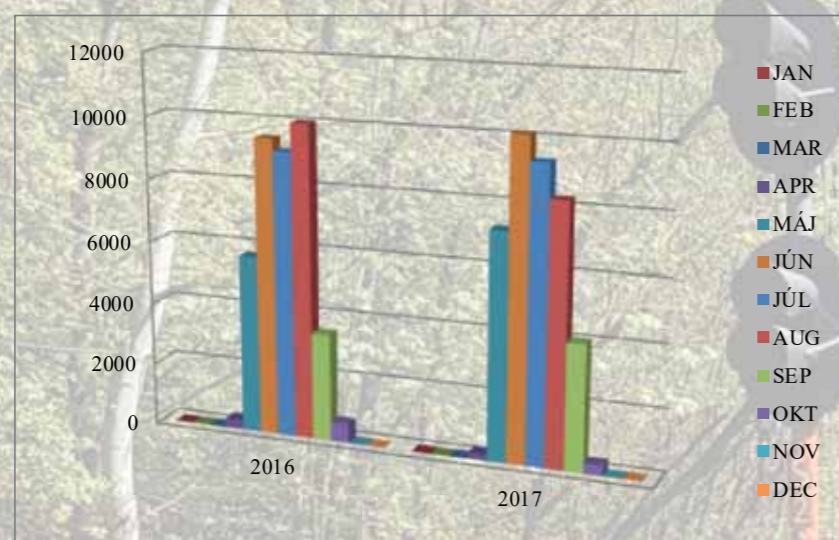
	Deti	Deti spätočný	Študenti	Študenti spätočný	Dospelí	Dospelí spätočný	Rodinný lístok	Rodinný spätočný	Spolu
2015	3 009	7 048	4 438	518	2 065	6 626	1 060	9 048	33 812
2016	3 234	10 358	4 749	718	2 322	10 654	576	6 048	38 659
2017	3 042	10 422	3 646	396	2 232	8 980	868	5 640	35 226



Zdroj: vlastné spracovanie

Rozdelenie počtu cestujúcich v jednotlivých mesiacoch za posledné dva roky možno vidieť na nasledujúcej tabuľke.

Počet cestujúcich vlakom DŽK v jednotlivých mesiacoch



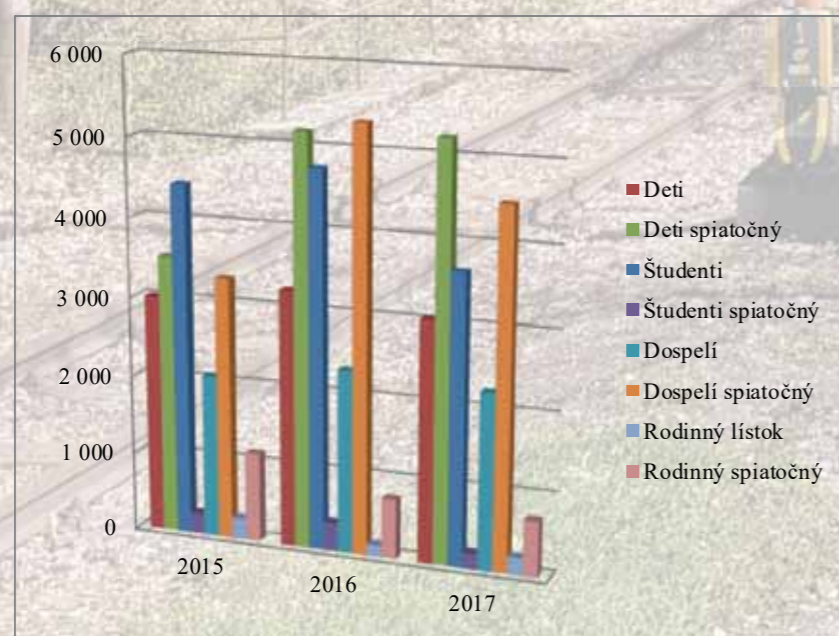
Zdroj: vlastné spracovanie

Počet predaných cestovných lístkov

V roku 2015 sa predalo 4 438 študentských lístkov a 3 524 detských lístkov. V roku 2016 bolo predaných 5 327 lístkov pre dospelých a 4 749 študentských lístkov. A v roku 2017 5 211 detských a 4 490 dospelých spiatocných lístkov.

Počet predávaných cestovných lístkov DŽK v rokoch 2015 – 2017

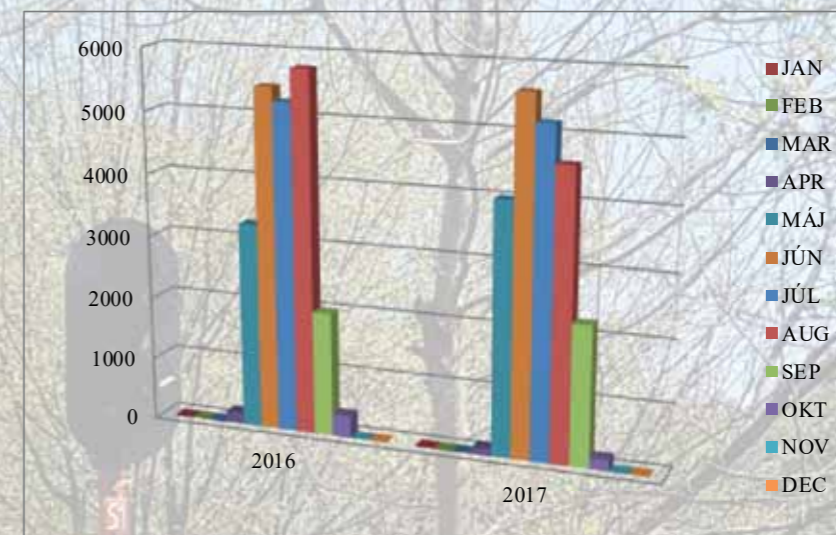
	Deti	Deti spiatocný	Študenti	Študenti spiatocný	Dospelí	Dospelí spiatocný	Rodinný lístok	Rodinný spiatocný	Spolu
2015	3 009	3 524	4 438	259	2 065	3 313	265	1 131	18 004
2016	3 234	5 179	4 749	359	2 322	5 327	144	756	22 070
2017	3 042	5 211	3 646	198	2 232	4 490	217	705	19 741



Zdroj: vlastné spracovanie

V ďalšom grafe vidíme počet predaných lístkov, ktoré boli sledované v mesiacoch za posledné dva roky. Najlepšie mesiace sú jún, júl a august.

Počet predaných cestovných lístkov DŽK za mesiace v rokoch 2016 - 2017



Zdroj: vlastné spracovanie

Ceny cestovných lístkov

Do roku 2012 boli ceny lístkov nemenné až 10 rokov. K dispozícii boli dva druhy cestovných lístkov: jednosmerný dieťa a jednosmerný dospelý. Cena za jednosmerný lístok bola 50 centov za dieťa a 1 euro za dospelú osobu. Ceny boli zavedené po tom, ako Slovensko prijalo euro ako štátnu menu a ceny sa jednoducho premenili z predchádzajúcich cien v slovenských korunách: 50 halierov za detský lístok a 1 slovenská koruna za jednosmerný lístok pre dospelú osobu.

Je zrejmé, že vtedajšie ceny cestovného lístka neodrážali ekonomickú situáciu železničnej dopravy - v tom čase sa železničná prevádzka úplne spoliehala na financovanie mesta Košice a štátnej železničnej spoločnosti. To viedlo k zvýšeniu investičného dlhu železnice a pomalému, ale trvalému poklesu a regresu železnice. Po zmenách sa ceny lístkov neustále zvyšovali, napriek tomu to viedlo k pevnejšej finančnej stabilite železnice, k investovaniu do železničných koľajových vozidiel a opravám železničných koľají a k komplexnej renovácii železnice.

V súčasnosti príjem z predaja cestovných lístkov stále nezastrešuje všetky potrebné prevádzkové náklady. Náklady sú hradené každoročným príspevkom mesta, finančných a materiálnych príspevkov súkromných sponzorských spoločností a rôznych projektov.

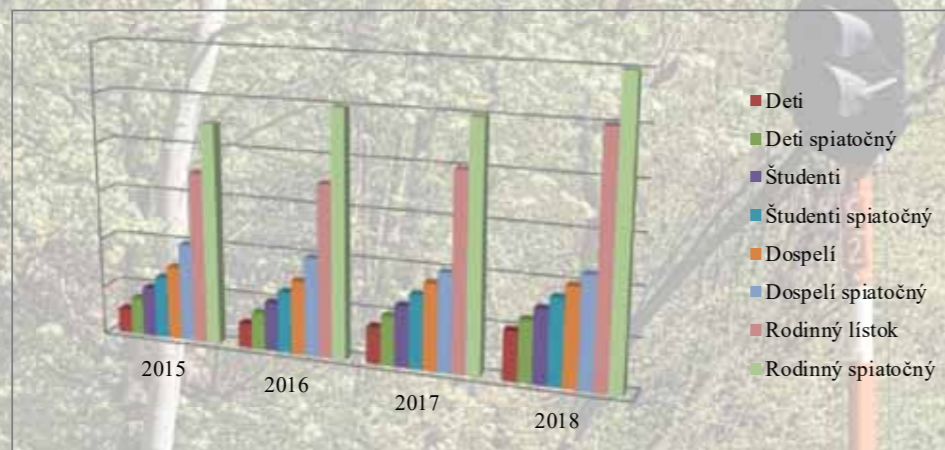


Detská železnica Košice

Zdroj: Ľubomír Lehotský

Cena cestovných lístkov DŽK v rokoch 2015 – 2018

	Deti	Deti spiatocný	Študenti	Študenti spiatocný	Dospelí	Dospelí spiatocný	Rodinný lístok	Rodinný spiatocný
2015	1	1,5	2	2,5	3	4	7	9
2016	1	1,5	2	2,5	3	4	7	10
2017	1,5	2	2,5	3	3,5	4	8	10
2018	2	2,5	3	3,5	4	4,5	10	12



Zdroj: vlastné spracovanie

Prijmy z lístkov / celková suma v EUR

	Detský lístok	Detský spiatocný lístok	Študent lístok	Študent spiatocný	Dospelý lístok	Dospelý spiatocný	Rodinný lístok	Rodinný spiatocný	Celkové výnosy
2015	3009	5286	8876	647,5	6195	13252	1855	10179	49 299,5
2016	3234	7768,5	9498	897,5	6966	21308	1008	7560	58 240,0
2017	4563	10422	9115	594	7812	17960	1736	7050	59 252,0

Zdroj: vlastné spracovanie



Železnica LÁEV

Zdroj: ÉSZAKERDŐ

LÁEV Miškovec

Počet prepravených cestujúcich

Počet všetkých cestujúcich v roku 2016 dosiahol 229 191 a v roku 2017 - 239 405. Nárast bol viac ako 10 000 návštevníkov. Špičkové mesiace boli v oboch rokoch júl a august a prekvapujúco dobré mesiace boli aj v decembri. Počet návštevníkov počas rokov 2015-2017 je zobrazený v nasledujúcom grafe.

Počet cestujúcich s LÁEV v rokoch 2015 – 2017

	2015	2016	2017
Január	2 095	2 140	2 595
Február	2 360	1 971	2 034
Marec	3 810	7 320	4 914
Apríl	10 824	8 595	14 076
Máj	22 844	22 805	19 493
Jún	23 676	25 991	29 060
Júl	40 306	40 633	42 114
August	47 140	47 670	44 933
September	11 832	16 928	14 943
Október	14 041	8 966	12 783
November	12 146	11 974	16 771
December	31 939	34 198	35 689
Celkový počet	223 013	229 191	239 405



Zdroj: ÉSZAKERDŐ

Počet predaných cestovných lístkov

V roku 2015 bolo v železničnej stanici LÁEV predaných 220 933 lístkov, v roku 2016 to bolo 224 228 a v roku 2017 232 880. Nárast bol o viac ako 5%.

Predaj cestovných lístkov v rokoch 2015 – 2017

	2015	2016	2017
Január	1 960	2 129	2 559
Február	2 296	1 966	2 005
Marec	3 723	7 212	4 902
Apríl	10 763	8 258	13 801
Máj	22 825	22 805	19 328

7. SWOT ANALÝZA

V ďalšej tabuľke sú uvedené hlavné silné, slabé stránky, príležitosti a hrozby oboch historických úzkorozchodných železničiek, ktoré boli rozpracované počas spoločnej diskusie na druhom seminári Master plánu v Košiciach.

Jún	23 223	25 961	28 592
Júl	40 283	40 633	41 957
August	47 089	47 417	44 796
September	11 086	16 450	14 415
Október	13 990	8 795	12 322
November	12 127	10 353	14 378
December	31 568	32 249	33 825
Celkový počet	220 933	224 228	232 880



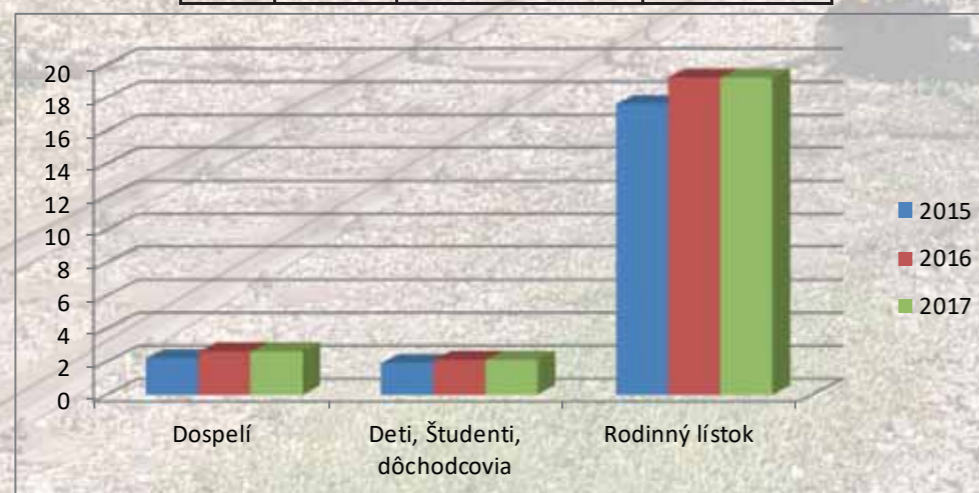
Zdroj: ÉSZAKERDŐ

Ceny cestovných lístkov

Cenová politika LÁEV je jednoduchšia ako v Košiciach. Existujú len tri cenové kategórie vstupeniiek: lístok pre dospelých, rovnaký lístok pre deti, študentov a seniorov tretí je rodinný lístok na celý deň. Rodina znamená dvoch dospelých a maximálne dve deti. Tento prístup je opačný ako v Košickej železnici, kde je rodinný lístok určený pre dvoch dospelých a minimálne dve deti.

Ceny lístkov v LÁEV v € v rokoch 2015 - 2018

	Dospelý	Dieťa, študent, senior	Rodinný na celý deň
2015	2,2	1,9	17,6
2016	2,6	2,1	19,2
2017	2,6	2,1	19,2



Zdroj: ÉSZAKERDŐ

DŽK	LÁEV
<p>Silné stránky</p> <ul style="list-style-type: none"> Má historický charakter Má pravidelnú parnú prevádzku Zameriava sa na deti Nachádza sa v rekreačnej zóne Je obklopený prírodnými krásami Je prevádzkované deťmi Mimovládna organizácia je flexibilná 	<p>Silné stránky</p> <ul style="list-style-type: none"> Je historickým dedičstvom, jeho vozne majú aj historický charakter Je obklopený prírodnou krásou, prítomnosťou kopcov Prítomnosť hradu, vodopád Možnosť plavby Je atraktívna Je najznámejšia historická úzkorozchodná železnica v Maďarsku ÉSZAKERDŐ je ziskové Má silnú finančnú podporu od vlády
<p>Slabé stránky</p> <ul style="list-style-type: none"> Existujúci deficit investícií do infraštruktúry Na priestorový rozvoj nie je dostatok priestoru Výhybňa nefunguje Nie je k dispozícii dostatok parkovacích miest Údržba okolia je nedostatočná Má úzke portfólio návštevníkov (napríklad seniori chýbajú) Má zlý marketing 	<p>Slabé stránky</p> <ul style="list-style-type: none"> V Miškovci a Lillafüredi nie je dostatok parkovacích možností Všeobecne zlý stav infraštruktúry a tratí - vysoké náklady na údržbu; Zhoršený stav vozidiel - vysoké náklady na údržbu, mnohé vozidlá sú vyradené z prevádzky Nedostatočná marketingová aktivita Nízky počet zahraničných návštevníkov Nedostatok komplexných služieb cestovného ruchu
<p>Príležitosti</p> <ul style="list-style-type: none"> Zlepšiť marketing cestovného ruchu Prepojiť aktivity so ZOO Prilákať seniorov Predĺženie koľajníc na konci Čermelskej doliny (chata Diana) Vybudovať výhybňu a zvýšiť počet vypravených vlakov Vyriešiť parkovanie 	<p>Príležitosti</p> <ul style="list-style-type: none"> Investovať do infraštruktúry Vyriešiť parkovanie Zlepšiť kvalitu služieb
<p>Ohrozenia</p> <ul style="list-style-type: none"> Strata finančnej podpory mesta Košice 	<p>Ohrozenia</p> <ul style="list-style-type: none"> Strata finančnej podpory od ústrednej vlády

8. HODNOTENIE PRIESKUMU

Detská železnica Košice

Na slovenskej strane sa uskutočnili rozhovory s desiatimi ľuďmi, z ktorých deväť bolo mužov a jedna žena. Respondenti boli vybraní z verejného i súkromného sektora, aby sme získali najcennejšie odpovede na otázky dotazníka. Všetci respondenti odpovedali na rovnaké otázky:

1. Ako hodnotíte DŽK ako vstupnú bránu do prírody a atrakciu pre trávenie voľného času pre domácich návštevníkov?
2. Ako hodnotíte DŽK ako atrakciu pre zahraničný cestovný ruch?
3. Ako vnímate a hodnotíte jej aktivity, čo robí dobre a čo by mohla robiť lepšie?
4. Ako vnímate a hodnotíte jej marketing, čo robí dobre a čo by mohla robiť lepšie?
5. Čo by ste navrhli pre jej rozvoj?

Ako hodnotíte DŽK ako vstupnú bránu do prírody a atrakciu pre trávenie voľného času pre domácich návštevníkov?

Respondenti hodnotia DŽK:

- pozitívne: existencia DŽK je výhodou, je to špecifický jav - kombinácia dopravy a atraktivity;
- ako vzdelávacia a rekreačná činnosť mladých ľudí, ktorá viedla k umiestneniu v mestskej rekreačnej zóne prírodného charakteru;
- ako vhodný spôsob, ako sa dostať von z mesta a dostať sa do novej dimenzie v krátkom čase - mimo mesta;
- ako skvelá príležitosť využiť voľný čas pre obyvateľov a návštevníkov Košíc, ktorá zahŕňa spoločnú atrakciu s návštevou prírody;
- ako brána do prírody na konci Košíc;
- ako unikátnu historickú pamiatku nášho mesta;
- ako najlepšia možnosť pre rodinu s malými deťmi tráviť čas spoločne v prírode;
- ako príznačnosť pre rodiny s deťmi pre voľný čas;
- ako vynikajúci základ pre ďalší rozvoj tejto brány;
- ako druhú atrakciu po ZOO;
- ako najlepšia vec pre rekreačné stredisko Alpinka.

Jeden respondent pripomenul pôvodný zámer: „Turistická železnica pre udržateľnú budúcnosť nevyhnutne musí ísť ďalej ako len ľahko prístupné vlaky na Alpinke. Do tej doby bude plniť svoju pôvodnú úlohu - slúžiť mimoriadne ako zaujímavý rekreačný spôsob. Samozrejme, je tiež potrebné plánovať a rozvíjať ďalšiu turistickú infraštruktúru v údolí. Bez tejto skutočnosti bude DŽK považovaná za železnicu, ktorú budú chcieť navštíviť miestni obyvatelia len raz alebo dvakrát do roka“.

Jeden respondent spomenul jej históriu: „Na začiatku bolo prioritou vzdelávanie mladých pracovníkov v železničnej doprave. V nasledujúcich desaťročiach, keď uvažujeme o rekonštrukcii železnice, sa stáva čoraz dôležitejším rekreačný účel železnice. Dnes je organickou súčasťou údolia Čermel, nielen ako samostatná atrakcia, ale aj ako dopravný prostriedok pre aktivity v údolí.“

Pozitívne bolo ocenené, že DŽK získala v roku 2017 prestížny titul „najlepší Košičan roka“ v kategórii, do ktorej boli nominované právnické osoby.

Ako hodnotíte DŽK ako atrakciu pre zahraničný cestovný ruch?

Respondenti odpovedali na túto otázku nasledovne:

- „DŽK nie je atrakciou pre dospelých, ale len pre deti; zahraniční návštevníci sú veľmi malá skupina návštevníkov; niektoré skupiny používajú DŽK pre teambuildingové aktivity napr.: všetci obyvatelia Nórska na Slovensku alebo spoločnosť T-system“;
- „Pre zahraničný cestovný ruch je DŽK bez atraktívneho cieľa, v podstate nezaujímavého a vôbec nie unikátneho, aj keď jej vozidlá sú naozaj vzácne a čiastočne kompenzované vyššie uvedeným nedostatkom DŽK. Takže aj niektorí cudzinci sa chytia“;
- „Zahraniční turisti (zvyčajne študenti) trávajú viac peňazí na Alpinke a sú viac vďační za všetko“;
- „Podľa môjho názoru najväčším problémom je, že v Košiciach neexistuje žiadna cestovná kancelária, ktorá

by urobila kvalitné riadenie zahraničného cestovného ruchu (napríklad dvojdňový balík aktivít v Košickom kraji)“;

- „Počet a štruktúra zahraničných návštevníkov mi nie je známa. Predpokladám, že samotná železnica a jej podujatia nie sú primárnym cieľom bežného zahraničného turistu v Košiciach. Jej návšteva je spojená s inými atrakciami mesta a regiónu, z čoho vyplýva potreba spoločnej propagácie. Skupiny zahraničných študentov žijúcich na Slovensku nemôžeme brať ako typickú vzorku. Pre zahraničný cestovný ruch sú asi najpodstatnejšie organizované skupiny železničnej turistiky. DŽK svojou činnosťou, pravidelným organizovaním návštevnícky úspešných zájazdov po železnici a schopnosťou usporiadania jazd podľa požiadaviek klientov na úzkom, normálnom i širokom rozchode (Slovensko, Poľsko, Maďarsko a Ukrajina), sa stala lídrom nie len na východnom Slovensku. Ak sa má v budúcnosti podchytiť zahraničná klientela, je viac než žiaduce pokračovať v rozvoji týchto aktivít (PR v zahraničí, rozvoj bilaterálnych vzťahov so zahraničnými partnermi a pod.)“;
- „Zahraničný návštevník považuje železnice za výnimočné: detský personál - stále zvyšok socialistickej éry a najstaršia parná lokomotiva, vozne a moderné technológie“;
- „DŽK je tiež vhodnou atrakciou pre zahraničný cestovný ruch, pretože bývalé priekopnícke železnice boli založené iba v tzv. socialistickom svete, a v bývalých socialistických krajinách už nefunguje. Pre zahraničných návštevníkov je to kombinácia prírody, technickej jedinečnosti a nezvyčajného servisu takejto železnice deťmi.“;
- „DŽK je pre turistov veľmi atraktívna; Takisto navštevujem tento typ atrakcií, keď idem niekam inde. Je to nielen zaujímavé pre turistov, ale aj pre špeciálne skupiny, ktoré hľadajú historické vlaky.“;
- „Bolo by potrebné ďalej propagovať DŽK prostredníctvom rôznych cestovných kancelárií, ktoré by ponúkali zahraničným turistom v Košiciach ponúkali zahrnúť do svojich výletov výlet na Alpinku, ako aj jej okolie. Alpinka má naďalej ochotný a vďačný personál, ktorý tiež zlepšil priestory v tejto oblasti. Súčasne sú schopní pripraviť program pre hostí tejto oblasti a vždy je vynikajúce občerstvenie a ochota zamestnancov.“

Ako vnímate a hodnotíte jej aktivity, čo robí dobre a čo môže robiť lepšie?

Väčšina odpovedí bola pozitívna: „výrazne sa zlepšila; v údolí Čermel sú nejaké rivality; bežci z Technickej univerzity, chodci chodia na čerstvý vzduch; existuje konflikt: para vyrábaná z lokomotív v porovnaní s čerstvým vzduchom; mohla by to v budúcnosti vyriešiť elektrická lokomotiva; komerčný potenciál DŽK je stále menej využívaný.“

Iný respondent uviedol, že: „Som veľmi pozitívny, čo sa týka úsilia členov DŽK o údržbu železníc, ako aj na ich schopnosť pozvať dobrovoľníkov a schopnosť pracovať s mnohými mladými ľuďmi, ktorí trávajú svoj voľný čas obzvlášť zmysluplne a získavajú veľa vzácnych zručností pre život. Vidím potrebu formulovať rozvojový plán DŽK, ktorý povedie nielen k tomu, aby bol samoobslužnou atrakciou v zmysle „vidieť starý vlak“, ale skôr obdviuhodným dopravným prostriedkom spájajúcim mesto s prírodou.“

Jeden respondent hodnotil aktivity DŽK ako veľmi profesionálne: „Súčasný tím, ktorý prevádzkuje DŽK, považujem za veľmi kreatívny. Aktuálne aktivity a podujatia sú organizované s ohľadom na ich financovanie s maximálnou profesionalitou a vždy v priateľskej atmosfére, ktorú ocenia návštevníci (najmä deti). Rozvrh a termíny podujatí sú zosúladené s ostatnými aktivitami mesta, ktoré sú dobre prezentované. Štruktúra programu sa stabilizovala počas niekoľkých rokov, ale je vždy doplnená inováčnými vstupmi. Na ďalšie zlepšenie je potrebné doplniť zázemie a vytvoriť víziu rozvoja, ktorá by sa nemala rozptýliť.“

Ďalšie pozitívne odpovede: „Pozitívom je, že detskú železnica je počuť a vidieť. Médiá a verejnosť to vnímajú pozitívne. Každoročne pripravuje množstvo aktivít nielen v Čermeli (Otvorenie sezóny, Noc múzeí, Deň železničky, Biela Noc), ale aj na normálnej trati (vlakom pre UNESCO) alebo regionálnom význame (Rušňoparáda). Jeho činnosť je rôznorodá, čo je dobré, ale na druhej strane môže trpieť fragmentáciou síl a energie súčasných zamestnancov v jednotlivých pozíciách. Určite by sa mohla zlepšiť infraštruktúra pre návštevníkov (chýbajú toalety - existujú len mobilné toalety, parkovisko, lepšia verejná doprava - najmä návštevníci, ktorí prišli do Košíc vlakom alebo autobusom, je pomerne zložitá).“

„Na dobrej úrovni je technická podpora, organizácia podujatí, sprievodné programy. Zlepšenie by sa mohlo podporiť aj zapojením atrakcií, ktoré sú mimo mesta Košice, zapojenie sa do programov cestovného ruchu (aj mimo železníc) a pomocných služieb.“

„Aktivity DŽK hodnotí mesto Košice pozitívne, má veľa aktivít a územie sa skrášľuje. Tiež sa starajú o lokomotívy a nákladné vozne. Bolo by vhodné vyriešiť toalety na autobusovej zastávke Čermel.“

„Robia to veľmi dobre, aspoň raz do roka navštevujem DŽK a myslím, že je to na málo peňazí veľmi atraktívne. Oceňujem nadšenie ľudí, ktorí na ňom pracujú.“

Iní si myslia, že nie je dostatok aktivít, Alpinka je menej atraktívna a chýba celoročná prevádzka. Jeden respondent uviedol, že medzi majiteľom DŽK a Alpinkou neexistuje dobrá spolupráca: „Radšej by som uprednostnil spoluprácu medzi Alpinkou a DŽK. Napríklad na zdieľanie kontaktov, s ktorými pracuje DŽK a naopak,

nenechať nové subjekty čakať na spoluprácu s DŽK a Alpinkou (DŽK by sa mal zaoberať len dopravou), obaja by sa mali stretnúť a spolupracovať viac a zdieľať (napríklad program policajtov). „Iní si myslia, že by sa mali venovať čoraz väčšiemu počtu škôl a firiem (pre teambuilding a iné obchodné podujatia).

Ako vnímate a hodnotíte jej marketing, čo robí dobre a čo môže robiť lepšie?

Rovnako ako v predchádzajúcej otázke väčšina odpovedí bola pozitívna:

„V oblasti marketingu urobila DŽK maximum. Zo železničky, ktorá nemala ani profesionálne spracovaný jednoduchý leták sa podarilo postupne vybudovať premyslený koncept. Opäť sa DŽK stala lídrom v celo-slovenskom meradle. Propagačné materiály boli zadané profesionálnym grafikom, na prezentáciu aktivít sú systematicky využívané všetky masovokomunikačné prostriedky. Boli vypracované vernostné programy, DŽK sa zapája do aktivít mesta, regiónu a OOCR.. Výsledkom je stúpajúca návštevnosť a záujem, ako i ocenenia (Košičan roka 2017). Spôsobom riadenia a prezentácie sa stala vzorom pre ostatné spolky, ktoré postupne taktiež zvyšujú úroveň svojho marketingu. Základný cieľ sa podaril. Je potrebné ďalej pokračovať v spôsobe propagácie, DŽK sa stala zavedenou značkou. Otázna je vizuálna prezentácia. Nutnosť dostať sa ľuďom „pod kožu“ priniesla aj množstvo vizuálneho smogu v podobe rôznych čiastkových výstupov. Možno je čas jasného definovania vizuálu (nemyslím len loga) a pravidiel prezentácie (v priestoroch železnice, tlačoviny a pod.). Posunom by mohlo byť napríklad organizovanie kreatívnych súťaží, ktorých výstupy by boli aplikované vždy pre ďalšiu sezónu ako rozvoj „kreatívneho priemyslu“.

„Marketing hodnotí mesto Košice pozitívne. DŽK pracuje veľmi dobre na prevádzkovaní železničky a neustále rozvíja aktivity na jej kultiváciu.“

„Som spokojný s“ malým „marketingom; DŽK zlepšila svoj obraz; toalety chýbajú, čo je dôležité pre marketing.“

„Marketing je dobrý, jediná vec, s ktorou nesúhlasím, je to, že vlak sa vráti späť na vstupnú stanicu (potom, čo vezme ľudí na Alpinku) a stojí tam, namiesto toho, aby stál na poslednej stanici, kde je Alpinka, ľudia by sa mohli fotografovať s vlakom a užiť si ho dlhšie.“

„Marketing je na dobrej úrovni, ako som už uviedol, je to príležitosť zamerať sa na prichádzajúci cestovný ruch. Mohli by sa vytvoriť nové baličky služieb a pridať možnosť zakúpenia online lístkov.“

Niektoré odpovede boli negatívnejšie:

„Marketing mi pripadá trochu ako bublina. Obsah zaostáva. Ale toto je úloha marketingu, takže ho ani zvlášť nehodnotím. V každom prípade je najlepším marketingom, keď hovorím a píšem o svojich skúsenostiach, návštevníkoch samých. Je to tak? Odpoveď na túto otázku môže byť trochu o situácii DŽK.“

„Nevidím žiadny marketing.“

„Detská dráha má charakter predmestskej atraktivity, čo je jej výhoda najmä v spolupráci so školami - školskými výletmi. Detská železnica by mohla viac spolupracovať na marketingu v celom regióne a na Slovensku.“

„Všetci z Košíc vedia o DŽK, ale nie som si istý, ako marketing funguje v pohraničnej oblasti regiónu. S viacerými turistami by existovali aj ďalšie problémy, ktoré by sa mali riešiť napríklad kapacitou parkoviska. Odporúčam posilniť marketing.“

Niektorí respondenti mali niekoľko návrhov:

„Napríklad dohodnúť sa s reštauráciami v centre mesta pre vzájomnú propagáciu (mať „vláčik“ v zozname ponúk, alebo ak budete jesť v našej reštaurácii, máte 10% zľavu na detskú železnicu v Čermeli atď.)“

Čo by ste navrhovali na jej rozvoj?

Návrhy sa dajú rozdeliť do nasledujúcich kategórií: infraštruktúra, aktivity, služby, spolupráca a ďalšie.

Infraštruktúra:

- pripraviť štúdiu a zaviesť do územného plánu možnosť presunúť stanicu bližšie k mestu, do oblasti bývalej električky pri reštaurácii Ovečka,
- rozšíriť DŽK v údolí Čermel a zapojiť ďalšie podnikateľské subjekty v okolí, ktoré majú domácich a zahraničných hostí s možnosťou objavovať skryté a neidentifikované okolie tohto údolia,
- predĺžiť trať, pretože údolie Čermel je atraktívnym prostredím a pritiahnuť ešte viac ľudí.
- dokončiť vstupnú budovu, výhybňu Vpred
- urobiť dobrú cyklotrasu
- lesný hotel, park, napojenie na ZOO, aktivity, občerstvenie, prístrešky, stánky

- pripraviť štúdiu rozšírenia alebo umiestnenia zázemia vozidla a dokončenie zariadení na stanici Alpinka
- obnovu vozidiel,
- viac parkovacích miest, lepšia dostupnosť kočiarov, infraštruktúra bicyklov (prístupové schody sú v zlom stave), občerstvenie, čakáreň, prístrešok pre cestujúcich,
- vyriešiť kolízny prístup chodcov k verejnej doprave
- poskytovať zákazníkom budovy / priestory vrátane palubných vstupov

Aktivity:

- ponúknuť viac aktivít, napr. malé divadlo (napr. ako Blaškovičová organizuje) v amfiteátri (Shakespeare) alebo prepád vlaku indiánmi
- zlepšenie portfóliových aktivít pre deti, napr. : bezplatné jazdy; vytvoriť viac zastávok tri alebo štyri a zaviesť systém "hop-on, hop-off" (lezecká stena, areál zdravia); prepád vlaku indiánmi na koňoch; spustiť sa z jedného kopca na druhé; Hľadanie veľkonočných vajec
- vybudovať viac ako Areál zdravia v doline - skanzen by bol skvelý (ukážka vidieckej architektúry)
- country a ľudové kapely (živá hudba)

Služby:

- zaviesť poukážky, QR kódy a produkty cezhraničnej spolupráce,
- organizovať výlety do HÚŽ,
- lepšia dostupnosť verejnej dopravy,
- kratšie intervaly medzi vlakmi,
- online nákup lístkov, rezervácie vlakov, schválenie pravidiel pre návštevníkov
- riešiť prepravu detských bicyklov a bicyklov podľa skutočného dopytu
- uverejnenie konania, organizácia vedeckých seminárov,
- zaviesť celoročnú prevádzku DŽK

Spolupráca:

- zlepšiť spoluprácu s DPMK (mestská spoločnosť verejnej dopravy) - zahrnúť časový harmonogram DŽK do cestovných poriadkov DPMK;
- zlepšiť spoluprácu s Alpinkou a ostatnými zainteresovanými stranami v údolí
- pripojiť Jahodnú, Bankov, chatu Diana a vytvoriť spoločný produkt
- viac spolupracovať s LÁEV Miškovec

Ostatné:

- udržiavať lúky v železničnom prostredí
- veľké štátne dotácie

Niektoré odpovede ako celok sú veľmi cenné, napr.:

„Budúcnosť rozvoja, čo sa týka“ brány do prírody „... spočíva predovšetkým v zosúladiení činnosti všetkých subjektov (aktivity, propagácia, údržba, PR) a spoločný prístup k dopĺňaniu ich štruktúry. Cieľom je, aby návštevník aktívne trávil voľný čas v údolí tak dlho, ako je to možné. Popri dokončení a obnove existujúcich atrakcií je perspektíva tiež hlbšie do údolia (lesný hotel, park, pripojenie k zoo, nadväzujúce aktivity atď.). Na ktoré by mala železnica reagovať rozšírením a dokončením zariadení (občerstvenie, prístrešky, stánky).“

Hoci sa zdá, že veľký rozvoj DŽK nie je možný, opak je pravdou. Je potrebné dokončiť budovu v stanici Čermel a Vpred. Okrem toho by bolo vhodné vykonať štúdiu rozšírenia alebo umiestnenia zázemia vozidla a dokončenie zariadení na stanici Alpinka. DŽK je rešpektovaným prevádzkovateľom cestovného ruchu a jeho aktivity sú tak cenené. Spravuje však historicky veľmi cenný inventár, ktorý ho predurčuje na činnosti v oblasti výskumu železničnej histórie. DŽK dokončuje svoju zbierku historických vozidiel. Preto by som rád privítal väčšiu angažovanosť v tejto oblasti (zverejňovanie rokovaní, organizovanie vedeckých seminárov, obnova vozidiel, výlety do HÚŽ atď.). Takéto činnosti pravdepodobne priamo nezvýšia návštevnosť DŽK, ale môžu napríklad podporovať organizovanú železničnú turistiku pre zahraničných turistov.“

LÁEV Miškovec

Na maďarskej strane sa uskutočnili rozhovory s ôsmimi ľuďmi, z ktorých päť bolo mužov a tri ženy. Respondenti boli vybraní z verejného i súkromného sektora, aby sme získali, čo najcennejšie odpovede na otázky dotazníka. Všetci respondenti odpovedali na rovnaké otázky:

1. Ako hodnotíte LÁEV ako bránu do prírody a príťažlivosť pre návštevníkov?
2. Ako hodnotíte LÁEV ako atrakciu pre zahraničných turistov?
3. Ako vnímate a hodnotíte jeho služby, čo robí dobre a čo môže lepšie?
4. Ako vnímate a vyhodnocujete jeho marketingové aktivity, čo robí dobre a čo môže robiť lepšie?
5. Čo by ste navrhovali pre jeho vývoj?

Ako hodnotíte LÁEV ako bránu k prírode a trávenie voľného času pre domácich návštevníkov?

- Železnica nie je skutočnou vstupnou bránou do prírody, pretože tam je cesta, ktorá je paralelná s ňou. Marketing by mal pracovať na tejto myšlienke, aby domáci návštevníci prišli do regiónu Bükk vlakom a nie autom.
- Má veľmi dobré možnosti s mnohými atrakciami pozdĺž trate
- Jedna z najznámejších malých železníc v Maďarsku
- Je to brána do Národného parku "Bükk", turisti prichádzajú do lesa vlakom
- Je to jedna z hlavných atrakcií regiónu Miškovec vo všetkých ročných obdobiach
- Riadne funguje s celoročným cestovným poriadkom

Ako hodnotíte LÁEV ako atrakciu pre zahraničných turistov?

- V Maďarsku je LÁEV jedinečná kultúrna pamiatka, ale je potrebné pridávať ďalšie atrakcie a služby, aby sa stala skutočnou medzinárodnou atrakciou pre zahraničných návštevníkov
- Renovácia vozového parku a budov s cieľovým marketingom by pomohla zvýšiť počet zahraničných turistov
- Cestovanie vlakom a výlety v lesoch sú jazykovo nezávislé, takže je to atraktívne aj pre cudzincov; Ukrajinská televízia natočila film o LÁEV, pretože na Ukrajine je dnes veľa HUŽ zatvorených
- Je to mimoriadny a jedinečný zážitok aj pre zahraničných turistov
- LÁEV má jedinečný lokomotívový a vozňový park s múzejnou hodnotou, ktorý je zaujímavý aj pre zahraničných turistov
- Je potrebné ponúkať kombinované služby s ďalšími atrakciami, ako sú sedačkové lanovky v Lillafüred alebo kulinárske atrakcie pstruhovej farmy; toto sú atrakcie, ktoré priťahujú aj zahraničných turistov
- Produkty pre zahraničných turistov by sa mali zamerať na muzeálne hodnoty lokomotív a vozňov

Ako vnímate a hodnotíte jej služby, čo robí dobre a čo môže lepšie robiť?

Výhody:

- hustý, predvídateľný cestovný poriadok;
- pravidelné, mesačné programy;
- romantický vagónový park

Možnosti:

- Kombinácia služieb: predaj do múzeí vstupeniek na vlakovej stanici a vice versa
- Rozvíjať návštevnícke centrum ekoturistiky s viacerými atrakciami
- Zdvíhacie plošiny
- Rozširovanie toaliet
- V zimnej sezóne prevádzkovať vlak denne
- Obnovenie časového harmonogramu pre špičkové obdobia
- Kombinovať služby chovu pstruhov alebo kováčstvo Fazola

Slabé stránky:

- V Lillafüred a na iných staniach nízky počet toaliet
- Nedostupné pre starších ľudí
- Vlaková stanica je ďaleko od pstruhovej farmy, autobusové zastávky sú bližšie
- Motory porozhadzované v Majláthe sú "hrdzavý cintorin", nie je na to atraktívny pohľad, infraštruktúra je slabá
- V špičkových časoch sú vlaky často preplnené

Ako vnímate a hodnotíte jej marketingové aktivity, čo robí dobre a čo by mohlo byť lepšie?

- V tejto oblasti je možné veľa rozvíjať - nie je vidieť žiadnu aktivitu, ktorá by súčasne oslovila väčšie skupiny návštevníkov
- Domovská web stránka LÁEV je zastaraná, mal by sa modernizovať a aktualizovať jej obsah. Stránka Facebook je dobre spravovaná a aktuálna, na Facebooku môže byť viac obrázkov a videí. Na druhej strane je marketing železnice chudobný, iba podujatie „Mikulášsky vlak“ je dobre propagované.
- Cestovný poriadok je integrovaný do systému verejnej dopravy v meste Miškovec. Ďalší dobrý nápad: bola publikovaná kniha s názvom Kispöfögök.
- Skvelá marketingová možnosť je kombinovať služby v každej sezóne: železničný lístok s obedom v pstruhovom hospodárstve, špeciálne vlaky, turistické sprevádzanie vo viacerých jazykoch atď.
- Je potrebný interaktívnejší kontakt s cieľovými skupinami na sociálnych sieťach okrem FB (Twitter, Instagram)
- Marketing je oveľa lepší ako pred niekoľkými rokmi
- Sú potrebné viacjazyčné publikácie, letáky. Existuje možnosť vstupu do medzinárodných železničných organizácií, ako je Fedecrail.

Čo by ste navrhovali pre jeho rozvoj?

- Rozvoj infraštruktúry železničného parku a železničných tratí (3 stanovišká)
- Kombinovať služby
- Propagovať viac podujatí, podobne ako je propagovaný Mikulášsky vlak (Veľkonočný vlak)
- Predĺženie tratí až po sedačkové lanovky v Lillafüred
- Prehodnotenie budovy recepcie v stanici Dorottya
- Prevádzkovanie železnice denne aj v zimnej sezóne
- Vybudovať novú železničnú stanicu pri pstruhovom hospodárstve
- Renovácia vozňov ako muzeálnych exponátov (otvorené a uzavreté vozne)
- Mal by sa obnoviť parný motor (ktorý je v súčasnosti mimo prevádzky v dôsledku problémov s údržbou); v Maďarsku je unikátny a môže byť znova použiteľný (!!)
- Zapojenie kulinárskych a iných miestnych atrakcií a hodnôt; trh v Garadne, v pstruhovom hospodárstve
- Parné trakcie, programy pre otvorené haly
- Zlepšiť spoluprácu s miestnymi remeselníkmi, poskytovateľmi turistických služieb
- Podporovať spoluprácu s Bükki Nemzeti Park Igazgatóság - strategické partnerstvo

9. ZISTENIA A BARIÉRY ROZVOJA

Detská železnica Košice

Od roku 2012, kedy DŽK začala prevádzkovať železničku v Košiciach, nastal rozvoj. V roku 2015 bola otvorená nová kaviareň, malé železničné múzeum a nová parná lokomotiva U 29.101 zvaná Krutwig bola zakúpená. Táto bola uvedená do prevádzky v roku 2016. V rámci projektu RailGate bola v roku 2018 rekonštruovaná a modernizovaná vstupná stanica. V budúcom roku bude realizovaná aj ďalšia väčšia investícia - rekonštrukcia výhybne v stanici Vpred. V posledných piatich rokoch sa začali organizovať nové pravidelné aktivity, ako napr. Rušňoparáda, Jarné zobúdzenie, Noc múzeí, Tekvicová Sobota, Vláčikom do Mikulášova. Železnica výrazne zvýšila svoju atraktivitu.

Analýza základných štatistických údajov v cestovnom ruchu v Košickom kraji ukázala, že:

- Priemerný počet ubytovacích zariadení v regióne za posledných päť rokov bol 95,8 zariadení a nedošlo k žiadnej významnej zmene v tomto ukazovateli.
- Priemerný počet izieb v ubytovacích zariadeniach bol 2431 a priemerný počet lôžok bol za posledných 5 rokov 5567; obe čísla sa mierne zvyšovali.
- Počet návštevníkov, ubytovaných v ubytovacích zariadení za posledných päť rokov vzrástol celkovo o viac ako 30%.
- Výdavky návštevníkov vzrástli v období 2013-2017 o takmer 30%.
- Priemerný pobyt v regióne bol 1,97 dni a počas posledných piatich rokov nedošlo k žiadnej významnej zmene.
- Počet návštevníkov z Maďarska v regióne vzrástol o viac ako 14% v roku 2017 s porovnaním s rokom 2013, ale v porovnaní s rokom 2016 sa tento ukazovateľ zvýšil o viac ako 40% (kvôli nárastu počtu návštevníkov v roku 2013, kedy mesto Košice bolo nositeľom titulu EHMK Košice 2013)
- Počet prenocovaní návštevníkov z Maďarska do regiónu vzrástol o viac ako 6% v roku 2017 v porovnaní s rokom 2013, ale v porovnaní s rokom 2016 sa tento ukazovateľ zvýšil o viac ako 66% (EHMK Košice 2013)

Pri analýze hlavných údajov o cestujúcich boli identifikované nasledovné zistenia:

- Počet dospelých, ktorí boli prepravovaní spoločnosťou DŽK, sa za posledné tri roky zvýšil o viac ako 35%
- Počet detí prepravovaných spoločnosťou DŽK sa za posledné tri roky zvýšil o takmer 48%
- Celkový počet predaných vstupeniek sa za posledné tri roky zvýšil o takmer 10%
- Celková suma výnosov z predaných vstupeniek sa za posledné tri roky zvýšila približne o 20%

Analýzou slovenského legislatívneho prostredia v oblasti špeciálnych tratí je možné dospieť ku nasledujúcemu zisteniu:

- berúc do úvahy povahu, výkonnosť a objemy, sú na špeciálne dráhy vrátane HÚŽ na Slovensku kladené neúmerne požiadavky

LÁEV Miškovec

Analýza základných štatistických údajov v oblasti cestovného ruchu v regióne Miškovec stanovila tieto zistenia:

- Priemerný počet ubytovacích zariadení v regióne za posledných päť rokov bol 49,7 zariadení a nedošlo k žiadnej významnej zmene v tomto ukazovateli.
- Priemerný počet izieb v ubytovacích zariadeniach bol 2211 a priemerný počet lôžok bol za posledných 5 rokov 5686 a tento ukazovateľ sa nezmenil.
- Celkový počet návštevníkov evidovaných v ubytovacích zariadení za posledných päť rokov vzrástol o viac ako 50%.
- Priemerný pobyt v regióne bol 2,16 dni a počas posledných piatich rokov nedošlo k žiadnej významnej zmene.

Pri analýze hlavných údajov o cestujúcich boli identifikované nasledovné zistenia:

- Počet cestujúcich, ktoré LÁEV prepravuje, sa za posledné tri roky zvýšil o viac ako 7%
- Špičkové mesiace sú august, júl a december
- Celkový počet predaných vstupeniek sa za posledné tri roky zvýšil o takmer 5%

Analýza maďarského legislatívneho prostredia týkajúceho sa oblasti špeciálnych tratí ukázala nasledovné zistenia:

- Pre HÚŽ sú určené veľmi vysoké oficiálne poplatky
- Požadované nové normy nie je možné splniť alebo ich splnenie je veľmi nákladné

Bariéry (LÁEV):

ÉSZAKERDÓ Zrt. je v podstate ziskovo orientovaný lesnícky podnik a nie poskytovateľ služieb cestovného ruchu, takže zachovanie nerentabilnej železničnej prevádzky pre cestovný ruch je zdrojom mnohých sporov.

Ďalšie bariéry boli identifikované nasledovne:

Ťažkosti pri výcviku zamestnancov:

- všeobecný nedostatok pracovnej sily
- vysoké očakávania v oblasti zdravia
- vysoké náklady na školenie
- časovo náročné školenia
- komplikovaná byrokracia

Nedostatočný prístup poskytovateľov služieb

- zamestnanci by sa mali správať "pre cestujúcich"
- Informačný systém pre cestujúcich je nedostatočný
- nedostatok viacjazyčnosti v oblasti informácií pre cestujúcich, a poskytovaní služieb

Problémy s údržbou: zabezpečenie technických podmienok každodennej prevádzky na riadiacej úrovni vyžaduje takmer 100% zdrojov, takže sa menej pozornosti venuje uspokojeniu očakávaní návštevníkov.



Železnica LÁEV

Zdroj: ÉSZAKERDÓ

10. STRATÉGIA ZMENY

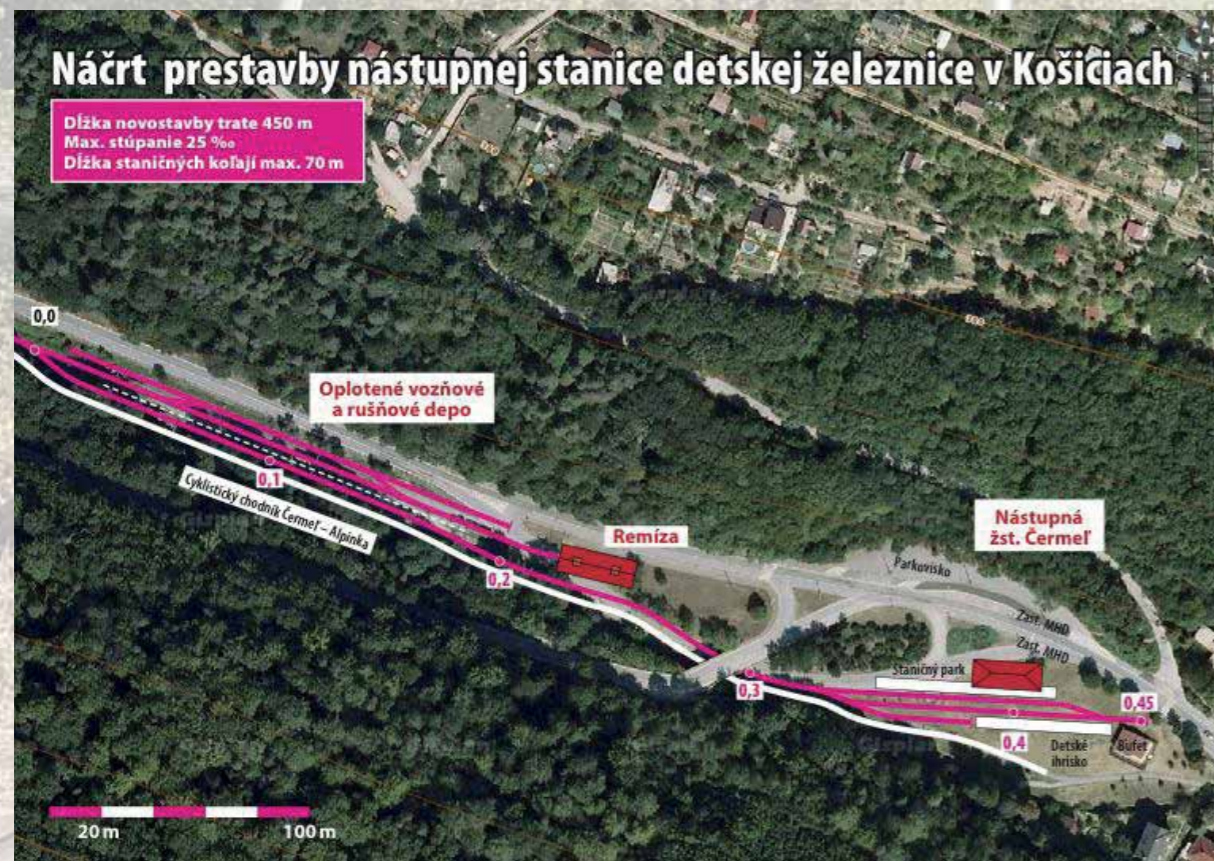
Detská železnica Košice

Opatrenie 1: Zlepšiť infraštruktúru a park lokomotív a vozňov

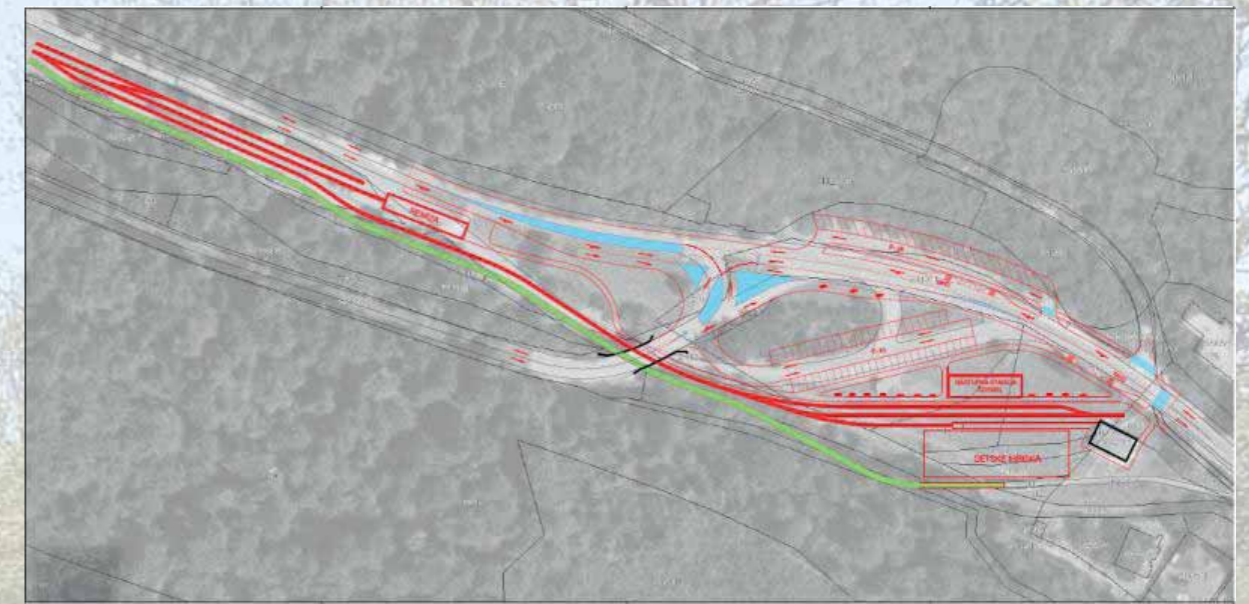
Aktivita 1.1: Rozšírenie železničnej infraštruktúry smerom k „oblasti Ovečka“

- V minulosti bola oblasť "Ovečka" koncovým bodom električkovej trate. V súčasnosti tu prichádzajú autobusy mestskej dopravy, ktoré privádzajú ľudí ku DŽK ako "brány do prírody", ktorá je vstupom do údolia Čermeľ. Táto oblasť sa už nepoužíva po celé desaťročia. Priestor, v ktorom leží Ovečka, je ideálny pre vytvorenie nového vstupného bodu pre DŽK, pretože je vzdialený len pár sto metrov od súčasnej stanice Čermeľ. Toto miesto poskytuje úzke spojenie s mestskou hromadnou dopravou a parkovacími miestami s bezpečným prechodom pre návštevníkov s deťmi a takéto riešenie by bolo oveľa lepšie ako súčasná situácia.
- Toto riešenie zahŕňa predĺženie koľajníc o približne 250 metrov ku Ovečke, a to pod súčasným cestným mostom. Vybudovanie vedľajších koľajníc na stanici zahŕňa okolo 300 m nových koľajníc. Výstavba novej malej budovy stanice je nevyhnutná na zabezpečenie predaja vstupeniek, občerstvenia, informačných a iných služieb (detské ihrisko, oddychové miestnosti atď.) a zariadení pre návštevníkov. Toto rozšírenie koľajníc a budovanie nového vstupného bodu vytvorí aj nový priestor na budovanie technického zázemia DŽK s využitím existujúcej budovy. Malé presklené depo na vystavenie starých vozňov by mohlo byť súčasťou tohto riešenia.
- Na nasledujúcom obrázku je navrhnuté jedno z možných riešení. Ďalšou možnou ideou je predĺžiť železničné koľajnice až na konečnú električkovú stanicu Havličkova.

Alternatíva 1 možného riešenia oblasti "Ovečka"



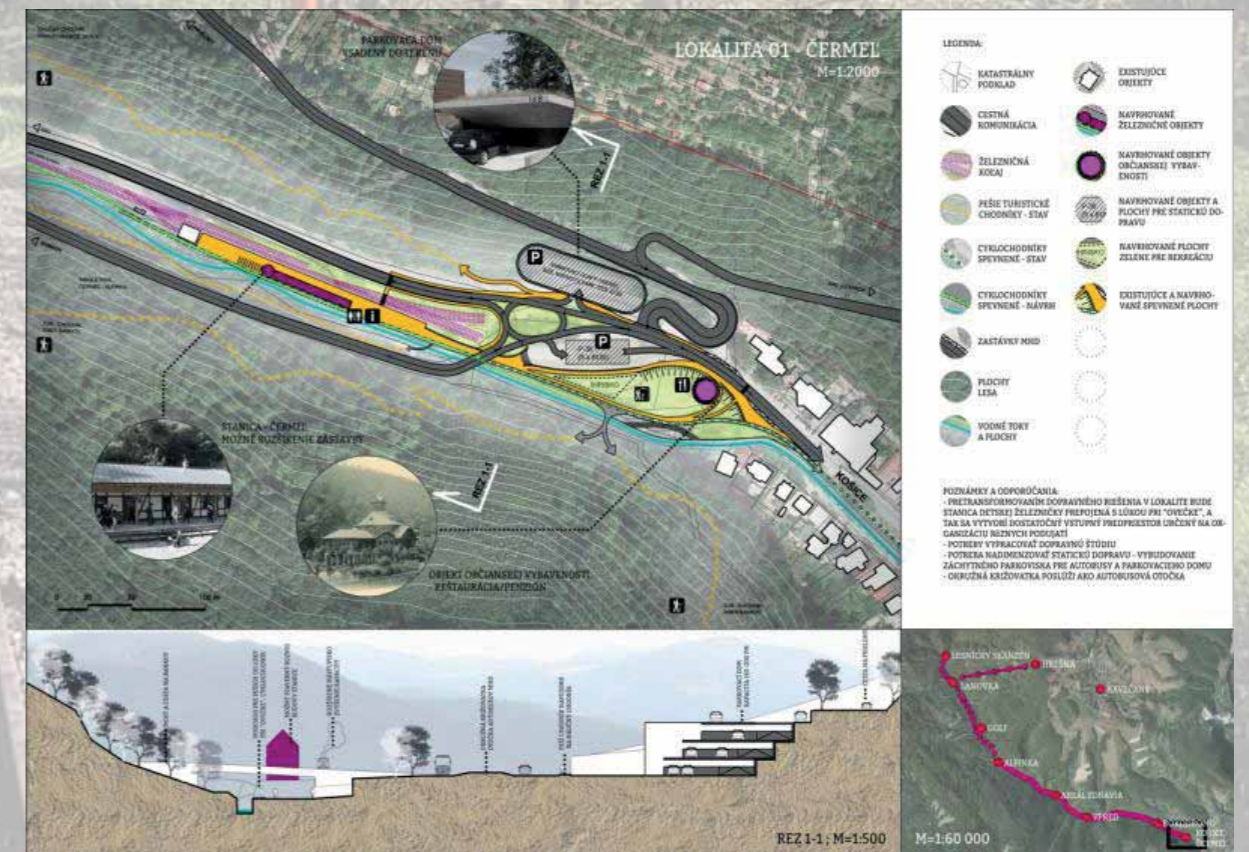
Zdroj: Stanislav Kontúr



Zdroj: Jaroslav Lipták

Iným možným riešením tohto územia je návrh ÚHA Košice, ktorý nepočíta s predĺžením koľajníc smerom ku „Ovečke“, ale s úpravou križovatky vybudovaním kruhového objazdu, presmerovaním jazdného pruhu smerujúceho do Košíc a vytvorením pešieho koridoru pod mostom, spájajúceho priestor Ovečky s nástupnou stanicou DŽK. Návrh počíta aj s vybudovaním nových parkovacích miest pre návštevníkov DŽK.

Alternatíva 3 možného riešenia oblasti "Ovečka"



Zdroj: Útvar hlavného architekta Košice

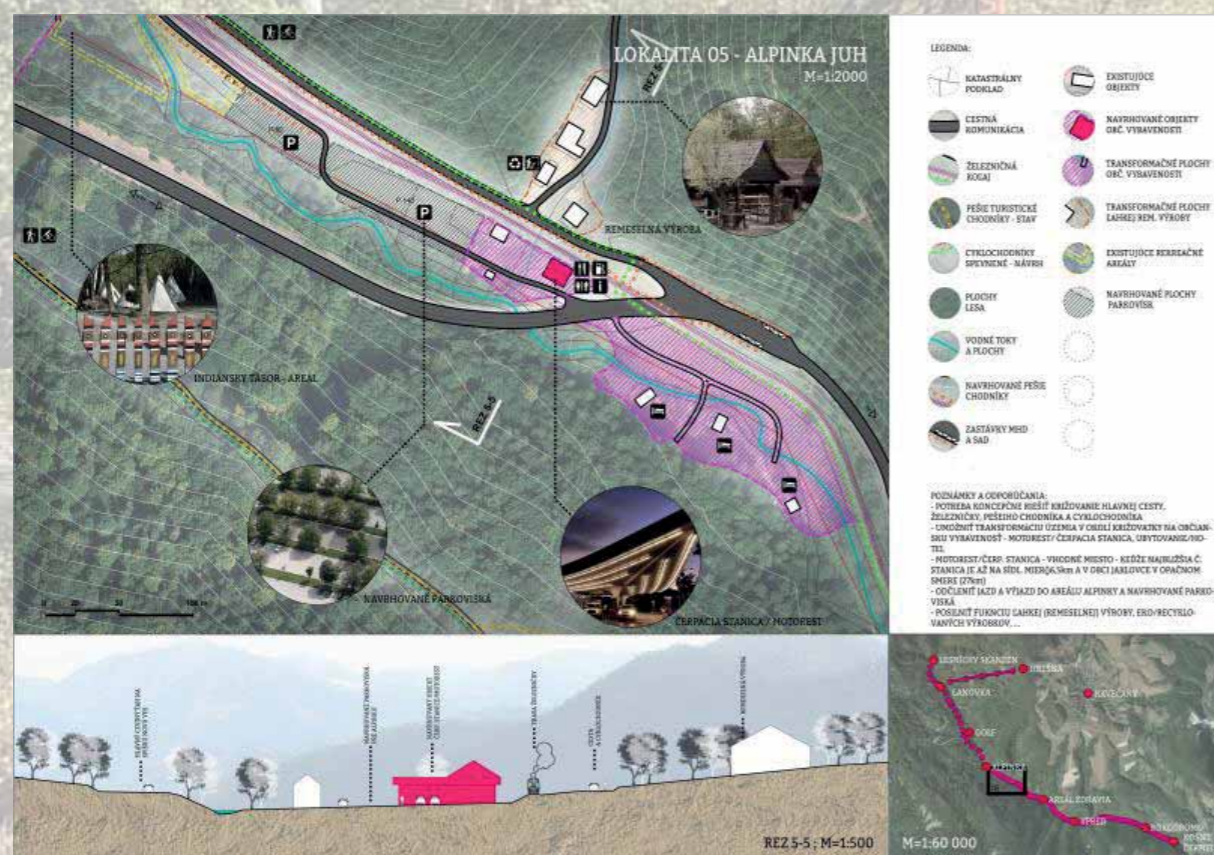
Aktivita 1.2: Obnova budovy stanice vrátane zariadení pre návštevníkov na stanici Alpinka

V súčasnosti na stanici Alpinka chýbajú služby pre návštevníkov a tiež chýba aj vybavenie pre návštevníkov. V minulosti bola k dispozícii budova stanice s predajom lístkov, čakárňou a ďalšími zariadeniami a službami a s personálom DŽK.

V posledných rokoch začal prevádzkovateľ DŽK vytvárať "muzeum v prírode" na stanici Alpinka, venované historickým lokomotívam a vozňom. Časti starých lokomotív už boli vystavené a v rámci projektu RailGate bol v lete tohto roku 2018 vystavený aj historický vagón "Miškovec". Do oblasti boli umiestnené aj dočasné chemické toalety.

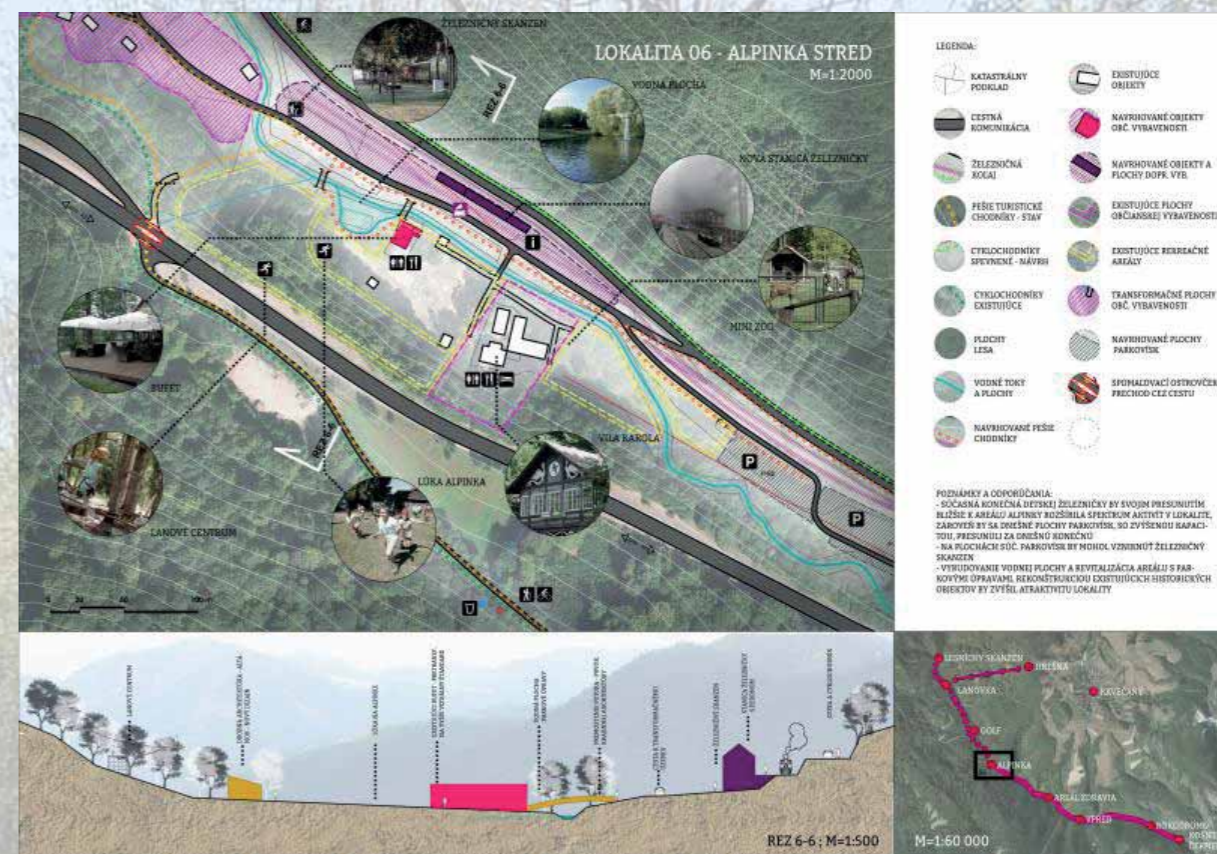
Ale základné služby, ako je predaj lístkov, čakareň, oddychové priestory, stále chýbajú. Cieľom tejto aktivity je obnoviť budovu stanice a vytvoriť všetky základné služby pre návštevníkov a prípadne aj časť technického zázemia (vodné hospodárstvo, zariadenia pre odvodňovacie kanály) DŽK. Komplexné riešenie spočíva v dokončení "muzea v prírode", ale aj vo výstavbe zariadení pre nové služby, umožňujúce využívanie DŽK ako brány do prírody - do údolia Čermeľ.

Návrh riešenia lokality Alpinka Juh



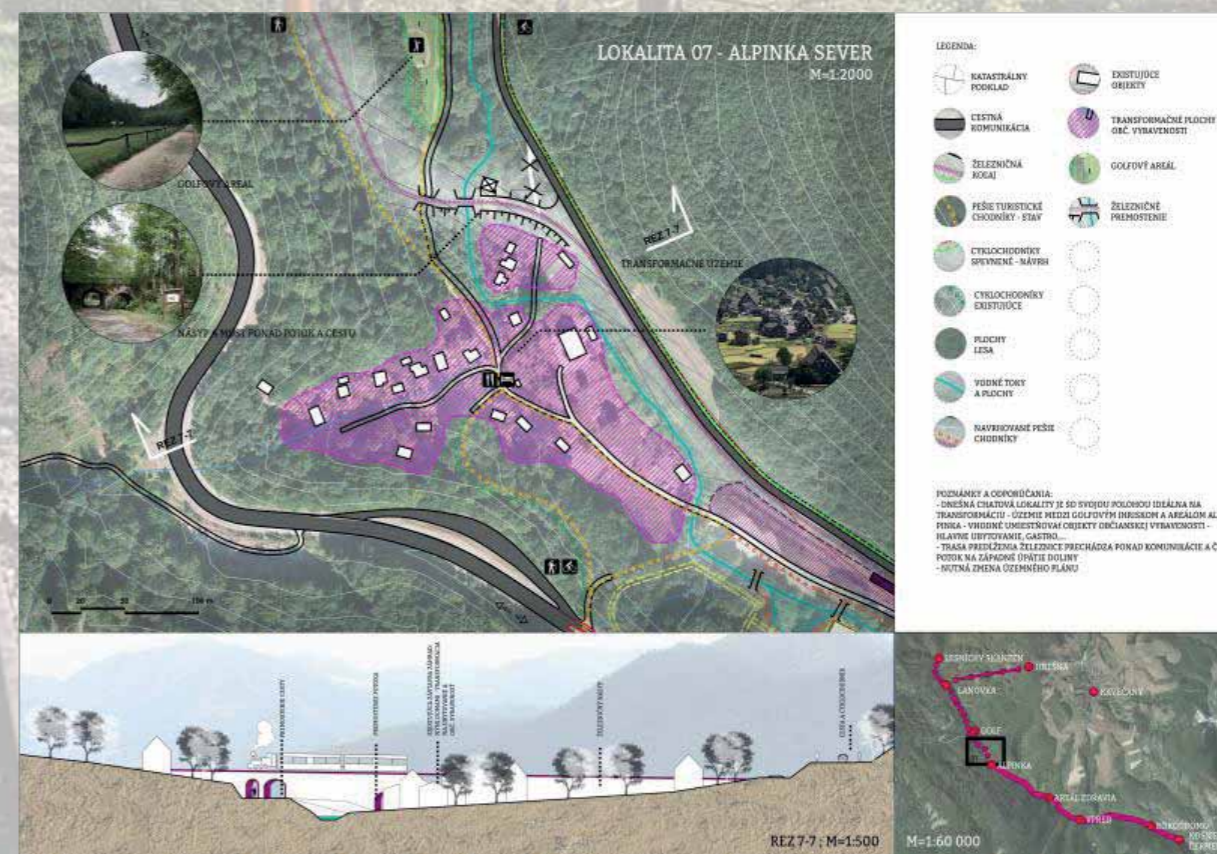
Zdroj: Útvar hlavného architekta Košice

Návrh riešenia lokality Alpinka Stred



Zdroj: Útvar hlavného architekta Košice

Návrh riešenia lokality Alpinka Sever



Zdroj: Útvar hlavného architekta Košice

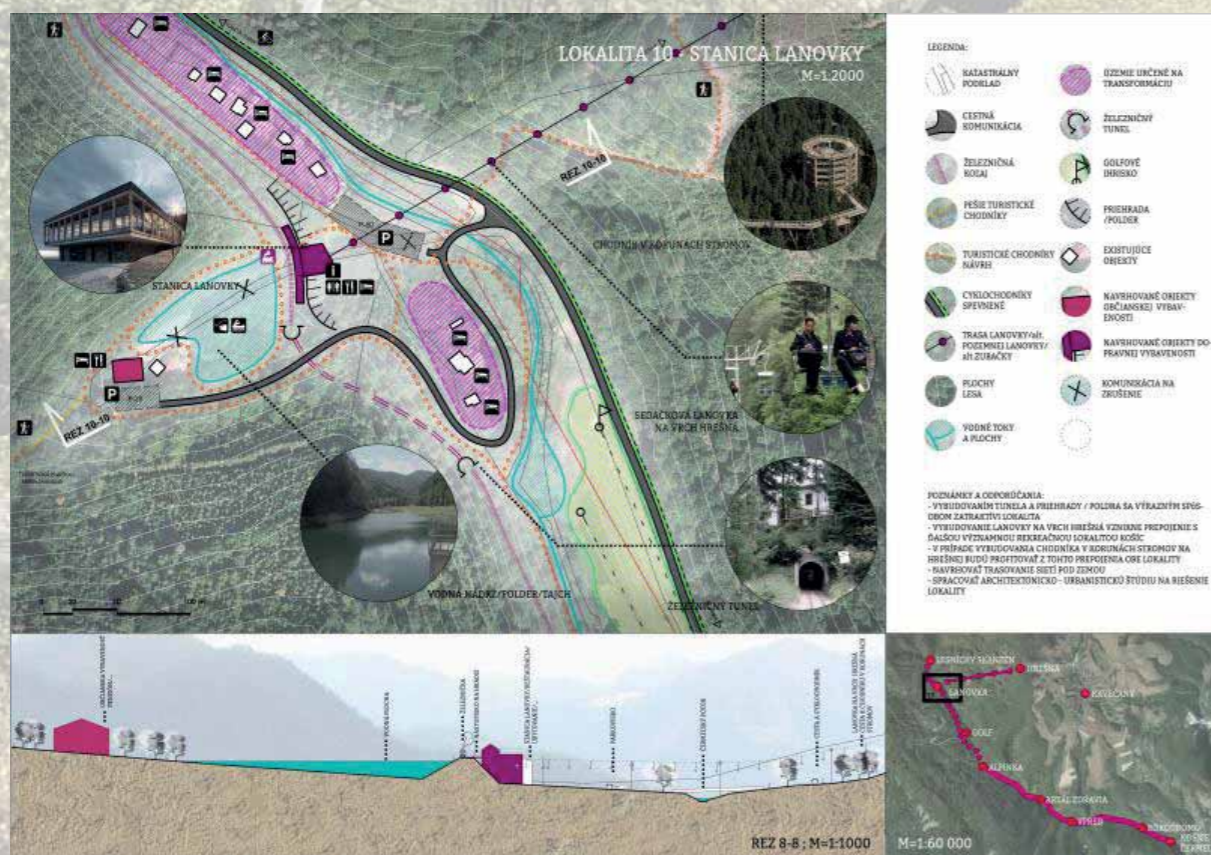
Aktivita 1.3: Rozšírenie železničnej infraštruktúry smerom do údolia Čermel'

Po vystúpení z vlaku v stanici "Alpinka" musí v súčasnosti návštevník smerujúci do areálu Alpinka (ihriško, reštaurácia, Tarzánia) prejsť parkoviskom, kde má priamy kontakt s vozidlami. Neexistuje tam chodník pre bezpečný pohyb detí a dospelých. Súčasné riešenie je už dlho dočasné a je nedostatočné z pohľadu bezpečnosti.

Jednou z možností je predĺženie železničnej infraštruktúry na letovisko "Alpinka" s cieľom prepraviť návštevníkov priamo do tohto strediska. Toto riešenie prináša okrem iného aj zvýšenie bezpečnosti – návštevník sa vyhne kontaktu s autami. Vláčik, ktorý by prišiel priamo do rekreačného strediska, by bol novou atrakciou tejto oblasti.

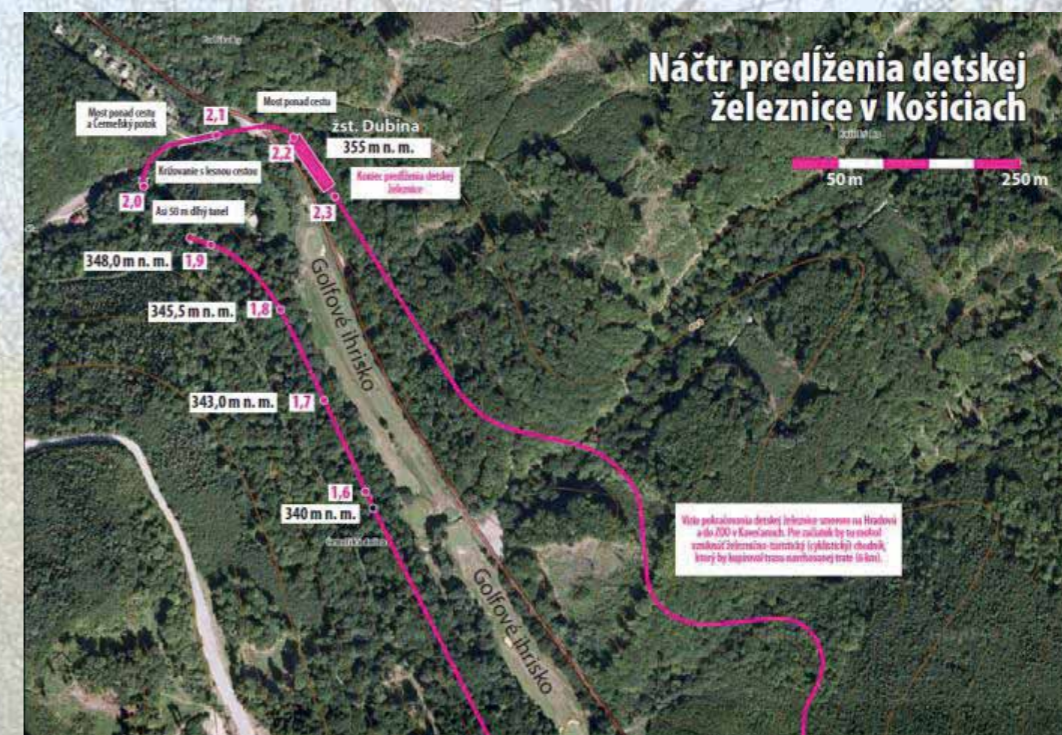
Ďalšou možnou ideou je predĺžiť koľaje ďalej do údolia Čermel', s cieľom dopraviť návštevníkov pozdĺž golfového ihriska hlbšie do údolia Čermel'. Na ďalšom grafickom rozložení je zobrazená alternatíva takéhoto predĺženia o 2 km.

Návrh riešenia lokality Stanica lanovky



Zdroj: Útvar hlavného architekta Košice

Vizia možného pripojenia DŽK so ZOO



Zdroj: Stanislav Kontúr

Aktivita 1.4: Obnovenie stanice "Vpred"

Cieľom je vybudovať potrebné priestory pre železničnú prevádzku - malú stanicu pre železničnú obsluhu. Budova by mala byť vybavená elektrickou energiou a zásobovaná vodou a slúžila by predovšetkým na účely železničnej dopravy. Malá čakareň pre návštevníkov s toaletami by bola tiež súčasťou budovy. Súčasťou by bolo aj technické traťové zázemie.

Návrh riešenia lokality stanica Vpred



Zdroj: Útvar hlavného architekta Košice

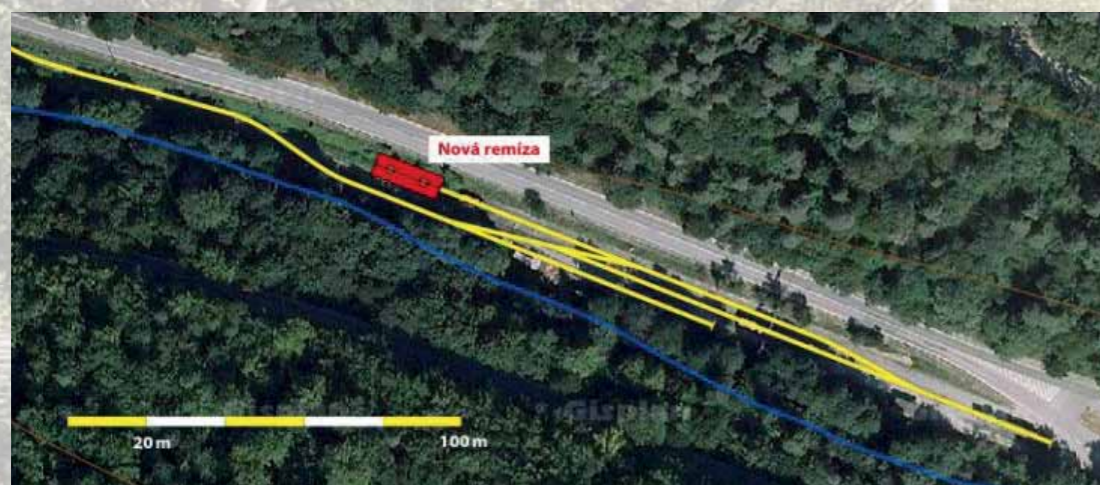
Aktivita 1.5: Komplexná rekonštrukcia kolajníc s výmenou drevených podvalov za betónové

V súčasnosti je DŽK postavená na drevených podvaloch, ktorých pravidelná každoročná údržba je nákladná (takmer 80% podvalov je po dobe životnosti) a bezpečnosť prevádzky je nižšia, keď to porovnáme s tratami postavenými na betónových podvaloch. Preto je navrhované nahradiť všetky drevené podvaly betónovými, čo by nielen zvýšilo bezpečnosť trate, ale aj znížilo náklady na údržbu. Počas tejto komplexnej výmeny by sa obnovilo aj podložie trate - takáto komplexná rekonštrukcia sa už po desaťročia nerobila.

Aktivita 1.6: Komplexné riešenie technického zázemia

Technické zariadenia sú jednou z chýbajúcich častí železnice, pretože neboli nikdy postavené a nikdy skutočne neexistovali. Pravidelná údržba vozňov a lokomotív je vykonávaná v 15 km vzdialených depách štátnej železničnej spoločnosti. Ani historické vozne nemajú kryté garážové miesta. Preto sa odporúča postaviť depo s veľkými sklenenými oknami pri vchode, ktoré by slúžilo ako lepšia ochrana historických vozňov a zároveň ako atraktívna výstava vozňov. Návrh počíta s vytvorením nového depa pre šesť lokomotív s portálovým zariadením, s montážnymi jamami, ekologickými riešeniami pre čistenie vody a chemickú likvidáciu olejov, ktoré bude slúžiť ako miesto pre údržbu lokomotív a vozňov. Súčasťou bude aj multifunkčný sklad.

Grafické usporiadanie možného riešenia technického zázemia DŽK



Zdroj: Stanislav Kontúr

Aktivita 1.7: Dokončenie a modernizácia lokomotív a vozňov z hľadiska ekologickej a modernej inteligentnej dopravy

Navrhujeme zakúpiť dve nové moderné vlakové súpravy. Tieto nové súpravy vlakov by mali pozostávať z lokomotív s hybridným hnacím motorom alebo lokomotívou s iným typom pohonu podľa budúceho technického vývoja (elektrický motor, pohon elektrických batérií alebo iné) a adekvátnymi vozňami. Získanie nových vlakových súprav by zabezpečilo udržateľnú prevádzku železnice, bezpečnejšiu a pohodlnejšiu dopravu cestujúcich a zaviedlo do údolia nový ekologický typ dopravy.

Aktivita 1.8: Komplexné riešenie parkovacích miest na vstupnej aj konečnej stanici.

Súčasná situácia je neuspokojivá. Ani v areáli Ovečka ani na Alpinke nie je dostatok parkovacích miest. Počas atraktívnych podujatí ako "Deň DŽK", 1. máj, vlak sv. Mikuláša a štátnych sviatkov, alebo keď je pekné počasie, parkovacie miesta sú preplnené. Na Alpinke, kde sú návštevníci v priamom kontakte s vozidlami na parkovisku, je znížená ich bezpečnosť. Na Ovečke je problematický peší prechod z parkoviska na stanicu DŽK najmä pre rodiny s kočíkom.

Hlavným cieľom tejto aktivity je zvýšiť kapacitu parkovacích miest s cieľom umožniť bezpečné parkovanie a zvýšiť bezpečnosť návštevníkov. Ďalším cieľom je vyriešiť bezpečný prechod návštevníkov, ktorí prichádzajú z parkoviska v areáli Ovečka na vstupnú stanicu a zvýšiť ich bezpečnosť. Na Alpinke je cieľom vybudovať nový chodník popri existujúcom parkovisku a / alebo vybudovať nový most cez potok Čermel, tak aby návštevníci vstúpili do areálu Alpinka ešte pred parkoviskom.

Opatrenie 2: Udržať a rozšíriť služby a podujatia

Aktivita 2.1: Harmonizácia cestovného poriadku verejnej dopravy s cestovným poriadkom DŽK

V súčasnosti sú odchody vlakov napojené na mestský autobus č. 14. Vlaky DŽK sú vypravované 8 minút po tom, čo autobus prichádza do stanice "Čermel". Cestujúci majú primeraný čas na prechod z autobusovej zastávky na vstupnú stanicu DŽK, zakúpenie cestovných lístkov a nastúpenie do vlaku. Cestovný poriadok vlakov DŽK však nie je súčasťou cestovného poriadku verejnej dopravy DPMK. Ľudia nemajú možnosť nájsť na webe verejné spojenie z domácej stanice priamo do stanice Alpinky. Cieľom tohto opatrenia je zmeniť situáciu a začleniť cestovný poriadok DŽK do cestovného poriadku DPMK.

Aktivita 2.2: Rozšírenie služieb pre návštevníkov (prenájom e-bicyklov, prenájom kostýmov, občerstvenie atď.) inými verejnými a súkromnými poskytovateľmi služieb

V súčasnosti ponúka DŽK niektoré základné služby ako predaj upomienkových predmetov, kávu a ďalšie malé občerstvenie. S cieľom zvýšiť svoju atraktivnosť otvorí DŽK "priestor" pre ostatných poskytovateľov služieb na zmluvnom základe. Vzájomne výhodná zmluva umožní externému poskytovateľovi ponúknuť požadované služby pre návštevníkov a DŽK bude mať zo zmluvy minimálny príjem. Ide o služby ako požičovňa bicyklov a elektrických bicyklov, prenájom železničných kostýmov, občerstvenie, predaj suvenírov alebo iné požadované služby podľa prieskumu pravidelne uskutočňovaného medzi návštevníkmi. DŽK sa bude môcť sústrediť na svoju hlavnú činnosť - zabezpečovať prepravu návštevníkov.

Aktivita 2.3: Podpora inteligentných riešení (poukážky, QR kódy, aplikácie, rezervácie lístkov online)

Cieľom je udržať krok s rýchlym technologickým pokrokom a ponúknuť zákazníkom inteligentné (smart) riešenia. Prvá aplikácia pre návštevníkov, ktorá ponúkne základné informácie o údolí pre návštevníkov, bude spustená v druhom roku tohto obdobia realizácie projektu. Jednou z funkcií tejto aplikácie bude online nákup lístkov. QR kódy môžu byť súčasťou aplikácie. DŽK by malo byť súčasťou mestských inteligentných riešení rozvoja turizmu, ako je mestská karta pre návštevníkov atď.

Aktivita 2.4: Zachovať alebo zvýšiť portfólio existujúcich aktivít pre návštevníkov

DŽK ponúka pravidelné podujatia pre návštevníkov, ako to je uvedené v kapitole 2 (Ruňoparada, Jarné zobúdzenie, Dni mesta, Noc múzeí, Deň detí, Hasičská sobota, Deň železničky, Tekvicová Sobota, Vláčikom do Mikulášova). Väčšinu podujatí organizujú ľudia z o.z. DŽK. Cieľom tohto opatrenia je preniesť organizovanie týchto podujatí na iné subjekty, ktoré sú špecializované na organizovanie podujatí na zmluvnom základe. DŽK bude ponúkať dopravu vlakom a priestory pre verejné a súkromné subjekty alebo mimovládne organizácie. Týmto spôsobom by portfólio pravidelných podujatí mohlo byť nielen zachované, ale aj obohatené a rozšírené.

Opatrenie 3: Posilniť spoluprácu a vytvárať siete

Aktivita 3.1: Udržanie finančnej podpory mesta Košice a rozšírenie podpory aj na ostatných verejných a súkromných darcov (Košický samosprávny kraj, verejné subjekty podporujúce rozvoj cestovného ruchu, spoločnosti, nadácie atď.)

Finančná podpora v týchto rokoch je pre detskú železničnú dopravu rozhodujúca. Bez tejto podpory by DŽK nemohla prevádzkovať železnicu. Udržanie finančného príspevku z rozpočtu mesta je nevyhnutné aj pre nasledujúce roky. Detská železnica nie je len turistickou atrakciou mesta, ale má aj regionálny význam. Preto by mala byť prepojená aj s rozpočtom regionálnej samosprávy. DŽK by mala požiadať zástupcov samosprávneho kraja o pravidelný finančný príspevok na rozvojové aktivity a udalosti. Iné kreatívne získavanie finančných prostriedkov je tiež dobrou cestou na dynamizáciu rozvoja a rozšírenie skupiny donorov.

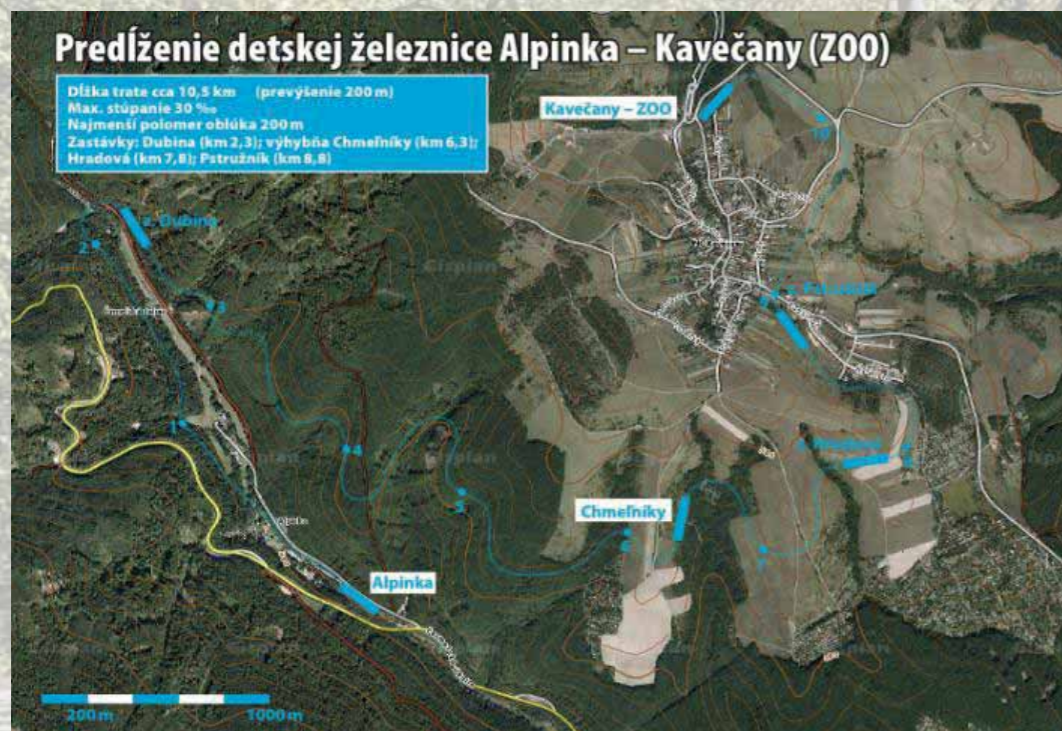
Aktivita 3.2: Zlepšenie spolupráce s turistickými operátormi a ostatnými zainteresovanými stranami pôsobiacimi v území (Alpinka, hotel Bankov, Golfový klub, ZOO, Mestské lesy, reštaurácie)

V súčasnosti má DŽK úzku spoluprácu s majiteľom rezortu Alpinka. Táto spolupráca je prirodzená, pretože

väčšina rodín, ktoré prichádzajú do Alpinky detským vlakom, chodia do strediska Alpinky, využívajúc detské ihriská vrátane Tarzanie. Spolupráca s inými partnermi, pôsobiacimi v tejto oblasti je slabá. Keďže existuje potenciál užšej spolupráce, cieľom tohto opatrenia je hľadať spoločné "produkty", aktivity, udalosti, propagáciu atď.

Spolupráca so ZOO sa môže rozvíjať prostredníctvom bežných "produktov", ako sú zvýhodnené vstupenky pre návštevníkov, ktorí prichádzajú na DŽK aj do ZOO, ďalej prostredníctvom turistických produktov mesta alebo spoločných aktivít. Jedna z fantazijných možností spojenia medzi DŽK a ZOO je navrhnutá v ďalšom grafickom prevedení.

Vízia možného prepojenia DŽK so ZOO



Zdroj: Stanislav Kontúr

V dnešnej dobe je to len vízia a podľa možných finančných zdrojov nie je reálne realizovať takýto druh investície, ale v budúcnosti kto vie. Možná spolupráca s hotelom Bankov môže obsahovať spoločné "balíčky" pre hotelových hostí a / alebo zahraničných návštevníkov DŽK, orientovaných predovšetkým na HÚŽ, s ponukou ubytovania v hoteli Bankov. Golfový klub je tiež silným partnerom v údolí, ale je orientovaný na úzku skupinu golfistov, hlavne dospelých, ktorí nepoužívajú detské vlakové spojenie na vstup do golfového ihriska. Spoločné aktivity DŽK s Golfovým klubom nie sú vylúčené. Spolupráca so spoločnosťou Mestské lesy Košice už existuje na veľmi dobrej úrovni. MELEK otvárajú v roku 2018 "lesnú školu" pre deti navštevujúce základnú alebo strednú školu. Pre túto skupinu návštevníkov je DŽK atrakciou. Spoločnosť Mestské lesy ako mestská spoločnosť je zodpovedná za turistické cesty a podmienky trávenia voľného času. DŽK ako "brána do prírody" podporuje túto misiu Mestských lesov.

Aktivita 3.3: Rozvoj spolupráce s ďalšími slovenskými a zahraničnými prevádzkovateľmi úzkorozchodných železníc

V súčasnosti existuje spolupráca s ľuďmi, prevádzkujúcimi HÚŽ na Slovensku na základe osobných vzťahov. V rámci Slovenska neexistuje inštitucionálna forma spolupráce. Platí to aj pre HÚŽ v zahraničí; spolupráca je založená predovšetkým na spoločnom profesionálnom a obchodnom záujme. Cieľom tohto opatrenia je iniciovať vyššiu úroveň spolupráce na Slovensku, napr. na základe nejakej dohody o spoločnom záujme, neskôr na inštitucionálnej báze. Spolupráca so zahraničnými HÚŽ môže byť rozvíjaná napríklad prostredníctvom spoločných projektov INTERREG. DŽK je už členom FEDECRAIL, cieľom DŽK je udržať toto členstvo a rozvíjať spoluprácu s inými členmi.

Opatrenie 4: Zlepšiť propagáciu a marketing

Aktivita 4.1: Pokračovanie propagácie na FB a prípadne rozšírenie o ďalšie sociálne siete

V súčasnosti prevádzkovateľ HÚŽ intenzívne využíva možnosti Facebooku - na vlastný účet pravidelne dostáva správy, informácie, fotografie, udalosti a pozvánky. Účet po niekoľkých rokoch intenzívneho používania má už takmer 3500 nasledovníkov (október 2018) a neustále rastie. Propagované udalosti na stránke FB môžu „zasiahnuť“ až 16000 ľudí. Internetové sociálne médiá sú považované za jeden z najproduktívnejších typov propagácie pre prevádzkovateľov cestovného ruchu, preto sa odporúča pokračovať v intenzívnom využívaní nielen Facebooku, ale tiež rozšíriť propagáciu aj na iné internetové sociálne médiá, ako sú Instagram, Twitter, YouTube ap. Je dôležité sledovať zmeny vo svete internetu a správanie ľudí na internete. V nasledujúcich rokoch sa očakáva, že propagácia na internetových sociálnych médiách zostane cenovo dostupným a efektívnym reklamným prostriedkom.

Činnosť 4.2: Pokračovanie v publikovaní časopisov

Od roku 2012 prevádzkovateľ Detskej železnice Košice, občianske združenie - vydáva vlastný farebný časopis "R-žurnál". Časopis vychádza štyrikrát do roka v 5000 kópiách a je distribuovaný medzi návštevníkov za dobrovoľný príspevok (príspevok ide na náklady na grafické rozloženie a tlač časopisu). Časopis oslovuje návštevníkov a inú verejnosť s novými informáciami, obrázkami, programom atď. Magazín sa ukázal ako efektívny nástroj komunikácie s verejnosťou a s možnými dobrovoľníkmi, darcami ap. Preto sa odporúča pokračovať s touto vydavateľskou činnosťou a ďalej rozvíjať jeho obsah.

Aktivita 4.3: Rozšírenie reklamy v médiu RTV

V súčasnosti prevádzkovateľ HÚŽ pravidelne využíva platenú reklamu v elektronických médiách - miestnom rozhlase a miestnych televíziách. Vplyv tejto reklamy je značný a odporúčame pokračovať v takejto reklame. Napriek finančnému zaťažaniu tohto spôsobu reklamy je tiež možné hľadať príležitosti aj na zvýšenie objemu takejto reklamy. Je možné využiť aj televízne kanály v iných susedných regiónoch, prípadne aj v zahraničí.

Aktivita 4.4: Rozširovanie digitálnych informačných kanálov podľa vývoja v oblasti technológií (webová stránka, aplikácie na všetkých digitálnych zariadeniach atď.)

Technologický vývoj nám každodenne prináša nové spôsoby reklamy, propagácie, zdieľania informácií a ďalších možností, ako osloviť naše cieľové skupiny a zvýšiť atraktivnosť produktov. Operátor HÚŽ v súčasnosti intenzívne využíva svoju vlastnú digitálny informačný kanál - webovú stránku - www.detskazeleznica.sk. Webová stránka bol navrhnutá odborníkmi a je aktualizovaná členmi občianskeho združenia DŽK. Webová stránka je optimalizovaná aj pre mobilné zariadenia. Na webovej stránke však chýba jej anglická verzia alebo prípadne verzie aj v iných jazykoch (nemčina, maďarčina ..).

Odporúčame zlepšiť webovú stránku pridaním iných jazykových mutácií. Moderné múzeá, galérie a iné turistické atrakcie tiež ponúkajú vlastné aplikácie pre mobilné zariadenia, ktoré uľahčujú návštevníkom prístup k informáciám, zlepšujú ich orientáciu ap. Navrhujeme objednať takúto aplikáciu pre historickú detskú železnicu v Košiciach. Aplikácia by mala byť aspoň v dvoch jazykoch a mala by poskytnúť návštevníkom mapu železničných a informačných textov a zvukov, ktoré by si návštevník spustil na vybraných miestach. Služba by mala byť bezplatná. Takisto je dôležité sledovať akýkoľvek budúci vývoj v tejto oblasti a byť pripravený na sledovanie vznikajúcich príležitostí.

Opatrenie 5: Iniciovať zmeny v právnych predpisoch týkajúcich sa HÚŽ

Cieľom tohto opatrenia je iniciovať zmenu slovenskej legislatívy zaoberajúcej sa konkrétnymi železnicami. To je relevantné najmä pre:

- Požiadavky na zdravotnú a psychickú spôsobilosť zamestnancov
- Požiadavky na spôsobilosť a periodicitu kontrol špecifikovaných technických zariadení
- Periodicita technických a iných kontrol traťových vozidiel a trati
- Poistenie
- Správa bezpečnostných opatrení
- Školenie, rozsah, periodicita, finančné a časové požiadavky, znalosť problémov špeciálnych trati
- Interoperabilita a vydávanie licencií

LÁEV Miskovec

Opatrenie 1: Zlepšiť infraštruktúru a park lokomotív a vozňov

Aktivita 1.1 Úplné obnovenie traťovej a prevádzkovej infraštruktúry

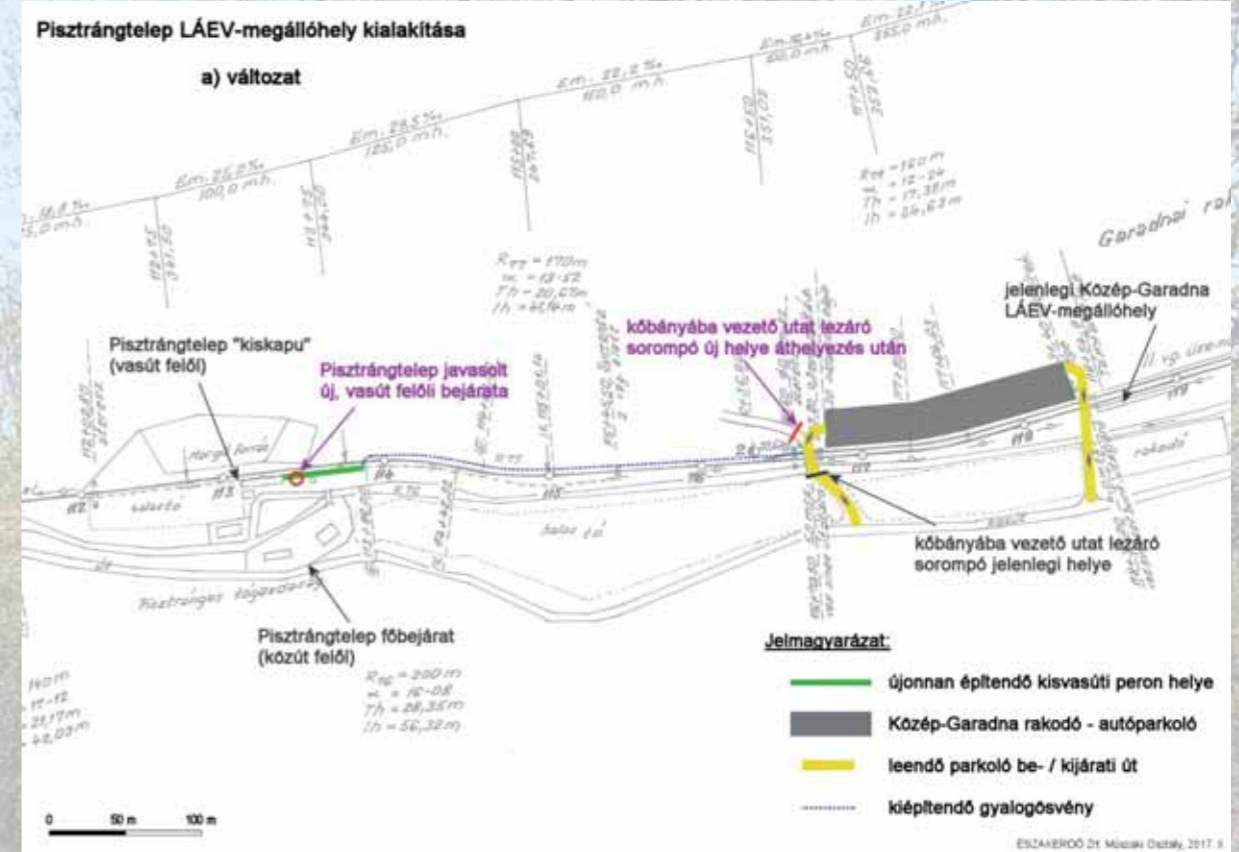
V rámci renovácie LÁEV je cieľom kompletne obnoviť infraštruktúru hlavnej trate Miskolc-Dorottya – Garadna (očakáva sa do roku 2020). Po demolácii existujúcej železničnej trate budú vybudované nové železničné koľajnice, nová drôtená betónové zábradlia a nové betónové lamely s novými železnicami a spojkami. Odvodňovací systém, priestory pre cestujúcich a servisné zariadenia sa majú úplne obnoviť. Na stanici Garadna je cieľom vybudovať nový rekreačný park a detské ihrisko s cieľom zvýšiť príťažlivosť priestoru stanice.

Plán novej železničnej siete na ulici Miskolc-Dorottya



Zdroj: ÉSZAKERDŐ

Nová vlaková zastávka (plán) na Pstruhovej farme



Zdroj: ÉSZAKERDŐ

Fotografia novej zastávky vlaku



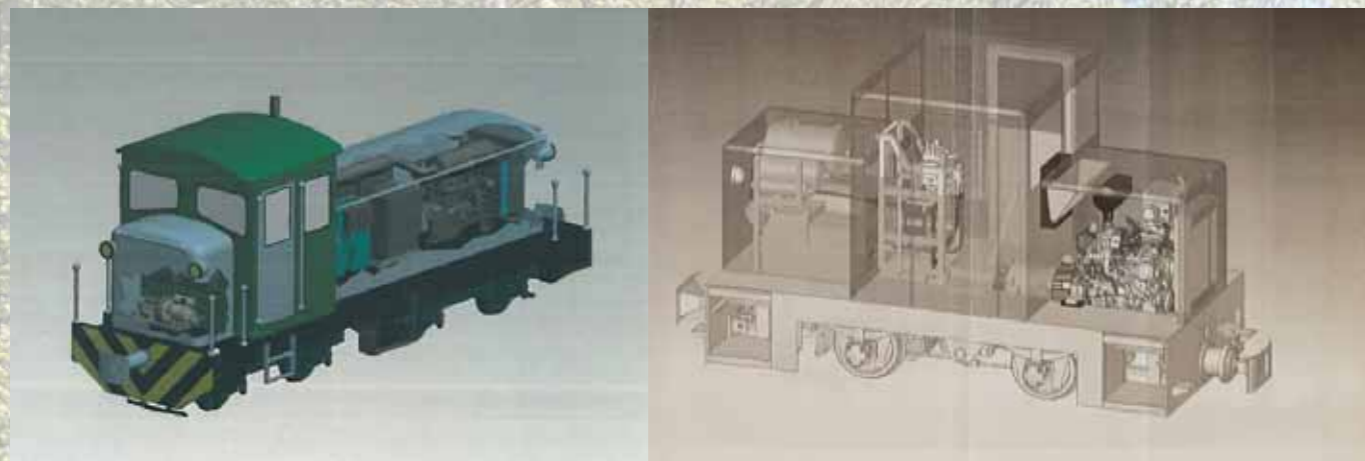
Zdroj: ÉSZAKERDŐ

Na bočnej trati Mahóca sa plánuje rozsiahle rozmiestnenie substrátu a výmeny koľajiska pomocou opätovného použitia extrahovaných materiálov z hlavnej trate. Plánuje sa rekonštruovať staničné budovy, rovnako ako aj železničné kancelárie a vozový park (lokomotívy a autobusy, opravárne).

Aktivita 1.2. Obnova vozového parku

(očakáva sa do roku 2020)

- Modernizácia dvoch dieselových lokomotív M 041 - prestavba na hybridné vozidlá
- Modernizácia dvoch lokomotív C-50
- Modernizácia dvoch dieselových lokomotív M 041
- Kompletná rekonštrukcia 18 existujúcich osobných vozňov
- 2 nové uzavreté a 4 nové otvorené osobné vozne



Zdroj: ÉSZAKERDŐ

Aktivita 1.3. Komplexné riešenie parkovacích miest na vstupnej stanici.

Súčasná situácia je neuspokojivá. Počas atraktívnych podujatí sú parkovacie miesta preplnené vo vilovej štvrti okolo stanice Miskolc-Dorottya utca.

Hlavným cieľom je zvýšiť kapacitu parkovacích miest s cieľom umožniť bezpečné parkovanie a zvýšiť bezpečnosť návštevníkov. Ďalším cieľom je vyriešiť bezpečný transfer návštevníkov prichádzajúcich z centra mesta.

Opatrenie 2: Udržať a rozšíriť existujúce služby pre návštevníkov

Aktivita 2.1 Revízia cestovného poriadku:

Cieľom je zvýšiť ponuku vlakov v špičkových časoch a pružne sa prispôbiť požiadavkám cestujúcich. Možné uskutočniť bez finančnej podpory v spolupráci s obcou a dopravnou spoločnosťou Miskolc.

Aktivita 2.2 Rozvoj informačného systému pre cestujúcich

- konzistentný vzhľad webu v troch jazykoch (maďarčina, angličtina, nemčina)
- konzistentné informačné tabule v troch jazykoch (maďarčina, angličtina, nemčina)
- prezentácia okolitých turistických atrakcií v jazykoch regiónu (maďarčina, angličtina, nemčina, slovenčina, poľština, ukrajinčina, rumunčina) na hlavných staniciach

Aktivita 2.3: Podpora inteligentných riešení (poukážky, QR kódy, aplikácie, online rezervácie lístkov)

Cieľom je udržať krok s rýchlym technologickým pokrokom a ponúknuť zákazníkom inteligentné riešenia. Webová stránka LÁEV by mala byť modernizovaná, pretože sa zdá byť nedostatočnou pri lákaní nových návštevníkov. Konzistentný vzhľad webu je nevyhnutný aspoň v troch jazykoch (maďarčina, angličtina, nemčina)

Aktivita 2.4: Zachovať alebo zvýšiť portfólio existujúcich aktivít pre návštevníkov

LÁEV ponúka pravidelné aktivity pre návštevníkov, ako je popísané v kapitole 2, ale na splnenie plánov do budúcnosti by malo byť portfólio obohatené.

Opatrenie 3: Posilňovať spoluprácu a vytváranie partnerstiev (sietí)

Aktivita 3.1: Rozvoj regionálnej spolupráce

Existujúce partnerstvá v regióne by mohli byť vytvárané na novom základe, a mohli by byť otvorené aj pre slovenských partnerov v Košickom kraji.

Aktivita 3.2: Rozvoj spolupráce s inými maďarskými a zahraničnými operátormi úzkorozchodných železníc

V súčasnosti existuje spolupráca s niektorými ľuďmi zaoberajúcimi sa HÚŽ v Maďarsku na základe osobných vzťahov. V Maďarsku existuje inštitucionálna forma spolupráce, ktorej rozvoj by mal byť nanovo definovaný.

Opatrenie 4: Posilňovať propagáciu a marketing

Aktivita 4.1: Pokračovať v propagácii na FB a možné rozšírenie do iných sociálnych sietí

V súčasnosti prevádzkovateľ HÚŽ intenzívne využíva možnosti Facebooku - na vlastný účet pravidelne pridáva správy, informácie, fotografie, udalosti a pozvánky. Internetové sociálne médiá sa považujú za jeden z najproduktívnejších typov propagácie pre prevádzkovateľov cestovného ruchu, preto sa odporúča pokračovať v intenzívnom využívaní nielen Facebooku, ale aj možné rozšírenie propagácie na iné internetové sociálne médiá, ako sú Instagram, Twitter, YouTube a ďalšie. Je dôležité sledovať zmeny vo svete internetu a správanie ľudí na internete. V nasledujúcich rokoch sa očakáva, že propagácia na internetových sociálnych médiách zostane cenovo dostupným a efektívnym reklamným prostriedkom.

Aktivita 4.2: Rozširovať reklamu

V súčasnosti prevádzkovateľ HÚŽ pravidelne využíva platenú reklamu v elektronických médiách - miestnom rozhlase a miestnych televíziách. Vplyv tejto reklamy je značný a odporúča sa pokračovať v takejto reklame. Viacjazyčné letáky by zas mohli pomôcť zahraničným turistom nájsť všetky atrakcie regiónu.

Aktivita 4.3: Predaj LÁEV suvenírov, produktov

Každoročne vysoké počty návštevníkov umožňujú spoločnosti LÁEV predávať suveníry a iné predajné produkty na zastávkach a staniciach železnice.



Detická železnica Košice

Zdroj: Lubomír Lehotský

11. IMPLEMENTÁCIA STRATÉGIE

Riadenie a koordinácia

Obidvaja partneri budú zodpovední za koordináciu navrhovaných opatrení a aktivít navrhovaných v tomto dokumente. Obe HÚŽ by mali mať vytvorené riadiace pozície (manažérov) na plný úväzok, s cieľom lepšieho presadenia navrhovaných opatrení. Ich hlavnou úlohou bude koordinácia opatrení navrhnutých v tejto stratégii zmeny. Títo manažéri by mali byť zodpovední priamo štatutárnym zástupcom svojich organizácií. Priamy pravidelný kontakt medzi manažérmi oboch partnerov by bol značnou výhodou a podmienkou pre rozvoj spolupráce medzi oboma partnermi projektu.

Propagácia

Tento strategický dokument bude predstavený na záverečnom seminári organizovanom v rámci projektu RailGate. Cieľom seminára je predstaviť navrhovanú „stratégiu zmeny“ a otvoriť širšiu diskusiu o tom, ako zachovať, udržiavať a rozvíjať obe HÚŽ ako „brány do prírody“. V prípade DŽK sa bude diskutovať aj o tom, koľko zdrojov (verejných i súkromných) bude vyčlenených na rozvoj detskej železnice a ako ich naplánovať v nadchádzajúcich rokoch. Diskusia by mala prebiehať na webových stránkach DŽK, v špecializovaných médiách zaoberajúcich sa týmito otázkami, ako aj s verejnými orgánmi – zástupcami mesta Košického a Košického samosprávneho kraja a s potenciálnymi súkromnými donormi.

Finančný plán a finančné zdroje

Združenie DŽK má pravidelné príspevky na svoju činnosť a aktivity od mesta Košice. V minulosti sa mu podarilo získať malé granty od súkromných spoločností (VÚB banka, U.Steel ...). Prvýkrát sa združeniu podarilo získať európske finančné zdroje na svoj rozvoj a investovanie do svojej infraštruktúry prostredníctvom tohto projektu RailGate.

DŽK by mala vynaložiť úsilie, aby sa pokúsila získať finančnú podporu na investície alebo pravidelný ročný finančný príspevok na investície a / alebo aktivity aj od Košickej regionálnej samosprávy.

Hrubý odhad zdrojov potrebných pre opatrenie 1: Zlepšiť infraštruktúru a park lokomotív a vozňov je prezentovaný v nasledujúcej tabuľke.

Finančný plán pre opatrenie 1 DŽK

	Finančné zdroje			Súčet
	Verejné	Súkromné	EŠIF	
Opatrenie 1: Zlepšiť železničnú infraštruktúru a park lokomotív a vozňov				
Aktivita 1.1: Rozšírenie železničnej infraštruktúry smerom k "občerstveniu Oveča"	400 000			400 000
Aktivita 1.2: Obnova budovy stanice vrátane zariadení na stanici Alpinka	20 000	20 000	200 000	240 000
Aktivita 1.3: Rozšírenie železničnej infraštruktúry smerom do údolia Čermeľ	50 000	50 000		100 000
Aktivita 1.4: Obnovenie vybavenia stanice "Vpred"	100 000			100 000
Aktivita 1.5: Komplexná rekonštrukcia koľajníc s výmenou drevených podvalov za betónové	200 000		200 000	400 000
Aktivita 1.6: Komplexné riešenie technického zázemia	15 000		85 000	100 000
Aktivita 1.7: Dokončenie a modernizácia parku lokomotív a vozňov z hľadiska ekologickej a modernej inteligentnej dopravy	50 000	50 000		100 000
Aktivita 1.8: Komplexné riešenie parkovacích miest na vstupnej aj konečnej stanici	100 000	40 000		140 000
SUMA	935 000	160 000	485 000	1 580 000

Zdroj: Vlastné spracovanie

Finančný plán pre opatrenia LÁEV

Opatrenia a aktivity	Náklady na investície (HUF)	Náklady na investície (EUR)
Opatrenie 1: Zlepšiť infraštruktúru a park lokomotív a vozňov	3 410 000 000	10 656 250
Aktivita 1.1 Úplné obnovenie traťovej a prevádzkovej infraštruktúry	2 580 000 000	8 062 500
Plánovanie a projektovanie	100 000 000	312 500
Rekonštrukcia hlavnej trate	1 850 000 000	5 781 250
Rekonštrukcia bočnej trate	240 000 000	750 000
Rekonštrukcia remíz a obslužných budov	390 000 000	1 218 750
Aktivita 1.2. Obnova vozového parku	810 000 000	2 531 250
Renovácia a modernizácia trakčných vozidiel	400 000 000	1 250 000
Renovácia a obnova vagónov	380 000 000	1 187 500
Renovácia ľahkých vozidiel	10 000 000	31 250
Aktivita 1.3. Komplexné riešenie parkovacích miest na vstupnej stanici.	20 000 000	62 500
Opatrenie 2: Udržať a rozšíriť existujúce služby pre návštevníkov	10 000 000	31 250
Aktivita 2.1 Revízia cestovného poriadku:	-	-
Aktivita 2.2 Rozvoj informačného systému pre cestujúcich	(pozri Aktivitu 1.1.)	(pozri Aktivitu 1.1.)
Aktivita 2.3: Podpora inteligentných riešení	10 000 000	31 250
Aktivita 2.4: Zachovať alebo zvýšiť portfólio existujúcich aktivít pre návštevníkov	-	-
Opatrenie 3: Posilňovať spoluprácu a vytváranie partnerstiev (sietí)	-	-
Aktivita 3.1: Rozvoj regionálnej spolupráce	-	-
Aktivita 3.2: Rozvoj spolupráce s inými maďarskými a zahraničnými operátormi úzkorozchodných železníc	-	-
Opatrenie 4: Posilňovať propagáciu a marketing	20 000 000	62 500
Aktivita 4.1: Pokračovať v propagácii na FB a možné rozšírenie do iných sociálnych sietí	5 000 000	15 625
Aktivita 4.2: Rozširovať reklamu	5 000 000	15 625
Aktivita 4.3: Predaj LÁEV suvenírov, produktov	10 000 000	31 250
TOTAL:	3 440 000 000	10 750 000

Skratky

CHS	Cezhraničná spolupráca
ČKD	České Kolajové Dráhy
ČSD	Československé štátne dráhy
DPMK	Dopravný podnik mesta Košice
DŽK	Detská železnica Košice
EHMK	Európske hlavné mesto kultúry
ÉSZAKERDŐ	Erdőgazdasági Zártkörűen Működő Részvénytársaság
EŠIF	Európske štrukturálne a investičné fondy
FB	Facebook
FEDECRAIL	European Federation of Museums and Tourist Railways
HÚŽ	Historická úzkorozchodná železnica
KDHŽ	Košická Detská Historická Železnica
LÁEV	Lillafüredi Állami Erdel Vasút
MAV	Magyar Államvasutak
MELEK	Mestské lesy Košice
MP	Master Plán
MVO	Mimovládna organizácia
OCR	Organizácia cestovného ruchu
QR	Quick Response
RTV	Radio TV
PR	Public Relations
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (Silné stránky, slabé stránky, Príležitosti, Ohrozenia)
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky