



ROZVOJ PRÍMESTSKÉHO CESTOVNÉHO RUCHU S VYUŽITÍM STARÝCH LANOVÝCH DRÁH

Michal Balog¹, Jozef Krešák², Sandra Čupříková³

Kľúčové slová: laná, lanové dráhy, prímestský cestovný ruch

Abstrakt:

Táto práca je venovaná možnostiam osobnej lanovej dopravy v severnej časti katastrálneho územia Košice – mesto. Cieľom práce je efektívnejšie využitie rekreačného potenciálu územia aj pomocou nasadenia starých lanových dráh bane Bankov pre rozvoj cestovného ruchu a rekreácie, a tým zvýšenie jeho konkurencieschopnosti. Uvedená aktivita bude výrazným príspevkom v rozvoji cestovného ruchu, čím zvýši podiel nielen na raste príjmov, ale aj na celkovej zamestnanosti v regióne. V príspevku je ďalej riešené prepojenie lokalít Anička, Alpinka, Jahodná, Kavečany – Hrešná osobnými lanovými dráhami.

1. Úvod

Prímestský cestovný ruch je subsystémom rekreačného cestovného ruchu. Je to rekreácia, ktorá sa organizuje vo vhodnom rekreačnom priestore, v blízkosti miest, priemyselných a sídelných aglomerácií. Rekreácia nepredstavuje len pasívny oddych, ale zdôrazňuje aj aktívnu účasť v záujme znásobenia účinku priaznivého prostredia na človeka [1].

Po likvidácii banských prevádzok na Slovensku zostáva celý rad banských lanových dráh, ktoré sú v súčasnosti nevyužívané, či sú to už magnezitové bane, cementárne a iné. Jednou z možností ich využitia je ich rekonštrukcia a použitie pre účely cestovného ruchu. Táto práca poukazuje na možnosť rekonštrukcie nákladnej lanovej dráhy Ťahanovce- baňa Bankov. Realizácia uvedeného projektu ponúka tiež možnosť prepojenia lokalít Anička, Alpinka, Jahodná, Kavečany – Hrešná osobnými lanovými dráhami. Uvedená aktivita bude výrazným príspevkom v rozvoji cestovného ruchu, čím zvýši podiel nielen na raste príjmov, ale aj na celkovej zamestnanosti v regióne.

2. Z histórie

Vrch Bankov je historicky obľúbeným oddychovým miestom Košíc. Ťažba magnezitu a jeho následne spracovanie sa na Bankove začala v 50. rokoch 20. storočia. Bankov bol už v dávnejších časoch rekreačným miestom obyvateľstva Košíc. Ťažba však narušila túto pôvodnú oddychovú funkciu lokality. V tejto lokalite bol postavený priemyselný komplex s lanovou dráhou, ktorá slúžila na dopravu suroviny do dolnej časti mesta. Ťažba bola zastavená v roku 1995 z ekologických dôvodov. Odvtedy tento priemyselný komplex chátra. Po ťažbe tu zostal 120 m hlboký kráter [2].

¹ **doc. Ing. Michal Balog, CSc.**, Fakulta BERG TU v Košiciach, Ústav logistiky priemyslu a dopravy, Park Komenského 14, 043 84 Košice, Slovensko, Tel.: +421 55 602 3143, Fax: +421 55 6023158, e-mail: michal.balog@tuke.sk

² **doc. Ing. Jozef Krešák, PhD.**, Fakulta BERG TU v Košiciach, Ústav logistiky priemyslu a dopravy, Park Komenského 14, 043 84 Košice, Slovensko, Tel.: +421 55 602 2815, Fax: +421 55 602 2816, e-mail: jozef.kresak@tuke.sk

³ **Ing. Sandra Čupříková**, Fakulta BERG TU v Košiciach, Ústav logistiky priemyslu a dopravy, Park Komenského 14, 043 84 Košice, Slovensko, Tel.: +421 55 602 3143, Fax: +421 55 6023126, e-mail: sandra.cuprikova@tuke.sk



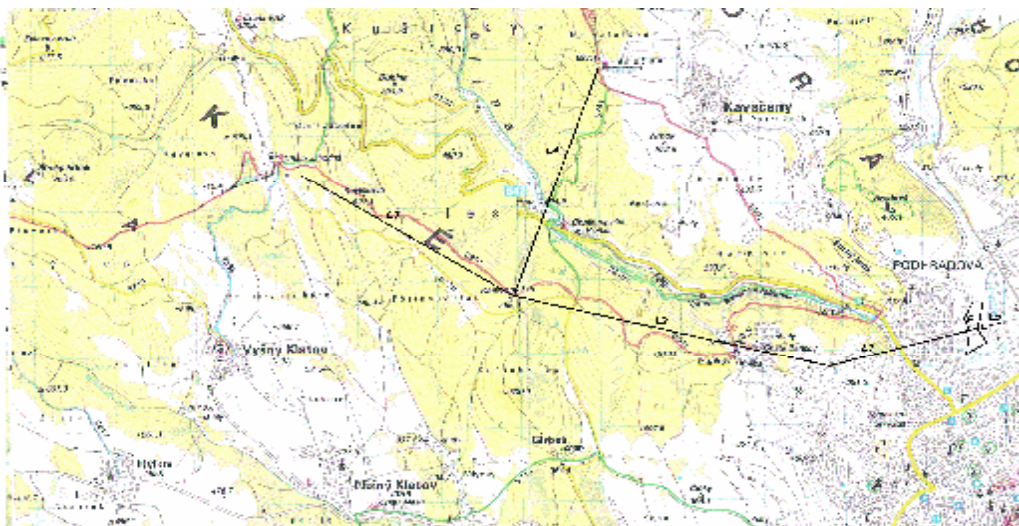
Obr. 1 Kráter po ťažbe [3]



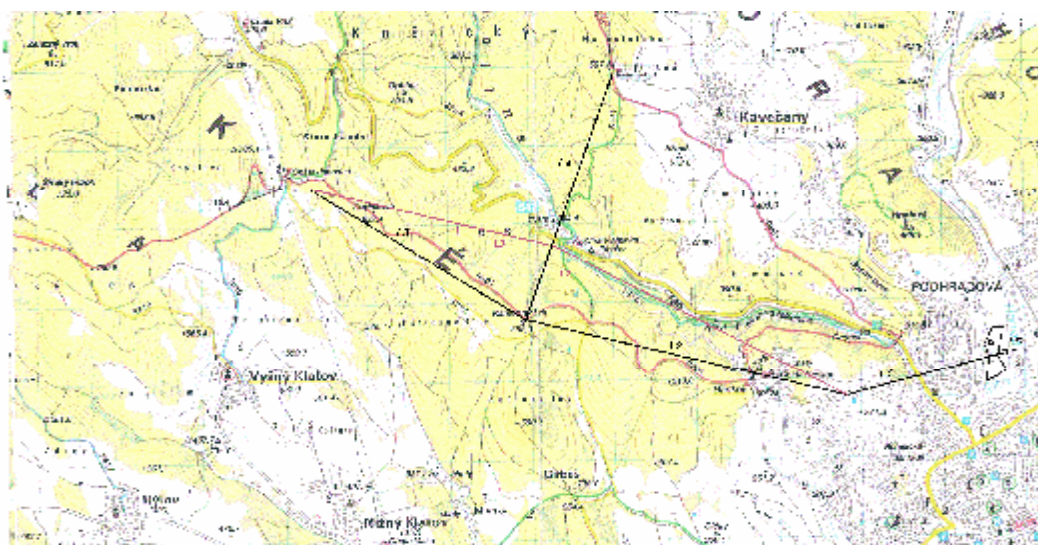
Obr. 2 Chátrajúca lanová dráha [3]

3. Súčasný stav

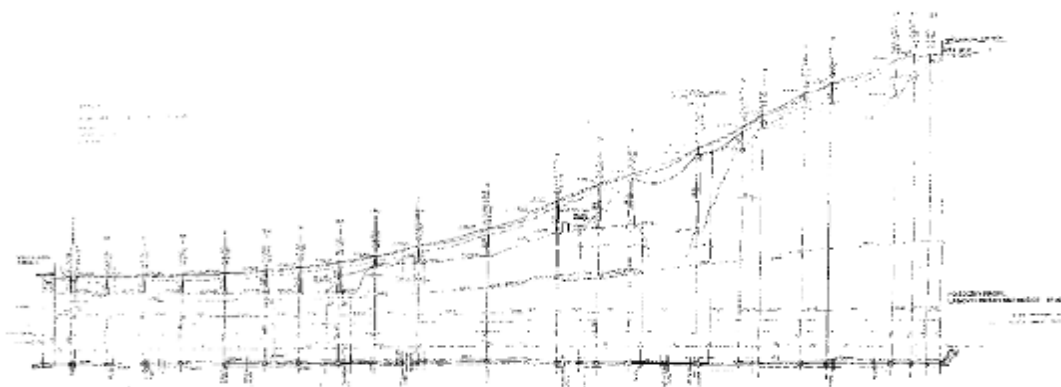
V uvádzaných lokalitách sú v súčasnej dobe prepojenia len cestnými komunikáciami a turistickými chodníkmi, pričom cesty na Bankov a následne na Jahodnú a Kavečany sú preťažené a v zlom technickom stave. Navrhované prepojenie lanovými dráhami je zobrazené na mape, ktorá je na Obr. 3 a Obr. 4. Z uvedených lanových dráh v súčasnosti existuje iba lanová dráha z tepelnej prevádzky Ťahanovce (Anička) na baňu Bankov (na Obr. 3 označená L1). Je to nákladná lanová dráha, ktorá bola postavená v roku 1964 a teraz je v dezolátnom stave. Z dráhy existujú len nosné laná, podpery, napínacie závažia vo vratnej stanici a budova poháňacej stanice [4].



Obr. 3 Mapa plánovaných lanových dráh (P- Parkovisko) [4]



Obr. 4 Mapa upravených plánovaných lanových dráh (P- Parkovisko) [4]



Obr. 5 Výškový profil existujúcej nákladnej lanovej dráhy [4]

4. Rekonštrukcia

Rekonštrukciou by vznikol nový dopravný systém, ktorý by do areálu bane Bankov bez problémov dopravil 1200 osôb za hodinu. V rámci projektu Európske mesto kultúry 2013 je plánovaná výstavba amfiteátra a iných kultúrno-spoločenských atrakcií a aktivít. Aby sa predišlo možným problémom s ďalšou prepravou osôb, je vhodné, aby preprava lanovou dráhou bola realizovaná práve do uvedeného kultúrno-spoločenského centra Bankov.

Nakoľko zariadenie lanovej dráhy je značne zastarané pri rekonštrukcii lanovky je potrebné sa zamerať na likvidáciu :

- nosných lán lanovej dráhy,
- napínacej vratnej stanice v bývalom závode SMZ,
- časti lanovky nad železničnou traťou Košice – Kysak,
- nosných traverzy podpier.

Z lanovej dráhy zostanú len podpery, na ktoré budú namontované nové kladkové batérie. Na podperách bude potrebné vykonať NDT skúšky za účelom zistenia ich stavu a následne ošetriť. Nástupná stanica bude situovaná do areálu Aničky, vedľa plážového kúpaliska Ryba (pozri Obr. 6).



Obr. 6 Pohľad od západu na miesto nástupnej stanice v lokalite Anička [4]

Parkoviská áut budú na pozemkoch medzi Aničkou a cestou II. triedy Košice – Kysak, pod sídliskom Podhradová (pozri Obr. 7) pod podperami 2, 2A a 3. V nástupnej stanici medzi podperami 1B a 2 bude vratný a napínací systém lanovej dráhy, zároveň múzeum venované histórii baníctva a nákladnej lanovky na území Košíc.

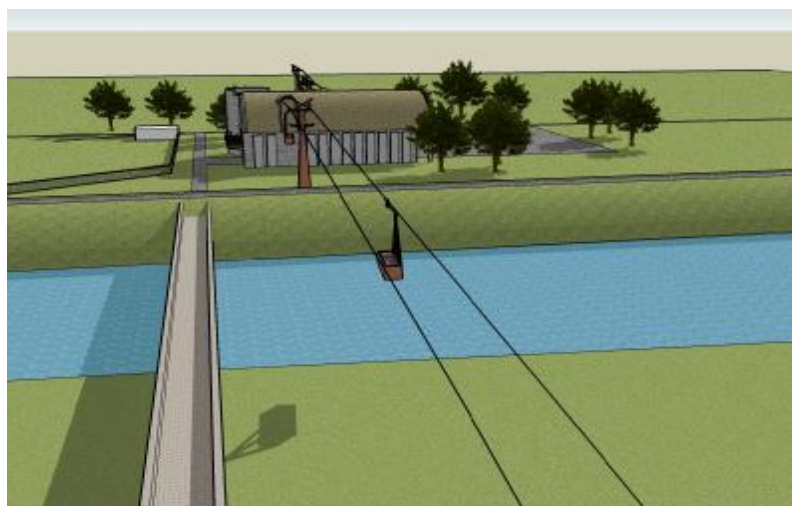


Obr. 7 Pohľad zo západu na priestor budúceho parkoviska [4]

V stanici bude tiež situovaný pohon muzeálnej nákladnej lanovky, ktorá bude premávať nad riekou Hornád a jej vratná napínacia stanica bude pred železničnou traťou. Muzeálna časť lanovej dráhy bude umiestnená na podperách 1A, 1, 1B, (pozri Obr. 8).



Obr. 8 Pohľad na budúcu časť muzeálnej lanovky [4]



Obr. 9 Pohľad na plánovanú muzeálnu lanovú dráhu a stanicu na Aničke [4]

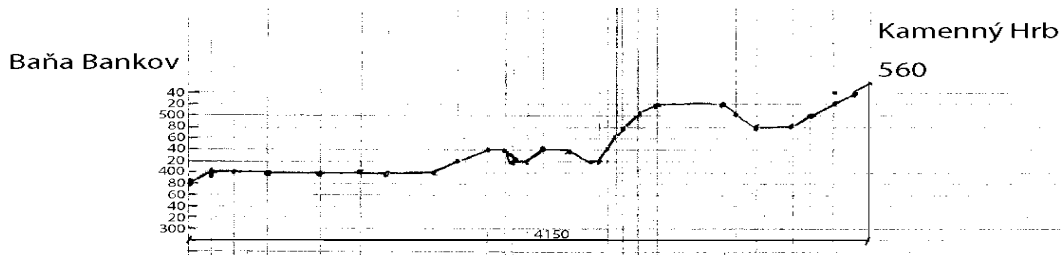
Výstupná stanica lanovej dráhy bude v areáli amfiteátra na bani Bankov, v miestach bývalej budovy poháňacej stanice a násypných zásobníkov. Vo výstupnej stanici bude pohon lanovej dráhy, reštaurácia a garáž vozňov dráhy. Stanica bude priamo prepojená s budovou amfiteátra. V budove výstupnej stanice by mohla byť v budúcnosti tiež nástupná stanica lanovej dráhy na Kamenný hrb (resp. Alpínka). Stanica je architektonicky zobrazená v štúdiu Európske mesto kultúry 2013 – Košice [4].

4. Ďalšie možné riešenia rozšírenia lanových dráh

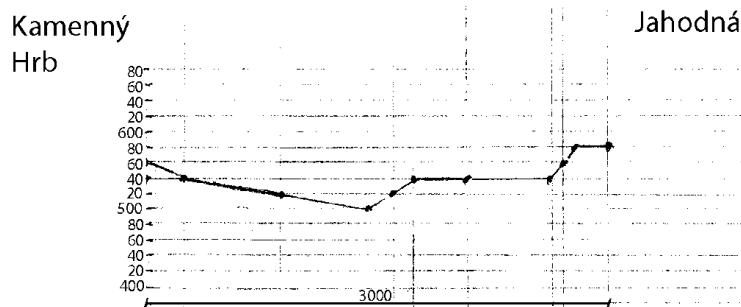
K rekonštruovanej lanovej dráhe bude možné v budúcnosti pripojiť osobné lanové dráhy smerom na Jahodnú cez Kamenný hrb (resp. Alpínka), kde bude potrebné vybudovať stanicu umožňujúcu pokračovanie lanovej dráhy:

1. smerom na Jahodnú;
2. smerom na Alpínku a Kavečany – Hrešná.

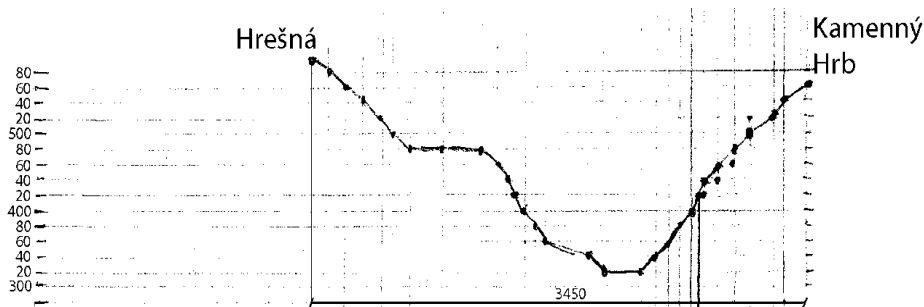
Vybudovaním týchto lanových dráh dôjde k prepojeniu rekreačno-turistických miest v severnej časti katastra Košíc. Na Obr. 10, Obr. 11 a Obr. 12 sú výškové profily jednotlivých dráh, ktoré boli poskytnuté spolu s prepravnými kapacitami výrobcom osobných lanových dráh [4].



Obr. 10 Výškový profil lanovej dráhy Baňa Bankov- Kamenný Hrb [4]



Obr. 11 Výškový profil lanovej dráhy Kamenný Hrb – Jahodná [4]



Obr. 12 Výškový profil lanovej dráhy Kamenný Hrb – Hrešná (Kavečany) [4]

Predpokladané prepravné kapacity jednotlivých lanových dráh sú nasledovné:

1. Anička – Baňa Bankov 1 200 osôb/hod.
2. Baňa Bankov – Kamenný hrb..... 1 200 osôb/hod.
3. Kamenný hrb – Jahodná 600 osôb/hod.

Z internetových prameňov bolo zistené, že Košice navštívi v priemere 100000 turistov ročne, ZOO v Kavečanoch navštívi 140000 turistov ročne a mesto Košice má v súčasnosti 240000 obyvateľov. Okres Košice okolie má 101000 obyvateľov.

Na základe uvedených prameňov uvádzame predpokladanú návštevnosť jednotlivých vybraných lokalít ročne:

- Bankov 340000 turistov,
- Jahodná 100000 turistov,
- Kavečany (ZOO a Hrešná) 180000 turistov [4].

Tieto čísla nie sú zanedbateľné, a pri vytvorení dobrého produktu cestovného ruchu za pomoci rekonštrukcie lanových dráh, by sa mohli stať atraktívnym lákadlom turistov a tým zdrojom príjmov do regiónu. Je potrebné ešte uviesť, že doprava lanovými dráhami patrí medzi najlacnejší druh dopravy. Mnohokrát pri doprave smerom dole bežia hnacie motory v generátorickom režime, čím dochádza k šetreniu elektrickej energie.

Pri porovnaní lanovej dopravy s automobilovou dopravou, môžeme uviesť tieto výhody lanovej dopravy:

- zníženie nákladov na opravu cestných komunikácií,
- zníženie zaťaženia životného prostredia výfukovými splodinami,
- zníženie hlučnosti,
- nižšie náklady na údržbu lanovej dráhy,
- nižšie náklady na prepravu jednej osoby pri krátkych vzdialenostiach (do 3-4 km),
- relatívne vysoká životnosť zariadenia (cca. 20 rokov a viac),

- zvýšenie atraktivity spomínaných lokalít z hľadiska cestovného ruchu.

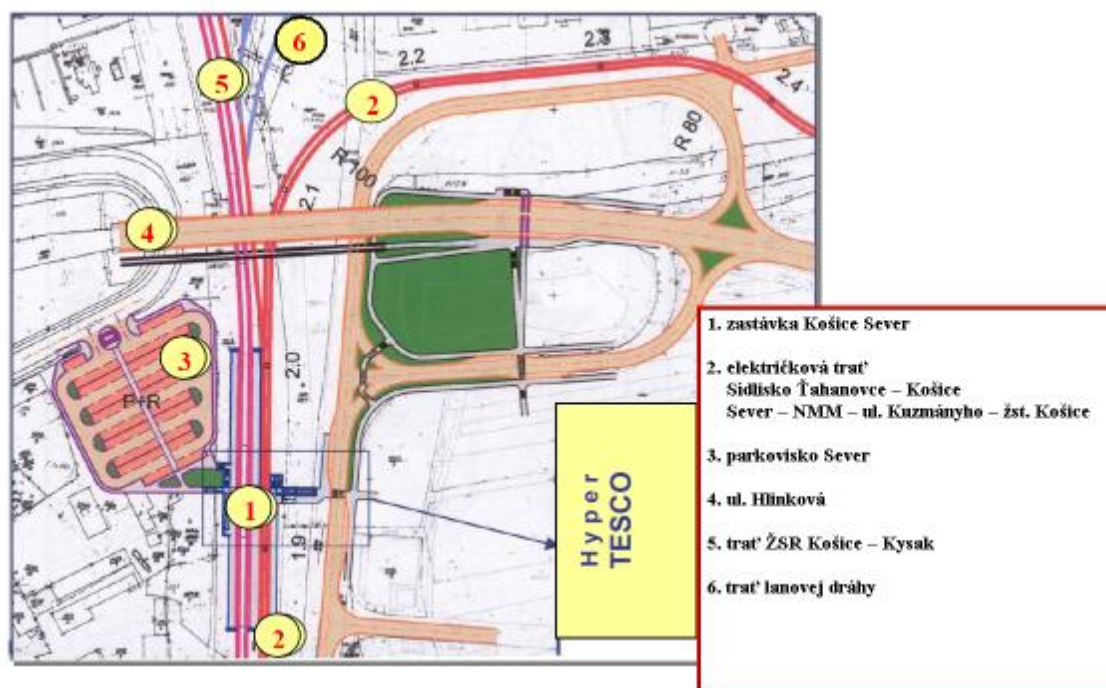
Nevýhody lanovej dopravy:

- vysoké náklady na zriadenie lanovej dráhy,
- poveternostné podmienky (silný vietor),
- údržba prejazdového profilu lanovej dráhy.

K plánovaným lanovým dráham nebude problematické pripojiť ďalšie lanové dráhy v lokalite Anička napr. zo sídliska Furča a v lokalite Bankov zo sídliska KVP. Tieto lanové dráhy by mohli plniť aj funkciu prostriedkov mestskej hromadnej dopravy [4]. Prípadne prepojiť tento dopravný systém s plánovanou výstavbou integrovaného dopravného systému Košice v Termináli Sever (Obr. 13).

4. Záver

Mesto Košice má veľký potenciál pre realizáciu prímestského cestovného ruchu. Svojimi atraktivitami, prírodným prostredím a infraštruktúrou môže prilákať veľa turistov. Práca sa zaoberá návrhom riešenia prímestskej rekreácie za pomoci využitia starých lanových dráh v meste Košice. Cieľom práce bolo ponúknuť riešenie využitia týchto starých lanových dráh, ktoré by pomohlo k zvýšeniu atraktívnosti územia a jeho návštevnosti. Významným faktorom prežitia každého podnikateľa v cestovnom ruchu je poskytovanie kvalitných a komplexných služieb. Je preto potrebné dobudovanie celého strediska CR ako komplexu vzájomne spolupracujúcich subjektov, poskytujúcich výslednú službu ako celok tak, aby sa v tejto oblasti zdržal turista čo najdlhšie a mal pripravený bohatý program. Využitím starých nákladných lanových dráh ako atraktivity v cestovnom ruchu možno uvažovať s rozvojom malého a stredného podnikania, rozvojom regiónu, ako aj so zvýšením turistickej atraktívnosti daných lokalít, čo môže mať v konečnom dôsledku veľmi priaznivý vplyv aj na lokálnu ekonomiku.



Obr. 13 Schéma riešenia dopravnej infraštruktúry Terminál Sever v integrovanom dopravnom systéme Košice s prepojením na trať lanovej dráhy

Článok je súčasťou riešenia grantového projektu VEGA 1/0864/10 s názvom "Návrh modelu integrovaného dopravného systému nerastných surovín riadeného informačným systémom s implementáciou zelenej logistiky", VEGA 1/0095/10 "Výskum podmienok degradácie a pokles životnosti dopravníkových pásov potrubných dopravníkov s použitím progresívnych matematických a simulačných metód pre zvýšenie spoľahlivosti" a APVV Projekt SK-SRB-0034-09 s názvom "Návrh logistického modelu ťažobného podniku s aplikáciou princípov dopravnej a reverznej logistiky".

Literatúra:

- [1] Michalová, V. a kolektív: Služby a cestovný ruch. Bratislava, 2001. ISBN 80-88848-78-4.
- [2] <http://www.geocaching.com>
- [3] <http://www.skyscrapercity.com>

- [4] Krešák, J., Krešák, M.: Štúdia Štúdia Lanových dráh pre dopravu osôb do lokalít Baňa Bankov, Alpínka, Kavečany. Košice, 2010.
- [5] Šarák, J.: Plán a metodika riadenia projektu Integrovaný dopravný systém na území mesta Košice.

Recenzia/Review: *prof. Ing. Daniela Marasová, CSc.*