



**TURISZTIKAI ÖSSZEHOSONLÍTÓ ELEMZÉS A VAS-ÉRI MOCANITA (MÁRAMAROS MEGYE) ÉS A  
KEMENCE-PATAKON JÁRÓ PÁEV KISVASUTAK (BORSOD-ABAÚJ-ZEMPLÉN MEGYE) TEKINTETÉBEN A  
HATÁRTALANUL PÁLYÁZAT KERETÉBEN**

**A ZEMPLÉN ÉS A RADNAI-HAVASOK GELSZÍNI GYALOGOS TURISZTIKAI ELŐNYEI ÉS LEHETŐSÉGEI**

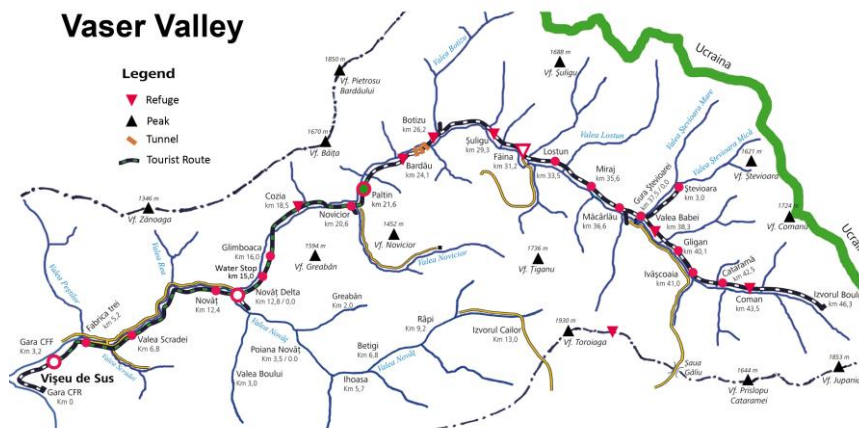
**(HAT-19-02-0079)**

Az összehasonlítandó kisvasutak bemutatása:

**1. Mocanita**



**MOCĂNIȚA MARAMUREȘ  
VIȘEU DE SUS**



(kép forrása: <http://cffviseu.infoviseudesus.ro/en/railway.htm>)

A kisvasút honlapja: <https://mocanita-maramures.com/>

A kisvasút Románia ma már egyetlen teherszállítást (faanyag szállítást) is végző kisvasútja. A vonat a Máramarosszigettől mintegy 65 kilométerre lévő Felsővisóból indul, innen megy be a hegyek közé, majd ide tér vissza. Felsővisó amúgy mindössze 200 kilométerre van a magyar határtól.

A személyszállító vonatok november-április hónapokban csütörtöktől vasárnapig, míg május-és október között a hét minden napján közlekednek.

A vonatok hosszú, oda-vissza mintegy 42 km-es utat járnak be a Vasér völgyében Felsővisó és Paltin állomások között. Ennek okán naponta egy alkalommal, 9 órakor indulnak a vonatok és kb 15.30-kor érkeznek vissza.

Normál jegy: 75 lej felnőtt, 65 lej diák /Nyugdíjas, 49 lej Diák (6-16 év).

Mocănița Speciális csomag: 124 Felnőtt, 114 lej Diák/Nyugdíjas, 89 lej Diák (6-16 éves korig) Tartalmazza: a jegyet, grilltányért, kávé, üdítőt, péksüteményt.





## 2. PÁEV



(forrás: [http://www.eszakerdo.hu/magyar/erdvinfo/paev\\_terkep\\_uj.htm](http://www.eszakerdo.hu/magyar/erdvinfo/paev_terkep_uj.htm))

A Pálházi Állami Erdei Vasút pályája eredetileg ipari anyagmozgatás céljából épült meg 1888-ban, így ez hazánk egyik legöregebb kisvasútja. Rajta a menetrendszerinti személyszállítás csak 1958-ban indult meg, napjainkban azonban a hegyközi térség egyik leglátogatottabb turisztikai attrakciója.

Nyomvonala a Kemence patak völgyében húzódik, s Pálháza községtől Rostallóig tart, így általa megismerhetjük a Zempléni Tájvédelmi Körzet legszebb részeit. Ipartelepi megállóhelyén Erdészeti és Vadászati gyűjtemény tekinthető meg. Kókapu a térség kedvelt úticélja, s a kisvasúti vonal köztes állomása. Az itt található vadászkastély szálláslehetőséget kínál, közelében csónakázótó található. Kókapuról több turistaútvonal is indul a Zemplén vadregényes tájaira.

### Tapasztalataink:

A Mocanita kisvonatot 2021. szeptember 23.-án használtuk, míg a Pálházi Állami Erdei Vasutat 2019. október 24.-én. Felsővisóra Máramarosszigetről, míg Pálházára Tokajból indultunk 1 busznyai diák és tanár társaságában, mind a 2 út kb. 1 óra 10-20 percet vett igénybe. A jegyeket mind a két esetben elővételben rendeltük, ennek megfelelően a helyszínen csak a jegyek felvételével kellett dolgoznunk, sorban állni pénztárban emiatt nem kellett. A Mocanita esetében meg kell említenünk, hogy elsősorban most már online elővételben értékesítik a jegyet, ami az előre tervezhetőség szempontjából fontos előrelépés. Ez biztosítja azt, hogy biztosan lesz helyünk a vonaton, és nem csak akkor derül ki az, hogy még sincs hely, amikor már odautaztunk.

Az online jegyrendelés elérhetősége: <https://online.mocanita-maramures.com:8870/>



Összehasonlító elemzés lévén az alábbi szempontok szerint szeretnénk egy rövid olyan összehasonlítást tenni, ami nekünk gondot/fejtörést okozott az utjaink tervezése, előzetes felkészülése, illetve a helyszínre érkezés során.

Összehasonlító szempontok	MOCANITA	PÁÉV
<b>Busszal érkezők leszállása, parkolása</b>	A kisvasút induló állomása területén óriási kavicsos parkoló áll rendelkezésre a buszok várakozásának.	Leszállni csak a főúton tudtunk egy helyközi járat buszmegállójában, majd a busznak csak egy olyan parkolóhely áll a rendelkezésére, ami elég kicsi és fizetős parkoló (az egész településen egyébként csak itt kell fizetni). Így a buszofőr elment a település végén található töltőállomásra, ahonnan nem zavarták el, de erre építeni nem annyira üdvözítő.
<b>Jegypénztár, WC az indulásnál</b>	Aranyos kis épület ajándékbolttal, büfével, WC használati lehetőséggel egyben.	Most épült, impozáns, büfével és WC használati lehetőséggel, jegyértékesítés viszont nincs az épületben, a jegyeket a vonatkísérőtől lehet megvásárolni.
<b>A szerelvények</b>	Zárt szerelvények, amelyek kis vaskályhával be lehet fűteni, de ottjártunkkor erre még nem volt szükség.	1 db zárt és 1 db nyitott kocsiban utaztunk, a zárt kocsiban nem volt befűtve. Az időjárás októberi volt, a nyitott kocsikban való utazáshoz már egy softshell kabát elért bőven.
<b>A tömeg</b>	Rajtunk kívül még sokan mások utaztak, a szerelvényünk kb. 5-6 kocsiból állt. Amíg a Paltin állomáson voltunk, utánunk még vagy 2 hasonló méretű szerelvény érkezett. Paltin mezején több száz ember tartózkodott.	Rajtunk kívül pár ember utazott a vonattal, pedig nem különjáratl mentünk. Rostálló végállomáson, az ott tartózkodásunk alatt más emberekkel nem találkoztunk.



<p><b>A végállomás „látványa”</b></p>	<p>Paltin egy olyan kiszélesedő völgyben helyezkedik el a Vas-éren, ahol nagyon sok pad és asztal várja az ide érkezőket. Több büfé is üzemelt, ahonnan szállt a grillezők füstje a magasba, szólt a hamisítatlan román zene. nagyon sokan étkeztek ezekből a büfékből a padokon. A patak a terület szélén folyik el. Van egy olyan épület, ahol ingyenesen lehet angol WC-t használni.</p>	<p>A végállomáson van egy kis kiszélesedő füves terület, illetve egy db esőház, aminek a padjai elég romosak és korhadtak már esetleg rossz idő esetén be lehet húzódni. A Kemence-patak a kis füves terület mellett folyik. A végállomáson nincs vasúti és semmilyen épület, így WC sincs (még pottyantós sem), csak az erdő, vagy a közel 1 km-re található Kőkapu étterem áll rendelkezésre.</p>
<p><b>A végállomáson és környékén mit lehet csinálni két osztálynyi középiskolás diákkal?</b></p>	<p>Mivel mi mind a két esetben célzott tevékenység tervvel érkeztünk, és már ismertük a fogadó körülményeket előre, így nem volt gond az idő tartalmas eltöltésével. Mind a két állomáson folyó patakon BISEL vizsgálatot végeztünk, ami önmagában egy 1,5-2 óra hosszát igénybe vevő művelet. Ezzel el is megy az az idő, amíg a vonat indul is vissza. Mivel azonban ez egy speciális vizsgálat, nem minden osztály tudja vagy akarja ezt csinálni. Aki messzebből érkezik és nem ismeri a körülményeket, bajban lehet. Az üzemeltető vasúttársaságok esetleg a honlapjaikon tehetnének közzé program javaslatokat.</p>	
<p><b>Na jó de ha nem akarunk BISEL-ezni?</b></p>	<p>Büfézni, piknikezni nagyon jó helyszín, a választék kielégítő, rengeteg paddal. Osztállyal amolyan klubdelutánt is lehet szervezni ide, festő környezetben. Ha nem ilyen típusú programot szeretnénk, akkor szép túrákat lehet tenni a környéken. Autóval viszont nem igen lehet ide feljönni, hacsak nem off-road jellegűvel. Innen induló vagy ide érkező tanösvényekről nem találtunk információt.</p>	<p>Nagyon szép csillagtúrák kiinduló és végállomása lehet Rostalló végállomás. Régebben működött a pár száz méterre található turistaszállás, mostanra azonban sajnos bezárt. Idáig vezet a Kőkapui kövesút, azon lesétálhatunk az alig 1 km-re levő Kőkapuig, ahol megnézhetjük a csodás Károlyi kastélyt, csónakázhatunk vagy horgászhatunk a kis tavon is, ami itt van a sziklafal tövében. Félúton Rostalló és Kőkapu között egy erdészeti kör tanösvény van, amelynek bejárása kb. 1 óra, így az összesen 2 órás vonat visszaindulásig kényelmesen</p>





		bejárható.
<b>Vannak-e kiegészítő vagy különleges program lehetőségek?</b>	Abban a tekintetben lehet válogatni, hogy különböző időpontokban esetleg más-más típusú szerelvényel utazhatunk, illetve, hogy a vonatjeggyel együtt igénylünk-e Paltin állomáson étkezést.	Lehet különböző időpontokban speciális járatokra jegyet venni: szarvasbögés idején, egy-egy réten külön megáll a vonat és közösen lehet hallgatni a bögést, vagy lehet ún. fényképtúrás vonatjegyet venni, amikor is különleges növények virítanak a vonal mentén, és ezeket lehet egy-egy speciális megálláskor fotózni.
<b>Milyen típusú turista közönségre épít?</b>	Elsősorban nagycsaládos, baráti társaságok, busszal nagyobb számban érkezőkre, azt az elvet követvén, hogy a bakancsos turizmus csökkenésével az erdőbe látogató lábával nem érintve a talajt, a kisvasút szerelvényeivel belátogat az erdőbe, majd onnan távozik is a visszafelé jövő vonattal.	Itt elsősorban kisebb létszámú csoportokra építenek, családokra, akik a felső állomásról visszasétálnak Kőkapuig. A bakancsos turizmust kiszolgáló funkciója az össz utasforgalom tekintetében nem számottevő.
<b>Zavaró-e a környezetre?</b>	A BISEL vizsgálatunk szerint egyértelműen nemmel lehet felelni. Ráadásul mind 2 vasút esetében arról beszélünk, hogy évtizedekkel ezelőtt került kialakításra. A két vasút környezetterhelése azonban nem egyforma, hiszen a MOCANITA nagyságrendekkel több utast szállít. A két vasút üzemeltetési körülményei sem egyformák, a MOCANITA látványra is nagyobb környezeti terhelést jelent. Az induló állomás tekintetében a MOCANITA szennyezettsége jelentősebb, sok helyen látni olajjal szennyezett talajt.	
<b>Élővilág különlegessége</b>	A máramarosi magas hegyek jellemző élővilága és látványa kísér minket végig. Meredek hegyoldalak, bővizű vízfolyások, sűrű fenyőerdők és legelők mozaikja mindenütt. A hosszú vonatút során elgondolkozik az ember, hogy olyan körülmények között élő emberek házáit is	A vonat a kalauzok szóbeli tájékoztatása alapján nem riasztott és riaszt el sem baglyokat, sem hiúzokat, és még sasokat sem, a patak medrében a petényi márna és a különféle rákfajok most is jól érzik magukat mellette. A természettel való együttélés ékes példája, hogy az



	láthattuk, ahonnan szemmel láthatóan akár hetekre sincs kapcsolat a külvilággal téli időszakokban.	érdeklődők a kisvasút vonatairól hallgathatják meg a szarvasok őszi koncertjét, anélkül, hogy az állatok bármilyen módon zavartatva éreznék magukat. A patak medrének tavaszi látványossága pedig az itt nagy számban élő királyharaszt.
--	--	--

**A ZEMPLÉN ÉS A RADNAI-HAVASOK GELSZÍNI GYALOGOS TURISZTIKAI ELŐNYEI ÉS LEHETŐSÉGEI**

Pályázatunk során a két területet elsősorban természeti, épített turisztikai valamint aktív turizmus szerint szervezett programokkal próbáltuk megismerni és megismertetni 5-5 nap alatt.

Összehasonlító szempontok	Zemplén	Radnai-havasok
<b>A terület nagysága</b>	A Zemplén területileg kisebb, busszal és autóval jól bejárható akár egy akár pár nap alatt is, attól függően, milyen programcsomagot valósítunk meg.	A terület viszonylag nagy, és nagyobb magasságok is jellemzik.
<b>Tömegközlekedés</b>	A tömegközlekedés nem viszonylag jónak mondható, de erőteljes tervezést és alkalmazkodó képességek igényel. a belsőbb falvak elérése a napi 1 pár buszjáratral sokszor bajosabb.	A tömegközlekedés nem mondható jónak, mint ahogy általában Romániában sem jó. A busz és a vonatközlekedésre építeni nem nagyon lehet, a pénzért stoppolás még mindig a legelfogadottab tömegközlekedés, de ezt nagyobb csoporttal megtenni szinte lehetetlen. A közúthálózat sem sűrű.
<b>Turisztikai attrakciók száma</b>	A Zemplénben az utóbbi 10 évben jelentős fejlesztések mentek végbe: Várak, kastélyok felújítása, aktív turisztikai elemek fejlesztése, a Kéktúra fejlesztése. Fontos elem az ún. „élménylánc”	A turisztikai attrakciók száma szegényes. Tipikusan egy-egy sípályára korlátozódnak. A hegység magasabb régió egyáltalán nem kiépítettek, nincsenek sem turistaházak, sem menedékhelyek, a







	kialakítása.	turistautak hálózata gyér.
<b>Pénzügy (olcsó vs. drága)</b>	<p>Az „olcsó desztináció” imázs helyett a speciálisan egyedi kínálat és a magas minőségi színvonal</p> <p>válí a fő versenytényezővé, amely az élménylánc minden elemében érvényesülni tud.</p>	<p>Mivel nagyon nincs kevés az attrakció, így nem mondható drágának. Cserébe viszont minden civilizált dolgot magunkkal kell vinni a magasabb régiókba, ami drágává teheti. A kisebb panziók még megfizethető árúak.</p>
<b>Hozzájárulás a magyar kulturális örökség megőrzéséhez</b>	<p>Tokaj-hegylája, Zemplén a természeti és kulturális örökségre, hagyományokra épülő sajátos arculat kialakításával, megőrzésével érheti el a turisztikai piacon a megkülönböztetést.</p>	<p>A területen szórvány magyarság él. A legnagyobb érték az, hogy meg lehet őrizni az évszázadosan egymás mellett élő kultúrák által létrehozott épített, és kulturális örökségeket. A területen hagyományosan elterjedt a magashegyi ún. alhavasi, havasi legelőkön végzett rideg legeltetés és állattartás. Ez a művelési forma manapság Magyarországon már nincs jelen, sőt, sok esetben maga a kaszálás is ritka tevékenység a hegyi kaszálókon.</p>
<b>A turizmus természeti környezetre gyakorolt hatásainak optimalizálása</b>	<p>Tudatosítani kell a turistákban a borvidékhez több ponton kapcsolódó zempléni védett természeti területeken az elvárt viselkedést.</p> <p>A turistákat és a turisztikai vállalkozásokat is megfelelő módon tájékoztatni szükséges tevékenységük lehetséges negatív természeti környezeti hatásairól.</p> <p>A területen a károsanyag kibocsátás csökkentését a környezetbarát közlekedési módok előtérbe helyezésével kell elősegíteni.</p>	<p>A területen a tömeges gyalogos turizmus egyáltalán nem jellemző. A turistautak hálózata az alacsonyabb területeken vegyes használatú, mivel a havasi legelőkön a nyájak ezeket az utakat is használják. A terület törpecserjés és törpefenyves állománya szinte teljesen hiányzik, a legeltetéssel nem fér össze, de a Területileg illetékes nemzeti park jelentősebb rézezen visszatelepítéssel, a legeltetés korlátozásával próbáljai visszaállítani ez eredeti állapotokat. Szemetelés és egyéb szennyezés nem jellemző,</p>





		hiszen a tömegturizmus nincs jelen. A sátras turisták közül pedig azok jönnek fel ilyen nagyobb (2000 méteres) magasságokba, akik sokkal környezettudatosabbak.
<b>Gyalogos turizmus helyzete és fejlesztési lehetőségei</b>	A Zempléni-hegységben 18 település területén mintegy harmincezer hektáron került kijelölésre a Zempléni Tájvédelmi Körzet, mely a fokozottan védett részek kivételével szabadon látogatható. A Zempléni-hegység több, mint 340 km hosszúságú jelzett turista útvonalával szerteágazó lehetőséget kínál a kirándulásra, akár többnapos túrára is. Ezen turistautak teljesen behálózzák a hegységet, így mindenki megtalálhatja a magának megfelelőt.	A Radnai-Havasokban jellemzően nem a gerincútvonalon, és a csúcsokon, hanem az oda vezető útvonalak alsó harmadában, jellemzően hegylábi településeken vagy hágókban találunk menedékházakat. Belőlük összesen 9 db található, kisebb nagyobb csoportok fogadására alkalmasak. A magasabb régiókban kizárólag vagy szabad ég alatt, vagy sátrakban lehet aludni.

A Máramarosszigeti utazó csapat

**Tanárok:** Tóth Attila, Kamenyiczki Gábor, Pataki Zsolt

2021.szeptember 25.

