

A HAZAI KISVASUTAK FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI

Development opportunities of hungarian light railways

Kézirat lezárása: 2014. december 29.

1. Tartalomjegyzék

1.	Tartalomjegyzék.....	
2.	Táblázatok jegyzéke.....	
3.	Ábrajegyzék	
4.	Bevezetés.....	1
5.	A közlekedés és a turizmus kapcsolata	2
6.	A kisvasutak fejlődésének története.....	3
6.1.	Az első kisvasút hálózatok.....	3
7.	A kisvasutak turizmusban betöltött szerepe.....	6
7.1.	A kisvasutak hatása a desztinációra.....	6
8.	A kisvasutak jelen helyzete	6
8.1.	Fejlesztések a közelmúltban	9
9.	Kisvasutak külföldön.....	11
9.1.	Példák üzemmódok szerint	11
9.1.1.	Nosztalgiasvasutak.....	11
9.1.2.	Turisztikai úticélokot megközelítő kisvasutak	11
9.1.3.	Közszolgáltató vasutak, mint kényszer-turistavasutak.....	11
9.1.4.	Sokfunkciós magánvasutak.....	12
9.2.	Turisztikai jellemzők	13
9.3.	Műszaki jellemzők	13
9.4.	A külföldi példa.....	13
10.	SWOT analízis.....	14
11.	Fejlesztési javaslatok	14
11.1.	Szorosabb együttműködés az egyetemekkel	15
11.2.	Turisztikai attrakciók teremtése, „Eiffel-torony effektus”	15
11.3.	Fokozottabb trendkövetés	16
11.4.	Gyermekvasút vidéken – avagy adjunk közösségformáló szerepet a kisvasútnak	17
11.5.	Mozgó helytörténeti kiállítás	17
11.6.	Az igazi falusi turizmus.....	18
12.	A kisvasút és a turisztikai desztináció menedzsment együttműködése.....	19
13.	A Csömödéri Erdei Vasút.....	19
14.	Lenti.....	20

14.1. A város megközelíthetősége	20
14.2. A város turisztikai kínálata	20
15. További turisztikai attrakciók a város vonzáskörzetében	22
16. A „Lenti és Térsége” Turisztikai Egyesület	23
17. Az Egyesület és a kisvasút szorosabb együttműködésének lehetőségei.....	24
17.1. Együttműködés a szálláshelyszolgáltatókkal	24
17.2. Együttműködés a térség többi szolgáltatójával	24
18. A javasolt fejlesztési lehetőségek bemutatása a Csömödéri Erdei Vasút példáján keresztül.....	25
18.1. Szorosabb együttműködés az egyetemekkel	25
18.2. Turisztikai attrakciók teremtése, „Eiffel-torony effektus”	25
18.3. Fokozottabb trendkövetés	26
18.4. Gyermekvasút vidéken – avagy adjunk közösségformáló szerepet a kisvasútnak	26
18.5. Mozgó helytörténeti kiállítás	27
18.6. Az igazi falusi turizmus.....	27
19. Empirikus kutatás eredményei	29
19.1. Kutatás módszere	29
19.2. A minta összetétele	29
19.3. Hipotézisek	31
19.4. Hipotézisek vizsgálata	31
19.5. A primer kutatás további eredményei.....	36
19.5.1. A legnépszerűbb kisvasutak.....	36
19.5.2. A Csömödéri Állami Erdei Vasút értékelése az utasok visszajelzése alapján	37
20. Összegzés	39
21. Irodalomjegyzék	41
22. Mellékletek	43
22.1. Kérdőív: A hazai kisvasutak fejlesztési lehetőségei.....	43

2. Táblázatok jegyzéke

1. táblázat: Az erdei kisvasutak áttekintése	7
2. táblázat: A hazai kisvasutak főbb adatai	8
3. táblázat: A Csömödéri ÁEV egyes tulajdonságainak értékelése az utasok véleménye alapján.....	34

3. Ábrajegyzék

1. ábra: A válaszadók megoszlása korcsoportok szerint	30
2. ábra: A válaszadók megoszlása nem alapján	30
3. ábra: Az utasok főbb utazási motivációi	33

4. Bevezetés

Óriási modellvasút, vagy vasút kicsiben, ez pusztán nézőpont kérdése. Az viszont tény, hogy évek óta hallhatunk a különböző médiákban arról, hogy egyik másik hazai kisvasút végleg megszűnik. De vajon mi lehet ennek az oka? Hogyan lehetne népszerűsíteni a kisvasutakat?

A kisvasutak mind közlekedéstörténeti, mind turisztikai, mind személyszállítási szempontból kiemelt fontosságú értékek, így fontos gondoskodnunk arról, hogy hosszú távú működésük biztosított, és ha lehet, akkor jövedelmező is legyen.

Munkám célja, hogy bemutassam hogyan, milyen ötletekkel, technikákkal, illetve módszerekkel fejleszthetők a hazai kisvasutak, illetve hogyan lehet növelni a kisvasutat igénybe vevők számát annak érdekében, hogy a kisvasutak működése nyereséges legyen, ne pedig veszteséges. Mindezt a lehető legkisebb anyagi ráfordítással.

Kutatásom első részében a szakirodalom áttekintése segítségével bemutatom, illetve Swot-analízis segítségével ki is értékelem a hazai kisvasutak helyzetét, továbbá megállapítom, hogy milyen funkciókat töltenek be a turizmusban. Ezt követően részletesen ismertetem a különböző fejlesztési javaslataimat. Ennek kapcsán kitérek a kisvasutak lehetséges kapcsolatára a falusi turizmussal, illetve az ifjúsági turizmussal. Kitérek továbbá a kisvasutakkal kapcsolatos szolgáltatások bővítésének szerepére, illetve a csomaggyűjtés lehetőségeire és fontosságára a kisvasutakkal kapcsolatban. A Csömödéri Állami Erdei Vasút példáján keresztül részletesen kifejtem az egyes fejlesztési javaslataim megvalósításának lehetőségeit, továbbá részletesen bemutatom Lenti és környékét, a „Lenti és környéke” Turisztikai Egyesületet a célból, hogy rávilágítsak arra, milyen előnyei lehetnek annak, ha a kisvasút szorosabb kapcsolatban áll egy adott térség szolgáltatóival.

Tanulmányom további részében a primer, kérdőíves kutatásom menetét és eredményeit fogom bemutatni, illetve a kutatás főbb kérdéseivel kapcsolatban felállított hipotéziseimet is alapos vizsgálatnak vetem alá, majd a primer kutatásom eredményeinek felhasználásával megállapítom azok helyességét.

Dolgozatom záró részében összegzem a primer és szekunder kutatásom eredményét.

5. A közlekedés és a turizmus kapcsolata

A közlekedés, illetve az ahhoz szükséges infrastruktúra alapvetően meghatározzák egy ország, egy térség, egy település vagy akár egy adott attrakció turisták általi látogatottságát. Hiszen egy „attrakció” attól válik turisztikai attrakciótá, egy település attól lesz kedvelt desztináció, hogy a turisták számára elérhető, megközelíthető, így lehetőségük van megtekinteni, átélni az attrakció vagy a település által nyújtott élményt. Minél inkább megközelíthető egy desztináció vagy attrakció, értelemszerűen annál több turista számára válik elérhetővé és sok esetben népszerűvé. Vegyük például a Parlamentet, mint Budapest egyik legismertebb látványosságát. A Parlament jól megközelíthető helyen van. Elérhető autóval, illetve taxival, hajóval, villamossal, metróval és trolibuszsal is. Így sok turista él is a lehetőséggel és megtekinti. Azonban, ha a Parlament például csak autóval lenne megközelíthető, sokkal kevesebb turista tekintené meg.

Közlekedés nélkül nincs turizmus. Úgy is mondhatjuk, hogy a közlekedés szükséges, de nem elégséges feltétele a turizmusnak. Ugyanis a közlekedés általában csak egy attrakció, desztináció megközelíthetőségét biztosítja, önmagában nem minősül attrakciónak. Azonban van kivétel. Ha a vízi közlekedést tekintjük, akkor a nagy tengerjáró luxushajók mindenképpen önmagukban is attrakciónak minősülnek. Ha a szárazföldi közlekedést vizsgáljuk, akkor a vasút az a közlekedési forma, amely képes arra, hogy önmagában turisztikai attrakció legyen. Ezen belül is a gyorsvasutak, mint például a franciaországi TGV vagy a japán Shinkansen. Ez utóbbiak az átlagon felüli sebességük miatt rendelkeznek turistavonzó képességgel. Azonban van a vasúti közlekedésnek egy másik ágazata, amely éppen az ellenkezője az előbbi példának. A kisvasút ugyanis jóval lassabb, mint az átlagos vonatok. És sok esetben nemcsak azért veszik igénybe az utasok, mert el szeretnének jutni valahová, hanem a kisvasúton történő utazás élménye miatt. Ezen kivételek mindegyike egyszerre turisztikai attrakció és közlekedési eszköz.

Miért nincs közlekedés nélkül turizmus? Nézzük például Rodosz szigetét. Ha nincs repülőjárat vagy nincs hajó, amivel eljuthatnánk a szigetre, akkor Rodoszon nem létezne a turizmus. És ez utóbbi kijelentés minden más szigetre igaz. Ha nem lennének utak, akkor a turisták nem lennének képesek eljutni az adott városba. Egyszóval a közlekedés és az ahhoz szükséges infrastruktúra alapeleme a turizmusnak.

6. A kisvasutak fejlődésének története

Mindenekelőtt tisztáznunk kell, hogy tulajdonképpen mit is nevezünk kisvasútnak. „A kisvasút olyan keskeny-nyomtávolságú vasút, amely viszonylag kisebb területek szállítási szükségleteinek kielégítését, azokhoz mértén sajátos berendezésekkel és üzemeltetéssel biztosítja.” (Bánhidai et al., 2008) A kisvasút persze jóval kisebb teljesítőképességgel bír, mint nagyobb változata, azonban az építési és a fajlagos üzemeltetési költségei is olyannyira alacsonyak, hogy minimális forgalomsűrűség mellett is képes biztosítani az eljutás lehetőségét. Ilyen forgalomsűrűség mellett a nagyvasút képtelen gazdaságosan működni. A keskeny nyomtávnak számos változata előfordul Magyarországon:

- ❖ 500 mm-es a téglagyárak, ipari üzemek belső hálózata
- ❖ 600 mm-es a bányavasutak és néhány erdei vasút hálózata,
- ❖ 760 mm-es a „szabványos” keskenynyomtáv,
- ❖ 1000 mm-es a nagyobb iparvasutak, bányavasutak hálózata.

De például Japánban elsősorban az 1067 mm-es keskenynyomtáv jellemző. Sőt Svájcban is sok 1000 mm-es vasútvonalat építettek, főleg a nem mindennapi terepadottságok miatt.

6.1. Az első kisvasút hálózatok

A XIX. század második felében járunk. Folyamatosan épülnek a normál nyomtávú fő- és mellékvonalak. Azonban sok helyen szükség volt valamire, ami eljuttatja az árut a fővonalakhoz. Ezért jelentek meg a keskenynyomközű vasutak, amik eleinte mezőgazdasági vagy uradalmi vasutak voltak, valamint a nehézipari üzemeknél is ilyen vasutak teljesítettek szolgálatot. A mezőgazdasági vasutak kissé kilógtak a sorból. Pályájuk elsősorban ideiglenes vágányokból, más néven repülővágányokból állt. A kocsikat állat, illetve kézi erővel mozgatták, így tulajdonképpen nem is voltak igazi vasutak, pusztán a terményszállítást könnyítették, illetve gyorsították meg. Az ipari kisvasutak viszont már az 1870-es években is igazi kisvasútnak minősültek. Jól szervezett vasútüzem, hosszú vonalak és gőzmozdonyok jellemezték őket. A századforduló idejére a Budapest normál nyomtávú Helyi Érdekű Vasútja is elkészült. Ezután ugyanezt szerették volna megvalósítani vidéken. Ott viszont jóval kisebb forrás állt rendelkezésre, így előtérbe kerültek a kisvasutak. Éppen ezért elkezdődött a közforgalmú kisvasutak, az erdei vasutak hálózatainak kiépítése. A funkciójukat elvesztett, korábban iparvasútként működő kisvasutakat is fokozatosan a „köz” szolgálatába helyezték. Az erdei vasutakat a faáruszállítás megkönnyítésére létesítették. Ezek a vasutak változatos

hajtásrendszerekkel bírtak, mint például a ló, a gőz vagy a dízelmotor. Az 1920-as, 30-as évekre kialakult 7 legjelentősebb hálózat az alábbiak:

- Hegyközi Vasút + Bodrogházi Gazdasági Vasút (HV + BkGV)
- Nyíregyháza-vidéki Kisvasutak (NyVKV)
- Debrecen Városi Gazdasági Vasút (DVGv)
- Alföldi Első Gazdasági Vasút (AEGV)
- Szegedi Gazdasági Vasút (SzGV)
- Kecskeméti Gazdasági Vasút (KGV)
- Ceglédi Gazdasági Vasút (CGV)

Ezek a vasutak számos, sokszor mai szemmel is korszerű megoldást alkalmaztak:

- „Több száz kisvasúti gőzmozdony készült a MÁVAG-ban belföldre és exportra, a legnagyobb sorozat a 142 példányban készült 490-es, melyhez hasonlókat később Romániában még az 1970-es években is gyártottak,
- a (gőz)motorkocsis üzemet Közép-Európában az AEGV-n vezették be először,
- fagáz-, dízel-, villamos-motorkocsik közlekedtek az NyVKV vonalán, egyes dízel-villamos motorkocsik a villamosított szakaszon felsővezetékes táplálással,
- Miskolc-Lillafüred között kormányzati luxusmotorvonatok közlekedtek,
- Nyíregyháza-Sátorajkajárhely között könnyű motorkocsik 60 km/h sebességgel közlekedtek,
- az NyVKV és BkGV vonalait kisvasúti-közüti Tisza-híd kötötte össze,
- a LÁEV vonalán 64 m hosszú 24 m magas völgyhidat építettek,
- a leghosszabb vasúti alagutak (2 km) az 1000 mm nyomtávú peremesi vasúton épültek,
- a bányavasutakon több száz kilométeres földalatti vasúthálózatok születtek,
- a bányavasutakon már a század elején is általános volt a villamos vontatás,
- a szilvásváradai erdei vasúton 400 ‰ átlagos emelkedésű gravitációs rendszerű siklópályát építettek 300 m szintkülönbség áthidalására.” (Bánhidai et al., 2008)

Érdekes, hogy akkoriban még volt, amikor Magyarország élen járt a kisvasutas közlekedéssel kapcsolatban.

A II. világháború a kisvasutak hálózataiban is komoly kárt okozott. A háború után a közforgalmú vonalakat a MÁV működtette tovább, majd az 1950-es években komoly fejlődésnek indultak a korábbi uradalmi, mezőgazdasági, egyes bányavasutak vonalai is. Ezeket a vonalakat a Gazdasági Vasutak Nemzeti Vállalat igazgatóságai alatt egyesítették és modernizálták, majd pedig a szocialista gazdaság szállítási igényeinek kielégítésére addig

soha nem látott ütemben indult meg a kisvasutak építése. 1958-ig 43 új Gazdasági Vasút hálózat épült Magyarországon. Habár műszaki szempontból nem a legkorszerűbb megoldásokat alkalmazták, a járműállomány jelentős mértékben bővült. 150 db C-50 típusú mozdonnyal, 100 db Bak négytengelyes, kályhafűtéses, fapados személykocsival, valamint több ezer db teherkocsival növelték a már meglévő járművek számát.

Természetesen nem maradhatott ki a 7 nagy közforgalmú vasútvonal sem. A vonalak szinte mindenben eltértek egymástól, amit a világháború csak fokozott, révén az eltűnt, megsérült járműveknek. 1956 és 1962 között a járműállományt teljes mértékben kicserélték. Majd az ezt követő években a pályafelújításokra is sor került. Mindezeknek köszönhetően a kisvasút vonalakon gyakorlatilag megszűnt a gőzvontatás, két évtizeddel előbb, mint a nagyvasúton. A járműállomány az alábbiakkal bővült:

- 12 db Mk48,1000 dízel-mechanikus mozdony,
- 40 db Mk48,2000 dízel-hidraulikus mozdony,
- 7 db Mk49,2000 dízel-hidraulikus mozdony,
- kb. 160 db Bax négytengelyes, kályhafűtéses, fapados személykocsi,
- kb. 200 db Gah négytengelyes fedett teherkocsi,
- kb. 500 db Jah négytengelyes nyitott teherkocsi,
- 150 db Uba négytengelyes billenthető kőszállító teherkocsi.

Az erdei vasutak fejlesztése a 60-as években vette kezdetét kb. 50 db C-50-es mozdony beszerzésével. Nagyobb korszerűsítést a 70-es évektől használtan beszerzett vontató- és vontatott járművek jelentettek.

Az 1960-as évektől az akkori közlekedéspolitika a közúti közlekedés fejlesztésére fókuszált, így 1968-tól, amikor is törvényben rögzítették a kisvasutak gazdaságtalanságát, fokozatosan megkezdték a kisvasutak felszámolását. A program olyannyira „sikeres” volt, hogy 1981-re mindössze hat vonal maradt meg. Az erdei vasutak valamivel jobban át tudták vészelni ezeket az éveket, mivel a sorsuk nem az állam, hanem az erdőgazdaság kezében voltak. Azonban az 1966-ban működő 24 vasútból 1985-re mindössze 14 maradt.

A következő évektől egészen napjainkig a legtöbb vonal hol üzemelt, hol nem. Folyamatosan romló állapot és piaci helyzet jellemezték és jellemzik gyakorlatilag ma is a kisvasutakat. Habár az erdőgazdaságok számos jelentős fejlesztést vittek véghez, elegendő forrás híján újabb járművek beszerzésére nem került sor. Így az esetek túlnyomó többségében még napjainkban is az 50-es években beszerzett járművekkel találkozhatunk.

7. A kisvasutak turizmusban betöltött szerepe

Nyilvánvalóan minden tömegközlekedési eszköznek van köze a turizmushoz. Viszont a kisvasút ebből a szempontból igen különleges. A szokatlan mérete, a plusz szolgáltatások, illetve az egyedi programok révén már önmagában is turisztikai attrakció lehet. Továbbá számos vonal estében viszonylag sok látnivaló van, ami tovább erősíti a kisvasutak pozícióját a turisztikai szempontból. Általában erdőkön, szántókon, réteken, hegyeken keresztül közlekednek, így részét képezik az ökoturizmusnak is. Ugyanakkor ezek a területek általában vidéken, adott esetben falvakban vannak, így a falusi turizmus részei is. Ha szociológiai szempontból nézzük, akkor fontos része az ifjúsági turizmusnak. Az igénybe vevők száma szempontjából az erdei vasút a családi turizmus és a kollektív turizmus egyik eleme. Egyszóval számos ponton kapcsolódnak a turizmushoz.

7.1. A kisvasutak hatása a desztinációra

A kisvasutak már önmagukban is turisztikai attrakciók. Ez több szempontból is előnyös az adott desztinációnak. Először is eggyel több attrakciónak számít a térségben, ráadásul nem egy épületről vagy egy műemlékről beszélhetünk, hanem egy olyan attrakcióról, ami élményt is nyújt. Másodsorban, mint közlekedési eszköz eggyel több alternatívát képvisel a helyiek számára az utazási mód kiválasztásakor. Továbbá mivel viszonylag ritkaságnak számít, így közvetve az adott térség turisztikai szolgáltatói számára is többletbevételt generál. Részben ezáltal is és persze az üzemeltetéséből eredően is számos munkahelyet biztosít.

8. A kisvasutak jelen helyzete

Mint az már kiderült, a kisvasút egy igen speciális ágát képezi a vasúti közlekedésnek. És éppen ez a speciális helyzet okozza a magyarországi kisvasutak legnagyobb problémáját, ami nem más, mint a veszteségesség. Ennek több oka is van. Az egyik probléma az, hogy a kisvasút, mint közlekedési eszköz túl lassú a mai felgyorsult világhoz képest, ahol mindenki siet, senkinek sincsen ideje. Éppen ezért a kisvasút nem a legmegfelelőbb közlekedési eszköz a mindennapokra. Persze mindig vannak kivételek. Ha például a vasút olyan helyen közlekedik, ami csak autóval megközelíthető. Sok helyen a nyomvonal sem teszi lehetővé, hogy a kisvasút betöltsen ezt a funkciót, mivel a legtöbbet nem ezzel a céllal alakították ki. Egyszóval az emberek manapság a gyorsabb megoldást választják, ha van egyéb alternatíva, és ez nem a kisvasút. A másik probléma, hogy a legtöbb vonalon megszűnt az áruszállító

funkció. Jelenleg csak 3 vonal bír ezzel a funkcióval – a Csömödéri ÁEV, a Mesztegyői Erdei Vasút és a Gemenci ÁEV (lásd: 1. táblázat). Ez azért probléma, mert az áruszállítás finanszírozási szempontból sokkal kiszámíthatóbb, biztosabb bevételt jelent, mint a személyszállítás, legyen az hivatásforgalom vagy turistaforgalom. A másik probléma éppen a turistaforgalom. A legtöbb kisvasút ma már csak turistaforgalmat bonyolít (lásd 2. táblázat).

. táblázat: Az erdei kisvasutak áttekintése

<i>vonal</i>	<i>hossz km</i>	<i>jelleg F:faszállítás, T: turista</i>	<i>sínek kg/fm</i>	<i>engedélyezett sebesség km/h</i>	<i>napi vonatpár személy teher csúcsidőben</i>
Almamellék	6+1	T	7-14	8	1 -
Csömödér	98	F T	7-34,5	10-30	3+0 3
Debrecen	17	T	23,6	30	4 -
Felsőtárkány	5	T	9-18	15	2 -
Gemenc	30+1	F T	18-23	15	4+4 1
Gyöngyös	7+10	T	14-23,6	20	6+4 -
Kaszó	8	T	9-48	15	1 -
Kemence	4	T	9	15	5 -
Királyrét	11	T	23,6	25	7 -
Lillafüred	14+16	T	14-23,6	20	7+1 -
Mesztegyő	9+3	F T	7-18	15	2+0 1
Nagybörzsöny Szob	8 6	T	10-23,6 48	15 30	4 - - -
Pálháza	9	T	9-23,6	15	3 -
Szilvásvárad	4	T	23,6	20	9 -

Forrás: Magyarországon működő kisvasutak helyzetének elemzése, fejlesztésük lehetőségei, fenntartható működésük (2008)

Ezzel az a baj, hogy a turistaforgalom sok mindentől függ, így kiszámíthatatlan. Először is függ a turisták szabadidejétől. Sokaknak még egy-egy hétvégi nap sem jut a pihenésre. Továbbá függ a turisták diszkrécionális jövedelmétől, amely az elmúlt években nem nőtt

számottevően. Fontos szempont az időjárás. Esős, borús, szeles napokon az emberek nem szívesen látogatják a kisvasutat. Egy-egy esősebb nyári szezon így komoly problémát okozhat a kisvasút finanszírozására nézve.

. táblázat: A hazai kisvasutak főbb adatai

Ssz.	Vasút	Működtető	Vonalvezetés	Jelenlegi funkció	Hossz (km)
Mintaprojektek					
1	Balatonfenyves	MÁV	sík	TK	14
2	Csömödér	erdőgazdálkodó	sík-hegy	ÁT	99
3	Debrecen	önálló kht	sík	T	17
4	Gyöngyös	erdőgazdálkodó	hegy	T	19
5	Kecskemét	MÁV	sík	K	98
6	Királyrét	külön cég	hegy	T	11
7	Lillafüred	erdőgazdálkodó	hegy	T	25
8	Nyíregyháza	MÁV	sík	K	67
9	Szilvásvár	erdőgazdálkodó	hegy	T	4
10	Szob	önálló kht	hegy	T	20
Egyéb kiemelt					
11	Gemenc	erdőgazdálkodó	sík	TÁ	31
12	Felsőtárkány	erdőgazdálkodó	hegy	T	5
13	Pálháza	erdőgazdálkodó	hegy	T	9
Egyéb					
14	Almamellék	erdőgazdálkodó	sík	T	7
15	Debrecen, vidámpark	vidámpark	sík	T	1
16	Felsőpetény	egyesület	sík	T	5
17	Hortobágy	nemzeti park	sík	T	4
18	Hüvösvölgy	MÁV	hegy	T	12
19	Kaszó	erdőgazdálkodó	sík	T	8
20	Kemence	egyesület	hegy	T	4
21	Mesztegyő	erdőgazdálkodó	sík	TÁ	11

22	Nagycenk	GySEV	sík	T	5
23	Pécs	vidámpark	sík	T	1
24	Tiszaújváros	település	sík	T	1
Összesen:					478

Forrás: Magyarországon működő kisvasutak helyzetének elemzése, fejlesztésük lehetőségei, fenntartható működésük (2008)

Már 10 évvel ezelőtt olvashattunk olyan cikkeket, mint Hubai Gruber Miklósé, aki az Egererdő Rt. kezelésében működő kisvasutakról írt tényfeltáró riportot. „Százötvenmillió forint támogatás a mostani százmillió mellé. Pallagi László vezérigazgató szerint ennyi pénz már elegendő lenne, hogy az ország összesen 14 keskeny nyomközű vasútjának működése nem nyereséges, hanem csak nullszaldós legyen.” „Tanácstalan vagyok. Tanácstalan, mert magam sem tudom, milyen érveket kéne fölhozniuk derék erdészeinknek, hogy túl a dobhártyákon az érintettek értelméig hatolhassanak általuk. De valahány ütkártyájuk csak volt, mindet kijátszották már. Egy négyparti konszenzuson alapuló költségvetési módosítást... ha csak azt az egyetlent nem még... Mert ellenkező esetben tényleg kialszik a tűz Szilvi – meg a többi kisvasúti mozdony – gőztartálya alatt...” (Hubai, 2005) E sorok jól tükrözik az akkori helyzetet. A kisvasutak csak az állami támogatásnak, a szakszervezeteknek, a térségi összefogásnak köszönhetően maradtak életben.

A kisvasutak pénzügyi stabilitása azóta sem javult jelentősen. De az elmúlt évek fejlesztései jelentősen növelték a kisvasutak forgalmát.

8.1. Fejlesztések a közelmúltban

„A menetrendi vonatokkal történő utazásokat egyre több helyen egészítik ki különböző színes programok: szinte mindenhol jár már Mikulás-vonat, minden kisvasút színes programokkal várja a természet- és vasútbarátokat a saját kisvasúti napján, és egyre több helyen igazi élményutazásban lehet részünk (pl. éjszakai holdfénytúra és szarvasbögés Gemencen, madár les Mesztegnyőn és Kaszón, mesevonat Királyréten, zenélő kisvasút Kaszón, erdei koncert Gyöngyösön).

A kisvasutak fennmaradása érdekében kiemelkedő jelentőségük van a megvalósuló fejlesztéseknek. Ezek keretében 2010-ben elkészült Magyarország első hibrid mozdonya Lillafüreden, amelyet idén már a második fog követni Szilvásváradon. A Szalajka-völgy komplett ökoturisztikai fejlesztés keretében újul meg, új végállomás épül és akadálymentesen bejárható lesz az egész völgy. Új mozdony állt forgalomba Gemencen, új motorkocsi pedig a

Királyréti Erdei Vasúton. A közlekedési hatóság engedélyének kézhezvételét követően remélhetőleg a nagyon közeli jövőben megindul a menetrend szerinti közlekedés a Mátrában a Lajosháza-Szalajkaház közötti vonalszakaszon.

Annak érdekében, hogy az erdei vasutakat minél többen megismerjék, felkeressék és megszeressék, az erdészeti társaságok feletti tulajdonosi jogokat gyakorló Magyar Fejlesztési Bank kezdeményezésére a Magyar Turizmus Zrt. szakmai segítségével és az ország majdnem összes kisvasútjának közreműködésével megkezdődött Kisvasútra fel! program, amelynek keretében az iskolások kvízzáték, a nagyobbak pedig fotópályázat keretében kerülhetnek közelebb a kisvonatok világához. A program rendkívül sikeres az iskolai kvízzátékban mintegy 800 osztály (kb. 20 ezer gyermek) vett részt az egész országból, a fotópályázat résztvevőinek száma is az 1500-at közelíti már (a fotópályázat 2012. augusztus 15-én zárul). A Kisvasútra fel! program keretében 2012. szeptember 8-án országos kisvasúti nap lesz, amelynek központi rendezvénye a Királyréti Erdei Vasúton lesz.” (MFB, 2012)

Amint az a Magyar Fejlesztési Bank sajtóközleményéből is kiderül, a kisvasutak fejlesztése folyamatosnak mondható. Az ökoturizmus egyre népszerűbb nemcsak Magyarországon, de szerte a világon, így remek fejlesztési irányvonal a hibrid mozdonyok használata. A Magyar Turizmus Zrt. jól ismerte fel, hogy a kisvasutak elsődleges célközönsége az óvodások, illetve kisiskolások korosztálya. A „Kisvasútra fel!” program rendkívül eredményes, amit a résztvevők magas száma is indokol. A Mikulás-vonat remek ötlet, sok évvel ezelőtt jómagam is átélhettem az élményt, ami nagyon emlékezetes egy gyerek számára. Nem véletlen, hogy mára már szinte minden vonalon elérhető program. A szezonális, illetve az egyedi programok, mint a mesevonat vagy a holdfénytúra szintén közkedvelt szolgáltatások. Több vonalon lehetőségünk van kibérelni egy egész szerelvényt, ami így érdekes helyszíne lehet céges vagy éppen családi rendezvényeknek. A kisvasút menetrendjének összehangolása a többi jármű menetrendjével szintén nagy előrelépés, persze csak ott, ahol erre igény is volt.

9. Kisvasutak külföldön

„A szomszédos és távolabbi országokban is található számos olyan kisvasút, amelyek mind turisztikai mind közszolgáltatási funkcióban példaértékűek lehetnek. Több országra elmondhatóan is általános jellemző, hogy a turisztikai kisvasutak egyesületek, magántársaságok vasútjai; a nagy kisvasúti hálózatok pedig államvasúti rendszerben vannak, vagy magánvasutak – utóbbi esetben komoly teherforgalommal és közszolgáltatással. Nem ismerünk olyan külföldi példát, ahol turisztikai vasút erdőgazdálkodó társaság tulajdonában vagy kezelésében lenne, miközben Magyarországon ez tekinthető általánosnak.

9.1. *Példák üzemmódok szerint*

9.1.1. *Nosztalgiasvasutak*

Ezek a magyarországi múzeumvasutaknak feleltethetők meg. Példa lehet erre

Ausztriában a Payerbach-Hirschwang vonal, Szlovákiában a Vihlovka-i kisvasút, Nagy-Britanniában (Wales) Ffestiniog Railway.

Nagyon nagy sűrűségben a komoly vasúti hagyományokkal rendelkező Nagy-Britanniában, Walesben vannak nosztalgiasvasutak, több mint 10 üzemel egy nagyobb magyar megyényi területen. Ezek a kisvasutak általában rövid vonalak, melyek szinte kizárólag nosztalgiasvonatokat közlekedtetnek (döntően gőzmozdonnyal), viszonylag ritka menetrendben, és nagyon magas menetdíjak mellett. Kereskedelmi jellemzőjük, hogy elsősorban maga a kisvasút a turistalátványosság. Ezek vasútként is értékes járművekkel rendelkeznek, járműállományuk szinte kizárólag nosztalgia-járművekből áll. Magyar összehasonlításban legfeljebb a Nagycenki és Kemencei Erdei Múzeumvasút hasonlít jelen állapotában ehhez, és további 1-2 vasút tehető még erre alkalmassá.

9.1.2. *Turisztikai úticélokot megközelítő kisvasutak*

A legtöbb magyarországi erdei vasút megfélelőjének tekinthető. Példa erre

Szlovákiában a tátrai villamosvasút, Feketegarami Vasút, Lengyelországban a Znín-i kisvasút. Ez a csoport azonban sokszor nehezen választható el az előzőtől, mivel a turisztikai cél mindig ösztönző a vasút számára is, hogy maga is turistalátványosság legyen.

9.1.3. *Közszolgáltató vasutak, mint kényszer-turistasvasutak*

A magyarországi MÁV kisvasutak feleltethetők meg ennek a csoportnak. Példa erre Ausztriában a Mariazellbahn, Ybbstalbahn, Pinzgaubahn.

Jellemzőjük, hogy külföldön is szintén államvasúti kezelésben vannak, technológiájuk alapvetően a közszolgáltatás biztosítására épül, ennek megfelelő menetrenddel közlekednek. Mivel az utasforgalom visszaesése a gépkocsik elterjedése miatt tapasztalható, kényszerből próbálkoznak a vasutak a turistaforgalommal. Komolyabb forgalom azonban csak a vonalak egy-egy rövidebb szakaszán alakult ki, ahol érdemi látványosságok is találhatóak. Hosszú vonalak és szerteágazó hálózatok itt sem alkalmasak turisztikai üzemre. Pályájuk általában hézagmentes felépítményű, 60-70 km/h sebességet tesz lehetővé. A vonatok általában motorvonatok, ami kis forgalmú időszakban egyetlen (1990-es években épített) motorkocsi, ilyenkor rendszerint menetjegy is a mozdonyvezetőnél váltható. Technológiai különlegesség a Mariazellbahn, amelyet az 1900-as évek elején villamosítottak, járműállományában fiatal villamos motorvonat is található. A turistaforgalom érdekében alkalmi nosztalgiaementek, rendezvények színesítik a szolgáltatást, de természetesen ezek az alkalmilag nagy forgalmat eredményező napok nem tartják el a folyamatos üzemet. A teherforgalom ezeken a vonalakon is leépült, annak ellenére, hogy a magyarországinál sokkal komolyabb és modernebb átrakási megoldásokat alkalmaztak.

9.1.4. Sokfunkciós magánvasutak

Magyarországon jelenleg ennek megfeleltethető kisvasúti üzem nincs. Külföldön példa erre Ausztriában a Zillertalbahn, Csehországban a JHMD.

A magántársaságok által működtetett nagy kisvasúti hálózatok sajátos módon rációfolnak az államvasúti rendszerben tényként kezelt minden kedvezőtlen forgalmi jellemzőre. Ezeken a vonalakon vannak a legújabb műszaki megoldások, a legmodernebb szolgáltatások. Stabil közszolgáltató forgalmat látnak el, és jelentős áruforgalmat. Mindemellett harmadik üzletágként természetesen turisztikai szolgáltatásokat is nyújtanak. Kiemelkedő pozitív példa lehet az ausztriai Zillertalbahn, ahol a tehervonatokat néhány éve vásárolt 800 kW-os dízelmozdonyok továbbítják, a személyvonatként közlekedő motorvonatok legnagyobb sebessége – központi, elektronikus forgalomirányítás mellett – 70 km/h, a járatok félóránként közlekednek. A társaság autóbuszos személyszállítással is foglalkozik.

Csehországban néhány éve a magántársaság vette át a Jindřichov Hradec-ből kiinduló, felszámolásra ítélt keskenynyomközű hálózatot. Egy vonalát kifejezetten turisztikára tartja üzemben – időszakosan, a többi vonalon közszolgáltatást és árutovábbítást végez. Eszközei között más vasutakhoz hasonlóan nosztalgiajárművek, és korszerűsített járművek találhatók.

9.2. *Turisztikai jellemzők*

Általánosságban elmondható, hogy a turisztikai célú kisvasutak csak rövid hálózatok, a turisztikai szolgáltatásokat pedig más szolgáltatókkal együttműködve értékesítik, gyakoriak a szolgáltatás-csomagok.

9.3. *Műszaki jellemzők*

A magyarországi kisvasutakra jellemző 40-50 éves járműállomány a külföldi kisvasutakon (meghatározó mértékben) nem található meg. A vonatok vagy lényegesebb régebbi eszközökből összeállított nosztalgiavonatok, vagy modern, 10-15 éve épített motorvonatok, átépített mozdonyok. A pályaszerkezet általában 40-50 kg/m sínrendszerből áll, modern építési elvek szerint, sok esetben még a nosztalgia célú kisvasutakon is.” (Bánhidai et al.,2008)

9.4. *A külföldi példa*

Érdemes lenne jobban megfigyelni és a hazai kisvasutaknál is alkalmazni azokat a megoldásokat, amelyek bizonyítottan működnek. Itt elsősorban a tulajdonosi viszonyokon kellene változtatni, valamint a plusz funkciók megtalálására kellene fókuszálni.

Sehol máshol a világon nem jellemző az, hogy a kisvasút erdészeti társaságok tulajdonában lenne. Az viszont annál inkább, hogy csak a kisvasúttal foglalkozó magáncégek vagy térségi turisztikai management szervezetek tulajdonolják a kisvasutat. A tények ez utóbbiakat igazolják.

Ami a plusz funkciókat illeti, sok helyen még most is a teherforgalom, illetve a hivatásforgalom adják ki a bevétel jelentős részét. Ez lehetővé teszi, hogy a kisvasutak hosszútávon is életképesek legyenek. A hazai kisvasút vonalak elhelyezkedéséből adódóan, a többségükönél nem alkalmazhatók ezek a funkciók. A legfőbb cél pedig éppen ez lenne. Ha viszont tényleg nincs egyéb funkció, akkor ezeknél a vonalaknál fel kell ismerni ezt a jelenséget és teljes mértékben arra kell törekedni, hogy a turisztikai szolgáltatások minél szélesebb palettáját biztosítsa egy-egy vonal, hogy ne legyen kitéve a vasút a szimpla turistaforgalom kiszámíthatatlanságának.

10. SWOT analízis

Erősségek	Gyengeségek
Változatos vonalak	Öregedő járműállomány
Érzelmi kötődés az utasok részéről	Finanszírozási problémák
Néhány természeti érték csak kisvasúttal közelíthető meg	Kevés forrás a fejlesztésre
Sok vonal erdészeti társaságok tulajdonában van.	Sok vonal erdészeti társaságok tulajdonában van.
Van néhány kisvasúti extra program	Kevés a visszatérésre készítő dolog
	A reklám gyakorlatilag teljes hiánya
	Sok a felújításra szoruló vágány
	Sok a felújítandó állomásépület
Lehetőségek	Veszélyek
Növekvő állami támogatás	Csökkenő állami támogatás
Európai Unió források	Természeti katasztrófa
Külföldi utasok számának növekedése	Az utasok számának csökkenése
Több extraszolgáltatás bevezetése	Tulajdonosi háttér
Tulajdonosi háttér	Az időjárás tartós romlása
Újabb járművek beszerzése	Szigorúbb környezetvédelmi előírások
Környezetbarát technológia alkalmazása	Közvetlenül csatlakozó egyéb járművek járatainak megszűnése
Szorosabb együttműködés más szolgáltatókkal	
Szolgáltatáscsomagok kialakítása	

11. Fejlesztési javaslatok

A legtöbb közelmúltbeli fejlesztés két dologra koncentrált. Vagy a járműállomány, illetve a vasúti létesítmények fejlesztésére vagy a már meglévő célcsoport számára bővebb szolgáltatásokra. Véleményem szerint ez nem elég, amit a kisvasutak pénzügyi helyzete is alátámaszt. Olyan új lehetőségekre, ötletekre van szükség, mint például a vonatbérlet vagy a nosztalgia vasút, mellyel egy új szegmens felé nyit a kisvasút. És a hangsúly az új

szegmensben van. A kisvasutak fejlesztése kapcsán az elsődleges probléma a szükséges forrás megszerzése, ami nem egyszerű, ha folyamatosan a működésből származó veszteséget kell finanszírozni. Éppen ezért olyan speciális lehetőségekre, ötletekre van szükség, amelyek nem igényelnek komoly ráfordításokat, ugyanakkor jó eséllyel többletbevételt generálnak, továbbá bővítik a célcsoportot, esetleg növelik a visszatérő utasok számát. A következőkben ezen szempontok szerint kidolgozott fejlesztési javaslataimat fogom bemutatni.

11.1. Szorosabb együttműködés az egyetemekkel

Ez a fejlesztési lehetőség a kisvasút számára hosszútávon előnyös. Az erdei vasutak turisztikai és műszaki szempontból is egyedülállóak. Ebből adódóan a turizmus és vendéglátás, gépészmérnök, közlekedésmérnök, illetve járműmérnök szakos hallgatók számára lehetne ideális lehetőség egy többnapos országjáró tanulmányút, melynek során a hallgatók megismerhetnék az egyes vonalak problémáit, lehetőségeit, szervezeti felépítését. A műszaki tanulmányokat folytatók tanulmányozhatnák a vasúti kocsik, a mozdonyok műszaki tartalmát, a kisvasút forgalomtechnikai berendezéseit, azok működését. A turisztikai tanulmányokat folytatók megtekinthetnék a vasútvonal körüli turisztikai attrakciókat, a desztináció fontosabb természeti és kulturális értékeit. Megismerhetnék az adott vasútvonal állapotát, lehetőségeit a fejlesztésre.

A vasutak számára azért előnyös az együttműködés, mert így lesz egy biztos bevételi forrás. Persze ez maximum néhány százalékos bevétel növekedést eredményezhet. Az igazi előny hosszútávon jelentkezik. Ugyanis az ilyen programok hatására vélhetően több fiatal végzett hallgató segíthet megoldást találni a kisvasutak problémáira. Akár olyan szintű együttműködés is létrejöhetne, mint a győri Széchenyi István Egyetem és az Audi között a vonatok műszaki színvonalának emelése végett.

11.2. Turisztikai attrakciók teremtése, „Eiffel-torony effektus”

Ez a probléma onnan eredeztethető, hogy a legtöbb vasútvonalat nem turisztikai céllal létesítették, hanem pusztán gazdasági szerepet töltöttek be. Mára a mérleg nyelve a másik irányba billent, ugyanakkor a vonalak túlnyomó többsége ugyanott működik, ahol eredetileg. Éppen ezért sok kisvasútnál nem találunk igazi látványosságot, olyat, ami például nem csak a belföldi turistákat vonzaná.

Erre a célra az egyik legjobb megoldás egy kilátó építése. Ez nyilvánvalóan költséges fejlesztés, de az egyik legjobb megoldás arra, hogy nagyarányú növekedést érjen el a külföldi utazók száma. A lényeg, hogy látványos és magas legyen az építmény. Készülhet az adott

tájra jellemző stílusban, díszítheti vagy akár mintázhatja a kisvasút körüli fauna egyik különleges képviselője. A fontos az, hogy így olyan hatást érhetünk el, mint Párizsban az Eiffel-torony, ami tulajdonképpen csak egy magas vasszerkezet. Mégis világhírű építmény és turisták millióit vonzza a városba. Éppen ezért egy jól megtervezett, igényesen kivitelezett kilátó végleg megoldhatná egy-egy vonal hosszú távú pénzügyi problémáját.

11.3. Fokozottabb trendkövetés

A vasutak extra szolgáltatásainak jobban kellene igazodnia az aktuális trendekhez. Pontosabban követnie kellene azokat. Ez jelenleg csak az ökoturisztikai programok esetén tapasztalható. Azonban, mint azt már korábban is említettem, új szegmenseket kell megcélózni, mivel jelenleg a visszatérő utasok aránya egyáltalán nem mondható magasnak.

Erre jelenthet megoldást például az elmúlt években töretlen népszerűségnek örvendő szabadulós játékok alkalmazása a kisvasúton. Mivel relatíve új dologról van szó, a kereslet elég magasnak mondható. A szabadulós játékokat elsősorban a fiatalabb generációk keresik, de jelentős keresletet generálnak a különböző cégek is csapatépítő tréningek okán. Szintén jelentős a külföldi vevők száma, így egy ilyen extra szolgáltatás ideális lehetőség a kisvasutak számára, ugyanis pont azon szegmensek számára kínálhatnak szolgáltatást, amelyek jelenleg nem tartoznak a vasutak célszegmensébe. A 18-30 év közötti korosztály egy-egy ilyen extra programmal könnyen „mozgósítható”. Gyakran a különböző cégek is előnybe részesítik az extra programokat, helyszíneket, ha csapatépítő tréningről van szó. A szabadulós játék egyik nagy előnye, hogy nem igényel nagy költséget a játék megalkotása. Kisvasúti alkalmazás esetén elég egy vagon átalakítani az igényeknek megfelelően. Mivel a vasutak többsége erdők, mezők közepén halad, így meg van a lehetősége annak, hogy a játék ne csak a vagonon belül zajlódjon, hanem erdei szakasza is legyen. Egy erdő vagy mező pedig rengeteg további lehetőséget rejt.

A lehetőség egyik nagy előnye, hogy egy-egy ilyen átalakított vagon szabadon csatlakoztatható menetrendszerinti szerelvényekhez, így nem eredményez addicionális költséget a működtetés során. Az élmény árának viszont nem a jegyárat kell követnie, hanem a szabadulós játékok átlagárát. Sőt, az élmény egyedisége miatt további áremelésre is lenne lehetőség.

11.4. *Gyermekvasút vidéken – avagy adjunk közösségformáló szerepet a kisvasútnak*

A kisvasutas utazásnál mindig is nagy szerepe volt az érzelmi töltetnek. A gyerekek szeretik a kisvasutat, elsősorban a méretük miatt. Azonban arra, hogy közelebbről is megismerhessék azt, akár még dolgozzanak is a vasúton, csak Budapesten van lehetőség. A budapesti gyermekvasút egy jól kitalált konstrukció. Egyfelől biztosítja a lehetőséget arra, hogy a gyerekek a kisvasútnál dolgozhassanak. A közös munka, valamint a kiegészítő programok révén sok új ismerősi kapcsolat, baráti kör, barátság alakulhat ki a gyerekek között, ami a mai felgyorsult, internetközpontú, személytelen világban nagyon fontos. Másfelől mindezt úgy teszi lehetővé, hogy részben a működésből származó bevételből, részben alapítványi háttérrel a gyermekvasút egy jól működő vállalat.

Éppen ezért érdemes lenne ugyanezt megvalósítani vidéken. Nyilván a gyerekek száma jóval alacsonyabb, ezért célszerű lenne nyári táborként lehetőséget biztosítani arra, hogy a gyerekek jobban megismerhessék a kisvasutat. Ez több szempontból is előnyös lenne. Egyrészt a sok szülő számára egy plusz megoldás arra, hogy hova „tegyék” gyermekeiket a nyári szünidő alatt, még ha csak egy-két hétre is. Másrészt így elérhető, hogy legalább ezalatt a rövid időszak alatt a gyerekeket függetleníteni lehet a virtuális tértől és lehetőséget ad arra, hogy kapcsolataikat a valós térben alakítsák. Ez komoly szociológiai probléma vagy az lesz a közeli jövőben, így mindenképpen szükség van ilyen lehetőségekre. Ez a fejlesztési opció elsősorban a reklám szempontjából lehet előnyös a kisvasút számára. Mivel az országban csak a fővárosban van ehhez hasonló lehetőség, így bármelyik másik vidéki vasútvonal szervezne ilyen programot, azonnal média középpontjába kerülhetne.

11.5. *Mozgó helytörténeti kiállítás*

A kisvasutak egyik csoportja a múzeumvasút, ilyen például a nagycenki Széchenyi Múzeumvasút. Jelenleg elsősorban a szerelvények kora miatt minősíthetjük muzeális értéknek a vasutat. Azonban manapság ennél többre van szükség. Az igazi múzeumvasút az lenne, ha a kisvasút egyúttal egyfajta időgépként is üzemelne. Ebben a koncepcióban minden állomás az adott vasút városának egy helyszínét mutatná be különböző történelmi korokban. Az utasok minden megállónál leszállhatnak és körbenézhetnek a korhűen kialakított állomáson. Elég, ha belegondolunk abba, hogy a filmekbe milyen életszerűen tudják visszaadni a látványt pusztán díszlet segítségével. Ezen a vonalon továbbhaladva, akár filmbeli jeleneteket is meg lehet alkotni az egyes megállóknál. Korhű zenével, helyi kézművesekkel és előadókkal a hangulat és az élmény tovább fokozható. A hangsúly az egyediségen van. Ez az opció bizonyos költségekkel jár, azonban hosszútávon kifizetődőbb,

mint például egy mozdony vásárlása, mivel az egyediség értékével jelentősen növelni lehet a jegyárakat. Persze, ez a lehetőség olyan vonalaknál adott, ahol nincs közforgalmú személyszállítás. Egyéb esetben használaton kívüli mellékvonalaknál alkalmazható ez fejlesztési opció.

11.6. Az igazi falusi turizmus

Az elmúlt évtizedekben lezajlott urbanizáció okán jelenleg egyre nagyobb az aránya az olyan városlakóknak, akik egyáltalán nem ismerik a vidéki lét sajátosságait. Az állattartást, a konyhakerti tevékenységeket, a szőlőtermesztés sajátosságait, a fahasogatás technikáját. Ebből a célból, ha nem is mindennapos programként, de bizonyos időközönként szervezni lehetne egy bemutatót, melynek során a résztvevők megismerhetnék az igazi vidéki lét hogyanját és mikéntjét, annak előnyeivel és hátrányaival. Ezt követően minden résztvevő kipróbálhatná magát abban, amiben szeretné. A program része lehetne a fahasogatás, a háztáji állatok tartásával kapcsolatos mindennapos teendők bemutatása, a fontosabb konyhakerti növényekkel kapcsolatos tevékenységek bemutatása. Kiegészítő program lehet a tűzrakás, amit igény szerint kerti sütögetés, bográcsolás követhet. Ez az opció persze túlmutat a kisvasút hatáskörén. Aktív közreműködést igényel a környék szolgáltatóitól, adott esetben lakóitól is. A vasút ebben a koncepcióban logisztikai szerepet töltene be.

A fejlesztés számos előnnyel jár:

1. A program keretein belül elvégzett munkákkal adott esetben segíteni lehetne a környék idősebb lakóinak.
2. A jegyárakat a megszerezhető plusz tudás és a kuriozitás értékével nagymértékben lehetne növelni.
3. A program néhány alkalmi munkalehetőséget biztosítana a helyiek számára.
4. Az együttműködésbe be lehetne vonni a térség kézműveseit is, ezáltal a résztvevők megismerhetnék a helyi kézműves tárgyak egyedi motívumait, elkészítésük sajátosságát.

Az imént kifejtett fejlesztési lehetőségek mindegyike a kisvasúttal történő utazás élményindexének növelésére irányult. Azonban a fejlesztés nemcsak a szolgáltatások, programok bővítésére vonatkozhat. Sok esetben az adott desztináció turisztikai szolgáltatóival való szorosabb együttműködés lehet a kulcs ahhoz, hogy a kisvasút hosszútávon fenntartható legyen.

12. A kisvasút és a turisztikai desztináció menedzsment együttműködése

Mint azt már korábban említettem, a kisvasút számos előnyt jelent az adott térség lakói, illetve szolgáltatói számára. Jelenleg azonban nem, vagy csak kismértékben tapasztalható szorosabb együttműködés. Számos esetben az „összefogás” egy-egy étteremben, hotelben kirakott plakátban, szórólapokban nyilvánul meg. Kevés helyen találkozhatunk valódi együttműködéssel és csomagajánlatokkal, pedig ez lenne a cél.

A következő fejezetekben a Csömödéri Erdei Vasút példáján keresztül próbálom bemutatni az általam javasolt fejlesztési lehetőségek megvalósítását, működését, hatásait. Valamint bemutatom Lentit és a „Lenti és Térsége Turisztikai Egyesületet”, ehhez kapcsolódóan a térség turisztikai attrakcióit és látnivalóit, továbbá bemutatom a szorosabb együttműködésben rejlő lehetőségeket.

13. A Csömödéri Erdei Vasút

„Az ország leghosszabb erdei vasútja 66km-es hálózattal. 1918-ban a Csömödér-Törösznek-Pördefölde-Szenpéterfölde, 1920-ban a Pördefölde-Hosszú-rét, 1922-ben a Törösznek-Bánokszentgyörgy-Oltárc vonalat adták át, amelyek az Esterházy Hitbizomány erdőterületeit kötötték össze a csömödéri fűrészüzemmel és átrakóállomással. Kezdetben lóvasútként működött, 1922-ben gőzvontatásra tértek át. A zalai olaj feltárásában is fontos szerepe volt, 1935-től a Magyar-Amerikai Olajipari Rt. részére hordta a követ, a cementet és a csöveket Bázakerettyére. a környék fuvarosait 1938-tól az olajipari anyagok kötötték le, ezért a fa biztos továbbítása érdekében 1938-1944 között újabb szárnyvonalakat építettek. A fűrészüzemmel együtt 1945-ben állami tulajdonba került. A menetrendszerinti személyszállítás 1954-ben kezdődött. Az első dízelmozdonyt 1962-ben szerezték be, a gőzmozdonyokat 1965-ben állították le. Hálózata a Csömödér-Törösznek-Bánokszentgyörgy-Oltárc fővonalból, valamint a kistolmácsi, az eger-völgyi, a bánkúrtösi, a kövecsesi, a feketeberki és a hosszú-réti szárnyvonalakból áll. Személyforgalom Csömödér-Törösznek-Bázakerettye-Kistolmács között van. A Közép-Zalai- és az Egerszeg-Letenyei-dombság déli, összefüggő erdővel borított tájait szeli át, ahol országos híré bükkösöket találunk. A vasútüzem gőzmozdonya 1998-ban Romániából érkezett, 490, 2002 pályaszámmal, Abel néven 1999-ben indult első zalai útjára.” (Tusnádi, 2002)

„A csömödéri és a lenti erdei vasút hálózatát 1999-ben összekötötték.

Lenti Erdei Vasút. Az Esterházy Hitbizomány 1912-ben megszüntette a bérleti rendszert, majd 1920-tól belterjes gazdálkodásra tért át. Lentiben 1923-ban fűrészüzemet létesítettek, az erdei vasút 1924-1928 között ennek kiszolgálására épült. Jelentős műtárgya a Kerka patak hídja, amely Lenti határában, a Kerka és két mellékága felett ível át. 1945-ben a fűrészüzemmel együtt államosították. A Lenti-Szilvágó közötti pályán csak teherforgalom van. A vasút Lenti, az összekötő szakasz pedig a Csömödér-Páka MÁV-állomásnál szintben keresztezi a Zalaegerszeg-Rédcics vonalat.” (Tusnádi,2002)

14. Lenti

Lenti Zala megye negyedik legnagyobb városa, amely mindössze néhány kilométerre fekszik a szlovén, az osztrák és a horvát határtól. Néprajzi szempontból fontos megemlíteni, hogy az Őrség, a Göcsej és a Hetés tájegységek találkozási pontjában fekszik. A város lakossága körülbelül 8700 fő. Ebbe beletartozik a szomszédos települések lakossága is, amelyek statisztikailag a város részei, név szerint: Lenti-Mumor, Lenti-Máhomfa és Lenti-Szombathely és Lenti-Bárszentmihályfa és Lenti-Kápolna. Valamint meg kell még említenünk a városhoz tartozó szőlőhegy, a Lenti-hegy lakosságát is.

14.1. A város megközelíthetősége

Lenti közúton jól megközelíthető. Budapesttől körülbelül 250 kilométerre fekszik, amiből 230 kilométer autópálya (M7). A város könnyen megközelíthető autóbusszal is. Budapestre, Zalaegerszegre, Nagykanizsára, Hévízre, Keszthelyre és a többi nagyobb városba is naponta több járat indul és érkezik vissza. A Lenti-Budapest járat menetideje 4 óra 20 perc. Amennyiben nem közúton, hanem vasúttal szeretnénk eljutni Lentibe, van rá lehetőségünk. Naponta több járat is közlekedik, de a hosszú menetidő miatt mára már gyakorlatilag csak a helyi lakosok számára kínál reális alternatívát.

14.2. A város turisztikai kínálata

Lentiben az elmúlt évtizedekben egyre fontosabbá vált az idegenforgalom. Azelőtt jelentős volt az ipari termelés is, azonban ez mára gyakorlatilag teljesen megszűnt, így a város egyetlen lehetősége az idegenforgalom növelésében rejlik. Ehhez minden adott.

A belváros jelentős része parkosított, több helyen egyedülálló virágkompozíciókkal tarkított. A főtéren áll a Szent Mihály római katolikus templom, amely a város legrégebbi műemléke a 13. századból. Jelenlegi formájában, vagyis barokk stílusban a 18. századtól látható. A

templom freskóit Dorffmesiter István és fia készítették. A templommal szemben a város művelődési háza található, amely az elmúlt években megvalósult uniós fejlesztés révén nyerte el jelenlegi formáját. E fejlesztés keretében újult meg a főtér is, melynek közepén szökőkút, illetve kispatak is található. Amióta a főtér megújult a városnak lehetősége van több közösségi programot rendezni, így az elmúlt néhány évben a nyári időszakban minden péntek este koncertet rendeztek a helyiek és persze a turisták számára. A belváros tele van üzletekkel, melyek elsősorban ruhaboltok, illetve kávézókkal, éttermekkel. Szerinte a városban rengeteg további fagylaltozókat, pékségeket, cukrászdákat, éttermeket és panziókat találhatunk. Ebből a szempontból a város hasonlít Hévízre. Heti rendszerességgel a piactéren piacot is rendeznek, ahol elsősorban ruhaneműket vásárolhatunk. Ezeken a napokon sok szlovén és osztrák turistával találkozhatunk.

A bevásárló turizmus mellett az aktív pihenést kedvelők is megtalálhatják a számításukat. A város környékén több mint 30 km kiépített kerékpárút áll rendelkezésre, emellett túraútvonalak és számos lovaglási lehetőség várja a természetbarátokat. A térség igazi horgásziparicsom. Temérdek lehetőség közül választhatnak a sport - és a hobbihorgászok. A szőlőhegyen számos pince várja a turistákat, hogy megízlelhessék a hegy kiváló borait. A gokart pálya a száguldás szerelmeseinek kínál ideális lehetőséget. Azonban a legfőbb turisztikai attrakció alighanem a Lenti Termálfürdő és Szent György Energiapark, amely az elmúlt 20 évben folyamatosan megújul és bővül. A termálvíz 40 000 éves nátrium - hidrogén karbonátos gyógyvíz, amely alkalmas a mozgásszervi és ízületi megbetegedések kezelésére. A Szent György Energiapark pedig földszugárással segíti a gyógyulni vágyókat. A közeljövőben a Nyugat-dunántúli Operatív Program keretében a Termálfürdőben további fejlesztéseket fognak eszközölni.

A kulturális erőforrásokban a város és a térség sem bővelkedik. A már említett Szent Mihály templomon kívül meg kell említeni a Hagyományok Házát és Információs Pontot, ahol a térségben összegyűjtött 18 – 19. századi hetési népi értékek gyűjteménye tekinthető meg, valamint megcsodálhatóak Soós Lajos munkái, aki Zala utolsó híres pásztorfaragója volt. A másik állandó kiállítás a „Göcsej kincsei, az erdő és fa” címet viselő erdészeti-, fűrészipari és vasúttörténeti kiállítás, ami az erdei kisvasút állomásépülete mellett található. Továbbá meg kell említenünk a XII. századi magtárrá átépített vár maradványait, amely azonban jelenleg inkább csak fejlesztési potenciállal bír, mintsem turisztikai vonzerővel.

A turisztikai kínálat szempontjából a város egyetlen igazi hátránnyal bír, ami nem más, mint a színvonalas szálláslehetőségek hiánya. A város bővelkedik panziókban és bérelhető apartman házakban. Azonban hotel vagy szálloda csak két darab található a térségben, azok sem a

városban, ami komoly gondot jelent a város későbbi fejlődésére nézve. Jelenleg a Lenti-hegyen található Hubertus Fogadó és a gosztolai Gosztola Gyöngye hotel kínálnak panziósobánál színvonalasabb szálláslehetőséget és a szállásslolgáltatáson kívüli egyéb szolgáltatásokat.

15. További turisztikai attrakciók a város vonzáskörzetében

Amikor egy város turisztikai kínálatát elemezzük, fontos, hogy ne csak a városban gondolkozzunk, hanem a környék turisztikai kínálatát is számba vegyük.

Lenti esetében számos további attrakciót említhetünk a térségből. Ilyen például a néhány kilométerre elterülő Lendvadedesi Halastó, amely ideális hely a kikapcsolódásra, piknikezésre és nem utolsósorban a horgászatra. Tormaföldén találhatjuk a híres Vétyemi Ősbükköst, amely a térség egyik leghíresebb természeti értéke. A Kerkateskánd melletti Szécsiszigeten a katolikus templom mellett a Szapáry kastély, a bivalyrezervátum és a malommúzeum is várja a turistákat. Budafapusztán a Budafapusztai Arborétum várja a természetbarátokat. A kisvasút végállomásán, Csömödéren a halastó ideális hely a kikapcsolódásra.

Mivel gyakorlatilag a megye legtávolabbi pontja is elérhető másfél órán belül, így mindenképpen meg kell említeni például a zalakarosi gyógyfürdőt, valamint Kehidakustányt Deák Ferenc kúriájával és persze az élményszerzővel. Zalaegerszezen az Aquapark, a Göcseji Múzeum és a Skanzen mellett számos további kulturális nevezetesség található. És semmiképpen nem feledkezhetünk meg Hévízről, amely nem csak Zala megye leglátogatottabb desztinációja, hanem Budapest után az ország második legnépszerűbb városa. A közeli Őrség a természeti értékek mellett kulturális erőforrásokban is rendkívül gazdag. Nemesnépen a haranglábat érdemes megtekinteni. Nem mindennapi látvány a híres veleméri római kori templom. Magyarszombatfa fő profilja a fazekasság, de a vadászati kiállítást is megtekinthetjük. Őriszentpéteren a templom mellett tanösvény is várja az érdeklődőket. Szalafő-Pityeszeren pedig falumúzeum-skanzen található. Az Őrség további látványossága még a Vadása-tó. Mivel a város közel fekszik a határ közeléhez, így Szlovéniába, Horvátországba vagy Ausztriába is tehetünk egy rövid látogatást.

16. A „Lenti és Térsége” Turisztikai Egyesület

Az Egyesület 2011. október 5-én alakult meg. Működési területe a Lenti és Letenyei Statisztikai Kistérség. Az Egyesület célja: „hozzájárulni és elősegíteni a kistérségben a turizmus fejlesztését, mely a kistérség jövője szempontjából alapvető fontosságú.” (LTTE Alapszabálya, 2011)

Az alapvető cél megvalósítása érdekében az Egyesület az alábbi feladatokat látja el:

- a) „Az Önkormányzati, vállalkozói és a civil szféra turisztikával kapcsolatos tevékenységeinek összehangolása;
- b) Turisztikai informatikai rendszer működtetése, hozzáférés biztosítása a tagok részére;
- c) A helyi turisztikai szolgáltatásokról, eredményekről, turista elégedettségéről adatok folyamatos gyűjtése, statisztikák készítése;
- d) Képzési igények felmérése, képzések megszervezése;
- e) Szakmai szervezetekkel és a környező térség más turisztikai egyesületeivel való együttműködés;
- f) Az egyesület tagjainak közös érdekképviselése a hatóságok, önkormányzatok, más kívülállók irányába
- g) A tagság folyamatos informálása a tervezett programokról, az egyesület eredményeiről;
- h) Turisztikai célú pályázatok figyelése, pályázatok kiírásának kezdeményezése, pályázatokon való részvétel;
- i) Az Egyesület biztosítja, hogy közhasznú szolgáltatásaiból a tagjain kívül más is részesülhessen.” (LTTE Alapszabálya, 2011)

Ezen kívül az Egyesület közhasznú tevékenységeket is ellát az alábbi területeken:

- „kulturális tevékenység,
- kulturális örökség megóvása,
- műemlékvédelem,
- természetvédelem, állatvédelem,
- környezetvédelem,
- munkaerőpiacon hátrányos helyzetű rétegek képzésének, foglalkoztatásának elősegítése - ideértve a munkaerő-kölcsönzést is - és a kapcsolódó szolgáltatások,
- gyermek- és ifjúságvédelem, gyermek- és ifjúsági érdekképviselés,
- euroatlanti integráció elősegítése,
- terület és vidékfejlesztés” (LTTE Alapszabálya, 2011)

Az LTTE jelenleg 25 tagot számlál, köztük találhatunk panziókat, fogadókat, magánszemélyeket, önkormányzatokat, sőt, még bankot is.

17. Az Egyesület és a kisvasút szorosabb együttműködésének lehetőségei

Ahogy a közmondás is szól „Egységben az erő”. Ami nem sikerül önerőből, majd sikerül segítséggel. A mai világban elterjedt nézőpont, hogy mindenki csak magának akar jól. Azonban be kell látni, hogy ha összefogunk valakivel, akkor együtt könnyebben érhetjük el céljainkat vagy valósíthatjuk meg terveinket.

Az iménti gondolatot a kisvasút példájára vetítve megállapíthatjuk, hogy ha a kisvasút és a térség szolgáltatói több közös tevékenységet folytatnának, abból minden partner profitálhatna. Az együttműködésnek számos formája lehet.

17.1. Együttműködés a szállásslásgálgátatókkal

Tudni kell, hogy a városban mind a szállások, mind az egyéb szolgáltatások ára rendkívül kedvezőek. Így megvalósítható lenne, hogy a szállásslásgálgátatók mindegyike megvásároljon egy adott mennyiségű jegyet a kisvasútra, melynek árát be lehetne építeni a szállás árába, amely így sokfelé elosztva nem eredményezne jelentős áremelkedést, ugyanakkor értékesítési szempontból előnyös lehet, ha a szoba mellé a kisvasútra szóló ingyen jegy is jár. Mint az kiderült, ebben a konstrukcióban nyilván nem ingyenes a jegy, a vendég azonban ezt nem tudja. Ha szükséges, lehet fokozni a szolgáltatók együttműködési hajlandóságát azzal, hogy pár százalékkal olcsóbban vásárolhatnak jegyet. Ha áraikat az eredeti jegyárral növelnék, a különbözet extra bevételt jelentene számukra. Ugyanakkor a kisvasút így is jól járna, mivel az egységnyi biztos bevétel többet ér, mint az egységnyi bizonytalan bevétel, mivel az előbbi csak közvetve függ a turisták számától, továbbá egyáltalán nem függ az időjárástól.

A már említett szórólapok elhelyezése a szálláshelyeken nem rossz ötlet, de véleményem szerint nem kellően hatékony. Amennyiben van rá lehetőség, szóban egyszerűbb és költségkímélőbb javasolni a kisvasút kipróbálását.

17.2. Együttműködés a térség többi szolgáltatójával

Az összefogás alapszintje itt is a szóbeli információnyújtás, javaslat arra, hogy próbálják ki a kisvasutat. De az egyik legjobb megoldás a csomagajánlatok kialakítása lehetne. A csomag tartalmazhatna lovaglási lehetőséget, gokartozási lehetőséget, kisvasutas utazást, teniszezési lehetőséget, tekézési lehetőséget, kerékpárbérlést, horgászfelszerelést. Ezekből minden turista

kiválaszthatná, mit szeretne. A lényeg, hogy egy bizonyos kedvezményt biztosítani kell ahhoz, hogy a csomag népszerűvé váljon, illetve életképes legyen.

Az együttműködés legmagasabb szintje a térségi kedvezménykártya bevezetése lenne, amelyben már a térség nem kifejezetten turisztikai szolgáltatói is részt vehetnek. A rendszer működése bizonyított, manapság számos helyen találkozhatunk ilyennel, például Hévízen vagy Bükön is.

18. A javasolt fejlesztési lehetőségek bemutatása a Csömödéri Erdei Vasút példáján keresztül

A következőkben a már taglalt fejlesztési lehetőségek kivitelezését, megvalósítását és hatásait fogom bemutatni egy konkrét kisvasút esetében.

18.1. Szorosabb együttműködés az egyetemekkel

Ez a lehetőség azért előnyös, mert a vasút részéről nem igényel addicionális költséget. A humánerőforrásnak viszont komolyabban kellene foglalkoznia a kapcsolatépítéssel, a kapcsolatfenntartással, továbbá a hallgatók körbevezetése, esetleg előadások tartása, bemutatók rendezése felkészülést és előzetes tervezést igényelne.

A Csömödéri Erdei Vasút az egyik legsokoldalúbb kisvasút. Egyrészt azért, mert nem csak személyszállítást végez, hanem teherforgalmat is bonyolít. Ez azért előnyös, mert így van lehetőség a teherszállítás eszközeivel, menetével is megismerkedni. Másfelől a vasúton nem csak dízelmozdony, hanem gőzmozdony is üzemel, így a gőzmozdony működésének megfigyelésére, tanulmányozására is van lehetőség.

További előny, hogy ha és amennyiben szükséges, a szállás rendkívül olcsón biztosítható. Adott esetben igénybe vehető a közelmúltban átadott kistolmácsi turistaszálló is. A vonalhoz való eljutás viszonylag gyors és olcsó.

Mindent összevetve gyakorlatilag semmilyen akadálya nincs annak, hogy ez a fejlesztési opció a későbbiekben megvalósuljon.

18.2. Turisztikai attrakciók teremtése, „Eiffel-torony effektus”

Mint azt már az előbbiekben kifejtettem, az általam javasolt megoldás turisztikai attrakció teremtésére egy kilátó építése. Fontos tény, hogy a közelben nem található olyan épület, amely konkurenciát jelentene egy ilyen építménynek. Az érdekesség fokozására a kilátónak nem csupán egy építménynek kellene lennie, hanem valamit meg kellene mintáznia.

Esetünkben szóba jöhetne a tavaszi tűzike, a kockás kotuliliom, mivel ezek igen jellemző növények a környéken, ráadásul látványosak is. Az erdőkben rendkívül sok gomba is található, így többek között a vargánya is remek választás lehetne.

A megvalósítást illetően, a kilátó építése komolyabb ráfordítást igényel, mint más lehetőségek, azonban hosszútávon előnyösebb fejlesztési opció lehet, mint például a járműállomány frissítése. Esetünkben ráadásul a pályafelújítás sem kiemelt prioritású dolog, mivel az a közelmúltban több szakaszon is megtörtént.

18.3. Fokozottabb trendkövetés

Általános tapasztalat, hogy a visszatérő utazók száma rendkívül alacsony. Így a vasút fejlesztésénél kitűzhetjük azt a célt, hogy növeljük a visszatérők számát. Ebben az esetben egy pályafelújítás, egy személykocsi lecserélése nem jelent semmit az utazó számára. E helyett inkább valami másra, valami különlegesre van szükség, ami felkelti még azok érdeklődését, akik a közelmúltban utaztak az adott vonalon.

A Csömödéri Erdei Vasút ideális lehetőség a megvalósításhoz. A szerteágazó hálózatnak köszönhetően kellő fantáziával akár több szabadulós program is megvalósítható. A megvalósítás nem igényel komolyabb pénzügyi erőforrásokat. E helyett inkább szellemi tőkét. Viszont a lehetséges bevételt nagyban növelheti, mivel ez lehetne az egyedüli vasút, ami ilyen szolgáltatást kínál. Mellesleg a szabadulós játékok árszába messze meghaladja a kisvasútra váltható jegyek árát. A működtetéshez maximum 1-2 ember szükséges.

A kivitelezéshez legalább egy vagon átalakítása szükséges, de akár több stílusú szabadulás is megépíthető, ha van rá igény. A szerteágazó hálózatnak köszönhetően többféle erdei, szabadtéri játékrész is tervezhető. Azonban költségkímélőbb megoldás a menetrend szerinti járáshoz csatlakoztatni a „játékot”

18.4. Gyermekvasút vidéken – avagy adjunk közösségformáló szerepet a kisvasútnak

A Gyermekvasút Budapesten egy jól megtervezett, megszervezett és pénzügyileg is stabil lehetőség a gyerekek számára ahhoz, hogy

- megismerhessék milyen érzés dolgozni,
- közelebbről láthassák a vasút működését,
- egy életre szóló élménnyel gazdagodjanak,
- új barátságokat köthessenek.

Fontos lenne, hogy a vidéken élő gyermekek számára is biztosítsunk hasonló lehetőséget. Azonban a közelben élő iskolások száma nyilvánvalóan jóval alacsonyabb, mint a fővárosban.

Így vélhetően ugyanabban a formában nem lehet megvalósítani. Éppen ezért célszerűbb kisvasúti nyári tábor formájában megvalósítani az elképzelést. Így egyfelől a szülők számára sem okoz gondot a gyermek felügyelete, másrészt vélhetően növeli a helyiek elkötelezettségét a kisvasúttal kapcsolatban.

Lentiben iskola és gimnázium is van, a környék településeiről is ide járnak a diákok, így vélhetően elegendő jelentkező lenne egy ilyen programra. A közeli termálfürdő révén bővíteni lehetne a programot közös strandolással is, így növelve a tábor élményét. A rendszeres áruszállítás révén a diákok megismerkedhetnek az áruszállítás folyamatával is.

A szervezés igen egyszerű feladat lenne, nem igényel komolyabb erőfeszítéseket. A főbb feladatok a betanítás megtervezése, lebonyolítása, az étkeztetés leszervezése, az állandó felügyelet biztosítása és az egyéb programok, kreatív játékok, ötletek kitalálása a járatok közötti szabadidő eltöltésére.

Az egész program lényege, hogy lehetőséget teremtsünk ahhoz, hogy legalább egy kis ideig ne a virtuális térben éljék a nebulók az életüket, hanem a valós térben, valós kapcsolatokat kialakítva, valós élményekkel gazdagodjanak.

18.5. *Mozgó helytörténeti kiállítás*

A Csömödéri Erdei Vasút ideális helyszín lehetne az ötlet megvalósításához, mivel több mellékvonal is rendelkezésre áll. A város is nagyobb múlttal rendelkezik.

A tervezés, kivitelezés több munkát és időt igényel, mint anyagi forrást. Azonban, ha az eredmény látványos és igényes, akkor egy olyan egyedi és különleges dolog jönne létre, ami vélhetően szerte az országból vonzaná a látogatókat.

Ha ugyanezen terv mentén filmbeli helyszíneket jelenítenének meg az egyes állomások, akkor még a külföldi turisták száma is jelentősen növekedhetne. Itt olyan megállókra gondolhatunk, mint például a Harry Potter filmekből ismert 9 és ¾-ik vágány, számos western filmből ismert klasszikus vadnyugati állomás víztározóval, faházzal, kaktuszokkal. A Polar Express című animációs film révén az egyik állomás lehetne a Mikulás főhadiszállása a manóházakkal együtt. Ez télen extra előny lehetne a mikulásvonat szempontjából. A kalauz minden megállónál átöltözhethetne az adott helyszínnek megfelelően, így növelve a hangulatot. Ez mindössze néhány jelmezt és egy kis kitartást igényel a kalauz részéről.

18.6. *Az igazi falusi turizmus*

Külön program keretében meg lehetne ismertetni a turistákkal a fakitermelés hogyanját és mikéntjét. Továbbá megadni a lehetőséget arra, hogy próbára tehessék képességeiket.

Együttműködve a térség kézműveseivel, szolgáltatóival, borászaival, lakóival a lehetőségek száma határtalan. Az egész programcsomag lényege az lenne, hogy a turistáknak lehetőségük legyen az ismeretek megszerzésén túl azok kipróbálására is. Ez lehetne a falusi turizmus egyik új dimenziója.

A program megvalósítása igazából csak térségi összefogást igényel. Ezenkívül csak az egyes helyszínek közötti logisztikát kell megoldani. Itt kapna szerepet a kisvasút is. A csomag része lehetne az alapvető erdei túlélési technikák bemutatása, amely mostanában rendkívül népszerű. Illetve a számos horgászati lehetőség révén a horgászatba is belekóstolhatnának a résztvevők.

Mint az kiderült nyilván kisebb, maximum 15-20 fős csoportokról van szó. De ennek több előnye is van. Egyrészt erősíti az élményt a turista számára, mivel így nem csak egynek érezheti magát a sok közül, mert több idő és lehetőség van személyes kapcsolat kialakítására is. Másrészt növeli a programcsomag egyediségét, így annak árát is. A programcsomag alkalmi eseményekkel is kiegészíthető, például kerti grillezéssel, disznóvágással.

19. Empirikus kutatás eredményei

Az előző részekben bemutatam a magyarországi kisvasutak fejlődését, majd részleteztem jelenleg milyenek a kisvasutak lehetőségei. Ezt követően részletesen bemutatam azokat a lehetőségeket, amelyek véleményem szerint döntően befolyásolhatnák a kisvasutak hosszú távú jövőjét, természetesen pozitív irányba. Azonban az esetleges fejlesztések megkezdése előtt fontos, hogy felmérjük, hogy az adott változtatásokhoz hogyan viszonyulnak az utasok és a potenciális utasok. Így szükség volt primer kutatásra is ahhoz, hogy megállapítsam, hogy a felvázolt lehetőségekkel valóban érdemes élnie a kisvasutaknak.

19.1. Kutatás módszere

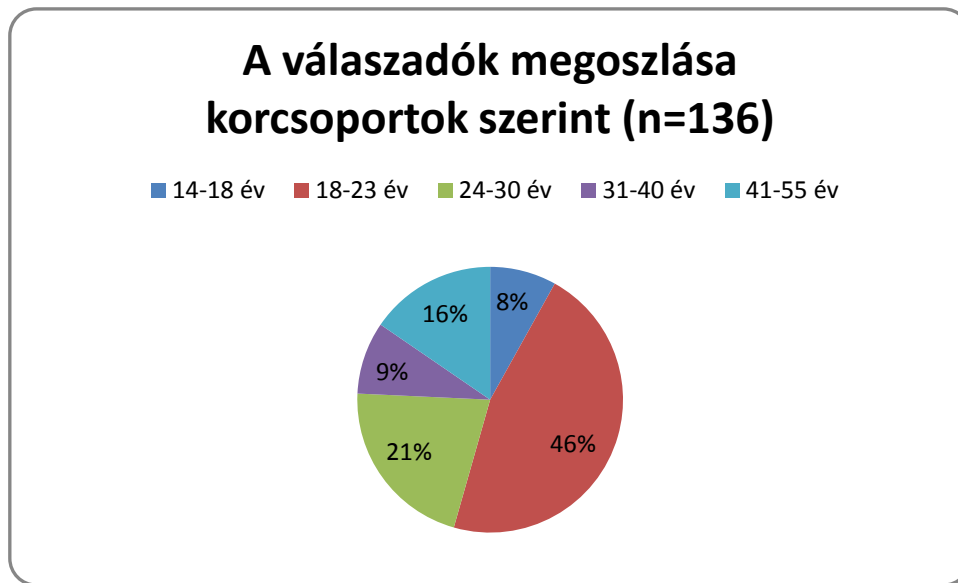
Ahhoz, hogy megismerjem az emberek véleményét a témával kapcsolatban, kvantitatív kérdőíves kutatást végeztem. A kutatásban összesen 136 fő válaszait elemeztem. A kérdőív kitöltésére az interneten keresztül volt lehetőség. A kérdőív elérhetőségét közösségi oldalakon és e-mailben terjesztettem el. A vizsgálat során nem alkalmaztam kiválasztást, mivel a legkülönbözőbb célcsoportok, minden korosztály véleménye fontos volt számomra.

A kérdőív kétkimenetelű és többkimenetelű zárt kérdéseket, nyílt kérdéseket és hétfokozatú Likert-skálás kérdéseket tartalmazott.

19.2. A minta összetétele

Kérdőíves kutatásom során a mintába kerülő 136 válaszadó 8,09%-a a 14-18 év közötti, 46,32%-a a 18-23 év közötti, 21,32%-a a 24-30 év közötti, 8,82%-a a 31-40 év közötti, míg 15,44%-a a 41-55 év közötti korosztályba tartozik (*lásd 1. ábra*). A kitöltők 53,68%-a férfi, míg 46,32%-a pedig nő (*lásd 2. ábra*). A válaszadók több, mint fele, egészen pontosan 51,47%-a középfokú végzettséggel, további 40,44% felsőfokú végzettséggel, míg a fennmaradó 8,09% általános iskolai végzettséggel rendelkezik. A lakhelyet tekintve a túlnyomó többség, 71,32% Budapesten vagy Pest megyében él, míg a további 28,68% vidéki lakos. A kitöltők 69,12%-ának nincs gyermeke, 13,24%-a egy, 15,44%-a kettő, míg 2,21%-a négy gyermekkel rendelkezik.

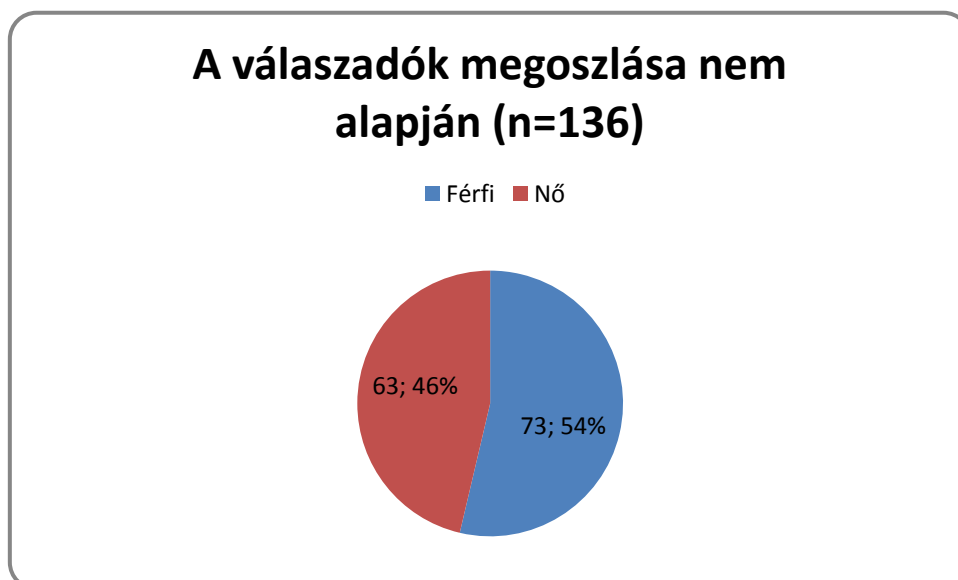
. ábra: A válaszadók megoszlása korcsoportok szerint



Forrás: Saját szerkesztés, 2014

Az imént közölt adatok arányait, eloszlását nem érdemes további vizsgálat alá vonni, mivel a kitöltés nem hólabda-módszerrel és nem szisztematikus kiválasztással történt. Így az arányokat nem is lehet magyarázni, mivel azok a teljesen véletlenszerűek.

. ábra: A válaszadók megoszlása nem alapján



Forrás: Saját szerkesztés, 2014

19.3. Hipotézisek

Hipotéziseimet többnyire a szekunder kutatásom során nyert információkra támaszkodva alakítottam ki. Négy hipotézist fogalmaztam meg, melyek a következők:

H1: Az első hipotézisem azt feltételezi, hogy a potenciális utasok számára fontos, hogy több tematikus programlehetőség, illetve extra szolgáltatás legyen elérhető.

H2: Az utasok elsősorban nem azért választják a kisvasutas utazást, mert az úti céljukat így tudják a legkönnyebben elérni, hanem egyéb szempontok befolyásolják a döntésüket.

H3: Az utazási szokásokat tekintve nem jellemző, hogy az utasok éves rendszerességnél gyakrabban utaznak kisvasúttal.

H4: Az adott kisvasúttal kapcsolatos információk megszerzéséhez az internet vált az elsődleges eszközzé.

19.4. Hipotézisek vizsgálata

A hipotézis vizsgálattal az alábbi négy feltételezést szeretném alátámasztani vagy elvetni.

H1: Az első hipotézisem azt feltételezi, hogy a potenciális utasok számára fontos, hogy több tematikus programlehetőség, illetve extra szolgáltatás legyen elérhető.

A válaszadók egy többkimenetelű zárt kérdésben nyilatkozhattak arról, hogy véleményük szerint mely területeken lenne szükséges fejlesztéseket eszközölni. Természetesen több lehetőséget is választhattak.

A lehetséges válaszok a következők voltak:

- A legtöbb kisvasút úgy jó, ahogy van, nem szükséges a fejlesztésük.
- Javítani kellene a járművek állapotán.
- Tisztán elektromos hajtásrendszerrel működő szerelvények kellenének.
- Több tematikus programlehetőség és extra szolgáltatás kellene.
- A kisvasutaknak jobban kellene követniük az éppen aktuális trendeket.
- Hatékonyabb együttműködés lenne szükséges az adott turisztikai desztináció más szolgáltatóival.
- Növelni kellene a szerelvények sebességét.
- Egyéb.

A kitöltők 4,41%-a több állami támogatással segítené a fejlesztések megvalósulását. 8,09% alacsonyabb árakkal próbálná meg növelni az utas számot. 16,18% szerint nem szükséges a kisvasutak fejlesztése. Ez egyben azt is jelenti, hogy levonhatjuk azt a következtetést, hogy mindenképpen van igény a kisvasutak jobbá, korszerűbbé tételére, ugyanis a fennmaradó 83,82% szerint van mit fejleszteni. 17,65% az elektromos hajtásrendszerben látja a jövőt.

Ez jelenleg nem csak vízió, ugyanis Királyréten már működik ilyen típusú kisvonat. Vélhetően a későbbiekben további vonalakon is találkozhatunk majd ugyanilyen szerelvényekkel. 22,06% szerint növelni kellene a szerelvények sebességét. Való igaz, a legtöbb vonalon elég alacsony az átlagsebesség. Véleményem szerint többek között ezért sem a hivatásforgalom bővítésében kell gondolkozni, persze egy-két vonal kivételével, amelyek városban vagy ahhoz közel működnek, így egyfajta villamosként, „tram train”-ként működhethetnének. Viszont a többi esetben a lassúság miatt a hivatásforgalom a közútra terelődik, mivel a napi használat esetén minden egyes utazással eltöltött extra idő számít a közlekedési eszköz kiválasztásakor. Pozitív meglepetés, hogy 55,88% a turisztikai desztináció más szolgáltatóival való szorosabb együttműködést javasolja. Ez egyben azt is mutatja, hogy az emberek tisztában vannak azzal, hogy mit is jelent egy turisztikai desztinációs menedzsment szervezet és hogy miért is jelentős annak közreműködése. A válaszolók 67,65%-a a járművek állapotán javítana. Itt vagy cserére, vagy felújításra kell gondolnunk. Mivel a válaszadók több, mint kétharmada szerint szükséges lenne a járművek fejlesztése, így megállapíthatjuk, hogy valóban kiemelt fontosságú a járműállomány lecserélése, felújítása. Azonban nem szabad elfelejtenünk, hogy ez az egyik legköltségesebb fejlesztési opció mindk közül.

A lényeg viszont nem ez, hanem az, hogy 82,35% szerint több tematikus programra és extra szolgáltatásra lenne szükség. Ez egyben azt is jelenti, hogy az általam javasolt fejlesztési célok, lehetőségek jelentős mértékben lefedik a valós igényeket, így esetleges megvalósításuk javasolt.

Tehát a H1 hipotézist a válaszok függvényében igazoltnak tekinthetjük.

H2: Az utasok elsősorban nem azért választják a kisvasutas utazást, mert az úti céljukat így tudják a legkönnyebben elérni, hanem egyéb szempontok befolyásolják a döntésüket.

Azért fogalmaztam meg az alábbi állítást, mert úgy vélem, hogy a kisvasút nem az a klasszikus értelemben vett jármű, amit arra használunk, hogy eljussunk A-ból B-be. Úgy gondolom, hogy más befolyásoló tényezők sokkal fontosabbak az utazási döntés meghozatalakor.

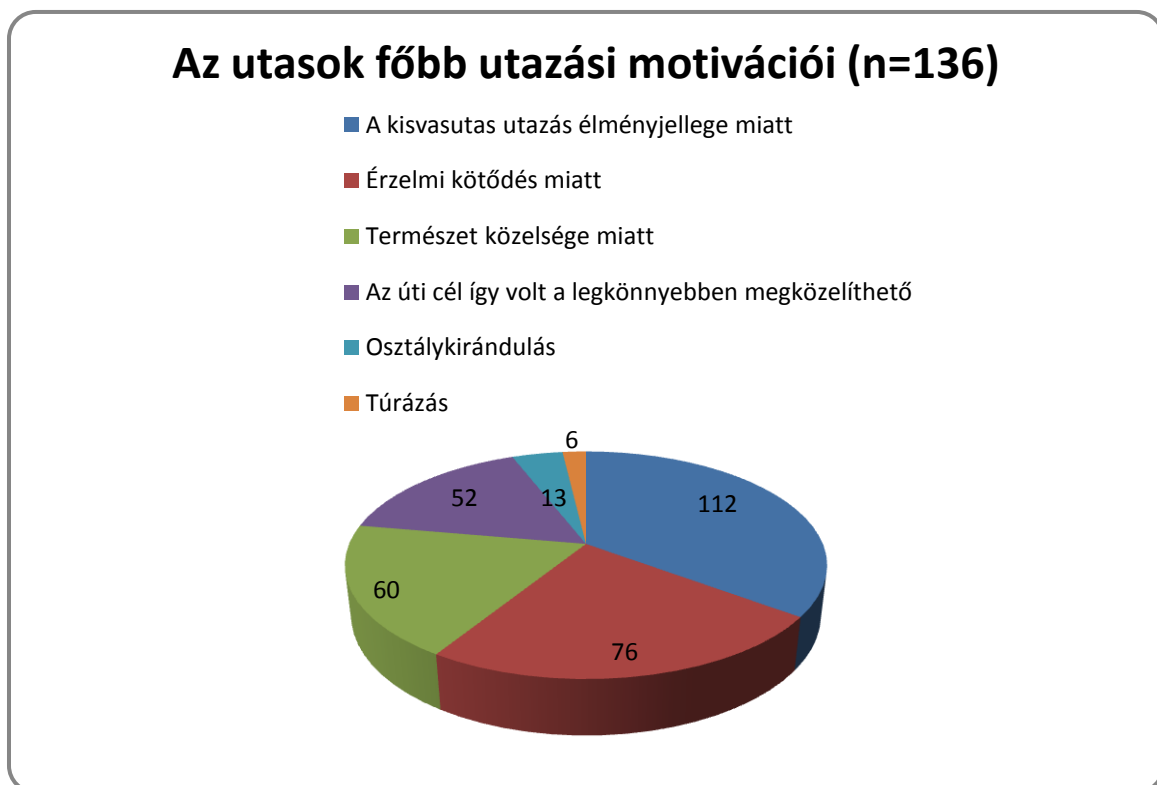
A kitöltők szintén egy többkimenetelű, zárt kérdésben nyilatkozhattak arról, hogy miért választották a kisvasutas közlekedést. Az alábbi opciók közül választhattak:

- A kisvasutas utazás élményjellege miatt.
- Az úti cél így volt a legkönnyebben megközelíthető.
- A természet közelsége miatt.

- Érzelmi kötődés miatt.
- Egyéb.

4,41% túraútvonal megközelítése céljából vette igénybe a kisvasutat, mint közlekedési eszközt. 9,56% osztálykirándulás keretében utazott kisvasúttal. Sok kisvasút közelében vannak alacsonyabb komfortfokozatú turistaszállások, illetve egyéb szálláshelyek, így a kisvasút elég kedvelt utazási forma, illetve program osztálykirándulások keretében. Mindössze 38,24% preferálta a kisvasutas utazást azért, mert az úti cél így volt a legkönnyebben megközelíthető. Így megállapíthatjuk, hogy az utazási döntés meghozatalakor nem az úti cél elérése a legfontosabb szempont. Tehát a kisvasút semmiképpen nem számít klasszikus közlekedési eszköznek, mivel az utasok sok esetben nem azért utaznak a kisvasúttal, mert feltétlenül el szeretnének jutni egy adott helyre. Ezt az is alátámasztja, hogy 55,88% érzelmi kötődés miatt utazik kisvasúttal. A válaszadók többségét, pontosabban 82,35%-át a kisvasutas utazás élményjellege győzte meg arról, hogy a kisvasutas utazást tegyen. További 44,12% a természet közelsége miatt választotta ezt a közlekedési formát. A válaszok pontos száma a 3. ábrán tekinthető meg.

. ábra: Az utasok főbb utazási motivációi



Forrás: Saját szerkesztés, 2014

Mindent összevetve megállapíthatjuk, hogy az utazási döntés meghozatalakor elsősorban a kisvasutas utazás élményjellege dominál, tovább igen jelentős tényező az érzelmi kötődés. Ez annak tudható be, hogy a kisvasút kicsit olyan, mint egy életnagyságú vasútmodell. Ugyanolyan, mint a nagyvasút, csak kicsiben. Kisebb mozdonyok, kisebb vagonok, kisebb sínek, így a legtöbb gyerekben kialakul egyfajta érzelmi viszony, mivel ők is kicsik. És ez a különös kapcsolat, igaz kicsit más formában, de később is megmarad.

A kapott válaszok alapján megállapítható, hogy a hipotézis igazolást nyert.

H3: Az utazási szokásokat tekintve nem jellemző, hogy az utasok éves rendszerességnél gyakrabban utaznak kisvasúttal.

Fontos, hogy tisztában legyünk az utasok utazási szokásaival. Nem csak az számít, hogy mi motiválja őket a kisvasutas utazásra, hanem az is, hogy ez a motiváció mennyire erős.

A kitöltők itt is egy többkimenetelű zárt kérdésben nyilatkozhattak arról, hogy az elmúlt négy évben hány alkalommal utaztak kisvasúttal.

Az alábbi opciók közül választhattak:

- Egyszer sem.
- 1-2 alkalommal.
- 3-5 alkalommal.
- 5-10 alkalommal.
- Havi rendszerességgel.
- Heti rendszerességgel.
- Napi rendszerességgel.

Mindössze 8,09% utazott 5 vagy annál több alkalommal kisvasúttal. 16,91% 3-5 alkalommal választotta ezt a közlekedési eszközt. A válaszolók fele 1-2 alkalommal utazott kisvasúton, míg 25% egyszer sem választotta a kisvasutat az elmúlt néhány évben.

Ha ehhez hozzávesszük, hogy a válaszolók többsége a 18-23-as korosztályba tartozik, akkor megállapíthatjuk, hogy az esetleges iskolai kirándulások után a fiatalabb korosztály számára nem igen vonzó lehetőség a kisvasutas utazás. Okkal feltételezhetjük, hogy ez nem csupán a véletlen műve. Olyan valami hiányzik a szolgáltatásból, ami fontos a fiatalok számára. Itt gondolhatunk a nagyobb sebesség hiányára, a különféle kényelmi szolgáltatások hiányára, az internetkapcsolat hiányára, de mindközül a legfontosabb a plusz szolgáltatások hiánya. A fiatalok többsége többet vár egy kisvasúttól, mint egy szimpla utazást. Éppen ezért fontos, hogy legyenek olyan extra szolgáltatások, amelyek adott esetben háttérbe szorítják magát az utazás tényét, ugyanakkor kellően népszerűek a fiatalok körében. Ennek kapcsán

megállapítható, hogy például a szabadulós játék kisvasutas alkalmazása ideális lehetőség az utazási szokások pozitív irányba történő befolyásolására. És a cél végső soron ez. Ha a pályát vagy a járműveket fejlesztjük, attól még az alapszolgáltatás változatlan marad. Persze, nyilván magasabb színvonalon lesz elérhető, azonban az utazási szokásokat ezzel nem tudjuk megváltoztatni. Rövidtávon működik a dolog. Az egykori utas értesül arról, hogy új járművek vannak az adott kisvasút vonalán, ezért úgy dönt, megnézi, kipróbálja. Ezzel a vasút nyert egy plusz alkalmat. De ettől függetlenül a közeljövőben ez az utas szinte biztos, hogy nem fog visszatérni. Éppen ezért inkább olyan extra szolgáltatásokat kell kínálni, ami újbóli igénybe vételre készíti. Így közvetve nem csak az eszközt fejlesztjük, ami az adott szolgáltatás biztosításához szükséges, hanem az utazási szokásokat is. És a hosszú távú cél éppen ez.

A válaszok függvényében megállapítható, hogy a H3 hipotézis igazolást nyert.

H4: Az adott kisvasúttal kapcsolatos információk megszerzéséhez az internet vált az elsődleges eszközzé.

Az elmúlt időszakban az internet vált az elsődleges információforrássá. Így feltételeztem, hogy ugyanez tapasztalható a kisvasutak esetében is.

A válaszadók szintén egy többkimenetelű, zárt kérdésben jelölhették meg a rájuk vonatkozó választ. A válaszlehetőségek az alábbiak voltak:

- ❖ kisvasut.hu weboldaltól.
- ❖ Ha van, akkor az adott kisvasút saját honlapjáról. Telefonon érdeklődöm.
- ❖ Barátokat, ismerősöket, rokonokat kérdezek meg, vagy szólnak nekem.
- ❖ Facebook oldalaktól.
- ❖ Nyomtatott sajtóból.
- ❖ Egyéb.

Nyomtatott sajtóból senki nem tájékozódik sem a programokkal, sem a menetrenddel kapcsolatban. Persze az is igaz, hogy nem is nagyon jellemző az újságokban ilyen jellegű hirdetés. Mindössze 5,88% használja a Facebook közösségi oldalt ezzel a céllal. Ez az érték kicsit meglepő, figyelembe véve az oldal töretlen népszerűségét. 17,65% a www.kisvasut.hu gyűjtőoldalt használja a szükséges információk megszerzéséhez. 22,79% az állomáson kirakott menetrendet olvassa vagy az állomás dolgozójától kér segítséget. 15,44% telefonon érdeklődik a menetrenddel, programokkal kapcsolatban. A válaszadók túlnyomó többsége, 68,38% viszont a kisvasút saját honlapjáról tájékozódik.

A százalékos adatokat tekintve megállapíthatjuk, hogy a kisvasúttal kapcsolatos információk megszerzéséhez legtöbben az internetet használják. Éppen ezért célszerű, hogy a kisvasutak saját webes felületei, illetve a kisvasut.hu weboldal is mindig naprakészek legyenek.

A weboldalakkal kapcsolatban nagy általánosságban megállapítható, hogy alapvetően megfelelnek az elvárásoknak. Minden szükséges információt megszerezhetünk. Több vasút nem rendelkezik teljesen önálló oldallal, csak aloldallal. Ez részben a tulajdonosi háttérnek is köszönhető. Itt elsősorban az erdészeti társaságokra kell gondolni.

Komoly probléma, hogy ezek a weboldalak, pontosabban rájuk vonatkozó linkek semmilyen népszerű oldalon nem találhatóak meg. Az egyszerűbb megoldás a kisvasut.hu weboldal reklámozása különböző oldalakon. A nehezebb, de sokkal előremutatóbb megoldás egy internetes kisvasút szimulátor megtervezése lenne. Ez által minden kisvasutat kedvelő gyermek és felnőtt egy „helyre” terelődne, ezáltal minden információ gyorsabban terjedne, az oldal népszerűbbé válhatna és olyanok is bekapcsolódhatnának ebbe a körbe, akik csak a játék miatt kerültek az oldalra. Mellesleg egy ilyen szimulátorral nem kis piaci rés tölthető be, így pénzügyileg is jövedelmező dolog lehetne, feltéve, hogy igényes a végeredmény. Ezzel az ötlettel a kisvasut.hu akár önálló brand-dé is alakulhatna, mint például a honfoglalo.hu. Amennyiben ez sikerülne, onnantól a legkülönbözőbb ajándéktárgyak, pólók is plusz bevételt jelenhetnének, illetve a kisvasúti rendezvények is nagyobb visszhangot kaphatnának.

Összességében a negyedik hipotézist igazoltnak tekinthetjük.

19.5. A primer kutatás további eredményei

19.5.1. A legnépszerűbb kisvasutak

Fontosnak tartottam, hogy megtudjam melyek azok a vasútvonalak, amelyek a legnépszerűbbek. Persze fejlesztési szempontból tulajdonképpen teljesen érdektelen a kérdés, mivel amelyik vonal kevésbé népszerű, azt éppen ezért kell fejleszteni. Amelyik vonal pedig népszerű, azzal pedig azért kell foglalkozni, hogy ez így is maradjon.

A válaszadók egy többkimenetelű, zárt kérdésben választhatták ki azokat a vonalakat, amelyeket már kipróbáltak. Ez alapján 10,5%-kal a Gyermekvasút minősül a legnépszerűbb vonalnak. Kicsit torzít az eredményen, hogy a megkérdezettek többsége budapesti vagy Pest megyei lakos. 9,75%-kal a Királyréti Erdei Vasút is messze megelőzi a többi vonalat. A Szilvássváradi Erdei Vasút népszerűségi indexe 7,75%, amit szorosan követ a Lillafüredi Erdei Vasút a maga 7,50%-ával. A Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút, illetve a Csömödéri Állami

Erdei Vasút zárja a sort 6,25%-kal. Kiemelendő még a Nagybörzsönyi Erdei Vasút, amely 5,88%-os eredménnyel szintén népszerű vasútnak mondható

Minden más vonal 5% alatti eredményt ért el. Feltűnően kevesen utaztak a Felsőtárkányi Állami Erdei Vasúttal, melyet a megkérdezettek mindössze 1,88%-a próbált már ki.

19.5.2. A Csömödéri Állami Erdei Vasút értékelése az utasok visszajelzése alapján

Mivel a Csömödéri ÁEV a dolgozatom kiemelt példája, így a kérdőív kötelező eleme volt a vonal utasok általi értékelése a megadott szempontok alapján, hétfokozatú Likert-skála segítségével. Az adatokat a 3-as számú táblázat szemlélteti.

. táblázat: A Csömödéri ÁEV egyes tulajdonságainak értékelése az utasok véleménye alapján

Tulajdonságok	A kapott értékek átlaga	A kapott értékek szórás
Ár-érték arány	6,02	0,822
Személyzet munkája	5,44	1,113
A vonal megközelíthetősége	4,58	1,680
Az állomásépületek állapota	3,92	0,963
A járművek állapota	4,86	0,957
Extra szolgáltatások elérhetősége	3,28	1,701
Élmény	5,12	1,262

Forrás: Saját szerkesztés, 2014

A 3. táblázat adataiból megállapítható, hogy a vonal remek ár-érték aránnyal bír. Ennek többek között az az oka, hogy ez a leghosszabb vasútvonal, így a pénzünkért sokkal többet utazhatunk, mint a többi vonal esetében, mivel a jegyárak hasonlóak. A személyzet munkája rendben van, lehetne jobb is, de jelenleg is elfogadható. Az utazás nyújtotta élmény 5 egész fölötti átlaggal jónak mondható. A járművek állapota már csak 4,86-os átlagot ért el, de megállapíthatjuk, hogy ahhoz képest, hogy mikor szereztek be utoljára vagonokat, ez az érték igen kedvezőnek mondható. A vonal megközelíthetőségével kapcsolatban a többen jóval magasabb szórás érték az érdekes. Ez alapján többek szerint jól megközelíthető, míg mások szerint nem a legjobb a közlekedés. Ha figyelembe vesszük a budapesti és pest megyei lakosok többségét, akkor valóban megállapíthatjuk, hogy annak

ellenére, hogy gyakorlatilag az út 90%-a letudható autópályán, az utazási idő így is több, mint kettő és fél óra, autóval. Busszal ugyanez négy és fél óra. Alapvetően az elérhetőség biztosított, attól függ, hogy honnan érkezünk. Az egyik legalacsonyabb értéket az állomásépületek állapota kapta, ezért megállapíthatjuk, hogy rövidtávon szükséges az épületállomány feljavítása. Dolgozatom szempontjából a legfontosabb adat viszont az extra szolgáltatások elérhetőségére vonatkozik. Ezt a szempontot jelenleg 3,28-as átlag jellemzi, ami messze a legrosszabb a többi szemponthoz képest. A helyzeten még a szórás magasabb értéke sem javít, mert, még aki több pontra értékelte ezt a szempontot, az is csak részben volt elégedett.

Mindent összevetve megállapítható, hogy a Csömödéri ÁEV-nek a közeljövőben az állomásépületek fejlesztésére és további extra szolgáltatások nyújtására kell koncentrálnia.

20. Összegzés

Dolgozatomban először is részletesen ismertettem, hogy milyen fontos része a közlekedés a turizmusnak. Ez különösen igaz a kisvasutakra, melyek az egyik legspeciálisabb közlekedési eszközök. Ezt követően bemutattam a kisvasutak fejlődésének főbb állomásait, a főbb fejlesztési időszakokat, a járműbeszerzéseket, az első vonalaktól egészen a jelenig. A kisvasutak turizmusban betöltött szerepével kapcsolatban arra a következtetésre jutottam, hogy a kisvasút léte az egész desztináció számára többletbevételt generálhat. Aztán részletesen kielemeztem a kisvasutak jelen helyzetét, azt hogy milyen problémákkal küzdenek. Megállapítottam, hogy a finanszírozási nehézségek általánosan jellemzik a kisvasutakat. Ennek oka a legtöbb esetben az eredeti funkció elvesztése, majd pusztán a turisztikai forgalomra való koncentráció. Ezzel az a probléma, hogy a turistaforgalom számos egyéb tényezőtől is függ, ami miatt a kisvasutak helyzete kiszolgáltatottá válik. Ezt követően a közelmúltban történő fontosabb fejlesztésekkel foglalkoztam, így például a „Kisvasútra fel” programmal is, amely az elmúlt években nagyon sikeresnek bizonyult. Néhány külföldi kisvasúti példán keresztül megpróbáltam szemléltetni, hogy ha találunk a kisvasútnak a turizmuson kívül egyéb funkciót, ami hosszútávon biztosítható, akkor várhatóan megszűnik minden finanszírozási probléma. SWOT analízis segítségével összegyűjtöttem a kisvasutak erősségeit, gyengeségeit, valamint a lehetőségeket és a potenciális veszélyeket.

Majd részletesen felvázoltam azokat a fejlesztési javaslataimat, amelyek vélhetően új lendületet adnának a kisvasutaknak. A javaslatoknak a jelenlegi irányvonaltól eltérő prioritásai vannak. A főbb szempontok a külföldi utasok számának növelése, a visszatérő utasok számának növelése, a hosszú távú működés gondtalan biztosítása. Általánosságban a fejlesztések célja a kapcsolati tőke növelése, a turisztikai attrakciók teremtése, valamint egyedülálló dolgok létrehozása. A megvalósításukkal kapcsolatban az elsődleges szempont a minél kisebb forrásszükséglet. A kapcsolati tőke fejlesztésének része a turisztikai desztinációs menedzsment szervezetekkel, turisztikai egyesületekkel történő hatékonyabb és szorosabb együttműködés, melynek révén hatékonyabb reklám és szolgáltatáscsomagok kialakítása is megvalósulhatna.

A fejlesztési lehetőségek konkrét megvalósítását a Csömödéri ÁEV vonalán mutattam be. Ezzel összefüggésben számba vettem Lenti és a térség turisztikai attrakcióit, a város megközelíthetőségét, illetve a viszonylag közelben lévő látványosságokat. Bemutattam a „Lenti és Térsége” Turisztikai Egyesületet, annak feladatait, céljait, annak érdekében, hogy felvázolhassam, milyen lehetőségek vannak a későbbi szorosabb együttműködésben.

A fejlesztési javaslatok adaptálásával kapcsolatban kijelenthető, hogy a Csömödér ÁEV a szerteágazó hálózata révén minden elvárásnak megfelel ahhoz, hogy a javaslatok a későbbiekben sikeres projektté válhassanak.

Empirikus kutatásom kiértékelésének segítségével végül mind a négy általam megfogalmazott hipotézist igazoltam. Kijelenthető, hogy a potenciális utasok igénylik a több tematikus programlehetőséget és az extra szolgáltatásokat. Az utazási motivációkat tekintve az adatok szerint az emberek nem azért választják a kisvasutat az utazásra, mert rendeltetésszerűen szeretnék használni azt. A fő motiváló tényezők az érzelmi kötődés, valamint az élményszerzés. Sajnos nem jellemző, hogy az utasok rövid időn belül újra ellátogassanak az adott vonalhoz. Jellemző a több éves kihagyás egy-egy utazás között. Ami pedig a kisvasutakkal kapcsolatos információszerzést illeti, megállapítható, hogy ezen a téren is az internet vált az elsődleges eszközzé. Éppen ezért az üzemeltetőknek nagyobb hangsúlyt szükséges fektetniük webes megjelenésükre. Hosszú távú cél lehetne egy interneten keresztül játszható kisvasutas játék létrehozása, melynek révén több embert érhetne el a kisvasutak szeretete és egy összetartó közösség is kialakulhatna.

Primer kutatásom keretében a hazai kisvasutak népszerűségét is vizsgáltam, melynek során arra következtetésre jutottam, hogy a legnépszerűbb kisvasút a Gyermekvasút. Népszerűbb vonalak még a Királyréti Erdei Vasút, Szilvásvárad Erdei Vasút, a Lillafüredi Erdei Vasút, a Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút, valamint a Csömödéri Állami Erdei Vasút. Az adatok alapján a Felsőtárkányi Állami Erdei Vasút a legnépszerűtlenebb vonal.

Felmértem az utasok véleményét is a Csömödér Állami Erdei Vasúttal történő utazásukkal kapcsolatban. A válaszok alapján jelentős igény mutatkozik az extra szolgáltatások bevezetésére, valamint fontos lenne az állomásépületek felújítása, rendbehozatala.

Szakdolgozatomban csak érintőlegesen foglalkoztam a járműállomány cseréjének fontosságával, mivel az inkább a műszaki szakterület érdekeltségébe tartozik. Ettől függetlenül a csere időszerűnek mondható. Ehhez viszont elő kellene teremteni a szükséges forrásokat, ami a jelenlegi üzemeltetési koncepciót figyelembe véve lehetetlen. Így külső források, támogatások révén lehet csak megvalósítani a járművek cseréjét, illetve az egyéb fejlesztéseket. A forrásszerzés módjával szintén nem foglalkoztam a dolgozatomban. Ez a terület egy lehetséges része a kutatás további folytatásának. Amennyiben egyes fejlesztési lehetőségek megvalósulnának, le lehetne mérni azok hatásosságát és így megállapítani, hogy mennyire bizonyultak hatékonynak.

21. Irodalomjegyzék

[Http://chikang.pizolit.hu/cikk.php?id=8](http://chikang.pizolit.hu/cikk.php?id=8)

Letöltés ideje: 2013.11.02. 20:52

[Http://itthon.hu/site/upload/mtrt/Turizmus_Bulletin/01_03/Sz19.htm](http://itthon.hu/site/upload/mtrt/Turizmus_Bulletin/01_03/Sz19.htm)

Letöltés ideje: 2014.01.07. 14:49

[Http://kisvasut.hu/index.php](http://kisvasut.hu/index.php)

Letöltés ideje: 2013.11.01. 16:52

[Http://turizmus.com/fokusz/sikeres-volt-a-masodik-orszagos-kisvasutak-napja-1117798](http://turizmus.com/fokusz/sikeres-volt-a-masodik-orszagos-kisvasutak-napja-1117798)

Letöltés ideje: 2014.01.07. 14:21

[Http://turizmus.com/szallashely_vendeglatas/turistaszallo-epult-a-zalai-erdei-kisvasut-kozpontjaban-1104609](http://turizmus.com/szallashely_vendeglatas/turistaszallo-epult-a-zalai-erdei-kisvasut-kozpontjaban-1104609)

Letöltés ideje: 2014.01.07. 14:56

[Http://turizmus.com/ujdonsag/napelemmel-is-mukodik-a-kiralyreti-erdei-vasut-uj-motorvonata-1116148](http://turizmus.com/ujdonsag/napelemmel-is-mukodik-a-kiralyreti-erdei-vasut-uj-motorvonata-1116148)

Letöltés ideje: 2014.01.07. 15:08

[Http://vasut.kteam.hu/kisvasut_eloterjesztes_berki%20zoltan.pdf](http://vasut.kteam.hu/kisvasut_eloterjesztes_berki%20zoltan.pdf)

Letöltés ideje: 2013.11.02. 18:46

http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/0051_Turizmus_es_kozlekedes/ch04s04.html

Letöltés ideje: 2014.06.20. 14:12

BÁNHIDAI CSILLA CHIKÁN GÁBOR DORNER LAJOS DR. PUCZKÓ LÁSZLÓ SEBESTYÉN ISTVÁN (2008): Magyarországon működő kisvasutak helyzetének elemzése, fejlesztésük lehetőségei, fenntartható működésük, p: 9-39.

HUBAI GRUBER MIKLÓS (2005): Mi lesz veled erdei kisvasút?, Erdészeti Lapok CXL. évf. 9. szám p: 274.

MICHALKÓ GÁBOR (2004): Magyarország modern turizmusföldrajza. Dialóg Campus Kiadó, ISBN 9789637296291.

TUSNÁDI CSABA KÁROLY (2002): Magyarországi kisvasutak. Budapest: Kossuth Nyomda Rt., ISBN 9639207691. p: 10-12.

SZABÓ LAJOS ÉS TSAI (2010): Közlekedés-turizmus. SZIE jegyzet, Gödöllő, p: 136.

Egyéb források:

A „Lenti és térsége” turisztikai egyesületének – módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt – alapszabálya (2011);

A „Lenti és térsége” turisztikai egyesület tagjainak listája (2014);

Csömödéri kisvasúti nap programja (2014);

GAÁL BARNABÁS, HORVÁTH DÁVID (2014): A Pániq-szoba; p: 5.

Kisvasutak Magyarországon (2013): A Magyar Turizmus Zrt. kiadványa;

Magyar Fejlesztési Bank (2012): Sajtóközlemény.

22. Mellékletek

22.1. *Kérdőív: A hazai kisvasutak fejlesztési lehetőségei*

A hazai kisvasutak fejlesztési lehetőségei

Kedves Kitöltő! Gaál Barnabás vagyok, a Szent István Egyetem Gazdaság - és Társadalomtudományi Karának turizmus-vendéglátás szakos hallgatója. E kérdőív kitöltésével a hazai kisvasutakkal kapcsolatos utazási szokásokat, tapasztalatokat, motivációkat és igényeket szeretném megismerni, hogy szakdolgozatomban, amely a kisvasutak fejlesztési lehetőségeit, irányvonalait taglalja, minél pontosabb képet tudjak adni az utazóközönség véleményéről. A kérdőív kitöltése maximum 5 percet vesz igénybe. Köszönöm, hogy e kérdőív kitöltésével segített a munkámat!

1, Kérem, soroljon fel 5 hazai kisvasút vonalat vagy annak helyét!

2, Az elmúlt négy évben hány alkalommal utazott kisvasúttal?

- ☐ Egyszer sem,
- ☐ 1-2 alkalommal,
- ☐ 3-5 alkalommal,
- ☐ 5-10 alkalommal,
- ☐ havi rendszerességgel,
- ☐ heti rendszerességgel,
- ☐ napi rendszerességgel.

3, Általában honnan értesül a kisvasutak menetrendjéről, az aktuális programokról?

Több válasz is lehetséges!

- ☐ kisvasut.hu weboldalról
- ☐ Ha van, akkor az adott kisvasút saját honlapjáról
- ☐ Telefonon érdeklődöm
- ☐ Barátokat, ismerősöket, rokonokat kérdezek meg vagy szólnak nekem
- ☐ Facebook oldalakról
- ☐ Nyomtatott sajtóból
- ☐ Egyéb:

4, Melyik kisvasút vonalon utazott már? (több válasz is lehetséges)

- ☐ Almamelléki Állami Erdei Vasút
- ☐ Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút
- ☐ Csömödéri Állami Erdei Vasút
- ☐ Debreceni Vidámparki Kisvasút
- ☐ Zsuzsi Erdei Vasút - Debrecen
- ☐ Felsőtárkányi Állami Erdei Vasút
- ☐ Gemenci Állami Erdei Vasút
- ☐ Gyermekvasút - Budapest
- ☐ Gyöngyös Mátravasút
- ☐ Hortobágy - Öreg-tavi Kisvasút
- ☐ Kaszói Erdei Vasút
- ☐ Kémence Múzeumvasút

- ☐ Királyréti Erdei Vasút
- ☐ Lillafüredi Erdei Vasút
- ☐ Mecseki Kisvasút
- ☐ Mesztegyői Erdei Vasút
- ☐ Nagybörzsönyi Erdei Vasút
- ☐ Nagycenki Múzeumvasút
- ☐ Pálházi Erdei Vasút
- ☐ Szilvásvárad Erdei Vasút
- ☐ Szobi Erdei Vasút

5, Kérem, válasszon ki ezek közül 3 vonalat, majd értékelje őket 1-7-ig tartó skálán a megadott szempontok szerint! * (1 - nagyon rossz, 7 - kiváló)

6, Az ön által választott első kisvasút:

Az ön által választott első kisvasút	1	2	3	4	5	6	7
Ár-érték arány							
Személyzet munkája							
A vonal megközelíthetősége							
Az állomásépületek állapota							
A járművek állapota							
Extra szolgáltatások elérhetősége							
Élmény							

7, Az ön által választott második kisvasút:

Az ön által választott második kisvasút	1	2	3	4	5	6	7
Ár-érték arány							
Személyzet munkája							
A vonal megközelíthetősége							
Az állomásépületek állapota							
A járművek állapota							
Extra szolgáltatások elérhetősége							
Élmény							

8, Az ön által választott harmadik kisvasút:

Az ön által választott második kisvasút	1	2	3	4	5	6	7
Ár-érték arány							
Személyzet munkája							
A vonal megközelíthetősége							
Az állomásépületek állapota							
A járművek állapota							
Extra szolgáltatások elérhetősége							
Élmény							

9, Hogyan utazik általában kisvasúton?

- ☐ Baráttal/barátnővel.
- ☐ Barátokkal, ismerősökkel.
- ☐ Családdal.
- ☐ Egyénileg.

10, Miért választotta a kisvasúttal történő utazást? (Több válasz is lehetséges)

- ☐ A kisvasutas utazás élményjellege miatt.
- ☐ Az úti cél így volt a legkönnyebben megközelíthető.

- ☐ A természet közelsége miatt.
- ☐ Érzelmi kötődés miatt.
- ☐ Egyéb:

11, Eddigi tapasztalatai alapján milyen területeken fejlesztené a kisvasutakat? (Több válasz is lehetséges)

- ☐ A legtöbb kisvasút úgy jó, ahogy van, nem szükséges a fejlesztésük.
- ☐ Javítani kellene a járművek állapotán.
- ☐ Tisztán elektromos hajtásrendszerrel működő szerelvények kellenének.
- ☐ Több tematikus programlehetőség és extra szolgáltatás kellene.
- ☐ A kisvasutaknak jobban kellene követniük az éppen aktuális trendeket.
- ☐ Hatékonyabb együttműködés lenne szükséges az adott turisztikai desztináció más szolgáltatóival.
- ☐ Növelni kellene a szerelvények sebességét.
- ☐ Egyéb:

12, A következő állítások a kisvasutak internetes felületeivel kapcsolatosak. Jelölje meg, mely állításokkal ért egyet, vagy igazak Önre!

- ☐ Minden szükséges információt könnyen és gyorsan megtalálok.
- ☐ Elsősorban a Facebook oldalról gyűjtök információt (Kisvasútra fel).
- ☐ Számomra nem elég interaktívak a webes felületek.
- ☐ Elsősorban a kisvasut.hu weboldalt használom információszerzésre.
- ☐ Az egyes kisvasutak saját weboldaláról gyűjtök információt.
- ☐ Minden kisvasútnak kellene saját Facebook profil.

☐ Egyéb:

13, Utazott-e már külföldön kisvasúttal?

☐ Igen

☐ Nem

14, Ha igen, akkor hol?

15, Kérem, válasszon ezek közül egyet!

16, Kérem, értékelje 1-7-ig az Ön által eddig meglátogatott kisvasút vonalakat az alábbi szempontok szerint! (1- nagyon rossz, 7 – kiváló)

Az ön által választott második kisvasút	1	2	3	4	5	6	7
Ár-érték arány							
Személyzet munkája							
A vonal megközelíthetősége							
Az állomásépületek állapota							
A járművek állapota							
Extra szolgáltatások elérhetősége							
Élmény							

17, Amennyiben már utazott a Csömödéri Állami Erdei Vasúttal, kérem, értékelje 1-7-ig az alábbi szempontok szerint! (1- nagyon rossz, 7 – kiváló)

Az ön által választott második kisvasút	1	2	3	4	5	6	7
Ár-érték arány							
Személyzet munkája							
A vonal megközelíthetősége							
Az állomásépületek állapota							

A járművek állapota							
Extra szolgáltatások elérhetősége							
Élmény							

18, Az Ön neme:

- ☐ Férfi
- ☐ Nő

19, Az Ön életkora:

- ☐ 14-18 év
- ☐ 18-23 év
- ☐ 24-30 év
- ☐ 31-40 év
- ☐ 41-55 év
- ☐ 55-65 év
- ☐ 65 év felett

20, Az Ön iskolai végzettsége:

- ☐ Befejezetlen általános iskola
- ☐ Általános iskolai végzettség
- ☐ Középfokú végzettség
- ☐ Felsőfokú végzettség

21, Az Ön lakhelye:

- ☐ Budapest és Pest megye
- ☐ Vidék

☐ Külföld

22, Az Ön családi állapota:

☐ Egyedülálló

☐ Párkapcsolatban élő

☐ Házas

☐ Özvegy

☐ Egyéb:

23, Gyermekének száma:

☐ Egy

☐ Kettő

☐ Három

☐ Négy-

24, Az Ön havi jövedelme: (Ha nem kíván válaszolni, a válaszadás nem kötelező)

☐ <100000Ft

☐ 100000Ft - 200000Ft

☐ 200000Ft - 300000Ft

☐ 300000Ft - 400000Ft

☐ 400000Ft - 500000Ft

☐ 500000Ft<