

KESKENY NYOMTÁVÚ VASUTAK

- Az össz-kisvasúti hálózat hosszát tekintve Magyarország európai nagyhatalom.
- Az erdei kisvasutak népszerűsítése és fejlesztése érdekében a Földművelésügyi Minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, valamint az Országos Erdészeti Egyesület 2016. március 29-én stratégiai megállapodást kötött.
- 2016 decemberében a kormány 10 milliárd forintot szavazott meg a hazai kisvasutak fejlesztésére.
- A 2017-es központi költségvetésben 45 milliárd forint előirányzat szerepel az erdei kisvasutak támogatására.
- A kisvasutak népszerűsítését szolgálja 1995 óta a Kárpát-medencei Kisvasúti Találkozó. Az eseményen a kisvasutak vezetői, az érintett állami szervek képviselői, valamint civil szervezetek kapnak előadási lehetőséget.
- A Kisvasúti Napok szintén a kisvasúton történő közlekedés népszerűségét hivatottak növelni. A Kisvasúti Évet minden évben a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút nyitja és a Szilvásvárad-i Kisvasút zárja.

A Kormány [T/15379](#) számon nyújtotta be az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló javaslatát, mely kitér a keskeny nyomtávú vasutak szabályozására is. A módosítás célja, hogy a kisvasutak és múzeumvasutak kedvezőbb, a közlekedési célú nagyvasutakétól eltérő szabályozás alá essenek. Jelen Infojegyzet a magyarországi kisvasutak történetét és a ma működő, személyforgalmat bonyolító kisvasutakat tekinti át.

Keskeny nyomtávú vasutak

Keskeny nyomtávú/nyomközű vasutak alatt a normál, 1435 mm-es nyomtávolságnál keskenyebb vasúti pályákat értjük. Mivel kezdetben nem szabályozták a nyomtávolságot, a vasutak ebben a tekintetben elég változatos képet mutattak, ma a legjellemzőbb a 760 mm-es nyomköz. A köznyelvben a keskeny nyomtávú vonalakra a kisvasút kifejezés terjedt el, azonban a két kifejezés csak abban az esetben feleltethető meg egymásnak, ha a nagyvasúthoz képest a nyomtávolságon túl más különbségek is vannak. Nevezetesen az eltérő funkció, valamint ebből adódóan az eltérő műszaki és gazdasági jellemzők (Tóbiás idézi Vaszkót, 1996). A vasúti közlekedésről szóló [2005. évi CLXXXIII. törvény](#) meghatározása alapján a kisvasutak keskeny nyomtávú vasúti pályahálózaton működő vasúti társaságok, melyek turisztikai célból vasúti személyszállítást és/vagy mezőgazdasági-erdészeti árufuvarozást végeznek.

A kisvasutakat jellemzően rövidebb szállítási feladatok ellátására használják. Előnyük a nagyvasutakhoz képest, hogy pályahálózatuk kiépítése könnyebb és olcsóbb, valamint alkalmasabbak a hegyvidéki és emelkedő területeken történő közlekedésre. Hátrányuk, hogy a nagyvasutaknál kisebb teljesítményűek, továbbá nem tudnak bekapcsolódni az országos hálózatokba ([Csapó-Husztai](#), 2011).

A KISVASUTAK MEGJELENÉSE MAGYARORSZÁGON

Gazdasági vasutak

Az első keskeny nyomközű vasút kiépítését 1832-ben, Széchenyi István vetette fel (Thorday, 1989), aki a kisvasutak előnyét olcsóságukban és szállítási kapacitásukban látta. 1854-ben az osztrák kormány által kibocsátott vasútengedélyezési törvény lehetővé tette, hogy a nagybirtokokon egyszerű építési engedéllyel saját használatú keskeny nyomközű vasutakat telepíthessenek. A kisvasutak jellemzően a nagybirtokon belüli szállítási és rászállítási feladatokat látták el. Ezt követően, az 1870-80-as években kezdődött meg a főként mezőgazdasági szállítási igényeket kiszolgáló kisvasút-hálózatok építése. A kisvasutak a földek és a gyárak közötti közvetlen kapcsolatot teremtették meg, és időszakos jelleggel működtek.

Ezek a hálózatok adták az 1940-es években kialakított **gazdasági vasutak** alapját. A II. Világháborút követően szükségessé vált a teljes magyarországi kisvasúthálózat (becsült hossza: 2500 km) felújítása. Ennek érdekében az 1947-ben meghirdetett 3 éves terv a gazdasági vasutakra vonatkozóan a nagybirtokokon található kisvasutak helyreállításán túl a paraszti települések igényeit is kiszolgáló vonal-kiegészítésekkel élt volna (Thorday, 1989). A kezdeti tervek azonban módosultak részben a pénzügyi keretek változása, részben pedig a traktorok és teherautók megjelenésének hatására, melyek megkérdőjelezték a 10 kilométernél rövidebb kisvasúti szakaszok létjogosultságát. 1949-ben államosították a kisvasutakat, mely következtében hét nemzeti vállalat jött létre, valamint megkezdődött a vonalak nyomtávolságának egységesítése (760 mm). Az első ötéves tervben (1949) a kisvasutakra vonatkozó célok meghatározásakor egy összefüggő, korszerű járműparkkal ellátott közforgalmú vasúti hálózatot vizionáltak, melynél már a személyforgalmat is figyelembe vették. A gazdasági kisvasutak üzemeltetéséért felelős szervezetek az ezt követő időszakban több alkalommal is módosultak: 1950-ben a hét nemzeti vállalatból négy vasúti társaság alakult, melyeket öt évvel később megszüntettek. Feladatukat 1955-től a Gazdasági Vasutak Igazgatósága látta el, melyet öt évvel később szintén megszüntettek. 1960-ban a kisvasúthálózat MÁV Gazdasági Vasutak elnevezéssel az államvasutakhoz került (Thorday, 1989).

Erdei vasutak

Az erdei kisvasutak megjelenése szintén az 1880-as évekre tehető (Thorday, 1989). Feladatuk az erdőgazdaságoknál kitermelt faanyag és kő elszállítása volt. Az 1920-30-as években a kisvasutak népszerűségének növekedését eredményezte az erdei turizmus felfutása. A II. Világháborút követően az erdei vasutak átmenetileg előtérbe kerültek, amit a világháborút követő nagyarányú újjáépítéshez szükséges kő- és faanyag szállítása indokolt. Új vonalakat építettek ki és a meglévő hálózatokat bővítették (Thorday, 1989). Ugyanekkor került sor az erdei kisvasutak államosítására is, ezt követően Állami Erdei Vasútként működtek tovább (NKS, 2013).

A turisztikai célú kisvasutak megjelenése szintén a II. Világháborút követő időszakhoz köthető, üzemeltetésüket a Magyar Államvasutak és a Magyar Úttörők Szövetsége biztosította (NKS, 2013, 86. o.).

A kisvasutak háttérbe szorulása

Az 1960-as években a közút egyre inkább előtérbe került, a kisvasutak sorsát pedig az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció megpecsételte. A koncepció célja ugyanis a közúti közlekedés részarányának növelése volt, mely érdekében a kapcsolódó kormányhatározat lehetővé tette a gazdaságtalan és kifizetődő vasútvonalak mind áru-, mind utasforgalmának közútra terelését (1024/1968 (X. 31.) Korm. határozat a közlekedéspolitikai koncepcióról). Ennek következtében háttérbe szorultak a kisvasúti fejlesztések, több vonalat felszámolásra ítélték, továbbá a gazdasági kisvasutak teljesítménye csökkent. A kisvasutak teherszállítási funkcióit egyre inkább kezdte felváltani a turisztikai funkció (Csapó-Husztai, 2011).

A rendszerváltást követően az erdei kisvasutak üzemeltetését jellemzően a térség erdőgazdaságai vették át, a többi vonalon működő kisvasutak többsége pedig helyi önkormányzatokhoz, civil szervezetekhez került (NKS, 2013).

MŰKÖDŐ KISVASUTAK

A kisvasutak ma főként turisztikai célokat szolgálnak. Jelenleg 21, személyszállítást végző kisvasút üzemel Magyarországon, köztük 15 erdei vasút. Főbb adataikat az 1. táblázat foglalja össze. A kisvasutak utasforgalma évente kb. egy millió főt tesz ki (OKK, 2015).

Érdekességek (kisvasut.hu)

- A Balatonfenyvesi Kisvasút Magyarország utolsó fennmaradt gazdasági vasútvonalán üzemel.
- A ma is üzemelő legrégebbi kisvasút a debreceni Zsuzsi Erdei Vasút, melyet 1882-ben létesítettek.
- A "legfiatalabb" kisvasút a Vál-Völgyi (elterjedtebb nevén Felcsúti) Kisvasút (2016), ami valójában az 1898-1979 között üzemelő Bicske-Székesfehérvár vonal egy

1. táblázat: Kisvasutak adatai

Kisvasút neve	Tulajdonos/Üzemeltető	Üzemelő pályahossz (km)	Utaslétszám, 2016 (fő)
Almamelléki Állami Erdei Vasút	FM - Mecsekerdő Zrt.	7,5	5 851
Balatonfenyvesi Kisvasút	MÁV-START Zrt.	14	14 420
Csömödéri Állami Erdei Vasút	FM - ZALAERDŐ Zrt.	32	21 207
Debrecen Vidámparki Kisvasút	Debrecen önkormányzata	1,1	nincs adat
Felsőtárkányi Állami Erdei Vasút (FÁEV)	FM - EGERERDŐ Zrt.	5	31 574
Gemenci Állami Erdei Vasút	FM - Gemenc Zrt.	30,5	71 961
Gyöngyösi Állami Erdei Vasút (Mátravasút)*	FM - EGERERDŐ Zrt.	19,4	59 265
Hortobágy-halastavi Kisvasút	FM - Hortobágyi Nemzeti Park Igazgatóság	5	40 851
Kaszói Állami Erdei Vasút	FM - KASZÓ Zrt.	8,3	13 111
Kemencei Erdei Múzeumvasút	Kisvasutak Baráti Köre Egyesület	4,1	11 018
Királyréti Erdei Vasút	FM - IPOLY ERDŐ Zrt.	12	121 599
Lillafüredi Állami Erdei Vasút (LÁEV)**	FM - Északerdő Zrt.	25	229 191
Mecseki Kisvasút	Pécsi Önkormányzat - A Mecseki Kisvasúttért Alapítvány	0,6	nincs adat
Mesztegyői Állami Erdei Vasút (MÁEV)	FM - SEFAG Zrt.	8,8	9 477
Nagyecski Széchenyi Múzeumvasút	GYSEV Zrt.	3,6	13 498
Pálházi Állami Erdei Vasút (PÁEV)	FM - ÉSZAKERDŐ Zrt.	9,2	33 214
Széchenyi-hegyi Gyermekvasút	MÁV-START Zrt.	11,5	327 860
Szilvásváradai Állami Erdei Vasút (SZÁEV)	FM - EGERERDŐ Zrt.	3,7	270 251
Börzsöny Kisvasút	Börzsöny Kisvasút Fenntartó és Üzemeltető Nonprofit Kft.	7	10 846
Márianosztra-Nagyirtápuszta Erdei Vasút	FM - IPOLY ERDŐ Zrt.	6,8	14 195
Nagybörzsöny Erdei Kisvasút	Nagybörzsöny Erdei Kisvasút Nonprofit Kft.	8	18 305
Vál-völgyi Kisvasút	A Felcsúti Utánpótlás Neveléséért Alapítvány	5,7	nincs adat
Zsuzsi Erdei Vasút, Debrecen	Zsuzsi Erdei Vasút Nonprofit Kft.	17	21 536

* A kisvasút két vonalon üzemel: fővonal: Gyöngyös - Mátrafüred (6,3 km), szárnyvonal: Gyöngyös - Szalajkaház (13,1 km)
** A kisvasút két vonalon üzemel: fővonal: Miskolc Dorottya úti végállomás - Garadna (14 km), parasznyi szárnyvonal: fővonal papírgyári elágazás - Mahóca (11 km)

Forrás: Infoszolg/Földművelésügyi Minisztérium (2017), kisvasut.hu

- szakasza. További érdekesség, hogy itt korábban normál nyomtávú vasút működött. A kisvasút tavalyi utasforgalma az *eladott jegyek* alapján 23 779 fő ([Átlátszó blog](#), 2017. 03. 09.).
- A leghosszabb a Csömödéri Kisvasút, mely 109 km hosszú, azonban ennek csak a harmadán zajlik személyszállítás. A kisvasutat 2015-ben Magyar Termék Nagydíjjal jutalmazták a vonalon működtetett Zakatoló Erdei Iskoláért. A személyszállításon túl a kisvasút a fakitermelésben vesz részt, éves fuvarmennyisége mintegy 30 000 m³ egyes rönk és sarang.
- 600 mm-es nyomtávon az Almamelléki ÁEV, valamint a Kemencei Erdei Múzeumvasút közlekedik.
- A 2016-ban átadott Márianosztra-Nagyirtápuszta szakasz átadásával a Transzbörzsönyi erdei kisvasút teljes hosszában járhatóvá vált. A vonalvezetés miatt azonban két helyen szükséges az átszállás.

- A Kemencei Erdei Múzeumvasút az egyetlen, kizárólag önkéntes munkával működtetett kisvasút.
- Magyarországon az 1960-as évek óta nincs típusos kisvasúti járműgyártás. Az utolsó típusú kisvasúti jármű Magyarországon a kaszói, 1984-ben, Szászrégenben épített gőzmozdony.
- A Széchenyi-hegyi Gyermekvasút 2015-ben bekerült a Guinness-rekordok közé, mint a világ leghosszabb vasútvonala, melyen a forgalmi és kereskedelmi szolgáltatást gyerekek látják el.

FEJLESZTÉSEK

A kisvasutak átfogó fejlesztésére utoljára az 1960-as években került sor, emiatt mára infrastruktúrájuk előregedett (átlagéletkoruk 70 év), több vonal felújításra szorul (Népszava Online, [2017. február 7.](#)). A fejlesztéseket nehezíti, hogy jelenleg a kisvasutakra a nagyvasutakkal

megegyező szabályok vonatkoznak, melyek aránytalanul nagy terhet rónak az üzemeltetőkre. A 2014-2020 időszak vasútfejlesztési lehetőségeire vonatkozóan két koncepció is kidolgozásra került:

- Országos Vasútfejlesztési Koncepció (OVK, 2013),
- Országos Kisvasúti Koncepció (OKK, 2015).

Az OKK célja többek között a kisvasúti személyszállítás jelenlegi helyzetének bemutatása és a fejlesztési lehetőségek felmérése. A dokumentum több javaslattal is élt, elsősorban a vonalak turisztikai hasznosításának fellendítése érdekében. Öt kiemelt infrastruktúra fejlesztési projektet is megvizsgáltak, melyek között szerepelt a 2009-ben üzemén kívül helyezett kecskeméti és nyírvidéki kisvasutak újraindítása is.

Az elmúlt években, Európai Unió támogatásával megvalósult kisvasút fejlesztési projektek a következők voltak (zárójelben az EU-támogatás összege, forrás: OKK, 2015, 185. o.):

- Értékek találkozása – "ZSUZSI" Vasúttal a természetbe (400 millió Ft);
- Márianosztra-Nagyirtás közötti kisvasút turisztikai célú helyreállítása (600 millió Ft);

- Felcsút-Alcsútdoboz szakaszon kisvasúti útvonal turisztikai célú fejlesztése (600 millió Ft);
- Szilvásváradi Állami Erdei Vasút fejlesztése (432 millió Ft);
- A Lillafüredi Állami Erdei Vasút ökoturisztikai fejlesztése (206 millió Ft);
- Kisvasutak turisztikai célú fejlesztése a Börzsönyben (287 millió Ft);
- Daruvonulás Hortobágyon – A Hortobágyhalastavi kisvasút továbbfejlesztése és új ökoturisztikai attrakciók létrehozása (287 millió Ft).

A kormány által tavaly decemberben megszavazott 10 milliárd forintos támogatás ([1803/2016. \(XII. 20.\) Korm. határozat](#)) egy részét az öt legforgalmasabb kisvasút fejlesztésére szánják (Magyar Idők, [2017. február 06.](#)). Az érintett vasutak: a Lillafüredi ÁEV, Gyöngyösi ÁEV, Királyréti Erdei Vasút, Kemencei Erdei Múzeumvasút, Zsuzsi Erdei Vasút.

Jelenleg 8 megye, 2020-ig tartó fejlesztési koncepciójában szerepel a kisvasutakhoz kapcsolódó vagy azt érintő elem (OKK, 2015, 46. o.).

Források:

- [2005. évi CLXXXIII. törvény](#) a vasúti közlekedésről
- Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) – Országos Vasútfejlesztési Koncepció (OVK) helyzetkép, 2013. október
- Országos Kisvasúti Koncepció, 2015. december
- Földművelésügyi Minisztérium (2017): Magyarországi kisvasutak utazóközönség adatai 2012-2016 kisvasut.hu [honlapja](#)
- Csapó János - Huszti Zsolt (2011): Vasúti közlekedés. In: Veres (szerk.): [Turizmus és közlekedés](#). Pécsi Tudományegyetem
- Thorday Zoltán (1989): Kisvasutak Magyarországon. Budapest, MÁV Vezérgazgatóság
- Tóbiás László (1996): A magyarországi kisvasutak idegenforgalmi földrajzi adottságai. Budapest, Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutató Intézet
- Jámbor Gyula: Tízmilliárd forint a kisvasutakra – [Magyar Idők, 2017. február 6.](#)
- Állami pénzből hízik a felcsúti kisvasút – [Népszava Online, 2017. február 7.](#)

Készítette: Vajda Adrienn
Képviselői Információs Szolgálat
E-mail: infoszolg@parlament.hu

infoszolg

Internet: www.parlament.hu/infoszolg
Intranet: intra.parlament.hu/infoszolg/
Tel.: (1) 441-4529; (1) 441-6486