

## KÜLÖNLEGES KÖTÖTTPÁLYÁS KÖZLEKEDÉSI RENDSZEREK

- A kisvasutak áruszállítási, hivatásforgalmi és turisztikai célokat egyaránt elláthatnak. Vannak olyan országok, ahol a kisvasutak hivatásforgalmi funkciója egyre jelentősebb (pl. Svájc), máshol viszont a turisztikai funkciójuk a domináns (Ausztria, Magyarország).
- Az EU vasúti hálózatában a keskeny nyomtávú (<1435 mm) vasutak marginális szerepet játszanak. 2023-ban 1,5 százalék volt a teljes hálózaton belüli arányuk.
- A keskeny nyomtávú vasutakra és turisztikai hajtánypályákra vonatkozó jelenlegi szabályozások felülvizsgálata a szabályozásból eredő adminisztratív, anyagi és egyéb terhek csökkenését eredményezheti.
- A kötélpálya-létesítmények alatt rendszerint felvonórendszereket értenek, amelyek közé sorolhatók a sikló, a (kabins, kiskabins, vagy függőszékes kialakítású) kötélpályák, valamint a vonszolás sí(liftek).
- A kötélpálya létesítmények mellett szóló érvek a fenntarthatóság, gazdaságosság és a környezetterhelés csökkentése.

*Az Infojegyzet áttekinti a hazai különleges kötőtpályás közlekedési rendszereket, úgymint a keskeny nyomtávú vasutakat, illetve a turisztikai hajtányokat, valamint az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszereket. Korábbi kapcsolódó anyagaink a [2017/30.](#) és a [2021/42.](#) Infojegyzetek.*

### Mik a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerek?

A vasúti közlekedésről szóló [2005. évi CLXXXIII. törvény](#), (továbbiakban: Vtv.) 2018. január 1-je óta hatályos meghatározása (2. §) alapján a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerek közé tartozik:

- a **keskeny nyomtávolságú vasút**, amely esetében a sínek közötti nyomtáv a normál nyomköznel (1435 mm) kisebb, de legalább 600 mm;
- a **múzeumvasút**, vagyis olyan múzeum / muzeális intézmény / egyesület / vasúti társaság, amely területén muzeális jellegű vasúti pályahálózatot működtet és muzeális jellegű vasúti járművekkel nyújt személyszállítást;
- a **turisztikai hajtány**, amely olyan három- vagy többkerekű különleges könnyűszerkezetű kötőtpályás jármű, amelyet elsődlegesen turisztikai célokra használnak. Ezen belül a jármű meghajtása szerint megkülönböztethetők a turisztikai kézi- vagy gépi hajtányok, amelyeket a jármű vezetője kézi vagy gépi erővel mozgat; illetve a turisztikai sínbiciklik, lábajtányok, amelyek lábbal hozhatók mozgásba.

A vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedésről szóló ma hatályos [2015. évi CII. törvény](#) az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszerek között nevesíti (2. §):

- a **siklót**;
- a **sífelvonót**;
- a **kötőtpályát**, amelyen a személy- vagy teherszállítást két végpont között kifeszített kötélen vagy kötélen felfüggesztett kabinokkal, székekkel vagy csillékkal biztosítják.

A 2015. évi CII. törvény megalkotását megelőzően a sikló és a sífelvonó mint különleges vasutak a Vtv. hatálya alá tartoztak. 2015. július 18-ával ezek kikerültek a Vtv.-ből és az új törvény külön szabályozása alá kerültek. A turisztikai hajtányokat egészen 2018. január 1-ig a 2015. évi CII. törvény szabályozta, azonban ezek a vasúti törvény 2017-es módosítása során átkerültek a Vtv.-be.

A fenti törvények – különösen a Vtv. – a keretszabályokat tartalmazzák, azokhoz számos, a részletszabályokat tartalmazó jogszabály kapcsolódik.

## KESKENY NYOMTÁVOLSÁGÚ VASUTAK

A ma Magyarországon üzemelő keskeny nyomtávolságú/nyomközű vasutak – köznyelvben elterjedtebb nevükön a kisvasutak – főleg turisztikai feladatokat látnak el. Céljuk az idegenforgalom, a kirándulás és a természetjárás elősegítése (Buskó [2020](#)). Áruszállítási vagy hivatásforgalmi funkciójuk ma már kevésbé jelentős. Kifejezetten hivatásforgalmi, vagyis célirányos, a munkába/iskolába járást is biztosító, közforgalmi funkciót a Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút lát el, amely egyben hazánk utolsó gazdasági vasútja is. A működő kisvasutak többsége 760 mm-es nyomközű, de két 600 mm-es nyomközű kisvasút is található hazánkban (az Almamelléki Állami Erdei Vasút és a Kemencei Erdei Múzeumvasút).

**Jelenleg 22, személyszállítási szolgáltatást ellátó kisvasút üzemel.** Három, korábban működő vonalon már nincs kisvasútforgalom. 2021 óta zárva van a Mésztegyői Állami Erdei Vasút; a Kecskeméti és a Nyírvidéki Kisvasutak pedig a kisvasútforgalmat tekintve 2009 óta üzemben kívül vannak, azonban az utóbbi két pályán az elmúlt években biztosítottá vált a rendszeres (Kecskeméti Kisvasút) vagy eseményekhez kötött (Nyírvidéki Kisvasút) hajtányozás.

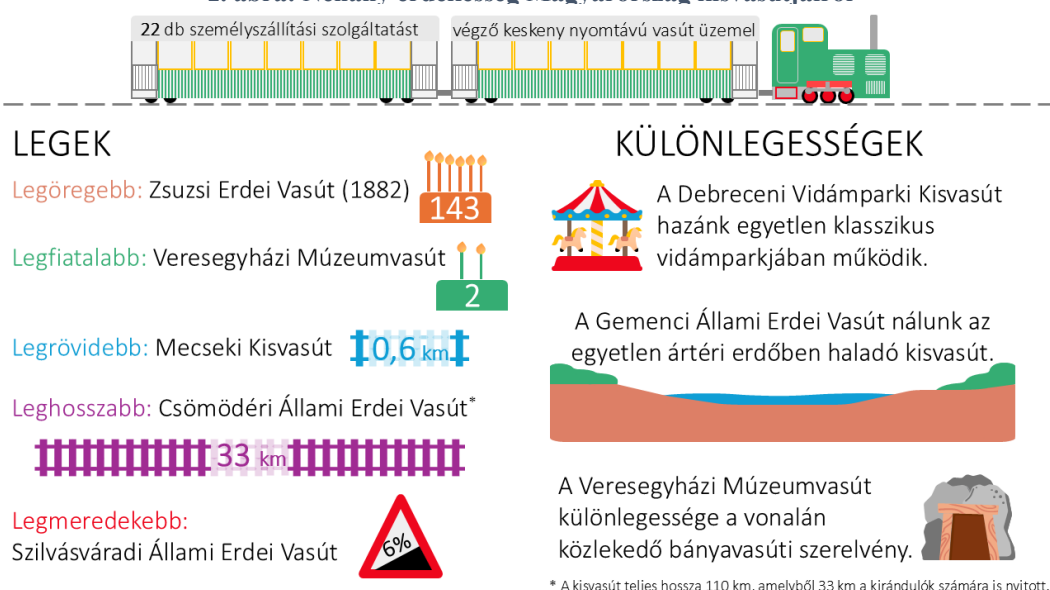
A kisvasutak vonzó-sága a turizmus szempontjából nagy mértékben függ azok elérhetőségétől, a közelükben található látnivalóktól és programlehetőségektől (Pavletits [2024](#); Princz-Jakovics–Vasvári [2018](#)). Az utasforgalom ugyanis jellemzően nem egyenletesen oszlik el a 22 működő kisvasút között. Az utasforgalom több, mint felét egy-két népszerűbb kisvasút-vonal (pl. a MÁV Széchenyi-hegyi

Gyermekvasút vagy a Szilvásvárad Állami Erdei Vasút) teszi ki (g7.hu, [2023. május 1.](#)).

A kisvasutakkal kapcsolatban egyaránt azonosíthatók járműoldali- (pl. előregedett és nehezen szervizelhető járműpark), és kapacitásbeli problémák is, amelyek egy jelentős része forráshiányra vezethető vissza. Ezekon kívül felmerül a kisvasutak sajátosságaihoz igazodó, többek között a vasútbiztonsági előírásokra és a szükséges képzésekre vonatkozó megfelelő szabályozás igénye is (Surányi et al. [2023a](#)). A szabályozást illetően bár 2018. január 1-je óta a Vtv. a kisvasutak működésének eddigi legrészletesebb szabályozását tartalmazza, az a vasúti törvényen belül kerül szabályozásra és ahhoz számos, egyéb, jellemzően különböző rendeletekben taglalt részletszabály kapcsolódik (Halász [2021](#)).

**A 2015-ben kidolgozott Országos Kisvasúti Koncepcióban (OKK)** feltérképezték az akkori gördülőállomány helyzetét és meghatározták a kisvasutak lehetséges rövid- és középtávú fejlesztési irányait. **A koncepció megállapításai és javaslatai**, amelyek többek között a kisvasutak turizmusban betöltött szerepének javítását célozzák – **a mai napig érvényesek** (Surányi et al. [2023a](#); [2023b](#)).

1. ábra: Néhány érdekesség Magyarország kisvasútjairól



Forrás: [Infoszolg/Kisvasútra fel! Magyarország kisvasútjai](#) (2023);

Veresi Krónika ([2023. április](#), pp. 10–11); turistamagazin.hu ([2024. április 17.](#))

A turisztikai szempontokat szem előtt tartva, az OKK-ban rögzített **lehetséges fejlesztési irányok:**

- **időszakos üzem bővítése tematikus üzenetekkel** (pl. a természeti környezethez kapcsolódóan);
- **kisvasúti vonalak tematikus** (több elemből vagy szakaszból álló) **úttá alakítása**, amely során az egyes állomásokon való megállás szükséges az útvonal egyes elemeinek megismeréséhez;
- **körjáratí forgalom kialakítása**, vagyis a rövidebb vonalak mentén gyalogos- vagy kerékpáros (esetleg sí-) útvonalak kialakítása, illetve kijelölése, amelyek lehetővé teszik a terület körjáratí szerű bejárását, valamint a terület különböző bejárási módjainak kombinálását.

A kisvasutak fejlesztésénél – tekintve, hogy azok főként természetvédelmi területeken haladnak – a környezetvédelmi szempontok figyelembevétele kiemelten fontos. Az OKK a szabályozással kapcsolatban rögzítette, hogy a nagyvasúttól eltérő vasúti kockázatok és a kisvasutak sajátosságai miatt egy, **a kisvasutakhoz igazított szabályozásra lenne szükség**, amely figyelembe veszi a kisvasutak műszaki és szervezeti feltételeit is. Az OKK elfogadását követő években két kormányhatározat, két ütemben [[1467/2017. \(VII. 25.\) Korm. határozat](#), [1474/2019. \(VIII. 1.\) Korm. határozat](#)] rendelkezett a turisztikai célú keskeny nyomtávolságú vasutak fejlesztéséről. Az ezekben biztosított támogatások által az infrastruktúra és a gördülőállomány fejlesztésére is sor került a kormányhatározatokban meghatározott vonalakon (Pavletits [2024](#)).

#### TURISZTIKAI HAJTÁNYOK

A hajtányokat régen főként a vasúti pályák ellenőrzésére használták, ma viszont egyre jelentősebb azok turisztikai célú alkalmazása. Turisztikai hajtánnyal közlekedni **turisztikai hajtánypályán, keskeny nyomtávú vagy múzeumvasúti pályán** lehet, amennyiben annak biztonságos használatát a pálya kialakítása lehetővé teszi, azon nincs

ellenírányú közlekedés és biztosított a biztonságos közlekedés; továbbá meghatározott feltételek szerint olyan **vasúti pályán lehet, amelyen üzemszünet van** [[Vtv. 84/H § \(1\)–\(2\)](#)].

Hazánkban több, különböző hajtánypálya is működik. Ilyen például a 2007 óta működő 750 méter hosszú **Királyréti Hajtánypálya**, ahol sínbicikliket, vagy a **Magyar Vasúttörténeti Park** közel 400 méteres pályája, ahol kézi erővel hajtható hajtányokat lehet használni (csodahelyek.hu, [2024. április 17.](#)). Két korábbi kisvasútvonalon, a Kecskeméti (**Kiskunsági Hajtánypálya**) és a Nyírvidéki Kisvasút vonalán ma szintén lehetőség van hajtányozásra. Míg utóbbi vonalon a hajtányozás alkalmi jellegű, addig a Kiskunsági Hajtánypálya 52 kilométeres szakaszán menetrendszerű hajtányjáratok közlekednek ([kecskemetikisvasut.hu](#); [magazin.mavcsoport.hu](#), [2023. augusztus 16.](#)).

#### EGYÉB KÖTŐTPÁLYÁS KÖZLEKEDÉSI RENDSZEREK

Kezdetben a kötőtpálya létesítmények áruszállítási-, anyagszállítási célokat szolgáltak, később viszont – elsősorban a téli sportok terjedése okán – a személyszállítási funkció került előtérbe (Oplatka [2021](#)). Magyarország az 1950–60-as években a több, mint 1100 kilométeres teherszállító kötőtpályáinak hosszát tekintve Európa élvonalába tartozott, mára azonban ezek a pályák eltűntek (Schéder [2021](#)). Személyszállítási, turisztikai célú kötőtpályák viszont ma Magyarország-szerte több helyen is vannak.

**Főbb kötőtpályatípusok** (Schéder [2021](#)):

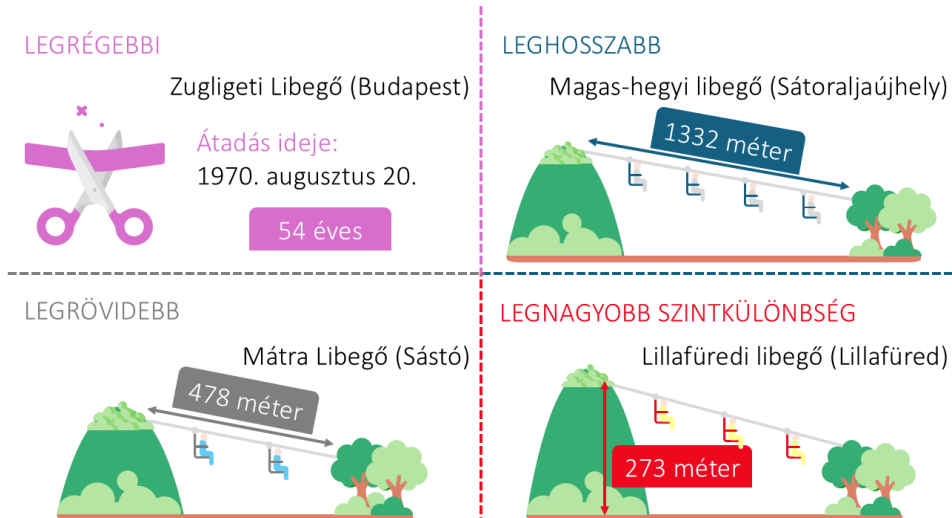
- a **függőszékes, körforgalmú kötőtpályák (libegők)** elsősorban turisztikai célokra és a szíes kiszolgálására készülnek (ilyen pl. a János-hegyi kötőtpálya: Zugligeti Libegő);
- az **ingaforgalmú kötőtpályákon** általában két tartókötélen egy-egy kabin mozog ellentétes irányban (nincs hazai példája);
- a **csoportkabinos kötőtpályákon** több kisebb kabin van egymás után sorolva (ilyen pl. a Zemplén kalandparki Dongó);

- a **körforgalmú kiskabinos kötőtpályákon** a kabinok oldható kötéllel kapcsolódnak a szállítókötélhez, amelyeket az állomásokon lekapcsolnak (nincs hazai példája);
- a **körforgalmú két- és háromkötéles kabinos kötőtpályákon** nagykapacitású kabinok közlekednek egy-egy tartókötélen saját futóművel és vontató kötéllal, vagy két párhuzamosan mozgó szállítókötélen (nincs hazai példája);
- a **siklóvasutak**, amelyek bár síneken közlekednek, azokat saját hajtás helyett kötéllal vontatja (pl. Budavári Sikló).

#### Néhány ismertebb példa és érdekesség

- Hazánk első személyszállító drótkötőtpályája a Zugligeti Libegő ([bkk.hu](http://bkk.hu)), amely 1970 óta működik.
- A [Budavári Sikló](#), amely 1987 óta az UNESCO Világörökség listáján is szerepel, a világ legrégebbi olyan kötőtpályája, amely még ma is az eredeti nyomvonalán üzemel (Schéder [2021](#)).
- A Zemplén Kalandparkban (Sátoraljaújhely) három különböző típusú kötőtpályás közlekedési eszköz is üzemel. Itt található az ülőszékes [Magas-hegyi libegő](#), amely Magyarország leghosszabb

2. ábra: A hazai ülőszékes libegők legjei



Forrás: [Infoszolg/Lillafüredi Libegőpark](#); [Magas-hegyi libegő](#);

[Tények és tervek az új libegő átadása alkalmából](#); [Zugligeti Libegő története](#)

libegője (1332 méter hosszú); a Magas-hegy és a Szár-hegy között közlekedő „[Dongó](#)” névre keresztelt zártkabinos kötőtpálya, valamint a kalandparkban üzemel hazánk első átcúsúzó kötőtpályája (zipline) is, a [Sólyom1 és Sólyom2](#).

- Magyarország második zipline pályája a Sobri Jóska Élményparkban (Kislőd) 2015 óta üzemelő [Megazipline](#), amelyen hasonlóan, fejfelé lehet lecsúszni.
- Magyarországon 15 sítérület van, amelyeken összesen 55 sífelvonó működik. A legjelentősebb hazai sítérületek közé tartozik például a Zeplényi [Síaréna](#), a [Mátraszentistván Sípark](#), a [Kékestető](#) ([2022 International Report on Snow & Mountain Tourism](#)).

#### Források:

- [2005. évi CLXXXIII. törvény](#) a vasúti közlekedésről
- [2015. évi CII. törvény](#) a vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedésről
- Eurostat (2025): [Characteristics of the railway network in Europe](#) (2025. január)
- Ács Vera Judit, dr.: Kötőtpálya-létesítmények – Képviselői Információs Szolgálat, [2021/42](#). Infojegyzet
- Vajda Adrienn: Keskeny nyomtávú vasutak – Képviselői Információs Szolgálat, [2017/30](#). Infojegyzet

Készítette: Dr. Vajda Adrienn  
Képviselői Információs Szolgálat  
E-mail: [infoszolg@parlament.hu](mailto:infoszolg@parlament.hu)

infoszolg

Internet: [www.parlament.hu/infoszolg](http://www.parlament.hu/infoszolg)  
Intranet: [intra.parlament.hu/infoszolg/](http://intra.parlament.hu/infoszolg/)  
Telefon: (1) 441-6486