

Gyorsuló idő, lassuló turizmus: a lassú turizmus modellezése

Szerző: Pécsek Brigitta¹

A gyorsaság kultusza vírusként terjed a posztmodern társadalomban, ellenpontjaként azonban egy alternatív időkultúra is jelen van, amelynek tagjai visszakapcsolnak és lassabb ritmus szerint élnek. Ez a dichotómia, vagyis az egyre gyorsuló világ hatásai, illetve az ennek ellenfeszülő lassúság különböző megnyilvánulási formái már egy ideje a különböző társadalomtudományi kutatások fókuszában állnak.

Az elméleti tanulmány kettős céllal íródott: egyrészt ezen transzdiszciplináris elméleti fejtegetések turisztikai szempontú összegzése és szintetizálása, másrészt a feltárt elméleti alapokon egy lassú turizmus modell felállítása. A téma megértéséhez a társadalmi idő kronologikus változásai adják a hátteret, amely megalapozza a turizmus mint a szabadidő-eltöltés egyik preferált formájának vizsgálatát a gyors és a lassú kettősének optikáján keresztül. A turizmus történetének ez a fajta megközelítése arra is rámutat, hogy egészen a XX. század közepéig a lassú mobilitás és turizmus volt a természetes, és gyors, tömegturizmusról csupán pár évtizede beszélhetünk. A tanulmány végigveszi a lassú turizmus koncepciókat, amelyek eredményeként a szerző saját modellt alkot. Remélhetőleg az elméleti háttér és a felállított modell a hazai lassú termékekkel és desztinációkkal kapcsolatos empirikus kutatások beindulására katalizátorként hat.

Kulcsszavak: társadalmi idő, alternatív turizmus, slow mozgalmak, lassú turizmus.

Bevezetés

A gyorsaság és sűrítés a mai ember asszociációs világában a fejlődés és a modernizáció szinonimája. Az idő zsarnoksága a posztmodern, haszonelvű társadalom cinkosságával számos tevékenység felgyorsításához, illetve temporális és komplexitásbeli csonkításához járult hozzá: az eredetnél gyorsabban lejátszott zenedarabok, Shakespeare összes műve egy színdarabban, egyórára kurtított balinéz táncok. A cél minden esetben a fogyasztók igényeinek gyors kielégítése az optimális haszon elérése mellett. Megjelentek az önmaguknak is ellentmondó jelenségek, mint a gyors jóga vagy a gyors randevú. Ezzel párhuzamosan a gyorsaság mítoszának hátat fordító alternatív mozgalmak is szába szökkentek. A gyorsuló világ turisztikai hatásai, valamint az ennek ellenfeszülő lassúság különböző megnyilvánulási formái számos kutatás (DICKINSON 2010, FULLAGAR et al. 2012, HONORÉ 2005, KNOX 2005, LUMSDON–MCGRATH 2010, MOLZ 2009, MURDOCH–MIELE 1999, PETRINI 2007, 2011, RITZER 1993) fókuszában álltak már, ugyanakkor átfogó, transzdiszciplináris munka magyar nyelven ez idáig még nem született.

Jelen tanulmánynak nem célja a különböző lassú mozgalmak részletes bemutatása, csak olyan mértékben, amennyiben a háttér felvázolásához és megértéséhez szükséges. Kettő, a turizmushoz kapcsolható mozgalmat

vizsgálunk meg: az 1986-ban Olaszországban indult, Magyarországon komótos étkezésként (slow food) ismert kezdeményezést, illetve az 1989-ben szerveződött, élhető városként fordított (citta slow) mozgalmat. Felmerülhet a kérdés, hogy a már jelentős szakirodalommal rendelkező alternatív turizmusok mellett, mint az ökoturizmus vagy a falusi turizmus, van-e egyáltalán létjogosultsága a lassú turizmus kutatásának? Fontos leszögezni, hogy a téma kutatói a lassú turizmust nem az alternatív turizmusokhoz viszonyítva definiálják, hanem a lassú mozgalmakból eredeztetik, a gyors tömegturizmust használva ellenpó-lusként. Egy további sajátosság, hogy a lassú turizmus urbánus és falusi tereken egyaránt működhet. Sőt, a fent említett lassú mozgalmak kiindulási közege az urbánus tér. Az teszi a lassú turizmust mai világunkban olyannyira aktuálissá, hogy a legkülönbözőbb turizmusfajtákon és tereken keresztül lehet kidomborítani relevanciáját. Ennek eklatáns példája FULLAGAR et al. (2012) tanulmánykötete, amelyben többek között a kerékpáros, a vízi és a gasztronómiai turizmus kerül a lassulás nagyítója alá. A nemzetközi szakirodalomban a gazdasági hatások ma még háttérbe szorulnak, még a fenntarthatóság és a lassú turizmus keresztmetszeteinek vizsgálatakor sem kerülnek előtérbe. A szakirodalom másik hiátusa az átfogó, nemzetközi statisztikák hiánya, ezért cikkemben egy brit vizsgálat következtetését használom iránytűként a jövőbeni trendek taglalása kapcsán.

A cikk a társadalmi idő változásait állítja a kiindulópontba, melynek történelmi áttekintése során rajzolódik ki a munka és a szabadidő masszív arányeltolódása az utóbbi javára. Ez a „megbillenés” vezetett el a szabadidős tevékenységek felértékelődéséhez, amelynek a turizmus az egyik preferált formája. A tanulmány történelmi

¹ PhD hallgató, Szent István Egyetem, Regionális Tudományok Doktori Iskola (Gödöllő)/turisztikai szakiró. E-mail: brigitta.pecsek@gmail.com.

korokon átívelően napjainkig mutatja be a lassú turizmus organikus létezését és relevanciáját. A lassú turizmus elméleti megalapozásának főbb állomásai kapcsán terütekre kerülnek a késő modern európai értelmezések némi ázsiai kitekintéssel fűszerezve, majd a cikk a szerző által felállított lassú turizmus modellel fejeződik be.

A nemzetközi szakirodalom értelmezése mellett a tanulmány másik fő célja, hogy a transzdiszciplináris elméleti háttér bázisára felállított modell katalizátorként hasson a hazai lassú termék és a desztinációs vizsgálatok beindításához.

1. A változó társadalmi idő

Az idő kutatás elengedhetetlen a gyorsaság-lassúság dichotómiájának vizsgálatához, viszont absztrakt mivolta folytán olyan, egymástól messze álló tudományokat hozott össze, amelyek összességében való jártasság meghaladja a turizmuskutató kompetenciáját. Mivel a turizmuskutató homlokterében elsősorban a rendelkezésre álló szabadidő változásai állnak, a munka-szabadidő elemzéséből szükséges kiindulni (FEJŐS 2000).

A társadalmi idő a társadalmi lét által generált, nem természeti és nem természettudományos időfelfogás (KISS 2005), amelynek két fő komponense a munka és a szabadidő. DUMAZEDIER (1967) felfogásában *a szabadidő az egyén életében olyan elfoglaltságokat jelent, melyek során az ember a pihenésnek, a szórakozásnak, valamint ismeretei fejlesztésének engedi át magát*. Köztudott, hogy a munka-szabadidő aránya a történelem során drasztikusan megváltozott, és mára jelentős szabadidő többlet keletkezett, ugyanakkor a kronologikus vizsgálat arra is rámutat, hogy ez a növekedés nem volt lineáris.

SZEGŐ (2000) a gazdasági időről szóló esszéjében konkrét példákkal is igazolja, hogy Európában a XIII–XVIII. század között a városi céhlegények lényegesen kevesebbet dolgoztak, mint gyári munkás utódaik a technikailag sokkal fejlettebb XIX. században. Sőt, számos korabeli megmozdulás kifejezetten a munkaidő meghosszabbítását tűzte zászlajára: például 1251-ben és 1277-ben a párizsi ványolók, 1349-ben a genti takácsok lázadtak fel a hosszabb munkaidő és az ezzel járó jobb kereset reményében (SZEGŐ 2000). Az ünnepnapok száma az egyház hatására emelkedett, mivel a karácsony, a húsvét és a pünkösd mellett a különböző szentek megünneplésére is beiktattak szabadnapokat. A XVIII. század elején a francia szövőmunkások csupán évi 180 napot dolgoztak. A gyökeres fordulatot a XVIII–XIX. században lezajlott ipari forradalom hozta, amikor az idő „kezelése” a gyáriparosok kezébe került. A céhes ipar korszakával szemben a munka mérése ekkor már az idővel történik, ezáltal az idő pénzzé, a munkaidő pedig szigorúan szabályozottá és követhetővé vált (SZEGŐ 2000).

A szabadidőért a XIX. század gyári munkásának harcolnia kellett, amelynek növekedése alapvetően háromféle módon mehetett végbe (GRANASZTÓI 2000): *a munkaidő csökkentésével, a szabadnapok beiktatásával, illetve a fizetett szabadság bevezetésével*. Magyarország példáját véve, már a Corpus Juris Hungarici 1891-es törvénye tartalmazza az ipari munkának a vasárnapi szünetelését, a napi nyolc és heti 48 órás munkaidőt a fizetett szabadsággal azonban csak jóval később, 1937-ben vezették be (RÓMSICS 1990). Ezzel szemben a paraszti közösségek belső órája még ebben az időszakban is a természetes idő szerint járt, azaz számukra nyáron felgyorsult, télen lelassult az idő. A társadalmi idő 100-150 éves késéssel jutott el a nemesi társadalomtól a parasztságig (TÓTH 1994).

Az utóbbi ötven év időfelhasználása Magyarországon FALUSSY (2004) empirikus vizsgálataival jól értelmezhető. A társadalmi idő használatában az 1970-es évek hozták az első drámai változást, amikor is a hivatalos első gazdaság mellett egyre több időt követelt magának a második gazdaság. Ez a tipikusan kelet-európai kontextusban értelmezhető szakasz egészen a rendszerváltásig tartott, amelynek hozadékaként tömegesen megjelenő munkanélküliség a szabadidő drasztikus megnövekedését is eredményezte. Ez a kényszer jellegű szabadidő azonban nemkívánatos volta miatt értéktelenné vált, és jelentős része tévészésre fordítódott, így tovább inflálta azt.

Az 1990-es évektől az internet megjelenése alapjában rengette meg mind a munka, mind a szabadidő világot. Az internetet megelőző érában a posta határozta meg az ügyintézés tempóját, ma a valós idejű, online ügykezelések diktálnak (GLEICK 2003). A privát és az üzleti szférában is használt közösségi média sokak szerint inkább lassítja, mint gyorsítja az életet. CRAIG (2011) szerint a virtuális térben élt társadalmi élet más, értékesebb elfoglaltságokat szorít ki, míg a munka világában sokan megkérdőjelezik a közösségi oldalak gazdasági hasznát. A Facebook, a Twitter és a blogok folyamatos frissítési, illetve karbantartási igénye emésztí az időt. Ennek ellenére a közel egymilliárd aktív használó a kívül maradóakra akkora nyomást jelent, hogy az eddig ellenállóknak is felmerülhet a félelem, hogyha kimaradnak, lemaradnak.

2. A lassú turizmus régen és ma

Talán meglepő, de a különböző korok turistái hasonló motivációval és módon utaztak. *A mai turisták kedvelt célpontjai, nyáron a tengerpartok, télen a hegyek, meg-egyeznek az ősi mítoszok (Odüsszeusz) úti céljaival*, hiszen a hegy az isten lakhelyét szimbolizálta, a tenger pedig a születés, teremtés helyszínéül jelent meg (HAJDÚ 2000). *Az ókor turistái klasszikus lassú turisták voltak, nemcsak a lassú mobilitás miatt, hanem az utazásaik*

hossza és motivációik okán is. Pausanias Görögországról i. e. 160 környékén írott könyvéből egy 2–5 év alatt teljesíthető ókori „Grand Tour” útvonala rajzolódik ki, mely Rómából indulva Görögországon, Törökországon és Egyiptomon keresztül vezet. Athén és Egyiptom az antikvitást, az örökséget és a kultúrát jelentette, Trója volt a mai Jeruzsálem megfelelője, míg Alexandria Afrika, Ázsia és Európa metszéspontjában az egzotikumot képviselte (OLDFIELD 2013). A szintén jelentős fürdőlátogatásokkal és az ókori olimpiákra való utazással kiegészítve elmondható, hogy ezek az ősi turisztikai motivációk napjaink turizmusára is jellemzőek. Az ókori „Grand Tour” koncepciója hasonló a XVII. századi, három évig tartó klasszikus „Grand Tour”-hoz, amikor a nyugati nemesség fiatal tagjai indultak útnak, hogy megismerjék a nyugati civilizáció, elsősorban Olaszország és Franciaország kincseit és kultúráját. A motiváció és a résztvevők tehát mindkét korban hasonlóak voltak, pusztán az úti célok kerültek kissé nyugatabbra. Napjainkban ez a nagyutazás egyévesre zsugorodva a „gap year” formájában él tovább, amelyet a többnyire angolszász országok diákjai utazással, külföldi munkával és önkénteskedéssel töltenek. A mai zárandoklatokra, valamint a gyógyturisztikai célból megvalósult utazásokra továbbra is inkább a lassúság a jellemző. Jelentős változás a kulturális utazások terén ment végbe, ahol a nagy körutak az utóbbi évtizedekben átadták helyüket a rövid városlátogatásoknak, amelyek a kor tipikus gyors termékeivé váltak.

3. A modern tömegturizmus

Míg a lassú turizmus korokon keresztül folyamatosan jelen volt, a modern tömegturizmust a XX. század második felétől datáljuk. LENGYEL (1997) szerint ekkorra alakultak ki a tömegszerűvé válásának feltételei: a fizetett szabadság, a szabadon elkölthető jövedelem és az utazási motiváció széles körű elterjedése a kereslet felől, míg a modern közlekedés, a szálloda- és vendéglátóipar, az utazásszervező és -közvetítő szektor, kiegészülve az egyéb turisztikai szolgáltatásokkal (idegenvezetés, szórakoztatás, tájékoztató tevékenység) a kínálat oldalán. Kezdetben a hangsúly a nemzetközi utazásokon és azok gazdasági hatásain volt. Az 1963. évi római ENSZ-konferencia a Nemzetközi Utazásról és Turizmusról például csak a nemzetközi látogató és turista fogalmakat definiálta, és a statisztikák is a nemzetközi áramlások mérésére korlátozódtak. Az 1973. évi olajválsággal egy új korszak köszöntött be, és a magas energiaárak következtében a turizmus növekedési üteme mérséklődött. Ekkor először kerültek a negatív hatások reflektorfénybe: a fogadóterületekre gyakorolt természeti és kulturális hatások, a szezonális problémája vagy a külföldi tőkének való kiszolgáltatottság. Megjelentek olyan fogalmak, mint az integrált tervezés, a szakemberképzés, és felfedezték a belföldi turizmus jelentőségét.

A nemzetközi turistaérkezések száma 1950 és 1973 között 25,3 milliőről 190,6 millióra nőtt. Az 1980. évi Világkonferencia szintén mérföldkő, mivel az ott elfogadott Manilai Nyilatkozat (LENGYEL 1997:7) megállapítja, hogy „a turizmus az élet szerves részét képezi, ezért a hatóságoknak nagyobb figyelmet kell fordítaniuk a belföldi és nemzetközi turizmus alakulására, hogy azok a társadalom más, alapvető tevékenységeivel összhangban fejlődjenek.” Az 1979–81. évi második olajválság ismét átmeneti megtorpanást okozott, amelyet újabb fellendülés követett.

A turizmus utolsó, a kilencvenes évek elejétől számítható szakaszára az európai diszkont- (fapados) légitársaságok és az internet elterjedése a jellemző, amelyek jelentősen hozzájárultak ahhoz, hogy 1990 és 2012 között a turistaérkezések száma 436 milliőről 1,035 milliárdra nőtt (UNWTO 2013). A fapados modell fontos elemei: a fizetős fedélzeti szolgáltatások, az online alapú értékesítés, az egységes flotta, valamint a kisebb repülőterek használata. Az utóbbiak teszik lehetővé a gyors fordulási időt, így egy gép akár 12–14 órát is repülhet naponta. 2012-ben Európában a fapados légitársaságok a teljes utasforgalom 38%-át birtokolták (Amadeus Air Travel Traffic Intelligence 2013).

A diszkont-légitársaságok mellett az internet hozta a másik áttörést, amelynek hatásait GROTHE (2010) elemezte mélyrehatóan doktori értekezésében. A szerző kifejti, hogy az internetes értékesítés a bevételt és a turisztikai szolgáltatót eddig nem látott közelségbe hozta. Az e-kereskedelem egyik haszonélvezőjének a transznacionális szállodaláncokat és légitársaságokat tartja, amelyek az új alkalmazások korai használói, bár a légitársaságok a rövid távú utakon nem tudták felvenni a versenyt a fapados társaságokkal. Az igazi vesztesek pedig a hagyományos utazási irodák, amelyeknek helyzetét a létrejövő online turisztikai vállalkozások rendítették meg. A szakma kétféleképpen – csődök sorozatával és piaci koncentrációval – reagált. A cégeknek méretüktől függetlenül részben a közösségi média nyújtott mentőövet, mivel kis marketing-költségvetéssel is részt vehetnek a digitális marketingben. CRAIG (2011) ugyanakkor szájpropaganda (word of mouth) szerepüket kétélű fegyvernek tartja. Az internetes hírnévkezelés (Online Reputation Management) sokat hozhat egy turisztikai vállalkozás számára, azonban a sikerhez az online tartalmak nonstop követése, az arra való reagálás és friss adattartalmak hozzáadása szükséges. Az elhanyagolt, aktualitását veszített online felületek vagy a nem megfelelően kezelt kritikák a márka tartós sérüléséhez vezethetnek.

4. A lassú turizmus modern elmélete

A kis kitérő után térjünk vissza a lassú turizmus jelenségére, amely szinte az emberiséggel egyidős. Azonban míg a múltban a lassúságnak nem volt alternatívája, mára

A tömegturizmus és a lassú turizmus kontrasztív analízise

	Modern tömegturizmus	Lassú turizmus
Utazási idő	Rövidebb utazási idő, gyors tranzitok	Hosszabb utazási idő
Közlekedési eszköz	A személygépkocsi és a repülő dominanciája	A közlekedési eszközök szélesebb skálája, beleértve a buszos és a vasúti közlekedést is
Tempó	Gyorsaság, azonnaliság	Lassúság, nézelődés
Az út szerepe	Az út csak egy eszköz	Az út maga a cél
Szén-dioxid-kibocsátás	Magas	Alacsony
Forrásigény	Intenzív források igénybevétele	Limitált források igénybevétele
Attrakciók száma	Sok attrakció fogyasztása egy út alatt	Helyi attrakciók primátusa
Attrakció/tartózkodási idő aránya	Látogatásmaximalizálás, magas attrakció-szám/utazás	Kevesebb attrakció, hosszabb tartózkodási idő egy-egy helyen
A kínálat milyensége	Attrakciók tucatárúvá silányítása (kommodizáció)	Egyediség megőrzése
Gasztronómia	Sztenderdizált vendéglátás	Lassú étkezés

Forrás: Dickinson (2010:191)

a modern turizmus elől menekülők opciójává vált. A modern lassú turizmus közvetlen előzménye a PETRINI (2007) nevéhez fűződő komótos étkezés (slow food) mozgalom 1986-os megjelenése volt, amely a gyors étkezés visszaszorítására jött létre. A komótos étkezés fő alapelve a helyi alapanyagok vásárlása, a tradicionális ételkészítési technikák továbbörökítése, valamint a közösen elköltött ebéd vagy vacsora élményének a hangsúlyozása. A mozgalom prioritásnak tartja a vidék és a város közti megfoncsolódott köldökzsinór helyreállítását, ezért kiemelten foglalkozik a neveléssel és az oktatással. A vidéki élet iránti érdeklődést a nagyipari élelmiszer-feldolgozással szemben megnyilvánuló bizalmatlanság is táplálja, ugyanis a fogyasztók egy része a tömegtermelést nem tartja természetesnek és autentikusnak, amellyel szemben a szezonalitást és a lokális jelleget preferálják (MURDOCH–MIELE 1999).

Az élhető város mozgalom a lassú étkezés ideológiai bázisára épül, és az 50 ezer alatti lakosságú városokat célozza meg. 1999-ben alakult Paolo Saturnini, Greve polgármestere, Carlo Petrini, a komótos étkezés elindítója, Francesco Guida, Bra polgármestere, Stefano Cimicchi, Orvieto polgármestere, valamint Domenico Marrone, Positano polgármestere kezdeményezésére. A „Citta Slow”-tagság szigorú feltételekhez kötött, a pályázó városnak az 55 kritériumot tartalmazó lista felét teljesítenie kell. Céljuk sarokpontjai a környezet védelme mellett a város és környékének arculatmegőrzése. Hangsúlyt helyeznek az újrahasznosításra és a rehabilitációra, és az infrastrukturális fejlesztés soha nem írhatja felül a természeti javak természetbarát felhasználását. Támogatják a levegőt és az életminőséget javító technológiákat. Népszerűsítik a bio- és a helyi termékek termelését és fogyasztását, valamint hangsúlyozzák a vendégszeretetet. 2013-ban hivatalosan 28 országban 182 élhető város található.

Magyarországot egyedülként Hódmezővásárhely képviseli (cittaslow 2013).

A témáról való tudományos gondolkodást egy ismeretterjesztő munka, HONORÉ (2005) „A lassúság dicsérete” című könyve váltotta ki, amelyben az író kulturális szabadságharcot indított a gyorsaság ellen, és a mindennapi élet nyolc legfontosabb szeletét elemezte: étkezés, városi élet, test és szellem, gyógyítás, szex, munka, szabadidő és gyerekevelés. Hitvallása szerint minden tevékenységnek megvan az optimális tempója, melyen bármilyen tevékenység nagyobb kedvvel és örömmel végezhető, ez a komótoság legnagyobb hozadéka.

A kánon részét képezi GARDNER (2009) „A Manifesto for Slow Travel” című tanulmánya, ahol a szerző a lassú utazás alapvetéseit sorakoztatja fel: szerinte a lassú utazás elsősorban a fejben dől el, merni kell ellenvilágot felmutatni, a többséggel szemben másképp utazni. Petrinihez hasonlóan kiemeli a helyi közösségbe való bekapcsolódást, a hely szellemiségének megfelelő szállás- és étteremválasztást, valamint a helyi üzletekben való vásárlást. Gardner a kölcsönös élményre helyezi a hangsúlyt, vagyis a nyaralásnak mindkét fél – vendég és vendéglátó – számára kellemes élményt kell nyújtania, amellyel sugallja, hogy a helyi kultúra találkozása a modern turizmussal gyakran nem problémamentes.

A lassú turizmus elméleti koncepcióját és kontrasztív elemzését DICKINSON (2010:1) „Slow Travel and Tourism” című művében fejti ki:

„A lassú turizmus egy olyan létrejövő koncepcionális keret, mely alternatívát nyújt a repülés és az autós utazással szemben, ezáltal az emberek lassabban érik el az adott desztinációt, hosszabb időt töltenek ott el, és a desztináción belül és kívül is kevesebbet, illetve rövidebben utaznak.”

Dickinson elméleti kerete kizárja a légi, az autós és a luxus-óceánjárós utazást, függetlenül attól a tényről, hogy sokan a desztinációt elérve a lassú utazás követelményeinek megfelelően helyi ételeket fogyasztanak, a tömegközlekedést használják, és helyi fesztiválokra vesznek részt. Számára a vízválasztó a közlekedési eszközök magas vagy alacsony szén-dioxid-kibocsátása. Mivel a transzkontinentális turizmus döntő része repülővel történik, a definíció nem nyújt feloldozást a tengerentúli utazásokat kedvelő, ámbár környezettudatos turisták számára annak ellenére sem, hogy számos fogadóország elérhetősége gazdaságtalan lenne lassú közlekedésmóddal.

Dickinson egy tízpontos kritériumrendszert alkalmazva állítja kontrasztba a lassú turizmust a modern tömegturizmussal (1. táblázat). A tíz feltétel két nagy kategóriába sorolható: a közlekedéssel, utazással kapcsolatos kritériumok, beleértve az utazási idő hosszát, az eszközválasztást, a tempót, a szén-dioxid-kibocsátást és az út szerepét. A másik kategória az attrakciókkal kapcsolatos aspektusokat fedi le, amelybe beletartozik a kínálat milyensége és mennyisége, valamint a vendéglátás és a turizmus realizálásának forrásigénye. Dickinson táblázatos összehasonlításából hiányzik a Gardner által hangsúlyozott vendéglátó-turista interakció és az abból fakadó kölcsönös élmény.

Hasonló szellemben és megközelítésben LUMSDON-MCGRATH (2010:276) szakértői mélyinterjúk segítségével négy alkotóelemre – a lassú haladásra, a lokalitásra, a közlekedésszükséglet-választásra és a környezetvédelemre – koncentrálnak, vázolták fel a lassú turizmus koncepcionális keretét.

„A lassú turizmus olyan társadalmi-kulturális jelenség, ahol a személyes idő megélése eltérő módon történik. A lassúság érték, és az út maga is az élmény integráns részét képezi. A közlekedésszükséglet-választás és a desztinációban igénybe vett aktivitások lassúsága mélyíti az élmény gazdagságát, a lokalitás jelentőségét pedig az utazási idő és a távolság lerövidülése tovább fokozza.”

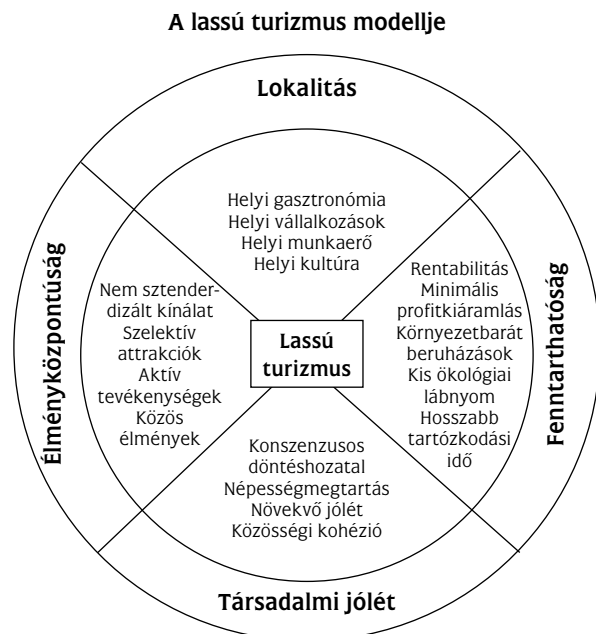
A lassúság-gyorsaság dichotómiájának vizsgálatakor a japán társadalom az egyik iskolapélda, ahol a XX. század előtti turizmus fő ösztönzője többnyire egy onsen vagy egy szentély meglátogatása volt (RÁTZ 2010), amely máig fontos motiváció maradt. A mai hipergyors Japán nem „dobta sutba” az évezredes rituálék koreográfiáját (teaceremónia, fürdőzés), így a két világ – gyors és lassú – párhuzamosan létezik egymás mellett. Kortárs turizmuselméleti, SUGIYAMA-NOBUKOA (2007) lassú turizmussal kapcsolatos definíciójukban Dickinsontól jelentősen eltérnek. Egyfelől megengedőbbek, mivel a gépkocsihasználat nem kizáró ok, másrészt holisztikusabbak, mivel az egészséges, aktív életmód is fókuszba kerül.

„A lassú turizmusnak lehetőséget kell nyújtania az egészséges és aktív életvitelre, az önmegvalósításra, valamint a lassú étkezés élvezetére; legalább egy, a desztinációban eltöltött éjszakát kell tartalmaznia; a személyautó és egyéb motorizált jármű limitált használata korlátok közt megengedett ugyan, de a zöld és ökológiai aspektusoknak prioritást kell élvezniük.”

5. A lassú turizmus modellje

A modellem négy alappilléren nyugszik: a lokalitás, az élményközpontúság, a fenntarthatóság, illetve a társadalmi jólét. A modell koncepcionális újdonsága abból fakad, hogy a turistát és a helyi közösséget egy „platformra” hozza. A tanulmány első részében az első kettő pillér számtalan összefüggésben megjelent, míg a fenntarthatóság és a helyi közösség jóléte a lassú turizmus kutatásokban eddig nem kapott kitüntetett szerepet. Néhány tényező egymásra való kölcsönhatása (ok-okozat) folytán akár több körkikben is szerepelhetne, besorolásukat a konkrét érvélelés logikája határozza meg (1. ábra).

1. ábra



Forrás: saját szerkesztés

5.1. LOKALITÁS

A lokalitás a lassú mozgalmakban (PETRINI 2007, 2011) és a lassú turizmus felvázolt koncepcióiban (DICKINSON 2010, GARDNER 2009, LUMSDON-MCGRATH 2010, SUGIYAMA-NOBUKOA 2007) is fontos tényező. Lumsdonnál a négy alapelem egyike. A helyi alapanyagok és gasztronómia (ételek, étkezési szokások, elkészítési módok) reneszánsza ébreszti

fel az igényt az adott terület egyéb kulturális értékei iránt (építészet, fesztiválok). A helyi termékek és szolgáltatások iránti érdeklődés és megnövekedett kereslet automatikusan munkahely-generáló hatású. A helyi vállalkozások és a helyi munkaerő a fenntarthatóság kategóriában is helyet kaphatnának, de a lokális jellegre ez esetben nagyobb hangsúly kerül.

5.2. ÉLMÉNYKÖZPONTÚSÁG

PINE–GILMORE (1999) amerikai szerzőpáros „Élménygazdaság” című könyvükben vezették le a fokozatos eltolódást a szolgáltatás gazdaságról az élmények felé a kínálati és a keresleti oldalon egyaránt. CSÍKSZENTMIHÁLYI (1999, 2009) az utazást és az ezzel járó környezeti változást egyenesen önbizalom- és életminőség-növelőnek tartja, mivel segít kitisztítani az agyat, más szemléletet és új látásmódot ad. A „Boldogító utazásban” MICHALKÓ (2010) fejti ki, hogy a többször utazók boldogabbak, mint az egyáltalán nem utazók. Az autentikus élmény igénye – amely a nem sztenderdizált kínálat, valamint az aktív tevékenységekkel könnyen kielégíthető – explicit vagy implicit módon az összes koncepció része. Az élmény PETRINI (2007, 2011) és GARDNER (2009) elméletében markánsan jelen van, mindketten az utazó és a helyi lakos egymásra találását tartják kívánatosnak, amely boldogság a vendéglátó és a vendég közös tevékenysége során következik be. DICKINSON (2010), valamint LUMSDON–MCGRATH (2010) pedig az utazást magát is élményszerző attrakciónak tekintik. A japán felfogásban (SUGIYAMA–NOBUKO 2007) az étkezés és az aktív tevékenységek nyújtotta élvezet a boldogság legfőbb forrása.

5.3. FENNTARTHATÓSÁG

A turizmus bármilyen fejlesztése komoly anyagi ráfordítást igényel, így a bevételtermelésnek és a profitabilitásnak a fenntarthatóságban is helyet kell kapnia. Amennyiben a turizmus szereplői nem látják a lassú turizmusban a hosszú távú lehetőséget, motivációjuk és elkötelezettségük is gyengül. A Brundtland Bizottság (1987) máig elfogadott fenntartható fejlődés definíciója sem áll meg a környezetvédelemnél: „A fenntartható fejlődés olyan fejlődés, amely kielégíti a jelen szükségleteit, anélkül, hogy veszélyeztetné a jövő nemzedékek esélyét arra, hogy ők is kielégíthessék szükségleteiket” (FARAGÓ 2002:11). Három alappillére, a szociális, a gazdasági és a természeti egyaránt fontos, a tervezést és végrehajtást kölcsönhatásaik figyelembevételével kell végezni. A rákövetkező konferenciák (Rio de Janeiro 1992, New York 1997, Johannesburg 2002) szintén a társadalmi-gazdasági fejlődés és a környezetvédelem közötti harmóniát tűzték zászlajukra (Fenntartható Fejlődés Bizottság 2013).

A cikkben idézett koncepciók ennek ellenére a környezeti fenntarthatóság mellé nem sorakoztatták fel a gazdasági szempontokat. DICKINSON (2010) kitér ugyan a kínálati oldal környezetbarát beruházásainak fontosságára, de nem részletezi azt. Könyve a lassú mobilitás felől közelít. Ez a logikai szál jelenik meg GARDNER (2009) manifesztójában is. Az ökológiai lábnyom csökkentését is elsősorban a közlekedési infrastruktúrával hozzák összefüggésbe. LUMSDON–MCGRATH (2010) négy fő tényezője közül három – a lassú haladás, a közlekedésközvetítés, valamint a környezetvédelem – is mind a környezeti fenntarthatóságnak különböző vetületei. A japán felfogás explicit kinyilatkozza, hogy a zöld aspektusok prioritást élveznek. Összefoglalva elmondható, hogy a *lassú mobilitás és a részben ennek hatásaként jelentkező hosszabb tartózkodási idő a koncepciók közös motívuma*. A fenntarthatósági szempontok a versenyképesség kapcsán is fontos szerepet játszanak (TÓZSÉR 2010). A gazdasági szempontokkal szintén lehet találkozni a helyi közösségre támaszkodó turizmusfejlesztés (community-based tourism, CBD) diskurzusában, melyről először MURPHY (1985) munkáiban olvashattunk, később MANYARA–JONES (2007), illetve RASTEGAR (2010) kutatásaiban köszöntek vissza. A CBD-koncepció a társadalmi jólét kategóriájában is tárgyalható lenne, azonban a gazdasági életképesség többszöri hangsúlyozása folytán kerül ebbe a kategóriába. A profitkiáramlás nehezen követhető volta miatt a turizmuskutatások nem gyakori ihletője, pedig ezen pénzek helyben maradása és visszaforgatása tenné lehetővé a drága és hosszú megtérülési idővel rendelkező zöldberuházásokat.

5.4. TÁRSADALMI JÓLÉT

Ez az utolsó pillér tulajdonképpen azoknak a pozitív hatásoknak az összessége, amelyekkel a közösség számolhat. Más szektor esetén gyakorta a fenntarthatóság része, hiszen nem másról, mint a *társadalmi fenntarthatóságról* van szó. A turizmus különbözősége abból fakad, hogy a helyi közösség kultúrája a kínálat részét képezi, tehát legitimációja nélkül hosszú távon nem lehet az adott területen a turizmust működtetni. FLORIDA (2002), aki behatóan foglalkozik a fogadóterületen élőkkel, a kreatív osztályról szóló koncepciójában a helyi lakosság hozzáállását a *vidék felvirágoztatásában és a turizmusfejlesztésben kulcsfontosságúnak tartja*. NAGYNÉ, MOLNÁR (2012) könyvében nyomatékosan hangsúlyozza, hogy az aktív, vállalkozó kedvű lakosság megtartásához és növeléséhez a *döntéshozatalba való bevonás szükséges*. A társadalmi részvétel folyamatos kommunikáción keresztül valósulhat meg, amelynek a tervezéstől a megvalósításig a felek között jelen kell lennie. A helyi társadalom aktív részvétele biztosítja azt a széles konszenzust, amely a hosszú távra készülő koncepciót elfogadtatja a lakosság körében is.

A közösen tervezett és elvégzett munka eredményeinek gyümölcse lesz az a közösségi kohézió, amely egy egészséges település záloga. A turisták is szívesebben látogatnak oda, ahol a helyi lakosság jól érzi magát, és értékeli szűkebb pátriájának turisztikai adottságait.

6. A lassú turizmus jövője

Végezetül álljon itt néhány gondolat a jelenség lehetséges jövőjéről. A *lassú turizmus jövőjének kulcsa a keresleti oldal dinamizmusa*, ugyanakkor hiányoznak azok az empirikus vizsgálatok, amelyek kísérletet tesznek fogyasztóinak tipologizálására. A MINTEL (2011a) vizsgálata csupán a brit utazóközönség lassú turizmushoz való hozzáállását elemzi, de mivel egy jelentős küldőországról van szó, a jövőre vonatkozóan egyfajta iránytűként mindenképpen szolgálhat. E tanulmány a lassú turizmussal szimpatizálók arányát az összes utazó 19%-ára teszi, akik többségében tanult, széles érdeklődési körrel rendelkező egyének, szívesen utaznak, és kíváncsiak a helyi gasztronómiára. Mivel a szabadidőt értéknek tekintik, jelentős összeget költenek hobbiakra és utazásra. A szerzők a lassú turizmus jövőjével kapcsolatban három jelenségre hívják fel a figyelmet: az *aktív idősebb utazók számának növekedésére, az autentikus utazás iránti igény fokozódására, valamint a belföldi turizmus felélénkülésére*. Az idősödő utazók számának növekedését számos európai demográfiai statisztikával is alá lehet támasztani. A kontinens hosszú távú demográfiai folyamatairól GÁBOS-KOPASZ (2009) készített átfogó elemzést az Eurostat és az ENSZ előrejelzései alapján, amely előrevetíti, hogy az EU-15 (2003. december 31-ig csatlakozott) országaiban az átlagéletkor 2020-ra eléri vagy meg is haladja a 40 évet.

A MINTEL (2011b) megvizsgálta a jelenlegi 45–54 év közötti generáció életvitelét is, hogy ez alapján a jövőt könnyebben modellezhesse. A babyboomerek fiatalabb csoportja (45–55 évesek) még egészségesebb és mobilitásosabb, így a turizmus életükben meghatározó szabadidős tevékenység marad. A megszokott életszínvonaluk fenntartása érdekében készek a nyugdíjas éveiket is későbbre tolni, ezáltal bőven hatvan fölött is magasabb szabadon elkölthető jövedelemmel rendelkeznek majd. A brit átlagéletkor a bevándorlás ellenére már 2014-re 40 év fölé kúszik, ami a mai csúcstechnológiához való összetársadalmi hozzáállásban is megmutatkozik majd. Az utazók jelentős része ugyanis digitális bevándorlóból (nem a technikába beleszületett generáció) áll majd, akik számára a modern technikai eszköz inkább munkaeszköz, mint szórakozási forrás. Továbbá ez a korosztály az idősödéssel törvényszerűen lelassul, amihez az utazásszervezésnek és -értékesítésnek is igazodnia kell. A szerzők feltételezik, hogy a modern marketingeszközök (közösségi oldalak) mellett a hagyományos formák, így a személyes interakció is a reneszánszukat élik majd.

7. Összegzés

A tanulmányban a lassú turizmus létjogosultságát vettem górcső alá gyorsuló világunkban. A rendelkezésre álló kortárs diskurzusok analízise során rámutattam, hogy a modern, gyors turizmus mellett ellenpontként létezik egy lassú ellenvilág is, amelynek kutatása elengedhetetlen a modern turizmus folyamatainak megértéséhez. A turizmus tömegesedésével párhuzamosan ugyanis mindig lesznek „modern nomádok”, akik nemet mondanak a felgyorsult tempóra.

Ahhoz, hogy a lassú turizmus koncepciója egyáltalán értelmezhetővé váljon, a társadalmi idő változásainak elemzése, kiemelten a munka és a szabadidő kapcsolata volt szükséges. A megnövekedett szabadidő-mennyiség következtében az autentikus élményt nyújtó szabadidős tevékenységek felértékelődésének lehetünk tanúi, melynek hozadékaként a lassú turizmus is alternatívaként jelenik meg.

A lassú turizmussal kapcsolatos kutatások zöme a koncepció meghatározására összpontosít, és a különböző definíciók más és más jelentéstartalmakat helyeznek a középpontba. A cikkben felállított modellel az eddigi definíciókban szerepeltetett tényezők integrálására, illetve holisztikus kiegészítésére tettem kísérletet. A modell koncepcionális újdonsága abból fakad, hogy a turistát és a helyi közösséget egy „platformra” hozza. A négy pilléren nyugvó modellben ugyanis a lokalitás, az élményközpontúság, a fenntarthatóság gazdasági és környezeti vetületei, illetve a társadalmi jólét (szociális fenntarthatóság) egyenlő teret kap. Remélhetőleg a teoretikus háttér bemutatásával, valamint az elméleti modell felállításával a tanulmány elősegíti a magyarországi lassú turizmussal kapcsolatos kutatások beindulását és a modell további finomítását.

Irodalomjegyzék

- CRAIG, E. D. (2011): *Five Key Social Media Trends in the Tourism Industry*. <http://www.tourism-review.com/travel-tourism-magazine-top-5-social-media-trends-in-tourism-article1651>. Letöltve: 2012. március 26.
- CSÍKSZENTMIHÁLYI M. (2010): *Az öröm művészete*. Nyitott Műhely, Budapest.
- DICKINSON, J. (2010): *Slow Travel and Tourism*. Earthscan, London.
- DUMAZEDIER, J. (1967): *Toward a Society of Leisure*. Free Press, New York.
- FALUSSY B. (2004): *Az időfelhasználás kezdetei*. Új Mandátum Könyvkiadó, Budapest.
- FARAGÓ T. (2002): *Nemzetközi együttműködés a fenntartható fejlődés jegyében és az Európai Unió fenntartható fejlődés stratégiája*. Fenntartható Fejlődés Bizottság, Budapest.

- FEJŐS Z. (2000): Az idő – képzetek, rítusok, tárgyak. In: Fejős Z. (szerk.): *A megfoghatatlan idő*. Néprajzi Múzeum, Budapest. pp. 7–22.
- FLORIDA, R. (2002): *The Rise of the Creative Class: And How it's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. Perseus Book Group, New York.
- FULLAGAR, S. et al. (2012): *Slow Tourism: Experiences and Mobilities*. Channel View, Bristol.
- GARDNER, J. (2009): A Manifesto for Slow Travel. *Hidden Europe*, 25. pp. 10–14.
- GÁBOS A.–KOPASZ M. (2008): Demográfiai folyamatok és következményeik az Európai Unióban. *TÁRKI–UniCredit Európai Társadalmi Jelentés 2*. http://www.tarsadalomkutatatas.hu/kkk.php?TPUBL-A-810/publikaciok/tpubl_a_810.pdf. Letöltve: 2013. január 30.
- GLEICK, J. (2003): *Gyorsabban*. Göncöl Kiadó, Budapest.
- GRANASZTÓI P. (2000): Munkaidő, szabadidő, szórakozás. In: Fejős Z. (szerk.): *A megfoghatatlan idő*. Néprajzi Múzeum, Budapest. pp. 103–117.
- GROTTE J. (2010): *Internet használat a magyarországi szabadidős utazások megszervezése során (doktori értekezés)*. http://rgdi.sze.hu/files/Ertekezések%20tezisek/GJ_disszertacio_full2011.pdf. Letöltve: 2012. október 6.
- HAJDÚ G. (2000): Az utazás mint modern mítosz. In: Fejős Z.–Szijártó Zs. (szerk.): *Turizmus és kommunikáció*. Néprajzi Múzeum, Budapest. pp. 191–200.
- HONORÉ, C. (2005): *In Praise of Slowness*. HarperCollins, New York.
- KISS E. (2005): A történeti-társadalmi tér és idő a jövő-kutatás perspektívájából. In: Hideg É. (szerk.): *Társadalmi tér, idő, téridő a jövőkutatásban*. BCE Jövőkutatás Tanszék, Budapest. pp. 7–27.
- KNOX, P. (2005): Creating Ordinary Places: Slow Cities in a Fast World. *Journal of Urban Design*. 1. pp. 1–11.
- LENGYEL M. (1997): *A turizmus versenyképességét befolyásoló tényezők. Műhelytanulmány*. BKE, Budapest.
- LUMSDON, L.–MCGRATH, P. (2010): Developing a Conceptual Framework for Slow Travel: a Grounded Theory Approach. *Journal of Sustainable Tourism*. 3. pp. 265–279.
- MANYARA, G.–JONES, E. (2007): Community-based Tourism Enterprises Development in Kenya: An Exploration of their Potential as Avenues of Poverty Reduction. *Journal of Sustainable Tourism*. 6. pp. 628–644.
- MICHALKÓ G. (2010): *Boldogító utazás – a turizmus és az életminőség kapcsolatának magyarországi vonatkozásai*. MTA Földrajztudományi Intézet, Budapest.
- MINTEL (2011a): *Slow Travel Special Report*. Mintel, London.
- MINTEL (2011b): *The Future of Technology in Travel*. Mintel, London.
- MOLZ, J. G. (2009): Representing Pace in Tourism Mobilities: Staycations, Slow Travel and The Amazing Race. *Journal of Tourism and Cultural Exchange*, 4. pp. 270–286.
- MURDOCH, J.–MIELE, M. (1999): Back to Nature: Changing Worlds of Production in the Food Sector. *Sociologica Ruralis*, 4. pp. 465–483.
- MURPHY, P. E. (1985): *Tourism: A Community Approach*. Methuen, London.
- NAGYNÉ, MOLNÁR M. (2010): *Település- és térségmarketing*. Szent István Egyetem, Gödöllő.
- OLDFIELD, P. (2013): Középkori turizmus. *BBC History*, 3. pp. 50–55.
- PETRINI, C. (2011): *Terra Madre: Forging a New Global Network of Sustainable Food Communities*. Graefe und Unzer Verlag, München.
- PETRINI, C. (2007): *Slow Food Nation*. Rizzoli Ex Libris, New York.
- PINE, P. J.–GILMORE, J. H. (1999): *The Experience Economy*. Harvard University Press, Boston.
- RASTEGAR, H. (2010): Tourism Development and Residents Attitude: A Case Study of Yazd, Iran. *Tourismos*. 2. pp. 203–211.
- RÁTZ T. (2010): Meleg vízű források Japán belföldi és nemzetközi turizmusában. In: Puczkó L.–Smith M. (szerk.): *Egészségturizmus: gyógyászat, wellness, holisztika*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- RITZER, G. (1993): *The McDonaldization of Society*. SAGE Publications, Thousand Oaks.
- ROMSICS I. (1990): A Horthy-rendszer szociálpolitikája. *Rubicon*. http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/kincstar_1990_evfolyam/. Letöltve: 2013. január 20.
- SUGIYANA, M.–NOBUOKA, S. (2007): Slow food kara Slow Tourism He. In: Fullagar, S. et al. (eds) *Slow Tourism. Experiences and Mobilities*. Channel View Publications, Bristol. pp. 170–184.
- SZEGŐ M. (2000): Idő a gazdaságban. In: Fejős Z. (szerk.): *A megfoghatatlan idő*. Néprajzi Múzeum, Budapest. pp. 56–69.
- TÓTH I. GY. (1994): Harangkongás, óraketyegés (A parasztlak és kisnemesek időfogalma a 14–18. században). In: Zimányi V. (szerk.): *Óra, szablya, nyoszolya. Életmód és anyagi kultúra Magyarországon a 17–18. században*. Történettudományi Intézet, Budapest. pp. 115–132.
- TŐZSÉR A. (2010): *Versenyképes turisztikai desztináció: új turisztikai versenyképességi modell kialakítása (doktori értekezés)*. http://www.gei.uni-miskolc.hu/phd/teziszfuzetek/tozser_phd.pdf. Letöltve: 2012. augusztus 10.
- World Tourism Organization (UNWTO) (2013): *Tourism Highlights – 2013 Edition*. http://dtxtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/unwto_highlights13_en_lr_0.pdf. Letöltve: 2014. február 17.

Internetes honlapok:

- Amadeus Air Traffic Intelligence: www.amadeus.com
 Citta Slow: www.cittaslow.org
 Fenntartható Fejlődés Bizottság: www.ff3.hu
 World Tourism Organization: www.unwto.org