

**PÉCSI TUDOMÁNYEGYETEM**

Földtudományok Doktori Iskola

**A magyarországi vasúthálózat turizmusföldrajzi térszerkezetben betöltött szerepe, valamint a vasúti turizmus potenciális fejlesztési lehetőségei Magyarországon**

PhD értekezés tézisei

**Somogyi Bence**

Témavezető

**Dr. Csapó János**

habilitált egyetemi docens



Pécs, 2019

**A doktori iskola neve, címe:**

Pécsi Tudományegyetem  
Természettudományi Kar  
Földtudományok Doktori Iskola  
7624 Pécs, Ifjúság útja 6.

**A doktori iskola vezetője:**

Dr. Geresdi István  
egyetemi tanár  
PTE TTK Földrajzi és Földtudományi  
Intézet  
Földtani és Meteorológiai Tanszék

**A doktori témacsoport címe:**

Turizmusföldrajz

**A doktori témacsoport vezetője:**

Dr. Aubert Antal  
egyetemi tanár  
PTE TTK Földrajzi és Földtudományi  
Intézet  
Turizmus Tanszék

**Témavezető:**

Dr. Csapó János  
habilitált egyetemi docens  
PTE Közgazdaságtudományi Kar  
Marketing és Turizmus Intézet

## 1. Bevezetés és célkitűzés

A turizmus világméretű expanziója hatására a világ turistaérkezéseinek száma 2012 és 2018 között négy év alatt közel ötödével nőtt, és immáron több, mint 1,4 milliárd fő kel útra a glóbuszon minden évben. A jelentős számú utazás eredményeként egyre több ember és közösség van, akik már felkeresték a hagyományos, tömegigényt kielégítő desztinációkat, és az ott tapasztalt élményt könnyebben tudják megosztani az utazni vágyó rétegekkel. Ráadásul a digitálisan összezsugorodott tér kapcsán már utazás nélkül is tapasztalatot lehet szerezni a meglátogatandó célterületekről, legalább a közösségi oldalakon való azonnali élménymegosztások révén. Az internet globális hálózata révén pedig az egész világról azonnali, kész tudás szerezhető.

Minekutána az emberek turizmusföldrajzi ismerete akaratlanul is egyre bővül, a turizmus résztvevőinek – gondolva itt elsősorban a terméktervezésben és –fejlesztésben jeleskedő szervezetekre – egyre nagyobb kreativitásra van szüksége ahhoz, hogy új célcsoportokat tudjanak megszólítani. Az egyediség élményigényének terjedése miatt egyre jobban előtérbe kerülnek a tömegeket vonzó desztinációkkal, illetve termékekkel szemben az alternatív utazási célpontok. Ezek némelyike csupán a társadalom szűk rétegének fantáziáját megmozgató réspiaci turisztikai termékeknek számítanak. Ráadásul a már meglévő, bejáratott turisztikai termékek is a niche piaci igények szerint válnak a fragmentációs folyamat részesévé (ASSAF, A. G. – TSIONAS, M. 2018).

Ahogy a legtöbb turisztikai termék esetében, úgy az örökségturizmuson belül is jelentkeznek az említett folyamatok, amelynek révén mára az örökség, mint turisztikai attrakció számtalan megjelenési formája, és az erre épülő termékfejlesztés jelenik meg. A turizmustudomány berkeiben általánosan elfogadott nézet szerint a közlekedés öröksége az ipari örökség részeként értelmezett, ennek következtében a nosztalgikus közlekedési eszközök kipróbálására építő termékajánlatok is az örökségturizmus már eleve tág határait feszegetik. A régi autók látványában gyönyörködő, oldtimer show-kon megjelenő közönség, a hagyományos módon felújított balatoni csavargőzösön utazók, vagy a nosztalgia vonatokon megjelenő társaságok egyaránt a közlekedési örökség turizmusában vesznek részt (HENDERSON, J. 2011, LÖFGREN, O. 2008, HALL, D. 2005, PUCZKÓ L. – RÁTZ T. 2000, KERSTETTER, D. ET AL. 1998).

A posztmodern, élmény-, egészség- és környezetközpontú turista már nem elégszik meg az idegenforgalmi szolgáltatások által biztosított jóléttel, hanem a szubjektív individualizációt megtestesítő jóléti (well-being) szolgáltatások felé terelődik a figyelme. Éppen ezt a személyes élményközpontúságot hivatott a fenntarthatóság és az egészségtudatosság jegyében összekapcsolni a napjaink turizmusában egyre nagyobb tortaszeletet kihasználó lassú turizmus, amely egyedi értékteremtő hatásmechanizmusa révén a hétköznapi rohanásából való kiszakadást elősegítő, individualizált, de mégis közösségi alapokon nyugvó turisztikai magatartást tesz lehetővé. Az eddigi szakirodalom tanulmányozása alapján egyet lehet érteni a tekintetben, hogy a közlekedési eszközök megválasztása, így az autó és repülőgép helyett a környezetkímélőbb vasúton való utazás a lassú turizmus részeként értelmezendő (BAGNOLI, L. 2016, PÉCSEK B. 2014, DICKINSON, J. – LUMSDON, L. 2010, LUMSDON, L. – MCGRATH, P. 2010, WATTS, L. 2008).

A vasúti turizmus termékszintű értelmezése kapcsán az elsődlegesen megválaszolendő kérdés, hogy ki, illetve mi a vasúti turista, milyen jellemvonások által határozható el a többi

turisztikai termék fogyasztóitól, milyen preferenciaértékek jellemzik őket, és milyen motivációs céllal ülnek vonatra. Mindenekelőtt leszögezhetjük, hogy bármilyen közlekedési eszközre, így vonatra is háromféle motiváció által szállhatunk fel. Amennyiben az elsődleges motiváció az utazás közbeni élmények, milió megtapasztalása, konkrétan a vasúthoz kötődő színek, hangok, szagok és illatok élményt jelentő átélése, úgy a vasúti szolgáltatásokat az illető kifejezetten turisztikai céllal veszi igénybe. Ide sorolható mindazon tevékenység, amely a vasút turisztikai értelmezését hivatott elősegíteni, így a luxus- és nosztalgia vasúti utazások, mind a normál, mind keskeny nyomtávú hálózaton, illetve a vasúti jellegű attrakciók célirányos felkeresése.

Abban az esetben, ha az utazó egyéni döntése révén vasúttal kívánja elérni az általa kiszemelt célpontot, a vasút szerepköréből adódóan beszélhetünk másodlagos vagy harmadlagos motivációról a vasúti utazással kapcsolatban. Amennyiben a célpont elérése mellett az utazást is élvezni kívánja, úgy másodlagos preferenciaként jelenik meg a vasúti utazás iránti kereslet. Ide tartozik pl. a vasúti zárandoklatok, pl. a Csíksomlyó-Expressz, ahol a szakrális élmények közösségi átélése mellett a megkapó szépségű kárpáti tájakon való vonatozás is élményt jelent. Abban az esetben viszont, ha a vasút kizárólag, mint utazási eszköz jelenik meg a turisztikai célzatú utazások során, úgy a kereslet szempontjából harmadlagos motivációról beszélhetünk. Ennek alapján kifejezetten vasúti turizmusról csak azok esetében beszélhetünk, akik elsődlegesen a vasúti milió átéléseért kelnek útra, a másodlagos motiváció pedig a vasút turisztikai jellegű kihasználása végett kerülhet előtérbe. Ennek alapján megfogalmazható a vasúti turizmus alternatív, motiváción alapuló definíciója is:

*„A vasúti turizmus olyan, egyedi érdeklődést kiváltó turisztikai termék, amely esetében elsődlegesen jelenik meg a vasúton való utazás élményére irányuló motiváció, és amelynek során a vasúti közlekedésben részt vevők turisztikai szolgáltatásokat vesznek igénybe”*

A vasút turisztikai termékként, illetve attrakcióként való értelmezése kapcsán a magyarországi turizmusföldrajzi műhelyek nem rendelkeznek kellő szakirodalmi tapasztalattal, ennek okán a kutatási előzmények merítési lehetősége is csekély a nemzetközi szinthez képest. Ehhez azonban szükséges újszerű kutatói gondolatmenetek meghonosítása is annak érdekében, hogy a turizmusföldrajzi kutatásokban a közlekedési hálózatok adottságait ne csak az elérhetőség szemszögéből vizsgálják.

Összefoglalva, a doktori értekezés fő célkitűzései az alábbiak:

- *Milyen elméleti háttere van a vasúti turizmusnak, hogyan illeszthető bele a turizmus már meglévő fogalomrendszerébe?*
- *Termékként vagy eszközként értelmezhető-e a vasút és a turisztikai terméktervezés és – fejlesztés kapcsolata a hazai turizmusföldrajzi térben?*
- *Milyen közelítő matematikai egyenlet segítségével lehet legjobban leírni a vasút és a turizmus szimbiózisát és együttműködési lehetőségeit?*  
*Milyen konkrét tevékenységekkel segíthető a vasúti közlekedés idegenforgalmi szempontú fejlesztése?*

## 2. Kutatási módszerek

A vasúti turizmus, valamint a vasúti közlekedés turisztikai vonatkozásainak feltárásában jelentős mértékben éltem a primer kutatási metódusok alkalmazásával, melyek a következők voltak:

- A MÁV-Start Zrt. honlapjáról elérhető *térképes vonatinformációs rendszer*;
- A Magyar Turisztikai Ügynökség nyilvántartásában és adatbázisában szereplő *utazási irodák* ajánlatait vasúti szempontból gyűjtöttem, és elemeztem;
- Az attrakcióknak, vonzerőknek és szolgáltatásoknak a vasútállomásoktól és megállóhelyektől való távolságának mérésében is primer kutatási módszereket használtam. A Magyar Turisztikai Ügynökség, illetve jogelődje, a Magyar Turizmus Zrt. 2017-ig nyilvános *Nemzeti Turisztikai Adatbázisának* tartalmát használtam fel;
- A MÁV-Start Zrt. valamint a GYSEV Zrt. 2017. évi menetrendje is primer, mások által nem leírt kutatási forrásnak számított;
- Végül a primer adatforrások között kell beszélni a MÁV-Start Zrt. 2011. évi jegyeladási adatainak vizsgálatáról is.

A vasúti turizmus keresleti viszonyainak feltárása, valamint a terméktervezést megalapozó matematikai modell felállításának alapjául az a kérdőíves felmérés szolgált, amely a vasutat szabadidős indítékkal (is) kihasználó utasok között végeztem el. A kérdőív eredményei egyrészt a vasúti turizmus elméleti háttérének leírásakor, másrészt a magyarországi vasúthálózat turisztikai szempontú értékelésekor hasznosulnak. A kitöltés helyei az alábbiak voltak: (1.) Közép-Magyarország és Közép-Dunántúl vasútvonalai. (2.) Vasútbarát internetes közösségi oldalak. A kényelmi mintavételként kezelhető, ám sok fontos információt hordozó kérdőívet összesen 166 fő töltötte ki, ennek 36,747%-a férfi, 63,253%-a nő, 30 év alatti a megkérdezettek 34,146%-a, 31 és 60 év közötti a 48,171%-a, 61 év feletti a 17,683%-a.

A kérdőív másik nagy egysége a 4-9. kérdések, amelyek a szabadidős vasúti utazások kapcsán kialakított egyéni preferenciákat, a vasúti szabadidős utazás motivációit tárják fel. A szabadidős utazások célpontjainak megadásával mérhetővé vált a vasutat idegenforgalmi aspektusból is használók turisztikai termékfogyasztási preferenciája. A kérdőív harmadik nagy egysége a 10-13. kérdések voltak, amelyek a vonaton utazóknak a vasúti utazás környezetére vonatkozó szubjektív értékítéletét kívánja feltárni. Ez utóbbi a táji adottságok és személyes értékítéletek feltárásával a vasúti turizmus mérhetőségét biztosítani hivatott matematikai modell felállításához volt elengedhetetlenül szükséges.

A kutatás során az alábbi másodlagos adat- és információforrásokat használtam:

- A Központi Statisztikai Hivatal elektronikus T-STAR adatbázisa;
- A Területfejlesztési Információs Rendszer internetes adatbázisa;
- A Teljesítménytúrázók Társasága adatbázisai a teljesítménytúrákról;
- A nemzeti parkok honlapjai;
- A természetvédelem hivatalos magyarországi honlapja;
- A turistautak.hu honlapja;
- A MÁV-Start Zrt. turisztikai jelentőségű aloldalai a belföldi utazási kedvezményekről, a kerékpárszállítási lehetőségekről és a csoportos utazási ajánlatokról;
- A vonatosszeallitas.hu internetes oldal tartalmának másodelemzése;
- A MÁV Nosztalgia Kft. honlapja;

- A vasúti közlekedést, vasúti személyszállítási közszolgáltatást, valamint a turizmus területi rendszerének működését szabályozó jogi normák, EU-s és hazai rendeletek, törvények turisztikai aspektusú tartalomelemzése;
- A Széchenyi 2020 támogatott projekt kereső oldala;
- A birosag.hu-n üzemelő civil szervezetek névjegyzéke;
- Az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat minősített gyógyfürdőkről szóló honlapja

## 2.1. Az alkalmazott matematikai modell bemutatása

Szakirodalmi szekunder kutatások, valamint a kérdőív primer eredményei alapján tehát a következő tényezőktől függ egy vasúthálózati elem turisztikai értéke:

- elérni kívánt attrakció vagy szolgáltatás vasúthoz viszonyított pozíciója
- vasúthálózati elem természetföldrajzi pozíciója
- vasúti elérhetőség kínálati struktúrája

A vonzerők vasúttól való távolságának egzakt meghatározása a *gravitációs modell* segítségével történt, amelynek értelmében két test közötti kölcsönhatás egyenesen arányos a két test tömegével, de fordítottan arányos a két test távolságának négyzetével. A turisztikai értékelés során ezt oly módon szükséges átalakítani, hogy a számlálóban a vizsgált attrakció látogatottsága, valamint a legközelebbi vasútállomás vagy megállóhely utasforgalmának szorzata kell, hogy szerepeljen. Mivel mind az attrakciók látogatottsági, mind a vasút utasforgalmi adatai a jogi és gazdasági környezet miatt nehezen érhetőek el, ezért ebben az esetben a szubjektív értékítéletet magában hordozó, a vonzerő ismertségén alapuló súlyértékekkel számoltam. Az alkalmazott képlet tehát, a gravitációs modell átalakításával:

$$A = \frac{Q_a}{D_{i,j}^2}$$

A vasúthálózat táji értékelése kapcsán a következőket kellett figyelembe venni: 1. Az egyes települések, illetve *vasútvonal menti településsorok területeinek felszínborítása*, amelyet a CORINE 2012. évi felméréséből számítottam. 2. A *vasúti utazók tájat érintő értékpreferenciája*. A területi súlytényezők meghatározása a kérdőíves felmérés eredményeiből való továbbvezetéssel történt. Számításaim során csak az átlag feletti értékeket emeltem ki 2-es (erdős táj) illetve 3-as (vízparti táj) értékkel, az átlag alatti eredmények nem kaptak ilyen kiemelészt (1-es súly). A vasúti turizmus táji tényezőinek egzakt értékeléséhez szükséges képlet tehát:

$$L = a * \sum L$$

Végül a turisztikai értékeléshez szükséges a vasúti közlekedés minőségének számszerű értékelése is, amit az állomást érintő vonatokon és azok minőségén, valamint követési idejükön keresztül lehet leginkább megfogni. Így tehát az alkalmazott képlet:

$$R = \left( \frac{\sum bn * Nbn}{\Delta t} \right)$$

A vasúti turisztikai érték településre vetített teljes képlete tehát:

$$T = \sum_{i=1}^n \left( \left( \frac{Qa}{D_{i,j}^2} \right) + \left( a * \sum L \right) + \left( \frac{\sum bn * Nbn}{\Delta t} \right) \right)$$

A képletben szereplő tagok jelentése a következő:

$Q_a$ : turisztikai attrakció vagy szolgáltatás minőségi súlytényezője

$D_{ij}^2$ : a legközelebbi vasútállomás vagy megállóhely és az attrakció távolságának négyzete

$a$ : tájhasználat minőségi súlytényezője

$\sum L$ : tájhasználat kategória összes kiterjedésének aránya a település területhasználatában

$b_n$ : a vasútállomást vagy megállóhelyet érintő vonatok minőségi súlytényezője

$N_{bn}$ : az állomást vagy megállóhelyet érintő vonatok száma

$\Delta t$ : az állomásra vagy megállóhelyre jutó átlagos követési idő

### 3. Az eredmények összefoglalása

#### 3.1. Magyarország vasúti turizmusföldrajzának jellemzése

A vasúti turizmus jelenlegi helyzetének, környezeti állapotának feltárása az interdiszciplinaritás keretei között történt, vagyis igyekeztem minél sokoldalúbban, minél több tudományterület szemszögéből bemutatni a vasúti közlekedésre építő terméktervezés és termékfejlesztés pozitív és negatív oldalait.

*A történelemtudományokkal való kapcsolódás* jelenik meg a vasúti turizmus történeti földrajza című fejezetben, ahol részletesen, turizmusföldrajzi szemüvegen át veszem sorra a vasúthálózat kiépülésének idegenforgalmi vonatkozásait. *A közlekedéstudománnyal való kapcsolódással* a vasúti személyforgalmi menetrend idegenforgalmi aspektusú elemzése kapcsán találkozhatunk.

*A csillagászat, mint tudományterület* jelenik meg a vasúti turizmus természetföldrajzi környezetén belül a földrajzi fekvéssel és csillagászati tényezőkkel foglalkozó alfejezet kapcsán.. A domborzati, geomorfológiai adottságok leírásában a *geológia és a geográfia szakterületeinek* tudományos szintű elbeszélési kerete segít. Az értekezés részletesen feltárja az egyes tájak, domborzati és közettani típusok vasúti utazások során való megjelenését. A *meteorológia és éghajlat* kapcsán fontos megemlíteni, hogy a globális klímaváltozás révén a vasúti személyszállítást végző szolgáltatók a vasútüzem műszaki fenntartása terén a szélsőséges időjárási helyzetek gyakoriságának és azok következményeinek növekedése révén új kihívásokkal szembesülnek.

*A biológia és élettudományok* jelennek meg a vasúti turizmus növény- és tájföldrajzi környezetének elemzésében. Ezzel kapcsolatban érdemes megjegyezni, hogy a Magyarország területén előforduló flóratartományok közül a Dráva völgyében jelenlévő Illiricum flóratartománynak van a vasúti turizmusban kiemelt jelentősége, mivel Zákány és Örtilos mellett mindkét helyen a vasúttól induló tanösvény mutatja be az itt lévő florisztikai értékeket.

*A jogtudományokkal való kapcsolatot* írja le a vasúti turizmus jogi és politikai környezete című fejezet. Ezen belül több hazai, és közösségi (jogszabály turisztikai szempontú tartalmi elemzését végeztem el. *A politikatudományokkal való kapcsolatot* több helyen is érinti az értekezés, akár a vasút kormányzat általi, leginkább EU-s forrásokból finanszírozott fejlesztését, akár a vasút üzletpolitikai kedvezményeinek számbavételét vesszük szemügyre. Mindemellett a politikai szempontok jelennek meg a vasút és a turizmusbiztonság

szimbiózisát leíró, valamint a közigazgatási struktúrákkal való összefüggést részletező fejezetekben is.

A *műszaki tudományokkal való kapcsolódás* a vasúti turizmus műszaki-technológiai környezetét bemutató fejezet kapcsán érzékelhető. A fejezetben leírtak alapján fontosnak tartom megjegyezni, hogy a vasúti turizmus fejlesztésének két alapvető műszaki követelménye, hogy rendelkezésre álljon *megfelelő állapotú és mennyiségű vontatójármű és szerelvény*, valamint *megfelelő műszaki állapotú vasúti pálya és kiegészítő infrastruktúra*.

A vasúti turizmust közvetlenül és közvetve is számos civil szervezet is segíti, amely a *szociológiai tudományokkal* mutat kapcsolódást. A vasutas családokat, valamint azok gyermekeit támogató civil szerveződések a tagság számára rendszeres utazási lehetőséget biztosítanak. Az egészségügyi jellegű szervezetek a vasutas családok, vasúti dolgozók és családtagjaik gyógyfürdőkben és gyógyhelyeken való üdültetésére szakosodtak, míg az egyházi jellegű vasutas szervezetek a zarándoklatok és zarándokhelyek vasúttal való elérésének megszervezésében jeleskednek.

### **3.2. A vasúti közlekedés kapcsolata a turisztikai termékfejlesztéssel**

Az értekezésben részletesen kitérek a vasúti személyforgalom és a turisztikai terméktervezés és –fejlesztés szövevényes kapcsolatrendszerére. Ennek kapcsán a természetjáró, a kerékpáros, az ifjúsági, a szenior, a kulturális és az ökoturizmus kapcsán értékelem a vasúti közlekedésben rejlő potenciált, valamint a jelenlegi adottságokat. A természetjáró turizmuson belül a turistautak.hu adataira támaszkodva a jelzett turistautakkal, ezen belül a kiemelt jelentőségű túraútvonalakkal való kapcsolódást mutatom be. Külön kitérek a ma oly divatos teljesítménytúrázásra is, aminek eredményeként leszögezhető, hogy a vasúti közlekedés és a szervezett túrákon való részvétel között nincs érdemi kapcsolat. A rekreációs jelleg miatt az 1 napos utazással elérhető desztinációk (Dunakanyar, Balaton-felvidék, Bakony) kerülnek a figyelem középpontjába. Hasonló a helyzet a kerékpáros turizmus esetében is. A kerékpárral történő együtt utazások a MÁV-START Zrt 2011. évi jegyeladási adatai alapján csak marginális szerepet töltenek be, az össze jegyeladás 0,62%-a kötődött ehhez a szegmenshez.

Az ökoturizmus kapcsán a nemzeti parkokat, a Nemzeti Park Igazgatóságok által kezelt bemutatóhelyeket és tanösvényeket feltáró vonalszakaszok kerülhetnek az érdekelődés középpontjába. A nemzeti parkok által kezelt bemutatóhelyek és tanösvények vasúti elérhetősége kapcsán a Hortobágyi Nemzeti Park szerepe emelhető ki, mivel itt a legtöbb bemutatóhely egy településen elérhető.

A senior turizmus vasúti utazási szokásaihoz, utazási mintázatának feltáráshoz kapcsolódóan vizsgálom a gyógy- és egészségturizmus vasúti személyforgalommal való kapcsolatrendszerét. A vasútállomástól való nagyobb távolságok, különösen ha a távolság áthidalása nem jár együtt csomagszállítási szolgáltatások biztosításával, erőteljesen piackorlátozó tényezőnek számít. A vasútállomástól való könnyű megközelíthetőség kapcsán a Tisza-tó régió fürdői vannak legjobb helyzetben.

A kulturális turizmussal kapcsolatban a legnagyobb látogatószámot felvonultató, országos és nemzetközi hatósugarú könnyűzenei és művészeti rendezvények elérhetőségét vizsgáltam. A fővároshoz való közelségük, illetve a vasúthoz mért kis távolságuk miatt a Velencei-tó térségének elsősorban az ifjúsági szegmenst megmozgató rendezvényei vannak



legjobb pozícióban. Ugyancsak az eljutás lehetőségeit firtatja a színházi előadások vasúti elérhetőségének vizsgálata is. Ennek eredményeként a székesfehérvári, valamint a debreceni színművészeti intézmények vannak legjobb pozícióban, mivel ezeket képes elérni a legtöbb, vasúttal ellátott településen megszálló vendég.

A vasúti közlekedés és a turisztikai terméktervezés és –fejlesztés hazai környezetben való viszonyrendszerét jól feltárja a módszertani fejezetben taglalt kérdőíves felmérés, amelyben a vasúti szabadidős utazások célpontjait (települési szinten) is meg kellett adniuk a válaszadóknak. A megjelölt célpontok a hazai turizmusföldrajzi környezet ismeretében jelentős részben alkalmas volt a termékpreferenciák meghatározására. Az 1. táblázat az említett célpontok turisztikai régiókénti elhelyezkedése, valamint a megjelölt turisztikai termékfogyasztási szokások kapcsolatrendszerét mutatja. A vasúti közlekedésben való marginális szerepköre miatt a Tisza-tó régióhoz nem kötődik említés, ezért nem szerepel a táblázatban. A legtöbb említés Budapest-Közép-Dunavidék, Balaton és Észak-Magyarország turisztikai régiókhöz köthető, ennek alapján ezek a térségek tekinthetők a vasúti turizmus fő letéteményeseinek. Észrevehető, hogy a legtöbb régióban a városlátogatások, valamint a rendezvények és kulturális attrakciók látogatása a legfontosabb turisztikai tevékenység. A Balaton esetében értelemszerűen a vízpart fürdési lehetőségeinek kihasználása, míg a Közép-Dunántúlon a természeti viszonyok miatt az aktív tevékenységek dominálnak. A kapott adatok egyrészt visszatükrözik az eddig elmondottakat, másrészt rávilágítanak az értekezés által feltárt összefüggések helyességére is. Előljáróban már most kijelenthető, hogy a vasúti szabadidős utazások fő célpontjai a közép-magyarországi, valamint a balatoni, kisebb mértékben az észak-magyarországi térségekben találhatók.

**1. táblázat: az idegenforgalmi régiók és a turisztikai termékválasztás kapcsolata a vasúti utazás függvényében**

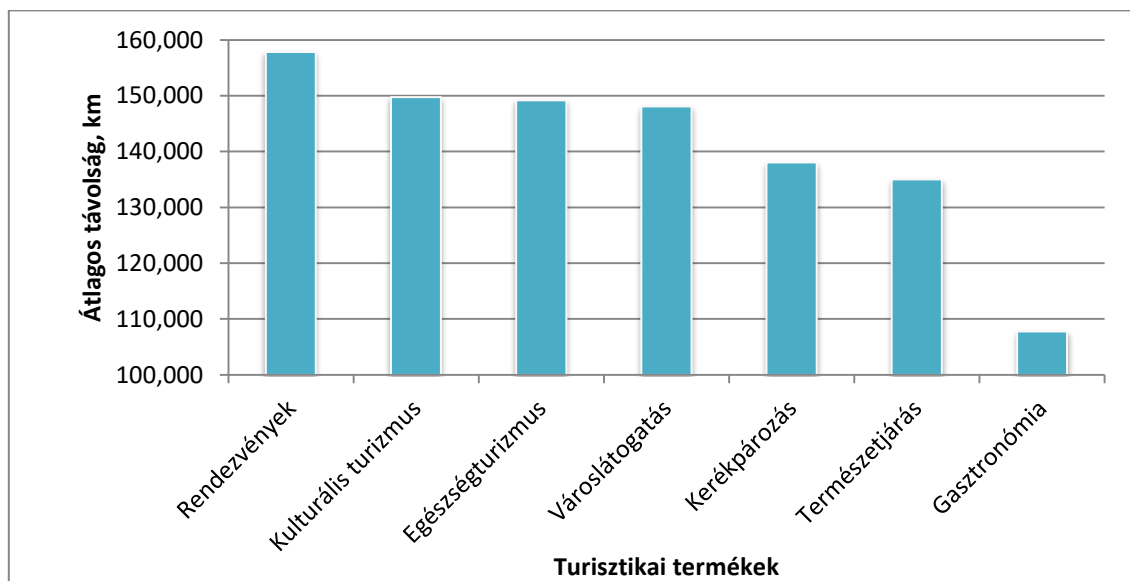
Régiók	Turisztikai termékek az említések gyakoriságában, %					
	Városlátogatás	Fürdők, vízpartok	Rendezvények	Kultúra	Aktív	Átlag
Budapest-Közép-Dunavidék	31,361	4,444	34,783	37,234	33,871	28,339
Közép-Dunántúl	10,651	6,667	8,696	8,511	19,355	10,776
Nyugat-Dunántúl	11,834	4,444	11,957	6,383	9,677	8,859
Balaton	8,876	51,111	15,217	12,766	12,903	20,175
Dél-Dunántúl	8,876	0,000	10,870	8,511	9,677	7,587
Észak-Magyarország	13,609	22,222	11,955	9,574	12,903	14,053
Észak-Alföld	4,734	8,889	4,348	6,383	1,613	5,193
Dél-Alföld	9,467	2,222	2,174	10,638	0,000	4,900

Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját készítés

Az 1. ábrán a Budapesttől mért, említések gyakoriságával súlyozott átlagos vasúti távolság látható kilométerben megadva. A fiatalok vasúti kedvezményei révén ez a korosztály hajlandó a kiszemelt zenei és kulturális rendezvény megtekintésére nagyobb távolságot is leküzdeni, ennek köszönhető a kulturális attrakciók vezető pozíciója. Mivel ezek általában több napos

események, kevésbé fontos a vasúton töltött idő korlátok közé szorítása. Az aktív turisztikai tevékenységek esetében viszont éppen fordított a helyzet, az utazó szeretne minél gyorsabban eljutni a célterületre, ott a vonatról leszállva aktív tevékenységet (természetjárást, kerékpározást) végezni. Ezért e szegmensben inkább a rövidebb utazások a jellemzők, Budapestről a Dunakanyar, Velencei-tó, Balaton, Bakony térségébe. A kulináris élvezetek terén is rövid utazási távolságok a jellemzők, többek között a borvidékek vasúti elérésében is inkább a környező nagyobb népességű kibocsátó területek adják a vasúti utazások zömét (pl. Pécsről Villányba, Tapolcáról Badacsonyra stb.). Ez utóbbi esetben ugyanakkor a kevés elemszám miatt óvatosan kell bánni az adatok helyes értelmezését illetően.

1. ábra: A fővárostól mért súlyozott átlagtávolság turisztikai termékeként



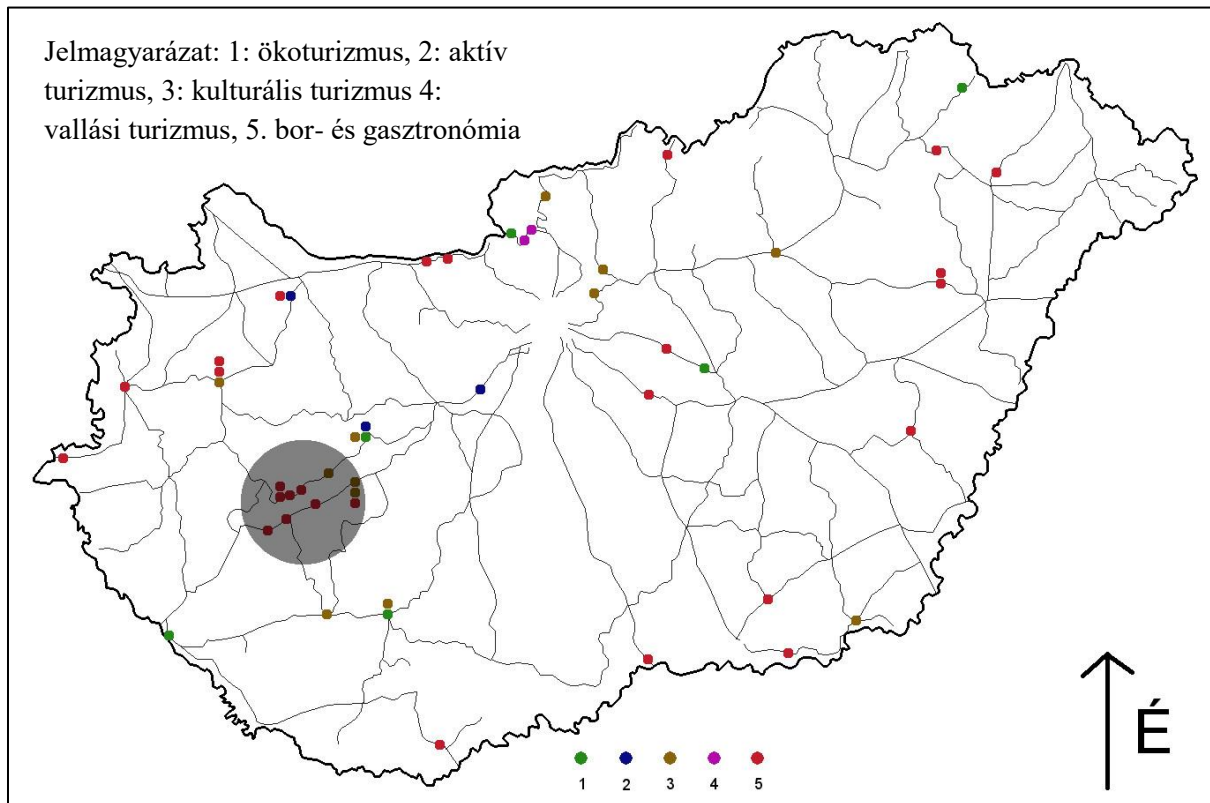
Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját készítés

### 3.4. A hazai vasúthálózat turisztikai szempontú értékelése

Értekezésemben részletesen jellemzem a vasúti közlekedéssel való, az egyes, a nemzeti turisztikai adatbázisban szereplő attrakciók vasútállomástól és megállóhelyektől való távolságán keresztül megfogható kapcsolatát. Ennek során feltárom az egyes terméktípusokon belül alkategóriákra bontott attrakciók távolságon alapuló vasúti turisztikai értékeit, és minden esetben a legjobb értékű attrakciókat veszem számon.

A legmagasabb turisztikai értékű objektumok kapcsán minden turisztikai termék esetében koncentrációk figyelhetők meg, ezek közül állandó jelleggel a Balaton és a Dunakanyar jelenik meg minden esetben. Ezt kiegészítve pedig az ökoturizmus kapcsán a Duna-Dráva Nemzeti Park bemutatóhelyei (Órtilos, Pörboly), az aktív turizmus terén a Velencei-tó, a kulturális turizmusban Kaposvár és Mezőhegyes, a gasztronómiai turizmusban az Észak-Alföld városai (ezen belül különösen a fürdőjével kapcsolatban is fontos szerepet betöltő Balmazújváros) jelentenek még kisebb mértékű koncentrációt.

**1. térkép: A legjobb vasúti turisztikai értékkel rendelkező attrakció földrajzi elhelyezkedése és térbeli koncentrációi**



Forrás: saját készítés

Az 1. térképen az 50 legmagasabb turisztikai értékű attrakció térbeli elhelyezkedése látható. Szembetűnő a Balaton térségének koncentrációja, valamint a vasúti csomópontok (Dombóvár, Celldömölk) kiemelt szerepe. Rajtuk kívül még a Dunakanyar hordoz jelentős turisztikai értékkel rendelkező attrakciókat és objektumokat. A legjobb értékű elemek közül szép számmal vannak olyanok, amelyek felkelthetik a vasúti közlekedést elsődlegesen élménynek tekintők érdeklődését. Ide tartozik a legmagasabb pontszámmal rendelkező, és ezzel a legfontosabb vasúti turisztikai attrakciónak tekintett gödöllői Királyi Váróterem, de a Dombóvár és Celldömölk állomások közelében elhelyezett régi gőzmozdonyok, mint szabadtéri bemutatóhelyek is. A vendéglátás kapcsán a vasúti közlekedésre a nevükben egyértelműen utaló egységek (Vasúti Kisvendéglő, Szeghalom), az ökoturizmusban pedig a Szobi Erdei Vasút, valamint az Órtilos melletti védett vasútoldal tarthat számot a szűkebb értelemben vett vasúti turisták érdeklődésére. A vasúti utazás élményét csak másodlagosan „fogyasztók” elsősorban a vasúti csomópontok attrakció- és szolgáltatáskínálatának, valamint a szép táji környezetben (vízparton és/vagy hegyvidéken) futó vonalakon való utazás révén elérhető értékek felkeresése lehet döntő fontosságú.

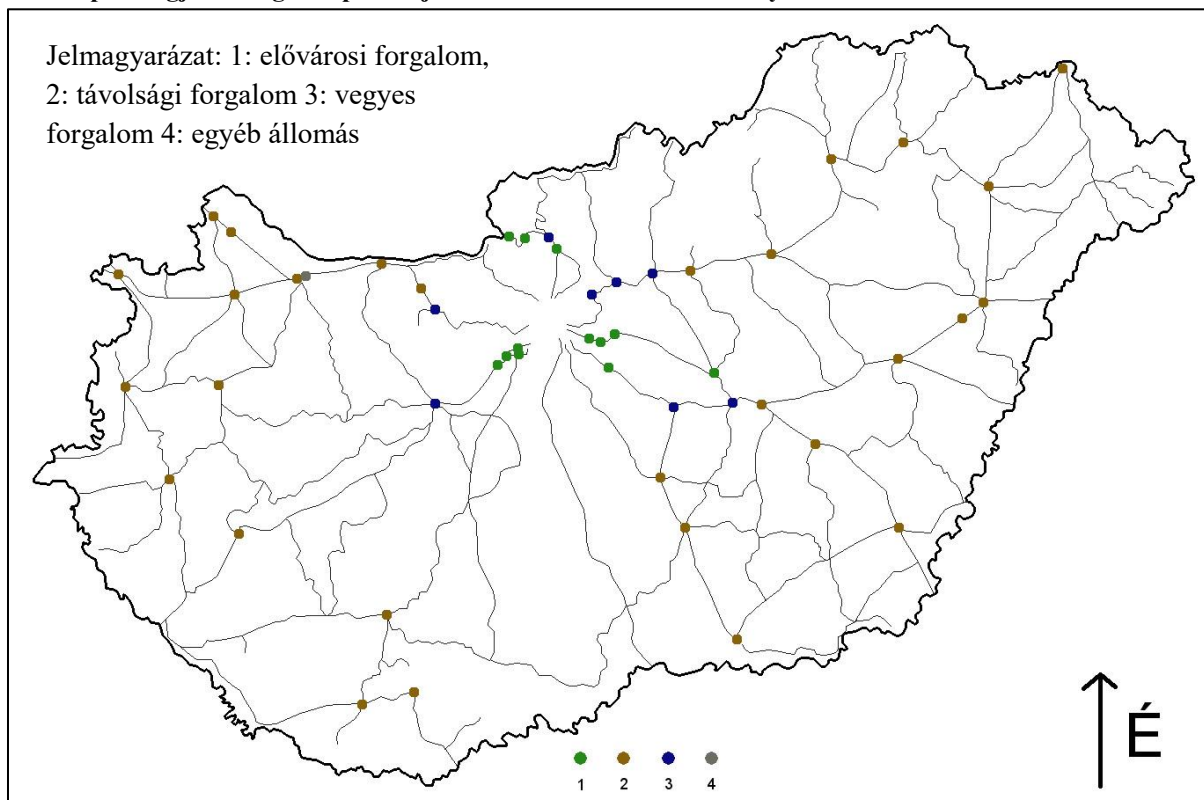
A legjobb 50 érték több, mint fele gasztronómiai jellegű, ezen belül a *villánykövesdi Cabernet boréletterem*, valamint Celldömölk, Balmazújváros, Szeghalom (Vasúti kisvendéglő) mellett a Balaton part és néhány nagyobb város kínálata kerülhet a vasúti turisták látómezejébe. Az ökoturizmusban elsősorban a *vasútállomásokról kiinduló tanösvényekre* lehet számítani, mint például a Vörös homokkő tanösvény Balatonalmádiban, a Bábic tanösvény Tápai Györgyén, az órtilos Dráva-ártér tanösvény. A kulturális lehetőségek tárházát

gazdagítja a *kaposvári Csiki Gergely Színház*, valamint a Balaton-felvidék népi építészeti attrakciói.

### 3.5. A vasúti közlekedés és a vonalszakaszok táji adottságainak turisztikai szempontú értékelése

A vonattal útra kelő utazó először magán a vasúti közlekedés szemüvegén keresztül fog szembesülni a vasúti turizmus állapotával, tudniillik el kell jutnia a kiszemelt desztinációba. A vasúti utazás minősége jelenti tehát a vasúti turizmusban azt a bizonyos első benyomást, amely képes döntésszinten is befolyásolni az utazó turisztikai magatartását, és közvetlen hatással van a turisztikai magatartásban jelentkező értékítéletére. A vasútállomások értékelésében két szempontot érdemes figyelembe venni. Az egyik az *állomást vagy megállóhelyet érintő vonatok kategóriák szerinti minősége*, a másik az *állomásra jutó követési idő*.

#### 2. térkép: A legjobb forgalmi pozíciójú vasútállomások térbeli elhelyezkedése



Forrás: MÁV-Start Zrt menetrendi adatok alapján saját készítés

A települések a vasúti közlekedés minősége szempontjából két csoportra bonthatók. Az egyik csoportba azok a települések illetve állomások tartoznak, amelyek esetében a súlyozott összeg magas, de a követési idő hosszú. Ezeknél az állomásoknál elsősorban a magasabb minőségű távolsági vonatok a dominánsak és a helyközi, valamint az elővárosi személyvonatokkal megoldott forgalom kevésbé releváns. A másik csoportba pedig olyan állomások sorolhatók, amelyeknél a súlyozott összeg alacsony, ám a követési idő sűrű. Ezek az elsősorban elővárosi

vagy térségi helyközi személyforgalomban releváns települések, ahol a távolsági forgalom kevésbé, vagy egyáltalán nincs jelen. Előbbire Cegléd, utóbbira Vác a legtriviálisabb példa. Vácról mind a főváros, mind az idegenforgalmi piacon rendkívül fontos Dunakanyar két-két vonalon közelíthető meg, így a vasúti turizmus szempontjából neuralgikus helyen található, ráadásul megfelelően jó közlekedési adottságokkal is rendelkezik. A 2. térkép az 50 legjobb adottságú állomás térbeli helyzetét mutatja be.

**2. táblázat: Az erdős és a vízzel borított területek legnagyobb együttes kiterjedésével rendelkező települések**

Sorszám	Település	Arány (%)	Sorszám	Település	Arány (%)
1.	Balatonszepezd	87,071	11.	Balatonakali	73,619
2.	Alsóörs	84,158	12.	Szarvaskő	73,175
3.	Balatongyörök	80,617	13.	Gyenesdiás	71,784
4.	Uzsa	78,963	14.	Eplény	71,773
5.	Balatonudvari	78,309	15.	Szárliget	71,340
6.	Balatonföldvár	77,023	16.	Hetvehely	70,800
7.	Balatonalmádi	76,210	17.	Szilvásvár	68,932
8.	Balatonrendes	75,888	18.	Szögliget	67,473
9.	Ábrahámhegy	75,319	19.	Szokolya	66,994
10.	Csopak	74,844	20.	Badacsonytomaj	66,820

Forrás: Területfejlesztési Információs Rendszer alapján saját készítés

Ahogy a módszertant ismertető fejezetben is említettem, a táji adottságok súlyozását a kérdőíves felmérés eredményei alapján végeztem el, amelynek eredményeként a vízparti és az erdős tájak kerültek súlyozás alá. Így azok a települések, ahol a területhasználati kategóriák kiterjedésében ez a két felszínborítás az uralkodó, *egyértelműen a hazai tó- és folyópartokhoz, illetve erdővel borított hegyvidékeinkhez kötődnek (2. táblázat)*. A legjobb pozícióban értelemszerűen azok a (Balaton-parti) települések vannak, amelyeknél a vízpart közelében nagy kiterjedésű erdők vannak (Balatonszepezd, Balatongyörök, Alsóörs, Csopek, Ábrahámhegy). A hegyvidéki, erdős környezet miatt a *Balaton északi partja, a Balaton-felvidék, a Balatoni-Riviéra és a Keszthelyi-hegység kap kiemelt szerepet*.

### 3.6. A kutatás eredményeinek összegző értékelése

Az egyes vasútvonalak és vonalszakaszok turisztikai értéke a számított állomási összegek vonalra jutó átlaga. Ezenkívül *szükséges ún. indikátorokat is meghatározni* ahhoz, hogy helyesen legyenek kiválaszthatók a turisztikai fejlesztésre érdemes vasútvonalak. Indikátoroknak a következőket választottam:

- Az 5 vizsgált turisztikai termék közül legalább 3 esetben érje el vagy haladja meg a termékre vonatkozó értéksorrend 80. percentilisét, annak érdekében, hogy valóban diverzifikált turisztikai termékfejlesztés valósulhasson meg.
- A vasúti közlekedés minőségi jellemzőit leíró összeg adott vonalszakaszra vetített átlaga haladja meg a vasúti közlekedés minőségi értékén belül mért értéksorrend 80. percentilisét.

- A táji adottság számított vonali átlagértéke haladja meg a tájértékekre adott értéksorrend 80. percentiliséét.
- A vonal végpontjainak aránya nem haladhatja meg a turisztikai termékek vonalszakaszra vetített összegének a 40%-át. Erre azért van szükség, hogy ki lehessen szűrni, melyek azok a vonalak, amelyek csak a végpont csomóponti helyzetének következményeként vannak jó pozícióban.
- A vonalszakaszra számított teljes turisztikai érték érje el a számított értéksorrend 80. percentiliséét.

Azokat a vonalszakaszokat tekintetem *integrációra (vagyis másodlagos vasúti utazási motivációval érkező turistákat is megszólítani képes) teljes mértékben alkalmasnak, amelyek esetében legalább 4, és azokat feltételesen alkalmasnak, amelyeknél 3 indikátor teljesül.*

A vasúti utazás élményét csak másodlagosan, az elérhetőségi szempontok mellett értékelő utazók a táji környezet, a vonatablakból feltáruló látvány kapcsán szerezhettek a vasúti utazás kapcsán egyedi élményt. Ez elsősorban a vízfelületek látványában testesül meg, így a Balaton körüli vonalakon a tó látványában való elmélyülésben, a Füzesabony-Debrecen szakaszon a Tisza-tó látványvilágának tudatosításában, míg a Fonyód-Kaposvár szakaszon a vonal mentén található halastavak, az ezeknek kötődő vízi élővilág megfigyelése jelenthet egyediséget. A Duna-menti Vác-Szob szakaszon értelemszerűen a folyó hegyvidéki látványa jelenti a fő élményt, míg az Érd-Székesfehérvár szakaszon a Velencei-tó látványáról mondható el ugyanez. Ezzel szemben a Fót-Vác és Vác-Drégelypalánk, valamint a Pécel-Hatvan és az Eger-Szilvásvárad szakaszokon a nagy kiterjedésű erdős területek szólíthatják meg a vasúton utazókat.

**3. táblázat: A turisztikai integrációra alkalmas vasútvonalak**

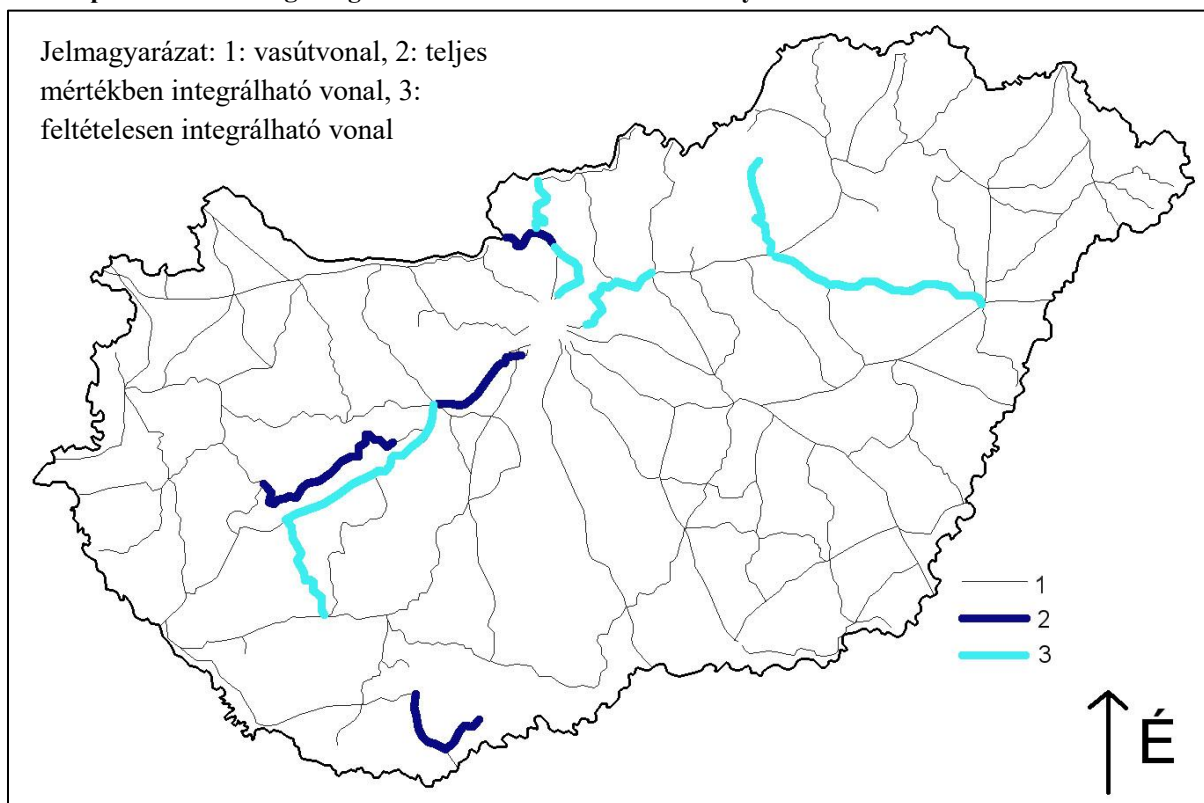
Vonalszakasz	Érték	Elsődleges	Másodlagos
		vasúti turisztikai motiváció által látogatható vonzerők	
Balatonfüred-Tapolca	2225,327	- Tapolca, mint vasúti csomópont felkeresése	- Balaton-felvidék népi építészeti emlékei, falusi kultúrája, néprajzi jellegű múzeumai - Balaton-parti települések vallási emlékei: kéttornyú bazalttemplom Badacsonytomaj, műemléki védettségű templomok Balatonszepezd - Balaton aktív turisztikai lehetőségei - Balaton-part gasztronómiai kínálata, Badacsonyi borvidék
Füzesabony-Debrecen	2055,809	- Hortobágy halastavi kisvasút - Füzesabony vasútállomáson helytörténeti kiállítóhely, védett műemlék	- Debrecen városi turizmusa, Hortobágy népi kulturális kínálata - Hortobágyi Nemzeti Park bemutatóhelyei: Hortobágy, Tisza-tó - Debrecen gasztronómiai kínálata, Hortobágy csárdái
Pécel-Hatvan	1791,683	- Királyi váróterem, Gödöllő	- Gödöllő kulturális emlékei: Királyi kastély, épületek, parkok - Máriabesnyő zarándokhely

Csajág-Balatonfüred	1637,497	<ul style="list-style-type: none"> <li>- VasútARTjáró, Balatonalmádi</li> <li>- Kiállított gőzmozdonyok: Csopak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Balatonfüred kulturális kínálata</li> <li>- Balaton-felvidéki Nemzeti Park bemutatóhelyei: Csopak, Balatonalmádi</li> <li>- Balaton aktív turisztikai lehetőségei</li> <li>- Balaton-part gasztronómiai kínálata</li> </ul>
Siófok-Fonyód	1628,535	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Balatonfenyvesi Kisvasút</li> <li>- Helyi védettségű állomásépületek: Zamárdi, Balatonszemes, Fonyód</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Balaton déli partjának kulturális kínálata,</li> <li>- Siófok parkjai, Fonyód kilátói (Sipos-hegy), Balatonboglári Gömbkilátó</li> <li>- Balaton aktív turisztikai lehetőségei</li> <li>- Balaton-part gasztronómiai kínálata</li> </ul>
Vác-Szob	1544,746	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Királyréti Erdei Vasút (Kismaros)</li> <li>- Szobi Erdei Vasút (Szob)</li> <li>- Hétlyukú viadukt (Zebegény)</li> <li>- MÁV Nostalgia szervezett nosztalgia utazásai</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vác, valamint a Dunakanyar településeinek vallási emlékei (Székesegyház Vác, Kós Károly tervezte templom Zebegényben, műemlék templom Nagymaroson)</li> <li>- Duna-Ipoly Nemzeti Park tanösvényei (Zebegény)</li> <li>- Vác és a Dunakanyar aktív turisztikai lehetőségei: jelzett turistautak, Duna menti EuroVelo kerékpárút</li> </ul>
Eger-Szilvásvár	1459,604	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Szilvásvárad Állami Erdei Vasút</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eger kulturális kínálata, múzeumok, Egri Vár, Eger vallási értékei</li> <li>- Bükk Nemzeti Park ökoturisztikai bemutatóhelyei: Szarvaskő, Szilvásvár</li> <li>- Eger és Szilvásvár gasztronómiai kínálata, Egri borvidék</li> </ul>
Vác-Drégelypalánk	1378,192	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Közlekedési park Nagyoroszi vasútállomáson</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vác kulturális értékei, falvak népi építészeti emlékei, várak: Nógrád, Drégely</li> <li>- Vác vallási emlékei: Székesegyház, Berkenye szakrális kisemlékei</li> <li>- Duna-Ipoly Nemzeti Park bemutatóhelyei: Nógrád, Drégelypalánk</li> <li>- Vonal menti településekről induló jelzett turistautak</li> </ul>
Érd-alsó-Székesfehérvár	821,113		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Székesfehérvár vallási emlékei</li> <li>- Velencei-tó környékének ökoturisztikai objektumai: Dinnyés, Agárd (Madárdal tanösvény, Hagyományörző park)</li> <li>- Velencei-tó aktív turisztikai lehetőségei</li> </ul>
Pécs-Mohács	814,995		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pécs kulturális és vallási jellegű értékei, Világörökség</li> <li>- Pécs sportolási lehetőségei, Villányi-hegység jelzett turistaújtjai, Mohács vízisport kínálata</li> </ul>

			- Pécs gasztronómiai kínálata, Villányi borvidék
Fonyód-Kaposvár	778,915	- Védett állomásépület (Fonyód)	- Kaposvár kulturális attrakciói: Csíki Gergely Színház, múzeumok - Kaposvár és Fonyód gasztronómiai kínálata
Fót-Vác	693,735		- Vác kulturális és vallási értékei - Fóti Somlyó tanösvény, Veresegyházi Medveotthon

Forrás: saját készítés

### 3. térkép: A turisztikailag integrálható vasútvonalak térbeli elhelyezkedése



Forrás: saját készítés

A termékpolitikával kapcsolatban ajánlott a következő elemek bevezetésének megfontolása: Elsődlegesen a vasúti utazás és a vasúthoz kapcsolódó millió megismerésének vágyával érkező tényleges vasúti turisták számára:

- Integrálható vasútvonalakon a kimondottan vasúti értékek számbavétele, esetlegesen jelvénytérítő vagy más teljesítésű mozgalomba való integrálása (vasúti köztéri alkotások, kiállított gőzmozdonyok, gyűjtemények, vasúti jellegű gasztronómiai elemek, stb.). Ezzel kapcsolatban audio és video guide készítése.
- Vezetett vasúti túrák szervezése, elsősorban a vasúti csomópontokban, vasutas városokban
- *Nosztalgia gőz- és dízelvontatású (NOHAB) szerelvények közlekedtetése a MÁV Nosztalgia Kft. bevonásával, legalább szezonálisan, lehetőség szerint a térségben közlekedő kisvasutak bevonásával.*



A vasúti közlekedésre, mint kiegészítő élményre tekintők esetében a következő termékpolitikai javaslatok fogalmazhatók meg:

- *Vasúti turisztikai bérletek bevezetése, 24, 48, 72 órás időtartamra az adott vonalakra és vonalcsoportokra*
- *Kapcsolt szolgáltatások kialakítása, kombinált jegyek alkalmazásával*
- Fontos lenne az *integrált jegyrendszer alkalmazása a nagyvasútról kisvasútra való átszállás esetében*
- *Digitális útvonalvezető, letölthető audioguide készítése. A vezető segítségével az utazás során feltáruló táj, a települések a hop on-hop off módszerének adoptálásával lennének bemutatathatók.*
- Szükséges lenne ezeknek a vonalnak az *önálló internetes megjelenése, egy vasúti turisztikai gyűjtőoldal révén.*
- Az évente megrendezésre kerülő *Utazás kiállításon a MÁV az integrálható vonalak bemutatására célzott figyelmet szenteljen.*

### 3.7. Az eredmények összefoglalása

Jelen tudományos értekezés legfontosabb eredményei és hozadécai a következő pontokban foglalhatók össze:

- *Újszerű alapokra helyeződött a vasúthálózat és a vasúti értékek turisztikai kapcsolatainak feltárása. Az alkalmazott módszertan már ismert és rendre használt metódusokon, képleteken, szabályokon alapul, Az újszerű matematikai megfontolások révén olyan új módszertani megújulás alapjai kerültek lerakásra, amely várhatóan a mainstream turizmusföldrajzi és közlekedéstudományi gondolkodást is befolyásolja. A módszertani megújulás része a vasúti turizmus, mint turisztikai termék indikátorrendszerének kialakítása.*
- *A dokumentum részletesen összefoglalja a vasúti turizmus és a vasúti közlekedés turisztikai vonatkozásainak elméleti hátterét. E turisztikai termék hazai tudományos környezetben a nemzetközi szinthez képest még kevésbé van feltárva, emiatt a termék elméleti helyének meghatározása is szükséges ahhoz, hogy érdemi, konkrét fejlesztési javaslatokat lehessen megfogalmazni.*
- *Az értekezés további fontos eredménye a vasúti turizmus és a turisztikai jellegű vasúti közlekedés geográfiai helyének meghatározása. A vizsgálat során részletekbe menően lett meghatározva a vasúti turizmusnak a többi, a belföldi idegenforgalomban relevánsan megjelenő turisztikai terméktípussal való kapcsolata, azok térbeli helyzetének vizsgálata. A termékek értékelése mellett fontos hozadéka a kutatásnak a vasútállomások, illetve a vasútvonalak táji környezetének idegenforgalmi aspektusú értékelése is.*
- *A vasúti turizmus földrajzi szempontú értékelésével, valamint az újszerű matematikai módszereknek köszönhetően meghatározhatók azok az állomások, illetve vonalszakaszok, ahol a vasúti turizmus, mint valós turisztikai termék jelenhet meg akár elsődleges, akár másodlagos motivációs igény formájában. A fejlesztésre érdemes vonalszakaszok térben elkülönülő csoportokba sorolhatók, így a Dunakanyar, vagy a Balaton térségében, de megtalálhatók a Dél-Dunántúlon, az Alföldön vagy az Északi-*

középhegységben. A dokumentum a fejlesztésre érdemes vonalszakaszokra *marketing szempontú megközelítés alapján termékfejlesztési javaslatokat fogalmaz meg*

- Az értekezés szembesíti a kutatói életben résztvevőket arra, hogy a *vizsgálat a doktori disszertáció lezárásával nem szűnik meg*, hanem elsősorban a kereslet igényeinek és lehetőségeinek feltárása irányában, valamint az üzemeltetés és finanszírozás kérdésének megválaszolása terén tovább folytatódik. Jelen kutatás tehát egy hosszabb vizsgálati folyamat része, amelynek végső célja, hogy a vasút, mint örökségturisztikai termék hazai szakirodalomban jelentkező kutatottsági foka minél inkább közelítsen a nemzetközi gyakorlathoz.

#### **4. Az értekezés témakörében megjelent publikációk jegyzéke**

**SOMOGYI, B. – CSAPÓ, J. 2018: The role of landscape preferences in the travel decisions of railway passengers: Evidence from Hungary.** Moravian Geographical Reports, 26 (4): 298-309. Elérhető:

[http://www.geonika.cz/EN/research/ENMGRCIanky/2018\\_04\\_SOMOGYIaCSAPO.pdf](http://www.geonika.cz/EN/research/ENMGRCIanky/2018_04_SOMOGYIaCSAPO.pdf)

**SOMOGYI B. 2018: A kerékpáros turizmus lehetőségei Magyarországon a vasúti kerékpárszállítás adottságainak függvényében.** Turizmus Bulletin, 18 (3): 32-37.

**SOMOGYI B. – MICHALKÓ G. 2016: A regisztrált láthatatlanok: az időszerűak vasúti utazási magatartásának vizsgálata Magyarországon.** Földrajzi Közlemények. 140 (1): 41-54.

**SOMOGYI B. 2015: A vasút turisztikai integrációjának értékelése a borturizmus példáján, különös tekintettel a Villány-Siklói Borvidékre.** Modern Geográfia, 2015/IV. pp. 39-52. Elérhető: [http://www.moderngeografia.eu/wp-content/uploads/2015/12/2015\\_IV\\_03\\_somogyi.pdf](http://www.moderngeografia.eu/wp-content/uploads/2015/12/2015_IV_03_somogyi.pdf)

**SOMOGYI B. 2013: A szubjektív életminőség hatása a szabadidős célú vasúti utazásokra.** In: Jó(l)lét és turizmus: Utazók, termékek és desztinációk a boldogság és a boldogulás kontextusában (szerk: Michalkó G. – Rátz T. ) Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár, pp. 47-60.

**SOMOGYI B. 2012: A vasút, mint az ipari örökségturizmus „elfeledett” szegmense a belföldi turisták kognitív tudatában.** Elérhető: [http://geography.hu/mfk2012/pdf/Somogyi\\_Bence.pdf](http://geography.hu/mfk2012/pdf/Somogyi_Bence.pdf), 12 p.

**SOMOGYI B. 2012: The role of railway, as a heritage of industrial history, in tourism, with conclusion on quality of life.** Journal of Tourism Challenges and Trends. 5 (2): 85-102.

**SOMOGYI B. 2012: A vasút szerepe Dombóvár turisztikai miliójában.** In: A kultúra turizmusa, a turizmus kultúrája (szerk: Aubert A. – Gyuricza L. – Huszti Zs.) PTE TTK Földrajzi Intézet, Pécs, pp. 301-315.

**SOMOGYI B. 2011: A vasút szerepe a hazai vasúti csomópontok turisztikai miliójában.** Földrajzi Közlemények, 135 (4): 431-443.

**SOMOGYI B. 2011: A vasúti elérhetőség és a vendégforgalom volumene közötti összefüggés vizsgálata a Dunántúl vasúti közlekedése alapján.** Fialat Regionalisták VIII. Konferenciája, CD kiadvány, 14 p.

- SOMOGYI B. 2011: Gondolatok a vasúti közlekedés és a turisztikai termékfejlesztés kapcsolatáról.** Geográfus Doktoranduszok XI. Országos Konferenciája, CD kiadvány, 15 p.
- SOMOGYI B. 2010: A vasúti közlekedés és a turisztikai termékfejlesztés kapcsolata, valamint a területi fejlődésre gyakorolt hatásmechanizmusa.** *Turizmus Bulletin*, 14 (3): 17-25.
- SOMOGYI B. 2010: A kerékpáros turizmus és a vasúti személyszállítás kapcsolatrendszere, különös tekintettel a vidékfejlesztésre.** In: Földrajzi tanulmányok a Pécsi Doktoriskolából VII. (szerk: BOKOR L. – MARTON G. – SZELESI T. – DR. TÓTH J.), Pécsi Tudományegyetem, Pécs, pp. 157-169.
- SOMOGYI B. 2009: A közösségi közlekedésre épülő turisztikai termékfejlesztés egy hazai vasútvonal példáján.** *OTDK-dolgozat*, (konzulens: Dr. Michalkó Gábor), Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár, 32 p.

### **KONFERENCIA ELŐADÁSOK**

- SOMOGYI B. – CSAPÓ J. 2016: A hazai vasúti közlekedés turisztikai lehetőségei a táji adottságok értékelésének szemszögéből.** VIII. Országos Turisztikai Konferencia, Pécs, 2016. október 14.
- SOMOGYI B. 2014: A Pécs környéki vasútvonalak bor-és gasztronómiai turizmusban betöltött szerepe és lehetséges irányai.** VII. Országos Turizmus Konferencia, Harkány, 2014. október 18.
- SOMOGYI B. – MICHALKÓ G. 2014: A regisztrált láthatatlanok: a magyarországi vasúti közlekedésben részt vevő idős korúak utazási magatartásának vizsgálata.** VII. Magyar Földrajzi Konferencia, Miskolc, 2014. szeptember 2-4.
- SOMOGYI B. 2013: A kreativitás megjelenése az integrált turisztikai termékfejlesztésben, a vasúti turizmus alapján.** IV. Magyar Turizmusföldrajzi Szimpózium, Budapest, 2013. szeptember 20.
- SOMOGYI B. 2012: A vasút, mint az ipari örökségturizmus „elfeledett” szegmense a belföldi turisták kognitív tudatában.** Geográfus doktoranduszok XII. Országos Konferenciája, Szeged, 2012. szeptember 7.
- SOMOGYI BENCE, 2011: A vasúti elérhetőség és a vendégforgalom közötti összefüggés vizsgálata a Dunántúl vasúti közlekedése alapján.** Fialat Regionalisták VIII. Konferenciája, Széchenyi István Egyetem, Győr, 2011. október 14-15.
- SOMOGYI B. 2011: Vasúton utazunk – szemelvények a vasúti utazás és az életminőség kapcsolatából.** III. Magyar Turizmusföldrajzi Szimpózium, Kodolányi János Főiskola, Budapest, 2011. szeptember 2.
- SOMOGYI B. 2011: Gondolatok a vasúti közlekedés és a turisztikai termékfejlesztés kapcsolatáról.** Geográfus Doktoranduszok XI. Országos Konferenciája, SZTE TTIK Gazdaság – és Társadalomföldrajzi Tanszék, Szeged, 2011, március 10-11.
- SOMOGYI B. 2010: A vasút szerepe Dombóvár turisztikai miliójében.** IV. Országos Turisztikai Konferencia, Szekszárd, 2010. szeptember 16-17.
- SOMOGYI B. 2009: A közösségi közlekedésre épülő turisztikai termékfejlesztés egy hazai vasútvonal példáján.** XXIX. Országos Tudományos Diákköri Konferencia, Szombathely, 2009. április 9. (II. helyezés).

**SOMOGYI B. 2008: A közösségi közlekedésre épülő turisztikai termékfejlesztés egy hazai vasútvonal példáján.** Közgazdász Hallgatók Tudományos Tanácskozása, Harsányi János Főiskola, Budapest, 2008. április 3-5. (különdíj újszerű témaválasztásért).