



A vasúti közlekedés és a turisztikai termékfejlesztés kapcsolata, valamint a területi fejlődésre gyakorolt hatásmechanizmusa

Szerző: Somogyi Bence¹

Tanulmányomban arra keresem a választ, hogy a vasúti közlekedés, bizonyos feltételek megléte esetén, milyen szerepet játszhat egy nem kellően városiasodott térség turisztikai fejlesztésében. Ezeknek a nagyvárosoktól távol eső kistérségeknek sokszor csupán a vasúti szolgáltatás révén van minőségi kapcsolatrendszerük más területekkel. Egy kevésbé fejlett térségben a vasút turisztikai hasznosítása olyan fejlődési alapot jelenthet, amely közvetve a nemzetgazdaság egészére hatással lehet.

Kutatásomat a Győrszabadhegy–Veszprém vasútvonalon végeztem, amely egyike azon vasútvonalainknak, amelyek jó eséllyel képesek növelni a hazai nemzetgazdaság turizmusból származó bevételét. Az említett vasútvonal megtartása és tudatos fejlesztése javíthatja a térség imázsát, illetve a helyben élők életminőségét a munkahelyteremtés révén, valamint hozzájárul a környezettudatos gondolkodás erősítéséhez is.

Kulcsszavak: vasút, termékfejlesztés, vidékfejlesztés, közösségi közlekedés, környezettudatosság.

1. Problémafelvetés

Több tudomány különböző képviselői kutatták már a vasút mint közlekedési eszköz társadalmi-gazdasági térszerkezetét megváltoztató sajátosságait, és annak bonyolult hatásmechanizmusát. Igen kevés kutatás foglalkozott azonban eddig a vasút és a turizmus talán az előbbinél is bonyolultabb kapcsolatrendszerével. Ennek oka a téma relatíve nehéz megfoghatóságában, továbbá a vasút utazási szokásokra gyakorolt hatásaiban keresendő.

Felmerül a kérdés, értelmezhető-e diszciplináris szinten a vasút mint turisztikai terméktípus. A vasúti turizmusnak máig nincs elfogadott definíciója, a fő probléma a téma szerteágazóságával jeleníthető meg. A vasút elsősorban közlekedési eszköz, és kevésbé turisztikai termék. Elég csak azokra az agglomerációs körzetekre gondolni, amelyekben naponta emberek tízezrei utaznak vonattal az „anyaváros” és lakóhelyük között (Erdősi 2005).

A vasút turisztikai értelmezése terén megállapítható, hogy az egyre inkább a mellékvonalakon fejt ki tevékenységét. A fővonalak továbbra is jelentős hivatásforgalmat bonyolítanak le, így turisztikai termékké formálásukra alig van esély. A probléma megértéséhez különbséget kell tenni a hivatásforgalom és a hivatásturizmus között. Míg előbbi a napi, heti, munkába, iskolába, hivatalba járást

jelent, addig utóbbi az üzleti, nem szabadidős céllal végzett turisztikai tevékenység. A MICE-turizmusban részt vevők azonban, a hivatásturizmus jellegéből fakadóan, jelentősebb mértékben használják a vasúti törzsvonalakat, mint a mellék- és szárnyvonal hálózatot. Ez utóbbiak az általuk feltárt természeti és társadalmi-kulturális környezet, adottságok révén illeszthetők egy térség szabadidős turizmusába, illetve annak fejlesztési programjába.

A szabadidős turizmus modern, alternatív megközelítése azon az elven alapul, miszerint az egyén azért kel útra és azért vállal kiadásokat lakó- és munkahelyétől távol, hogy az számára élményt jelentsen (Michalkó 2004). Szabadidős turisztikai célú költés csak a diszkrécionális jövedelemből végezhető, ennek elköltése során pedig hatványozottan érvényesül az élményszerzés jelentősége.

Ennek révén tehát elmondható, hogy akkor értelmezhető a vasúti közlekedés turisztikai termékként, ha az azon való utazás időtől és tértől függetlenül egyedi élményt jelent a látogatónak. Erre a tanulmány egy későbbi részében konkrét példákat kívánok bemutatni.

A vasút a XIX. század közepe óta rányomja bélyegét az általa feltárt területek társadalmi, gazdasági környezetére (Erdősi 2000, Magyar 2000). A vasút turizmusban való hasznosítása azokon a területeken fokozhatja térképítő hatását, ahol nem túlzottan erős a főleg munkába járást jelentő hivatásforgalom.

2. Kutatási előzmények

Annak ellenére, hogy a közlekedés már évtizedek óta kedvelt kutatási téma, elsősorban a földrajz-, társadalom-, valamint a műszaki tudományok művelői számára jelentett feltárandó problémát, más területek képviselői

¹ PhD-hallgató, Pécsi Tudományegyetem, e-mail cím: bence.somogyi@yahoo.com. A tanulmány alapját képező értekezéssel a szerző a XXIX. OTDK Fizika, Földtudományok, Matematika Szekció Turizmusföldrajz Tagozatában II. helyezést ért el (témavezető: Dr. Michalkó Gábor, Kodolányi János Főiskola).



közül a turizmus és a vasúti közlekedés kapcsolatrendszerének vizsgálatát eddig kevesen tűzték zászlajukra. A kevés szakirodalom miatt csak az említett három tudományág meglévő szakirodalmának témaspecifikus elemzését végeztük el.

A hazai turizmuskutatásokban Michalkó Gábor végzett a turizmusföldrajzi tér közlekedési vonatkozásaira épülő kutatást (Michalkó 2007). Vizsgálata az egyes közlekedési ágazatok turizmusföldrajzi aspektusát tárja fel. Michalkó kutatásai során arra a turizmusban nem elhanyagolható megállapításra jutott, miszerint a hazai vasúti közlekedés problémái miatt a turisták vasúton utazva ugyanazt a várost távolabbinak érzik, mintha közúton közelítenék meg a települést. Ez a tény nem szolgálja a vasút turizmusban való hatékonyabb kihasználását.

A magyarországi vasúti közlekedés turizmuspszichológiai megközelítésére utal Kisteleki Mihály írása, amely szerint a vasútra való átpártolást az egyéni közúti közlekedéshez szokott utazó minőségi visszalépésként éli meg (Kisteleki 2005). A vasút jelenlegi helyzetében nem lehet versenyképes a közúti közlekedés szolgáltatásaival. Az előregeedett járműpark és a „túlhasznált tömegközlekedés” nem tud érdemi vonzást kifejteni, még az amúgy vasútbarát beállítottságúak körében sem (Vörös 2005).

A vasút elővárosi közlekedési rendszerekben betöltött szerepe a jelenkori közlekedéstudományi kutatások egyik saroktémája. A vasút illetően hasznosítása a turizmusban ugyan csak közvetve jelenik meg, hiszen az elővárosi ingázás jobbra a hivatásforgalmat szolgálja, ám a hazai elővárosi közlekedés nem kellő kiépítettsége jól tükrözi hazánk elmaradását e téren. A vasút hátrányára írható többek között a vasútállomások települési központoktól való nagy távolsága, valamint az a tény, hogy a közúti és vasúti szolgáltatások nem egymás kiegészítőiként, hanem versenytársakként vannak jelen a közlekedésföldrajzi térben (Hardi-Nárai 2005).

A hazai kutatások mellett érdemes kitekintést tenni a nemzetközi szakirodalomra. A nemzetközi közlekedés- és turizmusföldrajzi szaksajtóban számtalan tanulmány született a közösségi közlekedés turisztikai vetületének témakörében. Ennek ellenére a nemzetközi szakirodalom tanulmányozása során is meglepően alacsonynak tűnik a vasút turisztikai terméként való értelmezésének kutatási foka. Ennek oka az elmúlt néhány évtized világtendenciájának köszönhető, amelynek révén a vasút jelentősen veszített pozíciójából, és turisztikai hasznosítást néhány mellék- és szárnyvonalon kívül nagyobb forgalmú és jelentőségű hálózati pályaelem nem tud felmutatni.

A nyugat-európai példák azt mutatják, hogy a vasút elsősorban a rurális, kevésbé urbanizált területeken szolgálhatja a fenntartható, környezettudatos turizmus elterjedését. Ezeket a vonalakat a közösségi

közlekedési szolgáltatások integrált, más közlekedési módokkal és ágazatokkal karöltve történő fejlesztése és menedzselése révén lehet bekapcsolni a szabadidős turizmus vérkeringésébe (Lumsdon–Downward–Rhoden 2006). Ennek kezdeti lépése a vasúton utazók motivációs igény szintjének, keresleti tényezőinek feltárása, amelyet hatékony, tudatos piacszegmentációnak kell követnie (Dallen 2007).

Európában a vasút és a turizmus kapcsolatrendszerében új elemként jelentkezik a nagysebességű vasút. Ennek eddig elsősorban a nagy kiterjedésű országok, mint például Franciaország, Svédország, Spanyolország belföldi turizmusában volt komolyabb szerepe (Fröidh 2008). A jelenlegi tendenciák függvényében viszont kijelenthető, hogy egyre inkább a nemzetközi forgalomban használják ki ezt a vonattípust. Különösen igaz ez olyan kis országokban, mint a Benelux-államok, vagy a távoli jövőben (a cikk írásakor létező tervek szerint) Magyarország.

3. Történelmi folyamatok a turizmus tükrében

3.1. A VASÚT A XIX. SZÁZADBAN

A vasút előtti korokban a közlekedés rendkívül körülményes volt. Lassúsága mellett fejlődését olyan akadályok is nehezítették, mint a rossz úthálózat, a nem megfelelő közlekedési eszközök, vagy az állati vonóerő teljesítményének korlátoltsága. A vasút megszületése új helyzetet teremtett a személy- és áruszállításban. Lehetővé vált ugyanis a személyek és az áruk egy időben, nagy tömegben való szállítása. Az új közlekedési rendszer kiépítése nyugaton kezdődött, majd fokozatosan terjedt kelet felé (Erdősi 2000).

Általánosságban véve elmondható, hogy a vasút az egyes térségek áruszállítási céljainak kielégítése céljából épült. Különösen igaz ez azokra a rurális térségekben futó mellék- és szárnyvonalakra, amelyek a térség mezőgazdasági terményeinek és bányakincseinek elszállítására épültek (Erdősi 2005). A vasút elősegítette a városiasodást, és az ezzel együtt járó polgárosodást is. A korábban csak ünnepnapokon hordott népviseletek az utazás révén a mindennapi élet részévé váltak, így a vasút közvetítő szerepet játszott a vidéki térségek autentikus vonzerejét jelentő hagyományok megismertetésében és elterjesztésében is (Majdán 2001).

A vasút turizmusban való kihasználása időben relatíve hamar elkezdődött. A Thomas Cook által alapított utazási iroda vasúton szervezett utazást Európa nagyvárosaiba. A XIX. században a vasút turizmusban betöltött szerepe kétarcú volt. Amíg a törzshálózati fővonalak közül több is szolgálta a turizmus érdekeit, addig a távoli térségeket csak korlátozottan feltáró mellék- és



szárnyvonalak a turisztikai célú utazásból gyakorlatilag nem vették ki a részüket. Nem véletlen, hogy a fő turisztikai desztinációk a vasúti fővonalak mentén, illetve azok végpontjainál alakultak ki. A Cote d'Azur vagy a Balaton egészen eltérő pályát futott volna be egy nagyobb utazási igényeket kielégítő vasútvonal híján. A turizmus elsősorban a fővonalak metszéspontjait jelentő városi térségekben csúcsozott ki.

A mellékvonalak ezzel szemben nem voltak képesek nagyobb volumenű turisztikai célú forgalom realizálására. Ennek oka abban rejlik, hogy ezek a vonalak műszakilag gyenge állapotúak, amelyek nem alkalmasak a nagyobb tömegigények kielégítésére. Gátolta a hasznosítást a szárnyvonalak alacsony térfeltáró képessége is (Erdősi 2000).

3.2. A VASÚT A XX. SZÁZADBAN

A XX. század alapvető mennyiségi és minőségi változást hozott a közlekedésben. A személygépkocsi, majd idővel a repülőgép megjelenése és térhódítása rendkívül felgyorsította és egyénivé tette a közlekedést. Ennek során, elsősorban a repüléssel való versenyhátránya révén, jelentős funkcióvesztést könyvelt el a vasút. Észak-Amerikában már a két világháború között elindult a vasút térvesztése, Európában az 1950–70-es években történt meg a hálózat

racionalizálása. Az 1. ábrán néhány európai ország hálózatrítókítása figyelhető meg.

A XX. század második felét az életszínvonal fokozatos növekedése jellemezte a fejlett nyugati államokban. Növekedett a turisztikai célú költésre fordítható diszkréionális jövedelem, valamint a turisztikai célú utazáshoz szükséges szabadidő mértéke is (Michalkó 2004). A folyamat révén esély mutatkozott a vasút turizmusban történő hasznosítására. Ennek nyomán elsősorban a múltbéli élményeket megjelenítő nosztalgiavonatok közlekedtetése került előtérbe. A fennmaradt közforgalmú vasutak turisztikai kihasználása azonban csak lassan haladt, és elsősorban az alpesi országokban ért el kiemelkedő eredményeket.

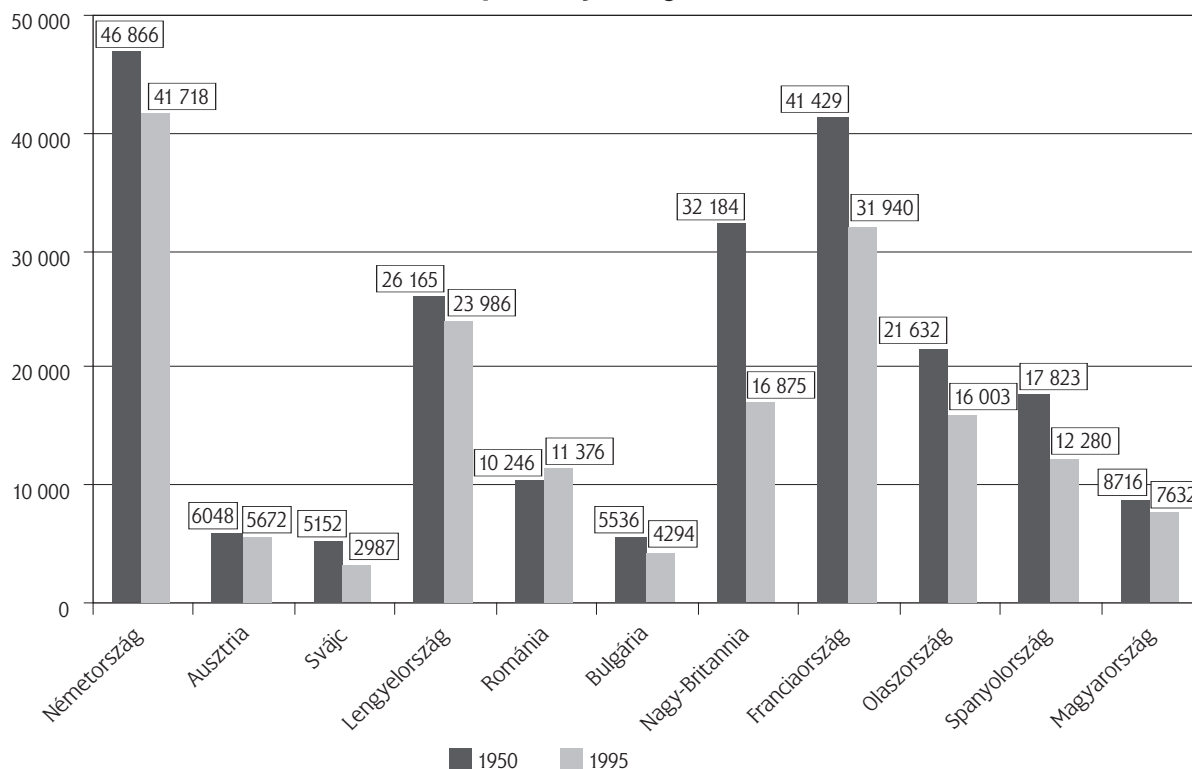
3.3. MAGYARORSZÁG KÖZLEKEDÉSI SZERKEZETE NAPJAINKBAN

A Magyarországon élők közlekedési szokásait a 2. és a 3. ábrával szemléltetem. A téma áttekintése nagy fontossággal bír, mert a vasút jelenlegi kihasználása előre vetíti a turizmusban való hasznosítás problémáját.

A 2. ábráról leolvasható információk közül lényeges a vasút és az autóbusz magas részesedése a személyszállításból. Ennek oka az ország területi adottságaiból fakad, legtöbbször hivatásforgalomra használják a fent nevezett két közösségi közlekedési eszközt.

1. ábra

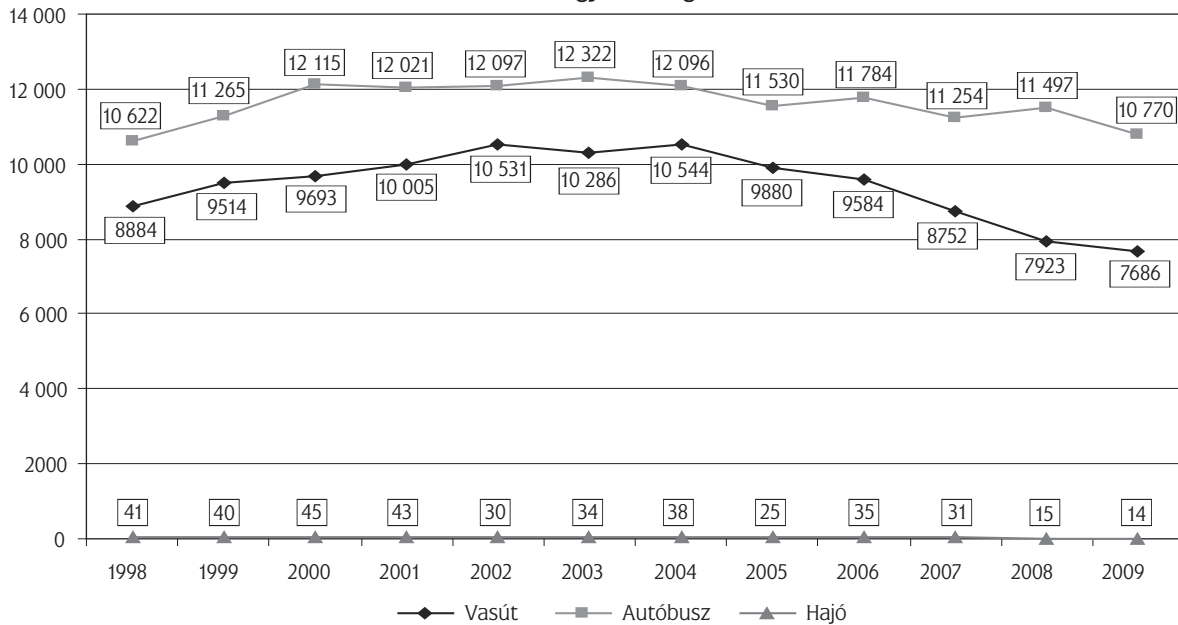
Hálózatrítókítások Európa néhány országában 1950–1995 között (km)



Forrás: Erdősi 2000



**A közlekedési eszközök személyszállítási teljesítménye az utaskilométerek alapján
1998–2009 között Magyarországon (millió km)**



Forrás: KSH

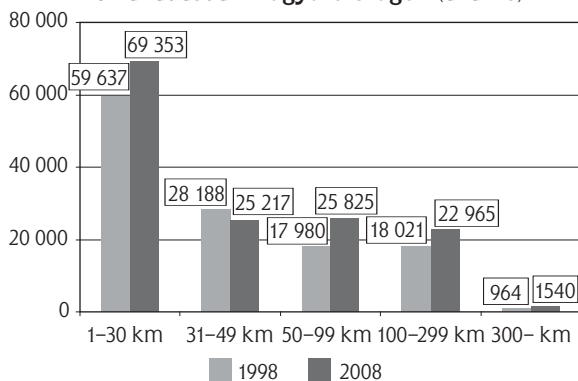
A folyamatban lévő közúthálózat-fejlesztési projektek, autópálya-építések megvalósítása várhatóan tovább fogja csökkenteni a vasút részesedését. Részben ennek, illetve a személygépkocsik térhódításának tulajdonítom a két fő közösségi közlekedési eszköz, az autóbusz és a vasút részesedésének csökkenését is. Ehhez hozzájárul még a vasút körül tapasztalható társadalmi és politikai bizonytalanság is.

A 3. ábrán a vasúti közlekedésben részt vevők megoszlása látható kilométer-övezetek szerinti bontásban. Ez lényegileg árnyalja a 2. ábrán látható tényeket. Legtöbbször kevesebb, mint 30 kilométert utaznak, ez a nagyvárosok térségének közlekedését meghatározó ingaforgalommal

áll összefüggésben. A távolság növekedésével arányosan csökken az utazások száma. Az 1998 és 2008 közötti időszakban érdekesnek tűnik az 50–100 kilométer közötti utazások arányának és számának növekedése is, ez a kiteljesedő szub- és dezurbanizációs folyamatok számlájára írható (Hardi-Nárai 2005); a városokból a környező településekre történő intenzív kiköltözés jelentős mértékben növelte az elővárosi vasúti közlekedés súlyát. Különösen megfigyelhető ez a jelenség Budapest térségében, de más vidéki nagyvárosainkban is jelentkezik a probléma. A 31 és 49 kilométer közötti utazások számában kis mértékű csökkenés figyelhető meg a vasút részesedésében. Ennek oka gyaníthatóan az, hogy ezen a távon már előnyösebb a személygépjármű használata.

3. ábra

Utasszám kilométer-övezetek szerint a vasúti közlekedésben Magyarországon (ezer fő)



Forrás: KSH

4. A vasúti utazás élménygazdaságtani megközelítése

Ebben a fejezetben röviden szeretném ismertetni azokat az egyedi eseteket, amikor a vonattal való utazás az egyénre pszichésen ható élmények megszerzését jelenti, ezáltal a közlekedés mint vonzerő értelmezhető.

4.1. NAGYSEBESSÉGŰ VASUTAK

A nagysebességű vasút diadalútja a hatvanas években Japánban kezdődött. Az 1980–90-es években Nyugat-Európában épült ki a legkiterjedtebb hálózata. Nagysebességűnek azokat a vonatokat nevezzük, amelyek képesek a 200 km/h feletti sebesség tartós biztosítására



(Erdősi 2000). A legújabb pályákon gyakori a nagyon nagy, 300 km/h feletti sebesség (Polgár 2008).

Ezek a pályák elsősorban hivatásforgalom zajlik. Turisztikai vonatkozású megközelítése két irányból lehetséges:

- A nagysebességű vasutak révén rendkívüli mértékben csökkent a menetidő (Párizs–Marseille három óra), és egyszerűbbé vált az utazás (nincs várakozási idő, városközpontból városközpontba való eljutás biztosítása). Ez elsősorban a hivatásturistáknak jelent könnyebbséget.
- Sebessége révén egyedülálló – „repülés a földön” – élményt biztosít.

Meg kell jegyezni azonban, hogy ezen vonatnemek turisztikai célú kihasználása csak azoknál jelenik meg, akik lakó- és/vagy munkahelyén nem található hasonló műszaki paraméterekkel rendelkező vasútvonal. Ellenkező esetben zömmel a hivatásforgalom jelenik meg az igénybevétel során.

4.2. TRANSZKONTINENTÁLIS VASUTAK

Ezek a vonatok napjainkban a legtöbb esetben nosztalgiajáratokként közlekednek. Személyforgalomban való fenntartásuk más közlekedési eszközök (repülőgép) és a pálya állapotának nem megfelelő volta miatt nem kifizetődő. Sokkal inkább az adott ország, társadalmi közeg identitásának megőrzésében van szerepe.

Mind a korabeli, mind a mai transzkontinentális vasúti utazásokra jellemző volt a luxuskörülmények biztosítása. A történelmi korok talán legnevezetesebb luxusvonata az Európát átszelő Orient-expressz volt. Hasonló példa erre a vonattípusra a ma is üzemelő Transzszibériai vasút. Ezek a vonatok ugyan mára elvesztették eredeti vonzásukat, de az utazás során tapasztalható színek, ízek, hangok stb. együttes élménye miatt továbbra is turisztikai vonzerőként értelmezhetők.

4.3. MŰSZAKI-TECHNIKAI ÉRTÉKEKKEL BÍRÓ VONALAK

Az Európában jellemző észak–déli közlekedési irányok kialakítása miatt szükség volt a kontinensen kelet–nyugati irányban húzódó magashegységek közlekedés-földrajzi feltárására (Erdősi 2000). Az Alpok országaiban a vasúti közlekedés technikai attrakciói tekinthetők meg. Az Alpok nagy vasúti hágói (Semmering, Gotthard, Albula, Rigi stb.) a XIX. század második felében kezdtek kiépülni, és szinte azonnal nagy szerepet vállaltak a turistaforgalom dinamizálásában is. Nem véletlen, hogy a mai Ausztria turizmusa a Semmering térségében kezdett el fejlődni.

Az alpesi vonalakon két vonzerő összefonódása érvényesül:

- Maga a vasútvonal mint építészeti attrakció.
- A vonal által feltárt természeti és tájképi értékek. Az élményt tehát maga az utazás jelenti, és az eközben tapasztalható hatásmechanizmusok révén válik egyedi élménnyé a vasút kihasználása.

Ez a típus Magyarországon is megtalálható, elsősorban azokon a hegyvidéki területeken, ahol csak magas költségigényű pályák építésével vált lehetővé a tér vasút általi feltárása. Ilyen többek között a Győrszabadhegy–Veszprém közti, 11. számot viselő vasútvonal.

5. A vasúti turizmus turizmuspszichológiai megközelítése

A címben szereplő téma tag határok között mozgó elvi és gyakorlati kérdéseinek megválaszolásához mindekelőtt a vasút turisztikai, és nem pusztán közlekedési elemként való teoretikus megközelítése szükséges. Amennyiben a ma egyre közkeletesebb, már idézett élményalapú megközelítésből indulunk ki (Michalkó 2004), látni kell, hogy turisztikai célú mozgás csak a mindennapi, a térség közlekedési feltételrendszerén és az egyén mentális beállítottságán alapuló térpálya (vagyis az az útvonal, amit az egyén napi tevékenysége során bejár) elhagyásával érvényesíthető. A mindennapi térpálya – amelynek természetszerűleg lehetnek nem minden egyes nap használt elemei is – csak a hivatásforgalom lebonyolítására ad lehetőséget.

A vasúti turizmus marketingorientált megközelítéséhez érdemes azt megvizsgálni, hogy a Maslow-féle preferenciapiramis egyes szintjein a vasúton való utazás hogyan és milyen mértékben jelenik meg (Maslow 2003). Vizsgálataim alátámasztására zömmel a hazai vasúti személyközlekedésből veszek példákat, ám bizonyos esetekben elengedhetetlennek tartom a nemzetközi példák legalább említészerű áttekintését is.

Fiziológiai szükségletek szintje. Az ember alapvető létszükségleteinek kielégítése, élelemmel, ruházattal való ellátása minden tekintetben a legfontosabb emberi tevékenységfolyamat. Az egyén fiziológiai tevékenysége során a turisztikai élmény keresésének szerepe alárendeltnek tekinthető. A fiziológiai szükségletek kielégítése a turizmus élménygazdaságán belül elsősorban a bevásárlóturizmusban ölt testet. Valódi értelemben vett élményről azonban a legtöbb esetben itt sem beszélhetünk, hiszen egy bevásárlóturista minden bizonnyal kényszerből, egzisztenciális okok miatt keresi a számára finánciális szempontból előnyösebb áru- és szolgáltatás-vásárlási lehetőségeket. Ezért sokszor a nagyobb áru-mennyiség beszerzését tekintik elsődleges feladatnak,



amit vasúton nehézkes megoldani. Ezen a szinten tehát a vasút versenyhátrányt kénytelen elszenvedni a közúti szolgáltatásokkal szemben, emiatt a vasúti turizmus itt gyakorlatilag nem jelenik meg.

Biztonság szintje. Ezen a szinten, hasonlóan az előzőhöz, elsősorban az egzisztenciális biztonságot adó bevásárlóturizmus van jelen (Michalkó 2004). Ennek következményeként itt sem lehet érdemben vasúti turizmusról beszélni. Ráadásul a hazai vasúti közlekedés állapota sem segíti elő az egyén jobb biztonságérzetét. A késő, pontatlan vonatok, a leromlott pályahálózat és járműpark taszító hatása egyértelműen kimutatható.

Szeretet szintje. Ezen a szinten jelenik meg először a vasúti turizmus jelentősebb formában. A vasúti utazások, mind belföldi, mind nemzetközi viszonylatban a családi, rokoni kapcsolattartás egyik legfontosabb eszközei. A VFR-turizmus jelentős hányada bonyolódik közösségi közlekedési eszközökkel (Vörös 2005).

Megbecsülés szintje. A vasúti turizmus ezen a szinten felemás módon jelenik meg. Egyrészt a hivatásturizmusban, egy-egy fontosabb konferenciára, szakmai találkozóra igyekvők a vasút magas színvonalú, Intercity szolgáltatásait veszik igénybe. A konferenciaturizmusban részt vevők színvonalas, magas színvonalú szolgáltatásokat várnak el, amelynek meglepte esetén potenciális piaci szegmenst jelentenek. Ugyanakkor a felsőbb osztályoknak még a magasabb technikai és humán szolgáltatásnyújtás ellenére sem mindig fűződik presztízsérdekük a vasút igénybevételére. Az autóval utazók egyértelműen visszalépésként élik meg a rosszabb feltételekkel rendelkező vasútra való átállást (Kisteleki 2005), ami jelenleg igaz a vasút magyarországi helyzetére.

Kognitív megismerés szintje. Az ember élete során megismert élmények, kölcsönhatások, interakciók az egyén kognitív térképén foglalnak helyet. A szelektív megismerés miatt azonban kimutathatók a mentális térkép fehér foltjai is, amelyek betöltésére az egyének újszerű, a legtöbb esetben a turizmusban realizálódó élményhatásokat keresnek (Michalkó 2004). E téren a vasútnak potenciális lehetőségei vannak. Hazánkban még mindig nincs az emberek kognitív térképén előkelő helyen a vasút. Magyarországon a vasút a már többször említett negatív jellemzői, valamint a turizmusban való feltáratlansága miatt általában e térkép fehér foltjain jelenik meg.

Eszztétikai élményszerzés szintje. A vasúti turizmus ezen a szinten jelenik meg legerőteljesebben a turisztikai élményszerzés függvényében. Az előző fejezetben említett három legfontosabb vasúti vonzerő mindegyike besorolható erre a szintre. A helyszín személyes, intellektuális megismerése az egyik legerősebb élményforrásnak tekinthető, jelentős turisztikai költés kapcsolódik hozzá. A nagysebességű vasút élményalapú kihasználása elősegíti a társadalom és a technika közötti interakciókat,

a technikai típusú élmények realizálódását. Egy nosztalgia luxusvonaton való utazás a jövő helyett a múltba repíti az utast, a szép természeti környezetben haladó vasútvonalak pedig egy, már általában ismert helyszín más perspektívában való megismerését szolgálják.

Önmegvalósítás szintje. Az egyén pszichológiai preferenciapiramisának csúcskövét jelentő önmegvalósítás egyedi turisztikai élményként való megjelenése kisebb jelentőségű. Ennek oka abban rejlik, hogy az önmegvalósításhoz kellően nagyfokú szabadság szükségeltetik. Az önmaguk megvalósítását célként kitűzők elvárják, hogy sem térben, sem időben, sem testileg, sem mentálisan ne legyenek korlátozva élményszerzésük folyamatában. A vasút ennek az igénynek – mivel ez egy kötött pályás közösségi közlekedési eszköz – nem tud eleget tenni, az azon való utazás korlátok közé szorítja az egyén tér- és időbeli mozgásait.

6. A vasútvonalak turisztikai fejlesztésének tárgyi és humán feltételei

A vasútvonalak turizmus általi megőrzése és fejlesztése ok-okozati kapcsolatban áll a vasút által feltárt tér társadalmi és gazdasági környezetével. Léteznek olyan tárgyi, és nem egy esetben személyi feltételek, amelyek elengedhetetlenek ahhoz, hogy a térségben élők hasznat húzzanak a tervezett fejlesztésekből. Ugyanakkor a helyi gazdaság működőképességére van szükség a vonal turisztikai fejlesztéséhez. Az ehhez szükséges feltételeket a turisztikai termék leírásakor használt 4A módszer (a turizmushoz szükséges humán és tárgyi feltételek négy fő típusa, angol szakirodalomból átvett rövidítésekkel: Attraction (vonzerő), Accommodation (szállás, ellátás), Access (megközelíthetőség), Attitude (attitűd)) segítségével szeretném elemezni, a Győrszabadhegy–Veszprém vasútvonalra alkalmazva (Michalkó 2004).

6.1. VONZERŐK

A vasútvonal turizmusba vonásához szükséges, hogy az általa feltárt terület képes legyen olyan vonzerőt felmutatni, amely az idelátogatóknak életre szóló élményt biztosít. Fontos hangsúlyozni, hogy a fejlesztések semmit sem érnek akkor, ha nincs a vonal közvetlen közelében legalább országos jelentőségű természeti vagy ember alkotta vonzerő. A Győrszabadhegy–Veszprém vasútvonal ezt teljesíti, hiszen a Pannonhalmi Főapát-ság mint világörökség révén nemzetközi vonzású érték található itt.

Ugyancsak fontos követelmény, hogy a vonzerők a vonal mentén *lineárisan* helyezkedjenek el, ne pedig egy tömbben. A Győrszabadhegy–Veszprém vasútvonal



ennek a követelménynek is eleget tesz, hiszen az eplényi sípályák, Zirc láttnivalói, a Cuha szurdokvölgye és Pannonhalma délről észak felé folytatódóan követik egymást.

A fentiekén kívül lényeges, hogy a vasúton való utazás is jelentsen élményt, az út során az egyénre hatással bíró tényezők egyedi élményt kínálnak. A Cuha völgyét átszelő vasútvonal hazánk egyetlen valódi szurdokban futó vonala, impozáns vonalvezetésével alpesi élményt teremt az idelátogatóknak.

6.2. SZÁLLÁS, ELLÁTÁS

Az elsődleges és másodlagos turisztikai szuprastruktúra megléte elengedhetetlen a turizmusfejlesztés szempontjából. Ez már csak azért is fontos, mivel a turisztikai célú költségből adóbevételek származik. Minél nagyobb ez az egyébként helyben maradó adóbevételek, annál nagyobb esély van a fejlesztési források elnyerésére kiírt pályázatok önjelentésének biztosítására. Az alacsony infra- és szuprastrukturális ellátottságú térségekben a pályázatokhoz szükséges önerő megteremtése ezért sokkal nehezebb, sok esetben teljességgel lehetetlen. Könnyen érvényesülhet tehát a „gazdagok még gazdagabbak, a szegények még szegényebbek lesznek” elv.

A fejlesztéshez ideálisan szükséges szálláshelyek megválasztásakor a várható keresletből érdemes kiindulni. Egy vasúti utazást elsősorban a kulturális örökség értékei iránt fogékony fiatalok és középkorúak, elsősorban az iskolás gyermekekkel érkező családok vennének igénybe a leginkább. A vasúton való utazás nehézségei miatt kevésbé lehet számítani az idősebb korosztályra. A társadalom hierarchiájának megfelelően túlnyomórészt a középosztály és az alsóbb rétegek utazása várható. A felső osztályokba tartozóknak nem fűződik presztízsérdekük a vasúton való utazáshoz (Middleton, 1994). Ennek nyomán elsősorban a családi hangulatú, olcsóbb árfekvésű szálláshelyek iránti kereslet a jellemző, panziók, falusi vendégházak, üdülőházak jöhetnek szóba.

6.3. MEGKÖZELÍTHETŐSÉG

A turizmus érdemi működéséhez nélkülözhetetlen a megközelíthetőséget messzemenően szolgáló közlekedési infrastruktúra. Néhány kivételtől eltekintve elmondható, hogy a desztinációba látogatók csupán helybeli utazásaik során használják a vasutat, magát a desztinációt más közlekedési eszközzel közelítik meg. A Győrszabadhegy–Veszprém vasútvonal esetében a személygépkocsival való megközelítésben nagy szerepet vállalhat a terület északi részét átszelő M1 autópálya, légi úton történő megközelítést pedig a szentkirályszabadjai repülőtér tervezett polgári hasznosítása javíthatja.

A vasút fejlesztésével egy időben szükséges lenne ugyanakkor a vasúttal szimbiózisban élő, környezet-kímélő közlekedési módok elterjesztése is.

6.4. ATTITÚD

A vasút turisztikai fejlesztése elképzelhetetlen megfelelő attitűd nélkül. Ez két irányból közelíthető meg. Egyrészt meg kell jelennie az állami irányítás és adminisztráció szintjén, azaz a vasút fenntartójának és üzemeltetőjének legyen érdeke a turizmushoz kapcsolódó fejlesztés. Másrészt értelmezhető a helyi érdekérvényesítés szintjén is. Elengedhetetlen, hogy a helyi termékeket előállítók, a térségben működő vállalkozások, a vonzerőket üzemeltetők, valamint a települési önkormányzatok egyaránt érdekeltek legyenek a vasúti vonalak megőrzésében.

7. A fejlesztés hatásai

7.1. POZITÍV HATÁSOK

7.1.1. A települések, gazdasági és civil szervezetek közötti kohézió erősödése

A turizmus multiplikatív hatásai miatt sokan sokféleképpen tehetnek szert haszonra a fejlesztések által. Az egyes érdekek közös célá formálása terén szükség van az együttgondolkodásra. A vasútvonal turisztikai célú fejlesztése elősegíti az érdekeltek közötti párbeszéd javítását.

A szimbiózis megteremtése ugyanakkor nem csak cél, hanem követelmény is. A probléma közösségi szintre emelése nélkül, az egyéni, rövidtávú érdekek középpontba állításával nem érhető el érdemi javulás. A turizmus minden szereplőjének érdekeltnek kell lennie a turizmusfejlesztésre fordítandó anyagi, tárgyi és humán erőforrások minél hatékonyabb felhasználásában.

7.1.2. Vasútvonal: a műszaki-technikai érték megőrzésének lehetősége

A korábbiakban már leszögeztem, hogy elsősorban azok a vasútvonalak érdemesek a turisztikai célú hasznosításra, amelyek szép természeti környezetben haladnak át, és az utazás élménye is sajátos vonzerőt jelent. Könnyen belátható, hogy ennek a feltételnek azok a hegyvidéki mellék- és szárnyvonalak felelnek meg, amelyek viszont jelenleg alacsony személy- és teherforgalommal, rossz műszaki állapottal rendelkeznek. A hasonló adottságú vasútvonalak többször kerültek már a megszüntetendő hálózati elemek körébe, sőt akadt ténylegesen bezárt pályaszakasz is. A Győrszabadhegy–Veszprém közötti vonal ugyan nem mellékvonal, ám jelenlegi adottságai folytán nem képes valódi fővonalként kiszolgálni a feltárt területet. A vonalat már többször is be akarták zárni, amit



eddig többé-kevésbé sikerült megakadályozni, jelen cikk írásakor (2010. január) csak hétvégenként van személyforgalmi közlekedés a vonalon.

A turisztikai célú fejlesztéssel pótlólagos bevételekhez jutna a térség, közvetve pedig a vasút üzemben tartója. Ez lehetővé tenné azt, hogy a vonal megszüntetésének ügye végleg lekerüljön a napirendről.

7.1.3. Munkahelyteremtés, a vállalkozói aktivitás növelése

A turizmusba történő bekapcsolódás társadalomra és gazdaságra legelőnyösebb hatása, hogy a turisták által pótlólagosan elköltött jövedelem munkahelyeket teremt, ami – többek között – növeli a térségben a helyi kis- és középvállalkozások mozgásterét. A munkahelyek megjelenhetnek elsődlegesen, közvetlenül a turizmusban, de megjelenhetnek a másodlagos, a turizmussal csak közvetett kapcsolatban álló munkahelyek is (Puczko–Rátz 1998). A növekvő turistaforgalom kiszolgálása miatt az áruforgalom is növekszik, ami újabb munkahelyeket teremt a térségben.

7.1.4. A környezettudatos gondolkodás erősítése

A vasúton való utazás promotálása elősegíti a térségben élők környezettudatos gondolkodását is. Ugyanakkor szükséges megjegyezni, hogy a vasúti áruszállítás szerkezeti adottságai következtében nem helyettesítheti a közúton történő áruforgalmat. A környezettudatos szemlélethez viszont égetően fontos a közúti és vasúti közlekedés szimbiózisának megteremtése, például ráhordó buszjáratokkal, fedett kerékpárparkolókkal, összehangolt menetrenddel.

7.1.5. A terület ismertségének javítása

A vasútvonal turizmusba való bevonása nem lehetséges megfelelő kommunikációs tevékenység nélkül. Fontos, hogy a vonal menti települések egységesen, közös arcuattal jelenjenek meg, ezáltal is elősegítve a tudatos térségi tervezést. Az egységes megjelenés javítja a térség imázsát, és lehetővé teszi a turisztikai marketingtevékenységre költött összegek csökkentését. Ráadásul a megfelelő kommunikációs tevékenység érdemben csökkentené a hazai turizmusipart nagymértékben sújtó szezonaritást is.

7.2. NEGATÍV HATÁSOK

7.2.1. Az elmaradott térségekben futó vonalak nem segítik a turizmus területi decentralizációját

Ahogy már írásomban többször említettem, a turizmusban hasznosítható vasútvonalak alacsony gazdasági és társadalmi színvonalú, zömmel rurális térségeket tárnak fel.

A rossz gazdasági helyzet miatt a vonal melletti, főleg kisebb falvak nem képesek nagyobb mértékű turisztikai bevétel realizálására. Különösen abban az esetben érheti nagy hátrány a térséget, ha a közelben más, nagyobb vonzást kifejtő desztinációk helyezkednek el. Ez a megállapítás messzemenően igaz a Győrszabadhegy–Veszprém vasútvonalra, ami gyakorlatilag a Balaton, illetve Győr és a Nyugat-Dunántúl „árnyékában él”. A környező desztinációk elszívó hatása miatt várhatóan továbbra is kis számú turista keresi fel a területet, ami kevesebb bevételt teremt. A problémára orvoslást nyújthat a marketingtevékenység fokozása, ez viszont a költségeket növelné. A vasútvonalak turisztikai termékévé való értelmezése és fejlesztése pozitív hatású is lehet, a szezonaritás csökkentését illetően. Ám éppen az előbb említett okok miatt ehhez nagy költségigényű kommunikációs tevékenység szükséges, amelyet egy elmaradott térség települései nem képesek megvalósítani.

7.2.2. A turistaforgalom által okozott káros környezeti hatások

Ugyan a vasút környezetbarát közösségi közlekedési eszköznek tekinthető, mégis előfordulhatnak olyan hatások, amelyek károsan érintik a fizikai és társadalmi környezetet. A turistaforgalom növekedése degradálhatja a korábban vonzást jelentő természeti környezetet. Szintén káros lehet a turistaforgalom növekedése okozta zajártalom is (Puczko–Rátz, 1998). A hatások mérséklése tudatos tervezéssel lehetséges, ami természetesen megint csak a turizmusra fordított pótlólagos kiadásokat növelné egy gyenge teljesítőképességű körzetben.

7.2.3. A vasút a jelenlegi állapotában nem képes javítani a térség imázsát

A legfőbb negatívum, amit a hazai vasút „szemére vetnek”, hogy minőségében és felszereltségében nem felel meg annak az elvárható szintnek, ami a vasút tudatos választásához kívánatos lenne. Különösen a vidéki tájakat feltáró, alacsony kihasználtságú vonalakon fordul elő állandó lassújelzés, ott jellemző a vasúti kocsik rossz állapota, az állomásokon és megállóhelyeken való kulturált várakozási feltételek hiánya. Ezt súlyosbítja, hogy a források elosztásánál éppen a legnagyobb szükségben szenvedő mellék- és szárnyvonalak kapnak alárendelt szerepet. A vidéki vasútvonalak állapota nem kedvez a térség imázsának sem.

7.2.4. Érdekellentétek

A sok pozitív hatás ellenére lehetnek olyanok, akiknek nem érdeke a vasút turisztikai célú fejlesztése. Ide tartoznak azok a vállalkozók, akiknek telephelyei a vasúttól távolabb fekszenek, és így azok csak közúton érhetőek el.



A vasút mint közlekedési eszköz legnagyobb hátránya a rendkívüli kötöttség, ezáltal csak kis térséget képes valóban feltárni, és ez a feltárás erősen lineáris térszerkezetet mutat. A vasútvonaltól távolabb lévő településeken azonban csak korlátozottan fejtené ki áldásos hatását, ami az ott élőköt a fejlesztés ellenérdekelteivé teheti.

7.2.5. Egyoldalú függés kialakulása

Ez a probléma ismét a nem megfelelő színvonalú társadalmi és gazdasági környezetben alapul. A rurális tájakon fekvő kis és aprófalvak előregedéssel és elnéptelenedéssel küzdenek, ipari és mezőgazdasági jellegű beruházásra a munkaképes korúak elvándorlása miatt kevés az esély. Ezeknek a falvaknak lényegében a turizmus fejlesztése az egyetlen esély a gazdasági lemaradásból való kilábalásra és a negatív társadalmi folyamatok fékezésére. A turizmus kizárólagos fejlesztése viszont *egyoldalú függést* eredményez a térségben. A Györszabadhegy–Veszprém vonalon ez a helyzet sújthatja a Zirc és Veszprémvarsány közötti szakaszt.

8. Összegzés

Összegzésül megállapítható, hogy a vasútnak komoly szerepe lesz a jövő turisztikai termékfejlesztésében, néhány piaci szegmens kereslete és meghatározott turisztikai termék révén. A létező nemzetközi példák működésük, menedzselésük révén pozitív hatással lehetnek a hazai, ma még kezdetleges állapotokat tükröző helyzetre is. A közeljövőben mind a hazai, mind a nemzetközi turizmusföldrajzi kutatások egyik fő sarokpontja lesz a közlekedés és a turizmus kapcsolatrendszerének többszintű értelmezésének vizsgálata. Különösen helytálló ez a feltételezés az európai vasúthálózat megújulását látva, amely előbb-utóbb hatással lesz a magyarországi vasút helyzetére is. A vasút új pozíciója a világ fejlettebb régióiban új hatásmechanizmusokat indukált, amelyek előnyeit a területfejlesztésben is alkalmazni kell. Ugyanakkor fel kell hívni a figyelmet a turisztikai terméként való értelmezés problémáira is, ezek további kutatásának a közeljövő turizmusföldrajzi vizsgálatainak egyik kulcsponjtjává kell válnia.

Felhasznált irodalom

- DALLEN, J. 2007: Sustainable Transport, Market Segmentation and Tourism: The Looe Branch Line Railway, Cornwall, UK, *Journal of Sustainable Tourism*, 15/2, pp. 180–199.
- ERDŐSI F. 2000: Európa közlekedése és a regionális fejlődés, Dialóg Campus, Budapest
- ERDŐSI F. 2005: Magyarország közlekedési és távközlési földrajza, Dialóg Campus, Budapest-Pécs, p. 504.
- FRÖIDH, O. 2008: Perspectives for a future high-speed train in the Swedish domestic travel market, *Journal of Transport Geography* 16/4, pp. 268–277.
- HARDI T. – NÁRAI M., 2005: Szuburbanizáció és közlekedés a győri agglomerációban, *Tér és Társadalom* 2005/1. pp. 81–102.
- KISTELEKI M. 2005: Érdekességek a kisvasutak történetéből, *Közlekedéstudományi Szemle* 55/11, pp. 428–434.
- LUMSDON L. – DOWNWARD, P. – RHODEN, S. 2006: Transport for tourism: Can Public Transport Encourage a Modal Shift in the Day Visitor Market?, *Journal of Sustainable Tourism*, 14/2, pp. 139–156.
- MAGYAR I. 2000: Közlekedési rendszerek és infrastruktúráik, MTA, Budapest
- MAJDÁN J. 2001: A vasút polgárosító hatása, In: *Modernizáció – vasút – társadalom, Tanulmányok a vasútépítések hatásáról a XIX–XX. században* (Szerk: Majdán János), ISZE-Integral, Pécs.
- MASLOW, A. 2003: A lét pszichológiája felé, Ursus Libris, Budapest, p. 376.
- MICHALKÓ G. 2004: A turizmuselmélet alapjai, Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár, p. 218.
- MICHALKÓ G. 2007: Magyarország modern turizmusföldrajza, Dialóg Campus, Budapest-Pécs, p. 288.
- MIDDLETON, V. 1994: *Marketing in Travel and Tourism*, Butterworth–Heinemann, Oxford, p. 393.
- POLGÁR J. 2008: Vasúti közlekedés Európában, *Turizmus Bulletin*, 2008/2. pp. 45–52.
- PUCZKÓ L. – RÁTZ T. 1998: *A turizmus hatásai*, Aula Kiadó, Budapest.
- VÖRÖS Zs. 2005: A fenntartható fejlődés egyik legfontosabb alappillére a közlekedésben a vasút, *Közlekedéstudományi Szemle* 55/11, pp. 415–427.