

SKHU / 1601 / 1.1 / 031 projekt
**RailGate – Keskeny nyomközű vasutak,
mint attrakciók és kapuk a természetre**



Building Partnership



Dokumentum tartalma nem
az Európai Unió hivatalos álláspontja.

SKHU / 1601 / 1.1 / 031 projekt
**RailGate – Keskeny nyomközű vasutak,
mint attrakciók és kapuk a természetre**

A projekt az Európai Unió támogatásával,
az Európai Regionális Fejlesztési Alap
társfinanszírozásával valósult meg

www.skhu.eu

Cselekvési terv

Január 2019

Január 2019



Munkacsoport:

Bauer, Rudolf – vezető szakértő, szerkesztő

Bózsó Gyula – vezető szakértő

Holéczy, Igor – marketing szakértő

Chikán Gábor – kisvasúti szakértő

Jakóts Ádám – vezető szakértő

Kočiško, Peter – szakértő

Kontúr, Slavomír – szaktanácsadó

Lehotský, Lubomír – vezető szakértő

Lehotská, Zuzana – kommunikációs szakértő

Olléová, Nicolette – szakértői asszisztens

Pál János Viktor – szakértő

Sepler Gábor – szaktanácsadó

Šotko, Viktor – szaktanácsadó

CSELEKVÉSI TERV • Kiadás dátuma: 2019, január

• Kiadó: Detská železnica Košice, polgári egyesület.

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

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

• Grafika: Miroslav Sorokáč

• Szerkesztőbizottság: Rudolf Bauer, Igor Holéczy,

Lubomír Lehotský, Nicolette Olléová

• A RailGate projekt keretében kiadott Interreg SK-HU rendszer

Tartalom

1. ÖSSZEFOGLALÓ.....	1
2. BEVEZETÉS - TÖRTÉNET, JELENLEGI INFRASTRUKTÚRA, SZOLGÁLTATÁSOK, TEVÉKENYSÉGEK ÉS PROGRAMOK, FŐ PARTNEREK.....	2
» <i>Kassai Történeti Gyermevasút</i>	2
» <i>LÁEV Miskolc</i>	5
3. JÖVŐKÉP.....	11
4. A JOGSZABÁLYI KÖRNYEZET JOGSZABÁLYI KÖRNYEZET ELEMZÉSE.....	12
» <i>A kisvasutak helyzete Szlovákiában</i>	12
» <i>Kisvasutak jogszabályi háttere Magyarországon</i>	13
5. FŐBB TURISZTIKAI MUTATÓK ELEMZÉSE.....	15
» <i>Kassa régió</i>	15
» <i>Miskolci régió</i>	19
6. ADATOK ELEMZÉSE.....	21
» <i>Kassai Történeti Gyermevasút</i>	21
» <i>LÁEV Miskolc</i>	25
7. SWOT analízis.....	27
8. AZ INTERJÚK ÖSSZEFOGLALÁSA.....	28
» <i>A Kassai Gyermevasút</i>	28
» <i>LÁEV Miskolc</i>	32
9. ELKÉPZELÉSEK, FEJLESZTÉSI CÉLOK ÉS EZEK AKADÁLYAI.....	34
» <i>Kassai Gyermevasút</i>	34
» <i>LÁEV Miskolc</i>	34
10. A VÁLTOZTATÁS STRATÉGIÁJA.....	35
» <i>A Kassai Gyermevasút</i>	35
◇ <i>1. intézkedés: A járműpark felújítása</i>	35
◇ <i>2. Intézkedés: A szolgáltatások és események karbantartása és bővítése</i>	43
◇ <i>3. Intézkedés: Az együttműködések megerősítése és hálózatosodás</i>	43
◇ <i>4. intézkedés: A promóció és a marketing javítása</i>	45
◇ <i>5. intézkedés: Változások kezdeményezése a kisvasutak jogszabályi környezetében</i>	45
» <i>LÁEV Miskolc</i>	46
◇ <i>1. intézkedés: A pályainfrastruktúra és a járműállomány felújítása</i>	46
◇ <i>2. intézkedés: A meglévő szolgáltatások fenntartása és bővítése a látogatók számára</i>	48
◇ <i>3. intézkedés: Az együttműködés és a hálózatépítés erősítése</i>	48
◇ <i>4. Intézkedés: A promóció és a marketing erősítése</i>	49
11. A STRATÉGIA MEGVALÓSÍTÁSA.....	50
12. Rövidítések.....	52

1. ÖSSZEFOGLALÓ

A 7. projektrész célja, hogy ún. „Cselekvési tervként” mindkét kedvezményezett számára egy közös stratégiai dokumentum jöjjön létre, amely javaslatot kíván tenni arra, hogyan lehet felújítani, hatékonyan fenntartani és fejleszteni a Kassai Történeti Gyermekvasutat (KDHŽ) és a Lillafüredi Állami Erdei Vasutat (LÁEV), mint műszaki-kulturális örökségeket és a kisvasút-szakmai irányultságú turizmus nevezetes elemeit. A Cselekvési terv kidolgozása az utóbbi évben kéthavonta, felváltva Miskolcon és Kassán megrendezett szakmai tanácskozásokon történt, amelyeken többnyire a projektpartnerek szakértői vettek részt. A szemináriumokon külső szakértőket is felkérték véleményük és javaslataik benyújtására. A szakmai munkát lezáró konferenciát szélesebb, nyilvános szakértői fórumon szervezték meg, hogy bemutassák a tervet és szakmai vitát kezdeményezzenek annak végrehajtásáról.

A Cselekvési terv első része analitikus, amelyben különféle szempontokat vizsgáltak: a magyarországi és szlovákiai kisvasutak jogszabályi háttérét, a két régió turizmusára vonatkozó legfontosabb statisztikákat, a látogatószámokat. Ez a rész a meglévő infrastruktúra, szolgáltatások és tevékenységek áttekintését és egy SWOT-analízist is magában foglal, valamint egy összefoglalást a munkacsoport tagjai által külső szakértőkkel készített személyes interjúkból. A szakmai interjúk nagyon hasznos visszajelzést adtak az infrastruktúra fejlesztés lehetséges céljairól, valamint a szolgáltatások, a marketing tevékenység és az együttműködés fejlesztési lehetőségeiről. Az elemzés általános megállapításait a szemináriumokon tárgyalták.

Az elemzés azt mutatta, hogy mindkét vasútvonal látogatóinak száma növekszik; az emberek több szabad időt akarnak eltölteni a természetben. Mindkét vasút beruházási hiányt mutat; be kell fektetniük a pályát, a mozdonyokat, a kocsikat és a műszaki háttér rekonstrukciójába. A KDHŽ jelenleg négy kilométer hosszú vonalon közlekedteteti vonatait, és mindkét irányban képes meghosszabbítani a pályát. A Gyermekvasútnak ugyanakkor meg kell oldania a parkolóhelyek hiányát a vonal mindkét végpontján. A LÁEV-nak is jelentős fejlesztéseket kell végrehajtania mind a pályainfrastruktúra, mind a járműállomány tekintetében. Az utasvonzó képességet növelő attrakciófejlesztésekhez a szükséges hely mindkét vasútnál rendelkezésre áll.

A kassai gyermekvasutat egy egyesület üzemelteti, amely a legtöbb rendezvényét önállóan szervezi és nincs lehetősége arra, hogy külső cégek segítségét is bevonja ezekbe. A LÁEV-et üzemeltető ÉSZAKERDŐ Zrt. főtevékenysége az erdőgazdálkodás, tehát elsősorban nem turisztikai szolgáltató. Magyarországon és Szlovákiában is egyaránt szükség lenne a kisvasutak működési feltételeinek egyszerűsítésére.

A „változási stratégiát” felvázoló rész javaslatokat fogalmaz meg az infrastruktúra, a szolgáltatások, az együttműködés, a marketing és a népszerűsítés területén, amelyek a szakmai tanácskozások szakértői vitáinak eredményeként és a stratégia végrehajtására irányuló javaslatok eredményeképpen jöttek létre.

A KDHŽ esetében a változási stratégia öt fő intézkedést (1.: Az infrastruktúra és a járműpark felújítása, 2.: A szolgáltatások és a turisztikai kínálat fenntartása és bővítése, 3.: A szakmai együttműködés és a közös gondolkodás erősítése, 4.: A népszerűsítés és a marketing javítása, 5.: Változás kezdeményezése a kisvasutakat érintő jogszabályokra vonatkozólag) és ezen belül tizenkilenc részelt fogalmaz meg. A „stratégia végrehajtása” rész a kassai gyermekvasút számára javaslatokat tesz az infrastruktúrára vonatkozó 1. intézkedés megvalósítására, támogatására és pénzügyi tervére vonatkozóan.

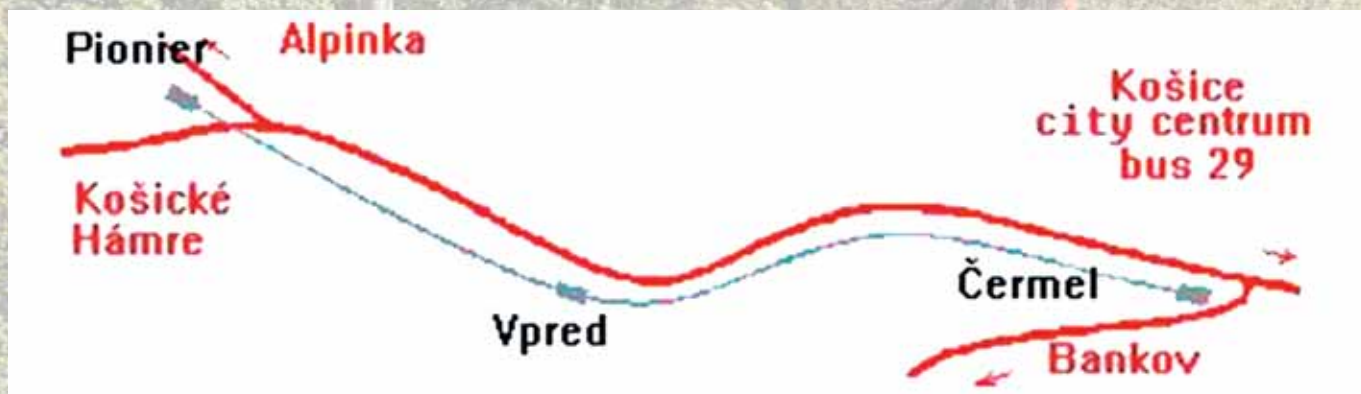
A LÁEV változási stratégiája a következő három intézkedésből áll: 1.: Az infrastruktúra és a járműpark felújítása, 2.: A szolgáltatások fenntartása, fejlesztése és bővítése, 3.: A szakmai együttműködés és a közös gondolkodás erősítése, 4.: A népszerűsítés és a marketing javítása.

2. BEVEZETÉS - TÖRTÉNET, JELENLEGI INFRASTRUKTÚRA, SZOLGÁLTATÁSOK, TEVÉKENYSÉGEK ÉS PROGRAMOK, FŐ PARTNEREK

Kassai Történeti Gyermevasút

Történeti áttekintés

A Kassai Történeti Gyermevasút (KDHŽ) 1948. és 1956. között épült Kassán, úttörővasútként. Ez volt az első turisztikai célú vasútvonal Csehszlovákia területén. Emellett a kezdő vasúti munkavállalók oktatására és vasút, mint munkahely megszerettetésére is szolgált. A Kassai Úttörővasút építésének ünnepélyes megkezdésére 1955. április 17-én került sor. Az építkezés két fázisban valósult meg. Az első szakaszt, Csermelyvölgy és Vpred állomások között 1955. augusztus 21-én adták át. Az akkoriban „Úttörő” (ma Alpinka) állomásig tartó teljes vonal ünnepélyes átadására 1956. május 1-én került sor. A vonalon két szerelvény közlekedett naponta, a vonatkereszteszés Vpred állomáson volt. Az úttörőkből álló személyzet tapasztalt vasutasok irányítása alatt napi tíz vonatpárt közlekedtetett.



A Kassai Történeti Gyermevasút térképe

Forrás: www.detskazeleznica.sk

A vasútvonalat gyermekeknek, turistáknak tervezték, valamint a jövőbeli vasutasok képzésére. A pálya hossza 3,899 km, az úgynevezett „német nyomköz” szerinti 1000 mm nyomtávolságú, a legnagyobb emelkedés 26 %. Csermelyvölgy állomás vágányai és kitérői még ma is az egykori selmebányai vasút magyar gyártású sínanyagából állnak. A gyermevasút vonala Alpinka állomáson (korábban Pionier - Úttörő) ér véget, amelynek környezete ma népszerű szabadidőközpont.

A Kassai Történeti Gyermevasút valójában múzeumvasút. Nemcsak látványos természeti környezetének, hanem az egyedülálló módon a megőrzött sínpályáknak és a rajta közlekedő járművek korának köszönhetően is. Az idők során sajnos több járművet elbontottak, de számos értékes darabot eredeti kivitelben helyreállítottak, vagy átépítettek megfelelő másolatokként. A szomszédos országokban csak néhány hasonló múzeumvasút van. Az évek során több pályarekonstrukcióra is sor került (az 1970-es évek közepén, 1986-87-ben, 1991-1992-ben és 1993-ban). 2016-ban tervezték meg a mozdonyoszlop kétállásosra bővítését, valamint megkezdődött a Csermelyvölgy végállomáson azóta felépült állomásépület tervezése.

A gyermevasutat eredetileg az állami vasúttársaság - kezdetben a Csehszlovák Államvasutak (ČSD), majd a Szlovák Államvasutak (ŽSR), később a Szlovák Vasutak (ZSSK) Kassa városával közösen üzemeltették. Az 1990-es években veszélyben forgott a vasút fennmaradása. Az úttörők többé nem vettek többé részt a vasút üzemeltetésében, az önkéntesek eltűntek. A KDHŽ szó szerinti újjászületését jelentette ezért az U 36.003 pályaszámú „Katka” nevű gőzmozdony felújítása Rudolf Schuster kassai polgármester kezdeményezésére.

2012-ben jelentős változás történt a gyermevasút életében. A Kassai Gyermevasútért Egyesület (DŽK) lett az üzemeltetője. Az új üzemeltető új ötletekkel, megközelítéssel és erőfeszítéssel látott hozzá a kisvasút helyzetének megváltoztatásához. Kassa várossal együtt megkészserezték az utasok számát, meghosszabbították a szezon és számos kulturális, társadalmi és szabadidős rendezvényt szerveztek. Az egyesület 2013-ban kerékpárszállító kocsit állított üzembe, amin a kerékpárok díjmentesen szállíthatók, valamint ugyanezen évtől vezették be a vasúti témájú szuvenírek árusítását. 2015-től egy kávézó és egy kis vasúti múzeum áll a látogatók rendelkezésére. 2016-ban egy új gőzmozdony, a „Krutwig” nevű került a vasúthoz, 2018-ban pedig befejeződött Csermelyvölgy állomás felvételi épületének építése. A gyermevasút további szolgáltatásai: ingyenes parkolási lehetőség, iskolai és céges csapatépítő utazások, vonatmegtámadásos program, frissítők, zene és színházi előadások, játszótér és a gyermevasút saját folyóirata - az „R-híradó” és sok más tevékenység.

Infrastruktúra

Négy kilométer hosszú vasútvonal vezet a gyönyörű Csermely-völgyben Kassa külvárosában. A vasúton még mindig használják a Selmecebánya és Szomolnok közti egykori vasútvonalból bontott sinszalakat és váltókat. A vasútvonal az 547-es sz. másodrangú főút és a Csermely-patak között halad.

A Kassai Történeti Gyermekvasút infrastruktúrájának főbb jellemzői:

- nyomtávolság: 1000 mm
- a pálya hossza: 3,9 km
- legnagyobb emelkedő: 26 %
- kitérők száma: 6 csoport
- hidak száma: 5 db
- átvezetők száma: 12 db
- legkisebb ívsugár: 100 m
- megengedett legnagyobb sebesség: 20 km/h

A vasúton használt mozdonyokat és kocsikat Csehszlovákia más keskeny nyomtávú vasútvonalairól szállították Kassára. 1960-ig különleges, régi, magyar eredetű gőzmozdonyokat használtak (U 35.104, U 35.103 és U 36.004). Később, 1965-ben felváltották őket a T 29.0002 (Janka) és a T 29.0003 (Danka) dízelmozdonyok. Mindkettőt Prágában gyártották a ČKD-ben, eredetileg 1435 mm-es nyomtávval. Az 1991-es év nagyon fontos volt a gyermekvasút számára, ekkor érkezett a vasútra ikonikus gőzmozdonya, az U 36.003 (Katka). Ez a legrégebbi működőképes gőzmozdony a közép-európai régióban. A mozdonyt 1884-ben gyártották a németországi Erfurtban, a Hagans gyárban. A Szlovák Köztársaság Kulturális Minisztériumának KM 2174/1994 400 sz. 1994. szeptember 29-i határozat szerint a mozdony felkerült a Szlovák Köztársaság Kulturális Emlékeinek Listájára. A Kassai Történeti Gyermekvasút legújabb büszkesége az U 29.101 psz. Krutwig nevű gőzmozdony. Első kassai útjára 2016. április 3-án került sor.



A Kassai Történeti Gyermekvasút gőzmozdonyai

Forrás: www.detskazeleznica.sk

A vasúton összesen 7 kocsi található. Minden kocsi muzeális érték, melyek 1866. és 1915. között épültek. Két szolgálati kocsi van, az öt további kocsi pedig az utasforgalmat szolgálja. Ezen utasszállító kocsik közül kettő zárt kivitelű.

A Kassai Történeti Gyermekvasút gőzmozdonyinak listája

	Mozdony	Üzembe-helyezés éve a KDHŽ-nél	Jelleg:
1	Janka – TU29.0002	1965	Dízel
2	Danka - TU29.0003	1965	Dízel
3	Vlasta – TU29.2004	2018	Dízel
4	Katka - U 36.003	1991	Gőzmozdony
5	Krutwig	2016	Gőzmozdony

A Kassai Történeti Gyermekvasút kocsijainak listája

	Kocsi	Jelleg:
1	Du 840 10346/0	Szolgálati
2	Du 841 10347/0	Szolgálati
3	Ba/u 600 10342/0	Zárt
4	Ba/u 610 10343/0	Zárt
5	Ba/u 611 10341/0	Nyitott (nyári)
6	Ba/u 620 10344/0	Nyitott (nyári)
7	Ba/u 621 10345/0	Nyitott (nyári)

Forrás: www.detskazeleznica.sk

Rendezvények

Az alábbi táblázat ismerteti a Kassai Gyermevasútért Egyesület által évente szervezett főbb rendezvényeket.

A Kassai Történeti Gyermevasút eseménynaptára

Forrás: saját feldolgozás

	Megnevezés	Leírás
1	Mozdonyparádé	A Mozdonyparádé a legnagyobb esemény a maga nemében a kelet-szlovákiai vasútrajongók számára. Az esemény, amelyet korábban «Katka felébresztésének» neveztek, egyedülálló lehetőséget kínál számos történeti és modern vasúti jármű és egyéb vasúti technológia megismerésére és kipróbálására. A kétnapos esemény látogatóinak hozzávetőleges száma 15 000 fő.
2	Tavaszi felébredés	Az első hétfői kirándulások a téli szünet után. A látogatók hozzávetőleges száma 200-300 fő.
3	Kassai napok a vasútnál	A Kassai Történeti Gyermevasút szezonjának ünnepélyes kezdete május 1-re esik, amely egyben Kassai város napja. A látogatók hozzávetőleges száma 1200 és 1300 fő között van.
4	Múzeumok éjszakája	A Kassai Gyermevasút 2014 óta részt vesz a Múzeumok és Galériák
5	Gyermeknapi	Ezen a napon, június 1-jén, a gyerekek kedvezményesen utazhatnak a vasúton. A látogatók hozzávetőleges
6	Tűzoltó szombat	Az eseményt önkéntes tűzoltókkal együttműködve szervezzük, bemutatva tevékenységüket és technológiáikat. A látogatók
7	A vasút napja	Az egyik legnépszerűbb esemény a vasútnál. Az esemény szeptemberben kerül megrendezésre. A látogatók hozzávetőleges
8	Tökszombat	Nagyon népszerű esemény, amikor a látogatók megcsodálják a Csermely-völgy színes őszét. A látogatók hozzávetőleges száma 800 fő.
9	Vonattal a Mikuláshoz	Ünnepi díszbe öltözött vonat Mikulás napján, hozzávetőlegesen 450 fő látogatóval.

A gyermevasút legfőbb terve egy új végállomás létesítése a közeli egykori villamos végállomáson, ami a mai Ovečka étterem közelében található. A kisvasút vonzóbbá tétele érdekében elsődleges fontosságú az indulóállomás fejlesztése és a vasúti infrastruktúra felújítása. Egy erdészeti, vagy vasúti tematikájú szabadtéri múzeum létesítése, illetve a szociális létesítmények fejlesztése szükséges és reális tervek. A jövőre nézve külön fejlesztési tervek szükségesek ahhoz, hogy a hely a vonzó természeti környezet mellett a leginkább alkalmas legyen a szabadidős tevékenységekhez (játsszóterek építése, túraútvonalak, pihenőhelyek létesítése, stb.). A távoli jövőben érdemes megvizsgálni a vasút továbbépítésének lehetőségét a Csermely-völgy irányába.

Fő partnerek

Kassai állatkert

Szlovákia négy állatkertje közül az egyik a Kassai állatkert, amely 1979-ben nyitotta meg kapuit. Főleg az eurázsiai állatvilágra összpontosít, amely olyan területeken él, amelyek közel állnak a Kassai Állatkert természeti adottságaihoz. A Kassai Állatkert adományszervezet, alapítója Kassa városa. 2018-ban a látogatók száma több mint 250 000 fő volt.

Az állatkert Kassa Kavocsán városrészében található, és a Csermely-völgyből is megközelíthető a kijelölt túraútvonalak mentén (kb. 25 perc alatt).

Mestské lesy Košice (Kassai Városi Erdő Rt.)

1993 óta Kassa város erdészeti vagyonát az önkormányzati tulajdonú Mestské lesy Košice, a.s. (Kassai Városi Erdő Rt.) kezeli. A vállalat szerepe az, hogy megőrizze és kiterjessze Kassa erdőterületeit, miközben tiszteletben tartja a fenntartható gazdálkodás alapelveit. Az üzleti tevékenység célja a legnagyobb gazdasági előny elérése, a közérdekű feladatok teljesítésének hangsúlya mellett. A Kassai Városi Erdő Rt. 19.432 hektár területen tart fenn erdőterületet, amellyel jelenleg Közép-Európa második legnagyobb városi erdészeti tulajdonát képezi. A társaság területe a Szlovák-Érchegység és a Fekete-hegy legdélibb részét is magába foglalja (200-1200 m tengerszint feletti magasság)

Az Alpinka

Az Alpinka épülete a Gyermekvasút végállomásának közelében található, a Csermely-völgyben. Az Alpinka az egyik legnépszerűbb szabadidős célpont Kassán a város lakosai számára. Maga az épület egy svájci stílusú villa, amely tökéletesen illik ebbe a gyönyörű környezetbe. A kassai lakosok 1898 óta látogatják az Alpinkát, amelyet eredetileg fürdőnek terveztek, később helyi turisztikai látványosság lett belőle. Napjainkban étteremként működik, egyebek mellett a gyermekek körében népszerű „Tarzaniával” (gyerekeknek szóló hegymászó pálya) és sok más típusú játszótérrel körülvéve. A helyszín autóval, közösségi közlekedési eszközzel vagy gyermekvasúttal is elérhető.

Bankov Hotel

A Bankov Hotel 4 km-re fekszik a városközponttól és körülbelül egy kilométerre a vasútállomástól. Elegáns és fényűző négycsillagos szálloda, melynek hosszú története 1870-ig nyúlik vissza. A hotel 17 kényelmes szobával, 8 „superior” szobával és 4 „deluxe” szobával rendelkezik. A szálloda étterme helyi és nemzetközi ételeket kínál. A nyár folyamán egy nagy nyári kert is nyitva áll a látogatók számára, ahol 600 ember számára van lehetőség különböző rendezvények szervezésére.

Alpinka-Kassa Golfpálya

Az Alpinka-Kassa Golfpálya Szlovákia második legrégebbi golfpályája. Egyedülálló természeti környezetben található, maga a pálya kilenclyukú. A golfpálya 1 km-re található a gyermekvasút végállomásától. A golfpálya üzemeltetői rendszeresen rendeznek versenyeket, a pálya mellett étterem és bár is üzemel a látogatók számára.

LÁEV Miskolc

A Lillafüredi Állami Erdei Vasút (LÁEV) története

A kisvasút építésének története az első világháborúig vezethető vissza. A kétharmad részétől megfosztott ország elveszítette a Kárpátok hatalmas erdősegeit, bányavidékeit, így növelni kellett a megmaradt területeken a fakitermelést. Ennek elősegítésére épült meg a Szinva-patak festői szépségű völgyének kisvasútja.



Fényképek a LÁEV történetéből

Forrás: ÉSZAKERDŐ

Az első fával rakott szerelvény 1920-ban indult el a ma 14 km hosszú Miskolc-Dorottya utca – Papírgyár – Lillafüred – Garadna fővonalon. A ma már csak Mahócaig üzemelő 11 kilométeres szárnyvonal 1947-ig épült meg. A faanyag mellett a Diósgyőri Vasgyár számára szénét és dolomitot szállítottak a kisvasúton.

Lillafüred turisztikai fejlődése és a Palota Szálló 1930-as megnyitása meghozta a személyforgalom fellendülését is. Ennek színvonalassá tételére szerezték be 1929-ben a kisvasút motorszerelvényét, mely ma a budapesti Gyermekvasúton közlekedik. A legforgalmasabb időszak az 1950-es évek voltak, amikor a kisvonatok évi 300.000 utast és 1,5 millió tonna árut szállítottak. A kisvasút hanyatlása a teherforgalom fokozatos közútra terelésével az 1960-as években vette kezdetét. Az utolsó tehervonat 1989-ben zakatolt végig a pályán, így azóta a kisvasút kizárólagos feladata a turizmus szolgálata.

A Lillafüredi Állami Erdei Vasutat (LÁEV) méltán nevezhetjük az ország egyik legérdekesebb vonalvezetésű kisvasútjának. A vonal előbb városi szakaszon, Diósgyőr házai között kanyarog, majd Papírgyár állomás előtt betér az erdőbe. Lillafüred állomás előtt és után két alagút tagolja a pályát, majd a Hámori-tó melletti hegyoldalban és a Garadna-patak mentén halad a végállomásig. A pálya hegyvidéki jellege több viadukt építését is szükségessé tette.



Fényképek a LÁEV történetéből

Forrás: ÉSZAKERDŐ

A kisvasút és környéke színes kínálattal várja az idelátogatókat. Diósgyőr megállóhely közelében megtekinthetjük a Nagy Lajos korabeli Diósgyőri Várat, a papírgyári állomásnál a Papírgyári Múzeumot, majd a kisvonattal Lillafüredre érkezve az itt található Szent Isván- és Anna-barlangokat, vagy a Herman Ottó Emlékházat. A Hámori-tavon csónakázva megcsodálhatjuk a környéket szimbolizáló Palota Szálló impozáns épületét. A felsőháromi Kohászati Múzeum és az újmassai Fazola-kohó (Őskohó) a borsodi kohászat hajdanvolt dicsőségét hirdeti. Közép-Garadna megálló mellett érdemes betérni a Lillafüredi Pisztrángtelepre, ahol többek között az Erdei Halszütöde kínálja gasztronómiai különlegességeit. Garadnán az Erdészeti Gyűjtemény és a Pisztráng Tanösvény, míg a mahócai vonal mentén a Varbói Tanösvény várja az érdeklődőket.

Infrastruktúra

A kisvasút kezdőpontja Miskolc Diósgyőr városrészében található. Vonala a kertvárosi övezetet elhagyva betér a Bükk erdeibe, ahol igazi hegyi vasútként, látványos vonalvezetéssel halad Lillafüred felé. A hangulatos állomás után a vasút a Hámori-tó fölött kanyarog, elhalad hazánk legrégebbi ipartörténeti műemléke, az újmassai Fazola-kohó (őskohó) mellett, érinti a méltán híres Lillafüredi Pisztrángtelepet, végül eléri Garadna végállomást. A mahócai szárnyvonal Papírgyár állomásnál ágazik el, majd a Csanyik-völgyből indulva kapaszkodik fel a keleti Bükk erdeibe, a Varbó község közelében fekvő Mahóca végállomásig.

A LÁEV infrastruktúrájának fő jellemzői:

- nyomtávolság: 760 mm
- vasútvonalak hossza:
 - Miskolc-Dorottya utca – Lillafüred - Garadna fővonal: 14 km
 - Papírgyár – Mahóca szárnyvonal: 11 km
- legnagyobb emelkedés:
 - a fővonalon: 38 ‰
 - a szárnyvonalon: 42 ‰
- kitérők száma: 37 csoport
- hidak száma: 8 db
- átérsek száma: 46 db
- legkisebb ívsugár: 50 m
- megengedett legnagyobb sebesség: 20 km/h

Vontatójárművek

Forrás: ÉSZAKERDŐ

	Mozdony pályaszáma	LÁEV-üzem kezdete	Típus
1	C02-203	2006	B-26 dízelmozdony
2	C02-407	1963	C-50 dízelmozdony
3	C02-408	2004	C-50 dízelmozdony
4	D02-501	1981	M 041 dízelmozdony
5	D02-506	1977	M 041 dízelmozdony
6	D02-508	1961	M 041 dízelmozdony
7	D02-510	1977	M 041 dízelmozdony
8	Mk48 2021	2010	hibrid mozdony, M 041 típ. dízelmozdony alapjain
9	447.401	1954	KV-4 gőzmozdony - műszaki emlékként kiállítva

Személykocsik

Forrás: ÉSZAKERDŐ

	Kocsi pályaszáma	LÁEV-üzem kezdete	Típus
1	11	1990	Bax sor. zárt személykocsi
2	12	1990	Bax sor. zárt személykocsi
3	14	1990	Bax sor. zárt személykocsi
4	15	1990	Bax sor. zárt személykocsi
5	31	1930	muzeális zárt személykocsi
6	32	1950	zárt személykocsi
7	33	2002	zárt személykocsi
8	34	2002	zárt személykocsi
9	301	1925	muzeális nyitott személykocsi
10	302	1925	muzeális nyitott személykocsi
11	303	1925	muzeális nyitott személykocsi
12	304	1925	muzeális nyitott személykocsi
13	305	1978	nyitott személykocsi
14	306	1978	nyitott személykocsi
15	307	1979	nyitott személykocsi
16	308	1979	nyitott személykocsi
17	351	1928	muzeális nyitott személykocsi
18	352	1928	muzeális nyitott személykocsi
19	353	1928	muzeális nyitott személykocsi
20	354	1928	muzeális nyitott személykocsi



Jellemző mozdonyok a LÁEV-nél

Forrás: ÉSZAKERDŐ

Rendezvények

Az alábbi táblázatban a LÁEV éves eseménynaptárában szereplő főbb rendezvényeket soroljuk fel.

A LÁEV főbb rendezvényei

Forrás: saját feldolgozás

	Rendezvény	Leírás
1	Zúzmará Expressz Mahóca	Téli vonatozás a menetrend szerinti vonatok által amúgy nem járt Mahócai szárnyvonalra. A téli táj szépsége és az utazás különlegessége miatt rendkívül népszerű program, amit rend szerint vezetett erdei túrák is változatosabbá tesznek.
2	Szerelenvonat Lillafüredre	Romantikus Bálint-, avagy Valentin-napi vonatozás pároknak esti lillafüredi sétával, gyertyafényes vacsorával a Hámori-tó melletti Tókert étteremben.
3	Nyárköszöntő mahócai vonatozás, kisvasúti nap	A kisvasút napja. Különvonatos utazás és erdei programok a Mahócai szárnyvonalon
4	Múzeumok Éjszakája	Esti vonatozás a fővonalon Lillafüredre, kiegészítő technikátörténeti pro-gramokkal késő estig.
5	Vadászkürt Expressz Andókétra	Szarvasbögés-hallgató vonatozás a Mahócai szárnyvonalra. Az év egyik legnépszerűbb programja, amit nívós előadások tesznek érdekesebbé, be-mutatva a vadászat valódi mibenlétét. Az est fénypontja a szarvasbögés-hallgatás a kisvonatból.
6	Lombullató vonatozás Mahócára	Őszi, szezonzáró kirándulóvonatok a Mahócai szárnyvonalra andókéti pikni-kezéssel, ill. különféle vezetett erdei programokkal.
7	Diósgyőri Mikulásvonat	Az év legnagyobb szabású magyarországi kisvasutas eseménye – három héten át napi négy vonatpárral Mikulásvonatok közlekednek Miskolc és Lillafüred között. Lillafüreden a gyermekek és szüleik interaktív mesejátékban vehetnek részt és találkozhatnak a Mikulással.

A LÁEV főbb partnerei

Lillafüredi Kisvasútért Alapítvány

2004. június 13-án tizenkét magánszemély létrehozta a Lillafüredi Kisvasútért Alapítványt. Az alapítvány célja a Lillafüredi Állami Erdei Vasút támogatása. A LÁEV biztonságos üzemeltetésének és fejlesztésének segítésén túl célja a környezetkímélő turizmus fejlesztése, a természet, az erdő megismertetése, megszerettetése minden korosztállyal. Az Alapítvány aktív közreműködésével 2016-ban megvalósult két személykocsi vadászati tematikus tartalommal való berendezése, felújítása. A LÁEV fejlesztése érdekében számos jövőbemutató projekt előkészítésén tevékenykedik.

Országos Erdészeti Egyesület Erdei Vasúti Szakosztálya

A 150 éves múltú visszatekintő Országos Erdészeti Egyesület Erdei Vasúti Szakosztálya a hazai erdészeti ki-vasutak közös szakmai fóruma. A résztvevők az erdei vasutak közös kihívásaira közös válaszokat keresnek, keresik a közös fellépés lehetőségét többek között a jogszabályi környezet alakítása, véleményezése terén is. Szakmai találkozókat, tanulmányutakat szervez az ország valamennyi erdei vasútjának megismertetése, népszerűsítése érdekében.

MIDMAR Miskolci Idegenforgalmi Marketing Nonprofit Kft.

A miskolci idegenforgalom népszerűsítéséért felelős önkormányzati szervezet elsősorban a miskolci turisztikai kedvezménykártya-rendszer, a Miskolc Pass kártyacsalád révén partnere a LÁEV-nek. A LÁEV része a kedvezményrendszernek, a kártyát megváltó vendégek jelentős kedvezménnyel, vagy kártyatípustól függően akár díjmentesen utazhatnak a LÁEV menetrend szerinti járatain. A MIDMAR ezenfelül népszerűsíti a LÁEV rendezvényeit is.

Lillafüredi Pisztrángtelep, Hoitsy és Rieger Kft.

Magyarország legnevesebb pisztrángtelepe, a LÁEV vonala mentén fekvő egyik legfőbb látványosság és turisztikai vonzerő. A pisztrángtelepet üzemeltető Hoitsy és Rieger Kft. számos szakmai elismerést szerzett a pisztrángtenyésztés területén végzett kiemelkedő tevékenységéért, de a pisztrángtelep és az erdei hal-sütőde méltán híres országszerte. A pisztrángtelep alkalmi rendezvények és különvonatos utazások során gyakori partnere a LÁEV-nek.

Hotel Tókert Szálloda és Étterem, Lillafüred

A lillafüredi üdülőövezet szívében, a Palota Szálló szomszédságában található a Hámori-tóra néző hotel és étterem. A LÁEV fontos partnere, elsősorban a Szerelemvonalat program megvalósítása során, de számos más közös rendezvényt is sikerrel valósítottak már meg közösen. Mindezekon felül a hotel vendégei kedvezményes utazásra jogosultak a LÁEV járatain.

Bükki Nemzeti Park

A LÁEV vonalhálózatának döntő része a Bükki Nemzeti Park területén található. Ahogyan az erdőgazdaság egésze, úgy a LÁEV is kitűnő kapcsolatokat ápol a Nemzeti Park munkatársaival. Ennek keretében számos alkalommal kerül sor közös programok, vagy programelemek szervezésére is, így több alkalommal is lehetőség nyílt a különféle tematikus programok keretében ritkán látogathatók bükki barlangok felkeresésére is.

A Diósgyőri Vár Térségének Fejlesztéséért Közhasznú Alapítvány

Az Alapítvány a szervezője a Diósgyőri Mikulásvonalat rendezvénynek. Az Alapítvány biztosítja a színészeket, szervezi a jegyértékesítést, a rendezvény marketingjét, keresi meg a támogatókat.

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Kohászati Múzeuma

A Felsőhámorban található Kohászati Múzeum, valamint az Újmassán a Fazola-kohó mellett levő Massa Múzeum rendezvények során fontos partnere a LÁEV-nek. A Múzeumok Éjszakáján közös rendezvényt valósítanak meg, míg szeptemberben az Újmassán megrendezett Fazola- napokon a LÁEV biztosítja az eljutást a résztvevőknek.

3. JÖVŐKÉP

Az alábbiakban bemutatásra kerülő jövőkép a partnerek által bevont belső és külső szakértők segítségével, műhelymunka keretében került kialakításra. Mindkét kisvasút jelenleg is aktívan üzemel, „természetjáró” jellegű, tematikus turisztikai attrakciókat és egyéb látványosságokat érint, és jellemzően a szabadidős tevékenységekhez biztosít vonzó lehetőséget a helyiek és a térségbe látogató turisták számára.

A Kassai Gyermekevasút továbbra is elsősorban a gyermekes családokra összpontosít; muzeális értékű, egyedülálló mozdonyokból és kocsikból álló járműparkkal és megfelelő technikai háttérrel (fűtőházzal) rendelkezik. A vasút a Csermely-völgyön halad keresztül, összekötve a kassai közösségi közlekedés végállomását (Ovečka), az Alpinka központját, Vpred állomást, és végül a völgyben végződik, ahol a látogatók a „Hrešná” dombra vezető siklóra szállhatnak át. Éves forgalma eléri a 80.000 látogatót, ezzel a Kassai Gyermekevasút lesz a leglátogatottabb kisvasút Szlovákiában. Az egyesület számos látnivalót és eseményt kínál egész évben, jellemzően hop-on hop-off rendszerrel (beszállás és kiszállás lehetséges minden megállónál). A jövőkép értelmében a kisvasút fő tevékenysége mellett előadásokat tart gyermekek számára, valamint különféle szolgáltatásokat nyújt az állomásokon - például kerékpár, roller, gördeszka kölcsönzése is lehetséges lesz. Az idegenforgalmi szolgáltatók együttműködési szintje magas, hiszen a Csermely-völgyben a Kassai Gyermekevasút mellett számos egyéb turisztikai szolgáltató is megtalálható. Kassa városa számos turisztikai terméket kínál a turisztikai célcsoportok számára, és a termékek magukba foglalják a Kassai Gyermekevasút szolgáltatásait is.

A LÁEV célja, hogy a hazai kisvasutak látogatottsági „versenyében” jelenlegi harmadik helyről az elsőre lépjen, amihez a megcélzott éves utasszám 325.000 fő. Az erdei vasút elsődleges célközönsége továbbra is a belföldi családok vendégei, óvodás-iskolás csoportok, de szolgáltatásait vonzóvá kívánja tenni a térségbe érkező külföldi látogatók, valamint a szakmai közönség előtt is. Elsődleges cél a vasúti pálya, a kiszolgáltató épített infrastruktúra, valamint a teljes járműállomány átfogó felújítása-fejlesztése, ami az üzembiztos működésnek elengedhetetlen feltétele. Ennek megvalósulása után cél a szolgáltatások fejlesztése további tematikus programok, térségi turisztikai együttműködések realizálása, valamint a historikus járműállományra épülő szakmai különlegességek hangsúlyozása által.



DŽK történelmi fotója

Forrás: Ľubomír Lehotský

4. A JOGSZABÁLYI KÖRNYEZET ELEMZÉSE

A kisvasutak helyzete Szlovákiában

A vasutakat és a vasúti szállítványozást Szlovákiában lényegében két átfogó törvény szabályozza:

- az 513/2009-számú törvény a vasutakról és egyes törvények módosításáról és kiegészítéséről,
- az 514/2009-számú törvény a vasúti közlekedésről, és egyes törvények módosításáról és kiegészítéséről.

A Szlovák Köztársaság Közlekedési és Építőipari Minisztériuma felelős a vasúti pályák területén zajló vasúti közlekedés és a vasútvonalak szakaszainak szabályozásáért. A vasúti pályákra vonatkozó szabályozás, a biztonság, az átjárhatóság és az állami szakmai műszaki felügyelet tekintetében a Közlekedési Hatóság az illetékes.

A vasútról szóló törvény értelmében a vasutak az alábbi típusokba sorolhatóak:

- vasúti pályák;
- városi vasutak (villamos és trolibuszok);
- kötelpálya;
- speciális vasúti pályák.

A jogszabály „speciális vasúti pályaként” definiálja az országos vasúti hálózattól elkülönült, egyszerűsített üzemeltetési módú vasúti pályákat.

Szlovákiában számos speciális vasúti pálya található, amelyek többségében múzeumokban találhatóak, szabadidős vagy alkalmi közlekedést biztosítanak. Ezek különösen: a Feketebalogi Erdei Vasút, Erdőkai erdei vasút, Vychylovkai Erdei Vasút, a Kassai Gyermekvasút, Nyitrai kisvasút, Trencsénteplic-Hőlaki villamos vasút, valamint a Tátrai villamos a Magas-Tátrában. Utóbbi nem csak a turisták szállítását biztosítja, hanem a közösségi közlekedés módját is jelenti.

A „speciális vasúti pálya” fogalma szlovák sajátosság: Csehországban, Lengyelországban, vagy Magyarországon nem ismerik ezt a kifejezést, és nagy kérdés, hogy az európai jogszabályok eltörlik-e ezt a kategóriát, vagy beilleszthető a fogalom az európai törvényalkotásba. A jelenlegi szabályozási helyzet az autonómia egy bizonyos szintjét biztosítja, ám a helyzet kockázatos: kevés a támpont és a gyakorlati útmutatás az üzemeltetők számára.

A speciális vasúti pályák üzemeltetői szempontjából előnyösnek tűnhet ez a helyzet, ám a jogszabályok hiányosságai a gyakorlatban a nagyvasúti előírások számokérését eredményezik a hatóságok részéről. A speciális vasúti pályák üzemeltetői, mint például a Kassai Gyermekvasútért Egyesület számára is komoly terhet jelent a nagyvasúti előírások teljesítése, amelyek sokszor indokolatlanok egy kisvasút esetében.

Különösen problematikusak az alábbi területek:

- a munkavállalók egészségi és pszichológiai képességeire vonatkozó követelmények;
- a meghatározott vasúttechnikai berendezések alkalmasságára és vizsgálatának gyakoriságára vonatkozó követelmények;
- a pályán közlekedő járművek és pályák műszaki és egyéb felméréseinek időszakossága;
- a biztosító berendezések;
- a biztonsági intézkedések végrehajtása;
- képzések széles köre, időszakossága, illetve ezek pénzügyi- és időigénye, a speciális vasúti pályaszakaszok ismerete;
- az átjárhatóság és az engedélyeztetések.

A fentiek aránytalanul nagy terheket rónak a kisvasutak üzemeltetőire: egészen a közlemúltig a kisvasúti mozdonyvezetőknek olyan kritériumoknak kellett megfelelniük, mint a rendes, nagyvasúti mozdonyvezetőknek, bár előbbi csak max. 20 km/h sebességgel halad, szemben az utóbbi akár 160 km/h sebességével. A járművezetők képzése, szakképzése, időbeosztásuk meghatározása bonyolult feladat, arról nem is beszélve, hogy a mozdonyvezetők bére és a fentiek költségigénye együttesen indokolatlan terheket rónak az üzemeltetőkre.

Ezek a követelmények nem csak túlzottan bonyolultak, hanem sok szempontból komoly versenyhátrányt jelentenek a kisvasutak üzemeltetői számára a gyorsabb és rugalmasabb közúti szállítási móddal szemben is.

Kisvasutak jogszabályi háttere Magyarországon

(Chikán Gábor előadása, 2018. július 18.), Andokút, Magyarország)

A régmúlt

1880-ban lépett hatályba a XXXI. törvény a helyi (regionális) vasutakról: a törvény nagyon egyszerű követelményeket támasztott a regionális hálózat részét képező vasutak építésére - köztük a keskeny nyomtávú vasutak számára. Ezért a regionális, térségi kisvasutak könnyebben, gyorsabban épültek és olcsóbban, egyszerűbben üzemeltethetőek voltak, mint a nagyvasúti hálózat. Az ipari vasutak (beleértve az erdészeti vasutakat is) nem tartoztak a törvény hatálya alá.

A közelmúlt

A XX. század végére a vasúti szabályozás integrálttá vált, egységes szabályozási környezet jellemezte a nemzeti, nagyvasúti hálózatot és a térségi, keskeny nyomtávú vasutakat is.

Az egységesítés - a nemzeti vasúttársaság (MÁV) szerepének kiemelése - nagymértékben hozzájárult a még működő regionális vasúti és keskeny nyomtávú vasutak számának csökkenéséhez. A MÁV-on kívüli, regionális vasúti szolgáltatók azonban továbbra is megmaradhattak. A szabályozást jól jellemzi, hogy a hatóságok néhány nagyvasútra vonatkozó szabály betartatásától a kisvasutak esetében eltekintettek, a hiányosságok felett számos esetben szemet hunytak.

A helyi, területi hatóságok jellemzően támogató szemlélettel, toleráns módon jártak el a kisvasutak megítélése során. Ebből az időszakból megbízható baleseti statisztikák nem állnak rendelkezésünkre, de összességében kijelenthető, hogy a regionális vagy keskeny nyomtávú vasutak működése során nem volt jelentős biztonsági probléma.

A jelenkor

Magyarország EU-hoz való csatlakozása az uniós joganyag elfogadását eredményezte, beleértve a vasúti közlekedés területén az alapvető kivételekre vonatkozó szabályokat is. A magyar jogalkotó nem különböztette meg újra a vasúti rendszereket az újonnan elfogadott szabályozás keretében, hanem egységes módon kezelte és szabályozta a felvonókat, a nagysebességű fővasúti pályákat és a keskeny nyomtávú vasutakat is. Az elveket a törvényi szint meghatározta, de az eltérő területek egységes kezeléséből fakadó problémák jellemzően a végrehajtási rendeletekben, szabályokban, azaz alacsonyabb szinteken jelentkeztek.

Szinte minden keskeny nyomtávú vasúti létesítmény és tevékenység engedélykötelessé vált:

- építés, üzembe helyezés és leszerelés;
- hivatalos vizsgára való jogosultság;
- a szervezet minősítése.

Kisvasutak engedélyeztetése esetében az adminisztratív, tartalmi feltételek alapvetően megegyeznek a nagyvasúti hálózatokéval, ugyanakkor különbségek vannak a vasutak műszaki (biztonsági) szabályozásaiban. A közlekedésfelügyeleti hatóságnak nincs külön keskeny nyomtávú, kisvasutakra specializált részlege.

Felmerülő, jellemző problémák a kisvasutak engedélyezései kapcsán:

- nagyon magas hatósági díjak a kisvasúti költségvetéshez képest;
- a követelt új szabványok és előírások nem teljesíthetők, vagy nagyon költségesek;
- kötelező kiegészítő szolgáltatások biztosítása.

A jogalkotási folyamatból gyakorlatilag kimaradtak a kisvasúti szakértők. Bár a jogszabályok előkészítése során rendszeresek voltak a konzultációk, és a kisvasúti közlekedés szakemberei számos szakértői anyagot készítettek elő, ezeket alig, vagy egyáltalán nem vették figyelembe a jogszabályok szövegezésénél. A „biztonság minden előtt” elv alkalmazása oda vezetett, hogy a kisvasutakra vonatkoztatható egyszerűsítések, kivételek rendre kimaradtak a nagyvasúti szabályozás formába öntése során, így a keskeny nyomtávú vasutakra vonatkozó szabályok indokolatlanul szigorúak lettek.

Változások 2010-ben

A jogszabályi környezet egyszerűsítése jegyében már 2010. őszén eltörlésre került a vasútbiztonsági tanúsítványok hatósági kiadása, amely közismerten az egyik legfeleslegesebb eljárása volt a hatóságnak. A vasutak üzemeltetéséhez ezentúl nincs szükség külön üzemeltetési engedély kiadására sem.

Az előző pozitív példa ellenére az elkövetkező években reprodukálódtak a jogi problémák, például: a szakképzési vagy a jármű-karbantartási előírások területén.

Változások 2017-2018-ban

Mivel a szabályozási viták nem csitultak el, a regionális, keskeny nyomtávú vasutak szabályozásának átfogó felülvizsgálata 2017 elején megkezdődött. A folyamat máig sem zárult le. Kezdetben egy külön jogszabályt terveztek elfogadni a kisvasutakról, ám egyelőre csak a meglévő jogszabályok kerültek kiegészítésre új paragrafusokkal.

Ám:

- A jogalkotók azonosak, mint korábban - több esetben kiderült, hogy nem értik a keskeny nyomtávú vasutakra vonatkozatható, speciális helyzetet,
- A kisvasúti közlekedéssel foglalkozó szakértőket továbbra is kizárják az új jogszabályok előkészítésének és véleményezésének folyamatából.
- A már kidolgozott, új jogszabályok néha indokolatlanul szigorúbbak, mint az előzőek, az adminisztratív tartalom alig változott.

A jövő

Szükséges lenne, hogy a kisvasutakra vonatkozó jogszabályok előkészítésébe, véleményezésébe a kisvasúti szakértők is bevonásra kerüljenek. A szabályoknak működőképes megoldásokat kell biztosítaniuk a kisvasúti problémákra, a biztonsági kockázatokra - ami lehetetlen a térségi vasutak döntéshozatali szintjén tájékozódó szakemberek bevonása nélkül.

A jövőbeli szabályozási irányok:

- az építéssel, létesítéssel kapcsolatos megkötések enyhítése, gyakorlati tapasztalatokból eredő megoldási javaslatok figyelembe vétele;
- a nagyvasutakhoz képest eltérő biztonsági és egyéb kockázatok figyelembe vétele;
- a kisvasutakat érintően az engedélyeztetések és hatósági ügyintézés egyszerűsítése és gyorsítása.

5. FŐBB TURISZTIKAI MUTATÓK ELEMZÉSE

Kassa régió

A stratégiai dokumentum céljával összhangban a szlovák oldalon Kassa várost és környékét egységesen, egy régióként vizsgáljuk. A terület a szlovák közigazgatás rendszerében 5 körzetből áll: Kassa I-IV. és Kassa-környéke. A Kassai Gyermekvasút Kassa I. körzetében található, de a szűkebb környezetbe beleértjük Kassa várost, mint egészet, valamint a környezetét is. A statisztikai adatokat a Szlovák Statisztikai Hivatal gyűjtette össze. Az elmúlt öt év adatait választottuk ki a trendek megjelenítéséhez.

A szálláshelyek kapacitása és kihasználtsága

Szállás jellegű létesítmények száma

Ez a szakasz az elmúlt öt évben a szálláshelyek számának alapmutatóját ismerteti. Nyilvánvaló, hogy nincs jelentős változás ebben a mutatóban. A szállás jellegű létesítmények átlagos száma 95,8. Az elmúlt évben a 91 létesítményre bekövetkezett visszaesést a szálláshelyek összevonása magyarázza, ahogyan azt a következő ábrásor szemlélteti.

A kassai szálláshelyek száma összesen

	2013	2014	2015	2016	2017
Létesítmények száma	96	94	110	88	91



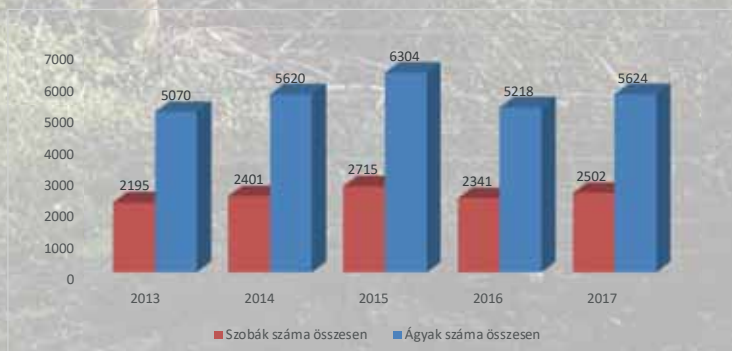
Forrás: Szlovákia statisztikai hivatala, 2017

Szobák és ágyak száma a kassai szálláshelyeken

A szobák átlagos száma 2431 volt, az ágyak átlagos száma 5567 volt. A 2013-as és 2017-es évek összehasonlításakor látható, hogy a szobák száma és az ágyak száma kissé növekszik. Kivételes a 2015-es év, amikor ezek a mutatók maximumukon voltak.

A Kassai régió szálláshelyein levő szobák és ágyak száma összesen

	2013	2014	2015	2016	2017
Szobák száma	2 195	2 401	2 715	2 341	2 502
Ágyak száma	5 070	5 620	6 304	5 218	5 624



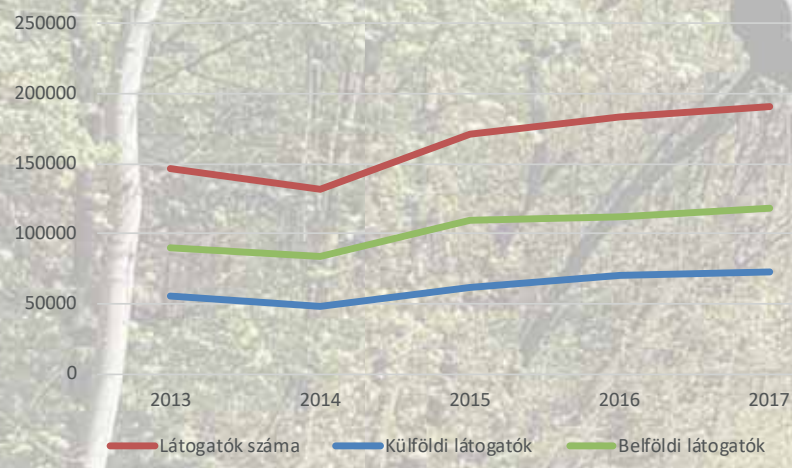
Forrás: Szlovákia statisztikai hivatala, 2017

A szálláshelyek látogatóinak száma

A 2017-ben a szálláshelyekbe befogadott látogatók száma több mint 30%-kal emelkedett 2013 évhez képest. A külföldi és belföldi látogatók összevetése esetében a trendek nagyon hasonlóak. Mindkét kategória látogatószáma több mint 30%-kal nőtt. A legintenzívebb év 2017 volt, amikor a látogatók száma 190.788 volt, ebből 72.876 külföldi látogató - 38,2% és 117.912 belföldi látogató, azaz 61,8%.

A Kassai régióban található szálláshelyek összes látogatószáma

	2013	2014	2015	2016	2017
Látogatók száma	145 978	132 363	170 728	183 165	190 788
Külföldi látogatók	55 755	48 494	61 267	70 578	72 876
Belföldi látogatók	90 223	83 869	109 461	112 587	117 912



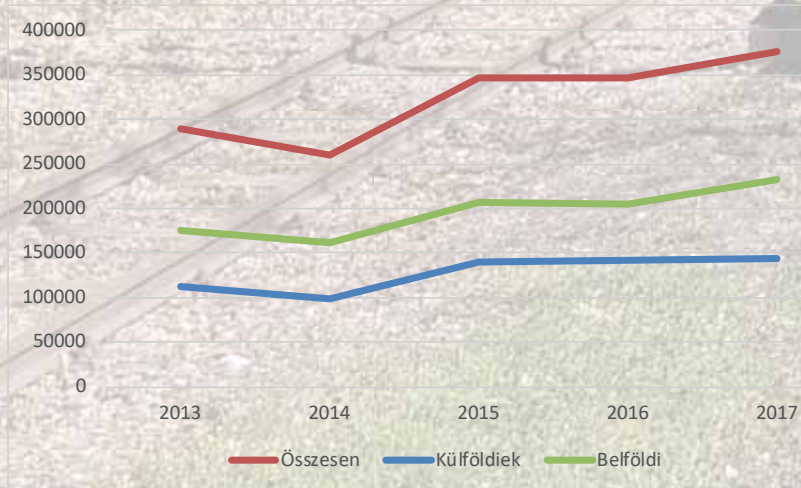
Forrás: Szlovákia statisztikai hivatala, 2017

A szálláshelyeken eltöltött vendégéjszakák száma

A mutató értéke a látogatók számának alakulásához hasonlóan alakult, összességében 5 év alatt kb. 30%-os emelkedésnek lehetünk szemtanúi. 2014-ben volt némi visszaesés, hasonlóan a látogatószámhoz.

A Kassa környéki szálláshelyeken töltött éjszakák összes száma

Eltöltött éjszakák száma	2013	2014	2015	2016	2017
Összesen	289 311	260 005	346 181	346 282	376 282
Külföldiek	113 321	98 106	139 285	141 922	143 783
Belföldi	175 990	161 899	206 896	204 360	233 082



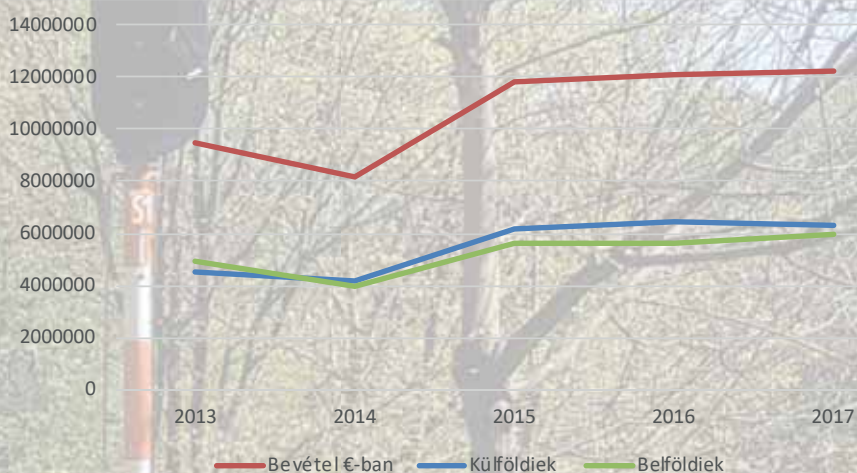
Forrás: Szlovákia statisztikai hivatala, 2017

A szálláshelyekkel kapcsolatos összes kiadás

A látogatók száma és éjszakai tartózkodása 30%-kal nőtt a 2013-2017 közötti időszakban, ehhez hasonló a kiadások növekedése is. A 2013 és 2017 közötti évek különbsége +2 772 089 volt, ami 29,3%-ot jelent. Az egyetlen csökkenés 2014-ben volt, mint az előző mutatók esetében.

A kassai régió látogatói elszállásolásából származó bevételek összesen

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



Forrás: Szlovákia statisztikai hivatala, 2017

Összes látogató száma, éjszakai szállás, átlagos tartózkodási idő

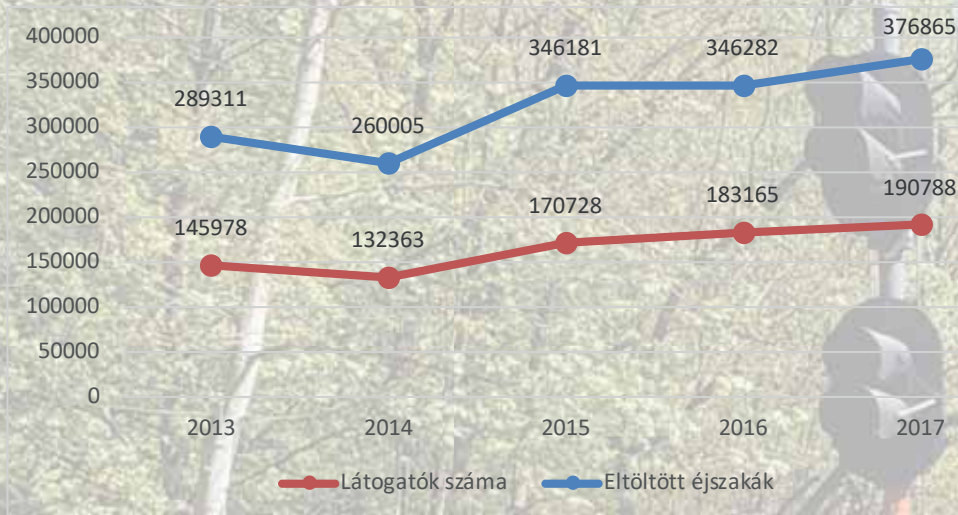
Az alábbi számok a 2013-2017-közötti időszakban felmerülő trendet szemléltetik az uticélok kihasználtsága területén. 2013-ban Kassa volt Európa Kulturális Fővárosa, a 2014. évi visszaesést ez magyarázza. Ettől eltekintve a bővülés folyamatosnak látszik. A látogatók száma (és a vendégéjszakák száma) évről évre nőtt; a legmagasabb növekedés 2015-ben volt.

Látogatók és éjszakák száma, átlagos tartózkodási idő

	Látogatók száma	Eltöltött éjszakák	Átlagos tartózkodási idő	A látogatók éves változása	Éjszakai tartózkodás éves változása
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%

Forrás: saját feldolgozás

Látogatók és éjszakai szállások összesen a Kassai régióban 2013-2017 között

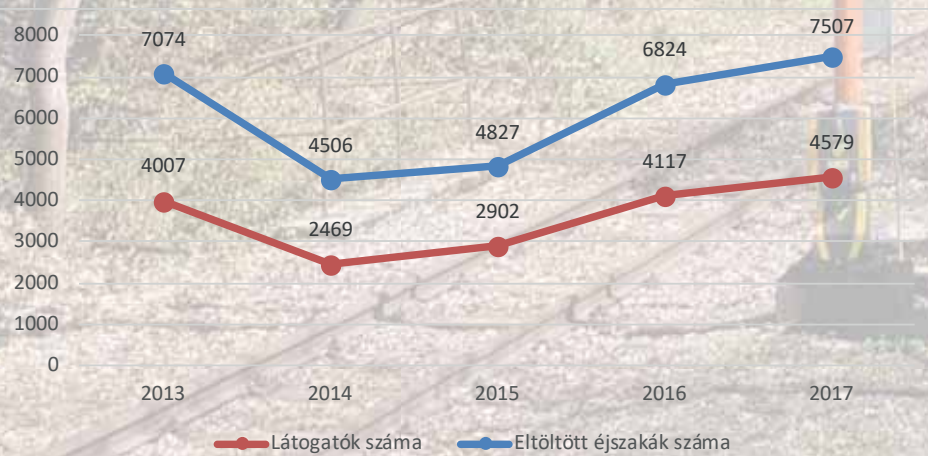


Forrás: Szlovákia statisztikai hivatala, 2017

Kassa 2013-ban megkapta az „Európa kulturális fővárosa” címet - ebben az évben a Magyarországról érkező látogatók száma 25%-kal nőtt az előző évhez képest (ViaCarpathia, 2016). 2014-ben a látogatók száma, valamint az éjszakák száma közel 40%-kal csökkentek. Mindazonáltal 2014-től mindkét mutató értékei megnöttek, a Kassai régióba Magyarországról érkező látogatók száma 2014 és 2017 év között 85%-kal nőtt, ami jó kindulási pontja a projektpartnerek közötti hosszú távú együttműködéshez.

Magyarországról érkező látogatók és vendégéjszakák összesen Kassai régióban

	2013	2014	2015	2016	2017
Látogatók száma	4 007	2 469	2 902	4 117	4 579
Eltöltött éjszakák száma	7 074	4 506	4 827	6 824	7 507



Forrás: Szlovákia statisztikai hivatala, 2017

Miskolci régió

A magyar oldalon figyelembe vettük Miskolc és környéke turisztikai mutatóit. Miskolcon és környékén 4 fő turisztikai célpont található: Lillafüred, Óváros, Miskolctapolca és Diósgyőr. A LÁEV kisvasút szempontjából fontos a Diósgyőri és a Lillafüredi idegenforgalmi mutatók követése. A statisztikai adatok forrása a Központi Statisztikai Hivatal.

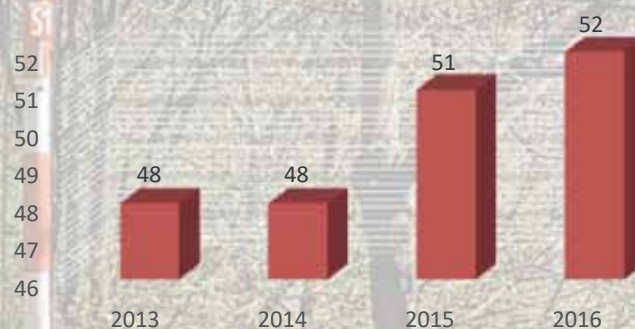
A szállás jellegű létesítmények kapacitása és teljesítőképessége

Szállás jellegű létesítmények száma

Ez a rész az elmúlt négy évben megfigyelt szálláshelyek számának alapmutatóját ismerteti. Nyilvánvaló, hogy nincs jelentős változás ebben a mutatóban. Az átlagos szám 49,7 szállás jellegű létesítmény.

A környék teljes területén található szálláslehetőség összesen

	2013	2014	2015	2016
Szobák száma	48	48	51	52



Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

Szobák és ágyak száma a szálláshelyeken

A Kassa és a Miskolc régió adatai alapján megállapítható, hogy a Kassai régióban található létesítmények száma csaknem kétszerese a Miskolcnak, de a szobák és ágyak száma mindkét régióban nagyon hasonló. Ez azt jelenti, hogy a Miskolci létesítmények nagyobbak.

A Miskolc régióban található szálláslehetőségek és ágyak száma

	2013	2014	2015	2016
Szobák száma	2242	2323	2283	1998
Ágyak száma	5583	5900	5772	5489



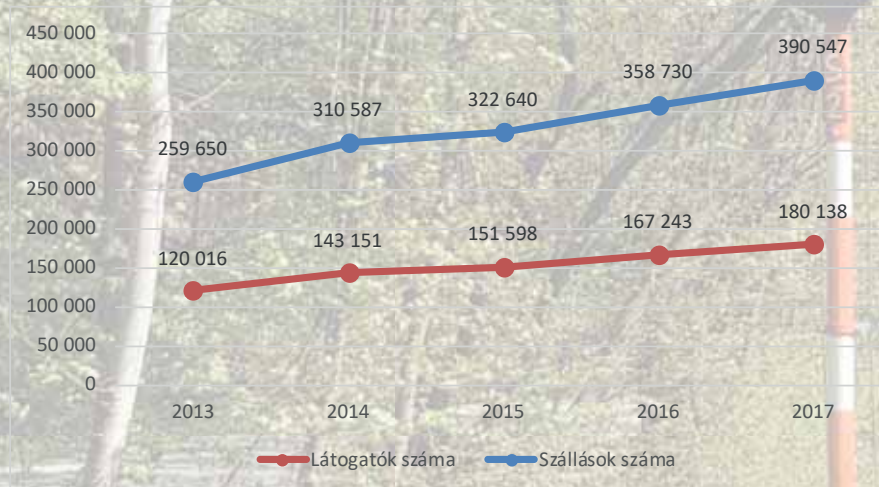
Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

Látogatók és éjszakák száma a szálláshelyeken

A szálláshelyekre befogadott látogatók száma a megfigyelt években fokozatosan nőtt. Az elmúlt öt évben mindkét mutató nőtt: a létesítmények és az éjszakák száma több mint 50%-kal. A legerősebb év 2017 volt, amikor a látogatók száma 180.138 volt, az éjszakák száma pedig 390.547 volt. A Kassa régióval összevetve meglepően hasonlóak az adatok: 2017-ben 190.778 látogató volt Kassai régióban, 180.138 volt a Miskolc régióban, 2017-ben pedig összesen 376.282 vendégéjszakát tölthettek el a kassai régióban, miközben Miskolc régióban 390.547 ez a szám.

Látogatók és éjszakák száma a szállás jellegű létesítményekben Miskolc régióban

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



Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

A látogatók, éjszakák teljes száma, az átlagos tartózkodási idő és az éves változások

Az alábbi számok a 2013-2017-közötti időszakban felmerülő trendeket mutatják a létesítmények kihasználtsága terén t. Mindkét fő mutató fokozatosan emelkedett, és a vizsgált években a forgalom átlagos éves változása 1.968 volt.

A látogatók, vendégéjszakák száma, az átlagos tartózkodási idő és az éves változások

	Látogatók száma	Eltöltött éjszakák száma	Átlagos tartózkodási idő	A látogatók éves növekedése	Éjszakai tartózkodás éves növekedése
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%

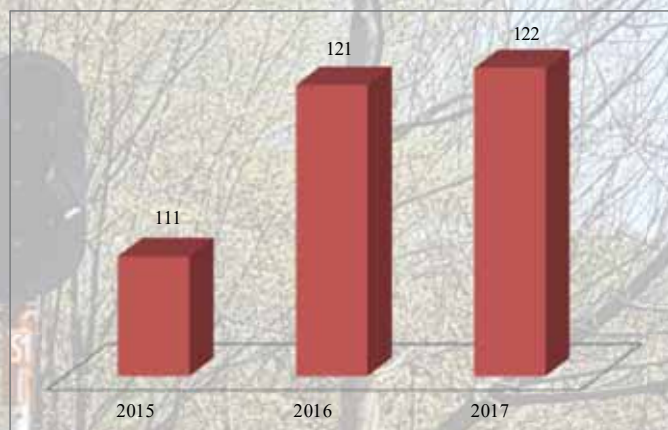
Forrás: Saját feldolgozás

6. ADATOK ELEMZÉSE

Kassai Történeti Gyermekvasút

Négyféle menetjegy van az utasok szerint: gyermek, diák, felnőtt és családi jegy. A családi jegy a szülők és gyermekeik számára szól, számuk korlátozása nélküli. Minden jegy lehet csak egy útra szóló, vagy menettértil.

A Kassai Gyermekvasút működési napjai



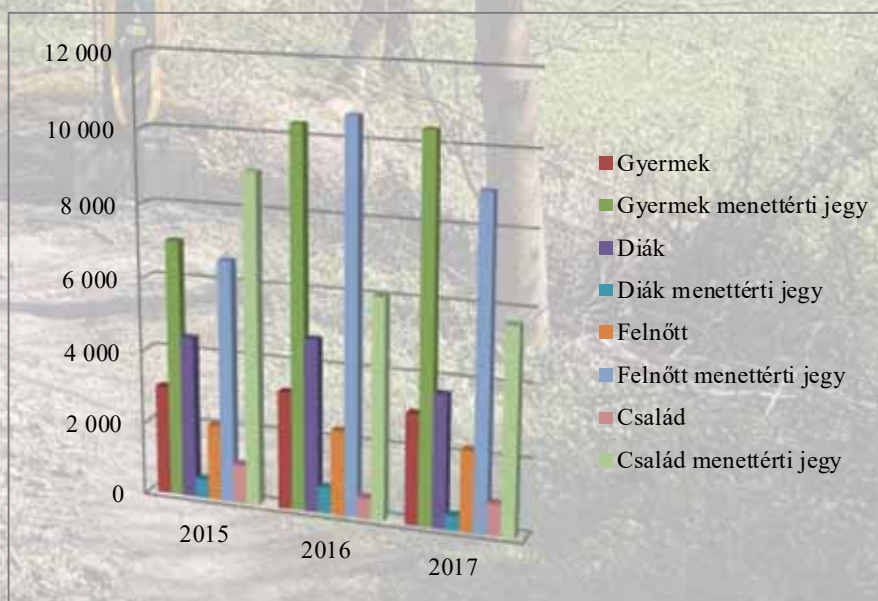
Forrás: saját feldolgozás

A szállított utasok száma

2015-ben 6 626 felnőtt utast és 7 048 gyermeket szállítottak. (Egy felnőtt vagy egy gyermek számít egy menetnek). 2016-ban 10.654 felnőttet és 10.358 gyermeket szállítottak, és 10.422 gyermeket és 8.980 felnőttet 2017-ben.

Az utasok (eladott jegyek) száma a Kassai Gyermekvasúton 2015 – 2017 közötti időszakban

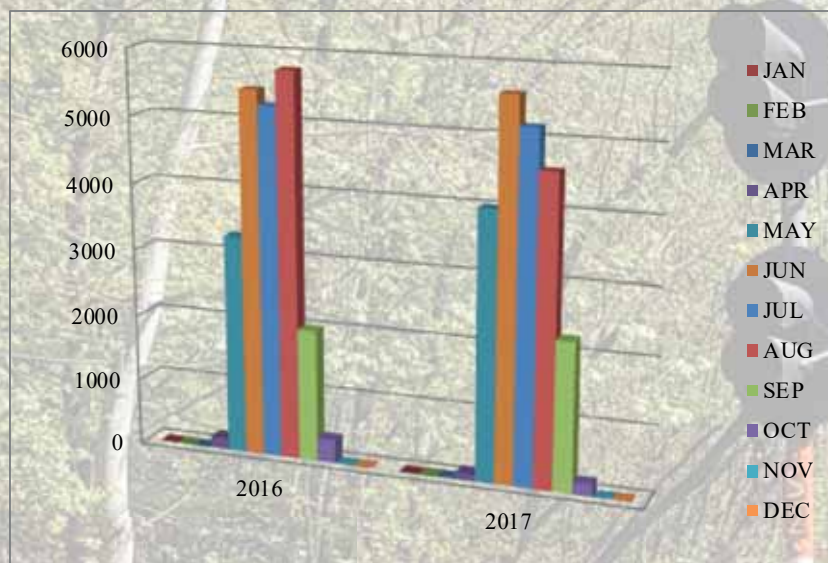
	Gyermek	Gyermek menettértil jegy	Diák	Diák menettértil jegy	Felnőtt	Felnőtt menettértil jegy	Család	Család menettértil jegy	Sum
2015	3 009	7 048	4 438	518	2 065	6 626	1 060	9 048	33 812
2016	3 234	10 358	4 749	718	2 322	10 654	576	6 048	38 659
2017	3 042	10 422	3 646	396	2 232	8 980	868	5 640	35 226



Forrás: saját feldolgozás

Az utasok számának megoszlása az egyes hónapokban az elmúlt két évben az alábbi táblázatban látható.

Az egyes hónapokban a Kassai Gyermekvasút vonatával közlekedő utasok száma



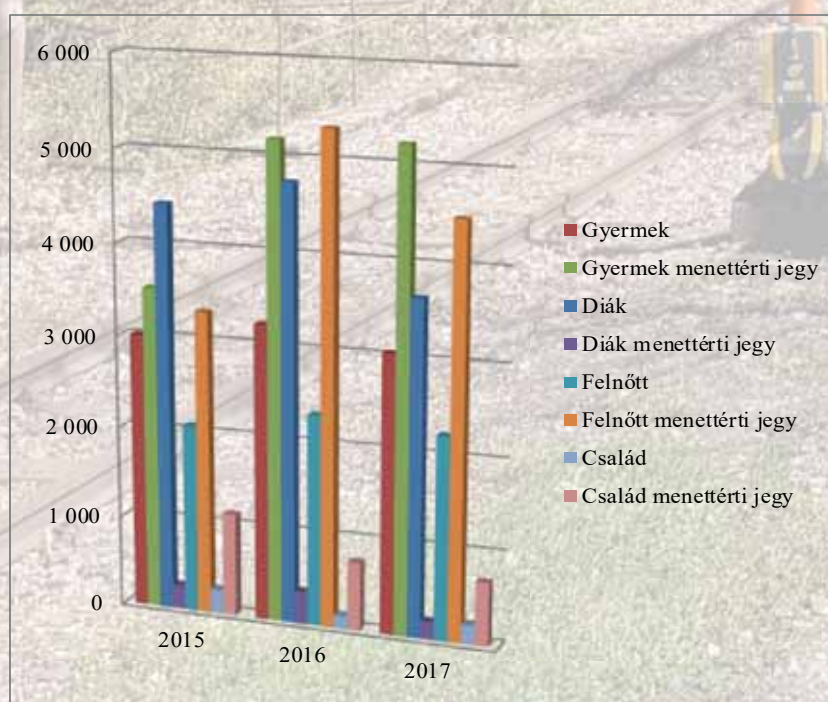
Forrás: Saját feldolgozás

Az eladott jegyek száma

2015-ben 4 438 diákjegyet és 3,524 gyermekjegyet adtak el. 2016-ban 5327 felnőtt jegyet adtak el és 4 749 diákjegyet. 2017-ben pedig 5,211 gyermekjegyet és 4,490 felnőtt jegyet.

A Kassai Gyermekvasút által 2015-től 2017-ig eladott jegyek száma

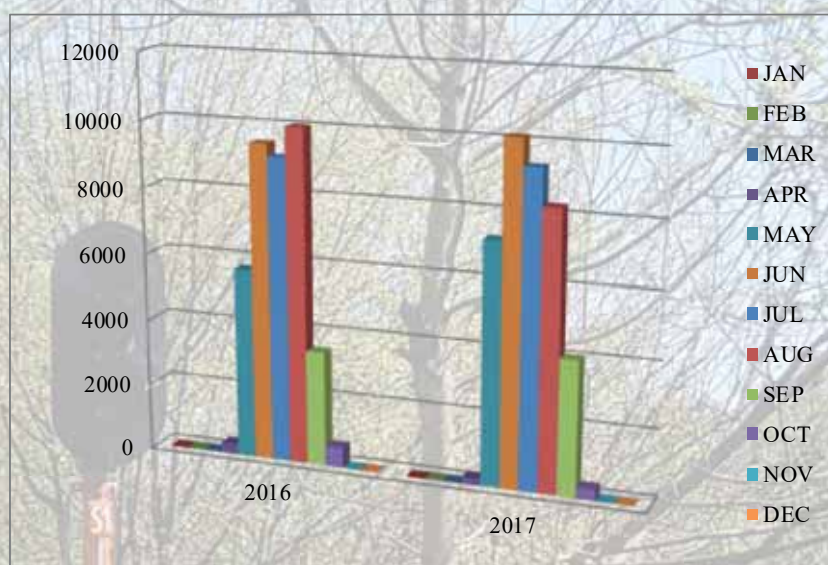
	Gyermek	Gyermek menettértil jegy	Diák	Diák menettértil jegy	Felnőtt	Felnőtt menettértil jegy	Család	Család menettértil jegy	Sum
2015	3 009	3 524	4 438	259	2 065	3 313	265	1 131	18 004
2016	3 234	5 179	4 749	359	2 322	5 327	144	756	22 070
2017	3 042	5 211	3 646	198	2 232	4 490	217	705	19 741



Forrás: Saját feldolgozás

Az alábbi grafikonon látható az eladott jegyek száma, amelyeket az elmúlt két évben értékesítettünk. A legforgalmasabb hónapok június, július és augusztus.

A Kassai Gyermevasút által eladott jegyek száma az egyes hónapokban a 2015-2017-es



Forrás: Saját feldolgozás

Jegyárak

2012-ig a jegyárak változatlanok maradtak már jó 10 éve. Volt kétféle jegy: egy egyirányú gyermekjegy és egy egyirányú felnőtt jegy. 50 szlovák fillér volt egy gyermekjegy és 1 szlovák korona egy felnőtt számára. Az árak bevezetése után Szlovákia bevezette az eurót, mint állami fizetőeszközt, és az árakat egyszerűen átváltották a korábbi árakról euróra: az egyirányú jegy ára átszámítva 50 cent volt gyermekenként és 1 euro felnőttenként.

Nyilvánvaló, hogy a jegyek ára nem tükrözte a vasúti közlekedés gazdasági helyzetét abban az időben - abban az időben a vasúti működés teljes egészében Kassa város és az állami vasútvállalat finanszírozásától függött. Ez a vasúti beruházások adósságának növekedéséhez és a vasút lassú, de folyamatos amortizációjához és ezáltal a látogatószámok visszaeséséhez vezetett. Az üzemeltető váltás után a jegyárak emelésre kerültek, ez teremtette meg a lehetőséget a kisvasút nagyobb pénzügyi stabilitására, a vasúti gördülőállományba és a vasúti javításba történő beruházásokra, valamint az átfogó vasúti felújításokra.

Jelenleg a jegyértékesítésből származó bevétel még mindig nem fedezi az összes szükséges működési költséget. A költségeket a város éves hozzájárulása, a magánszponzorált vállalatoktól származó pénzügyi hozzájárulások és különböző, támogatott projektek fedezik.

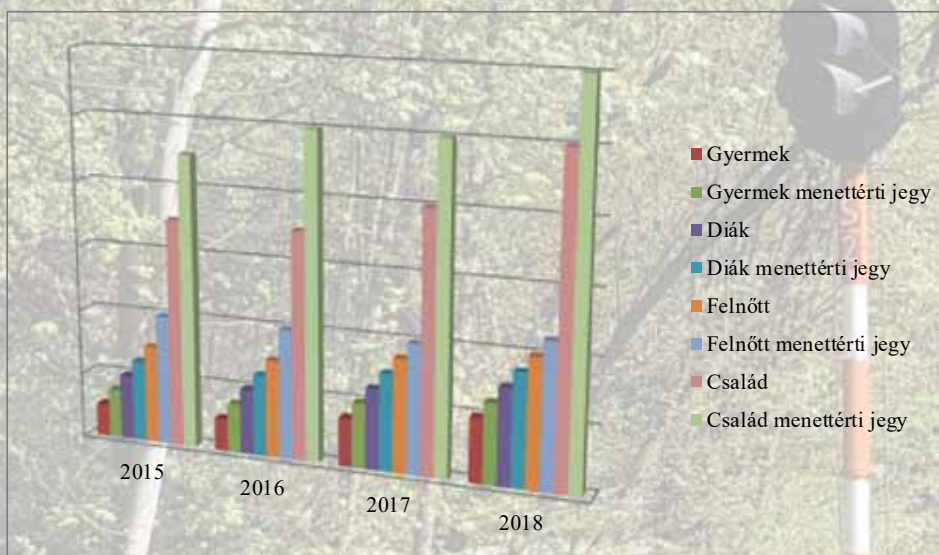


DZK

Forrás: Ľubomír Lehotský

Kassai Gyermekvasút, menetjegyek ára 2015 és 2018 között (euró)

	Gyermek	Gyermek menettérti jegy	Diák	Diák menettérti jegy	Felnőtt	Felnőtt menettérti jegy	Család	Család menettérti jegy
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



Forrás: Saját feldolgozás

Jegyekből származó bevétel / teljes összeg euróban

	Gyermekjegy	Gyermek visszaúti jegy	Diákjegy	Diák visszaúti jegy	Felnőtt jegy	Felnőtt visszaúti jegy	Családjegy	Család visszaúti jegy	Teljes bevétel
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

Forrás: Saját feldolgozás



Kép a LÁEV-ről

Forrás: ÉSZAKERDŐ

A szállított utasok száma

2016-ban az éves utasszám 229.191 fő, 2017-ben 239.405 fő volt. A növekedés több mint 10 000 fő. A legjobb hónapok mindkét évben július és augusztus, de szintén jó hónapok voltak a decemberek is. Az utasok számát a 2015-2017-es években a következő táblázat mutatja.

Az utasok száma a LÁEV-nél 2015 és 2017 között

	2015	2016	2017
Január	2 095	2 140	2 595
Február	2 360	1 971	2 034
Március	3 810	7 320	4 914
Április	10 824	8 595	14 076
Május	22 844	22 805	19 493
Június	23 676	25 991	29 060
Július	40 306	40 633	42 114
Augusztus	47 140	47 670	44 933
Szeptember	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
Összesen	223 013	229 191	239 405



Forrás: ÉSZAKERDŐ

Az eladott jegyek száma

2015-ben a LÁEV 220.933 db menetjegyet adott el, 2016-ban 224.228-at, 2017-ben pedig 232.880-at. A növekedés több mint 5% volt.

Az eladott jegyek száma 2015 és 2017 között

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

Június	23 223	25 961	28 592
Július	40 283	40 633	41 957
Augusztus	47 089	47 417	44 796
Szeptember	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
Összesen	220 933	224 228	232 880



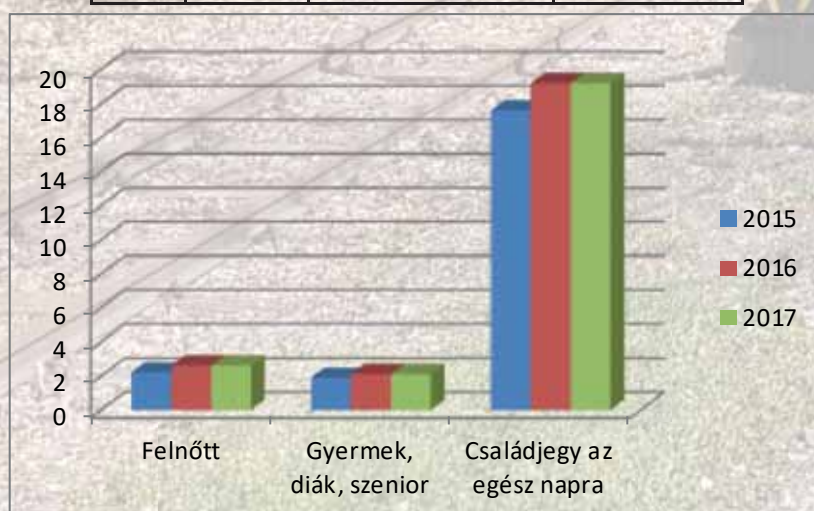
Forrás: ÉSZAKERDŐ

Jegyárak

Az LÁEV díjszabása egyszerűbb, mint Kassán. A menetjegyeknek csak három kategóriája van: felnőttjegy, gyermekek/diák/nyugdíjas jegy, illetve a harmadik egy családi napijegy. A család két felnőttet és legfeljebb három gyermeket jelent. Ez a megközelítés ellentétes a kassai vasúttal, ahol a családi jegy két felnőttet és legalább két gyermeket jelent.

Jegyárak a LÁEV-ban 2015 - 2018 között euróban

	Felnőtt	Gyermek, diák, szenior	Családjegy az egész napra
2015	2,2	1,9	17,6
2016	2,6	2,1	19,2
2017	2,6	2,1	19,2



Forrás: ÉSZAKERDŐ

7. SWOT ANALÍZIS

Az alábbi táblázat felsorolja a kisvasutak fő erősségeit, gyengeségeit, lehetőségeit és kockázatait, amelyeket a kassai második Cselekvési terv találkozóán dolgoztak egy közös vita során.

Kassai GyermevasútKDHZ	LÁEV
<p>Erősségek</p> <ul style="list-style-type: none"> történeti jellegű Rendszeres gőzvontatás Gyermekekre összpontosít üdülőterületen található természeti szépségekkel van körülvéve gyermekek üzemeltetik A civilszervezet üzemeltető rugalmas 	<p>Erősségek</p> <ul style="list-style-type: none"> Muzeális jelleg, számos muzeális értékű járművel Természeti szépségekkel körülvett, hegyek övezte táj A vár, a vizesés jelenléte Csónakázási lehetőség Attraktív Magyarország egyik legismertebb keskeny nyomtávú vasútja ÉSZAKERDŐ, mint üzemeltető stabil cég Erős pénzügyi támogatást nyújt a kormány
<p>Gyengeségek</p> <ul style="list-style-type: none"> Meglévő infrastruktúrába való beruházás hiánya Nincs elég hely a térbeli fejlődéshez Nincs vonatkeresztezési hely Nincs elég parkolóhely A környezet megőrzése nem megfelelő Csak egy szűk portfóliója van a látogatóknak (például az idősek hiányoznak) Elégtelen a marketing 	<p>Gyengeségek</p> <ul style="list-style-type: none"> Nincs elég parkolóhely Miskolcon és Lillafüreden Általában az infrastruktúra és a pályák rossz állapota - magas karbantartási költségek; A járművek állapotának romlása - magas karbantartási költségek, sok jármű üzemképtelen Elégtelen marketing tevékenység Relative kevés külföldi látogató Átfogó turisztikai szolgáltatások hiánya
<p>Lehetőségek</p> <ul style="list-style-type: none"> A turisztikai marketing javítása Az állatkerttel való közös tevékenységek Az idősek vonzása A pálya meghosszabbítása a Csermely-völgy végén (Diana vendégház) Létrehozni egy kitérővágányt és növelni az közlekedő vonatok számát A parkolási probléma megoldása 	<p>Lehetőségek</p> <ul style="list-style-type: none"> Az infrastruktúra felújítása A parkolási probléma megoldása A szolgáltatások minőségének javítása
<p>Kockázatok</p> <ul style="list-style-type: none"> Kassa város pénzügyi támogatásának elapadása 	<p>Kockázatok</p> <ul style="list-style-type: none"> A központi kormányzat pénzügyi

8. AZ INTERJÚK ÖSSZEFOGLALÁSA

A Kassai Gyermekvasút

Szlovák oldalon tíz emberrel folytattak interjút, kilenc férfi és egy nő volt köztük. A válaszadókat a közsféra és a magánszektor közül választották ki, hogy a kérdőíves kérdésekre legértékesebb válaszokat kaphassák. Minden válaszadó ugyanazokat a kérdéseket válaszolta meg:

1. Hogyan értékeli a KDHZ-t, mint „kaput a természetre”, ill. mint szabadidős tevékenységet belföldi turisták számára?
2. Milyenek tartja a KDHZ-t, mint külföldi turisták számára kínált turisztalátványosságot?
3. Milyenek tartja a KDHZ szolgáltatását, mi az, ami jó és mi az, aminek jobbnak kéne lenni?
4. Milyenek tartja a KDHZ marketingjét, mi az, ami jó és mi az, aminek jobbnak kéne lennie?
5. Mit ajánlana Ön a KDHZ fejlesztéséhez?

Hogyan értékeli a KDHZ-t, mint „kaput a természetre”, ill. mint szabadidős tevékenységet belföldi turisták számára?

A válaszadók értékelik a Kassai Gyermekvasutat:

- pozitívan; a Kassai Gyermekvasút létezése előnyt jelent, ez egy különleges attrakció - a közlekedés és a látványosság kombinációja;
- oktatási és szabadidős tevékenységként a fiatalok számára, ami a természetes jellegű városi rekreációs övezetbe való elhelyezéshez vezetett;
- mint egy jó módja annak, hogy az ember kijusson a városból, és rövid idő alatt eljusson egy új dimenzióba - városon kívül;
- remek alkalom arra, hogy Kassa lakosai és látogatói szabadidejüket kihasználják, amely közös vonzerőt foglal magába együtt a természet látogatásával;
- mint a Kassa végén található, természet felé vezető átjáró;
- mint városunk egyedülálló történeti emléke;
- mint a legjobb lehetőség egy kisgyermekes család számára, hogy időt töltsenek együtt a természetben;
- mint a gyermekes családok vonzereje a szabadidős tevékenységek számára;
- mint kiváló alapja e kapu további fejlesztésének;
- mint az állatkert utáni második látványosságként;
- mint az Alpinka üdülőhely számára legjobb dologként.

Az egyik válaszadó emlékeztetett az eredeti szándékra: „A fenntartható jövő érdekében a turisztikai vasútnak elkerülhetetlenül tovább kell haladnia az Alpinkától. Időközben teljesíti eredeti szerepét is - amely izgalmas szabadidős kikapcsolódási lehetőségként szolgál.

Természetesen a völgyben további turisztikai infrastruktúrát kell kialakítani és fejleszteni. Ennek hiányában a Kassai Gyermekvasút olyan vasútnak tekinthető, amelyet a helyi lakosok csak évente egyszer vagy kétszer használnak. „

Az egyik válaszadó emlékeztetett a vasút történetére: „Kezdetben a fiatal munkavállalók képzése a vasúti közlekedés prioritása volt. A következő évtizedekben, amikor figyelembe vettük a vasút rekonstrukcióját, egyre fontosabbá vált a vasút rekreációs célja. Napjainkban a Csermely-völgy szerves része, nemcsak mint külön látványosság, hanem a völgyben végzett tevékenységek közlekedési eszköze is. „

Örömmel fogadták, hogy a Kassai Gyermekvasút 2017-ben elnyerte az „Év legjobb Kassaija” rangos címet a kategóriában, amelybe jogi személyek voltak jelölve.

Milyenek tartja a KDHZ-t, mint külföldi turisták számára kínált turisztalátványosságot?

A válaszadók a következőképpen válaszoltak erre a kérdésre:

- „A Gyermekvasút nem vonzereje a felnőtteknek, hanem csak a gyermekeknek, a külföldi látogatók a látogatók nagyon kis csoportját képezik; egyes csoportok a Kassai Gyermekvasutat a csapatépítő tevékenységekhez használják, pl. minden norvégiai lakos Szlovákiában vagy a T-Systems társaság”,
- „A külföldi idegenforgalom számára a Kassai Gyermekvasút nem rendelkezik valódi vonzerővel,

lényegében nem érdekes és egyáltalán nem egyedi jellegű, annak ellenére, hogy járművei valóban különlegesek és részben kompenzálják a Kassai Gyermekvasút fent említett hiányosságait. Így még néhány külföldi is vállalkozik az utazásra „

- „A külföldi turisták (általában a diákok) több pénzt költenek Alpinkán és hálásak mindenért” - „Véleményem szerint a legnagyobb probléma az, hogy Kassán nincs olyan utazási iroda, amely jó külföldi idegenforgalmi menedzselést tenne lehetővé (például a kassai régió kétnapos csomagját)
- „Nem ismerem a külföldi látogatók számát és szerkezetét. Feltételezem, hogy maga a vasút és az eseményei nem a kassai rendszeres külföldi turisták elsődleges célja. Látogatása más városi és regionális látnivalókhöz kapcsolódik. A szlovákiai külföldi hallgatók csoportjait nem lehet tipikus mintának tekinteni. A külföldi turizmus számára valószínűleg a vasúti turizmus szervezett csoportjai a legfontosabbak. A Kassai Gyermekvasút tevékenységével, a keskeny, normális és széles nyomtávú részen (Szlovákia, Lengyelország, Magyarország és Ukrajna) szervezett sikeres túrák rendszeres megszervezése és az ügyfelek igényeinek megfelelő megszervezése lehetőségének köszönhetően nemcsak Kelet-Szlovákia vezetője lett. Ha a külföldi ügyfélkört a jövőben növelni akarjuk, akkor több mint kívánatos folytatni ezeket a tevékenységeket (PR külföldön, külföldi partnerekkel való kétoldalú kapcsolatok fejlesztése stb.)”
- „A külföldi látogató kivételesnek tekinti a vasutat: a gyermekszemélyzet - még mindig a szocialista korszak maradéka és a legrégebbi gőzmozdonyok, kocsik és modern technológiák ötvözödése.”
- „A Kassai Gyermekvasút alkalmas külföldi turizmusra is, hiszen a korábbi úttörővasút csak az úgynevezett szocialista világban jött létre, és a volt szocialista országokban már nem működik. A külföldi látogatók számára ez a természet, a technikai egyediség és a gyermekek ilyen jellegű vasútjának szokatlan szolgáltatása. „
- „A Kassai Gyermekvasút nagyon vonzó a turisták számára, én is szívesen meglátogatom ezt a látványosságot, amikor valahova máshova megyek. Nemcsak a turisták számára érdekes, hanem a történeti vonatokat kereső szakmai csoportok számára is. „
- „Szükség lenne a Kassai Gyermekvasút további promóciójára a különféle utazási irodákon keresztül, amelyek a kassai külföldi turistáknak felajánlhatják utazásaikhoz Alpinkát és környékét. Az Alpinkának továbbra is lelkes személyzete van, ami szintén javította a terület vonzerejét.

Ugyanakkor képesek programot készíteni a térség vendégeinek, és mindig remek felüdülést biztosítanak a munkavállalóknak. „

Milyenek tartja a KDHZ szolgáltatását, mi az, ami jó és mi az, aminek jobbnak kéne lenni?

A válaszok többsége pozitív volt: „jelentősen javult, de vannak ellentmondások is a Csermely-völgyben: a Műszaki Egyetem futói, a túrázók; a mozdonyokból a friss levegőbe lövellt gőz; ezt a jövőben elektromos mozdonyokkal lehet megoldani.„

Egy másik válaszadó ezt mondta: „ Nagyon tetszenek a Kassai Gyermekvasútért Egyesület erőfeszítései a vasutak fenntartása érdekében, valamint az is, hogy képesek önkéntesek bevonására és képesek sok fiatalal együtt dolgozni, akik szabadidejüket így különösen értelmesen töltik, és sok ritka készséget szereznek az élethez. Úgy látom, hogy meg kell fogalmazni a Kassai Gyermekvasút fejlesztési tervét, amely nemcsak ahhoz fog vezetni, hogy egy önellátó látványosság legyen belőle - mint „a régi vonat attrakciója”, hanem inkább egy csodálatos közlekedési eszköz, amely összeköti a várost és a természetet. „

Egy válaszadó a Kassai Gyermekvasút tevékenységét nagyon profi szakmai kategóriának minősítette: „Úgy gondolom, hogy a Kassai Gyermekvasutat üzemeltető jelenlegi csapat nagyon kreatív. A jelenlegi tevékenységeket és rendezvényeket azzal a céllal szervezik meg, hogy megfeleljen a növekedési tervnek, és maximális szaktudásukkal azért dolgoznak, hogy mindig barátságos légkörben legyenek a látogatók (különösen a gyerekek). A rendezvények ütemezése és időpontjai összhangban vannak más jól bevált városi eseményekkel. A program szerkezete több év alatt stabilizálódott, de mindig innovatív behatolásokkal egészül ki. A további fejlesztéshez szükség van a műszaki háttér kiegészítésére és egy olyan jövőkép létrehozására, amely megvalósítható.„

Egyéb pozitív válaszok: „ A pozitív dolog az, hogy a gyermekek a vasutat hallják és látják. A média és a nyilvánosság ezt pozitívan értékeli. Évente számos programot nemcsak a Csermely-völgyben rendez (szezonnyitás, a Múzeumok Éjszakája, a Vasúti Nap, a Fehér Éjszaka), hanem a normál nyomtávú vasúton is (vonattal az UNESCO-ért), vagy regionális jelentőségű programokat is (Mozdonyparádé). Tevékenysége sokrétű, ami jó, de másrészt nehézség a jelenlegi alkalmazottak energiájának szétaprózódása az egyes pozíciókban. Természetesen a kiszolgáló infrastruktúra javulhatna (a mosdók hiányoznak - csak mobil WC-k vannak, parkolóhely, jobb tömegközlekedés - különösen azon látogatók számára, akik vonattal vagy busszal jöttek Kassára, meglehetősen nehéz). „

„Jó szinten van a technikai támogatás, események szervezése, kísérő programok. A fejlesztést segíteni lehetne a Kassán kívüli látványosságok bevonásával, a vasúton kívüli turizmus (és a járulékos szolgáltatások bevonásával). „

„A Kassai Gyermekvasút tevékenységeit pozitívan értékeli Kassa városa is. Csermely buszmegállónál célszerű lenne kiépíteni a WC-ket. „

„Nagyon jól csinálják, legalább évente egyszer meglátogatom a Kassai Gyermekvasutat és azt hiszem, nagyon vonzó. Nagyra értékelem a rajta dolgozó emberek lelkesedését. „

Mások szerint nincs elég program, az Alpinka kevésbé vonzó és nincs egész évben működő turizmus. Egy válaszadó kijelentette, hogy nincs jó együttműködés a Kassai Gyermekvasút működtetői és az Alpinka között:

„Előnyben részesíteném inkább az Alpinka és a Kassai Gyermekvasút közötti együttműködést. Például, hogy megosszák a kapcsolatokat, amelyekkel a Kassai Gyermekvasút dolgozik és fordítva. „Mások úgy gondolják, hogy egyre több iskolával és vállalattal kellene foglalkozniuk (csapatépítés és egyéb üzleti események terén).

Milyennek tartja a KDHZ marketingjét, mi az, ami jó és mi az, aminek jobbnak kéne lennie?

Az előző kérdéshez hasonlóan a legtöbb válasz pozitív volt:

„A marketingből a Kassai Gyermekvasút kihozta a legtöbbet. A vasútból, amelynek nem volt szakszerűen kidolgozott, egyszerű szóróanyaga, lehetséges volt egy átgondolt koncepció fokozatos kialakítása. A Kassai Gyermekvasút ismét a szlovák kínálat vezetőjévé vált. A promóciós anyagokat professzionális grafikusok készítik, a tömegtájékoztatási eszközöket rendszeresen használják a tevékenységek bemutatására. Hűségprogramokat fejlesztettek ki és a Kassai Gyermekvasút városi és regionális népszerűsítési tevékenységeket folytat. Ennek eredménye az egyre növekvő forgalom és érdeklődés, valamint a díjak („Kassai“

2017). A menedzsment és prezentáció módszere olyan más ágazatok mintájává vált, amelyek fokozatosan növelik marketingszintjüket. Az alapvető cél megvalósult. Folytatni kell a fejlesztési folyamatot, de a Kassai Gyermekvasút már kialakult márka. A kérdés a vizuális bemutatás. Talán itt az ideje, hogy létrehozzák a vasút egészséges arculatát.

„A marketing jó, az egyetlen dolog, amellyel nem értek egyet, az, hogy a vonat túl hamar visszatér az indulóállomásra és ott időzik hosszab, ahelyett, hogy a végállomáson, Alpinkán állna. Az emberek ott képeket készíthetnének a vonattal, és hosszabb ideig időzhetnének. „

„A marketing jó szinten van, ahogy már mondtam, ez egy lehetőség arra, hogy a belföldi turizmusra összpontosítsunk. Új szolgáltatáscsomagokat hozhatnák létre, és megvalósíthatnák az online jegyek vásárlásának lehetőségét. „

Néhány válasz negatívabb volt:

„A marketing kissé olyan, mint egy buborék. A tartalom elmarad. De ez a marketing szerepe, ezért nem nagyon értékelem. Mindenesetre a legjobb marketing az, amikor beszélgetek és írok a tapasztalataimról, magukról a látogatókról. „

„Nem látok semmilyen marketinget.“

„A gyermekvasút szorosabban együttműködhetne marketing terén az egész régióval és Szlovákia turisztikai szervezeteivel. „

„Minden egyes kassai ismeri a Kassai Gyermekvasutat, de nem vagyok biztos abban, hogyan működik a marketing a régió határvidékén. Több turistával együtt más problémák is felmerülhetnek, amelyeket például a parkoló kapacitásnövelésével kéne megoldani. Ajánlom a marketing erősítését. „

Néhány válaszadó számos javaslatot tett:

„Például tárgyalni a városközpontban található éttermekkel a kölcsönös népszerűsítésről (legyen a „kisvonat „az ajánlatok listáján, vagy éttermünkben 10% kedvezményt adunk a gyermekvasúti jegy ellenében, stb.).“

Mit ajánlana Ön a KDHZ fejlesztéséhez?

A javaslatok a következő kategóriákra oszthatók: infrastruktúra, programok, szolgáltatások, együttműködés.

Infrastruktúra:

- kidolgozni egy tanulmányt, és bevezetni a településrendezési tervbe azt a lehetőséget, hogy az állomás közelebb kerüljön a városhoz, az Ovečka étterem közelébe, ami a volt villamosvégállomás területe,
- bővíteni a Kassai Gyermekvasutat a Csermely-völgyben, és bevonni más olyan üzleti vállalkozásokat a területen, ahol a belföldi és külföldi vendégek felfedezhetik ennek a völgynek a még rejtett és ismeretlen értékeit.

- meghosszabbítani a pályát, mert a Csermely-völgy vonzó környezet és még több embert vonzana.
- befejezni a végállomási épületet, kiépíteni a kiterőt Vpred állomáson
- egy jó kerékpárútvonalat készíteni
- erdei szálloda, park, kapcsolat az állatkerthez, programok, frissítők, menedékházak, sáttáborok
- kidolgozni egy tanulmányt a járműtelep bővítéséről, vagy helyéről és az Alpinka állomás létesítményeinek befejezéséről
- járművek megújítása,
- több parkolóhely, az állomás jobb megközelíthetősége, kerékpár-infrastruktúra, frissítők, váróterem,
- a tömegközlekedés gyalogos hozzáféréseinek megoldása

Események:

- több programot kínálni, pl. egy kis színház az amfiteátrumban (Shakespeare), vagy egy „vonat megtámadása az indiánok által”
- a tematikus programok fejlesztése a gyermekek számára, pl. szabad utazások; létrehozni több állomást - hármát vagy négyet, és bevezetni egy «hop-on, hop-off» rendszert a különféle nevezetességekhez (hegymászófal, rekreációs terület); a vonat megtámadása indiánok által a lovakon; az egyik hegyről a másikra kirándulni; Húsvéti tojáskeresés
- szabadtéri múzeum nagyszerű lenne (a vidéki építészet bemutatása)
- country és népzenei együttesek (élő zene)

Szolgáltatások:

- bevezetni utalványokat, QR-kódokat és határokon átnyúló együttműködési termékeket,
- a tömegközlekedés jobb elérhetősége,
- rövidebb követési idők a vonatok között,
- online jegyvásárlás, helyoglalás,
- a gyermek kerékpár és kerékpár szállításának megoldása a tényleges keresletnek megfelelően
- eljárások közzététele, tudományos szemináriumok szervezése,
- bevezetni a Kassai Gyermevasút egész éves működését

Együttműködés:

- javítani kell a DPMK-val (a városi tömegközlekedési vállalat) folytatott együttműködést - belefoglalni a Kassai Gyermevasút menetrendjét a DPMK menetrendjeibe;
- javítani az Alpinkával való együttműködést, valamint a völgyben található más érdekelt felekkel
- csatlakozni a Jahodná-hoz, Bankov-hoz, Diana nyaralóhoz és létrehozni egy közös terméket
- szélesebb együttműködés a miskolci LÁEV-vel

Egyéb:

- jobban fenntartani a természeti környezetet a vasút mentén
- állami támogatások megpályázása

Egyes válaszok nagyon érdekesek, például:

„A cél az, hogy a látogató a lehető leghosszabb ideig a völgyben töltsön szabadidejét. A meglévő látnivalók befejezése és megújítása mellett a völgyben is nagyobb a perspektíva (erdei szálloda, park, állatkerti kapcsolat, stb.), amelyekre a vasútnak a létesítmények bővítésével és kiegészítésével kell reagálnia (frissítők, menedékházak, sáttáborok).

Bár úgy tűnik, hogy a Kassai Gyermevasút nagyobb volumenű fejlesztése nem lehetséges, az ellenkezője igaz. Be kell fejezni a Csermelyvölgy és Vpred-állomáson található épületeket. Ezen kívül ki kellene dolgozni a műszaki háttérbázis bővítésének tanulmányát vagy a fűtőház áthelyezését és Alpinka állomás létesítményeinek befejezését. A Kassai Gyermevasút egy neves idegenforgalmi szolgáltató, tevékenységei ezért célra vezetőek. Ugyanakkor kezeli a történetileg igen értékes eszközöket, amely elhivatottá teszi a vasúti történetkutatás területén végzett tevékenységre. A Kassai Gyermevasút folyamatosan végzi a történeti járműpark fejlesztését, bővítését. Ezért üdvözlöm a nagyobb szerepvállalást ezen a területen (tudományos szemináriumok szervezése, a járművek megújítása, stb.). Az ilyen tevékenységek valószínűleg nem növelik közvetlenül a Kassai Gyermevasút forgalmát, de például elősegítik a külföldi turisták szervezett idegenforgalmát. „

LÁEV Miskolc

A magyar oldalon nyolc emberrel folytattak interjút, akik közül öt férfi és három nő volt. A válaszadókat a közszférából és a magánszférából választották ki, hogy megkapják a legértékesebb válaszokat a kérdőíves kérdésekre. A válaszadók ugyanazokat a kérdéseket válaszolták meg:

1. Hogyan értékeli a LÁEV-et, mint „kaput a természetre”, ill. mint szabadidős tevékenységet belföldi turisták számára?
2. Milyenek tartja a LÁEV-et, mint külföldi turisták számára kínált turistalátványosságot?
3. Milyenek tartja a LÁEV szolgáltatását, mi az, ami jó és mi az, aminek jobbnak kéne lenni?
4. Milyenek tartja a LÁEV marketingjét, mi az, ami jó és mi az, aminek jobbnak kéne lennie?
5. Mit ajánlana Ön a LÁEV fejlesztéséhez?

Hogyan értékeli a LÁEV-et, mint „kaput a természetre”, ill. mint szabadidős tevékenységet belföldi turisták számára?

- A vasút nem igazi kapu a természetre, mert van egy út, amely vele párhuzamos. A marketingnek ezen az ellentmondáson kell enyhítenie, hogy
- a látogatók vonattal utazzanak a Bükkbe, és nem autóval.
- Nagyszerű lehetőségeket kínál sok látnivalóval a pálya mentén
- Magyarország egyik legismertebb kisvasútja
- A Bükki Nemzeti Park kapuja, a turisták vonattal érkeznek az erdőbe
- Ez a Miskolc régió egyik legfontosabb látnivalója minden évszakban
- Jól működik az egész évre érvényes menetrenddel

Milyenek tartja a LÁEV-et, mint külföldi turisták számára kínált turistalátványosságot?

- Magyarországon a LÁEV egyedülálló műszaki emlék, de további látnivalókat és szolgáltatásokat kell hozzáadni ahhoz, hogy valódi nemzetközi vonzerővé váljon a külföldi látogatók számára
- A járművek, épületek és pályák megújítása célzott marketinggel segítené a külföldi turisták számának növekedését
- A vonattal való utazás és az erdei kirándulások nyelvileg függetlenek, ezért vonzó a külföldiek számára is; pl. az Ukrán TV elkészítette a LÁEV című filmet, mert Ukrajnában ma számos kisvasút le van állítva
- Rendkívüli és egyedülálló élmény a külföldi turisták számára is
- A LÁEV egyedülálló muzeális értékkel rendelkező mozdony- és kocsiparkkal rendelkezik, amely külföldi turisták számára is érdekes
- Kombinált szolgáltatásokat kell kínálni más látnivalókkal, mint pl. a lillafüredi libegő, vagy a pisztrángtelep kulináris élményei; ezek azok a látnivalók, amelyek vonzzák a külföldi turistákat
- A külföldi turistáknak szánt termékeknek a mozdonyok és a kocsik muzeális értékeire kell összpontosítaniuk

Milyenek tartja a LÁEV szolgáltatását, mi az, ami jó és mi az, aminek jobbnak kéne lenni?

Előnyök:

- sűrű, kiszámítható menetrend;
- rendszeres, havi programok;
- nosztalgikus kocsipark

Lehetőségek:

- Szolgáltatások kombinációja: jegyek értékesítése a múzeumokba a vasútállomáson és a fordítva
- Fejleszteni kell az ökoturisztikai látogatóközpontot többszörös látnivalókkal
- WC-k bővítése
- A téli időszakban naponta üzemeltetni a vonatot
- Az menetrend bővítése a csúcsidőszakokban

Gyengésségek:

- Lillafüred és más állomások kevés WC-vel rendelkeznek
- Nem maradéktalanul akadálymentes idős és mozgáskorlátozott emberek számára
- A vasúti megálló távol van a Pisztrángteleptől, a buszmegállók közelebb vannak
- A Majláth-i járműtelep egy „rozsdatemető”, nem vonzó látvány, az infrastruktúra leromlott
- A csúcsidőben a vonatok gyakran zsúfoltak

Milyennek tartja a LÁEV marketingjét, mi az, ami jó és mi az, aminek jobbnak kéne lennie?

- Sokat kell fejlődni ezen a területen - nem látni olyan tevékenységet, amely megszólítaná egyszerre a látogatók nagyobb csoportját
- A LÁEV honlapja elavult, tartalmát frissíteni és modernizálni kéne. A Facebook oldal jól kezelhető és naprakész, több kép és videó is lehet a Facebookon. Másrészt viszont a vasúti marketing szegény, csak a „Mikulásvonat” esemény jól reklámozott.
- A menetrend integrálódik Miskolc tömegközlekedési rendszerébe. Egy másik jó ötlet: megjelent egy Kispöfögők nevű könyv.
- Nagyszerű marketing lehetőség az, hogy minden évszakban összekapcsolják a szolgáltatásokat: egy vasúti jegy együtt az ebéddel a pisztráng gazdaságban, különvonatok, idegenvezetés több nyelven stb.
- Interaktív interakció szükséges a célcsoportokkal a közösségi hálózatokon, kivéve az FB (Twitter, Instagram)
- A marketing sokkal jobb, mint néhány évvel ezelőtt
- Többnyelvű kiadványokra, szórólapokra van szükség. Lehetőség van csatlakozni a nemzetközi vasúti szervezetekhez, például a Fedecrail-hez.

Mit ajánlana Ön a LÁEV fejlesztéséhez?

- A vasúti járműállomány és pályainfrastruktúra fejlesztése (3 vélemény)
- Szolgáltatások kombinációja
- További események népszerűsítése, hasonlóan a népszerűsített Mikulásvonathoz (pl. Húsvéti vonat)
- A pályák meghosszabbítása a lillafüredi libegőhöz
- A vasút naponta és téli időszakban történő üzemeltetése
- Egy új megállóhely létrehozása a Pisztrángtelepen
- Kocsik felújítása, mint muzeális emlékek (nyitott és zárt kocsik)
- A karbantartási problémák miatt jelenleg üzemem kívül helyezett gőzmozdonyt újra be kell üzemelni; Magyarországon egyedülálló műszaki érték!
- A kulináris és egyéb helyi látnivalók bevonása; termelői piac Garadnán, a Pisztrángtelepen
- Nyitott fűtőház program
- A helyi kézművesekkel és idegenforgalmi szolgáltatókkal való együttműködés javítása
- A Bükki Nemzeti Park Igazgatósággal való együttműködés javítása - stratégiai partnerség

9. ELKÉPZELÉSEK, FEJLESZTÉSI CÉLOK ÉS EZEK AKADÁLYAI

Kassai Gyermevasút

2012 óta, mióta a Kassai Gyermevasútért Egyesület elkezdte üzemeltetni a kisvasutat, számos fejlesztés történt. 2015-ben megnyitották az új kávézót és egy kis vasúti múzeumot, valamint egy új gőzmozdonyt is vásároltak, az U 29.101- et, amelyet Krutwig-nek neveztek el. Ezt 2016-ban helyezték üzembe. A RailGate projekt keretében 2018-ban Csermely állomáson új állomásépület épült. A következő évben egy újabb nagyobb beruházás valósul meg - a Vpred állomás rekonstrukciója, egy új kitérővágány építése. Az elmúlt öt évben kezdtek új rendezvényeket szervezni, mint például a Mozdonyparádé, a Tavaszi ébredés, a Múzeumok éjszaka, a Tökös szombat, vagy a Kisvonattal a Mikuláshoz. A vasút nagyban növelte vonzerejét.

A kassai régióban a turizmus főbb statisztikai adatainak elemzése azt mutatta, hogy:

- A régióban az utóbbi öt évben átlagosan 95,8 férőhellyel rendelkeztek a szálláshelyek és ebben a mutatóban nem volt jelentős változás.
- Az átlagos szobaszám a szálláshelyeken 2431 volt, az ágyak átlagos száma az elmúlt 5 évben 5567 volt; mindkét szám kissé emelkedett.
- Az elmúlt öt évben a szálláshelyeken tartózkodó vendégek száma több mint 30%-kal nőtt.
- A látogatói költségek 2013 és 2017 között közel 30%-kal nőttek.
- Az átlagos tartózkodás a régióban 1,97 nap volt, ebben az elmúlt öt évben nem történt jelentős változás.
- A régióba Magyarországról érkező látogatók száma 2017-ben több mint 14%-kal nőtt 2013-hoz képest, de 2016-hoz képest ez a mutató több mint 40%-kal nőtt (a látogatók számának 2013-as növekedése miatt, amikor Kassa városa volt Európa Kulturális Fővárosa).
- A Magyarországról a régióba látogatók vendégéjszakáinak száma 2017-ben több mint 6%-kal nőtt 2013-hoz képest, de 2016-hoz képest ez a mutató több mint 66%-kal nőtt (Európa Kulturális Fővárosa Kassa - 2013)

A főbb utasadatok elemzéséből a következő megállapításokat tették:

- A Kassai Gyermevasút által szállított felnőttek száma az utóbbi három évben több mint 35%-kal nőtt,
- A Kassai Gyermevasút által szállított gyermekek száma az elmúlt három évben közel 48%-kal nőtt,
- Az eladott jegyek száma az elmúlt három évben közel 10%-kal nőtt,
- Az eladott jegyek bevételeinek összege az elmúlt három évben körülbelül 20%-kal nőtt.

A speciális vasutakra vonatkozó szlovák jogszabályi háttér elemzése alapján a következő megállapításokat tehetjük:

- figyelembe véve a teljesítményt és a mennyiségeket, a speciális vasutakkal, így a kisvasutakkal szemben is aránytalan követelményeket támasztanak Szlovákiában

LÁEV Miskolc

A miskolci régióban a turizmus főbb statisztikai adatainak elemzése az alábbi megállapításokat eredményezi:

- A régióban az elmúlt öt évben átlagosan 49,7 férőhellyel rendelkező szálláshelyeket találhattunk, és ebben a mutatóban nem volt jelentős változás.
- A szálláshelyeken található szobák átlagos száma 2211 volt, az utóbbi 5 évben az ágyak átlagosan száma 5686 ágy volt, és ez a mutató nem változott.
- Az elmúlt öt évben a szálláshelyeken regisztrált vendégek száma több mint 50%-kal nőtt.
- A régióban eltöltött átlagos tartózkodás 2,16 nap volt, és az elmúlt öt évben nem volt jelentős változás.

A főbb utas adatok elemzéséből a következő megállapításokat tették:

- A LÁEV által szállított utasok száma az elmúlt három évben több mint 7%-al nőtt,
- A legjobb hónapok augusztus, július és december,
- Az eladott jegyek száma az elmúlt három évben közel 5%-kal nőtt.

A kisvasutakra vonatkozó magyar jogszabályi környezet elemzése következő megállapításokat eredményezi:

- A kisvasutak számára nagyon magas hatósági díjakat számítanak fel,
- A bevezetett új vasútbiztonsági szabályok nem teljesíthetők, vagy teljesítésük nagyon költséges.

Akadályok (LÁEV):

Az ÉSZAKERDŐ Zrt. egy profitorientált erdőgazdaság és nem egy turisztikai szolgáltató, így a veszteséges vasúti forgalom fenntartása az idegenforgalom számára sok ellentmondásnak a forrása.

További akadályok a következőkben határozhatók meg:

Nehézségek a munkavállalók utánpótlásában, képzésében:

- általános munkaerőhiány
- magas egészségügyi elvárások
- magas képzési költségek
- időigényes képzés
- bonyolult bürokrácia

Szolgáltatói szemlélet alacsony szinten

- a vonatszemélyzetnek „az utasokért” kellene dolgozni
- az utastájékoztató rendszer kívánivalókat hagy maga után
- többnyelvűség hiánya az utastájékoztatóban és a szolgáltatóknál

Az üzemeltetés minden előtt: A vasút vezetősége részéről a mindennapi működés technikai feltételeinek biztosítása erőforrásaik közel 100%-át igénylik, így kevesebb figyelmet tudnak csak fordítani a szolgáltatói szemlélet erősítésére, az utasoknak való fokozottabb megfelelésre.



Kép a LÁEV vonatáról

Forrás: ÉSZAKERDŐ

10. A VÁLTOZTATÁS STRATÉGIÁJA

A Kassai Gyermekvasút

1. intézkedés: A járműpark felújítása

1.1. tevékenység: A vasúti pálya meghosszabbítása az „Ovečka“ területhez

Korábban az „Ovečka“ terület volt a városi villamosvonal végpontja. Jelenleg vannak olyan városi autóbussz járatok, amelyek utasaikat a Kassai Gyermekvasúthoz, mint "a természetre nyíló kapuhoz" hozzák, amelyet a Csermey-völgy bejáratnak tekinthetünk. Ezt a területet már évtizedek óta nem használják. A helyszín, ahol az Ovečka található, ideális egy új végállomás létrehozására a Kassai Gyermekvasútnak, mert csak néhány száz méterre van a jelenlegi Csermeyvölgy állomástól. Ez a helyszín közvetlen tömegközlekedési kapcsolattal és nagy kapacitású parkolókkal rendelkezik.

Ez a megoldás magában foglalná a vasúti pálya kb. 250 méterrel történő meghosszabbítását az Ovečka-hoz a jelenlegi közúti híd alatt. Az állomáson a mellékvágányok építése mintegy 300 m új vágányt igényel. Új állomásépület építése szükséges a jegyek, frissítők, információs és egyéb szolgáltatások (játsszótér, relaxációs helyiségek stb.) értékesítésére, valamint a látogatók számára szükséges egyéb szolgáltatások biztosításához.

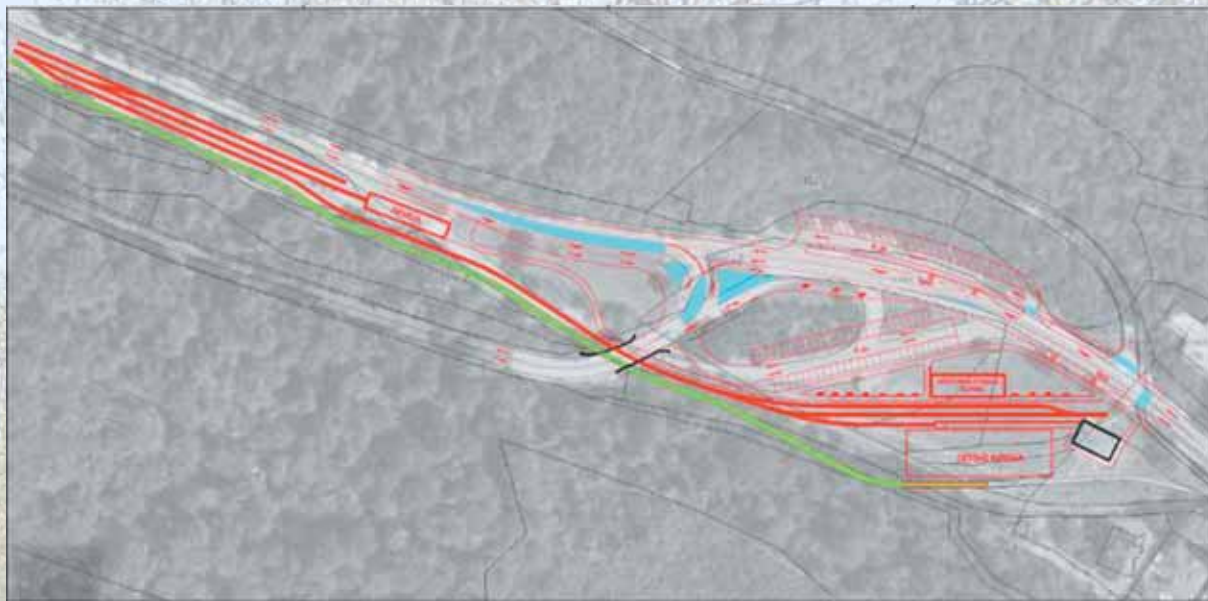
A vasút ezen bővítése és az új végállomás építése új teret teremtene a gyermekvasút járműtelepének kiépítéséhez a meglévő épületek felhasználásával. Egy kisméretű, üvegfalú szín építésével a muzeális kocsik tárolása és egyidejű bemutatása szintén lehetővé válna. Az alábbi vázlat a vonalhosszabbítás egy lehetséges megoldását mutatja. Egy másik lehetséges elképzelés a vasúti pálya meghosszabbítása a jelenlegi villamosvégállomásig, Havličkova-ig.

Az „Ovečka“ terület lehetséges elérésének tervvázlata



Forrás: Mr. Stanislav Kontúr

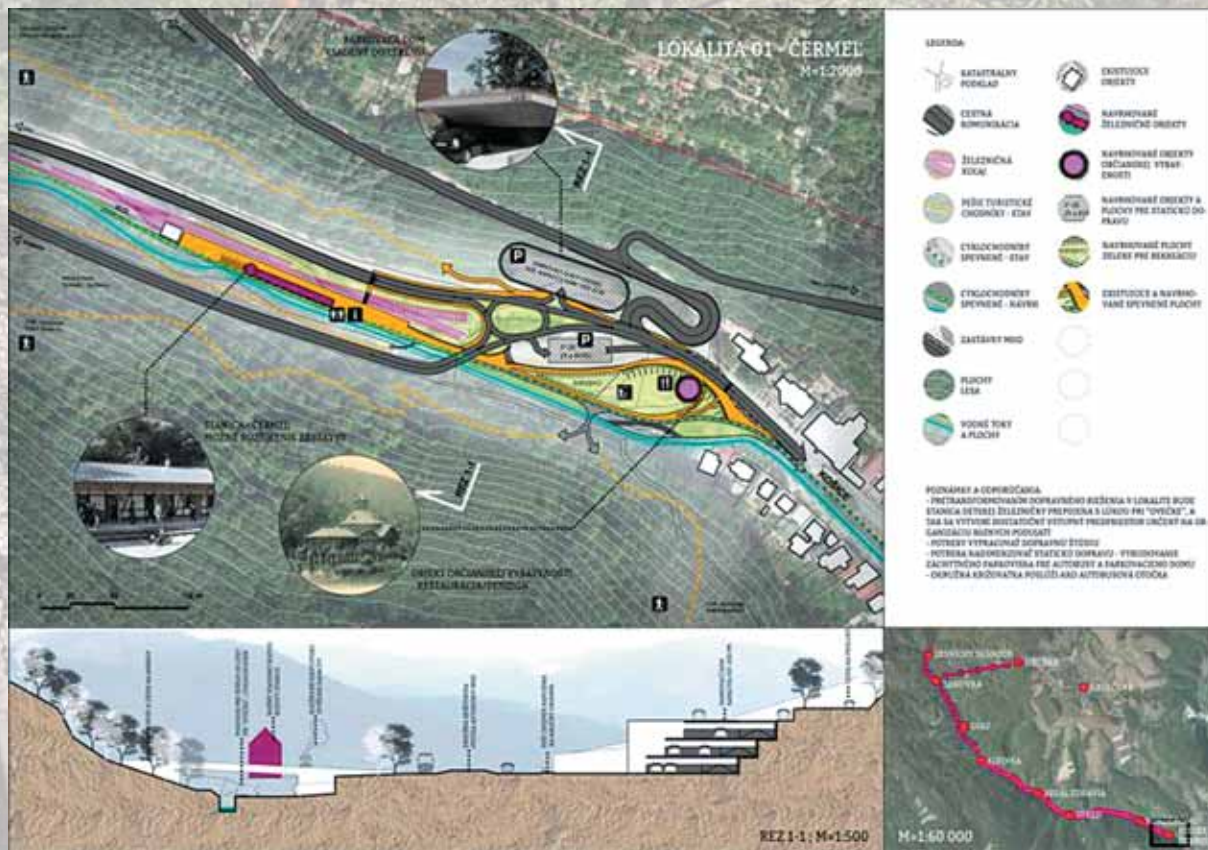
Az „Ovečka“ terület lehetséges elérésének tervvázlata



Forrás: Mr. Jaroslav Lipták

EEnnek az elképzelésnek egy másik lehetséges megoldása a Kassa Város Főépítési Osztálya által jegyzett tervvázlat, amely nem számol a vonal meghosszabbításával az „Ovečka“-hoz, hanem a kereszteződés körforgalmúvá alakításával átvezetné a Kassa felé vezető sávot, és a híd alatt egy gyalogos folyosót hozna létre, összekötve az Ovečka területét a Kassai Gyermekvasút jelenlegi végállomásával. A javaslat szerint a gyermekvasút utasainak új parkolóhelyek is épülnének.

Egy másik lehetséges megoldás grafikus ábrázolása az „Ovečka“ területnek



Forrás: Kassa Város Főépítési Osztálya

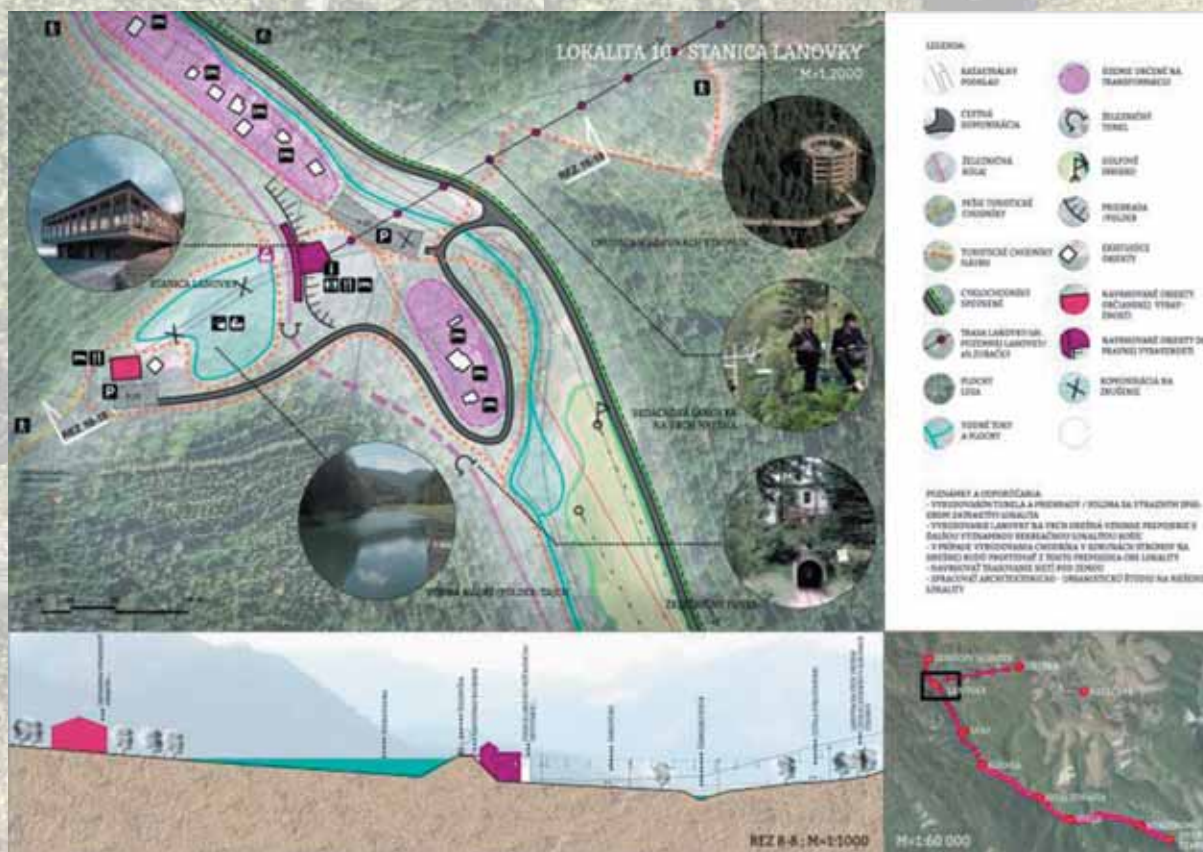
1.3. Tevékenység: A vasúti pálya meghosszabbítása a Csermely-völgy felé

Alpinkán a vonatból kiszállva a környékbeli nevezetességekhez (játsszótér, étterem, Tarzan-park) igyekvő utasok elsőként egy parkolón kell átkeljenek, ahol nincsenek járdák, amelyek a biztonságos gyalogosforgalmat lehetővé tennék. A jelenlegi megoldás régóta átmeneti és biztonsági szempontból nem megfelelő.

Az egyik megoldás a vasúti pálya Alpinka üdülőhelyre történő meghosszabbítása, hogy a vonatok a turistákat közvetlenül az üdülőhelyre szállíthassák. Ez a megoldás többek között növelné a biztonságot - a látogató elkerüli a kapcsolatot az autókkal -, valamint a vonat, amely közvetlenül az üdülőhelyre jönne, új látványosság lenne ezen a területen.

Egy másik lehetséges elképzelés a pálya további bővítése a Csermely-völgybe, hogy a látogatókat a golfpálya mentén mélyebben a Csermely-völgybe szállítsák. A következő ábrán egy ilyen 2 km-es vonalhosszabbítás alternatívája jelenik meg.

Tervvázlat a vasút völgybe történő esetleges meghosszabbításával, felvonóval



Forrás: Kassa Város Főépítési Osztálya



Forrás: Stanislav Kontúr

1.4 tevékenység: A „Vpred“ állomás visszaépítése

A cél az, hogy megteremtjük a vasúti közlekedés működtetéséhez szükséges kitérővágányt, illetve egy kis vasútállomást. Az épületet villamos energiával kell felszerelni és vízzel ellátni, hogy elsősorban a vasúti közlekedés kiszolgálására alkalmas legyen. Egy kis váróterem a látogatók számára együtt a WC-vel szintén az épület részét képezné.

Az VPRED állomás lehetséges fejlesztése



Forrás: Kassa Város Főépítési Osztálya

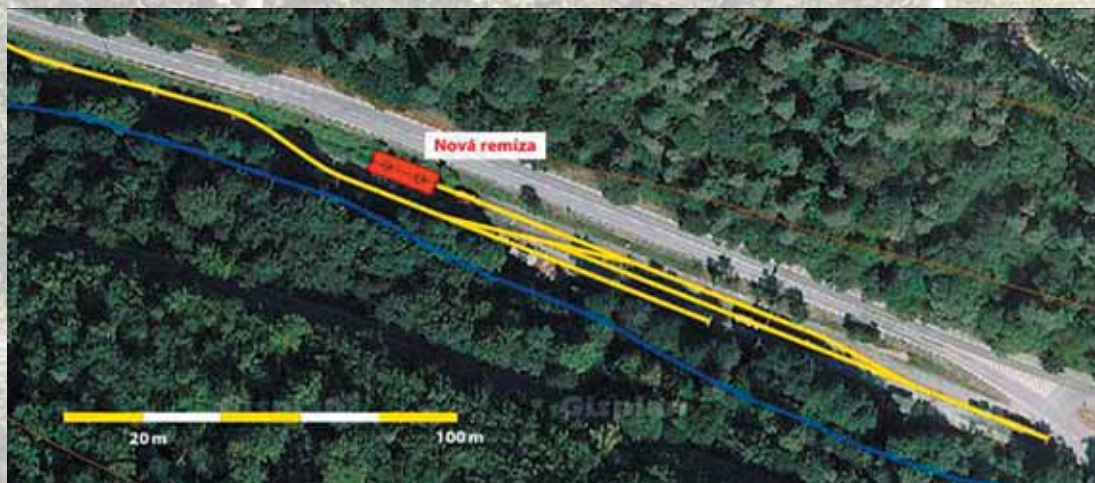
Tevékenység 1.5: A pálya komplex rekonstrukciója a talpfák betonlra történő cseréjével

Jelenleg a Kassai Gyermekvasút pályája talpfákra fektetett sínekből áll, amelyek rendszeres éves karbantartása költséges (az aljak majdnem 80%-a már az élettartama határán van), és az üzemeltetés biztonsága alacsonyabb a betonlakra épített vasútvonalakhoz képest. Ezért javasoljuk, hogy minden talpfát betonlakkal kell kicserélni, ami nemcsak növelné a pálya biztonságát, hanem csökkentené a karbantartási költségeket is. E nagyszabású felújítás során az alépítmény jelentős korszerűsítésen esne át, amire évtizedek óta nem volt példa.

Tevékenység 1.6: A járműfenntartás műszaki háttérének komplex megoldása

A műszaki háttérbasis a vasút egyik hiányzó része, mert ilyen célú épületek soha nem is voltak. A kocsik és mozdonyok rendszeres karbantartását az állami vasúttársaság 15 km-es távolságban levő műhelyeiben végzik, de a muzeális értékű személykocsi-park sem rendelkezik fedett tárolóhellyel. Ezért javasoljuk, hogy a végállomásnál nagyméretű üvegablakokkal rendelkező kocsiszín épüljön, amely a történeti járművek megóvása mellett látványos kiállítóterként is szerepet kapna. A javaslat a mozdonyok tárolásához, valamint a gördülőállomány karbantartásához egy új, hatállásos fűtőház építését is tartalmazza, portáldaruval, szerelőállásokkal, a víztisztításhoz és a kifolyó olajok kémiai ártalmatlanításához alkalmas környezetkímélő megoldásokkal. Emellett szükséges létesíteni egy többcélú épületet is a személyzeti öltözők, pályafenntartási eszközök tárolásához is.

A Kassai Gyermekvasút műszaki háttérbasisának lehetséges megoldása



Forrás: Stanislav Kontúr

Tevékenység 1.7: Járműpark korszerűsítése a korszerű környezettudatos és intelligens elvek mentén

A javaslat tartalma két új vonatszerelvény beszerzése. Az új szerelvények egy-egy mozdonyból és a szükséges számú kocsiból kell álljanak. A mozdonyok legyenek hibrid hajtásúak, vagy egyéb, a jövőbeni technikai színvonalnak megfelelő egyéb korszerű hajtásrendszerrel felszereltek (villamos mozdonyok, akkumulátoros mozdonyok, vagy hasonlóak). Az új szerelvények beszerzése biztosítaná a vasút üzembiztosabb működését, megteremtené a magasabb utaskomfortot, valamint egy új, környezettudatos szemléletű vasúti rendszert hozna a Csermely-völgybe.

Tevékenység 1.8: A parkolási lehetőségek megoldása a két végállomás térségében

A jelenlegi helyzet nem kielégítő. Sem az Ovečka területén, sem az Alpinka területén nincs elég parkolóhely. A vonzó események alatt, mint a „Kassai Gyermekvasút napja”, május 1., Szent Miklós vonatja és az állami ünnepek alatt, vagy egyszerűen csak amikor az idő kellemes, a parkolóhelyek zsúfoltak. Alpinkán, ahol a látogatók a parkolón kell áthaladjanak, a biztonság sem kielégítő. Az Ovečkán levő parkolótól a gyermekvasút állomása gyalogosan nehezen megközelíthető, különösen a gyermekkocsival érkező családok számára.

Ennek a tevékenységnek az a fő célja, hogy növelje a parkolóhelyek kapacitását a kényelmes parkolás és a látogatók biztonságának növelése érdekében. A másik cél, hogy megoldást találjanak az Ovečka területen a végállomás biztonságos gyalogos megközelítésére. Az Alpinkán egy új járdát szeretnénk építeni a meglévő parkoló mellett és / vagy új hidat építeni a Csermely-patak felett, hogy a látogatók a parkoló érintése nélkül megközelíthessék az Alpinka területét.

Intézkedés 2: A szolgáltatások és események karbantartása és bővítése

Tevékenység 2.1: A tömegközlekedési menetrend harmonizálása a Kassai Gyermekvasút menetrendjével

Jelenleg a kisvonatnak csatlakozása van a városi 14-es számú autóbusz járataihoz. A kisvonatokat 8 perccel a busz érkezése után indítják Csermelyvölgy állomásról. Az utasoknak így megfelelő idejük van arra, hogy a buszmegállótól a végállomáshoz érkezzenek, jegyet váltsanak és a vonatra felszálljanak. A KDZH menetrendje azonban nem része a DPMK menetrendjének, így az utasok az interneten nem látják a csatlakozó vonatokat. A tevékenység célja ezen helyzet megváltoztatása és a Kassai Gyermekvasút menetrendjének a DPMK menetrendjébe való beépítése.

Tevékenység 2.2.: További kiegészítő szolgáltatások a látogatók számára (e-kerékpárok bérbeadása, jelmezek bérbeadása, snack stb.) külső szolgáltatók által

A Kassai Gyermekvasút jelenleg néhány alapvető kiegészítő szolgáltatást kínál, mint például az ajándéktárgyak értékesítése, kávé és egyéb frissítőket. A vonzerő növelése érdekében a DZK szerződéses alapon meg kívánja osztani a helyet más szolgáltatók számára. A kölcsönösen előnyös szerződések lehetővé teszik a külső szolgáltatók számára, hogy a szükséges szolgáltatásokat kínálják a látogatóknak, miközben a DZK minimális jövedelmet kap a bérleti díjakból. Ezek a szolgáltatások lehetnek például: kerékpárok és elektromos kerékpár kölcsönzés, vasúti egyenruha jelmezek kölcsönzése, üdítők, ajándéktárgyak értékesítése, vagy egyéb igénybevehető szolgáltatások, amelyek körét a látogatók között végzett felmérés alapján érdemes meghatározni. A DZK így képes lesz csak a fő tevékenységére koncentrálni - azaz a vasúti személyszállítást lebonyolítani.

2.3 tevékenység: Intelligens megoldások támogatása (utalványok, QR kódok, alkalmazások, online jegyfoglalás)

A cél az, hogy lépést tartsunk a gyors technológiai fejlődéssel és ügyfeleinknek intelligens (smart) megoldásokat kínáljunk. Ennek első elemeként külön alkalmazást fejleszt a szlovák partner: a látogatók számára a Csermely-völgyre vonatkozó alapvető információkat bemutató alkalmazás a projekt megvalósításának második évében készül el. Az alkalmazás egyik fő funkciója az online jegyvásárlás lesz, emellett a QR kódok beolvasása is része lehet az alkalmazásnak. A Kassai Gyermekvasút része kell, hogy legyen a városi intelligens turisztikai fejlesztési megoldásoknak, mint például egy turisztikai, városi kártya, amely kedvezményekre, szolgáltatások igénybevételeire teszi jogosulttá a birtokosait.

2.4 tevékenység: A meglévő látogatói tevékenységek portfóliójának megőrzése, bővítése

A Kassai Gyermekvasút rendszeres rendezvényeket kínál a látogatók számára, mint ahogyan ez a 2. fejezetben kifejtésre került (Mozdonyparádé, Tavaszi ébredés, Városi Napok, Múzeumok Éjszakája, Gyereknep, Tűzvédelmi Szombat, Vasúti Nap, Tökös Szombat, Vonattal a Mikuláshoz). Az események nagy részét jelenleg a Kassai Gyermekvasúttért Egyesület civil tagjai szervezik. Ennek az intézkedésnek az a célja, hogy az események szervezésébe más, professzionális szervezeteket is bevonjon. A Kassai Gyermekvasút az eseményekre való eljutást és a turisztikai forgalmat kínálhatja az új szolgáltatóként belépő köz- és magán-szervezetek, vagy civil szervezetek számára. Így az eddigi események portfólióját meg lehetne őrizni, de tovább is lehetne gazdagítani.

3. Intézkedés: Az együttműködések megerősítése és hálózatosodás

3.1 tevékenység: Kassa város pénzügyi támogatásának fenntartása és a támogatás kiterjesztése más köz- és magánadományozókra (Kassai Kerületi Önkormányzat, a turizmus fejlesztését támogató közintézmények, vállalatok, alapítványok stb.)

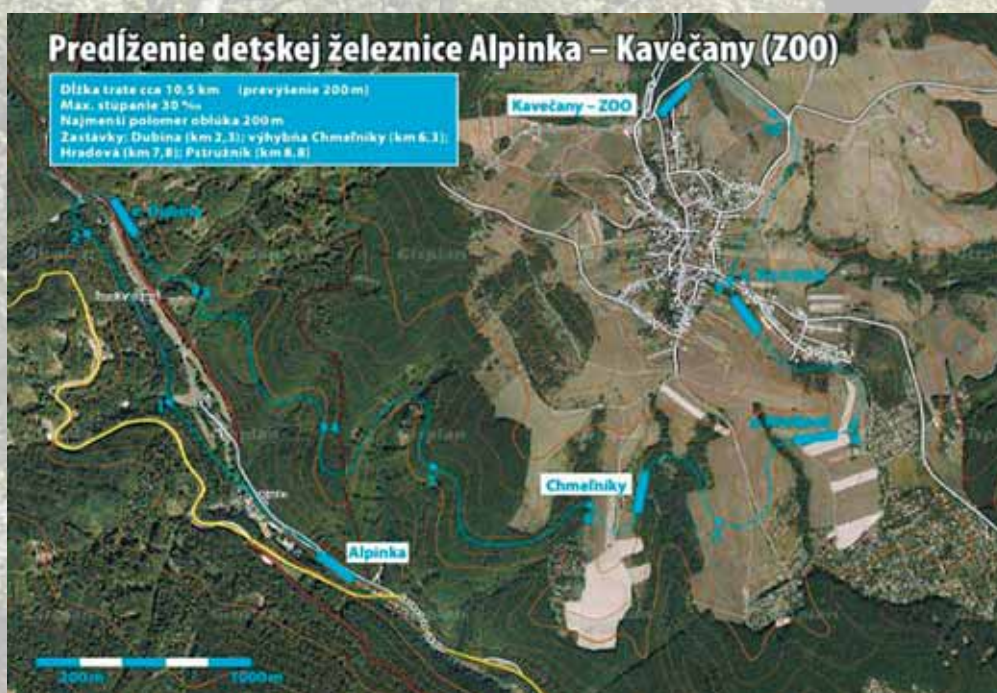
Jelenleg a pénzügyi támogatás döntő fontosságú a gyermekvasút működtetéséhez. E támogatás nélkül a Kassai Gyermekvasúttért Egyesület nem tudná üzemeltetni a vasutat. A következő években is szükség van a város költségvetéséből való pénzügyi hozzájárulás fenntartására. A gyermekvasút ugyanakkor nemcsak a város turisztikai látványossága, hanem regionális, kerületi jelentőségű attrakció is. Ezért a költségek egy részének finanszírozásába a regionális, kerületi önkormányzati költségvetés is bevonható lenne. A Kassai Gyermekvasút kérheti a kerület önkormányzati képviselőitől, hogy a kerület rendszeres pénzügyi hozzájárulást nyújtson a fejlesztésekhez és/vagy eseti rendezvényekhez. A pénzügyi eszközök egyéb forrásokból, az adományozók körének bővítéséből is növelhetőek lehetnek.

Tevékenység 3.2 A turisztikai szolgáltatókkal és egyéb, a térségben tevékenykedő szereplőkkel való együttműködés javítása (Alpinka, Bankov hotel, Golfklub, Állatkert, Városi erdők, éttermek)

Jelenleg a Kassai Gyermekvasút szoros együttműködést folytat az Alpinka üdülőhely tulajdonosával. Ez az együttműködés természetes, mivel a gyermekvonattal érkező családok többsége az Alpinka üdülőövezetbe érkezik, a családok jellemzően az itteni játszótérre, vagy kimondottan a Tarzániát keresik fel. Az e területen tevékenykedő egyéb partnerekkel való együttműködés azonban gyenge. Mivel szorosabb együttműködésre van lehetőség, ennek az intézkedésnek az a célja, hogy a további turisztikai szolgáltatókkal közös „termékeket”, tevékenységeket, eseményeket, promóciót stb. keressen.

Az Állatkerttel való együttműködés fejlesztése közös turisztikai termékek segítségével történhet, például a Kassai Gyermekvasútra és az állatkertbe érkező látogatóknak szóló kedvezményes jegyek, valamint a városi közösségi közlekedéssel való összehangolt utazási kedvezmények által. Elviekben lehetséges volna a kisvasút meghosszabbítása az Állatkertig, ahogyan azt az alábbi ábra szemlélteti.

A Kassai Gyermekvasút és az Állatkert lehetséges összekötésének vázlata



Forrás: Stanislav Kontúr

Bár a kisvasút meghosszabbításának elsősorban tulajdonjogi akadályai vannak, és a potenciális pénzügyi források alapján aligha reális egy ilyen típusú befektetés megvalósítása a közeljövőben, de vizsgálatra mindazonáltal érdemes az alternatíva.

A Bankov Hotellel való együttműködés keretében szolgáltatási csomagot nyújthat a kisvasút a szállodai vendégeknek és/vagy a Kassai Gyermekvasút külföldi látogatóinak, akik főleg a kisvasút felé orientálódnak. A végállomás közelében található Golf klub szintén jelentős partner, bár a célcsoport viszonylag szűk, hiszen a golfozó felnőttek aligha használják ki a gyermekvasút által biztosított szolgáltatásokat. A Gyermekvasút és a Golfklub együttes tevékenysége (pl. közös rendezvények szervezése) ugyanakkor nem kizárt.

A Kassai Városi Erdőkkel való együttműködés jelenleg is erős. A MELEK 2018-ban nyitotta meg erdei iskoláját az általános, vagy középiskolában tanuló gyermekek számára. A látogatók ezen csoportja számára a Kassai Gyermekvasút külön látványosság. A Városi Erdők, mint városi vállalat felelős a turisztikai útvonalakért és a szabadidő eltöltésének biztosításáért is. A Kassai Gyermekvasút, mint a természetbe vezető kapu, támogatja a Városi Erdők küldetésének teljesítését.

Tevékenység 3.3: Más hazai és külföldi kisvasutakkal való együttműködés fejlesztése

Jelenleg a szlovákiai kisvasutak együttműködése informális alapon működik, csak a személyes kapcsolatoknak köszönhetően: Szlovákiában tehát egyelőre nincs intézményi szintű együttműködés a kisvasutak üzemeltetői között. Ez vonatkozik a külföldi kisvasutakra is; a meglévő együttműködések elsősorban közös szakmai és gazdasági érdekeken nyugszanak. Az intézkedés tehát arra irányul, hogy magasabb szintű együttműködést kezdeményezzen Szlovákiában az üzemeltetők között, első körben egy közös érdekekről szóló, elvi megállapodás alapján, később intézményi alapon. A külföldi kisvasutakkal való együttműködést például közös INTERREG projektek segítségével lehet kialakítani. A Kassai Gyermekvasút már tagja a FEDECRAIL-nek, a Kassai Gyermekvasút célja a tagság fenntartása és a többi taggal való együttműködés fejlesztése.

4. intézkedés: A promóció és a marketing javítása

4.1 tevékenység: A FB promóció folytatása és esetleges kiterjesztése más közösségi oldalakra

Jelenleg a kisvasút üzemeltetője intenzíven használja a Facebook által biztosított lehetőségeket - rendszeresen jelentet meg híreket, információkat, fényképeket, hirdet meg eseményeket és meghívókat az oldalán. A kisvasúti oldal több év intenzív használat után már közel 3,500 követővel rendelkezik (2018. októberi állapot), amely folyamatosan bővül. A közösségi oldalon, illetve a statikus webhelyen propagált események akár 16 000 embert is elérhetnek. Az internetes közösségi oldalak használata a turisztikai szolgáltatók egyik legtermékenyebb promóciós lehetőségének számít, ezért javasoljuk, hogy a Facebook intenzív használatának fenntartása mellett, bővítsék ki a promóciós és marketing tevékenységeket a többi közösségi oldalra is, mint például az Instagramra, Twitterre, YouTube-ra stb. Fontos, hogy kövessük az internetes világban bekövetkező trendeket és a felhasználók, azaz a potenciális utazóközönség viselkedését. Az elkövetkező években várható, hogy az internetes szociális médián való megjelenés megfizethető és hatékony marketing eszköz marad.

4.2 tevékenység: A magazinok kiadásának folytatása

2012-től a Kassai Gyermevasútért Egyesület, mint a kisvasút üzemeltetője, támogatásokból saját színes folyóiratot publikál, az úgynevezett „R-híradót”. A magazin jellemzően 5.000 példányban, évente négyszer kerül kiadásra, és a látogatók között ingyenesen osztják szét. A magazin új információkkal, képekkel, programokkal szólítja meg a látogatókat és a célközönséget. A magazin hatékony kommunikációs eszköznek bizonyult a nyilvánosság és a potenciális önkéntesek, adományozók körében, ezért tanácsos folytatni ezt a kiadói tevékenységet és továbbfejleszteni a magazin tartalmát.

4.3 tevékenység: Hirdetések a médiában

Jelenleg a kisvasút működtetője rendszeresen jelentet meg fizetett reklámokat az elektronikus és a hagyományos médiában egyaránt, elsősorban a helyi rádióban és televíziókban. A hirdetések hatása mérhető, ezért javasoljuk folytatni ezt a marketing tevékenységet. A hirdetések pénzügyi terhei ellenére célzott módon van még lehetőség új programokkal, eseményekkel további célcsoport tagok bevonására, így érdemes a hirdetési formát fenntartani, vagy akár bővíteni a szomszédos régiók televíziós csatornáira, akár Miskolc térségére is.

4.4 tevékenység: Digitális csatornák (weboldal, mobil alkalmazások stb.)

A technológiai fejlődés minden nap új lehetőségeket kínál számunkra a reklámozás hatékonyságának javítására, a célcsoportok elérésére és a kínált szolgáltatások, turisztikai termékek vonzerejének növelésére. A kisvasút üzemeltetője intenzíven használja saját digitális információs csatornáját - egy weboldalt, melynek címe www.detskazeleznica.sk. A honlapot szakemberek tervezték, tartalmát a Kassai Gyermevasút Egyesület tagjai frissítik rendszeresen. A weboldal mobil eszközökre is optimalizált, ugyanakkor angol vagy más (elsősorban: német, magyar) nyelveken nem elérhető.

Javasoljuk, hogy további nyelveken is legyen elérhető a felület. A modern múzeumok, galériák és egyéb turisztikai látványosságok egyedi mobilalkalmazásokat is kínálnak, amelyek megkönnyítik a látogatók számára az információhoz való hozzáférést stb. Javasoljuk megrendelni egy ilyen alkalmazást a Kassai Gyermevasút számára. Az alkalmazásnak legalább két nyelven kell elérhetőnek lennie, és a látogatóknak olyan vasúti információs szövegeket és hangokat tartalmazó, interaktív térképet kell biztosítania, amelyet a látogató a kiválasztott helyszíneken indíthat el. A szolgáltatás ingyenes kell, hogy legyen. Fontos továbbá, hogy figyelemmel kísérjük a digitális csatornákon bekövetkező, jövőbeni fejleményeket, és hogy készek legyünk kihasználni a felmerülő lehetőségeket.

5. intézkedés: Változások kezdeményezése a kisvasutak jogszabályi környezetében

Ennek az intézkedésnek az a célja, hogy változást kezdeményezzen a szlovák jogszabályokban: fontos lenne egy kisvasutakra vonatkozó jogszabály megalkotása, vagy legalább a meglévő jogszabályok kiegészítése. A szabályozás felülvizsgálata különösen fontos lenne az alábbi területeken:

- A munkavállalók egészségügyi és pszichológiai képességeire vonatkozó követelmények;
- A meghatározott műszaki berendezések ellenőrzéseinek alkalmasságára és gyakoriságára vonatkozó követelmények;
- A pályán közlekedő járművekkel és pályákkal kapcsolatos műszaki és egyéb ellenőrzések gyakorisága;
- Biztosítóberendezések;
- Biztonsági intézkedések végrehajtása;
- Képzések;
- Átjárhatóság és hatósági engedélyeztetési ügyek.

1. intézkedés: A pályainfrastruktúra és a járműállomány felújítása

1.1 tevékenység: A pálya- és pályamenti infrastruktúra rekonstrukciója

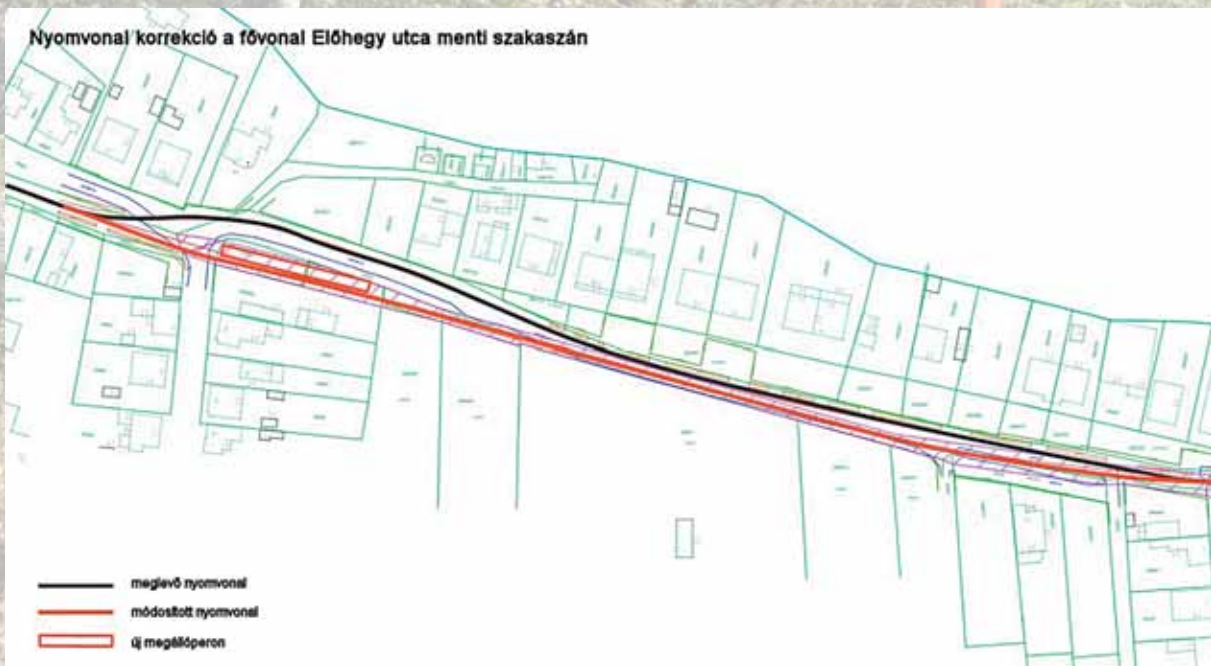
A LÁEV nagyfelújítása keretében a Miskolc-Dorottya utca – Garadna fővonalon teljes felépítménycserés pályafelújítás a cél. A jelenlegi vasúti pálya elbontása után új vasúti pálya épül, új zúzottkő ágyazatra, új betonlajokra, új sínzálakkal és kapcsolószerekkel. Teljes egészében megújul a pályamenti vízelvezetés, az utasforgalmi terek, kiszolgáló létesítmények. Garadna végállomáson a végállomás környékének utasvonzó képessége fejlesztése érdekében új pihenőpark, játszótér építése a cél.

Tervezett állomásbővítés Miskolc-Dorottya utca indulóállomáson

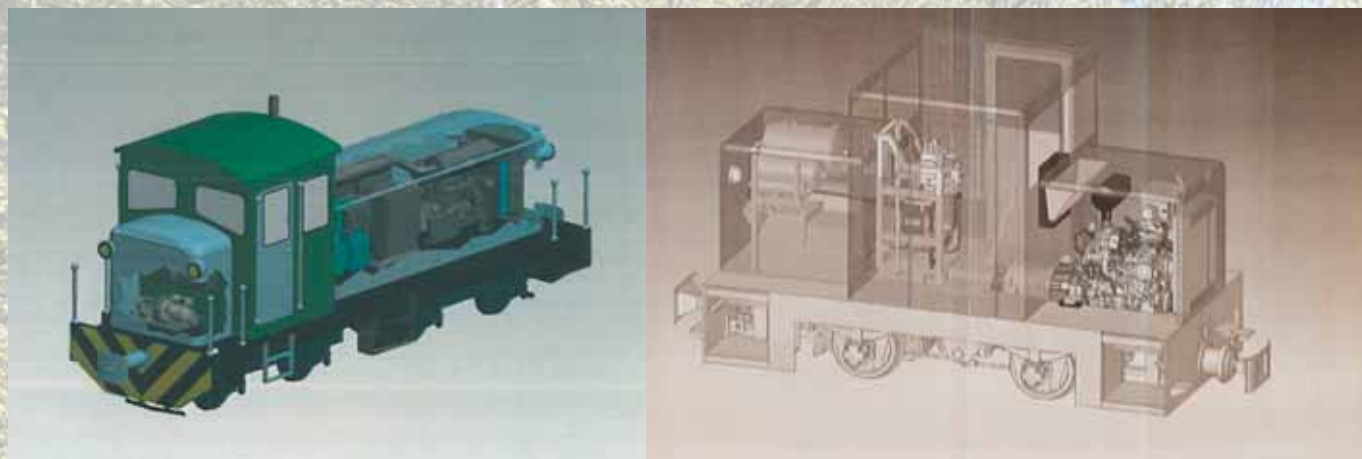


Forrás: ÉSZAKERDŐ

Tervezett nyomvonal-korrekción az Előhegy utca menti szakaszon



Forrás: ÉSZAKERDŐ



Forrás: ÉSZAKERDŐ

1.3 tevékenység: Parkolóhelyek bővítése az indulóállomáson

A jelenlegi helyzet nem kielégítő. A vonzó események során a Miskolc-Dorottya utca körüli lakóövezetben a parkolóhelyek zsúfoltak.

A fő cél a parkolóhelyek kapacitásának növelése a biztonságos parkolás és a látogatók biztonságának növelése érdekében. A másik cél az, hogy megoldjuk a belvárosból érkező látogatók biztonságos transzferjét.

2. intézkedés: A meglévő szolgáltatások fenntartása és bővítése a látogatók számára

2.1 tevékenység: A menetrend felülvizsgálata:

- A cél az, hogy növeljék a vonatok kínálatát csúcsidőben, és rugalmasan alkalmazkodjanak az utasok igényeihez. Ezt komolyabb pénzügyi támogatás nélkül is meg lehet valósítani az önkormányzattal és a városi közlekedési társasággal való együttműködés által.

2.2 tevékenység: Az utas információs rendszer fejlesztése

- Egységes webes megjelenés három nyelven (magyar, angol, német)
- Egységes információs táblák három nyelven (magyar, angol, német)
- A vasút, mint turisztikai látványosság általános bemutatása a főbb állomásokon a régió nyelvein (magyar, angol, német, szlovák, lengyel, ukrán, román)

2.3 tevékenység: Intelligens megoldások támogatása (utalványok, QR-kódok, alkalmazások, online jegyfoglalás)

A cél az, hogy lépést tartsunk a gyors technológiai fejlődéssel, és utasainknak intelligens megoldásokat kínáljunk. A LAEV honlapot frissíteni kell, mert úgy tűnik, hogy nem megfelelő az új látogatók vonzására. A web egységes megjelenése legalább három nyelven (magyar, angol, német) szükséges, valamint törekedni kell az okoseszközökkel elérhető intelligens szolgáltatások bevezetésére is.

2.4 tevékenység: A meglévő események portfóliójának megőrzése vagy növelése

A LAEV rendszeres programokat kínál a 2. fejezetben leírtak szerint, de a portfólióját gazdagítani kell, hogy megfeleljen a jövőbeli terveknek, elvárásoknak.

3. intézkedés: Az együttműködés és a hálózatépítés erősítése

3.1 tevékenység: A regionális együttműködés fejlesztése

A régióban már meglévő partnerségeket új keretek közé lehetne helyezni, ami elsődlegesen a szlovák, ill. a kassai régió partnereivel közösen kínálna új lehetőségeket.

3.2 tevékenység: Az együttműködés fejlesztése további hazai és külföldi kisvasutakkal

A magyar kisvasutak szakemberei közti együttműködés jelenleg elsősorban személyes kapcsolatok alapján valósul meg, rendszerezetlen formában. Az együttműködés intézményesített formáit újra kell definiálni a hatékonyabb közös gondolkodás és érdekérvényesítés érdekében.

Intézkedés 4: A promóció és a marketing erősítése

4.1 tevékenység: A FB-on történő népszerűsítés folytatása és kiterjesztése további közösségi felületekre

A népszerűbb magyar kisvasutakhoz hasonlóan a LÁEV is intenzíven használja a Facebook képességeit - rendszeresen híreket, információkat, fényképeket, eseményeket és meghívókat tesz közzé saját profiljain. Az internetes közösségi hálózatok az idegenforgalmi szolgáltatók egyik legtermékenyebb promóciós típusának tekinthetők, ezért ajánlott nem csak a Facebook-on, hanem más internetes közösségi tereken is megjelenni, mint például az Instagram, Twitter, YouTube és még sok más. Fontos, hogy kövessük az internetes világban bekövetkezett változásokat és az emberek internetes viselkedését. Az elkövetkező években várható, hogy az internetes közösségi tereken realizált promóció megfizethető és hatékony reklámközeg marad.

4.2 tevékenység: Hirdetés bővítése

A LÁEV kínálatát az üzemeltető rendszeresen közzétett sajtóhírekkel igyekszik népszerűsíteni az elektronikus médiában - a helyi rádióban és a helyi televízióban. A hirdetés hatása nagyszerű, és ajánlott a hirdetés folytatása. A többnyelvű szórólapok segíthetnek a külföldi turistáknak a LÁEV-menti látnivalóinak megtalálásában.

4.3 tevékenység: A LÁEV ajándéktárgyak, termékek értékesítése

Az éves utasszám volumene lehetővé teszi a LÁEV számára, hogy állomásain és megállóhelyein emléktárgyakat és egyéb vasúti vonatkozású termékeket értékesítsen. Ebben jelenleg még számos kiaknázatlan lehetőség rejlik.



DZK

Forrás: Lubomir Lehotský

11. A STRATÉGIA MEGVALÓSÍTÁSA

Irányítás és koordináció

Mindkét kedvezményezett felelős lesz az e dokumentumban javasolt intézkedések és tevékenységek összehangolásáért. A javasolt intézkedések jobb végrehajtása érdekében mindkét kisvasút üzemeltetőnél javasolt külön, vezetői munkakörben dolgozó személy megbízása, akinek fő feladata a változási stratégiában javasolt intézkedések összehangolása. A változásokat menedzselő belső szervezet vezetője közvetlenül felelős a szervezet törvényes képviselője felé. A két partner vezetői közötti közvetlen, rendszeres kapcsolattartás jelentős előnyt jelentene a projektpartnerek közötti együttműködés fejlesztéséhez.

Népszerűsítés

Ezt a stratégiai dokumentumot a RailGate projekt keretében szervezett záró konferencián mutatják be. A konferencia célja, hogy bemutassa a javasolt „változási stratégiát”, és szélesebb körű szakmai vitának adjon teret arról, hogy miként fejleszthető mindkét kisvasút, mint a természetbe vezető kapu. A Kassai Gyermekvasút esetében azt is megvitatják, hogy milyen pénzügyi források (állami és magán források) állhatnak majd rendelkezésre a kisvasutak fejlesztése érdekében a következő években.

A tárgyalásokat a Kassai Gyermekvasút honlapján nyílt formában, illetve az ezekkel a témákkal foglalkozó szakosodott médiákban, valamint az állami szervezetekkel (Kassa városi és régiós önkormányzati képviselőivel) és a potenciális adományozó szervezetekkel érdemes folytatni.

Pénzügyi terv és források

Kassa városa rendszeresen támogatja a Kassai Gyermekvasútért Egyesület tevékenységeit és beruházásait. A szervezet az elmúlt években több esetben kapott kisebb adományokat magánvállalatoktól (VUB Bank, U.S. Steel stb.). Jelen RailGate projekt keretében az Egyesületnek először sikerült bevonnia európai uniós pénzügyi forrásokat az infrastruktúra fejlesztésére.

A Kassai Gyermekvasútnak továbbra is törekednie kell a beruházások és tevékenységek eseti pénzügyi támogatásának bevonására, valamint a rendszeres éves pénzügyi hozzájárulás megszerzésére is Kassai Kerületi Önkormányzattól.

Az intézkedéshez szükséges erőforrások közelítő becslése: az infrastruktúra, a mozdonyok és a járműpark fejlesztésére vonatkozó tervet a következő táblázat tartalmazza.

1: A pályainfrastruktúra és a járműpark fejlesztésére vonatkozó pénzügyitervet a következő táblázat tartalmazza.

Pénzügyi terv az DZK 1. intézkedéséhez

	Pénzügyi források:			
	Nyilvános	Magán	ESIF	Összeg
Intézkedés 1: A vasúti infrastruktúra és a járműállomány felújítása				
Tevékenység 1.1.: A vasúti pálya meghosszabbítása az „Ovečka” üdülőhely felé	400 000			400 000
Tevékenység 1.2.: A vasútállomás épületének felújítása, beleértve az Alpinka állomáson található berendezéseket	20 000	20 000	200 000	240 000
Tevékenység 1.3.: A vasúti pálya bővítése a Csermely-völgy felé	50 000	50 000		100 000
Tevékenység 1.4.: A „Vpred” állomás visszaépítése	100 000			100 000
Tevékenység 1.5.: Teljes pályafelújítás, beleértve a talpfák betonra történő cseréjét is	200 000		200 000	400 000
Tevékenység 1.6.: A műszaki javítóbázis komplex megoldása	15 000		85 000	100 000
Tevékenység 1.7.: Korszerű járművek beszerzése a környezettudatos közlekedés megvalósítása érdekében	50 000	50 000		100 000
Tevékenység 1.8.: A parkolóhelyek komplex megoldása a két végállomáson	100 000	40 000		140 000
Összeg	935 000	160 000	485 000	1 580 000

Forrás: Sajt feldolgozás

Intézkedések és Tevékenységek	Befektetési költségek (HUF)	Befektetési költségek (EUR)
Intézkedés 1: A pályainfrastruktúra és a járműállomány felújítása	3 410 000 000	10 656 250
Tevékenység 1.1 A pálya- és pályamenti infrastruktúra teljes felújítása	2 580 000 000	8 062 500
Tervezés és projektirányítás	100 000 000	312 500
A fővonal felújítása	1 850 000 000	5 781 250
A szárnyvonal felújítása	240 000 000	750 000
Kiszolgáló épületek felújítása	390 000 000	1 218 750
Tevékenység 1.2. Járműállomány megújítása	810 000 000	2 531 250
Vontatójárművek felújítása és	400 000 000	1 250 000
Személykocsik felújítása és építése	380 000 000	1 187 500
Teherkocsik felújítása	10 000 000	31 250
Tevékenység 1.3. Parkolóhelyek komplex megoldása az indulóállomáson	20 000 000	62 500
Intézkedés 2: A látogatók számára meglévő szolgáltatások fenntartása és bővítése	10 000 000	31 250
Tevékenység 2.1 A menetrend felülvizsgálata	-	-
Tevékenység 2.2 Utastájékoztató rendszer fejlesztése	(lásd 1.1. tevékenység)	(lásd 1.1. tevékenység)
Tevékenység 2.3: Az intelligens megoldások támogatása	10 000 000	31 250
Tevékenység 2.4: A meglévő események portfóliójának megőrzése vagy növelése	-	-
Intézkedés 3: Az együttműködés és a hálózatépítés erősítése	-	-
Tevékenység 3.1: A regionális együttműködés fejlesztése	-	-
Tevékenység 3.2: Együttműködés fejlesztése más magyar és külföldi kisvasutakkal	-	-
Intézkedés 4: A promóció és a marketing erősítése	20 000 000	62 500
Tevékenység 4.1: A FB-on való promóció folytatása és belépés további közösségi terekre	5 000 000	15 625
Tevékenység 4.2: A hirdetés bővítése	5 000 000	15 625
Tevékenység 4.3: LÁEV ajándéktárgyak, termékek értékesítése	10 000 000	31 250
ÖSSZESEN:	3 440 000 000	10 750 000

Rövidítések

CHS	Határokon átnyúló együttműködés
ČKD	Csehszlovák, ill. cseh iparvállalat, jelentős járműgyártással
ČSD	Csehszlovák államvasutak OCR Idegenforgalom szervezése
DPMK	Kassai Közlekedési Vállalat DŽK Kassai Gyermevasút
EHMK	Európa kulturális fővárosa
ÉSZAKERDŐ	ÉSZAKERDŐ Erdőgazdasági Zártkörűen Működő Részvénytársaság
EŠIF	Európai Strukturális és Beruházási Alapok
FB	Facebook
FEDECRAIL	European Federation of Museums and Tourist Railways
KDHŽ	Kassai Történeti Gyermevasút
LÁEV	Lillafüredi Állami Erdei Vasút
MÁV	Magyar Államvasutak
MELEK	Kassai Városi Erdők
QR	Quick Response
RTV	Radio TV
PR	Public Relations
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (Erősségek, Gyengésségek, Lehetőségek, Veszélyeztetések)
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
ŽSR	Szlovák Köztársaság Vasútjai

