

PÉCSI TUDOMÁNYEGYETEM

Földtudományok Doktori Iskola

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

PhD értekezés

Somogyi Bence

Témavezető

Dr. Csapó János

egyetemi docens



Pécs, 2019

Tartalom

1. Bevezetés	6
2. Elméleti háttér.....	9
3. Célkitűzések.....	17
4. Módszertan	19
4.1. A kutatás lehatárolása.....	19
4.2. Primer módszerek	19
4.3. A kérdőíves felmérés általános jellemzése	21
4.4. Szekunder kutatási módszerek	22
4.5. A matematikai modell részletezése	24
5. A vasúti turizmus elméleti háttere.....	30
5.1. A vasúti turizmus meghatározása, definíciója	30
5.2. A vasúti turizmus kínálata	35
5.2.1. A vasúti turizmus vonzerői.....	35
5.2.2. A vonzerők jelentősége szerinti kategorizálás	41
5.3. A vasúti turizmus kereslete	42
5.3.1. A vasúti turizmus keresletének motivációs alapjai	42
5.3.2. A vasúti szabadidős utazások keresleti jellemzői.....	47
5.4. A vasúti turizmus termékként való értelmezése.....	52
5.4.1. A vasúti közlekedés kapcsolata a turisztikai milióval	55
5.4.2. A vasúti turizmus és a biztonság kapcsolata	58
5.5. A vasúti turizmus hatásai	61
5.6. A vasúti közlekedés kapcsolata a turisztikai termékekkel	66
5.6.1. A vasúti közlekedés és természetjáró turizmus kapcsolata.....	66
5.6.2. A vasúti közlekedés és a kerékpáros turizmus kapcsolata.....	72
5.6.3. A vasúti közlekedés és az ökoturizmus kapcsolata	76
5.6.4. A vasúti utazás és az ifjúsági turizmus kapcsolata	79
5.6.5. A vasúti közlekedés és a senior turizmus kapcsolata.....	84
5.6.6. A kulturális turizmus és a vasúti közlekedés kapcsolata.....	89
6. Magyarország vasúti turizmusföldrajza	95
6.1. A magyarországi vasúti turizmus történeti földrajza a rendszerváltásig	95
6.2. A vasút és a turizmus kapcsolata a rendszerváltás után.....	100
6.3. Magyarország vasúti közlekedésének turisztikai elemzése	104

6.3.1. A fővonalai közlekedés jellemzése.....	104
6.3.2. Mellékvonalai közlekedés a turizmus szolgálatában	110
6.3.3. A Balaton idegenforgalmi régió vasúti közlekedése	112
6.4. A vasúti turizmus földrajzi környezete.....	115
6.4.1. A vasúti turizmus természetföldrajzi környezete.....	115
6.4.2. A vasúti turizmus jogi és politikai környezete.....	126
6.4.3. A vasúti turizmus műszaki–technológiai környezete	133
6.4.4. A vasúti turizmus társadalmi környezete.....	139
6.5. A vasúti turizmus kapcsolata a turizmusirányítás rendszerével	144
7. Magyarország vasúti közlekedésének turisztikai szempontú értékelése	152
7.1. A turisztikai termékek lehetőségeinek vizsgálata a vasúti közlekedés szemszögéből... 152	
7.1.1. Az ökoturizmus lehetőségei a vasúti közlekedésben	153
7.1.2. Az aktív turizmus lehetőségeinek vizsgálata	156
7.1.3. A kulturális turizmus lehetőségei a vasúti közlekedésben.....	161
7.1.4. A vallási turizmus lehetőségei a vasúti turizmusban	168
7.1.5. A bor- és gasztronómiai turizmus lehetőségei a vasúti közlekedésben.....	173
7.1.6. A turisztikai termékek és a vasúti közlekedés lehetőségeinek összefoglaló értékelése	180
7.1.7. A vasútállomások turisztikai szempontú értékelése	183
7.1.8. A táji adottságok értékelése a vasúti turizmus fejlesztése szempontjából	186
7.1.9. A vasútvonalak összegző értékelése	189
7.1.10. A vasúti turizmus lehetőségei a termékfejlesztésben.....	194
8. Az eredmények összefoglalása.....	199
9. A kutatás további irányai	202
Melléklet	219

Táblázatjegyzék

1. táblázat: A felhasznált szakirodalmi művek specifikációk szerinti besorolása 1995-2017 között	10
2. táblázat: A vizsgálat során használt felszínborítási kategóriák	27
3. táblázat: A vonzerők motivációk szerinti csoportosítása	44
4. táblázat: A vasúti turizmus indítékai	47
5. táblázat: A vasúti utazás indítékai és a turisztikai termékválasztás közötti kapcsolat	48
6. táblázat: A településnagyság és a turisztikai termékek választása közötti kapcsolat.....	50

7. táblázat: Az idegenforgalmi régiók és a turisztikai termékválasztás kapcsolata a vasúti utazás függvényében.....	51
8. táblázat: A vasút szabadidős használatának gyakorisága és a termékválasztás kapcsolata...	51
9. táblázat: A vizsgált vasútállomások szolgáltatás kínálata	57
10. táblázat: A természetjáró turizmus és a vasúti közlekedés kapcsolata	68
11. táblázat: A teljesítménytúrák kapcsolata a vasúti közlekedéssel	70
12. táblázat: A nemzeti parkok kezelésében lévő tanösvények és bemutatóhelyek vasúti elérhetősége	78
13. táblázat: A vonattal elérhető ifjúsági szálláshelyek régiónkénti megoszlása	82
14. táblázat: A 6 éven aluliak részére eladott regisztrációs jegyek turizmusföldrajzi vizsgálata	84
15. táblázat: A 65 év felettiak részére eladott regisztrációs jegyek turizmusföldrajzi szemléletű elemzése	87
16. táblázat: A legnagyobb könnyűzenei rendezvények vasúti elérhetősége	90
17. táblázat: A színházzal rendelkező települések késő esti vasúti kapcsolatai	93
18. táblázat: Az 1968-as Közlekedéspolitikai Konceptió következményeként bezárt vasútvonalak és idegenforgalmi jelentőségük.....	99
19. táblázat: Néhány 2007-ben vasút nélkül maradt település idegenforgalmi adatainak változása.....	102
20. táblázat: Az elmúlt évek vonalbezárásai és újranyitások, és ezek turisztikai vonzata	103
21. táblázat: Az IC hálózat turisztikai vetülete	107
22. táblázat: A távolsági közlekedés és az átszállási kapcsolatok turisztikai jelentősége.....	109
23. táblázat: A mellékvonalakon található desztinációk vasúti közlekedési kapcsolatai.....	111
24. táblázat: A regionális díjszabású vonalak turisztikai vetülete.....	112
25. táblázat: Magyarország legnagyobb tengerszint feletti magasságú vasútállomásai és vonalai	117
26. táblázat: A hazai vasúthálózat táji adottságai a három legnagyobb gyakoriságú vonal alapján.....	124
27. táblázat: A védett természeti értékek vasúttal való elérhetősége	125
28. táblázat: Magyarország EU-s forrásból fejlesztett, turisztikailag releváns vasútvonalainak összefoglaló adatai.....	131
29. táblázat: A vasúton igénybe vehető üzletpolitikai kedvezmények turisztikai szempontú elemzése	132
30. táblázat: A hazai vasúthálózaton üzemelő személyszállító kocsik főbb jellemzői	135
31. táblázat: A hazai vasúthálózaton üzemelő vontatószerelvények főbb jellemzői	136
32. táblázat: A vasúttal kapcsolatos civil szerveződések fontosabb jellemzői	143
33. táblázat: A kiemelt idegenforgalmi üdülőkörzetek és a vasúti közlekedés kapcsolata	147
34. táblázat: Az idegenforgalmi régiók és a vasúti közlekedés kapcsolata	149
35. táblázat: A TDM szervezetek kapcsolata a vasúti közlekedéssel.....	150
36. táblázat: Az ökoturisztikai attrakciók kapcsolata a vasúti közlekedéssel	154
37. táblázat: Az ökoturisztikai attrakciók vasúti kapcsolata régiónként.....	156
38. táblázat: Az aktív turisztikai attrakciók kapcsolata a vasúti közlekedéssel.....	157
39. táblázat: Az aktív turisztikai attrakciók vasúti kapcsolata régiónként	161
40. táblázat: A kulturális turisztikai attrakciók kapcsolata a vasúti közlekedéssel	163

41. táblázat: A kulturális turisztikai attrakciók és a vasúti közlekedés kapcsolata régióként.	167
42. táblázat: A vallási turisztikai attrakciók kapcsolata a vasúti közlekedéssel	170
43. táblázat: A vallási turisztikai attrakciók és a vasúti közlekedés kapcsolata régióként.....	173
44. táblázat: A bor- és gasztronómiai attrakciók kapcsolata a vasúti közlekedéssel.....	176
45. táblázat: A bor és gasztronómiai attrakciók és a vasúti közlekedés kapcsolata régiók szerint	178
46. táblázat: A borvidékek kapcsolata a vasúti közlekedéssel.....	180
47. táblázat: A turisztikai attrakciók és a vasúti közlekedés kapcsolata régiók szerint	182
48. táblázat: A vasútállomások forgalmának turisztikai jellegű értékelése	185
49. táblázat: Az erdős és vízzel borított területek arányában a legjobb adottságú települések	188
50. táblázat: A turisztikai integrációra alkalmas vasútvonalak	191

Ábrajegyzék

1. ábra: A vasút idegenforgalmi célú használatának motivációi.....	25
2. ábra: A vasúti turizmus helye a turisztikai termék-életciklus rendszerében	34
3. ábra: A vasúti turizmus vonzerőinek jelentőség szerinti csoportosítása példákkal.....	42
4. ábra: A fővárostól mért súlyozott átlagtávolság turisztikai termékenként	49
5. ábra: A természetjárással összefüggő vasúti utazások szezonális jellemzőinek hisztogramja	71
6. ábra: A kerékpáros túrajegyek eladásának szezonális változása	72
7. ábra: Az eladott kerékpáros túrajegyek megoszlása desztinációnként	74

Térképjegyzék

1. térkép: A vasútvonalak mentén található szegregált területek aránya a járásközpont településeken.....	60
2. térkép: A minősített gyógyvízzel rendelkező fürdőhelyek vasúti elérhetősége	Hiba! A könyvjelző nem létezik.
3. térkép: Az ingyenesen látogatható országos múzeumok vasúti elérhetősége.....	91
4. térkép: A távolsági vasúti forgalom térbeli szerkezete	105
5. térkép: A Balaton vasúti elérhetősége	114
6. térkép: Bz motorvonatokkal (is) járt vasúti pályák elhelyezkedése	138
7. térkép: A vasúttal kapcsolatos civil szervezetek térbeli elhelyezkedése	140
8. térkép: A legjobb értékű ökoturisztikai attrakciók térbeli elhelyezkedése	155
9. térkép: A legjobb értékű aktív turisztikai attrakciók térbeli elhelyezkedése	160
10. térkép: A legjobb értékű kulturális turisztikai attrakciók térbeli elhelyezkedése.....	166
11. térkép: A legjobb értékű vallási turisztikai attrakciók térbeli megjelenése.....	171
12. térkép: A legjobb értékű bor- és gasztronómiai attrakciók térbeli megjelenése	177
13. térkép: A legjobb értékű turisztikai attrakciók térbeli elhelyezkedése	181
14. térkép: A legjobb forgalmi pozíciójú vasútállomások térbeli elhelyezkedése	186
15. térkép: A turisztikailag integrálható vasútvonalak térbeli elhelyezkedése	194

1. Bevezetés

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 nem csak szakmai berkekben a XXI. század iparának is titulált turizmus azonban, töretlen bővülése ellenére történetének legnagyobb átalakulása időszakában van. 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 (és nem egy esetben a tömegesedés jeleit kezdik magukra öltetni) a tömegeket vonzó desztinációkkal, illetve termékekkel szemben az alternatív utazási célpontok. Ezek némelyike csupán a társadalom szűk rétegének fantáziáját megmozgató részipiaci 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. Elég csak a népi kézművességre építő atelier turizmusra, a szakrális elmélyülést megtestesítő zarándokturizmusra, a bor mellett a sör feldolgozásának megismerésére építő sörturizmus, vagy akár az ipari örökségek megismerésére építő turisztikai magatartásformák mindegyike egy-egy niche termékként egyedi turisztikai keresletet indukálnak. 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).

Az egyre tömegesedő, és ezáltal éppen a vonzerejét elvesztő turizmus, valamint az ennek nyomán terebélyesedő kommercializált fogyasztás már egyre kevésbé alkalmas, hogy a rohanó hétköznapokból egyedi élményt nyújtva legyen képes kiszakítani az embert. 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 kihalozó lassú turizmus, amely egyedi értékteremtő hatásmechanizmusa révén a hétköznapok 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 vasútra mint turisztikai termékre tehát a leírtak alapján kétirányú motiváció hat: egyrészt az ipari és közlekedési örökségturizmus részeként mint örökségi érték, másrészt a komótoságot előtérbe helyező lassú turizmus révén környezettudatos közlekedési eszközként jelenik meg a turizmus rendszerében. Ugyan a vasút idegenforgalmi vetületében a gyors közlekedést lehetővé tevő vasúti rendszerek is szerepet játszanak, ám ezek esetében szinte kizárólagos a közlekedési eszközként, semmint turisztikai termékként való értelmezés.

A doktori értekezés célja, hogy a vasúti turizmust az örökségturizmus részeként, illetve a vasutat az idegenforgalmat elősegítő közlekedési eszközként értelmezve,

rávilágítson a hazai turizmusföldrajzi térben a lassú turizmus eme ága fejlesztésének elméleti és gyakorlati lehetőségeire, valamint e turisztikai termék fejlesztésének vidéki területek gazdasági prosperitását elősegítő lehetőségeire. Az értekezés részletes céljai a 3. számú, célkitűzés fejezetben kerül taglalásra.

2. Elméleti háttér

A vasút és a turizmus összefonódásáról már a XIX-XX. század fordulóján, a hazai vasúthálózat kiépítésének hőskorában is születtek tudományos igényű írások. HAVASS R. (1906) Földrajzi Közleményekben megjelent tanulmányában a Budapestről a dalmát tengerpart felé tartó vasútvonalak idegenforgalmi fontosságát is megemlíti, így ez tekinthető az első olyan hazai földrajztudományi műnek, amely kapcsolatot sejtet a vasúti közlekedés és a turizmus között. A világháborús évek nem kedveztek a társadalomföldrajzi kutatások égiszének, azonban a két világháború közötti konszolidáció ismét az (immáron a szűkebb határokon belüli) vasúti utazások előtérbe kerülését eredményezte. TŰSKE J. 1941-ben megjelent kézírata jó lenyomatát adja az akkori idők vasúti utazásra építő turisztikai kínálatának. Rövid írásában minden olyan lényeges jellemzőt (kereslet és kínálat kapcsolata, termék árpolitikája, konkrét vasúti termékek számbavétele, stb.) az utókor tudomására hoz, amely a jelenkori terméktervezés kapcsán sem megkerülhető tényező.

A II. világháború után az 1950-es évek végétől, de még inkább az 1960-as években kezdődött Nyugat-Európában az a hálózatredukciós időszak, amely végső soron a mai hálózati állapot kialakulását eredményezte. A nem használt, nem kellőképpen kihasznált, ezáltal veszteséges, áruforgalom szempontjából irreleváns vasútvonalak felszámolása mind az angolszász országokban, mind a kontinens államaiban a vasúti közlekedés hosszú távon is meghatározó döntését jelentette. A folyamatok nyomán csak Angliában több mint 13 000 km vasútvonal vált a történelem martalékává (HALSALL, D. 1992). A hálózati szerepkört elvesztő vasútvonalak felszámolásával, vagy legalábbis a rendszeres személyforgalom megszüntetésével viszont a turizmusföldrajzi témájú írások egyfajta nosztalgikus fordulatot vettek a nemzetközi (elsősorban az angolszász) szakirodalomban. Egyrészt elkezdték feltárni a vasút történelmi jelentőségű kapcsolatát a turizmussal, ezen belül többen foglalkoztak a vasúti hotelek kérdéskörével (CARTER, O. 1990, BINNEY, M. – PEARCE, D. 1979). Másrészt a bezárásra ítélt vasútvonalak, mint örökségi értékek megmentésére terelődött a figyelem, így nosztalgikus vasúti utazások előretörése (LEGRAND-LANE, R. 1989, HALSALL, D. 1982, GRIMSHAW, P. 1976), valamint a bezárásra ítélt vasútvonalak idegenforgalmi célú hasznosításában elért eredmények (CARENCO, P. 1998, LEGRAND-

LANE, R. 1989, MILLAR, S. 1989, WHITELEGG, J. 1984, HALSALL, D. 1982) váltak a kutatások fő célkitűzéseivé. A felhagyott vasútvonalakon elért turisztikai jellegű eredmények összefoglaló értékelése jelenik meg HALSALL, D. (1992) írásában, amely a közlekedésföldrajzban nemzetközi alaplínek számító *Modern Transport Geography* című könyv részeként került napvilágra. Ebben, korábban e témában megjelent publikációkhoz hasonlóan (WHITELEGG, J. 1984) a nagy sikert elért Settle – Carlisle vonalszakasz kapcsán írja le, hogy a turisztikai jellegű vonatozás elsősorban a vidéki Anglia miliójében jelent élményt, így e környezetben futó vonalakat tudták sikeresen megőrizni az utókornak.

Az 1980-as, de még inkább az 1990-es évektől a vasút és az idegenforgalom kapcsolatrendszerének feltárásában újabb témák jelennek meg. A nagyvárosok környéki elővárosi közlekedésben a hivatásforgalom mellett a közeli célpontokra igyekvő turisták megjelenése újfajta negatív vonásokat okoz a vasút szerepkörének megítélését illetően (HOBSON. J. – UYSAL, M. 1993). A nagysebességű vasutak, így kiemelten a francia hálózat, valamint a Csatorna-alagút, mint a földrajzi teret összeszűkítő infrastruktúrák területfejlesztő hatásáról ebben az időszakban több szerző is ír, ugyanakkor a turizmus ezekben csak marginális szinten jelenik meg (BRUYELLE, P. – THOMAS, P. 1994, PAGE, S. J. 1994, SMITH, D. – GIBB, R. 1993, KORMOSS, I. 1989, BONNAFOUS, A. 1987).

1. táblázat: A felhasznált szakirodalmi művek specifikációk szerinti besorolása 1995-2017 között

	Összes publikáció		Hazai kiadású publikációk	
	száma (db)	aránya (%)	száma (db)	aránya (%)
	az összes felhasznált szakirodalomból			
Vasúti turizmus és történelem	19	19,387	15	15,306
Vasút és turizmusfejlesztés	25	25,510	8	8,163
Turizmus és nagy sebességű vasút	8	8,163	1	1,020
Vasút és fenntarthatóság	8	8,163	3	3,061
Vasút és örökségturizmus	20	20,408	3	3,061
Vasút és turisztikai termékek	11	11,224	2	2,041
Turizmus és vonalhálózat	7	7,143	6	6,122
Összesen	98	100,000	38	38,776

Forrás: saját készítés

Az 1. táblázat alapján a vasúti turizmus történelmi hátterének feltárását taglaló publikációk esetén a hazai vonatkozású szakirodalom túlsúlya jellemzi az elmúlt 20 év

termését, melynek oka, hogy amíg Nyugat-Európában a XX. századi vonalmegszüntetések hatására a közlekedésföldrajzi affinitású kollégák elvégezték a vasút örökségi szempontú történelmi értékelését és ennek jövőbeni hozadékainak bemutatását, addig ez nálunk az államszocializmus központi tervezése miatt csak késve valósulhatott meg. Az 1968-as közlekedésfejlesztési koncepció idegenforgalmi hatásairól a maga idejében nem készült, nem is készülhetett tudományos igényű leírás, ennél fogva a vasút történelmi emlékeinek feltárása, tudományos igényű kutatása csak a rendszerváltás utáni években kerülhetett az ezzel foglalkozó kutatók érdeklődésének keretébe. A vasúti közlekedés társadalmi szokásokat átíró és megváltoztató hatásairól értekeznek nagyobb terjedelmű, kulcsfontosságú műveikben FRISNYÁK ZS. (2001) és MAJDÁN J. (2001) is.

Több szerzőnek a vasúti közlekedés történelmi kontextusát feltáró tanulmánykötetben jelent meg olyan műve, amelyben részben visszautal a vasúti közlekedés idegenforgalmat befolyásoló és generáló hatására. A vízparti üdülés fellendülésének vasút általi elősegítéséről ír a Balaton révén BELUSZKY P. (2008), az angol tengerpart fejlődése leírásának példáján BOGNÁR A. (2009), valamint a lengyel tengerparti fürdővárosok fejlődése kapcsán ERDŐSI F. (2010). A fürdőélet kibontakozása és fellendülése kapcsán pedig KÁNYA J. (2000), CZÉRE B. (1997) ír történelmi források elemzésével kapcsolatos eredményeket.

A másik fő irányzat a vasút és az idegenforgalom kapcsolatának települési térben való megjelenése, különösen a pályaudvarok városfejlesztő szerepének taglálása. Így ezen a téren a publikációkban egyaránt megjelenik a városi tömegközlekedési hálózat idegenforgalmi aspektusú kiépítésének vizsgálata (KALOCSAI P. 2003), a városok vendégforgalmának vasútnak köszönhető növekedése (MICHALKÓ G. 1999), a vasút településmódosító, lakosság- és szolgáltatásnövelő hatása (PIRISI G. – TRÓCSÁNYI A. 2008), vagy a pályaudvarok városkapu szerepének elemzése (BÁN D. 2011). Az idegenforgalmi jellegű vasúti közlekedés megszervezéséről és annak a célterület fejlesztésére gyakorolt hatásairól ír MAJDÁN J. (2002, 2008) és JUSZTIN M. (2003). A vasúti turizmus történelmi konstellációi szemszögéből kulcsfontosságú KUBINSZKY M. vasúti építészet terén tett európai kitekintésű, 2006-ban megjelent tanulmánya. A témában meg kell említeni néhány idegen nyelvű, nemzetközi vonatkozású művet, így a vasút szállodaépítési tevékenységeiről az Egyesült Államok és Kanada példáján

(HUDSON, B. T. 2014), az Egyesült Királyságban található, hivatalos személyforgalom által már nem érintett vasúti objektumok történelmi örökségének jelentőségéről (BURMAN, P. – STRATTON, M. 1996), Írország tengerparti turizmusának fejlődéséről (Duffy, P. 2006), valamint az Adria partvidéke turizmusának fellendülését generáló „Déli Vasút” hatásairól (DIENES, G. M. 2007).

Mivel a közlekedésföldrajzi aspektusú kutatások fő irányvonala továbbra is a közlekedési hálózatok és a terület- valamint településfejlesztés, desztinációfejlesztés kapcsolatrendszerének új eredményekkel való feltárása, a korábbi eredmények pontosítása és finomhangolása, nem véletlen, hogy a legtöbb, a vasút turisztikai értékelésében is használható tudományos mű ebben a kategóriában született. E téren a nemzetközi szakirodalomban találni bővebb merítési lehetőséget, melynek oka, hogy hazai környezetben a vasútnak a közúti forgalomhoz képest csak specifikus esetekben van desztinációfejlesztést generáló hatása. Ráadásul több e témában megjelenő publikáció arról értekezik, hogy vasút éppen hogy nem értelmezhető a desztinációfejlesztés alapjául (KESERŰ I. 2007, ERDŐSI F. 2005, 2001), ezzel szemben több turisztikai célterület fejlesztése is a vasút meglétére építhető (ERDŐSI F. 2010, BOGNÁR A. 2009).

A turizmus és a közlekedés kapcsolatrendszerében is inkább a teljes közlekedési rendszer, és nem kimondottan a vasúti közlekedés idegenforgalomra gyakorolt hatásának értékelése jelenik meg a releváns művekben (RÁTZ T. – VIZI I. 2007, JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2009). A közlekedési hálózatokról, mint a turizmus erőforrásairól ír publikációjában MIKHÁZI ZS. (2011), ABONYINÉ P. J. (2011) pedig a vasúti közlekedésnek elsősorban belföldi relációban tulajdonít nagyobb jelentőséget. Bár új eredményeket érdemben nem hozott, a módszertan megújítása kapcsán meg kell említeni a TÓTH G. és DÁVID L. szerzőpáros által jegyzett műveket (2009, 2010).

A nemzetközi szakirodalomban a témában íródott művek három fő csoportba sorolhatók: a vasút és a turizmusfejlesztés kapcsolatáról általános értelemben szóló művek, az idegenforgalom fejlesztésére gyakorolt hatás a centrumtárségek, valamint ugyanez a perifériák esetében. Az általános művek között kell megemlíteni a közlekedés és a turizmus kapcsolatrendszerét a legmélyebben feltáró, a korábbi szakirodalom által közölt eredmények összefoglalását adó, alaplátvány számító publikációkat (TIMOTHY, D. 2007, PAGE, S. J. 2004). A desztináción belüli közlekedés

megszervezésének elengedhetetlenségéről tájékoztatja az utókort ARIMA, T. (2010), HALL, D. (2004), a közlekedési eszközválasztás humán oldalának elemzését pedig LÖFGREN, O. (2008) és RUSU, R. (2001) vállalták magukra.

A centrumtérsegek turizmusára gyakorolt hatást a kutatók egyrészt a szolgáltatások elérhetősége, másrészt a vasút városi térben való elhelyezkedése oldaláról közelítik meg. Előbbire a városi közlekedési hálózatok turisztikai szerepét firtató THOMPSON, K. – SCHOFIELD, P. (2007) szerzőpáros műve jó példa, de a VICKERMANN, R. ET AL. (1999) által jegyzett publikáció is az elérhetőség szerepét magasztatja. A vasúthálózat, ezen belül a vasútállomások és pályaudvarok városon belüli elhelyezkedésének hatásairól, valamint a vasútállomások szolgáltató szerepének növekedéséről ír COOPER, C. ET AL (2005) valamint ZINTHÄFNER, P. (2001) is.

A perifériák, rurális területek turizmusában betöltött pozíciókról értekező publikációk közül több is a tájjal való kapcsolat okán igyekszik megfogni a vasút és a turizmus kapcsolatát. Amíg a centrumtérsegekben a beépített területek látványa kevésbé jelent attraktív környezetet, addig az érintetlen táji környezetben futó vonalak esetében már bátrabban beszélhetünk a vasúti turizmus lehetőségeiről (CAMARGO, B. ET AL. 2014, SAIMYO, H. 2010). A világ legeldugottabb helyének egyikén futó új tibeti vasút rövid idő alatt turisztikai attrakcióvá is vált (SU, M. – WALL, G. 2009). A periférikus jellegű országok turizmusában a vasút szerepéről ír FABJOLA, B. (2013), a vonalbezárások rurális társadalmakra gyakorolt hatásáról ZBIGNIEW, T. (2006), míg a vidéki területeken a vasút modal splitben elfoglalt mostoha helyzetéről DICKINSON, J. – ROBBINS, D. (2008).

A nagy sebességű vasutak idegenforgalomra gyakorolt hatása elsősorban a nemzetközi szakirodalomban jelenik meg, mivel hazánkban jelenleg nem található e kategóriába sorolható vonalszakasz. Nemzetközi kitekintésben többen is publikáltak (főleg spanyol és francia példákon keresztül) a nagysebességű hálózatnak a fő tömegfelvevő desztinációk (pl. tengerpartok) forgalmára tett hatásairól (GUIRAO, B. ET AL. 2016, GUIRAO, B. – CAMPA, J. L. 2016, DELAPLACE, M. ET AL. 2014), a légi és vasúti közlekedés közötti kapcsolatok elemzése kapcsán az intermodális forgalom egyre növekvő hivatásturisztikai jelentőségéről (GIVONI, M. – BANISTER, M. 2007), valamint a diszkont nagy sebességű vasúti járatok turizmusban való szerepének elemzéséről (DELAPLACE, M. – DOBRUSZKES, F. 2015). A kínai nagy sebességű vasúthálózat elmúlt

években történt gyors, legtöbbször politikailag erőltetett kiépítése nem hagyta hidegen a kontinensnyi ország kutatóit, és több műben elemezték az új közlekedési rendszer turizmusra gyakorolt áldásos és negatív hatásait (SHAWA, S. ET AL. 2014, WANG, X. 2012).

Habár a vasút, mint a közösségi közlekedés egyik eszköze elválaszthatatlan a fenntartható fejlődés fogalmától, a vasutat idegenforgalmi aspektusból vizsgálva csupán epizódyszerűen jelenik meg a hazai és a nemzetközi szakirodalomban ez a téma, és alapvetően nem ez az irány a jellemző a hazai és a nemzetközi kutatói közgondolkodásra. Hazai szinten SZABÓ L. (2009), KNEIP R. (2008), és VÖRÖS ZS. (2005) által fémjelzett, a közlekedés fenntartható voltát firtató művek említhetők meg. A külföldön megjelenő publikációk közül a multimodális közlekedési rendszerek fejlesztési lehetőségeit taglaló (LUMSDON, L. ET AL. 2006), a közlekedésből származó terhelések rurális környezetre gyakorolt hatását elemző (DICKINSON, J. E. – DICKINSON J. A. 2006), a desztinációk környezeti állapota és a vasúti közlekedés közötti kapcsolatot feltáró (DALLEEN, J. 2007A), az idegenforgalmi vonatkozású közlekedés emissziós terhelését bemutató (PEETERS, P. ET AL. 2007), és a vasúti mellék- és szárnyvonalak fejlesztésének környezeti állapotra gyakorolt hatását firtató (DALLEEN, J. 2007B) művek egyaránt megtalálhatók.

A vasúti közlekedés turisztikai integrációjának feltárásában ki kell emelni azokat a műveket, amelyek a vasúti emlékeket az ipari örökségturizmus részeként értelmezve próbálnak javaslatot tenni azok újrahasznosítására, illetve a már megvalósult örökségturisztikai fejlesztések hatásait, azok sikerét vagy kudarcát taglalják. Itt is megjelenik a hazai és nemzetközi kutatások kettőssége: amíg Magyarországon az államszocializmus évtizedei alatt végrehajtott közlekedéspolitikai folyamatok turisztikai hatásai a megfelelő időben nem voltak feltárva, addig nemzetközi szinten már a konkrét eredményekről beszámoló és a további lehetőségeket bemutató publikációk láttak napvilágot. A hálózatamputációk turisztikai hatásai feltárásának hazai környezetben való elmaradása miatt nem is volt lehetősége annak, hogy – ellentétben a nyugat-európai gyakorlattal – ezek a vonalszakaszok legalább örökségturisztikai attrakcióként hasznosuljanak. Ennek megfelelően a téma hazai kutatási irodalma is kezdetleges, sőt legtöbbször csak egy-egy nagyobb mű részeként, sokszor csak bekezdésnyi részekben jelenik meg. A belföldi megjelenésű publikációk közül ki kell emelni PÁLYI I. (2008)

munkáját, aki a vasúti építészeti örökség új funkciókra való alkalmasságának kérdését taglalja. Ezen kívül jobbra olyan művekkel találkozunk, amelyek a vasúti örökségi értékek turisztikai hasznosítását csak érintőlegesen veszik figyelembe. PUCZKÓ L. és RÁTZ T. (2000) a turizmus örökségeként ír a vasúti értékekről, hiszen a vasutat főleg a kezdeti időkben a desztinációk elérésére is használták. BERCZIK A. – MOLNÁR L. (1999) közös munkája a vasúti közlekedésben eltöltött idő szociálgeográfiai aspektusait veszi górcső alá, míg JÉGER G. (2012) a megszűnt vasútvonalak menti településeken a hibás döntések következtében enyészetté lett vasúti emlékek jövőbeni sorsát elemzi.

Nemzetközi szinten ebben a témában a kutatási eredmények egész tárháza áll a kutatók rendelkezésére, amelyek két nagyobb csoportba sorolhatók: egyrészt a vasúti örökségturizmusról általános jelleggel értekező művek, másrészt olyan publikációk, amelyek konkrétan vasútvonalak vagy vasúti építmények hasznosítási lehetőségeivel foglalkoznak. Az első nagyobb csoport további három alcsoportra oszlik: 1. A vasúti örökségturizmus szociálgeográfiai vonatkozásait bemutató tudományos művek (CONLIN, M. – PRIDEAUX, B. 2014, PRYCE, J. 2014, BOGIZAIDES, N. 2005, KERSTETTER, D, ET AL. 1998). 2. A vasúti örökség hasznosításának üzemeltetési kérdéseit boncolgató írások (BLACHETON. B. – MARCHI, J. 2013, MORGEN, D. 2002, TILLMEN, J. A. 2002). 3. A vasúti turizmus turizmuselméletben elfoglalt helyét taglaló publikációk (HALL, D. 2005).

A második csoportot is érdemes tovább bontani abból a szempontból, hogy mely ország, vagy kontinens, esetleg táj turisztikailag is híres vasútvonalait és az azokon elért eredményeket mutatja be. Ezek közül megemlíthető:

- GASC, J.-M. (2007), POLINO, M.-N. (2007): a vasúti turizmus francia földön elért eredményeit tárják az olvasók elé
- CONLIN, M – PRIDEAUX, B. (2014): a vasúti örökség üzemeltetéséhez szükséges humán erőforrás sok esetben hiányzik a turisztikai hasznosításhoz
- BOKSBERGER, P. – STRUZENEGGER, M. (2014): Svájc híres vasútjai példáján a prémium vasúti termékek fontosságát mutatja be
- GRAHAM, B. ET AL (2000): a szerzőhármast szintén a már korábban is említett, a vasúti turisztikai termékfejlesztés alapjául szolgáló angliai Settle-Carlisle vonalon elért eredményekről szól

- HALLSALL, D. (2001) egy holland példa alapján a történelmi örökség jelenkori megőrzésének jelentőségét mutatja be
- ORBASLI. A. – WOODWARD, S. (2008): egy, az arab világban található vasútvonal kulturális újrahasznosításáról értekezik
- Bizonyos szerzők a vasúti épületek (HENDERSON, J. 2011), mások a vasút gépészeti eszközeinek (REES, J. ET AL. 2010) megőrzési és bemutatási lehetőségeiről írnak.

Néhány mű legalább érintőlegesen taglalja a vasúti turizmus más turisztikai termékekkel való szimbiózisát, kapcsolódási lehetőségeit, az előbb elmondott problémák okán itt is kevés az érdeemben használható magyar nyelvű szakirodalom. Itt kell megemlíteni CSAPÓ J. – HUSZTI ZS. (2011) hiánypótló művét, amely átfogó jellemzést ad a vasúti közlekedés idegenforgalmi kapcsolatrendszeréről, a termékfejlesztési lehetőségekről, a kereslet és a kínálat viszonyáról. Ezen felül számos olyan publikáció született, amely legalább említés szintjén feltünteti a vasúti turizmus termékfejlesztési lehetőségeit, így az ifjúsági turizmus (MESTER T. 2008, SWARBROOKE, J. – HORNER, S. 2007), a kerékpáros turizmus (JABAUDON, N. 2003), a gyógyturizmus (WHITE, L. 2014), az aktív turizmus (REIS, A. C. – JELLUM, C. 2014), a gasztronómiai turizmus (PORTERFIELD, J. D. 2014), az ökoturizmus (COLLISON, F. 2014), a kulturális turizmus (AKBULUT, G. – ARTVINLI, E. 2011), valamint a tengeri szabadidős hajózás (FOUND, W. 2014, LEMKY, K. ET AL. 2014) kapcsán.

Végezetül szólni kell néhány olyan közlekedéstudományi vonatkozású publikációról, amely a 2000-es évek hálózatredukciós politikai döntéseinek következményeit taglalja, ezek közül több is legalább marginális szinten a turizmust is figyelembe veszi (ellentétben az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció kutatási utóéletével). KERESZTES L. L. – JÁRÁSI F. (2006) a Baranya megyei helyzetet elemezve burkolt utalást tesz a Villányhoz és Harkányhoz kapcsolódó forgalom alakulására, TINER T. (2007) kistáji szinten vizsgálja a vonalmegszüntetések társadalom- és gazdaságföldrajzi következményeit, ERCSEY Z. ET AL. (2009) pedig turisztikai jellegű jó gyakorlatokat is igyekszik bemutatni. A térségi vasutak, mint a vasúti turizmus fő letéteményesei oldaláról, üzemeltetési szemmel közelíti meg a problémát VINCZE T. (2005), ERDŐSI F. (2009) viszont a vasútvonalak üzemeltetésének kérdését történelmi konstellációba helyezi.

3. Célkitűzések

Ahogy a bevezetőben is szó esett róla, napjainkban, az egyedi piacszegmentáció korában egyre inkább terjedőben vannak a tömeges turisztikai élmények helyett az egyediséget szem előtt tartó résziaci turisztikai termékek. A sokféle egyedi terméktípusok között a szakirodalom a niche termékek között említi a vasúti turizmust is. A niche termékek annyira szerteágazóak, hogy azok szakirodalmi háttére ilyen rövid idő alatt nem alakulhatott ki, ezért ezek vizsgálatához a legfontosabb a résziaci termékek turizmusföldrajzi kutatása tudományos alapjainak letétele, amelyhez jelen doktori értekezés is segítséget kíván nyújtani.

Ahogy a vasúti turizmus elméleti háttérét taglaló fejezetből is kiderült, 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.

A vasúti turizmus elméleti keretei a hazai turizmusföldrajzi szakirodalomban nincsenek feltárva, ezért jelen doktori értekezés egyik fő célja a normál nyomtávú vasúthálózat turisztikai jellemvonásainak geográfiai szempontú áttekintése és értékelése. Mivel Magyarországon a vidéki térségek fejlesztési szempontból forráshiányosak (csak külső támogatás segítségével tudnak fejleszteni), ráadásul a turizmusra szánt forrásallokációk is koncentráltan, már meglévő attrakciók kapcsán jelennek meg, a felhagyott vonalak turisztikai hasznosításának vizsgálatára nincs érdemi lehetőség. A turizmussal való szimbiózist ráadásul ezen pályaszakaszok kritikus állapota sem teszi lehetővé. Ezért a *dolgozat célja a még meglévő, személyforgalom kapcsán üzemelő nagyvasúti (normál nyomtávú) vasútvonalak idegenforgalmi hasznosíthatóságának feltárása.*

Mivel a hazai turizmusföldrajzi kutatói szegmensben a szerző legjobb tudása szerint a vasúti turisztikai vizsgálatok legalábbis újszerű kutatási szegmenseként jelenik meg, szükséges a kutatói módszertan matematikai jellemvonásainak lefektetése. Az értekezés olyan, az *újdonosság erejével ható, ám nagyon is bejáratott elveken alapuló*

matematikai modellel próbál dolgozni, amely akár a közlekedésföldrajzi kutatások terén is megalapozó jellegű lehet. Hozzá kell ugyanakkor tenni, hogy egy tudományos mű és annak módszertana csak abban az esetben ér valamit, ha az abban foglalt eredmények a hétköznapi életben is képesek hasznosulni.

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?*

4. Módszertan

4.1. A kutatás lehatárolása

A kutatás célja a normál nyomtávú, nagyvasúti közlekedés turisztikai integrációjának vizsgálata, és nem kívánja a már egyébként is szép számmal jelenlévő kisvasúti turisztikai forgalom vizsgálatával foglalkozó művek tárházát gyarapítani. Elismerve a keskenyvágányú vasutak idegenforgalomban való létjogosultságát, jelen kutatásban ezek az objektumok csupán, mint ökoturisztikai termékek, valamint szemléltetésre kiválóan alkalmas elméleti példák jelennek meg.

A vizsgálat alapvető célja a vidéki, azon belül is a rurális környezetben futó mellék- és szárnyvonalak turisztikai jellemzőinek, következésképpen e vonalak üzemeltetési kérdéskörének feltárása. Ennek következményeként nem lehet része a vizsgálatnak, sem vasútforgalmi, sem idegenforgalmi szempontból Budapest városa, mivel a főváros mindkét esetben triviálisan a legnagyobb forgalmat bonyolítja, amelynek az értekezésben való megjelenítése nem jelentene semmilyen új tudományos eredményt (ráadásul, az adatsorok jellegéből következően, a számításokra is hibát terhelne Budapest adatainak bevonása).

4.2. Primer módszerek

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

Egyrészt kutatási forrásként használtam fel a MÁV-Start ZRt. honlapjáról elérhető *térképes vonatinformációs rendszert*, elsősorban a vasút közlekedésbiztonsági faktorának elemzésére. Ezen belül a vasúti közlekedésben tapasztalt késések turizmusra gyakorolt hatását próbáltam feltárni. Az online vonatinformációs rendszer valós időben mutatja az egyes, éppen közlekedő járatok térbeli elhelyezkedését, valamint a tervezettől eltérő közlekedését, azaz a késéseket. A felmérés 1 héten át, minden nap

ugyanabban az időpontban, délután 15:30 és 16:00 között közlekedő vonatokat érintette, melynek eredményei szintén egy MS Excel adatbázisba kerültek, további másodelemzésre és értékelésre. Az eredményeket az 5.4.2. fejezetben mutatom be.

Másrészt a vasúti turizmus és az utazásszervező és -közvetítő szektor kapcsolatának feltárásában a *Magyar Turisztikai Ügynökség nyilvántartásában és adatbázisában szereplő utazási irodák* ajánlatait vasúti szempontból gyűjtöttem, és elemeztem, amelyet MS Excel adatbázisban összegeztem. Ez egy 210 soros és 90 oszlopos adatbázist jelent, amelyben strukturáltan gyűjtöttem össze az utazási irodák vasúti ajánlatait. Az ajánlatok elemzésével az 5.2.3. fejezetben foglalkozom.

Harmadrészt 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. Az abban regisztrált összes látnivalót és szolgáltatót egy egységes, több, mint 6200 soros MS Excel adatbázisban kezeltem. A távolságok mérésére a Google Earth térinformatikai alkalmazását használtam. Az eredmények értékelése a 4.5. fejezetben taglalt matematikai modell alkalmazása során nyert fontosságot. Az eredményekből szerkesztett térkép Gimp 2.8 raszteres képszerkesztő program segítségével készült.

Negyedrész a MÁV-Start Zrt. valamint a GYSEV Zrt. 2017. évi menetrendje is primer, mások által nem leírt kutatási forrásnak számított. A menetrendek elemzésekor külön kitértem a fővonalai és mellékvonalai közlekedés közötti különbségek idegenforgalmi aspektusaira, ahogy az a 6.3.1. és a 6.3.2. fejezetekben kiderül.

Végül a primer adatforrások között kell beszélni a MÁV-Start Zrt. 2011. évi jegyeladási adatainak vizsgálatáról is. A vasúttársaság egy korábbi OTKA kutatás révén bocsátotta rendelkezésre a jelzett évben értékesített regisztrációs jegyek országos adatait. Ez egy több, mint 200 ezer soros MS Excel adatbázist jelentett, amelyben havi bontásban, induló és érkezési állomásonként szűrve jelentek meg az eladott jegyek darabszámai. Ezen belül értelemszerűen csak a turisztikailag releváns célállomásokkal foglalkoztam. Ennek eredményei – a regisztrációs jegy váltása szabályainak megfelelően – elsősorban az ifjúsági turizmusról szóló 5.6.4, valamint a szenior turizmusról szóló 5.6.5. fejezetben olvashatók.

4.3. A kérdőíves felmérés általános jellemzése

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 az 1. függelékben olvasható, és az alábbi céljai voltak: (1.) A vasúti szabadidős utazások térbeli megjelenésének feltárása (2.) A vasúthálózat táji adottságainak, és az utazók ebbéli preferenciaszintjének feltárása. A kérdőív eredményei egyrészt a vasúti turizmus elméleti hátterének 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. Az életkorbeli aszimmetria oka, hogy a fiatalabb korosztály sokkal nagyobb arányban volt hajlandó kitölteni a kérdőíveket, míg idősebb utazóktól inkább finom ellenállást tapasztaltam. A megkérdezettek 6,02%-a legfeljebb általános iskolai, 27,71%-a legfeljebb közfokú, 66,26%-a pedig felsőfokú végzettséggel rendelkezik, vagyis a magasabb végzettségűek nagyobb előszeretettel töltötték ki a kérdőívet.

A kérdőív három nagy egységre tagolódik: egyrészt az utazó általános társadalmi alapadatait kérdezi (a kitöltés természetesen önkéntes, illetve névtelen volt). Ezen belül elmondható, hogy a kérdőívet kitöltők 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. Az életkorbeli aszimmetria oka, hogy a fiatalabb korosztály sokkal nagyobb arányban volt hajlandó kitölteni a kérdőíveket, míg idősebb utazóktól inkább finom ellenállást tapasztaltam. A megkérdezettek 6,02%-a legfeljebb általános iskolai, 27,71%-a legfeljebb közfokú, 66,26%-a pedig felsőfokú végzettséggel rendelkezik, vagyis a magasabb végzettségűek nagyobb előszeretettel töltötték ki a kérdőívet.

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. Ezzel kapcsolatban az 5.3.3. fejezetben adok részletes ismertetést.

A szabadidős utazások célpontjainak megadásával mérhetővé vált a vasutat idegenforgalmi aspektusból is használók turisztikai termékfogyasztási preferenciája. Így egy kulturális és művészeti szempontból fontos várost megjelölők minden bizonnyal a kulturális turizmus, a borászatáról híres településre utazók a borturizmus, míg egy hegyvidéki turistaközpontba igyekvők az aktív turizmus részesei voltak. Mindemellett nem szabad elfeledni, hogy az utazások elsődlegesen a társadalmi interakciók megvalósulására irányulnak, ami a VFR-turizmusban ölt testet.

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, mivel a megkérdezettek szerint megadott válaszok értékelése kapcsán születtek meg a táji értékelés vasúti turisztikai aspektusú súlytényezői.

A kérdések ún. zárt, 1-5 közötti Likert-skála segítségével gyors és azonnali kitöltést eredményeztek. Azoknál a kérdéseknél, ahol a kérdőíven nem szerepelt 1-5 közötti választási lehetőség, az értékelés során ezeket a válaszokat is 1-5 skálán számszerűsítettem (pl. a vasúti szabadidős utazás gyakoriságát tudakoló 5. kérdés esetében). A kérdőív kiértékelése MS Excel adatbázis-kezelő program segítségével történt.

4.4. Szekunder kutatási módszerek

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

- Központi Statisztikai Hivatal elektronikus T-STAR adatbázisa: népesség, vendégforgalom, gazdasági mutatók lekérdezése;
- Területfejlesztési Információs Rendszer internetes adatbázisa: CORINE felszínborítási adatok, szállásférőhelyek, szálláshelytípusok adatai;
- Teljesítménytúrázók Társasága adatbázisai a teljesítménytúrákról: gyalogos természetjárással kapcsolatos kínálati adatok gyűjtése;
- A nemzeti parkok honlapjai az általuk fenntartott bemutatóhelyek és tanösvények vasúttal való kapcsolatának feltárására;

- A természetvédelem hivatalos magyarországi honlapja a védett természeti értékek vasúti elérhetőségének másodelemzésére;
- A turistautak.hu honlapja a gyalogos természetjárás, illetve a kerékpáros turizmus, valamint a vasúti közlekedés kapcsolatrendszerének feltárására;
- A MÁV-Start Zrt. alább felsorolt aloldalai:
 - belföldi utazási kedvezményekről szóló aloldala az egyes turisztikai termékek kapcsán (kerékpáros turizmus, ifjúsági turizmus, szenior turizmus, kulturális turizmus, stb.) igénybe vehető üzletpolitikai kedvezményekről;
 - kerékpárszállításról szóló aloldala a hazai vasúthálózaton igénybe vehető kerékpáros turisztikai ajánlatokról;
 - csoportos utazási ajánlatokról szóló aloldala a kulturális, valamint bor- és gasztronómiai turizmusban való ajánlatokról;
- A vonatosszeallitas.hu internetes oldal tartalmának másodelemzése a hazai vasúthálózaton közlekedő szerelvények műszaki állapotáról;
- A MÁV Nosztalgia Kft. honlapja a nosztalgikus vasúti utazások terén elérhető kulturális jellegű utazásokról;
- 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 vasúti jellegű fejlesztések idegenforgalmi jelentőségének megállapítására;
- A birosag.hu-n üzemelő civil szervezetek névjegyzéke a vasúti turizmus társadalmi környezetének vizsgálatára; Az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat minősített gyógyfürdőkről szóló honlapja, a gyógy- és egészségturizmus vasúti közlekedéssel való kapcsolatának feltárására.

A források elérésnek helyei a következők voltak:

- Magyar Tudományos Akadémia Csillagászati és Földtudományi Kutatóintézetének budaörsi úti könyvtára, amely az ország legnagyobb földrajzi témájú szakgyűjteménye;
- Budapesti Gazdasági Egyetem Idegenforgalmi Szakkönyvtára;
- Pécsi Tudományegyetem Tóth József BTK-TTK Kari Szakkönyvtár;

- Veszprémi Eötvös Károly Megyei Könyvtár Helytörténeti gyűjteménye;
- Közlekedéstudományi Intézet Könyvtára;
- A nemzetközi szakirodalom felkutatására a ScienceDirect.com internetes szakirodalmi adatbázist és keresőt használtam, amely több ezer, magasan jegyzett idegen nyelvű publikáció elérését és tartalomelemzését tette lehetővé;
- A nemzetközi szakirodalom felkutatásában fontos szerepet szántam fentiekén kívül a Google Books szolgáltatásának, ahol számos neves kutató publikációja online hozzáférhető módon érhető el.

4.5. A matematikai modell részletezése

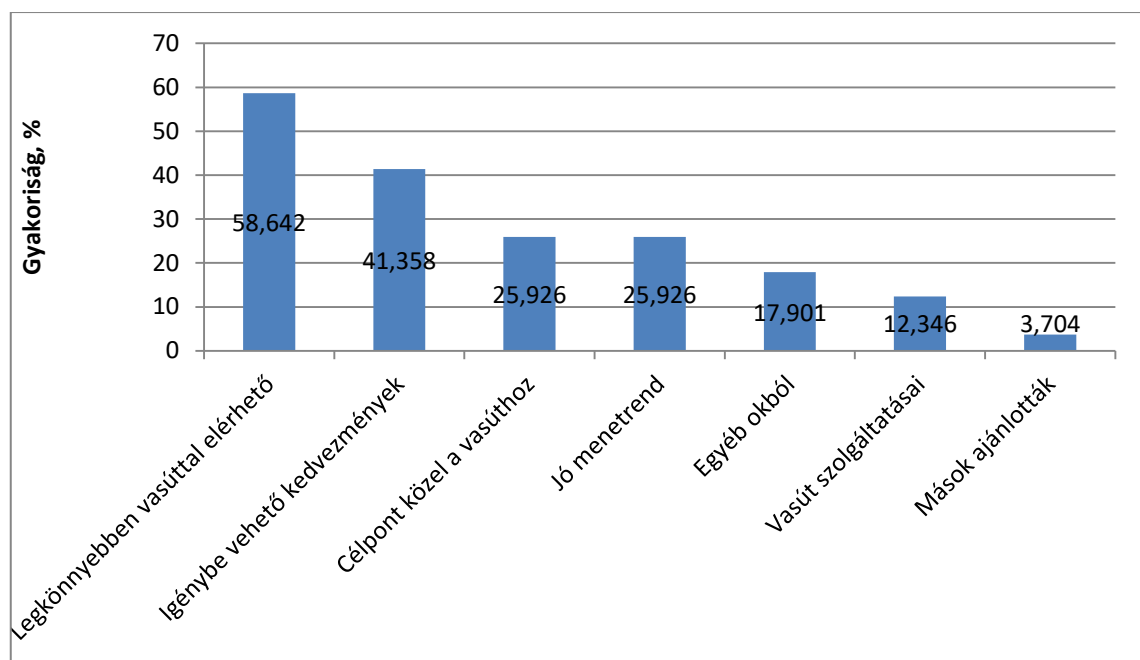
Ahhoz, hogy egy közlekedési rendszer idegenforgalmi piacon elfoglalt pozícióját számszerűsíteni tudjuk, mindenképpen a hálózat tér- és időbeliségét leíró elérhetőségi modellek, valamint a turizmusban résztvevők magatartását leíró modellek közötti kapcsolatok feltárása szükséges. Fontos tehát ismerni a következő kritériumokat:

- A társadalom milyen mértékben használja a vasutat kizárólag idegenforgalmi célú utazásaihoz
- A vasutat idegenforgalmi aspektusból használók milyen fő és milyen járulékos motivációk érdekében szállnak vonatra
- Mi köti le a vasúton idegenforgalmi céllal utazókat a vasúton töltött idő alatt
- Milyen turisztikai termékek fogyasztását preferálják a vasúton utazók.

A probléma megválaszolását részben elősegíti a kérdőíves felmérés eredményeinek értékelése, mivel annak 9. számú kérdése éppen az idegenforgalmi célú vasúti utazás miéртjére kívánt választ adni (*Milyen okai voltak annak, hogy a megnevezett településekre vonattal utazott?*). A kérdésre adott válaszok kiértékelése az 1. ábra szerint azt mutatja, hogy bár az igénybe vehető vasúti kedvezmények tárháza utazást pozitívan befolyásoló hatással bír, a vasúti közlekedési hálózat szolgáltatásait turisztikai motivációval igénybe vevők alapvetően azért választják ezt a közlekedési módot, mert kiszemelt céljuk legkönnyebben vasúttal érhető el. Ez maga után vonja azt a feltételezést is, miszerint egy turisztikai attrakció vasúti turizmusban való kihasználásában *fontos tényező a vonzerő vagy szolgáltatás vasúthoz viszonyított térbeli elhelyezkedése*. Amennyiben az első ábrán a legtöbb pozitív jelölést kapott választ a

másodlagos preferenciák alapján tovább bontjuk, úgy a vasúttal a könnyű elérés érdekében utazók több, mint negyede (a válaszadók 27,368%-a) a *célpont vasúthoz való közelségét* tartja fontosnak. Úgy tűnik viszont, hogy a vasúti közlekedés és a turizmus kapcsolatrendszerében a vasúti szolgáltatások minősége nem foglal el fontos pozíciót, vélhetően azon okból kifolyólag, mert a vasút csak az attrakció elérésének eszköze, a fő hangsúly ez esetben nem a vasúti utazáson van.

1. ábra: A vasút idegenforgalmi célú használatának motivációi



Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját készítés

A vasúton turisztikai aspektusból utazók számára egy adott desztináció elérése érdekében hosszabb-rövidebb idejű utazásra van szükség, amely időt a vasúton utazók számukra élményt jelentő tevékenységgel (olvasás, beszélgetés, nézelődés, stb.) töltik. Felmerül a kérdés, hogy a turisztikai jellegű tevékenységek esetében van-e bármilyen hatása annak, hogy a vasútvonal milyen jellegű tájon halad, illetve, hogy a vonatablaktól feltároló táj látványa hatással van-e a vasúton utazó értékpreferenciáira.

A kérdőív 11. kérdése az utazás során az utazó szemé elé kerülő táj látványának fontosságát (*Mennyire tartja fontosnak a vasúti utazások során a vonatablaktól feltároló táj látványát?*), a 12. kérdés pedig a táj látványának utazási magatartásra gyakorolt hatását vizslatja (*Utazásai során általában mennyi időt tölt a vonatablaktól feltároló táj tanulmányozásával?*) Mindkét kérdésre ún Likert-skálán, 1-5 értékek

megadásával lehetett megadni a megfelelő választ. A 11. kérdésre adott pontszámok súlyozott számtani átlaga 4,356, a 12. kérdésre adott pontoké viszont csak 3,759, vagyis bár a táj látványa a turisztikai célú utazás során kellő fontossággal bír, az *utazás közbeni tevékenységet csak kevésbé határozza meg a vasútvonal természetföldrajzi környezete.*

A 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

Matematikailag kifejezve:

$$T = A + L + R, \text{ ahol}$$

T = a vasúthálózati elem (állomás, vasútvonal, részhálózat, stb.) turisztikai értéke, A az attrakció vagy szolgáltatás vasúthoz viszonyított pozíciója, L a vasúthálózati elem természetföldrajzi környezete, R pedig a vasúti elérhetőség kínálati struktúrája.

Az egyes elemek értékeinek kiszámítása a közlekedéstudomány már bejáratott elméleti modelljein alapul. 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. Képletesen kifejezve:

$$F_{ij} = G \frac{M_i * M_j}{D_{ij}^2}$$

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 érhetők el, ezért ebben az esetben a szubjektív értékítéletet magában hordozó, a vonzerő ismertségén alapuló súlyértékekkel számoltam: 1 – legfeljebb térségi jelentőségű, 2 – legalább regionális jelentőségű, 3 – legalább országos

jelentőségű. Mivel a súlyozás a szerző értékítéletén és országismeretén alapul, (az objektív látogatószámok hiányában), így a mérési eredmények értékelésekor a *szubjektív preferenciákat nem lehet figyelmen kívül hagyni*. 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:

- Az egyes települések, illetve *vasútvonal menti településsorok területeinek felszínborítása*, amelyet a CORINE 2012. évi felméréséből számítottam. A módszertan alkalmazása során az egyes felszínborítási kategóriákat a 34. táblázat szerint csoportosítottam, majd az egyes kategóriákra jutó területi nagyság település területéhez viszonyított arányát vettem figyelembe.
- *A vasúti utazók tájat érintő értékpreferenciája*. A területi súlytényezők meghatározása a kérdőíves felmérés eredményeiből való továbbvezetéssel történt. Ennek során a kérdőívet kitöltőket megkérdeztem, egyéni preferenciáik alapján, 1-5 skálán milyen módon értékelnék az egyes meghatározott tájtypusokat. Az egyes tájtypusok preferenciaértéke az egyes válaszértékeknek a beérkezett válaszok számával való súlyozott átlagát jelenti. 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 kiemelést (1-es súly).

2. táblázat: A vizsgálat során használt felszínborítási kategóriák

Kategória	CORINE Kategória
Mezőgazdasági művelésű táj	Nem öntözött szántóföldek Rizsföldek Szőlők Gyümölcsösök, bogyósok Rét, legelő Komplex művelési szerkezet Elsődlegesen mezőgazdasági területek jelentős természetes formációkkal
Ipari jellegű táj	Ipari vagy kereskedelmi területek Út- és vasúthálózatok és csatlakozó területek Nyersanyag kitermelés

	Lerakóhelyek (meddőhányók) Kikötők Repülőterek
Települési táj	Összefüggő településszerkezet Nem összefüggő településszerkezet Városi zöldterületek Sport, szabadidő- és üdülőterületek
Vízparti táj	Szárazföldi mocsarak Tőzeglápok Folyóvizek és vízi utak Állóvizek
Erdős táj	Lomblevelű erdők Tülevelű erdők Vegyes erdők Átmeneti erdős-cserjés területek

Forrás: Területfejlesztési Információs Rendszer

A vasúti turizmus táji tényezőinek egzakt értékeléséhez szükséges képlet tehát:

$$L = a * \sum L$$

ahol a = a kérdőíves felmérés eredményeként meghatározott súlytényező, L pedig a területhasználati kategória kiterjedésének aránya a település területéhez viszonyítva.

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:

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

ahol Nb_n – *Érkező vonatok száma*. Logikus ama következtetés, hogy minél nagyobb számú vonat érkezik, annál pozitívabban befolyásolja a vasút turisztikai integrációját. Mivel a vasút térszerkezetében rendre előfordulnak hálózati végpontok is, ezek vasúti pozíciói alapvetően rosszabbak a vonal menti vagy csomóponti helyzetű állomásokéitól. A módszer ezt a problémát az érkező vonatok számának feltüntetésével oldja fel, ami vonali végpontok esetében egyirányú, vonal menti vagy csomóponti állomások esetében legalább kétirányú érkezést jelent.

b_n – *Érkező vonatok minőségi jellemzőinek súlytényezője*: az érkező vonatok száma mellett azok szolgáltatáskínálata is lényeges. Nem mindegy ugyanis, hogy egy desztináció magas minőséget képviselő InterCity (esetleg nemzetközi) vonatokkal is elérhető, vagy csak a perifériákra jellemző személyvonati szolgáltatás igénybevételére van lehetőség. A súlytényezőket a következőképpen határoztam meg: emelt szolgáltatású, pót- és helyjegyköteles vonat (IC, EC, EN, Railjet) 3, országos, pótjegyköteles gyors- és sebesvonat 2, személyvonat 1.

Δt – *Érkező vonatok átlagos követési ideje*: ebben az esetben fordított arányosságra kell gondolni, mivel minél kisebb a vonatok érkezése között eltelt idő, annál jobb lesz a település vasúti szolgáltatási pozíciója. A számítás során 24 órára vetített követési időt vettem figyelembe, órában megadva.

A vasúti turisztikai érték településre vetített teljes képlete tehát:

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

5. A vasúti turizmus elméleti háttere

5.1. A vasúti turizmus meghatározása, definíciója

A Központi Statisztikai Hivatal nomenklatúrája az országba érkező látogatókat az alábbi három csoportba sorolja:

- Kiránduló: ha a Magyarországra látogató 24 órán belül ugyanazon a határszakaszon lép ki az ország területéről
- Turista: ha a Magyarországra látogató több, mint 24 órát tartózkodik az ország területén, és ugyanazon a határszakaszon lép ki
- Átutazó: ha a Magyarországra látogató 24 órán belül a belépő határszakaszhoz képest eltérő határszakaszon lép ki az ország területéről.

A vasúti turizmusban résztvevők besorolásában három döntő szempont különböztethető meg. Egyrészt a tartózkodás időtartama, amely az általános definíciók esetében is lényeges körülmény. Másrészt a vasúti utazás motivációja, miszerint a vasút, mint az elérhetőség egy eszköze, vagy mint vonzerő jelenik-e meg az utazó értékítéletében és preferenciájában. Harmadrészt az utazás területi jellege is lényeges, mivel a belföldi és a nemzetközi vasúti utazások szerkezete, keresleti és kínálati jellemzői némiképp eltérnek egymástól. Ennek apropóján a *vasúti turizmusban résztvevők az alábbiak szerint csoportosíthatók*:

- Belföldi vasúti utazó: olyan utas, aki a vasutat közlekedési eszközként használja Magyarország határain belül.
- Belföldi vasúti látogató: olyan utas, aki a vasúti utazást attrakcióként értelmezi, és használja Magyarország határain belül.
 - Belföldi vasúti kiránduló: Olyan utas, aki a vasutat attrakcióként értelmezve száll fel a vasútra, és 24 órán belül visszatér kiindulási helyére. Az oda- és visszautazás történhet más közlekedési eszközzel is.
 - Belföldi vasúti turista: olyan utas, aki a vasutat attrakcióként értelmezve száll fel a vasútra, és legalább 1 éjszakát kiindulási helyétől távol eltölt. Az oda- és visszautazás történhet más közlekedési eszközzel is.

- Nemzetközi vasúti utazó: olyan utas, aki a vasutat közlekedési eszközként használja, és bármely határszakaszon kilép az ország területéről, és ugyanazon a határszakaszon lép vissza.
- Nemzetközi vasúti átutazó: olyan utas, aki a vasutat közlekedési eszközként használja, az országba egy adott határszakaszon belép, majd 24 órán belül egy másik határszakaszon hagyja el azt.
- Nemzetközi vasúti látogató: olyan utas, aki a vasúti utazást attrakcióként értelmezi, és használja nemzetközi viszonylatban.
 - Nemzetközi vasúti kiránduló: olyan utas, aki a vasutat attrakcióként értelmezve száll fel a vonatra, és adott határszakaszon kilép az ország területéről, majd 24 órán belül ugyanazon a határszakaszon tér vissza. Az odautazás történhet más közlekedési eszközzel is.
 - Nemzetközi vasúti turista: olyan utas, aki a vasutat attrakcióként értelmezve száll fel a vonatra, adott határszakaszon kilépve az ország területéről, legalább 1 éjszakát Magyarországon kívül eltöltve, ugyanazon a határszakaszon lép vissza. Az odautazás történhet más közlekedési eszközzel is.

Lényeges, hogy oda- és visszautazásnál más közlekedési eszköz is igénybe vehető ahhoz, hogy az illető vasúti turistaként legyen értelmezhető, mivel a definíció lényege az, hogy a célterületen a vasutat attrakcióként értelmezve használja azt. Így ennek alapján az a fővárosból induló utazó, aki saját személygépjárművel közelíti meg a Győr–Veszprém közötti Bakonyvasutat, vasúti kirándulónak tekinthető akkor, ha aznap visszatér lakóhelyére és vasúti turistának akkor, ha legalább 1 éjszakát eltölt a térségben. Ugyanakkor belföldi vasúti utazónak tekinthető abban az esetben, ha a fent említett vasútvonalat hivatásforgalmi céllal veszi igénybe.

Jelenleg nincs olyan, mindenre kiterjedő, elfogadott és kiforrott nemzetközi megfogalmazása a vasúti turizmusnak, amelyet megfelelő módon elfogadna a szakma. Ennek oka abban keresendő, hogy a vasút elsősorban és lényegét tekintve közlekedési eszköz, vagyis arra használják, hogy egy célterületet, attrakciót, stb. elérjenek vele. A KSH nomenklatúrák szemszögéből vizsgálva tehát vasúti utazásunk során minden bizonnyal előbb találkozunk vasúti utazóval, mint vasúti kirándulóval vagy turistával.

A vasúti turizmus fogalomrendszerének tisztázásával kapcsolatban a MINTEL révén 2012-ben készült egy átfogó jellegű elemzés, amelyben a szerzők igyekeznek legalább kapaszkodót adni a vasúti turizmus elméleti kereteinek megértéséhez (https://mtu.gov.hu/documents/prod/Mintel_Rail_Tourism_Europe.pdf). Ebben a vasúti turizmust a következőképpen definiálják:

„A vasúti turizmus a turisztikai céllal (például üdülés, pihenés, üzleti út, VFR) vonattal utazókat foglalja magában, amelybe nem számítanak bele a rendszeresen vonattal utazók, például az otthonuk és munkahelyük között naponta ingázók.”

Ez a megfogalmazás sokkal inkább a közlekedési eszközként való értelmezést jeleníti meg, és nem a vasutat elsődlegesen attrakciónak tekintő vasúti turisták motivációját. Egy szabadidős célzattal vonatra szálló utas több ok miatt is részt vehet a turizmus áramlásában, ugyanakkor az elsődleges motiváció nem a vasúti utazás élvezete. Ráadásul számtalan olyan eset lehetséges, amikor a vasúti utazást csak kényszerből, esetleg valamilyen jól meghatározott okból veszik igénybe, amely visszavezethető az utazó elsődleges motivációjára. Egy VFR turizmusban résztvevő, vagy akár egy rendezvényre igyekvő fiatalok csoportja mind-mind turisztikai céllal veszi igénybe a vasutat, de ettől számukra az utazás csak eszköz, nem cél, így vasúti turistának sem tekinthetők. Ráadásul a MINTEL-féle megfogalmazásból a turizmus lényegi alapvetése, az élmény is hiányzik, így emiatt sem alkalmazható elfogadott definícióként a vasúti turizmusra vonatkozóan.

Élményt két módon kaphat a vasúton utazó: 1. az utazás során, a vasút által adott élményelemek révén: pl. nosztalgikus kocsikban való, erre alapozódó luxusutak, utazás közben gasztronómiai szolgáltatások, stb. 2. A vasút külső, táji környezete révén, ahogy az az alpesi jellegű vasutak esetén is tapasztalható. Hozzá kell ehhez venni, hogy a posztmodern turizmusban már egyre inkább komplex élményfogyasztókká válnak a turisták, a korábbi, hagyományos termékértelmezések elmosódnak. Egy utazás során nem kizárólag egy dolog kerül a turisták látómezejébe, egy turista megnézi a meglátogatott terület múzeumait, megkóstolja gasztronómiai jellegzetességei, borait, stb. A vasúton élményszerzési céllal utazó is, eltöltvén mondjuk egy hosszú hétvégét a desztinációban, megismeri a célterület turisztikai kínálatát. Ennek analógiájára a vasúti

turista bár elsődleges motivációként a vasúton való utazás élményét keresi, ám emellett másodlagos preferencia hatására más turisztikai termék fogyasztására is hajlandó (Pl. a Bakonyvasúton való utazás után gyalogtúrát tesz a hegyvidéken vagy megnézi Zirc kulturális és vallási értékeit). A vasúti turizmust kiegészítő attrakciók és szolgáltatások vasúttól való távolsága azonban döntő fontosságú, mivel ez határozza meg azt, hogy a vasúton élményszerű utazást „fogyasztó” utas milyen mértékben tudja ezeket kihasználni.

Összegezve, mi kell tehát ahhoz, hogy a vasúton utazó egyben vasúti turistává válhasson, és a vasúti turizmust, mint turisztikai terméket értelmezhessek?

1. A vasúti utazásra, mint élményre tekintő elsődleges motiváció, amely alapozódhat a vasút élményszerű szolgáltatásaira (nosztalgiautak), valamint a vasút szép táji környezetére.
2. A vasúti turizmust kiegészítő idegenforgalmi szolgáltatások, amelyek az élményszerzési motivációval rendelkező vasútvonalak közelébe települtek.
3. A vasúti utazás közbeni élményszerzésre építő turisztikai ajánlatok, amelyek révén széles közönség számára is kiejánlhatóvá válik a vasúti turizmus, mint termék.

Mindezekre alapozva megalkotható a vasúti turizmus motivációközpontú definíciója:

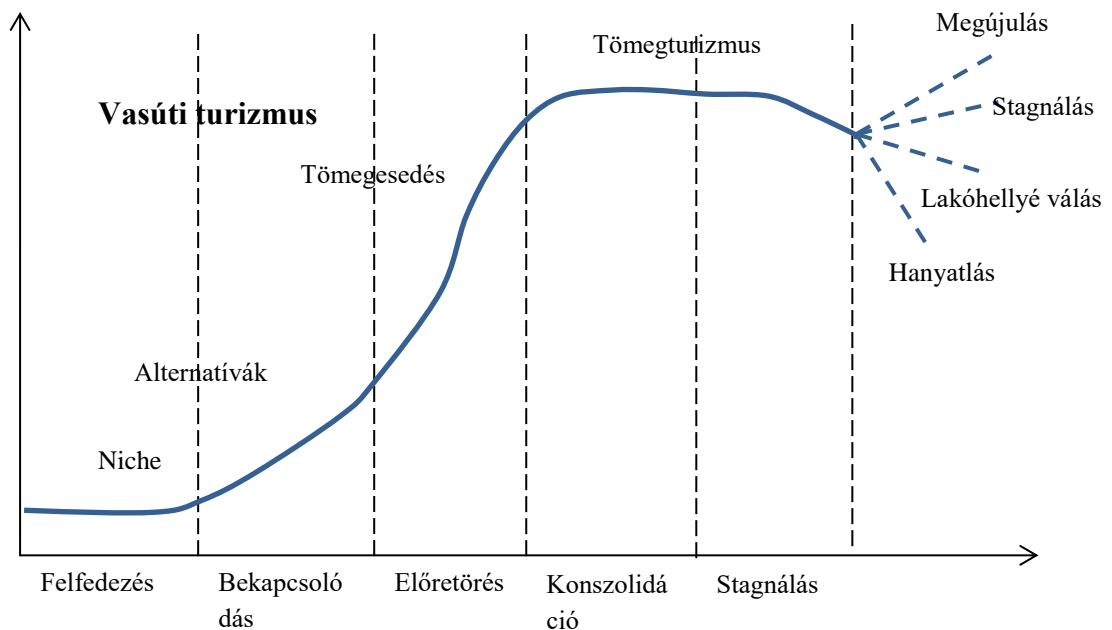
„A vasúti turizmus olyan, egyedi érdeklődést kiváltó turisztikai termék, amely esetében elsődlegesen jelenik meg a vasúton való utazás élményére irányuló motiváció, és amelynek során a vasúti közlekedésben részt vevők turisztikai szolgáltatásokat vesznek igénybe.” (Somogyi B. 2019)

A definíció egyértelműen lehatárolja a vasutat csak utazási céllal, esetlegesen másodlagos turisztikai motivációval használók körét a vasúti turizmusban résztvevőktől, és vasúti turizmusnak kizárólag az élményszerzési céllal való vonatos utazást tekinti.

Mivel a vasúti turizmus, egyáltalán a vasút és az idegenforgalom kapcsolatrendszere legalábbis hazai környezetben kevésbé kutatott téma, szükséges tisztázni annak tudományrendszeri helyét. A vasúti turizmus, tehát az a turisztikai tevékenység, amely esetében a motiváció elsődlegesen a vasúti utazás során tapasztalt élmények tudatos átélésére irányul, egy alapvetően alacsony számú, speciális

érdeklődésű egyént vonzó termék. A 2. ábra szerint a termék helye a termék-életciklus folyamatában az alacsony ismertségű és hatású niche termékek között van. Mivel Nyugat-Európában illetve az angolszász országokban, az eltérő történelmi fejlődés következményeként a vasúti turizmusnak már kialakultak a megfelelő társadalmi és gazdasági alapjai, szokás- és jogrendszere, stb., ezért a világ ezen részein már sokkal inkább valódi alternatívát nyújtanak a tömegesedés elől menekülő turistáknak. Ezzel szemben Magyarországon még olyannyira nincs kiforrva a vasúti turizmus rendszere, hogy az a tömegturizmusban már élményt nem találó utazóknak még nem képes távlati előnyöket nyújtani, és a vasútbarátok minimális létszámán túl csak nagyon nehezen képes megszólítani új társadalmi csoportokat. Fentiek tükrében nem bátor kijelentés azt mondani, hogy hazai környezetben a vasúti turizmus egyenlőre megrekedt a felfedezés szintjén, míg az ismert nemzetközi példák már a fejlődés és feltörekvés alternatív turizmust feltételező szakaszában vannak, sőt, bizonyos esetekben már egyértelműen a tömegesedés jeleit mutatják (pl. Settle-Carlisle vasúton évente 1 milliónál is több látogató).

2. ábra: A vasúti turizmus helye a turisztikai termék-életciklus rendszerében



Forrás: JANCSIK A. (2011) nyomán saját átdolgozás

5.2. A vasúti turizmus kínálata

5.2.1. A vasúti turizmus vonzerői

A vasúti turizmust kiejánlható turisztikai terméként értelmezve meg kell határozni azokat az attrakcióelemeket, amelyeket a vasúti kirándulók és turisták vonzerőként képesek értelmezni és azok megtekintése, élményszerű átélése idegenforgalmi célú magatartás kialakulásával és turisztikai jellegű költés megjelenésével párosul. A vonzerőket, ahogy más termékeknél, ebben az esetben is két fő csoportba, a természeti és az ember alkotta vonzerők csoportjába lehet sorolni.

5.2.1.1. Természeti vonzerők

A természeti vonzerők a vasúti turizmusban alapvetően a vasút, mint attrakció környezeteként értelmezhető, amely a vasút építésének, létesítményei kialakításának befolyásolásával közvetve hat a modern turisztikai keresletre. A hegyvidékek kincseinek elszállítására, valamint a tavi és tengeri kikötők megközelítésére kiépített vonalhálózat infrastrukturális elemei ma a hegyvidéki és vízparti turizmusban, annak tájképi szépsége okán hasznosíthatók. A vasúti turizmus természeti környezete kapcsán alapvetően a domborzat (alpesi jellegű vasutak) és a felszínborítottság (területhasználat) a mérvadó.

A tulajdonképpeni vasúti utazásnak lényegében a morfológiai formák adják a tényleges, mindenki számára legeggyértelműbben és legkönnyebben megfigyelhető természeti környezetét. Az idegenforgalmi hasznosítás esetében igaz az a mondás, miszerint „az ellentétek vonzzák egymást”, vagyis *minél nagyobb a relatív relief, illetve a táj diverzitása*, annál nagyobb értéke van a turizmusban. Ebből következik, hogy a morfológiai adottságok idegenforgalmi értelmezése két szempontból lehetséges:

- *Hegyvidékeket átszelő vasútvonalak.* Ez is két részre bontható: egyrészt a jelentős relatív relieffel rendelkező, epigenetikus vagy antecedens völgyekben haladó vasútvonalak (hazai környezetben a Cuha-völgy valamint a Szarvaskői-szurdok, nemzetközi kitekintésben pl. a Zsil-völgy vagy a Vöröstorony-szoros Romániában, vagy a Réz-kanyon Mexikóban), másrészt a kimondottan hágójellegű, a hegyvonulatok átréselésére hivatott vasútvonalak tartoznak ide.

Ez utóbbi, az *alpesi jellegű vasutak a vasúti turizmus legfőbb letéteményesei*, az osztrák és svájci látványvasutak (Semmering, Bernina, Albula, stb.) vagy ezek kontinensen belüli (Gyimes-völgyi vasút, Belgrád–Bar vasútvonal) és Európán kívüli (Lima–Huancayo vasút, Tren las Nubes Argentínában) társai évente jelentős számú vendégforgalmat generálnak. Magyarországon *kisebb méreteken a Győr és Veszprém közötti vasútvonal tartozik ide*, más hegyvidéki vasútvonalaknak csak völgyi futású szakasza van.

- *Közeghatáron futó vasútvonalak.* Ezen belül a *szárazföld és víz találkozásánál futó vonalszakaszok* töltenek be érdemi turisztikai szerepet. Nemzetközi kitekintésben a tengerpartokon, ezen belül is a magas relatív reliefű konkordáns hegyvidéki tengerpartokon futó vasútvonalak a leglátványosabbak, mint a Spanyolország északi tengerpartján haladó Transcantabrica vonal. A diszkordáns, tehát a partra merőleges futású hegygerincek esetében a vasút ezeket alagutakkal réseli át, ami korlátozza a táj élvezetét, így ezek idegenforgalmi attrakcióként való értelmezése is korlátozott (mint pl. a Ligur-tenger partján a Sestri Levante–La Spezia szakasz). Összefoglalóan tehát az mondható, hogy míg a közeghatár esetében konkordáns futás a meghatározó, addig hegyvidéki vasútvonalak tekintetében a diszkordancia a turizmus számára megfelelő adottság. Magyarországon közeghatáron futó vasútvonal a *Balaton körüli vonalszakaszok*, illetve ide tartozik a *Tisza-tavat átszelő Poroszló–Tiszafüred szakasz* is.

Ezen kívül a többi természetföldrajzi tényező (fekvés, éghajlat, vízrajz, növény- és állatvilág) nem jelent a vasúti turizmus szemszögéből vonzerőt. Az éghajlati elemek, különösen a recens globális klímaváltozás hatására növekvő szélsőséges megjelenése inkább taszítja a vasút turisztikai igénybevételét, mivel nem egy esetben tetemes kérés, és fennakadás okozója lehet az éghajlati okokra visszavezethető károk, A növényzet, illetve állatvilág pedig, csekély kivételtől eltekintve érdemben nem figyelhető meg a vonatablakból.

5.2.1.2. Ember alkotta, mesterséges vonzerők

A vasút esetében, mivel maga a vasút, mint infrastrukturális eszköz is a mesterségesen kialakított technoszféra része, elsősorban ember alkotta vonzerőkkel rendelkezik. A

vasút építészeti, műszaki, történelmi és társadalmi öröksége egyaránt potenciális vonzerőt jelenthet a vasúti turizmusban (AKBULUT, G. – ARTVINLI, E. 2011, HENDERSON, J. 2011, REES, J. ET AL. 2010, BOGNÁR A. 2009, PÁLYI I. 2008, TILLMEN, J. A. 2002, HALSALL, D. 2001).

- *Vasúti épületek, indóházak:* Magyarországon a fővárost nem számítva, a műemlékvédelmi nyilvántartás szerint 12 db olyan vasúti épület van, amelyek országos, és 49 db, amelyek helyi védeltséget élveznek. Az országos műemléki védeltségű indóházak és felvételi épületek a következők: Gömöri pályaudvar épülete Miskolcon, királyi váróterem épülete Gödöllőn, mezőhegyesi vasútállomás épülete, debreceni MÁV Igazgatóság épülete, Nyíregyháza Sóstófürdő régi állomásépülete, miskolci Tiszai pályaudvar épülete, Kunszentmiklós-Tass állomás épülete, Vértesacska vasútállomás épülete, Mezőtúr vasútállomás épülete, Füzesabony vasútállomás épülete, Pásztó vasútállomás épülete, Zebegényi vasúti viadukt. Külön érdekesség, hogy van 12 olyan védett emlék, amely nem üzemelő vasútvonal mentén található, ezek közül a Villány–Középrigóc vonal mentén van a legtöbb, összesen 5 objektum.
- *Világörökségek:* világszerte több olyan vasúti érték van, amely egyedi jellegénél vagy történelmi vonatkozásánál fogva ma az emberiség egyetemes örökségének részét képezik, és az UNESCO Világörökség kulturális listáján is megtalálhatók. Ezek: az osztrák semmeringi-vasút, a svájci-olasz Bernina-Albula-vasút, valamint India két híres vonala, a Nilgiri és a Darjeeling vasutak. Az ezeken való utazás különleges, történelmi és természeti vonatkozásban is gazdag miliőben történik, amely tovább erősíti ezeknek a vasúti értékeknek a turisztikai szerepét.
- *Vasúti építészeti alkotások:* a vasúti hidak, alagutak is a vasúti turisták, vasútbarátok érdeklődésének keresztüzében állhatnak, így a hazai vasúthálózat Duna és Tisza hídjai, a Cuha-völgy viaduktjai és alagútjai, a Nagyrákosi völgyhíd a *vasúti fotósok kedvelt témái*.
- *Vasúti múzeumok, gyűjtemények:* ezen belül két fő kategória különböztethető meg: egyrészt vannak kizárólagos céllal létrehozott vasúti gyűjtemények, mint a fővárosi Vasúttörténeti Park, vagy a mátészalkai Vasúttörténeti Gyűjtemény. Másrészt vannak olyan helyi és országos jelentőségű gyűjtemények, amelyek

tartalmaznak vasúti relikviákat is, többek között ide tartoznak a vasutas városok (Dombóvár, Celldömölk, Mezőhegyes, Püspökladány) helytörténeti gyűjteményei.

- *Vasúti köztéri műalkotások:* bizonyos esetekben, vasúti rendezvények, megemlékezések esetében a vasúthoz kapcsolódó emlékművek és emléktáblák is válhatnak vonzerővé: a vonalak megnyitásáról szóló állomási emléktáblák, a kiállított régi gőzmozdonyok vagy a vasminiszter, Baross Gábor emlékművei.
- *Történelmi események színhelyei:* ebben a kategóriában Magyarországon nem található vonzerőként értelmezhető objektum, de világszinten is kevés példa akad, mivel a vasút története alig szűk 200 éves. Az I. világháborút lezáró fegyverletétel aláírására szolgáló, compiegne-i erdőben álló vasúti kocsi tartozik többek között ide.
- *Híres emberek életútjának állomásai:* az irodalom iránt érdeklődők számára már-már zarándokhelynek számít József Attila halálának színhelye, a balatonszárszói vasútállomás, vagy a zenét kedvelőknek Kodály Zoltán szülőhelye, a kecskeméti vasútállomás.
- *Gasztronómia:* a vasúti kocsikban való étkezés az értekezés elkészítésének időpontjában a hazai vasúthálózaton csak az Osztrák Államvasutak által üzemeltett RailJet vonatokon lehetséges, a hazai Intercity és Express vonatokon nincs fedélzeti gasztronómiai szolgáltatás, sem büfékocsi, sem mozgóbüfé formájában. Így a vasúti utazás és a kulináris élmények kapcsolata kizárólag az állomási restikre és büfékre koncentrálódik, amely minőségi hátránya miatt nem hat olyan mértékben az utazóközönségre, hogy valaki csak emiatt akarjon vonattal utazni. A vonzerőként való értelmezés helyett sokkal inkább kiegészítő jelleggel van jelen és a szuprastruktúra részeként értelmezhető.
- *A termelés emlékei:* ide tartoznak a mára felhagyott, és csupán emlékként meghagyott ipari és bányavasutak, melyek közül nagyon kevés van látogatható állapotban. Bizonyos értelemben minden vasútvonal az erdei és bányászati termékek, valamint mezőgazdasági termények szállításának megkönnyítésére épült ki, így voltaképpen az egész vonalhálózat a termelés emlékének tekinthető. Mivel a bányászati és erdészeti, illetve faipari termékek szállítására épültek ki, a keskenyvágányú vasutak is ebbe a kategóriába sorolhatók.

- *Fizikai aktivitás:* ide sorolhatók a vasutat érintő, vasúti utazást is determináló jelvénytörvény szerű túramozgalmak, mint a Bz motorvonattal Magyarországon, melynek keretében az ország Bz közlekedéssel ellátott mellék- és szárnyvonalait kell bejárni, javítva ezzel a rossz adottságú vonalak utasforgalmi statisztikáit is.
- *Legek:* a vasúti épített legek is jobbra csak a kimondottan vasútbarátok számára jelent utazási motivációt keltő vonzerőt. A leghosszabb vasútvonalon való végigutazás (Budapest–Záhony), a leghosszabb menetidejű vonat „kényelmének” élvezete (Záhony–Hegyeshalom 10 perc híján 7 óra), a legforgalmasabb vidéki vasútállomás (Szolnok, 290 személyszállító vonat naponta). Ellentétes oldalról a legrövidebb vasútvonal és legrövidebb menetidejű belföldi vonat (Fertőszentmiklós–Fertőszéplak–Fertőd, 4 perc, 3 km), vagy a leggyéresebb forgalmú megállóhely (Ceglédi szállások, Újudvar, 2-2 megálló járat) csak az igazán a vasút iránt érdeklődők számára jelentenek élményt.
- *Bűnözés, kriminália helyszínei:* a sötét- és katasztrófaturizmus a vasúti életben is jelen van, elég csak a Matuska Szilveszter fémjelezte biatorbágyi merénylet mementójául szolgáló viadukra gondolni, de ide sorolható a vasúti baleseteket (Pörboly, Szajol, stb.) megörökítő köztéri műalkotások felkeresése is.
- *A közlekedési eszköz, mint vonzerő:* a vasúti turizmus ember alkotta vonzerői közül a vasúti turisták számára talán a legfontosabbak azok az attrakciók, amelyek az utazás élményét helyezik a középpontba. Ezen belül három fő kategória különböztethető meg:
 - *Gőz-, dízel- vagy villamos vontatású nosztalgiavonatokkal történő utazás* meglévő vagy felhagyott vonalszakaszokon. A nosztalgiajáratok elsősorban gőzvonattal, kisebb mértékben dízelmozdonyok igénybevételel történik (pl: Nohabos járatok), de ritkán régi villanymozdonyok beiktatása is előfordul. A felhagyott vonalakon való utazás elsősorban az angolszász országokra jellemző, ahol a XX. század jelentős hálózata amputációja után egy-egy kisebb szakaszon civil összefogással turisztikai célból indították újra a vasúti közlekedést. Erre példa Angliában a 115 km hosszú Settle–Carlisle vasút, mint a vasúti turizmus talál legkésebb példája. Ugyanebbe a kategóriába sorolható,

történelmi fejlődése nyomán az észak- és a latin-amerikai turistavasutak is, Brazília Argentína, Ecuador). A germán típusú országokra a működő vasútvonalakon történő élményszerű vasúti utazások ajánlása a népszerűbb. A németországi nagy folyóvölgyekben (Rajna, Mosel), az alpesi országok hágóin (Semmering, Albula), vagy a közép-európai hegyvidékeken futó (Elba völgye, Domazlice–Cham, Jelenia Gora–Walbrzych, de Magyarországon a Bakonyvasút is) vasútvonalak máig működő, személyforgalommal ellátott vonalak. Történelmi jelentőségük révén szintén ebbe a kategóriába sorolhatók a hazai és nemzetközi turizmusföldrajzi környezetben működő keskenyvágányú vasutak is, hiszen ezeknek közös jellemvonása, hogy régi, máshol már nem használt gőz- és dízelmozdonyokkal üzemelnek, így a vasúthoz kapcsolódó miliő akár szép táji környezetben átélhető.

- Nagy távolságú, *inter- és transzkontinentális nosztalgiautazások*: amíg az előző pontban említett nosztalgia- és élményutak többnyire 1 napos utazásokat jelentenek, így az érdeklődők egy-egy hétvégi napon is felfedezhetik a vasúti utazás történelmi szintű élményét, addig az e pontban tárgyalt utazások már több napos vagy akár egy hetes időtartamban realizálódnak. Az ide tartozó vonatutak fő ismérve az utazás közben, a hajdani arisztokrácia által megtapasztalt fényűző pompa újra átélése. Ide tartozik a világ talán leghíresebb nosztalgiavonatozása, az Orient-Express, de itt kell tárgyalni India híres nosztalgiavonatos utazásait (Maharadzsa Expressz), a dél-afrikai Blue Train, az ausztrál Indian–Pacific Express, vagy a világ leghosszabb járata, a Transszibériai vasútvonalon végighaladó Oroszország Expressz.
- *Sebesség, mint vonzerő*: A nagy sebességű hálózatok kiépülése világszerte terjed, Marokkó révén már az afrikai kontinensen is megjelent. Az egyre nagyobb sebesség (gondolván itt a hagyományostól eltérő üzemű, mágneses lebegtetésű és egyéb nagy sebességet elérő vasutakra is) akkor jelenthet vonzerőt, ha az utazó otthonának környezete nem rendelkezik ilyen közlekedési eszközzel. Így magyar utazó számára mindenképpen egyedi élményt jelent (és sok utazásközvetítő kínálatában

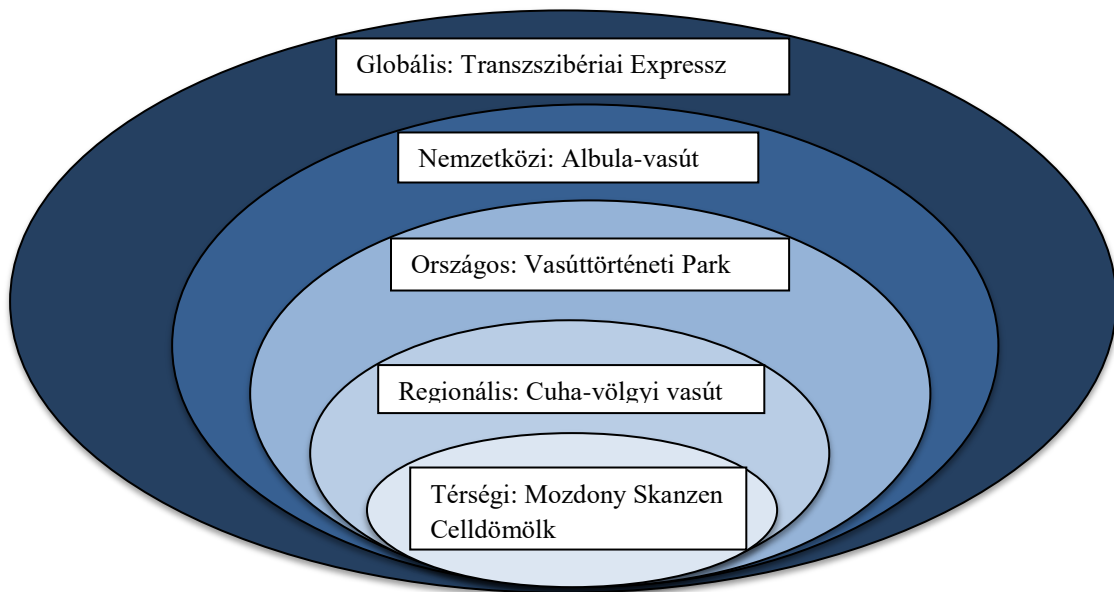
meg is jelenik) a francia TGV, a japán Shinkansenen vagy a Sanghajban üzemelő mágnesvasúton való közlekedés.

5.2.2. A vonzerők jelentősége szerinti kategorizálás

A vonzerőket aszerint is csoportosíthatjuk, hogy milyen mértékű vonzást fejt ki környezetére, azaz turisztikai nyelvre lefordítva, mekkora távolságban jelölhető ki az adott attrakció küldőterülete. Ennek kapcsán megkülönböztethetők térségi, regionális, országos, nemzetközi és globális szintű vonzerők. A vasúti turizmusban ezek az 1. ábra alapján a következőket jelentik:

- *Térségi vonzerők:* olyan kisebb méretű vasúti gyűjtemények, vonalszakaszok, melyek elsősorban a tágabb makrotérségből, *különösen rekreációs céllal* útnak indulók számára jelentenek célpontot. Ide tartozik pl. Magyarország kisebb vasúti szabadtéri gyűjteményei Celldömölkön vagy Kaposvárott (Kapostüskevár).
- *Regionális vonzerők:* olyan vasúti objektumok, amelyek már *több megyére kiterjedően is vonzanak érdeklődőket*, illetve ezek már a nagyközönség előtt is ismertek, nem csak a kizárólagos vasútbarátok körében tesznek szert nagyobb népszerűsége. Ide sorolható a Cuha szurdokát átréselő vonalszakasz, vagy akár a mátészalkai Szabadtéri Vasúti Gyűjtemény.
- *Országos vonzerők:* olyan, jelentősebb muzeális gyűjtemények, vonalszakaszok, amelyek *látogatottsága országos szintű*, de a nemzetközi látogatások aránya alacsony marad. Magyarországon ilyen a budapesti Vasúttörténeti Park („Füsti”).
- *Nemzetközi vonzerők:* olyan vasúti attrakciók, melyek hatósugara országhatárokon túlra terjed. Magyarországon ebben a kategóriába nem sorolható vonzerő. Nemzetközi kitekintésben ide sorolhatóak az *Alpok híres vasútjai* (Semmering, Simplon, Gotthard, Albula, Bernina, stb.)
- *Globális vonzerők:* olyan vasúti attrakciók, melyek a *világ bármely pontján ismertek* és világ egészére turisztikai vonzást gyakorolnak. Ilyenek a transz- és interkontinentális vasútvonalak, úgy mint a Transzszibériai vasútvonal (Oroszország Expressz).

3. ábra: A vasúti turizmus vonzerőinek jelentőség szerinti csoportosítása példákkal



Forrás: saját készítés

5.3. A vasúti turizmus kereslete

5.3.1. A vasúti turizmus keresletének motivációs alapjai

A vasúti turizmus keresleti viszonyinak feltárása kapcsán az elsődlegesen megválaszolendő kérdés, hogy ki, illetve mi a vasúti turista, milyen jellemvonások által határolható 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. Egy gőzvontatású nosztalgiavonatra az egyén kizárólag élményszerzési céllal száll fel, és nem azért, mert szeretne eljutni a

célpontba. Ugyanide sorolhatók a vasúti értékeket felkeresők, így a vasúti muzeális gyűjteményeket meglátogatók, a vasúti fotóstúrán résztvevők, az ember alkotta vonzerők kapcsán a vasúti műemlékek felkeresői, stb.

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. Ugyancsak ide sorolom a hazai hegyvidéki környezetben futó ismert vasútvonalainkat is, mint a Cuha-völgyi vasút, amelynek elsődleges turisztikai célja a gyalogos, kerékpáros, valamint kulturális és vallási turisták bakonyi állomásokra (Zirc, Porva-Csesznek, Vinye) való elszállítása, amely szép táji környezetben történik.

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. Ebben az esetben a vasúti utazás során tapasztalt miliő átélése már egyáltalán nem szempont, hanem valamilyen jól meghatározott érdek (kedvezmények igénybevétele, elérhetőség, presztízs, stb.) sarkallja a vasút igénybevitelére a turistát. A vasúti közlekedés szempontjából potenciálisan ez jelenti a legnagyobb latens keresletet, hiszen a vasútvonalaink többségére ilyen jellegű utazások a jellemzőek.

Érdekes gondolkísérletet lehet tenni az ügyben, hogy a vasutat turisztikai célzattal használók milyen térbeli megoszlásban jelennek meg az ország turizmusföldrajzi térképén. Ennek kapcsán jogos azt gondolni, hogy a vasúti közlekedés idegenforgalmi célú kihasználása nem tér el az általános turisztikai áramlásvonalaktól, jelesül a legnagyobb forgalmú desztinációk irányába várható a legerősebb turisztikai célú vasúti forgalom is. Ennélfogva könnyen belátható, hogy a vasutat idegenforgalmi célzattal használókkal legnagyobb eséllyel a főváros és a Balaton tágabb térsége (a Balaton hátterét illetve a Bakonyt is ide értve) között közlekedő járatokon lehet találkozni. A kulturális attrakciókat, rendezvényeket látogatók a Balaton és a Bakony városaiban megrendezett eseményekre (Balaton Sound, Veszprémfeszt, stb.) igyekezve

használják a vasúti szolgáltatásokat. A Balaton körüli kerékpárút jó alapot szolgáltat a kerékpárszállítási szolgáltatások kihasználásához, míg a természetjárók főleg a Balaton-felvidék és a Bakony jelzett turistaújtjai iránt érdeklődnek (akár átszállással, pl. a Győr–Veszprém vasútvonalra). A vízparti üdülésre igyekvők körében az e vonalszakaszok iránti érdeklődés egyértelmű, a magyar tenger körüli, illetve a közeli megyeszékhelyek, Veszprém és Székesfehérvár konferenciahelyszínei pedig a MICE-turizmusban is potenciális keresletet generál.

A 3. táblázat a már taglalt ember alkotta vonzerők példáján mutatja be a vasúti közlekedésre irányú turisztikai motivációk lényegét.

3. táblázat: A vonzerők motivációk szerinti csoportosítása

Vonzerő kategória	Elsődleges	Másodlagos	Harmadlagos
	motivációk a turisztikai célzatú vasúti utazások során		
Vasúti épületek, indóházak	Vasúti műemlékek felkeresése, fotózása	Vasúti épületben működő, nem kizárólagosan vasúti jellegű múzeumok (pl. Füzesabony állomás épületében működő helytörténeti gyűjtemény)	Műemlék vasútállomások felkeresése kizárólag közlekedési céllal
Vasúti építészeti alkotások	Vasúti hidak célzott megtekintése (Pl. Cuha-völgyi viaduktokon haladó vonat fényképezése)	Vasúti utazások, melynek során a táj látványának élvezete is fontos (pl. gyalogos kirándulók utazása a Cuha-völgyi vasúton)	Érdeklődésre számot tartó vasúti hidakon való közlekedés kizárólag hivatásforgalmi céllal (pl. Cuha-völgyi vasúton Győr és Veszprém között közlekedő egyetemisták)
Vasúti múzeumok, gyűjtemények	Kizárólagosan a vasúti emlékeket bemutató gyűjtemények felkeresése (pl. Vasúttörténeti Park)	Olyan gyűjtemények felkeresése, amelyben a vasúttal kapcsolatos emlékek is találhatóak (pl. vasúti csomópontok helytörténeti jellegű múzeumi)	Vasúti jellemvonásokat egyáltalán nem hordozó gyűjtemények vonattal való felkeresése
Vasúti köztéri műalkotások	Vasútállomásokon állított emléktáblák, ezekhez kapcsolódó megemlékezések meglátogatása	Nem a vasútállomásokhoz kötődő vasúti jellegű alkotások felkeresése	Nem értelmezhető
Híres emberek életútjának állomásai	Híres emberek révén ismertté vált vasútállomások célzott felkeresése (pl. Balatonszárszó)	Olyan híres emberek emlékeinek felkeresése, amelyek egy-egy mozzanat révén (pl. születés, halál, stb.) a vasúthoz is kötődtek	Nem értelmezhető

Gasztronómia	Vasúti vendéglátás célzott kipróbálása (pl. étkezőkocsik)	Vasúttal való szabadidős utazás során a vasúti vendéglátás igénybevétele	Vasúti hivatásforgalmi utazás során a vasúti vendéglátás igénybevétele
Termelés emlékei	Kisvasutakon való utazás, kisvasúti rendezvényeken való részvétel	Kisvasutak célpont elérésére való felhasználása (pl. mátrai kirándulás esetén utazás a Mátravasúton)	Kisvasutakon hivatásforgalmi célból való utazás (igen ritka, pl. Lillafüredi Állami Erdei Vasúton eseti jelleggel)
Legek	Legekhez kapcsolódó vonatok, illetve vasútállomások felkeresése	Legekhez kapcsolódó vonatokon való utazás turisztikai céllal	Legekhez kapcsolódó vonatokon való utazás nem turisztikai céllal
Emberi élet árnyoldalai	Sötét turizmussal kapcsolatos vasúti emlékek felkeresése	Olyan idegenforgalmilag fontos települések meglátogatása, ahol a sötét turizmussal kapcsolatos vasúti emlékek is megtalálhatók	Nem értelmezhető
Közlekedési eszköz, mint vonzerő	Nosztalgia vonatok, alpesi jellegű vonalakon való utazások	Alpesi jellegű vonalakon a célpont elérése miatti utazások (pl. Bécs – Velence járat Semmeringen át)	Nem értelmezhető

Forrás: saját készítés

A vasúti turista, mint az eddig leírtakból is kiderült, egy különleges jelenség a turizmus rendszerén belül, az általános turizmuselméleti struktúrákba való besorolása nem mindig könnyű, azonban a vasúti turizmus elméleti rendszerének leírásához mégis kísérletet kell tenni a vasúton turisztikai célzattal utazók keresleti jellemzőinek feltárására. Ahogy a tankönyvekből már ismert, a turista valamilyen indíték kapcsán kel útra, amelyek három fő csoportba (fiziológiai, szociokulturális, egzisztenciális) sorolhatók. A vasúti turizmusban ezek közül az utolsó kettőnek van nagyobb létjogosultsága, ami a vasút közösségi jellegének köszönhető. Amíg azonban a szociokulturális indítékok akár elsődleges motivációt kiváltva is elősegíthetik a vasúti turizmusra való kereslet kialakulását, addig az egzisztenciális okok csupán másodlagos vagy sok esetben harmadlagos preferenciát eredményeznek. Aki vasútra száll, az *nagy eséllyel fog találkozni más emberekkel*, ismerkedhet meg más népekkel, nemzetiségekkel, azok szokásaival, hagyományrendszerével, amely a vasutat

elsődlegesen élményszerzési célból használók körében akár vonzerőt is jelenthet (pl. vasútbarátokkal való együtt utazás).

Az *egzisztenciális okok* is szóba jönnek a vasút választásakor, azonban ez nem a vasúti utazás élményszerűségére, hanem a vasúti szolgáltatáskínálat minőségi jellemzőire épít. Ez természetesen lehet pozitív (presztízs miatti választás, pl. emelt szolgáltatású vonatok, luxusutazások, stb.) és negatív (alacsony diszkrecionális jövedelem miatt a vasúti kedvezmények kihasználása) előjelű is. A 4. táblázatban a GONDA T. (2016) által publikált táblázat kismértékű átalakításával próbáltam szemléltetni, milyen külső és belső tényezők alapján dönthet a turista a vasúti szolgáltatás igénybevételéről. A jövedelmi szint két irányban befolyásolja a vasúti szolgáltatások igénybevételét: a magas jövedelmű egyének az emelt szolgáltatási szintű, *Inter- és EuroCity vonatok igénybevételével* igyekeznek maguknak presztízst kialakítani, viszont az alacsony jövedelműek körében a *kedvezmények igénybevétele* miatt lehet erősebb a vasúti utazás preferenciája. Ha a családi, rokoni, baráti körben van olyan ember, aki a vasút kötelékében dolgozik, az erős indítékot jelent a vonattal való utazásra, a *vasutasvárosok vasúti hagyományai* pedig szintén pozitívan befolyásolják a vasúti turizmus jelenlétét.

A belső tényezők kapcsán a *társas jellemvonásokat elfogadó, kommunikációs interakciót könnyebben teremtő nyitott személyiségek* válhatnak a vasúti turizmus fő célcsoportjává (CSEPELY GY. 2003, CSÍKSZENTMIHÁLYI M. 2009, MAYER P. 2009). Aki a munkahelyére való utazáskor is a vasutat használja, az a szabadidős forgalomban is nagyobb előszeretettel használja ki a kötött pályás közlekedést, illetve a környezettudatos értékrendszer képviselői között is nagyobb jelentősége van a közösségi közlekedésnek az egyéni megoldásokkal szemben. A repüléstől való félelem szintén a vonatos utak választását erősíti, míg az egyén társadalmi státusza, a társadalmi közegnek való megfelelés a magas szintű szolgáltatások igénybevétele irányába tolja el a preferenciákat.

4. táblázat: A vasúti turizmus indítékai

Külső tényezők		Belső tényezők	
Tényező	Vasúti utazásban való szerepe	Tényező	Vasúti utazásban való szerepe
Jövedelem	Alacsony: kedvezmények kihasználása Magas: emelt szolgáltatások igénybevétele	Személyiség	Nyitott, introvertált személyiség kedvező – társas kapcsolatok kialakítása
Lakóhely	Vasútállomás jelenléte erősíti a vasút szerepét	Életvitel	Munkahelyére vonattal járó szabadidejében is előnyben részesíti
Családi állapot	Gyermekekkel nehezebb a vonaton való utazás Családdal együtt történő utazás kedvezményekkel	Értérendszer	Környezettudatosság a vasút szerepét erősíti
Foglalkozás	Családban, rokonságban vasúttal kapcsolatos munkahely	Félelem	Repüléstől való félelem
Szokások	Vasúti csomópontok, vasutasvárosok hagyományai	Státusz	Magas presztízsű munkahelyek hatására emelt szintű vonatok igénybevétele

Forrás: GONDA T. (2016) alapján saját készítés

5.3.2. A vasúti szabadidős utazások keresleti jellemzői

A vasúti szolgáltatásokat szabadidős cézzal (is) kihasználók keresleti jellemzőinek feltárására eddig kevés próbálkozás született, melyek leginkább vállalkozó kedvű fiatal kutatók munkájához, vagy e témából szakdolgozók terepi felméréseihez köthetők. A MÁV-Start Zrt. rendszeresen végez nagyobb horderejű utasforgalmi felméréseket, azonban ezek is inkább a vasút szempontjából fontosabb(nak tűnő) hivatásforgalmi szegmens feltárására korlátozódnak. Nyilvánvaló ugyanakkor az, hogy a vasút turisztikai lehetőségeinek kihasználása nem volna lehetséges a vasúton utazó szabadidős turisták preferenciaszintjeinek pontos megállapítása nélkül.

E fejezet keretei között nincs lehetőség a kérdőíves felmérés minden részletét feltárni, mivel azok más, minősített szakfolyóiratban megjelenő publikációban láttak napvilágot (SOMOGYI B. – CSAPÓ J. 2018), itt és most csak a turisztikai termékpreferenciákkal való kapcsolat geográfiai vetületét kívánom értékelni. Az 5. táblázatban a vasúti utazást elősegítő tényezők és a turisztikai termékpreferenciák

kapcsolata látható, az említések százalékában. A vasúti utazások minőségi jellemzői, illetve a turisztikai termékek kapcsolatából meghatározható a vasúti szabadidős turisták attrakciólátogatási szokásai. Az eredmények alapján az *utazási kedvezmények mellett a jó elérhetőségi kapcsolatok* (fővonalai, gyors távolsági közlekedés jelenléte) a legfontosabb. A városlátogatás kapcsán az elérhetőség szerepe a legfontosabb, mivel a városlátogató szeretne minél gyorsabban eljutni céljához, s nem a vonaton tölteni szabadidejét. Ennélfogva olyan városok látogatása jöhet szóba, amelyek kiváló megközelíthetőséggel rendelkeznek (Pl. Budapestről kiindulva Győr, Sopron, Eger, Székesfehérvár, stb.). Az idősebb korosztályok jelenléte miatt a fürdők és egészségturisztikai objektumok látogatása szempontjából az elérhetőség szerepe különösen fontos, egyébként a vasút szolgáltatásait nem tudják kihasználni. A rendezvények, kulturális események, programok, attrakciók látogatása kapcsán viszont a vasúti kedvezmények vezető szerepét látni, ennek oka az e rendezvényeket látogató fiatalok jelenlétében keresendő, akik utazási kedvezményeik kihasználása végett utaznak vonattal a kulturális attrakciók megtekintésére. Ugyancsak a fiatalok termékfogyasztási szokásai figyelhetők meg az aktív turizmus és a vasúti kedvezmények közötti kohézióban is.

5. táblázat: A vasúti utazás indítékai és a turisztikai termékválasztás közötti kapcsolat

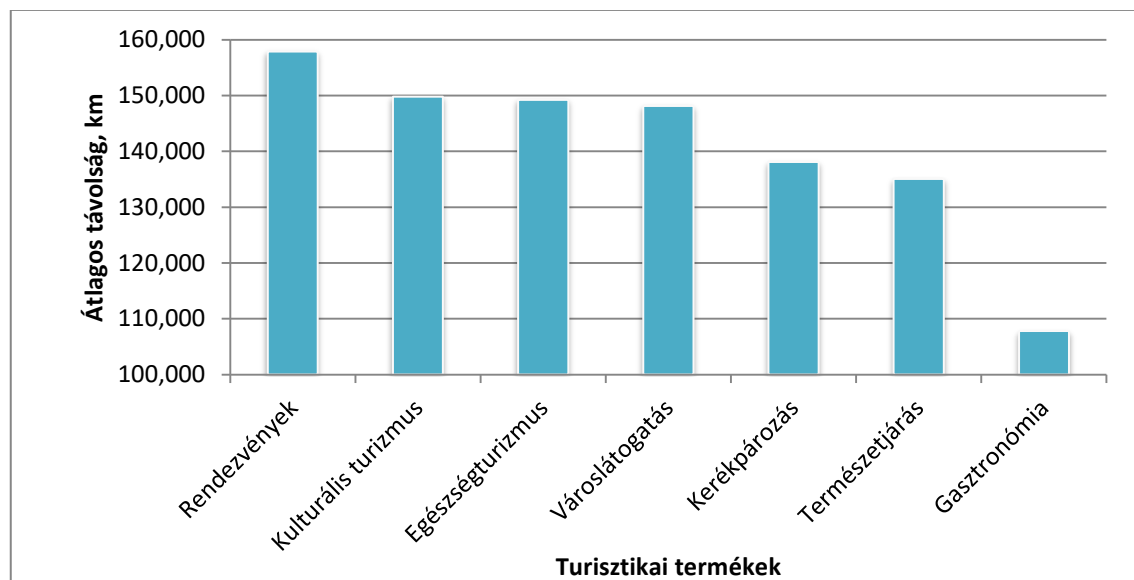
Motivációk	Turisztikai termékek az említések gyakoriságában, %				
	Városlátogatás	Egészség	Rendezvények	Kultúra	Aktív
Vasúti kedvezmények	28,115	23,660	33,333	31,737	30,080
Vonattal való könnyű elérhetőség	32,268	35,480	34,752	30,359	27,640
Vasút szolgáltatásai	8,946	4,300	2,128	1,796	11,380
Célpont vasúthoz közel	12,460	11,830	14,184	15,569	13,010
Menetrendi kínálat	18,211	24,730	15,603	20,359	17,890

Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját készítés

A 4. 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 a 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.

4. ábra: A fővárostól mért súlyozott átlagtávolság turisztikai termékenként



Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját készítés

A 6. táblázat a településnagyság és a turisztikai termékek közötti kapcsolatot mutatja a vasúti szabadidős utazások függvényében. Budapest a nagysága miatt egy napos városlátogatásra kevésbé alkalmas, inkább egy-egy rendezvény, kulturális attrakció megtekintése a jellemző. Nem releváns ugyanakkor a főváros egészségturisztikai szempontból történő megközelítése, nem a fürdő kultúra élvezete miatt utaznak vonattal a fővárosba. A városlátogatások a gyorsvonati és InterCity közlekedés révén a megyei jogú városokban jelenik meg leginkább, ráadásul ez az a városméret, amit nagy vonalakban egy nap alatt is be lehet járni. A városok látogatása együtt jár a település

rendezvényeinek, kulturális vonzerőinek a meglátogatásával is, ezért e kategóriák is magas arányt érnek el. Az egyéb (50 000 főnél kisebb és nem megyeszékhely, mivel ezek a megyei jogú várossá nyilvánítás kritériumai) városokban viszont a fürdők, vízpartok látogatása jelenik meg, mint legfőbb motiváció. Egyrészt a vízparti városok e méretkategóriában foglalnak helyet (Siófok, Balatonfüred, Gárdony), másrészt a legtöbb fürdőváros is ide tartozik (Hajdúszoboszló, Sárvár, stb.). A legkisebb, *községi jogállású települések természet közelségük révén viszont az aktív turizmus célpontjait jelentik*, ezen kívül a vízparti fekvésben rejlenek potenciális lehetőségek.

6. táblázat: A településnagyság és a turisztikai termékek választása közötti kapcsolat

Településtípus	Turisztikai termékek az említések gyakoriságában, %				
	Városlátogatás	Fürdők, vízpartok	Rendezvények	Kultúra	Aktív
Budapest	24,852	2,222	29,348	28,723	19,355
Megyei jogú város	48,521	31,111	35,870	38,298	20,968
Egyéb város	26,627	37,778	25,000	25,532	27,419
Község	0,000	28,889	9,783	7,447	32,258

Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját készítés

A 7. 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. Előjáróban már most kijelenthető, hogy a vasúti szabadidős utazások fő célpontjai a közép-magyarországi, valamint a balatoni, kisebb mértékben az észak-magyarországi térségekben találhatók.

7. 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

A 8. táblázat a termékfogyasztási preferenciák és a vasúti szabadidős utazási gyakoriságok közötti kapcsolódásokat láttatja. Ennek kapcsán érdemes kiemelni, hogy a vasutat szabadidős célból használóknak is csak kevesebb, mint 10%-a használja minden esetben a vasutat a szabadidős célja eléréséhez, a legtöbben alkalomadtán szállnak vonatra. A rokonlátogatások, VFR-turizmus vezető szerepe nem lehet kérdéses, mellette e táblázat is a városi és a kulturális turizmus kiemelkedő helyzetét igazolja, amelyet az aktív turisztikai tevékenységek egészítenek ki.

8. táblázat: A vasút szabadidős használatának gyakorisága és a termékválasztás kapcsolata

	Mindig	Gyakran	Alkalmanként	Ritkán	Átlag
Rokonlátogatás	53,333	80,759	72,549	60,465	66,779
Városlátogatás	53,333	51,923	37,255	32,558	43,767
Fürdők, vízpartok	33,333	28,846	17,647	6,977	21,701
Kulturális attrakciók	33,333	44,231	58,824	46,512	45,725
Természetjárás, kerékpározás	40,000	28,846	25,490	30,233	31,142
Egyéb turisztikai termékek	13,333	25,000	21,569	16,279	19,045
n	15	52	51	43	161

Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját készítés

5.4. A vasúti turizmus terméként való értelmezése

Általános és helyes közvélekedés, hogy azokon a településeken, ahol nincs jelen a helyi lakosság életét megkönnyítő alap infrastruktúra, ott legyen bármilyen nagy hatású attrakció, illetve akármennyire megkapó a táj, nem lehet úgy turizmust fejleszteni, hogy az érdemi keresletet generálva valóban többletbevételhez juttathassa a helyben élőket. A vasútnak, mint közlekedési eszköznek preferált helyzete van a turizmus rendszerén belül, mivel az *elérhetőség javítását szolgálva része az alapinfrastruktúrának úgy, hogy az attrakcióként is értelmezhető*. Nem szabad elfelejteni ugyanakkor, hogy még a legképrázatosabb helyeken futó hegyvidéki vasútvonalaknak is az *eljutás megkönnyítése az elsődleges célja*.

Amennyiben rendelkezésre áll a szükséges alapinfrastruktúra, valamint van érdemi kereslet generálására képes vonzerő, úgy kiépíthető a turisztikai infra- és szuprastruktúra rendszere. A turisztikai infrastruktúra két részre bontható, statikus és dinamikus elemekre (RÁTZ T. – VIZI I. 2007). A *statikus objektumok* közé tartoznak a tájban és a településeken megtalálható állandó jellegű vasúti attrakciók, így vasúti gyűjtemények épületei, vasútvonalakat feltáró tanösvények, stb. A *dinamikus infrastruktúrában* pedig azok a közlekedési eszközök találhatók (lényegében maga az egész vasút), amelyek elősegítik a vasúti turisztikai attrakciók megközelítését (pl. nosztalgiajáratok a Bakonyvasúton vagy Gödöllőre a Királyi váróterem megtekintésére).

Az elsődleges szuprastruktúrába az elszállásolási és vendéglátási szolgáltatások tartoznak. Paradox módon bár a történelem során a vasút elsőként a vasúti szállodák megnyitásával és üzemeltetésével került bele az idegenforgalom vérkeringésébe, ennek a szegmensnek jelenleg erősen korlátozott a jelenléte. Jó példa a vasúti szálláshelyre a 11-es számú vasútvonal mentén lévő Porva-Csesznek turistaház, mely a hasonló nevű állomás mellett fekszik. A kézirat lezárásakor a szálláshely szinte ad hoc jelleggel működött, illetve éppen bezárt állapotban volt, amire érdemi turisztikai kereslet nem építhető. Erőteljesebben jelen van a vendéglátó szektor, azonban itt is megfigyelhető a *minőségi romlás az állomási és utazás közbeni gasztronómiai szolgáltatásokban*. A hazai vasúti személyfuvarozó társaságok nem sorolnak be járataikba étkező- és büfékocsit, így a vonatozás közben kulináris élvezeteket csak az osztrák vasút által

üzemeltetett RailJetre felszálló utasok élvezhetnek. Az állomási vendéglátás esetén pedig általánosan elmondható, hogy a korábbi nagyvárú, és meleg ételt is biztosító restik *egyre inkább alkoholt kiszolgáló egységekként* működnek.

A *másodlagos szuprastruktúrához* a kiskereskedelmi, javító és kölcsönző szolgáltató szektor, valamint a lakossági szolgáltatások tartoznak. Ezek értelemszerűen a *nagyobb városok vasútállomásain* vannak jelen, drogériák, kisebb élelmiszerüzletek, pénzváltók, bankautomaták, postahivatalok, kerékpár- és eszközkölcsonzők, virágárusok, stb. formájában. A nagyobb járásszékhelyek esetében másodlagos szuprastruktúráként fokozatosan jelennek meg a kormányablakok, mint lakossági szolgáltató helyek, így a *vasútállomás fokozatosan szolgáltató központtá válik*. A kisebb települések vasútállomásain már nincs jelen a másodlagos szuprastruktúra, a vasúti megállóhelyeken pedig már az elsődleges szuprastruktúra is hiányzik.

A vasúti turizmus, mint termék kapcsán kell szólni annak utazásszervező és –közvetítő szektorban való megjelenéséről. Mivel a közvetítői szektorban szép számmal akadnak a vasúti turizmushoz kapcsolódó szervezett utazások, ezért fontos a szektor mélyrehatóbb elemzése is a témához kapcsolódóan. Magyarországon az adatgyűjtés zárásakor, 2017. március végén összesen 209 utazásszervező és/vagy utazásközvetítő szervezet ajánl legalább egy olyan szervezett utazást, amely tartalmaz valamilyen vasúti szolgáltatást. Ennek 30,62%-a csupán egyetlen vasúti programot, illetve ezt tartalmazó szervezett utazást kínál. Legalább 20 különböző vasúti témájú utazást az irodák 7,65%-a ajánl, ezen belül legalább 25 vasúti témájú program 4 iroda kínálatában található meg. Az összes vasúti turisztikai ajánlat 42,38%-a Európába, 41,78%-a pedig Ázsiába irányul, vagyis az eurázsiai szuperkontinens adja a vasúti szervezett utazások több, mint 84%-át. Az amerikai kontinenst az ajánlatok 12,43%-a Ausztráliát és Óceániát pedig 3,15%-a érinti. Afrika ebben a kérdésben csupán epizódszerephez jut, mivel összesen három vasúti utazásra van lehetőség, amely a teljes ajánlati paletta 0,25%-a.

Az utazási irodák ajánlatait érdemes a turisztikai célú vasúti utazások igénybevételére irányuló motivációk kapcsán csoportosítani. A közvetítő szektor szolgáltatói egyaránt kínálnak elsődleges és másodlagos motivációt kiváltó utakat. Előbbire elsősorban a magyarországi kisvasutakon való szervezett utazások a jó példa (Pl. Gemenci Állami Erdei Vasút, Királyréti Erdei Vasút). Ezeknél az utazásoknál a program fő elemét maga a vasúti utazás jelenti, ebből következően ezek az ajánlatok a

vasúti utazást, mint élményt jelentő vasúti turisták számára lehet fontos. Ezzel szemben a nagyobb távolságra való, több napos nemzetközi autóbuszos és repülőgépes körutazások során érintett vasúti attrakciók már csak egy-egy, igaz lényeges elemei az ajánlatoknak, ám ez már csupán a vasúti utazás élményszerűségére másodlagos motivációval tekintőket tudja megszólítani. Ilyenek pl. azok az utazási ajánlatok, amelyek részeként szervezeten meglátogathatók az alpesi jellegű vasutak (pl. Albula-, Bernina, Semmering-, Jungfrau-vasút), de a világszerte ismert japán Shinkansenen való utazás is ide sorolható. Ezen kívül az utazási irodák ajánlataiban szép számmal található olyan utazásokat, amelyek a vasúti közlekedést harmadlagos motiváció felkeltésével érintik. Ide tartoznak azok az utazási ajánlatok, ahol a vasúti utazás kizárólag a célpont elérését szolgálja (pl. a Kínát érintő körutazások esetén a nagy sebességű hálózat esetenként éjszakai használata).

Jegyértékesítéssel 17 utazási iroda foglalkozik, ezek közül legfontosabb a Keleti pályaudvar épületében működő *Wasteels Utazási Iroda*, amely a vasúti turizmus piacán a legfontosabb utazásszervező és értékesítő szolgáltató. Az iroda Európa és a világ számos országába ajánl szervezett vasúti utazásokat, illetve lehetőség van különböző országokba menetjegy megvásárlására is. A legtöbbet ajánlott vasúti attrakciók, illetve ajánlatok közül a svájci Jungfraubahn-ra az utazásközvetítő irodák 43,26%-ánál, a perui Machu Pichu vasútra az irodák 38,46%-ánál, a Peking-Sanghaj nagysebességű vasútra 34,13%-ál, míg a Shinkansen Tokio–Kyoto szakaszára 32,21%-ánál válthatunk jegyet, illetve fizethetünk be olyan utazásra, amelyek ezeket a vonalakat is érintik.

Vasúti turizmus szempontjából különleges értéket képviselnek azok az egyedi, nem tömegigényt kielégítő vasúti desztinációk, amelyek elérését csak néhány utazásszervező és –közvetítő iroda segítségével lehet megoldani. Ezek közül vannak hazai, európai és más kontinensen működő, akár ismert vasútvonalak is. Ide tartozik a világ legmeredekebb nem fogaskerekű pályáján közlekedő linzi Pöstlingbergbahn, a norvég vasút egyik legfontosabb vonala, az Oslo-Bergen vasút, az olasz Riviérán futó Vernanza – La Spezia szakasz, az új-zélandi TranzAlpine. Ismertsége ellenére a híres indiai luxusvonatokra (Rajasthan-Express, Maharaja-Expressz) is kevés helyen lehet szervezett utazást foglalni, melynek oka, hogy ezek a luxusutak alapvetően nem a magyarországi keresletre vannak kitalálva, emiatt hazánkból kisebb rájuk az érdeklődés. Egyedi, kevés iroda ajánlatában szerepel a Viktória-vízeséshez közlekedő Livingstone-

Expressz, a dél-afrikai Blue Train, vagy a világ legmagasabban futó vonalaként a tibeti vasutat. A világ legforgalmasabb vasútállomását, a tokiói Shinjikut két szolgáltató jóvoltából lehet szervezeten megtekinteni.

Ebben a fejezetben kell szólni a MÁV Nostalgia Kft., mint a legfontosabb vasúti turisztikai utazásközvetítő szolgáltató által szervezett és ajánlott utazásokról. Kínálatában egyaránt megtalálhatók a vasúti milió átélését elsődlegesen keresők részére kínált utazások, mint a vasúti utazást csak másodlagos preferenciaként kihasználók számára tett ajánlatok. Az elsődleges motivációval rendelkezők részére gőzmozdonyos vagy NOHAB-os nosztalgiautakat kínálnak, elsősorban a Dunakanyarba, illetve Gödöllőre, eseti jelleggel a Bakonyba, Pannonhalmára, Egerbe. Ezek az ajánlatok nem ritkán a gasztronómiai elegancia múltbeli megélésének miliójét is kínálják (Gyertyafény Expressz). Emellett több olyan, egy és több napos utat kínál, amelynek során a vasúti utazás élményének és miliójének átélése csak másodlagos jellegű a célpont eléréséhez és a célterületen való turisztikai tevékenységhez képest. Ilyenek az évente több alkalommal meghirdetett Semmering Expressz, de a Csíksomlyói Búcsúra szervezett vasúti utazások is ide tartoznak (Csíksomlyó Expressz, Boldogasszony zarándokvonat).

5.4.1. A vasúti közlekedés kapcsolata a turisztikai milióval

A turisztikai tevékenység értékelésében mind a célterületre való és az onnan elutazás, mind a desztinációban való tartózkodás egyaránt fontos, ezen belül a megérkezés pillanata az, amely leginkább befolyásolja az egyént a turisztikai jellegű tevékenység végzésében, és a desztinációban való tartózkodás mentális hátterét adja. Jól megragadható a probléma az olyan, úgynevezett városkapuk vizsgálata esetében, mint maga a vasútállomás, hiszen a célterületre való megérkezéskor szerzett információk, érzetek határozzák meg leginkább az egyén hangulatát, boldogságérzetét (BÁN D. 2011, SOMOGYI B. 2011, MICHALKÓ G. 2007). Egy megfelelően rendben tartott vasútállomást (városkaput) látva az érkező utasban nagyobb fokú elégedettségérzet alakul ki, amely testet ölt a turisztikai jellegű költés szintjében is, míg az elhanyagoltság, lehangoltság állapotát mutató városkapukon belépve a turisztikai magatartás minősége is negatív irányban fog változni (CSÍKSZENTMIHÁLYI M. 1998).

A vasútállomás komplex miliője tehát képes meghatározni az egyén célterületen való és a látogatás utáni magatartását. A miliő olyan térbeli komplexum, melynek egyik oldalán a szolgáltató desztináció, a másik oldalán az érkező és pénzt elkölteni kívánó turista áll. A kettő között egy *szubjektív környezet* alakul ki, hiszen egyénenként más és más ingerérzet állapítható meg, amelyet több tényező, így életkor, a küldő terület környezete, a szociális és egzisztenciális helyzet, stb. is befolyásol (PÉNZES E. 2009).

Mivel egy vasútállomás szubjektív miliőjének feltárásához komoly, nagy elemszámú kérdőíves megkérdezés és annak professzionális kiértékelése szükséges, amely meghaladná ennek a kutatásnak a gyakorlati kereteit, ezért a vasútállomások miliőjének, szociális, társadalmi és gazdasági környezetének kínálati vonatkozású értékelésére szorítkozom. Ehhez három, különböző népességszámú településeken lévő, ebből következően eltérő forgalmi intenzitással rendelkező vasúti csomópont vasútállomását vizsgáltam: a közel 100 ezer fő lélekszámú Székesfehérvárra, a kb. 20 000 fős Dombóvárra, valamint a valamivel 5 000 fő feletti Mezőhegyesre esett a választásom. A vasútállomások környezeti állapotának leírása a 9. táblázatban látható.

Az ebben olvasható adatokból jól látszik az a tendencia, hogy a forgalmi intenzitás csökkenésével a szolgáltatási kínálat is mérséklődik, illetve a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatások jelenléte is csökken. A forgalmi intenzitás mértékéből következik az Európai Unió források felhasználásának koncentrációja, ami az elővárosi forgalomban részt vevő 30a vonal kapcsán Székesfehérvár esetében jelenik meg. A másik két vizsgált állomás félperiférikus és periférikus területen helyezkedik el, ami tovább rontja e két város vasútállomásának szolgáltatáskínálatát. Bár a vasúti utazás körülményeiről mindhárom vizsgált helyen tájékozódni tudnak az utasok, elektronikus tájékoztatás csak Székesfehérváron van, a másik két állomás ebben is hiányt szenved.

Az utasellátás szempontjából is megfigyelhető némi, bár az előzőekhez képest mérsékeltebb különbség, de értelemszerűen itt is Székesfehérvár van nyerő pozícióban. Mindent összegezve elmondható, hogy Székesfehérvár és Mezőhegyes esetében nagyjából azt kapja az utas, amit egy hasonló horderejű vasútállomástól elvárható, ugyanakkor Dombóvár esetében az embernek támad némi hiányérzete. A dél-dunántúli vasúti csomópont a vasúti közlekedés térszerkezetében sokkal erősebb pozíciót foglal el ahhoz, hogy az állomáson és környezetében, elsősorban az utazáshoz kapcsolódó szolgáltatások (utastájékoztatás, vendéglátás) ilyen erőteljes lemaradásban legyen. Ez

azért káros, mert mint ahogy később olvasható lesz, Dombóvár a vasúti turizmus termékfejlesztési oldaláról megközelítve kiemelt pozícióban van, köszönhetően a településen megtalálható változatos vasúti, történelmi és természeti értékeknek.

9. táblázat: A vizsgált vasútállomások szolgáltatáskínálata

Kategória	Székesfehérvár	Dombóvár	Mezőhegyes
Település lakónépessége 2017.	97 617 fő	18 311 fő	5143
Érkező vonatok száma, 2017.	131 db	54 db	25 db.
<i>Vasútállomás belső környezete</i>			
Nyitva tartó jegypénztárak száma	3	1	1
Információs szolgálat	igen	nem	nem
Digitális utastájékoztató rendszer	igen	nem	nem
Kifüggesztett menetrend	igen	igen	igen
Kifüggesztett menetrendi információk	igen	igen	igen
Hangos utastájékoztató	igen	igen	igen
Állomáson működő vállalkozások száma	2	2	0
Élelemvásárlási lehetőség	igen	igen	nem
Meleg étel lehetőség	igen	nem	nem
Vendéglátó egység	igen	igen	nem
Váróterem	igen	igen	igen
Mosdó, WC	igen	igen	igen
Városterkép	igen	igen	nem
Turisztikai információk	nem	igen	igen
<i>Vasútállomás külső környezete</i>			
Kültéri várakozási lehetőség	igen	igen	igen
Aluljáró	igen	nem	nem
Virágosítás	nem	igen	igen
Magasított peron	igen	igen	igen
Perontető	igen	nem	nem
Fizető parkoló	igen	nem	nem
Ingyenes parkoló	nem	igen	igen
Fedett kerékpártároló	igen	igen	nem
Nem fedett kerékpártároló	nem	nem	igen
Helyi autóbusz állomás	igen	igen	nem
Helyközi autóbusz állomás	nem	igen	igen
Taxiállomás	igen	igen	nem
Felújított állomás	igen	nem	nem

Forrás: saját készítés

5.4.2. A vasúti turizmus és a biztonság kapcsolata

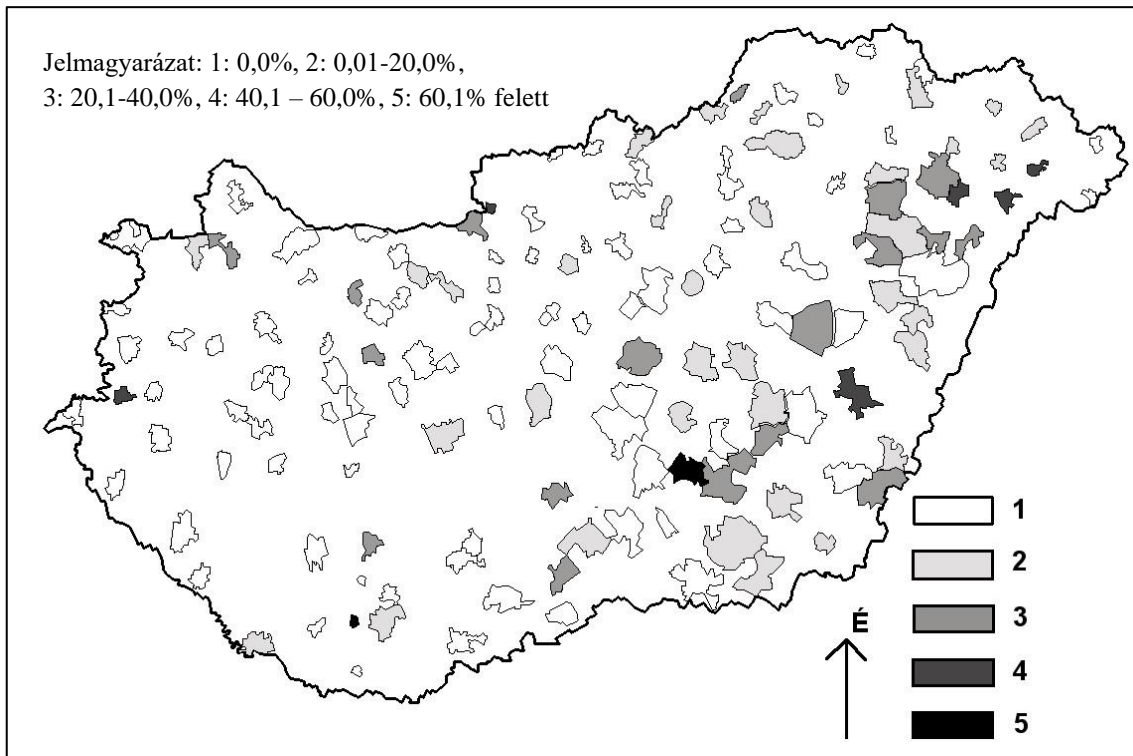
A vasúti közlekedés egyik legszerteágazóbb, és a közlekedéstudományi kutatókat leginkább foglalkoztató problémaköre a biztonság kérdése. A közlekedésben való részvétel során szinte az elsők között szembesülnek az utazók a közlekedés szabályaival, vegyenek részt akár közúti, akár vasúti, akár légi forgalomban. Az egyes közlekedési módok sokszor szövevényes, nehezen kiismerhető szabályrendszere teszi azonban lehetővé, hogy a közlekedési alrendszerek a maguk megfelelő biztonságfaktorában működhessenek, és ezáltal az utast biztonságosan célba juttassák.

A vasúti közlekedés esetében a biztonság különböző szinteken jelenik meg, amelyek mindegyike szükséges a vasútüzem hatékony működéséhez. A vasutat, mivel közösségi közlekedési eszköz, minden bizonnyal nagy létszámú embertömegek használják. Ez alapvetően a közbiztonság javulása irányába hat (a sok utas látványa pozitívan befolyásolja az egyén biztonságérzetét), ugyanakkor nem szabad elfelejteni azt, hogy a biztonságfaktorok sérülése esetén akár jelentős áldozatszámú járó katasztrófhelyzetek is kialakulhatnak (KÖVÁRI I. 2012). A közúti szintbeli átjárók nem megfelelő biztosítása és az ebből fakadó *emberi figyelmetlenség*, a vasút üzemi szintű problémái, illetve a külső deviáns tényezők egyaránt a vasút közbiztonságának romlását idézi elő. A nagy embertömegekben ráadásul könnyebben észrevétlenek maradhatnak a turisták életét megkeserítő rablók, tolvajok (MAROSI L. 1999). A 2004. március 11-ei madridi, vonatok ellen elkövetett terrormerényletek óta a vasúton utazók is tudják, hogy az utazás komoly veszélyeket rejthet magában (DÁVID L. ET AL. 2007).

A vasút közösségi jellegéből kiindulva, s annak tudatában, hogy kis térben akár nagyon sok ember is összezsúfolódhat, felértékelődik a *közegészségügy jelentősége*. Minél nagyobb tömegben használják egy vonalszakasz vasúti járatait, annál nagyobb az esélye annak, hogy beteg, (akár tudta nélkül is) fertőző személy ül a szerelvényen. A higiénia mellék- és szárnyvonalakon tapasztalható hiánya (elég csak a vonaton lévő illemhelyek áldatlan állapotára gondolni) viszont éppen a turizmusban leginkább hasznosítható hálózati elemek kiaknázását gátolja, vagy legalábbis teszi igen nehezzé. A vasúti kocsik tisztaságával kapcsolatban már a szerző egy korábbi kérdőíves felmérése is lehangoló láttelepet adott, a tisztasággal kapcsolatos kérdésekre adott válaszok pontértékei alapján a vizsgált tényezők végére sorolták a köztisztasággal kapcsolatos észrevételeket (SOMOGYI B. 2013).

A települési közbiztonság helyzetét és a vasúti közlekedéssel való kapcsolatát jól szemlélteti az *1. térkép*, amely a járásközpont városok esetében a vasút mentén lévő szegregátumok arányát mutatja. A fehér színnel jelölt településeken a vasút mentén nincs szegregált vagy szegregációval veszélyeztetett terület, s minél sötétebb a színskála, annál nagyobb mértékben vannak jelen a vasút körül a hátrányos településrészek. Elsőre is jól látható az ország társadalmi kettőssége: az 1-es értékbe tartozó (ahol nincs a vasút mellett szegregált terület) összesen 88 település 53,41%-a a Dunától nyugatra, míg a legalább 3-es értéket kapó városok (ahol a szegregált területek legalább 20%-a a vasút mellett található) 69,23%-a a Dunától keletre fekszik. A legtöbb vasút melletti szegregált terület (talán nem meglepő módon) Ózdon található, mivel a város a szegregált mélyszegénység országos példajaként ismert. Ezen kívül jelentős közbiztonsági veszélyt hordoz magában Hajdúhadház, Nyíradony, Mátészalka és Nagykálló szegregált területeinek elhelyezkedése. Mivel a vasúti turizmus a vasútállomásokon, megállóhelyeken jelenik meg a települési térben, ezért azok a városok, ahol az állomás egyben leromlott városrészi környezetet jelent, vannak a legnehezebb pozícióban (POLÁK A. 2015). Ez összesen 10 településről mondható el, melyek között jelentősebb idegenforgalmi célpontok is találhatóak, mint Gyöngyös, Sárospatak, Hódmezővásárhely, vagy a vasúti turizmusban kitüntetett potenciállal rendelkező Dombóvár.

1. térkép: A vasútvonalak mentén található szegregált területek aránya a járásközpont településeken



Forrás: települési ITS adatok alapján saját készítés

A vasút biztonságának másik nagy horderejű kérdésköre az *eljutás biztonsága*, azaz van-e olyan műszaki állapotban a vasúthálózat, és alkalmas-e személyi, jogi, társadalmi és gazdasági feltételrendszerében a vasút arra, hogy az utast biztonságosan és pontosan elszállítsa a kívánt célállomásra. A hazai vasúthálózaton előforduló késések vizsgálatára egyrészt a MÁV honlapján megtalálható menetrendszerűségi táblázatokat elemeztem, másrészt magam is nem reprezentatív primer kutatást végeztem a vasút online vonatinformációs rendszerét felhasználva. A MÁV-Start Zrt. által közlekedtetett vonatok közül 2017-ben az IC vonatok 8,87, a pótjegyköteles gyorsvonatok 4,58, a regionális személyvonatok 1,48, az elővárosi vonatok 3,05%-a késett legalább 15 perccel. Ez már jelentősnek mondható idővesztés, főleg, ha az illető emiatt a csatlakozását kési le, ráadásul éppen a turizmusban leginkább kihasznált IC és gyorsvonatok azok, ahol a leggyakrabban fordulnak elő késések. A személyes vizsgálatok eredményeként feltárultak a késések leggyakoribb okai: eszerint a legtöbb késés (az összes késés kb. 26%-a) forgalmi ok miatt keletkezik, míg a legkisebb mértékben (az összes késés 1,54%-ában) hatósági intézkedés miatt késnek a vonatok.

Az egy vonatra jutó átlagos késések kapcsán a *balesetek és biztosítóberendezési meghibásodások* vezetnek. Ezek ugyan nem érintenek sok vonatot (míg forgalmi okból a vizsgált intervallumban 42, addig baleset miatt csak 8 vonat késett), ám ezek jelentős, átlagosan közel 1 órás késéseket eredményeznek, és órákra képesek megbénítani egy-egy vonalcsoport forgalmát.

A vonatokon és a vasút körül előforduló devianciák visszaszorítására az állam is igyekszik megtenni a szükséges lépéseket, amely főként a *jogi környezet kialakításában* ölt testet. A jelenlegi büntetőjogi szabályozás szerint a vasút alkalmazottjai közfeladatot ellátó hivatalos személynek minősülnek, ennél fogva az őket ért sérelmek különleges elbírálás alá esnek. A jelentős visszatartó erő ellenére is előfordulnak azonban a vasút egész intézményi rendszerével szembeni visszaélések, atrocitások, amelyek a vonaton ülő, vagy állomáson várakozó turistában is visszatetszést keltenek, csökkentve ezáltal a vonal turisztikai imázsát.

5.5. A vasúti turizmus hatásai

A vasúti turizmus mint turisztikai termék nem önállóan létezik, hanem az idegenforgalom rendszerébe integráltan beágyazva fejti ki hatásait a helyi és a küldő társadalomra, a környezeti rendszerekre, a pénzügyi és gazdasági folyamatokra és végső soron magára a turizmusra, a turizmus helyi szervezeti és irányítási rendszerére. Egyedi jellege miatt speciális hatással van a közlekedési alrendszerek működésére is. Éppen ezért a vasúti turizmus elméleti háttérének vizsgálatát nem zárhatjuk le annak pozitív és negatív hatásainak számbavétele nélkül. A vasúti turizmus hatásait a következő csoportokba lehet foglalni: társadalmi hatások, pénzügyi hatások, gazdasági hatások, közlekedésre gyakorolt hatások, környezeti hatások, turisztikai hatások. A következőkben csoportonkénti bontásban kívánom a vasúti turizmus pozitív és negatív hatásait bemutatni.

1. Társadalmi hatások: ennek taglalásakor abból érdemes kiindulni, hogy a vasút egy *közösségi közlekedési eszköz*, amin legjobb esetben nem egyedül, hanem utastársainkkal együtt utazunk (még ha egyedül is lennénk, akkor is ott van a jegyvizsgáló a vonaton). Legalább két ember tehát minden esetben van a személyforgalom számára megnyitott térben, és egészen biztosan kialakul utazás során

valamilyen interakció (a jegyvizsgáló is ellenőrzi a jegyek meglétét, helyességét, ami már diskurzuson alapul). Az utazás során az utazóközönség elvárt utazási normák megismerése és átvétele révén a turista megismeri a helyi társadalmi szokásokat, elvárásokat. Nyilvánvalóan más a szokás- és hagyományrendszer egy Japánban száguldó szuperepresszen, más az orosz tajgát átszelő Oroszország expresszen és ismét más mondjuk a Dél-afrikai Blue Train luxusvonatán. Természetesen a vasúton utazó turista pedig hozza magával saját küldő területének kulturális jellemvonásait. Mivel egy vasúti utazás során kis térben akár több etnikum, kulturális régió, stb. képviselője is jelen lehet, fennáll a lehetősége annak, hogy az *egymás közötti diskurzus* segítségével megismerjék egymás szokásait, igényeit. A vasúti utazást választó ezáltal szorosabb kapcsolatot képes kiépíteni a helyi társadalommal (különösen, ha nyitott személyiségről van szó), illetve a helyi fogadó közösség is megismeri a küldő terület lakosságának szokásait, elősegítve ezáltal a látogatások kölcsönösségét. Mindemellett a vonaton más küldő terület képviselője is jelen lehet, amely tovább bonyolítja az egyes etnikai szereplők közötti diskurzus szövevényességét.

A vasúti turizmusnak negatív társadalmi hatásai is vannak, hiszen egy olyan helyzetben ahol kis térben több, akár különböző nemzetiség képviselője van jelen, természetesen megjelennek a *deviáns elemek és viselkedésformák* is. A vasúton való utazás ideje alatt elkövetett bűncselekmények (rablás, zsebtolvajlás, korrupció, stb.) prominens áldozatai a helyi viszonyokat és szokásrendszereket nem ismerő, gyanútlan idegenek, akik sok esetben jelentős vagyonszétessel fizethetnek elővigyázatlanágukért. A negatív esetek, különösen ha azok rendszeresen fordulnak elő, rányomják bélyegét a desztináció társadalmi rendszerének értékítéletére, amely nyilvánvalóan a vendégforgalom elmaradása irányába hat.

2. Pénzügyi hatások: a vasúti turizmus kétféle módon, illetve irányban fejti ki a pénzügyi alrendszerekre vonatkozó hatásait. Egyrészt a vasútvonal, illetve hálózati elem turizmusba való integrálásával olyan vonalszakaszok forgalma és ezzel az azt üzemelő vasúttársaság *jegyárbevétele is növekedhet*, amelyek egyébként nem állnának az érdeklődés középpontjában. Ráadásul itt multiplifikálódó hatásról beszélhetünk, hiszen a turizmusban hasznosított mellék- vagy szárnyvonal forgalma a csatlakozó főbb vonalakon is többletforgalmat generál. Elég csak arra gondolni, hogy a turisztikai promóciók hatására a hivatásforgalomban is többen vesznek részt, akik közül sokan

akár hosszabb távú utazást is vállalnak. Az arra alkalmas vonalszakaszok turisztikai jellemvonásainak erősítése, marketingje tehát a vasúttársaság finansiális adottságait pozitív módon befolyásolja.

Másrészt a vasúthálózat elemeinek turisztikai integrációja hozzájárul ahhoz, hogy diverzifikált turisztikai termékinálatot nyújtva a fogadóterületen növelje az infra- és szuprastruktúra igénybevételének intenzitását. A turisztikai többletfogyasztás a vonal menti településeken nagyobb iparüzési és idegenforgalmi adóbevételeket, az államháztartás szempontjából pedig magasabb általános forgalmi adó, illetve a foglalkoztatás bővülésével erőteljesebb járulékbévetelt generál. A *helyi adóbevételek bővülése* hozzájárul a települések likviditásának garantálásához, a helyi pénzügyi alrendszerek fenntartható működtetéséhez.

3. Gazdasági hatások: a vasúti turizmus fejlesztésének mindenképpen pozitív hozadéka, hogy a termékfejlesztéssel érintett térségekben hozzájárul a *vasúti turizmussal kapcsolatban álló gazdasági szervezetek létrehozására, fennmaradására, bővülésére*. A vasúti turizmussal az alábbi tematikájú gazdasági szervezetek működhetnek az érintett településeken: 1. műszaki jellegű tevékenységek, pl. gépek, járművek javításával, szerelésével foglalkozó műhelyek, illetve alkatrészek kereskedésével foglalkozó üzletek. 2. Az érkező vendégek igényeit kiszolgáló szuprastrukturális létesítmények, pl. szálláshelyek, vendéglátó egységek. 3. Program- és rendezvényszervezéssel foglalkozó szolgáltatók, a vasúti turizmus kínálatának diverzifikálásra és a helyi idegenforgalmi kínálat bővítésére. 4. A megnövekedett fogalom által generált vásárlási hajlam kielégítésére kiskereskedelmi egységek létrejötte, betelepülése.

Látható, hogy a vasúti turizmus fejlesztése milyen változatos módon járul hozzá egy-egy település, mikro- és mezoléptékű térség gazdasági diverzifikációjához. A gazdasági szervezetek számának bővülése, valamint a meglévők strukturális fejlesztése a munkahely-kínálat bővülésével is jár, amely hozzájárul a térség népességmegtartó erejének javításához, a lakosság elvándorlásának megállításához. Mivel a vasúton utazók elsősorban a szép, érintetlennek tűnő táji környezetre kíváncsiak, a centrumtérsegek urbanizált, erősen beépített környezete kevésbé vonzó, ezért is főleg a periférikus és félperiférikus területek gazdasági folyamataira lennének kedvező hatással.

A vasúti turizmusnak vannak negatív gazdasági hatásai is. A turizmus egyoldalú fejlesztésével a térség gazdasági szerkezete egysíkúvá válhat, a döntési folyamatokban egyre kevésbé jelenik meg a gazdasági diverzifikáció. A turizmustól való *túlzott függés kialakulása* gátolja az idegenforgalomhoz nem, vagy kevésbé kötődő gazdasági szervezetek, cégek megalakulását, megtelepedését, számukra akár piacvesztéssel is járhat az, ha a turisztikai termékfejlesztés nem a helyi struktúrákba integráltan valósul meg.

4. Környezeti alrendszerre gyakorolt hatások: a vasút, mint a közösségi közlekedés egyik altípusa működése során hozzájárul a fenntartható mobilitás elősegítéséhez (DALLEN, J. 2007A, 2007B, VÖRÖS ZS. 2005). Az egyéni közlekedési módokhoz viszonyított kisebb fajlagos emisszió, a gépjárműhasználat visszaszorítására gyakorolt hatásmechanizmusok *csökkentik az adott település és táj környezeti terhelését*, mint a kevesebb parkolóhely igény által a lefedett területek csökkenése, a gépjárműhasználatból eredő üvegházhatású gázok kibocsátásának mérséklődése. A vasút kötött pályás mivoltából következően az esetleges, vasúti közlekedésből eredő talaj- és vízszennyezések lokalizálhatók, ezáltal könnyebben megszüntethetők, mint a tájat szinte teljes egészében használó közúti közlekedésben. A vasút idegenforgalmi szempontú kihasználása a térségben vendégeskedők *szemléletformálásához is hozzájárul*, ami a küldő terület környezeti állapotának javulásában ölt testet.

A vasúti turizmus fejlesztésének negatív környezeti hatásai is vannak, aminek oka elsősorban a megnövekedett kereslet. A nagyobb utasforgalom erőteljesebben zavarja a vasútállomások környezetének élővilágát, a környezeti rendszerek működésére tekintettel nem lévő vendégek számának növekedése zajongásukkal, szándékos vagy véletlen károkozásukkal csökkentik a vasút térségének biodiverzitását. A negatív hatásoknál kell megemlíteni a vasúti szerelvények zajhatását, amely a forgalom növekedésével együtt járó új szerelvények, járatok beállításával tovább fokozódik. Különösen igaz a vonalszakaszt kizárólag idegenforgalmi szempontból használó gőzvontatású szerelvények esetében, amelyek *élővilág-riasztó hatása* miatt éppen annak a tevékenységnek az üzése nem tud megvalósulni, amely miatt valójában vonatra szálltak, jelesül a vasút természeti környezetének és az azt körülvevő bioszférának a megfigyelése. Habár nem mérvadó a környezeti hatások között, mégis itt kell megemlíteni a vasút *esztétikai környezetszennyezését*. A vasútnak önálló építészeti

struktúrája van. Az ország minden pontján szabvány, a táji adottságokhoz nem igazodó, a településképbbe kevésbé illő épületek kísérik a vasútvonalakat (indóházak, felvételi épületek, stb.). A vasúti turizmus fejlesztésével az idegenforgalmi igények kiszolgálására esetlegesen felépülő új épületek is ehhez az elvhez fognak igazodni, és nem minden esetben járulnak hozzá a településképb hagyományos elemeinek fennmaradásához (a 2017. évben minden településen kötelezően elfogadott településképi arculati kézikönyvek talán reményt adnak a helyi szemléletű építkezések térnyerésére).

5. Közlekedésre gyakorolt speciális hatások: a vasút, mint a közlekedési rendszerek egyik alstruktúrája, elsősorban azért működik, hogy a rendszert használókat a lehető legrövidebb úton, a lehető legkedvezőbb eljutás idővel, és a lehető leghatékonyabban eljuttassa a célállomásukra. A vasútnak tehát *alapvetően a hivatásforgalom kielégítése a célja*, vagyis annak megoldása, hogy az utasok időben megérkezzenek munkahelyeikre, iskolába, óvodába, vagy akár hivatali és egyéb teendőik intézésének helyszíneire. Az idegenforgalmi szempontú utazások is ebbe a szisztémába integráltak kell, hogy megjelenjenek. Gondolni kell egyrészt arra, hogy a vasutat turisztikai célból használók is ugyanazokat a menetrend szerint közlekedő járatokat veszik igénybe, mint a hivatásforgalomban részt vevő társaik. Ez, főleg nagyobb látogatottságú helyszíneken akár a *szervevények túlsúfoltságát* is okozhatják, ahogy a Győr – Veszprém közötti vonalon egy-egy jól sikerült őszi kirándulós hétvége esetén megfigyelhető.

A vasúttársaságok alapvetően a hivatásforgalom nagyságára alapoznak a szervevények kiállításakor, így egy erőteljesebb turisztikai igénybevétel eredményeképpen a közlekedő autentikus Bzmot szervevények *kapacitásbeli problémákkal* küzdhetnek. Másrészt a kizárólag turisztikai cézzal közlekedő járatok (pl. MÁV Nosztalgia meghirdetett utazásai) is a kész menetrendi struktúrába kell, hogy integrálódjanak, ráadásul ezeket a vonalakat a teherforgalom is használhatja. A turisztikai jellegű utazások kiszolgálása tehát többletterhelést ró a vasúttársaságokra, mind a forgalom elszállításához szükséges szervevények, kocsik mennyisége és állapota, mind a *szűk menetrendi keresztmetszetek* menedzselése kapcsán. A közlekedésre gyakorolt hatások tehát kétirányúak, mert az igaz, hogy a turisztikai forgalom vasúton való intenzívebb megjelenése a hivatásforgalomban is a vasút malmára hajtja a vizet,

azonban a túlszűfolttság rendszeressé válása éppen hogy taszító tényező a közösségi közlekedés elfogadását illetően. Éppen ezért a vasúti turizmus, mint turisztikai termék tervezése és fejlesztése csak rendkívül körültekintő módon, a vasúti személyszállításban részt vevő szervezetek közötti összehangolt kooperációval és koordinációval valósítható meg (különösen az idegenforgalmi fejlesztésre oly érzékeny mellék- és szárnyvonalak esetében, ahol a kapacitásbeli problémák hatványozottan jelentkeznek).

6. Turizmusra gyakorolt hatások: ha már a vasúti turizmus fejlesztéséről beszélünk, akkor néhány gondolatban szólni kell arról, hogy a turizmus rendszerére milyen hatást gyakorolhat a vasúti közlekedés idegenforgalmi célú diverzifikációja. A turisztikai forgalom megjelenésével, ahogy a pénzügyi hatások kapcsán már említettem, emelkedik a vasúti személyszállítással foglalkozó társaságok jegyárbevétele. A vasúti turizmus finanszírozásában a vasút által érintett térségekben működő turisztikai desztináció menedzsment szervezeteknek is szükségképpen részt kell venniük, amely a TDM szervezetek és a vasúttárságok közötti szoros kooperáción alapul. A vasúti turizmus integrált fejlesztése tehát mindenképpen hatással van a turizmus helyi irányításának szervezeti rendszerére. A diverzifikált, változatos magatartásformán alapuló termékfejlesztés hozzájárul a térségbe érkező látogatók *tartózkodási idejének, költésszintjének* növeléséhez. Természetesen azonban itt is jelentkeznek negatív hatások, különösen a *vasúti turizmusra való egyoldalú építés* és az ezzel együtt járó egysíkú döntéshozatal, a termékkínálat diverzifikálatlansága kapcsán (bár a Győr-Veszprém vasútvonal a turizmusban jól hasznosuló vonalhálózati elem, a Vinye megállóhely közelében működő turisztikai szolgáltatók oly erőteljesen építenek kizárólagosan a vasúti forgalomra, hogy ez esetben már érdemes figyelni a fent említett folyamatokra is).

5.6. A vasúti közlekedés kapcsolata a turisztikai termékekkel

5.6.1. A vasúti közlekedés és természetjáró turizmus kapcsolata

Bár az urbanizációval fémjelzett posztmodern kor emberének munkaerő-piaci kötelezettsége révén egyre rövidebb szabadidő áll rendelkezésére, a hétvégi turizmus, illetve rekreáció lehetőségét egyre többen használják ki arra, hogy a mindennapi

rutinjukból kiszakadva a természet lágy ölén töltődjenek fel. A globális szintű információáramlás révén a mai kor embere a korábnál is *nagyobb tudatossággal keresi az egészséges és fenntartható, környezetet lehetőleg kevésbé károsító magatartásformákat*, amely a turisztikai döntésekben is érvényre kerül (SMITH, M. K. – DIEKMANN, A. 2017). Ennek következménye, hogy egyre nagyobb számban látogatják a városok környékének jelzett turistaútjait, az országszerte változatos korosztálynak szervezett teljesítménytúrákat. A ténylegesen gyalogos természetjárás céljából útra kelők sokkal inkább a fiatal korosztályból kerülnek ki, mivel a településektől távol lévő területek vadságának felfedezése és átélése hosszabb természetben tartózkodást, nomadizáltabb körülményeket, valamint ennél fogva hosszabb szabadidőt tételeznek fel (MAOZ, D. 2007). Egy-egy hosszabb, regionális (Börzsönyi Kéktúra, Közép Dunántúli Piros túra) vagy országos szintű (Országos Kéktúra) túraútvonal végigjárása több napot vesz igénybe, közben alacsony kategóriájú szálláshelyet kell igénybe venni, így csak alacsony igényszinttel rendelkezők számára nyílik valódi esély ezek végigjárására. A hosszú távú gyalogos természetjárók, mint csoport ismérvei már feltűnő hasonlóságot mutatnak az angol nyelvű irodalomban csak backpacker (felfedező) szintű turisták jegyeivel (BRZÓZKA, M. 2012, MAOZ, D. 2007). Az eddigi szakirodalmi források feldolgozása alapján a természetjárás iránt érdeklődő legfontosabb célcsoport a felsőfokú tanulmányait már éppen befejező, de az európai vasúthálózatokon még ifjúsági kedvezményeket kapó 22-27 év közötti korcsoport. A vasúti kedvezmények mellett a hosszabb útvonalszakaszok és teljesítménytúrák bejárásához szükséges fizikai erőnlét is a tettere készebb ifjúság, a férfi társadalom, illetve a sportos életvitelt folytató hölgyek malmára hajtja a vizet (TOMIK, R. 2013, SORENSEN, A. 2003). Fontos ugyanakkor megjegyezni, hogy a rekreációs célból akár egyénileg, akár csoportosan, akár családdal együtt a természetben való időtöltés, piknikezés nem része a gyalogos természetjárásnak, így jelen kutatásnak sem, mivel nem keresi a gyalogtúrával járó kalandokat és kihívásokat.

Magyarországot több regionális és országos hatókörű, több napos túrával abszolválható jelzett turistaút szeli át, melyek vasúttal való érintettségét a *10. táblázat* szemlélteti. Ennek alapján Magyarország legfontosabb és leghosszabb jelzett túraútvonalai közül a *Közép Dunántúli Piros, a Pest Megyei Piros és a Balaton-felvidéki kék túrák érintenek legnagyobb arányban vasútállomást*, vagyis ezeknél

szakítható meg legnagyobb eséllyel a vándorlás egy-egy vasútállomáson. A legtöbb vasútállomást a leghosszabb hazai túraútvonal, az Országos Kék túra érinti. Az egyes túrautak számos olyan települést érintenek, amelyek rendelkeznek vasúti kapcsolattal, de maga a turistaút nem tér be a vasútállomáshoz, azt gyalogút beiktatásával lehet elérni. Ezek arányaiban a Pest Megyei Piros, az Alföldi Kék és a Dél-dunántúli Piros túrákon jellemzők leginkább, míg nominálisan az Alföldi Kék túra vezet. Legkevésbé a Dél-dunántúli Kék, az Országos Kék és a Vasfüggöny Zöld túrautak érintenek vasútállomásokat, valamint vasúti kapcsolattal rendelkező településeket.

10. táblázat: A természetjáró turizmus és a vasúti közlekedés kapcsolata

Név	Vasútállomást érintő települések				Települések
	Vasútállomást érintő		Vasútállomással rendelkező		
	száma (db)	aránya (%)	száma (db)	aránya (%)	
Országos Kéktúra	15	13,63	11	10,00	Boldogkőváralja, Putnok, Mátraverebély, Nógrád, Nagymaros, Piliscsaba, Dorog, Szárliget, Bodajk, Zirc, Városlőd, Kislőd, Badacsonytördemic, Keszthely, Sümeg
Rockenbauer Pál Dél-dunántúli Kéktúra	5	7,57	6	9,09	Egyházasköd, Rádiháza, Zalakomár, Abaliget, Szekszárd
Alföldi Kéktúra	5	8,06	16	25,81	Szekszárd, Baja-Dunafürdő, Körösladány, Nagykereki, Sátoraljaújhely
Közép-Dunántúli Piros	5	26,32	4	21,05	Porva-Csesznek, Vinye, Eplény, Szár, Látatlan
Dél-dunántúli Piros Túra	5	17,24	7	24,14	Szekszárd, Bükkösd, Kaposvár, Kapoly, Zamárdi
Pest Megyei Piros	5	23,81	8	38,10	Verőce, Máriabesnyő, Gödöllő, Gyömrő, Péteri
Vasfüggöny Zöld	2	10,53	3	15,79	Nagycenk, Kópháza
Balaton-felvidéki kék túra	3	23,08	3	23,08	Pétfürdő, Balatonalmádi, Badacsonytomaj

Forrás: turistautak.hu

A vasúti utazás és a természetjáró turizmus kapcsolata keresleti oldalának vizsgálata három szegmens mentén történt meg. Egyrészt a ma legdivatosabb, sportjellegű természetjárás, a *teljesítménytúrázás vasúttal való kapcsolatának vizsgálatát* végeztem el, mely több érdekes, jövőre nézvést is fontos eredménnyel gazdagította a kutatást. Másrészt a 2016 nyarán végzett utasforgalmi kérdőíves felmérés eredményei kerültek értékelésre a természetjárás szemszögéből, harmadrészt a MÁV-Start Zrt. 2011. évi regisztrációs jegyeinek eladási adatainak másodelemzése pedig a természetjáró turizmus szezonálisát illusztrálja.

A posztmodern turizmus egyre inkább az egyén élménykeresésére, az adrenalin szint növelésére, új célok és távlatok kijelölésére és élményszerű elérésére, az esztétika és az önmegvalósítás kiteljesedésére épül. A monoton mindennapokból való kiszakadás egyre növekvő igénye hívta életre és táplálja az olyan, kalandokban és extrém helyzetekben bővelkedő szabadidő eltöltési lehetőségeket, mint a teljesítménytúrázás. Az első teljesítménytúrák az 1980-as évek elején jelentek meg, ezek még kizárólag a sportteljesítményt helyezték előtérbe, a minél hosszabb táv, minél rövidebb idő alatti „ledarálása” volt a cél. Mára a teljesítménytúrázás társadalmi és gazdasági környezete oly mértékben átalakult, hogy szinte minden hétvégén, minden korosztály talál számára leginkább megfelelő túrakiírást, amely ráadásul a környék attrakcióit is érinti, s nem egy esetben vendéglátó fogyasztás igénybevételével is párosul (SULYOK J. – MAGYAR ZS. 2014, SÜTŐ L. 2012).

A 11. táblázat a teljesítménytúrák és a vasúti utazás kapcsolatrendszerét látatja, amely szerint a *természetjáró turizmusban résztvevők vasúti utazási kereslete legalábbis erősen korlátozott jelleget mutat*. Az elmúlt évek tendenciából kirajzolódik, hogy a vasúti utazások szerepe folyamatosan csökken a teljesítménytúrák szervezése és lebonyolítása terén. 2015-ben csupán a *túrák alig több, mint 8%-a indult konkrétan vasútállomásról vagy megállóhelyről* (a táblázatban nem szerepelnek a Budapest területéről induló túrák). Amíg a motivációs igény szint kielégítésére a teljesítménytúrák száma ez idő alatt hetedével bővült, a vasútállomásokról induló túrák száma nyolcadával csökkent. Hasonló tendenciózus folyamatok láthatók a túrák részvételi adataiban is, a vasútállomásokról induló túrákon 2015-ben csak 5%-nyian indultak az összes nevezőből. A túrák indítási helyének vasúttól való távolsága és a részvétel

nagysága között pedig semmilyen korrelatív kapcsolat nincs, mivel annak nagysága sokkal inkább a szervezőgárda attitűdjén, valamint a túra ismertségén múlik, semmint annak elérhetőségén.

11. táblázat: A teljesítménytúrák kapcsolata a vasúti közlekedéssel

Mutató	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Vasútállomással érintett településről induló túrák aránya az összes túrából (%)	61,143	60,274	58,629	58,513	54,524
Vasútállomásokról induló túrák aránya az összes túrából (%)	12,000	11,416	10,914	11,511	8,353
Vasútállomással érintett településről induló túrákon résztvevők aránya az összes résztvevőből (%)	62,896	61,188	57,651	55,592	57,206
Vasútállomásokról induló túrákon résztvevők aránya az összes résztvevőből (%)	10,202	9,689	8,194	8,389	5,064
A túrák indulási helye és a vasút közötti távolság és a túra résztvevői kereslete közötti korreláció (Pearson)	0,092	0,064	-0,029	0,004	-0,014

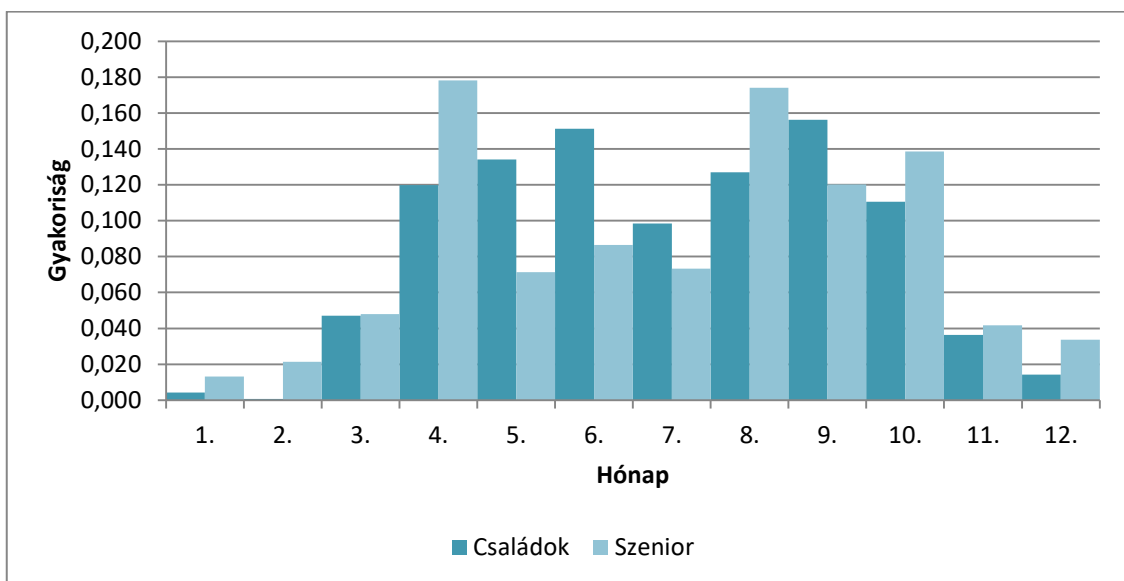
Forrás: teljesitmenyturazoktarsasaga.hu

A 2016 nyarán végzett utasforgalmi kérdőíves felmérés eredményei alapján, az összes említés (több turisztikai célt is megjelölhetett) alig 6,372%-a köthető a természetjáráshoz, amivel az említések terén a középmezőnyben foglal helyet. Az is igaz viszont, hogy a válaszadással súlyozott vasúti átlagtávolság alapján a válaszadók viszonylatában a természetjárás utolsó előtti helyen áll, vagyis a *természeti környezet megismerésére kevésbé nagy távolságokat választva inkább rekreációs jellegű tevékenységként értékelhető*. Ezt igazolja, hogy a válaszadók 43,09%-a *helyszín vasúttal való könnyű elérhetőségét* jelölte meg a természetjárás kapcsán a legfontosabb motiváció tényezőt a vasút választására vonatkozóan. Ugyancsak a rekreációs jelleg jelenik meg a természetjárás szempontjából megjelölt tájak esetében is, hiszen a *Duna-kanyar hegyvidékei*, vagy akár a *Bakony és a Balaton térsége* a fővárosból egy napos utazással elérhető.

Az 5. ábra a természetjárás és a vasúti utazás kapcsolatának szezonálisitását mutatja, két, szinte kizárólag vonattal megközelíthető, a természetjáró turizmus fellegrájának számító állomás, Vinye és Porva-Csesznek 2011. évi regisztrációs jegyértékesítési adatainak elemzésével. A két, a Közép-Dunántúl idegenforgalmi

régióban, azon belül a Bakonyban található célpont a kettő közötti, vonattal is bejárható Cuha-szurdok révén vált ismertté, és a hazai természetjárás kiemelt célpontjai közé tartozik. A regisztrációs jegy váltására a 6 éven aluliak és a 65 éven felüliek voltak kötelezettek, előbbi a családdal együtt útnak indulók, közvetve az ifjúsági turizmusban résztvevők, utóbbi a szenior korosztály turisztikai magatartásának jellemzőit képes elének tárni. A hisztogram alapján jól látható, hogy a zömmel családdal együtt utazók elsősorban a késő tavaszi – kora nyári (május-június), illetve a kora őszi időszakokban, míg az idősek a tavaszi (április) és a késő nyári (augusztus) hónapokban érdeklődnek leginkább a természetjárás iránt. Az adatokat összegezve az *április*, valamint az *augusztus* és *szeptember* tekinthető a természetjárás fő időszakainak. A senior korosztály augusztusi második csúcsa éghajlati okokkal magyarázható, a meleget nehezen bíró idősek a hűvösebb éghajlatú hegyvidéki területeken próbálnak felüdülést találni.

5. ábra: A természetjárással összefüggő vasúti utazások szezonális jellemzőinek hisztogramja



Forrás: MÁV-Start Zrt.

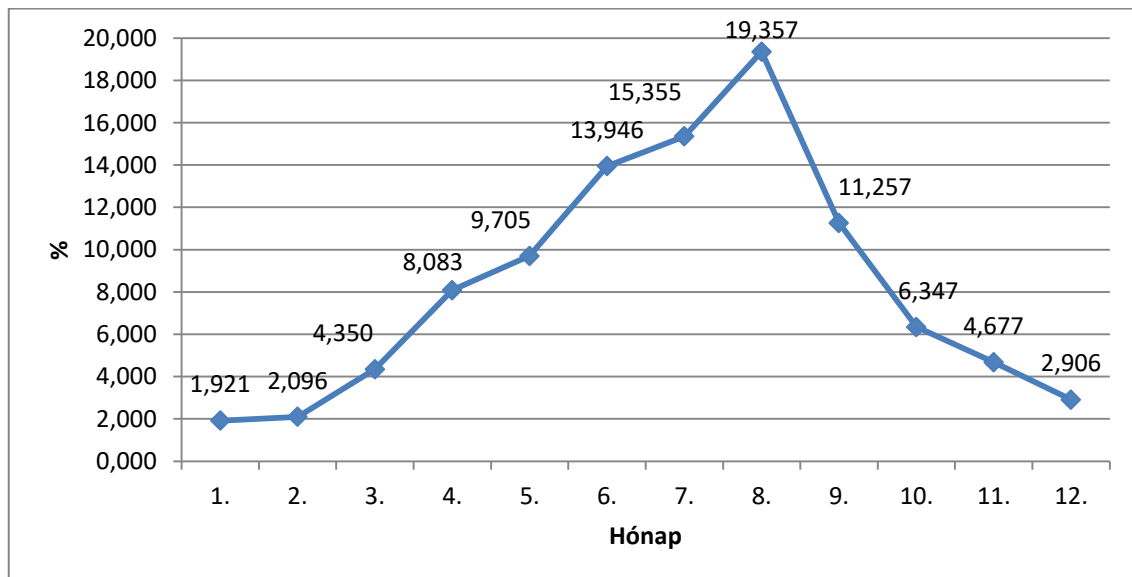
Összegezve a vasúti utazás és a természetjáró turizmus kapcsolatrendszerét, elsősorban a tavaszi (főleg április a tavaszi szünet miatt) és a késő nyári – kora őszi (augusztus, szeptember, akár rosszabb időjárású, nem strandolós napokon) időszakban, a *főváros környékén és a tágabban értelmezett Bakonyvidék térségében*, főleg a kedvezményeket

igénybe venni képes ifjúsági korosztály megszólítására alkalmas ajánlatok lehetnek vonzóak a vasúti utazás szemszögéből.

5.6.2. A vasúti közlekedés és a kerékpáros turizmus kapcsolata

A vasúti utazás és a kerékpáros turizmus összekapcsolódásának keresleti oldalát vizsgálva az látható, hogy bár a hazai vasúttársaságok mindent megtesznek e növekvő számú és igényű szegmens utazási igényeinek kielégítésében, a *kerékpárral együtt történő utazások ennek ellenére csak marginális szerephez jutnak a vasúttal történő utazások során*. A MÁV-Start Zrt. 2011. évi jegyeladási adatai szerint az összes eladott jegy- vagy bérlettípusnak csak 0,62%-a volt kerékpáros jegy vagy bérlet. A 6. ábra az eladott kerékpárjegyek és bérletek havi bontású szezonális változását mutatja, az eladások százalékában. Látható, hogy a keresleti trend jól követi a turizmus szezonális ingadozását, és a főszezont jelentő augusztusban jut csúcsra. Az adatok alapján a *kerékpáros turizmus főszezonja nagyjából júniustól szeptemberig tart*, míg főleg időjárás okokból más hónapokban kevésbé jellemző ez a fajta aktív magatartásforma. A kerékpáros turizmus tehát csak *korlátozottan alkalmas a fennálló szezonális időbeli és térbeli expanziójára*, inkább a kínálat vertikális diverzifikáltságát képes növelni.

6. ábra: A kerékpáros túrajegyek eladásának szezonális változása

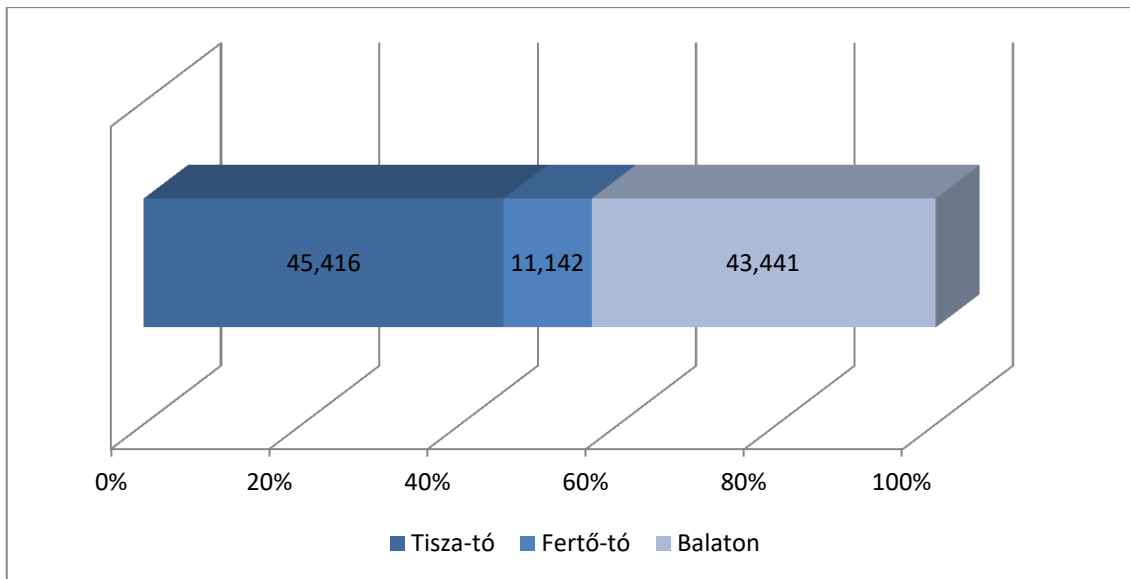


Forrás: MÁV-Start Zrt.

A kerékpáros turizmus és a vasúti utazás kapcsolatának erősítésére néhány éve bevezetésre kerültek a Balaton, Fertő-tó és Tisza-tó megközelítését megkönnyítő *kerékpáros túrajegyek*, melyek lényege, hogy a három legnagyobb tavunk vasúton az ország minden állomásáról egységes árú jegy megváltásával érhető el (MAVCSOPORT.HU). A kerékpáros túrajegyek ára alapján 90 km-nél nagyobb távolságú utazások esetén már megéri a túrajegy megváltása.

A 7. ábra a kerékpáros túrajegyek 2011. évi eladását mutatja, amelynek eredményeként a *Tisza-tó és a Balaton a két legfontosabb kerékpáros desztináció*. Az adatok helyes értelmezéséhez figyelembe kell venni, hogy egyrészt a túrajegyekre való kereslet a május–szeptember közötti időszakban a jellemző, másrészt az eladott túrajegyek alacsony elemszáma (2011-ben összesen alig több, mint 700 db) is korlátozza az adatok hosszú távú értelmezhetőségét. Ugyan az adatfelvétel óta eltelt időben minden bizonnyal növekedett a túrajegyek eladásának volumene, ez a szegmens továbbra is marginális szerepet képvisel a kerékpárral együtt történő utazások során. Ennek oka abban rejlik, hogy a kerékpáros hivatásforgalmi utazók és kerékpáros turisták *elsősorban rövidebb távokra váltanak jegyet*, ugyanakkor a kerékpáros túrajegy megvétele csak 90 km felett éri meg. A fő küldő piacot jelentő fővárosból elsősorban a Velencei-tó, a Dunakanyar a legfontosabb célterületek, amelyek közelebb vannak ahhoz, mintsem megérje a kerékpáros túrajegy vásárlása. A jegyeladási adatok havi bontásából a kerékpáros utazások szezonális ingadozásai és területi eltérései is kiviláglanak. A Tisza-tóhoz történő utazások fő időszaka ugyanis június, a Balatonhoz történő utazásoké pedig szeptember, vagyis a két legfontosabb célpont egyike esetében sem a főszezont jelentő augusztus jelenti a kereslet kulminációját. Ennek magyarázata a vízparti turizmus sajátosságaiban rejlik, mivel a főszezon időszakban tavainkat igen nagyszámú vendég keresi fel, elsősorban fürdési, üdülési célzattal. Kerékpáron ülve a turisztikai magatartást erősen negatívan képes befolyásolni a sokszor a tó körüli kiépített kerékpárutakon hömpölygő nagy létszámú tömegek kerülgetése. A két nagy vízparti desztináció mellett eltörpül a Fertő-tó térségébe történő, vasúti utazással egybekötött kerékpáros utazások volumene.

7. ábra: Az eladott kerékpáros túrajegyek megoszlása desztinációként



Forrás: MÁV-Start Zrt.

A hazai vasúti utazási szolgáltatók (MÁV-Start Zrt, GYSEV Zrt.) mindegyikének kiemelt célja a kerékpárral együtt hivatásforgalmi vagy turisztikai céllal utazók látható és latens, piacszegmentáción alapuló igényeinek kielégítése. A vasúti közlekedés szolgáltatói az egyéni, a kiscsoportos, valamint a nagy tömegű kerékpár-szállítási igényeket is igyekeznek kielégíteni.

A hazai vasútvonalakon közlekedő vasúti szerelvényekben *többféle módon nyílik lehetőség a kerékpár szállítására* (MAVCSOPORT.HU). A poggyásztérrel rendelkező kocsikkal futó szerelvényekben a poggyásztér nagysága függvényében helyezhető el 2-58 kerékpár. A poggyásztérrel rendelkező kocsik általában a forgalmasabb törzshálózati vonalakon, valamint frekvéntáltabb mellékvonalakon futnak. A többcélú térrel rendelkező kocsikban a kerékpárszállításra kijelölt teret a mozgásukban korlátozottak és babakocsival közlekedők is használhatják, így ezekben a szerelvényekben a *kerékpárszállítás körülményei, különösen hétköznapi forgalmi csúcsidőszakokban korlátozottak lehetnek*. Ide tartozik a Magyarország vasútvonalain futó három legkorszerűbb villamos motorvonat, a Desiro, a Flirt és Talent is. Némely kocsitípus esetében az előtérben van kialakítva, jellemzően 2-2 kerékpár tárolására alkalmas hely. Kerékpárszállító kocsi hiányában, a vonat első és utolsó másod osztályú kocsijának vonatvég felőli előtérében ugyan szállítható 2-2 kerékpár, ugyanakkor ez a megoldás

már csak az egyéni, legfeljebb kiscsoportos igényeket képesek korlátozott mértékben kielégíteni (VONATÖSSZEALLITAS.HU).

A kerékpár szállítását, főleg, ha csomaggal együtt, több napos túrára kel útra a vándor, jelentősen megkönnyíti az alacsonypadlós járművel való utazás lehetősége. Ezt a hazai vonalhálózaton a Flirt, Talent és Desiro motorvonatok képviselik, amelyek a GYSEV illetve a MÁV fővárosi elővárosi vonalhálózatán közlekednek. A nem alacsonypadlós szerelvények esetében a kerékpárok vonatra fel- és lerakása rontja az utazás élményét, így a turisztikai magatartás és millió szempontjából hátrányt jelentenek. Azt is érdemes ugyanakkor figyelembe venni, hogy a vasúttársaságok elsősorban a hivatásforgalmi igényeket szolgálják ki, amelynek egyenes következménye, hogy a kapacitási csúcsok hétköznap, és nem a turisták által keresett hétvégi időszakokban jelentkeznek (VONATÖSSZEALLITAS.HU). Turisztikai szempontból tehát hiába közlekedik a hét öt napján 3 egymásba kapcsolt, egyenként 6 kerékpár szállítására alkalmas alacsony padlós motorvonat, ha hétvégén ebből, a forgalmi igényeket figyelembe véve csak egy közlekedik (vagyis a hétköznap 18 helyett hétvégén csak 6 férőhely van). Ennek alapján a hazai vasúti kerékpárszállítás kapcsán a vonalhálózat elemei az alábbi négy kategóriába sorolhatók:

- *Vasútvonalak alacsony padlós járművek közlekedésével, hétvégi csúcskapacitással:* a személyforgalom által használt vasútvonalak 10,5%-a tartozik ide.
- *Vasútvonalak alacsony padlós járművek közlekedésével, hétköznapi csúcskapacitással:* a személyforgalom által használt vasútvonalak 10,3%-a tartozik ide.
- *Vasútvonalak kerékpárszállításra alkalmas kocikkal ellátott magas padlós szerelvényekkel:* a személyforgalom által használt vasútvonalak 32,9%-a tartozik ide.
- *Vasútvonalak kerékpárszállításra alkalmas kocikkal ellátott szerelvények nélkül:* a személyforgalom által használt vasútvonalak 46,3%-a tartozik ide.

A vasúti utazás és a kerékpáros turizmus érdemi szimbiózisát, együttműködési lehetőségeit tehát jelentősen árnyalja az a tény, hogy a *személyforgalom számára megnyitott vonalak majdnem felén a 2018. évben érvényes menetrend szerint nincs lehetőség* nagyobb volumenű kerékpárszállítási igények kielégítésére. Ezen belül több,

turisztikailag frekventált vonal is tartozik, így a Balaton északi partján futó 26-os és 29-es számú vonalak (a nyári menetrend kivételével), a 11-es számú Bakonyvasút, a Tiszató megkerülését segítő 102-es és 103-as vonalak, vagy a Szilvásváradra menő 87-es szárnyvonal. Legrosszabb helyzetben az észak-magyarországi hegyvidék környezetében futó vasútvonalak vannak, ezen a nagytájon nincs olyan vasútvonal, amely az 1. kategóriába tartozna.

5.6.3. A vasúti közlekedés és az ökoturizmus kapcsolata

A lassú turizmus, illetve a hozzá kapcsolódó niche turisztikai termékek térnyerése, valamint az iparosodott országokban a megfelelő oktatás és társadalmi kultúra révén előtérbe kerülő környezettudatosság egyaránt a környezeti állapotot megőrző, a természeti értékek megvédésére és megismerésére törekvő ökoturizmus megerősödésben ölt testet. Mivel a környezettudatos, ezáltal fenntartható életmód, ezzel együtt az ezekre a szellemi javakra épülő ökoturizmus része a környezetbarát közlekedési módok, így a *közösségi közlekedés preferálása*, nem véletlen, hogy mind hazai, mind nemzetközi környezetben számos publikáció foglalkozik a vasút és a környezettudatosság kapcsolatrendszerével (SZABÓ L. 2009, DALLEEN, J. 2007A, PEETERS P. ET AL. 2007, DICKINSON, J. E. – DICKINSON J. A.2006, VÖRÖS Zs. 2005). Az ökoturizmus fő színterei a nemzeti parkok, amelyeken belül megannyi helyen utazhatunk a keskeny vágányú vasutak valamelyikével így a vasút a hazai turizmusföldrajzi környezetben konkrét módon kapcsolódó egymáshoz a vasúti utazás és az ökoturizmus.

A 12. táblázat a vasúttal elérhető településeken lévő, a nemzeti parkok által kezelt bemutatóhelyek és tanösvények megoszlását, valamint a megtekintésére rendelkezésre álló időt mutatja reggel 6 óra utáni oda- és este 18 óra előtti fővárosi visszautazást feltételezve. Ahhoz nyilvánvalóan nem férhet kétség, hogy a főváros közeli célpontokon lehet a legtöbb időt eltölteni az ökoturisztikai értékek szemlélődésével, az Ócsán rendelkezésre álló több mint 10 óra már a település minden ebbéli látnivalóinak felkeresésére alkalmas. A legtöbb bemutatóhely a Hortobágyi Nemzeti Parkban érhető el, lévén itt egy településen található meg a nemzeti park turisztikai objektumainak jelentős része (HNP Látogatóközpont, Hortobágyi

Kézművesudvar, Hortobágyi Vadaspark, Hortobágyi Csillagoségbolt-park, Mátai Ménes, Pusztai Állatpark). Ehhez még hozzá kell venni Hortobágyi halastó megállóhelyen a Halastavi tanösvény és a kisvasút megtekintésének lehetőségét és máris egyértelmű, hogy ökoturizmus és vasúti közlekedés terén a *Hortobágyi Nemzeti Park van legjobb pozícióban.*

A legtöbb tanösvényt, nyolcat a Bükki Nemzeti Park igazgatási területén lehet vonattal elérni, ebből 2-2 Szilvásváradra és Salgótarjánra esik. Szilvásváradon még ezenkívül 2 bemutatóhely is található, azonban itt áll rendelkezésre a legkevesebb idő, az alig 5 óra egészen biztosan nem elég arra, hogy minden ökoturisztikai látnivalót egy nap alatt megnézzén a településre látogató. A nemzeti park területén ezeken kívül még Szarvaskőn, Gyöngyösön, Kazincbarcikán és Bélapátfalván érhető el tanösvények. *A legrosszabb helyzetben a vasút idegenforgalmi kiaknázhatósága szempontjából a nyugat-dunántúli célpontok vannak,* a Fertő-Hanság Nemzeti Parkban egyetlen bemutatóhely sem érhető el vasúti kapcsolattal rendelkező településen, tanösvény is csak Sopronban. Az Őrségi Nemzeti Park törzsterületén egyedül Óriszentpéter látogatható meg vasúton, emellett a kőszegi Bechtold István Természetvédelmi Látogatóközpont megtekintését segítheti a vasúti utazás.

A Kőrös-Maros Nemzeti Park esetében ugyan Szarvasnak van vasútállomása, az ökoturisztikai látnivalók viszont a város másik oldalán vannak, a gyaloglást pedig nyilvánvalóan kevesen vállalják. A Kiskunsági Nemzeti Parkban Tiszaalpárt kell kiemelni, ahol az Árpád-kori falurekonstrukciót és a Tiszaalpári földvárat és tanösvényt lehet megtekinteni. A Duna-Dráva Nemzeti Parkban Órtilos (vasútoldalt bemutató tanösvények) és a Pörbölyi Ökoturisztikai Látogatóközpont és az innen induló Gemenci Állami Erdei Vasút említendő meg. A Balaton-felvidéki Nemzeti Parkban pedig Balatonederics (Csodabogyós-barlang, Pele apó tanösvény), Tapolca (tavasbarlang), Badacsony (geológiai és botanikai tanösvény) és Raposka (Szent-György-hegyi „Bazaltorgonák” tanösvény) közelíthető meg vonattal.

12. táblázat: A nemzeti parkok kezelésében lévő tanösvények és bemutatóhelyek vasúti elérhetősége

		Bemutatóhely	Tanösvény	Rendelkezésre álló idő (óra)
Aggteleki NP	Bódvaszilas	1	1	7,06
	Perkupa	0	1	7,46
Bükki NP	Salgótarján	1	2	8,83
	Szilvásvárad	2	2	4,98
	Szarvaskő	0	1	6,25
	Gyöngyös	0	1	8,15
	Kazincbarcika	0	1	7,58
	Bélapátfalva	0	1	5,71
Duna-Ipoly NP	Dinnyés	1	1	11,02
	Ócsa	1	2	10,50
	Drégelypalánk	0	1	9,07
	Fót	0	1	11,02
	Farmos	0	1	10,10
	Dejtár	0	1	8,33
Hortobágyi NP	Tiszafüred	1	0	6,68
	Hortobágy	6	1	7,35
	Hortobágy-Halastó	0	1	7,62
Körös-Maros NP	Szarvas	1	1	8,12
	Halászlak (Szarvas)	0	1	8,35
Kiskunsági NP	Kecskemét	1	0	9,63
	Tiszaalpár	1	1	6,02
	Szatymaz	1	0	9,02
	Kiskunhalas	0	1	7,12
	Lakitelek	0	1	6,12
	Mártély	0	1	5,17
Duna-Dráva NP	Pécs	2	0	6,50
	Pörböly	1	0	7,22
	Órtilos	0	2	5,63
	Villány	0	1	6,13
Balaton-felvidéki NP	Balatonfüred	1	0	9,21
	Tapolca	1	0	8,03
	Balatonederics	1	1	7,82
	Várpalota	1	0	8,87
	Vörs	1	0	7,62
	Badacsony	0	1	7,48
	Raposka	0	1	6,00
Fertő-Hanság NP	Sopron	0	2	7,22
Őrségi NP	Őriszentpéter	1	1	5,07
	Kőszeg	1	0	8,05

Forrás: nemzeti parkok honlapjai, MÁV menetrend alapján saját készítés

A vasutat turisztikai céllal (is) kihasználók ökoturizmusra irányuló keresleti trendjeiről a kérdőíves felmérés eredményei adnak nem reprezentatív tájékoztatást. A természetjárást mint céltevékenységet a 162 válaszadóból 31 fő, az egyéb jellegű tevékenységeket pedig 34 fő jelölte meg, vagyis a *vonattal utazók kb. ötöde hajlandó turisztikai célú utazása során az ökoturizmus fogalmkörébe tartozó attrakciót meglátogatni*. Ennek oka, túl azon, hogy hiányzik a nemzeti parkok részéről a természeti környezetet bemutató látnivalók vasúti utazók felé irányuló promóciója, hogy ezek a bemutatóhelyek és tanösvények a legritkább esetben köthetők magához településekhez, hanem azokon kívül találhatók. A *vasútállomásról induló tanösvények pedig csak elenyésző számban lelhetők fel az országban*, azok zöme sem az idegenforgalmi piacon ismert településekhez kötődik (Órtilos: Dráva-ártér tanösvény, Zákány-Órtilosi Vasút-oldal túraútvonal, Perkupa: Bódva-völgyi tanösvény, Villány: Ammonitesz tanösvény, Hortobágyi halastó: Halastavi tanösvény). Mindezeket figyelembe véve kijelenthető, hogy a vasúti utazás és az ökoturizmus közötti kapcsolatrendszer *erősen korlátok közé szorított*, és jelentős körültekintést igényel, *nem erre irányul a legmagasabb kereslet* és nem ez a terméktípus adja a vasúti utazóknak a legmegfelelőbb ajánlatokat.

5.6.4. A vasúti utazás és az ifjúsági turizmus kapcsolata

Az ifjúsági turizmus szakma által elfogadott definíciója a World Youth Student & Educational Travel Confederation szerint: „Az ifjúsági turizmus magában foglalja a 16-29 éves korosztály egy évnél rövidebb ideig tartó, önálló utazásait, amit részben vagy teljes egészben más kultúrák megismerésének vágya, élettapasztalat szerzése, és/vagy az utazó szokásos környezetén kívül elérhető formális vagy informális tanulási lehetőségekből származó haszonszerzés motivál” (idézi: MESTER T. 2008:3). Mint ebből is látható, a *35 év alatti korosztály turisztikai magatartása szerteágazó és komplex rendszerként értelmezhető* a turizmustudományon belül, amely érinti a fiatalok közlekedési szokásait, a modal splitben (közlekedési eszköz választásában) megtestesülő preferenciáit is. Korábbi kutatások szerint az útra kelő *fiatalok közel ötöde választja a vonatot* célja eléréséhez (MESTER T. 2009). Mindazonáltal a fiatal korosztályok turisztikai magatartásának tudományos szintű leírása, éppen a korosztály

dinamizáltságával összefüggésben (a modern infokommunikációs csatornák révén ők értesülnek első kézből az új innovációkról), rendre új kihívás elé állítja a turizmuskutatás fő áramvonalában és annak határmezsgyéjén tevékenykedő kutatókat (MÁTÉ A. 2016, HANUSZ Á. ET AL. 2011, KOMÁROMI I. 2009, WORTH, N. 2009) . A hazai vasúttársaságok, a nemzetközi joggyakorlathoz igazodva *kiemelt célcsoportként kezelik* a fiatal, Z és alfa generációs korosztályt, és számukra kedvezmények tárházát biztosítják utazásuk megkönnyítésére, aminek révén a fiatalság is részt vehet a turisztikai termékek fogyasztásában és a turisztikai jellegű költésben. A Magyarországon működő, személyforgalmat is lebonyolító vasúttársaságok az alábbi kedvezményeket nyújtják az egyes ifjúsági célcsoportoknak:

- *Családok 6 éven aluli gyermekkel:* gyermek: 100%, szülők: 33%. Kapcsolódó termékek: ökoturizmus (természeti látnivalók látogatása), aktív turizmus (rövid erdei séták, gyalogtúrák), vízparti üdülés (Balaton, Velencei-tó).
- *Családok iskolás korú gyermekkel:* gyermek: 50%, szülők: 33%. Kapcsolódó termékek: ökoturizmus (természeti bemutatóhelyek látogatása), kulturális turizmus (kulturális események, családi rendezvények, művészeti fesztiválok, múzeumok, gyűjtemények látogatása), aktív turizmus (gyalogtúrázás, kerékpározás), vízparti üdülés (Balaton, Velencei-tó, Tisza-tó).
- *Családok legalább három gyermekkel:* 90%. Kapcsolódó termékek: ökoturizmus (természeti bemutatóhelyek látogatása), kulturális turizmus (kulturális események, családi rendezvények, művészeti fesztiválok, múzeumok, gyűjtemények látogatása), aktív turizmus (gyalogtúrázás, kerékpározás), vízparti üdülés (Balaton, Velencei-tó, Tisza-tó).
- *Óvodás csoportok:* 90%, 10 fő felett. Kapcsolódó termékek: ökoturizmus (természeti bemutatóhelyek látogatása), aktív turizmus (rövid gyalogos túrák).
- *Iskolás csoportok:* 90%, 10 fő felett. Kapcsolódó termékek: ökoturizmus (természeti bemutatóhelyek látogatása), kulturális turizmus (múzeumok, gyűjtemények látogatása), városi turizmus (városlátogatások), aktív turizmus (gyalogtúrák, kerékpártúrák), vízparti üdülés (nyári táborok, erdei iskolák: Balaton, Velencei-tó, Tisza-tó).

- *Iskolás csoportok pedagógus kísérelővel országos jelentőségű muzeális gyűjtemény látogatásakor: 100%. Kapcsolódó termékek: kulturális turizmus (múzeumok, gyűjtemények látogatása).*
- *Iskolás korú egyének, vagy baráti csoportok: 50%. Kapcsolódó termékek: hivatásturizmus (egyetemek, főiskolák, gimnáziumok látogatása), kulturális turizmus (fesztiválok, rendezvények látogatása), aktív turizmus (gyalogtúrák, kerékpártúrák).*
- *26 év alatti EGT állampolgárok, diákigazolvány nélkül: 33% hétvégén. Kapcsolódó termékek: hivatásturizmus (egyetemek, főiskolák, gimnáziumok látogatása), kulturális turizmus (fesztiválok, rendezvények látogatása), aktív turizmus (gyalogtúrák, kerékpártúrák).*

Az ifjúsági turizmusban résztvevők tehát számtalan célcsoportra és azok alcsoportjaira bonthatók, amelyek változatos termékfogyasztási preferenciával rendelkeznek. Mindegyik esetben igaz ugyanakkor, hogy a fiatal generáció az, amelyik legkönnyebben ki tud lépni saját komfortzónájából, ezáltal képes alkalmazkodni a nomadizáltabb körülményekhez (KOMÁROMI I. 2010, RICHARDS, G. – WILSON, J. 2007). Az ifjúsági szállások az óvodai és iskolai nyári táborok, egyetemi terepgyakorlatok, erdei iskolák, valamint az aktív turizmusban részt vevő baráti társaságok és csoportok elszállásolását egyaránt képes megoldani, ezekre keresleti igény generálódik (KOMÁROMI I. 2009, MESTER T. 2009). A 13. táblázat a vasúttal elérhető településeken lévő ifjúsági szállások megoszlását mutatja be a Nemzeti Turisztikai Ügynökség nyilvántartása alapján. Az adatok alapján nominálisan a legtöbb ifjúsági jellegű szálláshely a Dél-Alföldön érhető el, ugyanakkor az *összes ifjúsági szálláshelyhez viszonyított arányát nézve a Balaton régió vezet.* Ennek oka földrajzi alapon nyugszik, mivel a Balatonon a *szálláshelyek zöme a part menti falvakban összpontosul,* amelyet a tó körüli vasútvonalak feltárnak. A legkevesebb, vonattal is elérhető ifjúsági szálláshely a Budapest-Közép-Dunavidék és a Közép-Dunántúl régiókban található, míg arányaiban Észak-Magyarország kullog utolsó helyen. Ez utóbbi oka, hogy a vasút a hegyvidéki környezetben csak a szélesebb völgyekben jelenik meg (Zagyva, Sajó, Hernád, stb.), az ifjúsági szálláshelyek zöme viszont a hegyvidékek belső környezetében működik. A Tisza-tó alacsony elemszáma az ifjúsági szálláshelyek térségben való korlátozott

jelenlétével magyarázható, az összes vonattal elérhető szálláshelynek csak alig több, mint 1%-a esik ide.

13. táblázat: A vonattal elérhető ifjúsági szálláshelyek régiónkénti megoszlása

	Vonattal elérhető ifjúsági szálláshelyek		
	száma (db)	aránya (%)	A régió részesedése a vonattal elérhető ifjúsági szálláshelyekből (%)
Közép-Dunavidék (Budapest nélkül)	22	56,410	7,213
Közép-Dunántúl	27	67,500	8,852
Nyugat-Dunántúl	36	57,143	11,803
Dél-Dunántúl	35	53,846	11,475
Észak-Magyarország	38	41,758	12,459
Észak-Alföld	46	80,702	15,082
Dél-Alföld	65	78,313	21,311
Balaton	32	94,118	10,492
Tisza-tó	4	57,143	1,311

Forrás: Területfejlesztési Információs Rendszer

A vasúti közlekedésben, mivel a 6 éven aluliak számára nincs jegyvásárlási kötelezettség, a legfiatalabbak a statisztikában láthatatlanok maradnak. 2010. március 1. és 2011. december 31. között azonban számukra is kötelező volt a regisztrációs jegy megváltása, amivel kis időre láthatókká váltak, és megjelentek a hivatalos nyilvántartásokban. A 14. táblázat a 2011-ben kiadott regisztrációs jegyek alapján mutatja be a 6 évesnél fiatalabb gyermekkel rendelkező családok utazási szokásait. Mivel kiskorúakról van szó, feltételezhető, különösen ha nagyobb távolságot áthidaló turisztikai jellegű utazás áll mögötte, hogy felnőtt személy kíséretében utaztak, így ezek az adatok egyben alkalmasak a gyermekes családok vasúti utazási szokásainak számbavételére is. Egyúttal az is sejthető, hogy ezek a tendenciák 6 éves kor után is fennmaradnak, és tulajdonképpen a 14 éves korig terjedő időszakot leképezi, így következtetéseket tudunk levonni az iskolás korú gyermekes családok utazási magatartásaira vonatkozóan is. Az adatokból a következők állapíthatók meg a Z és alfa generáció vasúti utazási szokásaira vonatkozóan:

- Az ifjúság vasúti utazásaiban a *nyári nyegedév erőteljes szezonalitása* figyelhető meg. Ezen belül, többek között éghajlati és társadalmi okok által egyaránt

magyarázva, a Balaton régió nyári szezonális csúcsgalma emelhető ki, a régió forgalmának szűk harmada július hónapban realizálódik.

- A saját régió belüli utazások nagyságrendjéből következik, hogy a 35 év alatti korosztály (s ezen belül a gyermekes családok) *leginkább a rokonok, barátok, ismerősök meglátogatása érdekében* kelnek útra. Ezt igazolja, hogy a régió belüli utazások aránya (az összes utazás kilenczede) a legnagyobb népességszámú Budapest-Közép-Dunavidék régióban a legmagasabb.
- A régió belüli utazások terén a Nyugat-dunántúli régió áll második helyen, azonban itt egy specifikus adatgyűjtési probléma is közrejátszik. A régióban működő GYSEV Zrt. a jegyeladási adatait önállóan, a MÁV-Start Zrt-től elkülönülten gyűjti és kezeli, aminek következménye, hogy a jegyeladási adatokból nem látszanak a két vonalhálózat közötti utazások. Nyilvánvaló ugyanakkor, hogy a GYSEV hálózati végpontjaira (Pl. Hegyeshalomra, Győrbe, Zalaszentivánra, stb.) utazók egy része a MÁV vonalain továbbutazik, és fordítva, így a kapott adatok értelmezése mindenképpen óvatosságra kell sarkallja az ezzel foglalkozó turizmuskutatót.
- Az összes utazás esetében a Budapest-Közép-Dunavidék mellett az Észak-Alföld érdemel említést, míg a turizmusban számottevő szerepet betöltő két tavi régió (Balaton, Tisza-tó) környékén bonyolódik a legkevesebb utazás. Ez utóbbi, de különösen a Balaton esetében a magas nyári szezonális forgalom miatt viszont magasabb a ténylegesen turisztikai célú forgalom. A szabadidős forgalom jelentősége megemlíthető még a Közép-Dunántúl régióban is, mivel itt a Tisza-tó mellett a régió belüli, tehát rokonok, barátok meglátogatásával (is) magyarázható forgalom nem éri el a teljes forgalom felét. A tópartra történő utazások volumenét azonban árnyékolja az a tény, hogy korábbi szakirodalmi kutatások szerint az ifjúság utazásainak csak 9%-a irányul a vízparti üdülésre (MESTER T. 2008).

14. táblázat: A 6 éven aluliak részére eladott regisztrációs jegyek turizmusföldrajzi vizsgálata

Régió	Részeseadás az összes utazásból (%)	Régió belüli érkezések aránya (%)	Legerősebb forgalmú hónap és részeseadás az összes utazásból (%)		Összes érkezés havi részeseadásainak átlagos eltérése
			Hónap	%	
Közép-Dunavidék (Budapest nélkül)	22,659	89,255	8.	12,638	2,064
Közép-Dunántúl	12,094	45,692	8.	15,580	2,596
Nyugat-Dunántúl	11,208	70,047	8.	14,144	2,306
Dél-Dunántúl	5,430	66,790	8.	13,839	2,220
Észak-Magyarország	12,779	66,196	8.	13,604	2,306
Észak-Alföld	17,149	65,228	8.	13,739	2,314
Dél-Alföld	10,698	63,820	8.	12,944	2,193
Balaton	6,263	55,952	7.	29,318	7,332
Tisza-tó	1,720	23,304	7.	13,073	2,244

Forrás: MÁV-Start Zrt. alapján saját készítés

Összegezve az elmondottakat, az ifjú generációk az *utazási kedvezmények révén a vasúti közlekedés kiemelt célcsoportját* jelentik. A korosztály változatos módon bontható alcsoportokra, piaci célszegmensekre, amelyeknek szerteágazó ajánlatokat tudnak adni a vasúti személyszállító társaságok. A legnagyobb részben rokonok, barátok, ismerősök meglátogatása érdekében kelnek útra, s többségük a *rövid- és középtávú utazásokat részesíti előnyben*. A fő célpont a Budapest-Közép-Dunavidék, emellett a két alföldi régió (Észak-Alföld, Dél-Alföld) említhető még meg, többek között az ifjúsági szálláshelyek átlagosnál jobb vasúti elérhetősége miatt. Az ifjúsági turizmusban társadalmi okokra visszavezethetően (vakáció, családi szabadságolások, stb.) *erőteljes nyári szezonális* figyelhető meg, amely éghajlati okok miatt a Balatonnál a legerősebb.

5.6.5. A vasúti közlekedés és a senior turizmus kapcsolata

A Központi Statisztikai Hivatal adatai szerint 2016-ban Magyarország lakosságának 18,07%-a volt 65 év feletti, amely 9,14%-os növekedést produkált 2011-hez képest. Ha hihetünk a fennálló trendeknek, 2021-re az időskorúak aránya a társadalmon belül el fogja érni a 19,6%-ot. A senior korosztály növekvő szerepe új, eddig nem jelentkező, és

megoldatlan kihívásokat, ugyanakkor számos gazdasági előnnyel kecsegtető lehetőséget is jelent. Az idősök turizmusban való szerepe és részvétele, gondolván az általuk preferált gyógyturizmus hazai gyógyhelyek által elért finansiális eredményeire, az egyik legfontosabb korcsoporttá teszi őket (ZSARNÓCZKY M. 2016). A boldog idősor egyik ismérve, hogy az életük alkonyán lévők mennyire képesek életútjuk utolsó éveit, évtizedeit közösségben, a társadalmi interakciókból nem kiszakadva, sokkal inkább azokat gazdagítva megélni (MICHALKÓ G. ET AL. 2008). A gondolatmenet végén ez esetben is ott áll a társadalmi és közösségi életet jelentő közösségi közlekedés, melynek egyszerre közösségépítő és turizmusban való részvételt elősegítő szerepe az idős korosztály szempontjából sem elhanyagolható (SOMOGYI B. – MICHALKÓ G. 2016). Az idősök, jóllétének növelésére, szakítva a korábbi, turizmuskutatásokban is berögzült paradigmákkal, egyre nagyobb mértékben fordul érdeklődésük koruk aktív megélése felé, már nem csak passzív elszennvedői az eseményeknek, hanem tudatos alakítói. Ennek következménye, hogy a 60 év felettek is egyre nagyobb számban jelennek meg a gyógyítás helyett az egészségmegőrzést preferáló turisztikai termékek fogyasztói között, mint az aktív turizmus, wellness turizmus (VAN DEN BERG, P. ET AL 2011, JANG, S. – WU, E. 2006, DANN, G. 2001). A korszpecifikus turisztikai termékek helyett tehát a senior korcsoport terén is előtérbe kerülnek a tér- és tevékenységspecifikus terméktípusok (BURNETT, P. – LUCAS, S. 2010, M.Á.S.T. 2005).

Az idősök turizmusban való vitathatatlan szerepét az állam is elismeri azáltal, hogy számukra jelentős (minden korosztályt tekintve talán a legjelentősebb) *utazási kedvezményeket* biztosít (DANN, G. 2001). Az öregségi nyugdíjban részesülők évente 16 alkalommal 50%-os, évente 2 alkalommal pedig 90%-os menettérti kedvezményre jogosultak a hazai vasútvonalakon. 65 év felett pedig a senior korosztály képviselői korlátlan számban térítésmentesen utazhatnak. Az utazási kedvezmények idegenforgalmi relációja, hogy ennek révén az idősorúak nagyobb motivációval rendelkeznek a távolabbi úticélok felkeresése iránt (BAI, B. ET AL. 2001). Ez utóbbi mérés-technikai problémát is jelent, mivel a vasúttársaságoknak az utasszámlálásokon kívül nincs érdemi, releváns és megfelelő gyakoriságú információjuk arra vonatkozóan, hogy milyen utazási szokások, magatartások és preferenciák jellemzik az idősök vasúti utazásait (SOMOGYI B. – MICHALKÓ G. 2016). Ezt volt hivatott legalább időlegesen kiküszöbölni a költséghatékonyság szemszögéből jogosan bírált regisztrációs jegy,

amelynek eladási adataiból alapvető következtetéseket tudunk levonni a 65 éven felüliek utazási szokásaival és költési hajlandóságával, valamint turisztikai termékpreferenciájával kapcsolatban.

A 15. táblázat a 65 éven felüli korosztály 2011. évi regisztrációs jegy eladási adatainak másodelemzéséből származó, turizmusföldrajzi célú kutatás szempontjából releváns adatait mutatja be. Az ifjúsági korcsoporthoz hasonlóan itt is Közép-Magyarország viszi a prímet, azonban még annál is nagyobb a koncentráció mértéke, hiszen az idősek esetében az utazások negyede ide érkezik, valamint ennek kilenczede a régión belül utazik. Így a *rokonok, barátok, ismerősök meglátogatása, mint utazási cél* az idősek esetében is jelen van. Magas továbbá a *Nyugat-Dunántúl és az Észak-Alföld* részesedése, amely az itt található nagyobb népességszámú települések (ismerősök, rokonok meglátogatása) mellett az e régiókban megjelenő *egészségturisztikai szolgáltatásokkal* is magyarázható. Érdeemes azt is megfigyelni, hogy amíg a gyermekes családok esetében a Közép-Dunántúl kivételével minden más idegenforgalmi régióban 50%-nál nagyobb volt a saját régió belüli utazások részesedése, addig az idősek esetében ez Budapest-Közép-Dunavidéken kívül csupán a Nyugat-Dunántúlon, Észak-Magyarországon és Észak-Alföldön áll fenn, a többi régióban pedig inkább távolibb odautazások definiálhatók.

Az utazások időbeli eloszlását vizsgálva látható (nyilván az éghajlati alapú, nyári szezonális turizmussal rendelkező Balatont nem számítva) a senior korosztály utazási szokásainak kétsúcsú mivolta. Az ország középső vidékein inkább tavaszi, más tájakon inkább őszi főcsúcs észlelhető, s nagyjából az éves utazások tizede jut a legfontosabb hónapra. Ez is időjárési okokkal, az elő- és utószezon idősek számára elfogadhatóbb hőmérsékleti értékeivel magyarázható, míg a nyári kánikulák nem kedveznek a 65 év feletti korosztály utazásainak. A havi részesedések átlagos eltérését nézve (amely statisztikai szinten mutatja meg egy-egy régió szezonálisitását) látható, hogy a Balaton enyhe szezonális forgalma kivételével a 65 év feletti utazása majdnem egyenletesen oszlik el az év egészében. A senior korosztály ezzel az *egyik legalkalmasabb korcsoport a szezonális mértékének csökkentésére*, a tavaszi és őszi turistaérkezések, turisztikai célú vasúti utazások növelésére vonatkozóan.

15. táblázat: A 65 év felettiiek részére eladott regisztrációs jegyek turizmusföldrajzi szemléletű elemzése

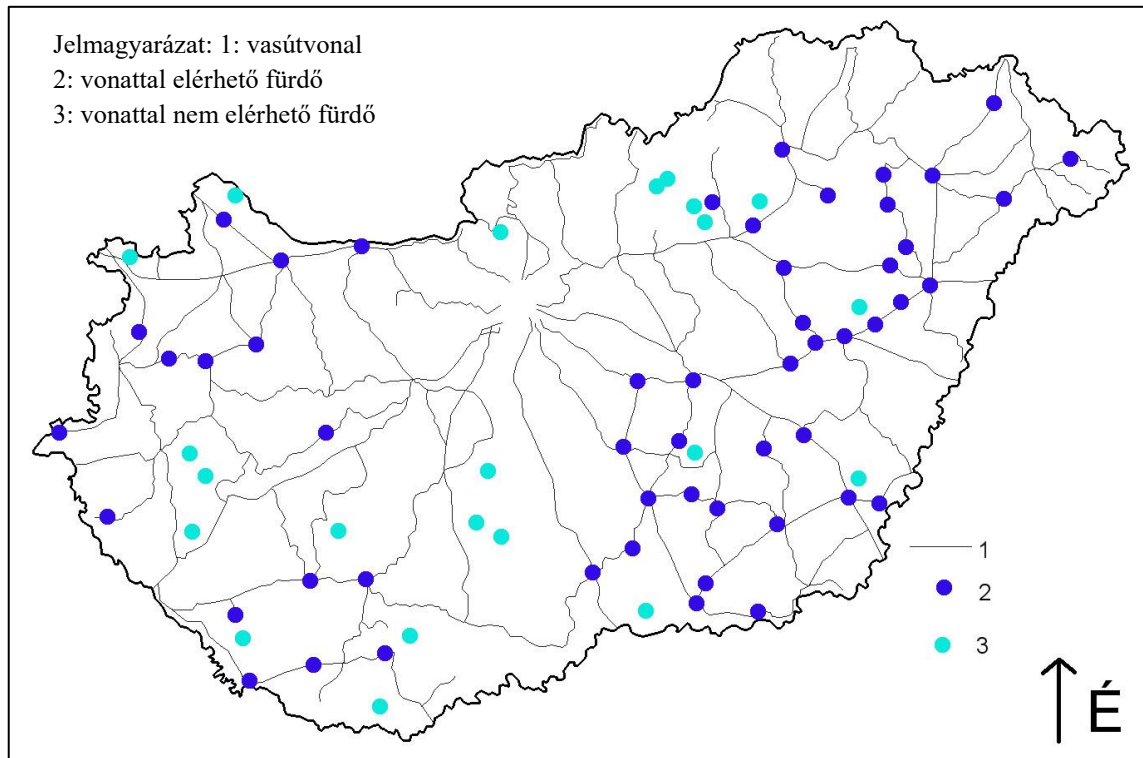
Régió	Részese- dés az összes utazásból	Régió- n belüli érkezések aránya	Legerősebb forgalmú hónap és részese- dése az összes utazásból		Összes érkezés havi részese- déseinek átlagos eltérése
			Hónap	%	
	%	%			%
Budapest-Közép- Dunavidék	25,610	90,908	5.	9,364	0,668
Közép-Dunántúl	11,579	21,561	5.	9,607	0,967
Nyugat-Dunántúl	13,010	64,461	10.	10,064	0,880
Dél-Dunántúl	4,710	48,561	10.	10,068	0,868
Észak- Magyarország	10,064	52,256	10.	10,045	0,850
Észak-Alföld	15,492	53,662	10.	9,863	0,842
Dél-Alföld	10,957	46,999	10.	9,978	0,769
Balaton	7,352	23,975	8.	15,005	3,068
Tisza-tó	1,227	4,479	10.	9,993	0,940

Forrás: MÁV-Start Zrt. alapján saját készítés

Az általános vélekedés szerint az idősök legnagyobb részben saját egészségük megőrzése, valamint javítása (sajnos ebben az életkorban már inkább utóbbi kerül előtérbe) érdekében kelnek útra, melynél fogva törvényszerű és logikus, hogy a gyógy- és egészségturizmus taglalása összekapcsolható a senior turizmus ismertetésével és helye van az arról szóló fejezetben (M.Á.S.T. 2005). A 2. térkép minősített gyógyvízzel rendelkező fürdőhelyek vasúti elérhetőségét, illetve ezek térbeli eloszlását mutatja be. A Budapest-Közép-Dunavidék, valamint a Közép-Dunántúl, illetve a Tisza-tó régiókban az alacsony elemszám torzítja az eredményeket és azok értékelését. A legtöbb minősített gyógyvízzel rendelkező fürdő (szám szerint 19) a Dél-alföldi régióban található, ugyanakkor a *vonattal elérhető legtöbb fürdő az Észak-alföldi régióban* van. Ráadásul az e régióban található összes nagyobb gyógyfürdő (Hajdúszoboszló, Nyíregyháza-Sóstófürdő, Hajdúnánás) elérhető vonattal. Látható az is, hogy a hegy- és dombvidéki tájakon, a természetföldrajzi viszonyok vasútépítésre való hatása révén a gyógyfürdővel rendelkező települések is kevésbé érhetők el vonattal, mint a síkvidéki térségekben. Az Észak-magyarországi régióban 11 fürdővel rendelkező településből mindössze 4, a Dél-dunántúli régióban pedig 14-ből csupán 6 érhető el vasúton. Ráadásul az utóbbi térség esetében (részben a 2000 utáni vonalbezárások miatt) a

legforgalmasabb fürdők nem érhetők el vonattal utazva (Harkány, Csokonyavisonta, Igal, Sikonda).

2. térkép: A minősített gyógyvízzel rendelkező fürdőhelyek vasúti elérhetősége



Forrás: ÁNTSZ

Az időskorúak esetében azonban figyelembe kell venni a vasút és a fürdő közötti távolságot is, mivel várhatóan csak gyalogosan tudják a legtöbb helyen megtenni a két pont közötti távolságot, helyi autóbuszjáratok vagy taxiszolgáltatás csak a nagyobb városokban érhető el. Átlagosan a Tisza-tó és a Közép-Dunántúl régiókban vannak legközelebb a fürdők a vasútállomásokhoz, míg Észak-Magyarország és Budapest-Közép-Dunavidék régiókban mérhetők a legnagyobb távolságok. A *vasúthoz legközelebbi gyógyfürdők* a karcagi Akácliget Gyógy- és Strandfürdő (150 m), az Orosháza-Gyopárosi Gyógy- és Strandfürdő, a szentgotthárdi Vas Megyei Rehabilitációs Kórház és Gyógyfürdő (300-300 m), a Balmazújvárosi Kamilla Gyógy-, Termál- és Strandfürdő (350 m), valamint a lenti Városi Gyógyfürdő és Strand és a kisújszállási Kumánia Gyógy- és Strandfürdő (400-400 m). Legtávolabb található, így a vasúti utazások során legkevésbé kihasználható a Miskolc-Tapolcai Barlang- és

Gyógyfürdő, amely 7,7 km-re van Miskolc-Tiszai pályaudvartól, ráadásul közvetlen helyi autóbusszjárat sem segíti az eljutást.

Hasonlóan nagy távolságok mérhetőek Dombóvár-Gunaras Gyógyfürdő (4,9 km), a Mezőkövesdi Gyógy- és Strandfürdő (4,2 km), a kiskunmajsai Jonathermál Gyógy- és Élményfürdő (4,2 km), valamint Bükfürdő Gyógy- és Élménycentrum (4,1 km) esetében. A felsoroltak közül csak Mezőkövesden és Bükfürdőn segíti az eljutást helyi autóbusszjárat, ám az átszállások, és az azzal járó kényelmetlenségek sem hajtják a vasúti utazás malmára a senior korosztály utazásának vizét.

Összegezve a szenior korosztály vasúti turizmusban elfoglalt szerepét és lehetséges fejlesztési irányait, alapvetően *egészségturisztikai irányú vasúti utazási ajánlatokkal* lehet őket megszólítani, elsősorban a késő tavaszi (május), valamint kora őszi (szeptember) időszakokban, a fürdők és a vasútállomás távolsága miatt elsősorban *Szentgotthárd, Lenti, Orosháza-Gyopáros és Balmazújváros gyógyturisztikai szolgáltatásait* illetően. Fontos lenne minden esetben a fürdő üzemeltetőjével való együttműködésben a csomagok szállításának megoldása, még ilyen kis távolságra is.

5.6.6. A kulturális turizmus és a vasúti közlekedés kapcsolata

A vasutat turisztikai indítékkal használó utazók számos okból kifolyólag szállhatnak vonatra a kulturális élmények megismerése érdekében. Akár iskolai tanulócsoport múzeumlátogatásáról, akár művészeti fesztiválokra látogató fiatalokról, akár városlátogatást tervező kis csoportokról beszélünk, egyaránt a kulturális turizmus fogalmkörébe tartozó utazásokról van szó. A kulturális turizmus és a vasúti közlekedés kapcsolatát az alábbi tényezők határozzák meg:

- A kulturális attrakció kapcsolata a vasúti közlekedéssel: van-e közvetlen vasúti utazási lehetőség, ha nincs, akkor milyen átszállási megoldást kínál a vasúti szolgáltató.
- Van-e kedvezményes jegyvásárlási lehetőség a kulturális attrakció meglátogatása kapcsán a vasútra, pl. iskolai csoportoknak állami jelentőségű múzeumokba ingyenes utazás, nagyobb rendezvényekre alkalmi menettérti jegyvásárlási lehetőség.

- Van-e a MÁV/GYSEV utazási ajánlatai között olyan, amely az adott kulturális attrakció vagy rendezvény meglátogatását célozza, akár egyéni, akár csoportos utazás keretében.

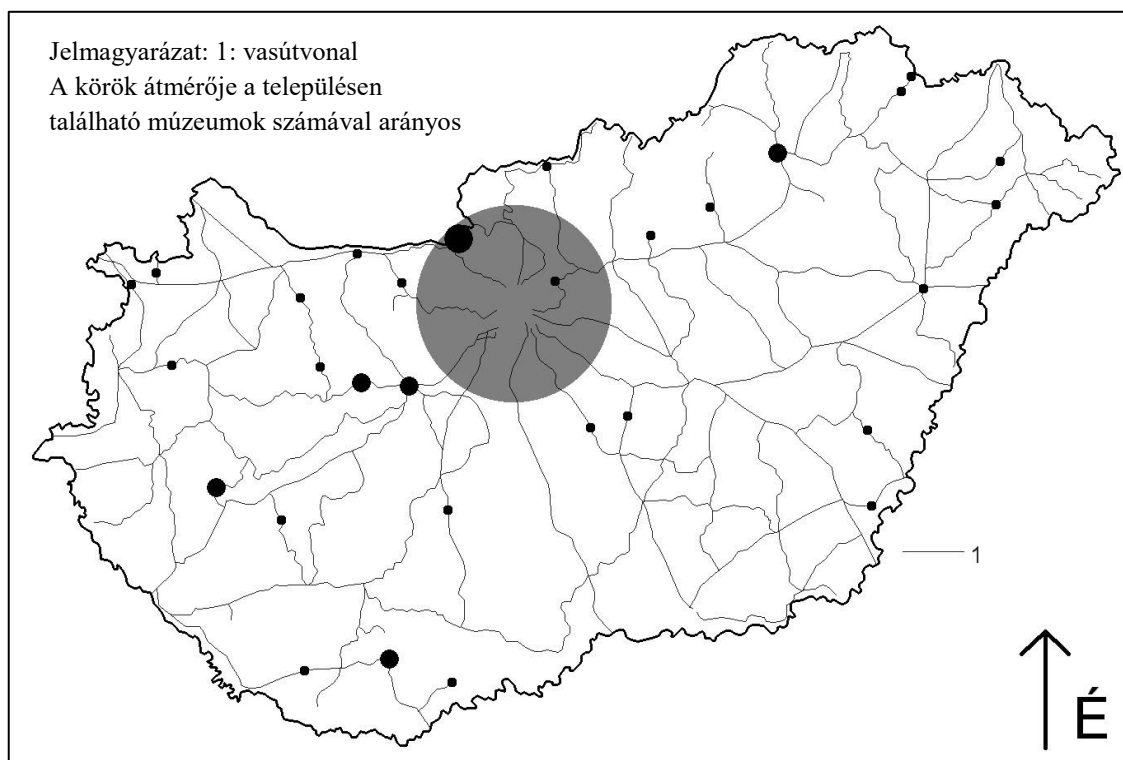
A kulturális kínálatban a legnagyobb látogatottságú attrakcióknak számítanak az ország több pontján elérhető, országos illetve nemzetközi hatókörű nagy művészeti és könnyűzenei rendezvények. Ezeken több tízezer, vagy akár százezer látogató is részt vehet, amely már elég jelentős nagyságú utasforgalmat jelent ahhoz, hogy ennek elszállítása kiemelt feladat elé állítsa a vasúti személyszállítási szolgáltatókat. Ráadásul ezek a nagyrendezvények rengeteg olyan fiatalt is megszólítanak, akik nem rendelkeznek a közúti forgalomban való részvételhez szükséges feltételekkel (jogosítvány, illetve saját autó hiánya), így ők muszájból is a vonatot választják. A 16. táblázatban, az ország legnagyobb, vonattal elérhető településen lévő rendezvényeinek vasúti elérhetőségi adatai olvashatók, amelyből egyértelmű, hogy – nem véletlenül – a *Velencei-tó körüli zenei fesztiválok* vannak a vasút szempontjából legelőnyösebb pozícióban, akár a rendezvény helyszínének vasúttól való távolságát, akár a legközelebbi vasútállomás fővárosból való elérhetőségét nézzük. A vasúttól legtávolabb fekvő rendezvényhelyszínek közé tartoznak a Campus Fesztivál, vagy a Körös-toroki Napok Fesztivál, ezek esetében a vasút csak korlátozottan, más közösségi közlekedési eszköz beiktatásával tudja kifejteni a hatását.

16. táblázat: A legnagyobb könnyűzenei rendezvények vasúti elérhetősége

Rendezvény neve	Település	Vasúti menetidő Budapestről (óra)	Helyszín távolsága a vasúttól (km)	Össz menetidő 3 km/h gyaloglással (óra)
Balaton Sound	Zamárdi	1,47	1,5	1,97
VOLT Fesztivál	Sopron	2,47	2,1	3,17
Campus Fesztivál	Debrecen	2,48	3,7	3,71
Zsolnay Fényfesztivál	Pécs	3,08	1,5	3,58
EFFOT	Velence	0,63	0,6	0,83
B.my.Lake	Zamárdi	1,47	1,5	1,97
Veszprém Fest	Veszprém	1,42	3,2	2,49
Körös-toroki Napok	Csongrád	2,27	3,8	3,54
Mediawave	Komárom	1,10	1,4	1,56
Agárdi Popstrand	Agárd	0,62	0,3	0,72

Forrás: MÁV menetrend

3. térkép: Az ingyenesen látogatható országos múzeumok vasúti elérhetősége



Forrás: osztalykirandulas.hu alapján saját készítés

A *kedvezményes utazás lehetőségének biztosítása* szintén elősegíti a kulturális turisztikai indítékú vasúti utazások igénybevételét. A magyar állam a kiemelt országos jelentőségű múzeumok látogatásakor *iskolai csoportok részére ingyenes utazási lehetőséget* biztosít, amelynek térbeli elhelyezkedését a 3. térkép mutatja. A fővároson kívüli, kedvezménnyel érintett muzeális gyűjtemények 41,3%-a található gyorsvonati közlekedéssel is ellátott fővonalon, 39,1%-a pedig kizárólag személyvonati közlekedéssel érintett településen. Budapestről közvetlenül a múzeumok 52,17%-a érhető el, 28,26%-uk viszont a fővárosból csak átszállással közelíthető meg. Az érintett múzeumok 19,57%-a olyan településen található, ahol nincs vasúti közlekedés. Az összes érintett gyűjtemény 31,34%-a található Budapesten, a fővárosból indulva legtovább, kb. négy és fél órát a Vajai várkastélyhoz kell utazni, így itt tölthetnek el legkevesebb időt az attrakciót meglátogató tanulók.

A kulturális turizmus és a vasúti közlekedés közötti szimbiózis lehetőségének másfajta értelmezésének lehetőségét adja a színházlátogatások vasúti lehetőségének vizsgálata. Figyelembe véve azt, hogy a színi előadások rendre az esti órákra esnek,

logikusan azt a lehetőséget kell vizsgálni, hogy az előadás után a színházba látogató gyanútlan turista egy utolsó esti vonatok valamelyikével képes-e még visszatérni a színházhoz képest eltérő településen lévő szálláshelyére. A 17. táblázat a színházzal rendelkező települések esetében a 22:30 vagy az után induló vonatok (ekkorra vélhetően már vége van az előadásnak és remélhetőleg a vasútállomásra is visszaér az utas) esetében hány település, és annak vonatkozásában a vasúton elérhető településeken regisztrált vendégforgalom mekkora hányada érhető el. Megfordítva a dolgot: a vasúton elérhető településeken megszálló vendégek hány százalékának van lehetősége színházi előadás élvezetére a vasút igénybevételeivel.

A legtöbb település ebben az időszakban Szombathelyről érhető el, azonban ezek a turizmusban nem játszanak releváns szerepet. A legtöbb vendég a *székesfehérvári színház előadásait* tudja élvezni, mivel *innen mind a Balaton, mind a Velencei-tó települései elérhetőek*. Szintén jó adottságai vannak *Debrecennek*, ahonnan az Észak-Alföld jelentős részére még késő este is van vonatközlekedés. A fürdővárosok közül *Mezőkövesd, Hajdúszoboszló, Gyula, Orosháza, Sárvár* vendégei előtt áll nyitva a vasúti színházlátogatás lehetősége. Legkevésbé Eger, Szekszárd és Zalaegerszeg esetében használható ki ez az adottság, innen csupán egy-egy, turisztikailag nem jelentős vonalszakaszon van hivatalos vonatforgalom. Desztinációk alapján Nyíregyháza van legjobb helyzetben, mivel az itt megszálló vendégek – a nyíregyházi színház kulturális kínálatán kívül – Debrecen és Miskolc között is választhatnak.

17. táblázat: A színházzal rendelkező települések késő esti vasúti kapcsolatai

Város	Elérhető települések száma (22:30 után induló vonattal, db)	Elérhető településeken realizált aránya a vasúton elérhető településeken realizált vendégszámból (%)	Elért fontosabb desztinációk
Miskolc	31	3,07	Mezőkövesd, Tokaj, Nyíregyháza
Nyíregyháza	32	3,82	Tokaj, Közép-Nyírség, Felső-Tisza-vidék, Debrecen
Eger	3	0,01	
Debrecen	35	8,49	Közép-Nyírség, Nyíregyháza, Hajdúszoboszló, Hortobágy
Szolnok	31	1,29	Közép-Tisza vidék, Nagykunság
Békéscsaba	17	3,05	Gyula, Orosháza, Körös-vidék
Szekszárd	6	0,47	Baja
Pécs	12	0,63	Villány, Mohács
Kaposvár	8	0,88	Fonyód
Székesfehérvár	23	13,47	Velencei-tó, Balaton
Szombathely	41	4,49	Zalaegerszeg, Sárvár, Vasi-hegyhát, Kőszeg
Zalaegerszeg	6	0,007	
Sopron	10	0,98	Szombathely
Győr	40	7,33	Komárom, Tatabánya, Bakony, Pápa, Sopron
Tatabánya	10	2,08	Tata, Komárom

Forrás: KSH T-STAR, MÁV menetrend alapján saját készítés

A kulturális célú vasúti utazások keresletére vonatkozóan a kérdőíves felmérés eredményeire érdemes visszautalni. Ennek alapján összefoglalóan a következők jelenthetők ki a vasutat szabadidős célzattal használók kulturális preferenciáját illetően:

- A kulturális turizmus attrakcióit látogatók 36%-a a Budapest-Közép-Dunavidék, 14%-a a Balaton, kevesebb, mint 11%-a pedig az Észak-Magyarország

idegenforgalmi régióban lévő célpontok megtekintését jelölte meg, ezek a régiók tekinthetők tehát a *vasúti utazások során a kulturális turizmus fő célterületeinek*.

- A válaszadók 85%-a értett egyet abban, hogy a kulturális turizmus attrakcióinak felkeresése során *legalább fővonalai szintű közlekedési szolgáltatás* szükséges. A Budapestről való közvetlen kapcsolat szükségessége a válaszadók közel 87%-ánál releváns, azaz a csak átszállással elérhető rendezvények és attrakciók kívül esnek a kulturális vasúti turizmus látómezejéből.
- A kulturális motivációval meglátogatott települések fővárostól való átlagos súlyozott távolsága 153,7 km, ami a turisztikai termékek között a legmagasabb érték, azaz a kulturális attrakciók meglátogatása kapcsán az *utazó hajlandó nagyobb távolság leküzdésére is*.
- A vasúti utazásra vonatkozó motivációk kapcsán a két legnagyobb gyakoriságú említés a *kedvezmények és a könnyű elérhetőség*, e kettő jelenti a vasúti kulturális utazások motivációs alapjának 62%-át. Ez visszautal arra, hogy elsősorban a fővonalai közlekedéssel rendelkező településeket, főnként kedvezményre jogosult fiatalok keresik fel.
- A vasutat alkalmanként szabadidős célzattal használó válaszadók több, mint 58%-a kulturális motivációs célzattal használja a vasúti szolgáltatásokat, aminek háttere, hogy elsősorban a fiatal korosztály az ismert kulturális nagyrendezvények megközelítésében a kedvezményeket nyújtó vasutat veszi igénybe.

6. Magyarország vasúti turizmusföldrajza

6.1. A magyarországi vasúti turizmus történeti földrajza a rendszerváltásig

A magyarországi vasúthálózat első mérföldköve 1846. július 15-én következett be, mivel e napon adták át a közforgalomnak az ország első, a két koronázó várost, Budát és Pozsonyt egymáshoz némileg közelebb hozó vasútvonalát Pest és Vác között. A vasút a korábbi áruszállító útvonalakat követte, amely a Dunakanyar érintésével haladt Pozsony irányába, így az építés során nem kényszerültek nagy Duna híd építésére. Bár a kezdeti időkben az ország első vasútvonalai még egyáltalán nem képviseltek idegenforgalmi érdeket, a Pesttől északra kialakuló hálózat (Pest – Vác 1846, Vác – Párkány–Nána 1850) a későbbiekben jelentős hatással volt a Dunakanyar rekreációs és turisztikai forgalmára. A fővárosból egyre többen keltek útra a szép táj megismerése érdekében, villák, nyaralók épültek a magasabb egzisztenciával rendelkezők számára.

Az 1848-49-es forradalom és szabadságharc a hazai vasúthálózat kiépülését megakasztotta, a Bach-korszakban pedig a vasútépítések osztrák fennhatóság alá kerültek. Ebben az időben elsősorban Bécs érdekeit szolgáló vonalak és vonalszakaszok kiépülésére került sor, melyek közül a későbbi fejlődés során idegenforgalmilag a *Déli Vasút megépítése* emelhető ki. Ez is, mint ahogy minden vasútvonal áruszállítási és katonai célból épült, azonban a Budapest–Nagykanizsa közötti szakasz a Balaton déli partjának, valamint a Bécsből és Budapestről induló vonalszakaszoknak (Buda–Nagykanizsa 1861, Sopron–Nagykanizsa 1865) a tengeri kijáratokhoz való továbbvezetése megalapozta a vízparti üdülések elterjedését (HAVASS R. 1906).

A vasútépítések kezdeti időszakában a kötött pályás közlekedést elsősorban az áruszállítási igények kielégítésére használták ki, a személyforgalom, főleg rövid távon elhanyagolható méreteket öltött, de hosszabb utazások esetén sem a tervek szerint alakult a forgalom növekedése. Ennek oka a tarifapolitikában keresendő, mivel a vasúti közlekedés irányításának legfontosabb elve Pest-Buda közlekedési szerepének erősítése volt. Ennek következménye, hogy a személyforgalomban igen magas díjszabások

alakultak ki, amelyek különösen rövid távon nem tették érdekeltté az embereket a vasúton történő utazásra (FRISNYÁK ZS. 2001). Ezt a *Baross Gábor féle zónatarifa rendszer* 1889. évi bevezetése oldotta meg, illetve lényegében, kisebb-nagyobb változtatásokkal, de mindmáig ezt a rendszert alkalmazzák a hazai vasúttársaságok. Az egységes tarifarendszer bevezetéséhez viszont az is szükséges volt, hogy legalább a hazai vasúti törzshálózat egységes, állami kézben legyen, ezért megindult és lezajlott a magán vasúttársaságok államosítása.

A vasminiszter, azaz Baross Gábor legfontosabb intézkedéseinek egyike volt a zónatarifa rendszer bevezetése, melynek következtében a korábbi kilométer alapú elszámolást felváltotta a zóna alapú díjszabás. Ekkor vezették be a mind a mai napig használatos ún. végtelen zóna fogalmát, vagyis egy bizonyos távolság felett egységes áron lehetett utazni (ez akkoriban 225 km feletti utazást jelentett, ma 500 km felett lehet kihasználni). A korábbi távolságalapú díjszámítás Európában a legmagasabb szállítási tarifákat eredményezte a hazai vasúthálózaton, aminek következtében a magyar vállalkozások jelentős többletköltséggel számolhattak áruik értékesítése során. A zónatarifa rendszer lényege tehát elsősorban a hazai piaci szereplők pozíciójának javítása volt, emellett azonban nem titkolt célja volt a hazai, illetve a Magyar Királyság felé irányuló idegenforgalmi célú utazások fellendítése is. Hogy Baross eltökélt szándéka volt a turizmus fejlesztése, mi sem bizonyítja jobban, minthogy 1887-ben éppen ő maga adott utasítást a MÁV és a Thomas Cook és Fia Utazási Iroda közötti együttműködési megállapodás megkötésére (CSIKÓS M. 1996). Az új díjszabás ugyanakkor a lehető legolegcsöbbá tette az utazást, és már széles tömegek voltak képesek a helyváltoztatásra. UDVARHELYI D. (1996) közlése szerint 1888 és 1892 közötti 4 év alatt (a rendszer bevezetésének és kipróbálásának időszakában) a vasúti személyforgalom 215%-kal nőtt. A megváltozott helyzetnek köszönhetően a vidékiek vonattal jártak a városba, lényegében kialakultak a sokszor ma is meglévő város-vidék kapcsolatok (MAJDÁN J. 2001).

A dualizmus korában a turizmus érdekei egyre inkább szem elé kerültek a vasútépítések támogatói, döntéshozói részéről is. Ennek eredményeként kiépültek az akkori *híres fürdőhelyekkel kapcsolatot létesítő vasútvonalak*, így 1878-ban vasutat kapott Pöstyén és Herkulesfürdő, 1894-ben Tusnádfürdő, 1896-ban Buziásfürdő, 1903-ban Keszthely, 1907-ben Szováta, 1909-ben pedig Trencsénteplic és Balatonfüred

(CSIKÓS M. 1996). Ez utóbbi esetében, az észak-balatoni vasútvonal tervezésekor már elsődlegesen számoltak a turizmusra gyakorolt hatásokkal (FAZEKAS M. 2005.)

Bár *Trianon hatása* a vasút idegenforgalmi vonatkozásaiban sem hanyagolható el, a két világháború közötti időszakot mégis joggal nevezhetnénk a *vasúti turizmus virágkorának*. A tengerpart és a kárpáti hegységkeret zömének elvesztésével a Balatonra és az új hazában maradt hegységekre terelődött a figyelem. 1926-ban megalakult az IBUSZ (Idegenforgalmi, Beszerzési, Utazási és Szállítási Rt.), amely egy év múlva már a MÁV leányvállalataként tevékenykedett. Feladata volt többek között az utazási irodai feladatok ellátása mellett a vasúti és hajózási idegenforgalom megszervezése, valamint Magyarország nemzetközi idegenforgalmi marketingjének ellátása (UDVARHELYI D. – CSIKÓS M. 1997). 1931 újabb jelentős mérföldkő a vasúti turizmus történetében, mivel egyrészt *új díjszabási struktúrát vezettek be*, másrészt ez évtől az addig Bécsig járó Orient expressz már Budapestről adott közvetlen eljutási lehetőséget a francia fővárosba. Belföldi viszonylatban a változások az alábbiakban érintették a vasúti turizmust CSIKÓS M. (1997) közlése szerint:

- Szállást és ellátást is biztosító *kiránduló voucherek bevezetése*, melyek közül a 3 nap Budapesten és a 7 nap Magyarországon volt a legnépszerűbb.
- *Kirándulóvonatok közlekedtetése* Budapestről a Balatonra, Mátrába, Hortobágyra, de vidékről Budapestre, sőt nagyobb vidéki városok között is közlekedtek (Tüske J. 1941).
- *Kombinált jegyek kibocsátása*, árukapcsolt szolgáltatásként, a vasúti jegy mellé pl. fürdőbelépőt is lehetett vásárolni.
- Ez volt az ún. *filléres vonatok* időszaka, amelyek kimondottan turisztikai céllal indultak a fővárosból az idegenforgalmilag fontos vidéki városokba, a Balatonra, illetve a vidéki desztinációk között is. Az olcsó ajánlatok széles tömegek számára tették lehetővé a turizmusban való részvételt és a vasúti szolgáltatások kihasználását.

A korszakban a legnagyobb problémának a menetidő tarthatatlanságát vallották, mivel Budapest és Keszthely között 4 óra, Balatonfüredre pedig 3 és fél óra volt a menetidő, vagyis az utasnak a turisztikai jellegű tevékenység végzése helyett az utazás vette el az idejét (megjegyzendő, hogy volt elképzelés a Budapest–Balatonfüred

távolság 2 óra alatti megtételének eléréséről, amivel a mostani 2:03 órás menetidő mellett is kiegyeznénk).

A II. világháború utáni évtizedben a gazdaságpolitikai döntéshozatal nem tette lehetővé a vasút idegenforgalmi adottságainak kihasználását, a tervgazdaságban majdnem kizárólagos volt az áruszállítási tevékenység dominanciája. Az első valamirevaló turisztikai jellegű döntésre 1958-ig kellett várni, ekkortól került bevezetésre a *balatoni nyári menetrend* (amelyet a MÁV mind a mai napig alkalmaz). 1959-től elindult a Budapest és a vidéki nagyvárosok közötti *expresszvonati közlekedés*, ami egészen a 90-es évekig, az IC-szolgáltatás bevezetéséig működött (MEZEI I. 1996).

A XX. század legnagyobb hatású intézkedése volt a Csanádi György és munkacsoportja által kidolgozott *1968-as Közlekedéspolitikai Konceptió*. A koncepciót pro és kontra sok támadás és védelem érte, most csak idegenforgalmi szempontból kívánom számba venni annak eredményeit. A döntés mindenképpen pozitív hozadéka, hogy két évtized után végre az idegenforgalmi célokat is figyelembe vették, ennek eredményeként újultak meg a Balaton-parti vasútállomások, de az idegenforgalom érdekeit javították a nagyszabású fővonalai fejlesztések is (CSIKÓS M – TISZA I. 1999). A koncepció másik, sokkal gyakrabban hangoztatott eredménye volt a mellékvonali hálózat megnyirbálása, amelyről a *18. táblázat* ad útmutatást. Ezzel kapcsolatban tény, hogy a fővonalaknál követett elv ellentétéként ezeknél a mellék- és szárnyvonalaknál, a turisztikai hasznosítás lehetőségét, valamint a *megszüntetés település és területfejlesztésre gyakorolt hatását nem vizsgálták*, az akkori tervutasításos rendszer működése miatt erre nem is igazán volt lehetőség. Ennek ellenére több olyan vonalszakasz is volt, ahol érdemes lett volna a turisztikai hatást is vizsgálni.

Elsőként az *Alsóörs–Veszprém szakaszt* számolták fel, amely a beszámolók alapján nyári időszakban, főleg hétfégekben erősen kihasznált volt, a hétfégi telkekhez zsúfolt szerelvények szállították az utasokat. A 68-as Közlekedéspolitikai Konceptió negatív megítélése nem kis részben éppen innen ered, hogy egy időszakosan jelentős személyforgalommal rendelkező vonalat zártak be, ezáltal felerősödtek a politikai nyomásra utaló felhangok is (BALÁZS G. 2008). Tény, hogy a vonal nyári kihasználtsága miatt érdemes lett volna vizsgálni *évszakos vagy esetleg hétfégi forgalom bevezetését* (ebben, bár rossz helyen, de mégis jó ötlet először a 2009-2010-es menetrendváltáskor jelent meg a Veszprém–Zirc vonalszakasz hétfégi

működtetésében), ám ebben az időszakban ez még nem volt szempont, kizárólag az áruforgalom alakulását tekintették mérvadónak. Hasonló a helyzet a Pécs–Harkányfürdő vonallal is, amely a baranyai megyeszékhelyről egyszerűen és kényelmesen elérhetővé tette volna a határ közeli fürdővárost, megszüntetésével viszont a fürdőbe igyekvő tekintélyes néptömeget autóbuszokra kényszerítették. A Nagyatád–Barcs vonalszakasz pedig közvetlenül a csokonyavisontai fürdő mellett haladt el, bár a fürdő közelében nem működött megállóhely, annak pótlásával minden bizonnyal tovább élhetett volna ez a vasútvonal is.

18. táblázat: Az 1968-as Közlekedéspolitikai Konceptió következményeként bezárt vasútvonalak és idegenforgalmi jelentőségük

Vonalszakasz	Hossz	Bezárás éve	Turisztikai vonatkozás
Meggyespuszta–Alsóörs	11 km	1969	Alsóörs, Balatonalmádi
Veresegyház–Gödöllő	11 km	1970	
Sellye–Drávasztára	9 km	1970	
Kétegyháza–Elek	7 km	1970	
Harkány–Drávaszabolcs	8 km	1971	
Baja–Gara	19 km	1971	
Kisújszállás–Dévaványa	30 km	1971	Dévaványa
Kaba–Nádudvar	10 km	1971	
Fábiánsebestyén–Árpádhalom	9 km	1972	
Baja–Hercegszántó	31 km	1972	Baja–Máriakönyve
Veszprém–Meggyespuszta	11 km	1972	
Moha–Kincsesbánya	4 km	1973	
Kisvárda–Baktalórántháza	27 km	1973	
Sármellék–Zalaszentgrót	33 km	1974	Kehidakustány, Zalaszentgrót
Sárvár–Répcevis	41 km	1974	Bükkfürdő
Szombathely–Rum	22 km	1974	
Hetényegyháza–Kerekegyháza	9 km	1974	
Zalabér–Batyk–Bajti elágazás	38 km	1975	Szajki-tavak
Mezőtúr–Túrkeve	16 km	1975	Túrkeve
Tokod–Sárisáp	8 km	1976	
Pécs–Harkány	32 km	1976	Harkány
Nagyatád–Barcs	39 km	1976	Csokonyavisonta, Nagyatád
Kaposvár–Szigetvár	54 km	1976	Zselic
Cegléd–Hantháza	20 km	1978	
Cellödömlök–Fertőszentmiklós	56 km	1979	
Kaposmérő–Középrigóc	50 km	1979	
Zalalövő–Bajánsenye	19 km	1980	Őrség (2000-ben újjáépült)
Nagyharsány–Beremend	10 km	1982	

Turisztikai vonatkozású vonal összesen, és aránya az összes megszűntetett vonalból	344 km 54,26%		
--	------------------	--	--

Forrás: somogyivasutak.hu alapján saját készítés

6.2. A vasút és a turizmus kapcsolata a rendszerváltás után

A magyar vasúthálózat működése esetén a rendszerváltást követő évek tulajdonképpen az 1968-as koncepcióban lefektetett elvek folytatóságát hozták, így a struktúra- és humánközpontú szemléletváltás helyett a vasút működési költségeinek minden körülmények között történő redukálása volt a cél. Ez további, a közlekedési szolgáltatók lobbijének mértékével összefüggő, az *utasforgalom elvesztésének irányába mutató intézkedéseket* hozott, elsősorban vonalbezárások, vagy járatritkítások formájában (ERCSEY Z. ET AL. 2009, TINER T. 2007). Bár az 1990-es évek újabb vonalbezárás nélkül telt el (az egyetlen Lepsény–Dombóvár szakasz kivételével), a vasút üzemeltetésében a legfőbb (sokszor csak látszólagos, valójában ténylegesen is meglévő) problémát a mellékvonali üzemeltetés jelentette. A holisztikus szemlélet teljes hiányában ugyan a MÁV 1991-től a fővonalakon *fokozatosan vezette be az IC közlekedést*, azonban mellékvonali szinten ezt nem követte érdemi változás (a néhány év alatt hamvába holt InterPici koncepció sem váltotta be a hozzá fűzött reményeket). Az IC forgalommal működő törzshálózati vonalak és az elavult technológiájú vasúti kocsikat felvonultató mellékvonalak közötti minőségi különbség értelemszerűen a mellék- és szárnyvonalak helyzeti lehetőségeit rontotta. A helyzet megoldására egészen a 2010-es évekig nem is készült igazán mélyreható elemzés, ahogy azt a Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület hivatkozott elemzése is mutatja (FELD I.M. ET AL. 2010). A hibás döntések pedig újabb elhibázott lépések megtételéhez vezettek, így jutott el a magyar vasút a 2000-es évek vonalbezárási időszakához.

A hazai vonalhálózat amputációjára már 2004-ben történtek elképzelések, azonban ezt az abban az évben zajló belpolitikai változások még képesek voltak elodáztatni. A 2000-es évek vonalbezárásai Janus-arcot mutatnak, mivel egyrészt sok helyen valóban indokolt volt a személyforgalom azonnali leállítása, de előfordultak politikai szintű túlkapasok is. A vonalbezárások első hulláma 2007-ben történt, aminek következtében teljesen vasút nélkül maradt a fürdőjéről ismert Zalaszentgrót és

Harkány, a kulturális turizmusban jeleskedő Siklós, a fesztiváljáról ismert Bánk, vagy gyalogos természetjárásban élen járó észak-mátrai falvak, illetve a vallási turizmusáról híres Kalocsa (TINER T. 2007).

A vasút pozíciójának térvesztése a fővonalakat sem kerülte el. Menetrendi elemzésekből tudható, hogy az IC-hálózat legnagyobb kiterjedését a 2001. és 2004. közötti időszakban érte el, többek között közvetlen IC összeköttetést kapott Tapolca, Keszthely, a Balaton déli partján Nagykanizsa, illetve nemzetközi téren Zalaegerszegen át Ljubljana, Gyékényesen át Zágráb, vagy éppen Eszék vagy Bécsújhely is. IC kapcsolattal rendelkezett Eger, valamint normál IC vonatok jártak a mai hibrid szerelvények helyett Szeged és Békéscsaba felé is, Debrecen és Pécs pedig magas szolgáltatási színvonalú ICRapid vonatokkal is elérhető volt. 2004-től az IC forgalom fokozatosan szorult vissza, és legtöbb helyen gyorsvonatok vették át azok helyét (MÁV-START ZRT. MENETREND).

A 19. táblázat a 2007. évi vonalmegszüntetések idegenforgalomra gyakorolt esetleges hatásait igyekszik bemutatni. Látható, hogy Siklóson és Sirokon a vendégszám csökkent 2006-ról 2007-re, Sirokon a vendégéjszaka is. Nem lehet azonban egyértelműen kijelenteni, hogy csak és kizárólag a vonalbezárások hatása volt a vendégforgalom volumenének csökkenése, ám annak turizmusra gyakorolt negatív hatásai mellett sem mehetünk el szó nélkül. Az adatok alapján leginkább a Mátravasútként is ismert, Kál-Kápolna–Kisterenye vonalszakasz turizmusa sínylette meg a vonalon a személyforgalom megszűnését, ahogy ez Sirok adataiból világosan látszik. Hogy a település egyértelműen a hálózatredukciós törekvéseknek látta kárát, mutatja, hogy 2005 és 2006 között a vendégszám 19,32%-kal, a vendégéjszakák száma pedig 23,12%-kal emelkedett, míg 2007-ről 2008-ra már csak 14,44%-kal csökkent a vendégszám, és 26,94%-kal a vendégéjszaka (KSH T-STAR). Ezek az adatok is azt mutatják, hogy bár időszakosan negatív hatás jelentkezett a vendégforgalom alakulásában, *hosszú távon már nem a vasút léte vagy nemléte határozta meg a turisztikai keresletet.*

19. táblázat: Néhány 2007-ben vasút nélkül maradt település idegenforgalmi adatainak változása

Év	Mutató	Siklós	Bánk	Sirok	Kalocsa	Ország
2006.	Vendég (fő)	2815	4673	1408	4278	7 183 000
	Vendégéjszaka (éj)	5200	9590	3195	8809	19 652 000
2007.	Vendég (fő)	2647	7230	824	5639	7 474 000
	Vendégéjszaka (éj)	5333	15098	1923	12156	20 128 000
Változás	Vendég (%)	-5,97	54,72	-41,48	31,81	2,42
	Vendégéjszaka (%)	2,56	57,43	-39,81	38,00	4,05

Forrás: KSH T-STAR

A turisztikai elemzések szempontjából a 2009-2010-es menetrendváltásra érdekes helyzetbe került a 11-es számú vasútvonal Zirc–Veszprém szakasza. A Győr–Veszprém közötti Bakonyvasút mind a 2007., mind a 2009. évi vonalbezárási tervek között szerepelt, ugyanakkor a helyi civil, önkormányzati és vállalkozói szféra példaértékű összefogása, és a *Cuha-völgyi Bakonyvasút Szövetség megalakítása* révén sikerült levetetni a megszüntetés napirendjéről. A Veszprém–Zirc közötti szakaszon 2009 decemberétől bevezetett hétvégi forgalom ugyanakkor jó adoptálási lehetőséget biztosíthatott volna, illetve a jövőben is biztosíthat más turisztikailag frekventált vonalakra, mint a személyforgalom időszakos fenntartásának eszköze (Pl. Villány – Siklós–Harkány, Kisterenye–Recsk, stb.)

A 2010-es kormányváltás után bár változott a döntéshozatali hozzáállás a mellékvonalak fenntartásának kérdésében, az ekkor divatos vonal *újrainvitások ugyanúgy politikai színezetű döntéseknek mutatkoztak*, mint a korábbi évek bezárási hulláma, melynek során nem minden esetben érvényesültek a szakmai érdekek. A 20. táblázat tartalmazza az újrainvitásokról szóló információkat, melynek alapján látható, hogy a 2007-ben és 2009-ben bezárt vonalaknak csak egy részén indult újra a személyforgalom, az előbbi bekezdésben taglalt hétvégi turisztikai forgalom biztosítása pedig ötletszinten sem merült fel az arra érdemes vonalszakaszokon. Ennek a politikai felhangokat sem nélkülöző döntéssorozatnak volt a következménye a 2011–2012-es menetrendváltáskor végrehajtott *mellék- és szárnyvonalai járatritkítás*. Ennek lényege, hogy a legkevésbé kihasznált vonalakon egy irányba maximum két járatpár közlekedjen. A táblázat utolsó oszlopában szereplő vonalak mellett ide sorolták a

Kétegyháza–Újszeged és a Szentes–Orosháza vonalakat is. Bár ezeken a vonalakon a gyér forgalom valóban nem indokolja a sűrűbb közlekedés megszervezését, a hétféi, *turisztikai forgalom esetleges felmérése és érdekérvényesítése ez esetben is elmaradt* (Pl. Karcag–Tiszafüred vonalon, a Berekfürdön üdülő vendégek Tisza-tavi kirándulásait kiszolgáló, vagy a Gyopárosfürdőt is elérő Szentes–Orosháza szakaszon).

20. táblázat: Az elmúlt évek vonalbezárásai és újrainvitásai, és ezek turisztikai vonzata

Vonal neve	Részben vasút nélkül maradt desztinációk	Teljesen vasút nélkül maradt desztinációk	Újrainvitás	Ritkított közlekedés és
Almásfüzitő–Esztergom	Esztergom	Neszmély, Nyergesújfalu	Igen	Igen
Székesfehérvár–Komárom	Komárom	Kisbér, Mór, Bodajk	Igen	Igen
Pápa–Csorna	Pápa		Igen	Igen
Körmend–Zalalövő	Körmend		Nem	
Balatszentgyörgy–Somogyszob			Nem	
Mezőfalva–Paks		Dunaföldvár	Nem	
Börgönd–Sárbogárd			Igen	Igen
Godisa–Komló		Magyarhertelend, Komló	Igen	Igen
Pécs–Pécsvárad	Pécs	Pécsvárad	Nem	
Galgamácsa–Vácrátót			Nem	
Szilvásvárad–Putnok	Szilvásvárad	Nagyvisnyó	Nem	
Abaujszántó–Hidasnémeti		Gönc, Boldogkőváralja	Igen	Igen
Karcag–Tiszafüred	Tiszafüred, Karcag	Berekfürdő	Igen	Nem
Sáránd–Létavértes			Nem	
Fehérgyarmat–Zajta			Igen	Nem
Csenger–Kocsord		Csenger	Igen	Igen
Ohat–Pusztakócs–Tiszalök		Polgár	Nem	
Kisszénás–Kondoros			Nem	
Körösnagyharsány–Véztő			Nem	
Hódmezővásárhely–Makó	Hódmezővásárhely, Makó		Nem	
Lajosmizse–Kecskemét	Lajosmizse, Kecskemét		Igen	Igen

Forrás: MÁV menetrend alapján saját készítés

A 2010 utáni éveknek szerencsére vannak a turizmus számára pozitív vonzatai is, melyek közül a vasúti szerelvények felújítása és vásárlása nyomán javuló utaskényelmi szolgáltatások mellett az *inter- és intraregonális járatok bevezetése* említhető meg. A 4-es (Almásfüzitő–Esztergom) és az 5-ös (Komárom–Székesfehérvár) vonalak menetrendi egyesítése és az így megjelenő Székesfehérvár–Esztergom járat megjelenése a Közép-Dunántúl turizmusában is megfelelő hasznot hoz. Hasonlóan pozitív a turizmusra gyakorolt hatása a Vác–Balassagyarmat, Sopron–Szentgotthárd, Kecskemét–Szolnok, Kiskunfélegyháza–Lakitelek–Szentés, Újszeged–Békéscsaba közvetlen járatoknak. Természetesen a főleg *Európai Unió forrásból finanszírozott fővonalifelújításoknak* is jelentős hozadéka van, így a Budapest–Székesfehérvár, 30a számú vonal átépítése a Velencei-tó, a Lepsény–Balatonszentgyörgy, 30-as számú vonalszakasz a Balaton déli partjának, míg a Boba–Bajánsenye, 25-ös számú vonal korszerűsítése az Őrség és a Göcsej turizmusának javítását is szolgálja.

6.3. Magyarország vasúti közlekedésének turisztikai elemzése

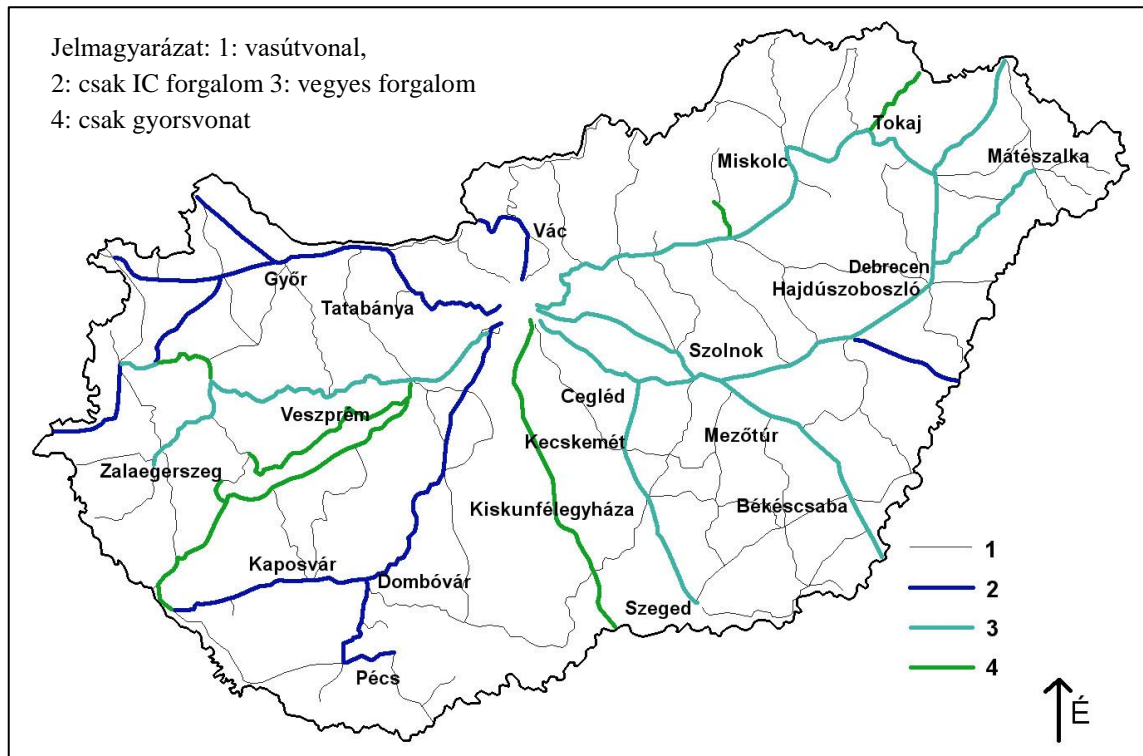
6.3.1. A fővonalis közlekedés jellemzése

A belföldi vasúti személyszállítás turisztikai értelemben alapvetően két szegmensre épül. Egyrészt a nagyvárosok, megyeszékhelyek, illetve a főváros körüli, azokat kiszolgáló elővárosi vasúti hálózat hozzájárul a városokban és agglomerációikban élő egyének és közösségek rekreációs tevékenységéhez. Budapestről minden hétvégén több tízezres nagyságrendben kelnek útra a Dunakanyarba, Győrből és Veszprémből a Bakonyba, Egerből a Bükk nyugati oldalának idegenforgalmilag fontos településeire. *Az elővárosi forgalom hivatásoldali determináltsága* ugyanakkor korlátozza a vasúti forgalom idegenforgalmi célú hasznosítását, mivel a vonatok a munkába, iskolába vagy egyéb hivatalos útjaikra igyekvők érdekeinek megfelelően közlekednek. Különösen a vidéki megyeszékhelyeket kiszolgáló mellék- és szárnyvonalaknál jelentkezik ez a probléma, így az Eger és Szilvásvár közötti napi két járatpár nem tekinthető a vasút elégséges szintű idegenforgalmi szolgáltatásának.

A belföldi vasúti turisztikai szempontú utazások másik szegmense a távolsági forgalom, azon belül is az *emelt szintű szolgáltatásokat nyújtó vonatok* (IC, EC, Railjet)

igénybevétele. Ezek már alkalmasak arra, hogy a fővárosból vagy más vidéki városból egy vagy több napos útra induljanak el a vasúti utazást preferáló turisták. Magyarország kis mérete és jó fővonalai közlekedési adottságai révén alkalmas arra, hogy a nagyjából az ország közepén lévő Budapestről fél/egy napos utazások alkalmával az ország távolabbi vidékein lévő városokat, valamint azok rendezvényeit meglátogassák. A nagy távolságú forgalom a vasúti közlekedésben egyértelműen az InterCity közlekedésre épül, mivel a szabadidős turisták mellett a hivatásturizmusban résztvevő üzletemberek, konferenciára, tanácskozássra igyekvők is kihasználják ennek a vonattípusnak az előnyeit. A nagyvárosok egyetemi és kutatás-fejlesztési profilja, a repülőterek gyors és kényelmes elérése, a nagy kapacitású és magas minőségű szolgáltatásokat nyújtó konferenciaközpontok és -szállodák szolgáltatáshalmazának kihasználása végett az IC-hálózat a hivatásturisták érdekei keretében állnak. Magyarországon 1991-ben vezették be az InterCity forgalmat, először a Budapest–Miskolc vonalon. A hálózat bővülése, majd időközönkénti visszafejlődése révén ma összesen 17 különböző viszonylaton közlekednek IC járatok a főváros és a kisebb-nagyobb vidéki városok között (2. térkép).

4. térkép: A távolsági vasúti forgalom térbeli szerkezete



Forrás: MÁV menetrend alapján saját készítés

A leghosszabb menetidejű járat Budapest és Záhony között közlekedik, amely a 336 km-es távolságot 252 perc alatt teszi meg. Országos szinten a leghosszabb járat azonban egy transzverzális viszonylat, a Bécs és Záhony között közlekedő EuroCity vonaton Hegyeshalom és Záhony között 523 km-es út során összesen 407 percet lehet egyhuzamban a vonaton tölteni.

Az intercity forgalmat mind minőségében, mind hálózati jellegében *kiegészíti a gyorsvonati szolgáltatás*. A gyorsvonatok egyrészt az IC-k által használt pályákon sűrűbb megállókiosztással az IC-k által nem elért településeket is képesek kiszolgálni a távolsági forgalomban, másrészt igénybevételükkel azokra a tájakra is átszállás nélkül juthatunk el, ahova nem lehet intercityvel közlekedni (pl. Tokaj-Hegyalja, vagy Közép-Dunántúl térsége). A hazai vonalhálózaton összesen 812 km (a Budapesten kívüli hálózat 13,51%-a) azoknak a törzshálózati szakaszoknak a hossza, ahol a távolsági forgalomban kizárólag emelt szintű szolgáltatásokat nyújtó vonatok vehetők igénybe. További 1347 km-en (a Budapesten kívüli hálózat 22,41%-án) pedig ezt gyorsvonati szolgáltatások egészítik ki. Ezen belül 495 km-en ún. hibrid szolgáltatási kínálat van érvényben, melynek lényege, hogy forgalomszervezési okokból az IC és gyorsvonati kocsik egy szerelvénybe vannak besorozva. Ilyen szerelvények közlekednek a fővárosból Szeged, valamint Békéscsaba–Lőkösháza felé. Kizárólagos a gyorsvonati szolgáltatás összesen 434 km-en (a fővároson kívüli hálózat 7,22%-án), konkrétan a Győr–Celldömölk, Boba–Szombathely, Füzesabony–Eger, Szerencs–Sátoraljaújhely, Székesfehérvár–Tapolca, Székesfehérvár–Nagykanizsa–Gyékényes vonalszakaszokon vehető igénybe. Ez idegenforgalmi nyelvre lefordítva azt jelenti, hogy nem érhetőek el InterCityvel olyan jelentős vendégforgalommal bíró desztinációk, mint Sárvár, Sátoraljaújhely, Eger, vagy a teljes Balaton idegenforgalmi régió (a nyári idény kivételével).

A 21. táblázat a belföldi intercity vonalhálózat turisztikai célú elemzését mutatja, annak értelmében, hogy a fővárosból adott város mennyi idő alatt érhető el, és ott maximálisan hány óra áll az utazó rendelkezésére – amelyet turisztikai céllal is eltölthet – abban az esetben, ha visszafelé is IC-vel akar utazni. Megállapítható, hogy az IC-vel elérhető célpontok közül két esetben (Tatabánya, Tata) a fővárosból felszállva 1 órán belül megkezdhető a desztinációban a turisztikai célú költés és fogyasztás. 1 és 1,5

órán belül érhető el négy célpont (Komárom, Győr, Szolnok, Kecskemét), 1,5 és 2 órán belül egy (Mezőtúr), 2 és 2,5 óra között hét, 2,5 órán túl pedig további hét település érhető el. A legtávolabbi Tatabánya, Tata és Kecskemét városokban lehet maradni és turisztikai jellegű tevékenységet végezni, míg, a legkevesebb idő Kaposvárott, Békéscsabán és Kisvárdán áll rendelkezésre az utazónak (utóbbi esetében az alig 3 és fél óras időtartam a Vár megtekintésén kívül másra nem elég).

Érdekesség, hogy a neve ellenére az IC-szolgáltatással elért 103 állomás illetve megállóhely közül 37 (35,92%) községben található, melyek közül 7 vasúti csomópont, ami indokolhatja az intercityk megállását. Hidasnémetiről az Eperjes – Tokaji hegyvidék nyugati oldalán lévő célpontok (Gönc, Boldogkőváralja) érhetőek el. Kétegyházaról a lovas turizmusáról ismert Mezőhegyes közelíthető meg, a Somogyuszobon történő átszállás a fürdőváros Nagyatád elérhetőségét javítja, gyékényesi átszállással pedig az ökoturizmusban ismert őrtilosi vasútoldal érhető el kényelmesen. Ukkon átszállva elérhető Sümeg és Tapolca, Zalaszentivánról pedig a Zala megyei búcsújáráshelyek közül Bucsuszentlászló és Nagypapornak. A községi jogállású, IC megálló települések közül turisztikai jelentősége van Hegyeshalom (bevásárló turizmus, tranzit forgalom), Szatymaz (Fehér-tó, ökoturizmus), Böszörmény (Nemzeti Park, lovas turizmus), Fülöpszállás (Nemzeti Park, ökoturizmus) településeknek.

21. táblázat: Az IC hálózat turisztikai vetülete

Település	Menetidő Budapestről (óra)	Attrakciók	Rendelkezés re álló idő (óra)
Tatabánya	0,75	Szabadtéri Bányászati múzeum, Turul	14,08
Tata	0,88	Öreg-tó, vízimalmok, Vár	13,82
Komárom	1,1	Erődrendszer	13,38
Győr	1,42	Múzeumok, galériák, rendezvények	12,77
Sopron	2,47	Múzeumok, VOLT Fesztivál, természetjárás	8,72
Szombathely	2,65	Római emlékek, Szent Márton, Savaria Fesztivál	10,35
Dombóvár	2,32	Gunaras fürdő, természetjárás	12,27
Kaposvár	2,95	Múzeumok, természetjárás	6,95
Pécs	3,17	Múzeumok, Világörökség, egyházi értékek, Zsolnay-negyed	10,57
Szolnok	1,23	RepTár, Tiszaliget, tiszavirágzás	12,75

Hajdúszoboszló	2,45	Gyógyfürdő	10,35
Debrecen	2,8	Modem, Nagyerdő, Aquaticum, Nagytemplom, Református Kollégium	9,6
Nyíregyháza	3,33	Gyógyfürdő, Állatkert, Szabadtéri Múzeum	8,53
Kisvárd	3,87	Vár, gyógyfürdő	3,47
Gyomaendrőd	2,02	Hármas-Körös, vízitúrák, kerékpározás	8,62
Békéscsaba	2,5	Múzeumok, egyházi örökség	7,65
Kecskemét	1,28	Múzeumok, Cifrapalota, Hirös Hét	13,63
Szeged	2,37	Tisza part, múzeumok, Szabadtéri játékok	11,5
Miskolc	2,02	Miskolctapolca, Lillafüred, Diósgyőr	11,05
Tokaj	2,7	Tokaj-Hegyalja borvidék	7,68

Forrás: MÁV menetrend alapján saját készítés

A 22. táblázatban azt vizsgáltam, hogy IC-vel utazva, de legfeljebb 1 átszállást beiktatva a fővárosból mely desztinációk érhetőek el, azt feltételezve, hogy a vendég 1 napot eltöltve visszafelé is IC-vel kíván utazni. Ennek alapján a fővárosban vagy környékén lakó a legtöbb időt a Martfői Termal Spa vagy a kiskunmajsai Jonathermál fürdő szolgáltatásainak igénybevételével, Csongrád természeti és kulturális látnivalóinak megismerésével, Pápa Eszterházy-kastélyának és Kékfestő múzeumának felkeresésével tudja eltölteni. A vendég az 1 átszállással elérhető településeken átlagosan közel 7 órát tölthet el, amely bizonyos látnivalók, programok, stb. megtekintésére már elegendő lehet. Turisztikai jellegű tevékenység folytatására legkevesebb idő a Budapesttől legtávolabb lévő periférikus fekvésű desztinációkban, valamint az elsősorban a belső perifériákat feltáró, alacsony járatszámmal rendelkező vasútvonalakon áll rendelkezésre. Ide tartoznak a Nyírség és Szatmár célpontjai, vagy a Dunántúl napi 2 járatpárral bíró vonalain fekvő desztinációk, mint a boráról híres Neszmély, a Deseda-tó révén jelentős aktív turisztikai vízfelülettel bíró Kaposvár-Toponár. A leghosszabb menetidővel a Nyírség és Felső-Tisza-vidék két emblemikus célpontja, Nyírbátor és Vásárosnamény, Baranya megye periférikus fekvésű desztinációi, Mohács és Villány, valamint Széchenyi hajdanvolt települése, Nagycenk érhető el.

22. táblázat: A távolsági közlekedés és az átszállási kapcsolatok turisztikai jelentősége

Település	Átszállás helye	Menetidő (óra)	Maximális tartózkodási idő (óra)	Attrakciók
Edelény	Miskolc	3,3	8,63	Kastély
Sátoraljaújhely	Szerencs	3,93	7,33	Magas-hegy, Kazinczy Múzeum
Poroszló	Füzesabony	1,96	9,00	Tisza-tavi Ökocentrum
Hortobágy	Füzesabony	2,83	7,35	Nemzeti Park, Hídi Vásár
Martfű	Szolnok	2,1	10,03	Gyógyfürdő
Szarvas	Mezőtúr	2,43	8,12	Nemzeti Park, Arborétum
Gyula	Békéscsaba	2,95	6,72	Gyógyfürdő
Orosháza	Békéscsaba	3,27	6,08	Gyógyfürdő
Mezőhegyes	Kétegyháza	4,07	4,60	Lovas turizmus
Kiskunmajsa	Kiskunfélegyháza	2,22	11,73	Gyógyfürdő
Csongrád	Kiskunfélegyháza	2,25	12,03	Múzeumok, Tisza-part, Körös-torok
Mártély	Kiskunfélegyháza	3,17	7,00	Holt-Tisza, ökoturizmus
Hajdúdorog	Debrecen	3,83	5,68	Görög katolikus egyház központja
Nyírbátor	Debrecen	5,12	3,05	Báthory emlékek
Vásárosnamény	Nyíregyháza	5,98	1,32	Tisza part
Mohács	Pécs	4,83	5,07	Történelmi emlékhely
Villány	Pécs	4,37	7,13	Borturizmus
Szigetvár	Szentlőrinc	3,38	7,28	Zrínyi vár
Toponár	Kaposvár	3,6	1,55	Deseda tó
Kőszeg	Szombathely	3,32	9,05	Kulturális és vallási emlékek
Nagyecenk	Sopron	4,13	6,57	Széchenyi-kastély
Pápa	Győr	2,62	9,72	Eszterházy-kastély
Pannonhalma	Győr	2,12	8,87	Főapátság
Vinye	Győr	2,78	7,50	Természetjárás
Neszmély	Komárom	2,43	2,78	Hajózási Múzeum, borvidék

Forrás: MÁV menetrend alapján saját készítés

6.3.2. Mellékvonali közlekedés a turizmus szolgálatában

Az országszerte hosszabb és rövidebb útvonalakon közlekedő személyvonatok a napjainkban egyre inkább kiteljesedő niche piac, a *lassú turizmus vitathatatlan hazai prominensei*. A mindenhol megálló szerelvények lassúságuk révén elősegítik a desztinációt övező táj és települések, az itt élő emberek megismerését, közösségi interakciók kialakulását, valamint közeli látványosságok megtekintését (PÉCSEK B. 2014, STEINECKE, A. 1999, LUMSDON, L. – MCGRATH, P. 2010).

A 23. táblázat a tíz legnagyobb vendégforgalommal rendelkező, nem törzsvonalon fekvő desztináció vasúti kapcsolatait szerepelteti a közeli idegenforgalmi célterületek felé. A turisztikailag rendelkezésre álló idő kiszámításánál turizmusszervezési okokból nem vettem figyelembe a reggel 9 óra előtt induló járatokat (a vendég elsősorban pihenni érkezik, legtöbb helyen reggelivel együtt jár a szoba, stb.), ugyanakkor az esti rendezvények, programok megtekintése végett a nap végén nem tettem ilyen korlátozást. Ennek alapján a *mellékvonali közlekedés turisztikai szerepe kettős arcot mutat*, mivel egyaránt megtalálhatóak a vasút kihasználását lehetővé tevő, és azt gátló adottságok.

A legtöbb idővel a Martfűről elindulók gazdálkodhatnak, az itt üdülők Szolnokon még az esti színházi előadást is megnézhetik, de sokáig élvezhetik Szentes attrakcióit is. Ahhoz, hogy a célterületről a legközelebbi, érdemi vonzást generáló turisztikai célpontot elérjék, a legtöbbet Szarvas és Mezőhegyes között kell utaznia a vendégnek, a közel két órás út minden bizonnyal sokakat visszatart a kaland vállalásától. A legrövidebb menetidő ugyan Komló és a fürdővel rendelkező Magyarhertelend között mérhető, ám itt a menetrend viszontagságai miatt nem lehetséges a turisztikai jellegű időtöltés. Hasonló cipőben járnak azok, akik Szentesről akarnak Gyopárosfürdőre utazni, a rendelkezésre álló alig 1 óra nem elegendő a helyi gyógyfürdő szolgáltatásainak kihasználására. Érdeemes megemlíteni még a Lenti és Zalaegerszeg közötti utazás lehetőségeit is, mivel itt ugyan nincs sok idő a turisták tarsolyában ám ez a délutáni, esti órákra szorítkozik, így a megyeszékhely rendezvényei, színházi programjai is felkereshetőek.

23. táblázat: A mellékvonalakon található desztinációk vasúti közlekedési kapcsolatai

Település/ desztináció neve	Turisztikailag fontos elérhető települések	Járatok száma (db)	Átlagos menetidő (óra)	Turisztikailag rendelkezésre álló idő (óra)
Zirc	Veszprém	5	0,55	5,45
	Győr	6	1,43	4,93
Komló	Magyarhertelend	2	0,26	nem releváns
Szigetvár	Barcs	9	0,50	9,11
Lenti	Zalaegerszeg	4	1,03	4,15
Tiszkécske	Kecskemét	7	0,95	7,68
	Szolnok	8	0,73	7,00
Szentés	Gyopárosfürdő	2	1,16	1,03
	Kiskunfélegyháza	6	0,86	8,13
Martfű	Szolnok	10	0,56	12,66
	Szentés	11	0,88	10,20
Szarvas	Mezőhegyes	7	1,95	6,06
	Mezőtúr	8	0,40	9,15
Füzesgyarmat	Püspökladány	8	0,70	8,46
Abádszalók	Kisújszállás	5	0,63	8,20

Forrás: MÁV menetrend alapján saját készítés

A MÁV-Start Zrt. 2014. február 15-én 27 normál nyomtávú vonalon 25% kedvezményű, úgynevezett *regionális díjszabást vezetett be*. Az intézkedés elsődleges célja ugyan a vonalakon realizált hivatásforgalom erősítése volt a közeli nagyobb városok (Győr, Nyíregyháza, Zalaegerszeg, Székesfehérvár, Kecskemét, Békéscsaba, Miskolc, stb.) felé, ugyanakkor a kedvezményes jegyvásárlás lehetősége a vonal mentén meglévő attrakciók látogatottságát is javíthatja (megfelelő menetrendi viszonyok esetén). A regionális díjszabással érintett vonalak turisztikai érdekeltségeit bemutató 24. táblázat szerint e vonalak ugyan összességében a vasúttal elérhető településeken realizált vendégéjszakák alig 3%-át adják, mégis közülük több kiemelkedő szerepet játszik hazánk idegenforgalmában. Ennek igazolására elég csak a százezres vendégéjszaka számot produkáló Berekfürdőt, vagy Szilvásváradot felfűző vonalakra asszociálni, de ide tartozik a boráról híres Mór, a vallási turizmusban jeleskedő Zirc és Pannonhalma, a termálvízzel kecsegtető Lenti és Magyarhertelend, Gyopárosfürdő és Tiszaújváros, a Tisza-partjáról ismert Vásárosnamény. Azt is látni kell azonban, hogy a kevés járatszámmal rendelkező vonalakon éppen a *vasút gyenge minőségű szolgáltatáskínálata gátolja az érdemi turisztikai hasznosítást*.

24. táblázat: A regionális díjszabású vonalak turisztikai vetülete

Vonal	Vonalon realizált vendégéjszaka aránya		Közlekedő járatok száma	Fontosabb desztinációk
	<i>a vasútvonalak mentén mért összes vendégéjszakából</i>	<i>a regionális díjszabású vonalak mentén mért vendégéjszakából</i>		
Karcag–Tiszafüred	0,731	22,693	2	Berekfürdő
Eger–Szilvásvárad	0,714	22,151	4	Szarvaskő, Szilvásvárad
Rédics–Zalaegerszeg	0,504	15,633	4	Lenti
Tiszaújváros–Nyékládháza	0,411	12,767	8	Tiszaújváros
Győr–Veszprém	0,290	9,006	5	Pannonhalma, Zirc
Komárom–Székesfehérvár	0,252	7,831	2	Mór
Kál-Kápolna–Kisújszállás	0,238	7,389	5	Abádszalók
Mezőhegyes–Újszeged	0,209	6,474	2	Makó
Godisa–Komló	0,200	6,200	2	Magyarhertelend, Komló
Kecskemét–Lajosmizse	0,199	6,165	2	Lajosmizse
Kiskunfélegyháza–Kunszentmárton	0,130	4,036	2	Lakitelek
Mátészalka–Záhony	0,096	2,974	6	Vásárosnamény
Esztergom–Almásfüzitő	0,091	2,839	2	Neszmély

Forrás: MÁV menetrend, KSH T-STAR

6.3.3. A Balaton idegenforgalmi régió vasúti közlekedése

Habár az összes vasúti utazásnak csak alig kb. 7%-a irányul a Balatonra, ám ennek közel 60%-a a nyári fődényben (július, augusztus hónapokban) jelentkezik, amely *jelentős hatást gyakorol a vasúti személyforgalom lebonyolítására*. A hirtelen megnövekedett utasforgalom elszállítása rendkívüli szervezést igényel, ezért az ilyenkor

jelentkező százezres nagyságrendű célzott forgalom levezetésére ún. nyári menetrendet alkalmaz a MÁV. A nyári menetrend általában június elejétől augusztus utolsó (ritkán szeptember első) hétvégéjéig tart és közvetlen eljutást biztosít az ország legtávolabbi szegleteiből illetve nagyobb városaiból is a magyar tengerhez. A 2017/2018. évi menetrendben az 5. *térkép* alapján érhető el közvetlenül a Balaton partja, illetve az alábbi távolsági vonatok közlekednek az idényben:

- Tópart Expressz: Budapest–Székesfehérvár–Siófok–Balatonszentgyörgy–Nagykanizsa (10 part menti állomás)
- Déli Parti sebes: Budapest–Székesfehérvár–Siófok–Balatonszentgyörgy–Nagykanizsa (26 part menti állomás)
- Balaton Expressz: Budapest–Székesfehérvár–Siófok–Balatonszentgyörgy–Keszthely (12 part menti állomás)
- Ezüstpart Expressz: Miskolc–Füzesabony–Budapest–Székesfehérvár–Siófok–Balatonszentgyörgy–Keszthely (20 part menti állomás)
- Aranypart Expressz: Záhony–Debrecen–Szolnok–Székesfehérvár–Siófok–Balatonszentgyörgy–Keszthely (21 part menti állomás)
- Kék Hullám sebes: Budapest–Székesfehérvár–Balatonfüred–Tapolca (19 part menti állomás)
- Tekergő gyors: Záhony–Debrecen–Szolnok–Budapest–Székesfehérvár–Balatonfüred–Tapolca (12 part menti állomás)
- Istria nemzetközi gyors: Budapest–Székesfehérvár–Balatonfüred–Tapolca–Ukk–Zalaegerszeg–Óriszentpéter (1 part menti állomás)
- Tanúhegy Expressz: Győr–Pápa–Tapolca–Keszthely (4 part menti állomás)
- Adria nemzetközi gyors: Budapest–Székesfehérvár–Siófok–Balatonszentgyörgy–Nagykanizsa–Gyékényes (3 part menti állomás)

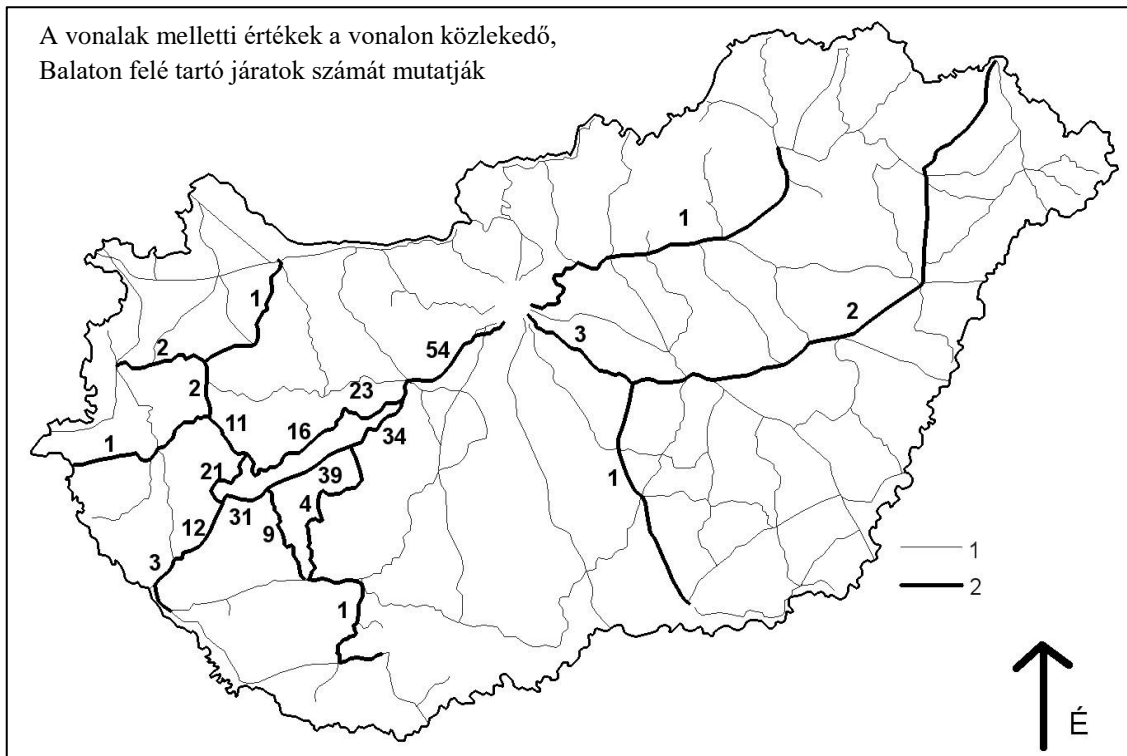
Ezen kívül rendelkezésre állnak a következő, egész évben közlekedő járatok:

- Agram nemzetközi gyors: Budapest–Székesfehérvár–Siófok–Balatonszentgyörgy–Nagykanizsa–Gyékényes (11 part menti állomás)
- Gradec nemzetközi gyors: Budapest–Székesfehérvár–Siófok–Balatonszentgyörgy–Nagykanizsa–Gyékényes (10 part menti állomás)

Szombathely és Kaposvár, valamint Tapolca és Pécs között egész évben, a Balaton nyugati medencéjét érintő közvetlen járatok közlekednek, előbbi 15, utóbbi 16

helyen áll meg a part mentén. A tópartot érintik még az Ukk–Tapolca–Keszthely–Balatonszentgyörgy, a Tapolca–Balatonfüred–Székesfehérvár, a Nagykanizsa–Siófok–Székesfehérvár személyvonati viszonylatok, valamint elérési lehetőséget biztosítanak a Kaposvár–Fonyód és Kaposvár–Siófok járatok is. A közvetlen járatok révén egész évben Zágrárból és Mariborból is elérhető a magyar tenger. Bár a tó körül majdnem körben fut vasútvonal, a *Balaton mégsem teljesen körbevonatozható*, mivel Lepsény és Csajág között 2007 óta szünetel a személyforgalom, így a balatoni körvasút lehetősége csupán elméleti felvetésként, vasútbarátok ötletei között él. Megvalósítását gátolja többek között az ominózus vonalszakasz leromlott műszaki állapota, valamint Csajágnál a deltavágány hiánya, melyek kiküszöbölése egyenként is jelentős forrásokat emésztene fel. A két part közötti hatékony átjárás a nyugati oldalon biztosítva van a Fonyód–Keszthely–Tapolca közötti járatokkal, magát a tavat jelenleg 2 átszállással lehet megkerülni. A partok közötti intermodális közlekedést erősítette a korábbi években kiadott, ám 2017-ben az *alacsony kihasználtság miatt megszüntetett Balaton mix jegyrendszer*, amelyen belül 1 hetes időtartamban 2 szabadon választott napon volt lehetőség korlátlan vasúti utazásra és e napokon kedvezményes hajójegy váltására.

5. térkép: A Balaton vasúti elérhetősége



Forrás: MÁV menetrend alapján saját készítés

6.4. A vasúti turizmus földrajzi környezete

6.4.1. A vasúti turizmus természetföldrajzi környezete

6.4.1.1. A földrajzi fekvés, csillagászati tényezők lehetséges szerepe

A turisztikai indíttatású utazásokat, pontosabban az azt megelőző utazási döntést, és a belőle következő attitűdöt meghatározzák a Magyarország földrajzi fekvéséből, elhelyezkedéséből adódó csillagászati jelenségek. Magyarország az $E45^{\circ}48'$ és $E48^{\circ}35'$, valamint a $K16^{\circ}5'$ és $K22^{\circ}58'$ koordináták között helyezkedik el, ami azt jelenti, hogy a Nap horizont feletti magassága az év során az ország déli határán $20,77^{\circ}$ és $67,63^{\circ}$, északi határán $17,99^{\circ}$ és $64,85^{\circ}$ között változik. A nappal hossza a téli napforduló idején 8 óra 27 perc, nyári napforduló idején 15 óra 58 perc, vagyis ennyi idő áll rendelkezésre ahhoz, hogy a vonattal utazók gyönyörködhessenek a vonatablaktól feltároló táj látványában. A vasúttal történő *turisztikai utazások egyik válfajának tekinthetők a vasúti fotóstúrák*, amelyek egyedisége révén szinte kizárólag a nappali órákra koncentrálódnak. A táj éjszakai látványa, a települések fénytengere a vasúti utazás szempontjából kevésbé releváns, mivel a belső fény állandó használata miatti tükröződés hatására a külső táj nem figyelhető meg megfelelő módon, ráadásul a vasutak a települések kevésbé vonzó részein haladnak át. A fotóstúrák sikere függ a fényviszonyoktól is, ez pedig közvetlen kapcsolatban van a Nap látszólagos magasságával. Amíg nyáron a túl magas beesési szög, és az ezzel járó, fotózáshoz kevésbé alkalmas fényviszonyok, a túl éles fények, addig télen a Nap alacsony látszólagos magassága és az ebből következő árnyékos, fényszegény környezet gátolja a vasúti környezet fotózását.

A csillagászati jelenségek vasúton történő megfigyelése az előbb elmondottak következményeként csak közvetetten lehetséges, ahol a vasútnak legfeljebb az elérhetőséget megkönnyítő szerepe lehet. A vasút ugyanis éppen azokat a nagyobb településeket, városokat, falvakat köti össze, amely a jelentős fényszennyezés miatt az éjszakai csillagos égbolt megfigyelésére egyáltalán nem alkalmasak. A csillagos égbolt védelmére és a fényszennyezés területi korlátozására hozták létre Magyarországon a csillagoségbolt parkokat, amelyek területén a legkisebb az antropogén eredetű fényszennyezés mértéke, így a legteljesebb éjszakai égboltot csodálhatják meg az e

helyeket felkeresők. Hazánkban két csillagoségbolt park található a Zselicben, valamint a Hortobágyon, illetve csillagászati jelentőségű attrakciónak számít a bakonybéli Pannon Csillagda is. Ezek közül csak a Hortobágyi Csillagoségbolt Park közelíthető meg vonattal a Füzesabony és Debrecen között közlekedő személyvonatok révén. A Magyar Államvasutak 2018. évi menetrendje alapján egy Debrecenben vendégeskedő turistának a 17.35 és 20.16 közötti időszakban van lehetősége, csillagászati földrajzi okok miatt tavasszal és ősszel a Hortobágyi csillagos égbolt megtekintésére. A Tisza-tó felől érkező utasnak ugyanakkor tágabb lehetőségei vannak, mivel ebbe az irányba 23.45-kor is van járat, így akár a nyári csillagos égbolt is megfigyelhetővé válik. Emellett a Hortobágyi Nemzeti Park csillagos égbolt megfigyelőhelyet alakított ki Hortobágyi Halastó megállóhely közelében is (HORTOBÁGYI CSILLAGOSÉGBOLT-PARK HONLAPJA, 2018).

A csillagászati jelenségek közül a vasúton való turisztikai célú utazást erősítheti a *naplemente megfigyelése*. Különösen olyan szituációkban van ennek jelentősége, ahol a vasút a nap fényét tükröző vízparton vagy arra rálátást engedve halad. A méltán híres balatoni „aranyhíd” látványa különösen impozáns a Balatonakarattya és Balatonkenese települések között a magasparton haladó vonat ablakából. A 2018. évi menetrend szerint a Balatonakarattyról 17.21-kor induló vonatból február végén – március elején, a 18.03-kor induló vonatból október elején, a 20.03-kor induló járat ablakából pedig május közepén és augusztus elején élvezhető a balatoni naplemente látványa. Természetesen ennek a turizmusban való kihasználását más természetföldrajzi tényezők is módosítják.

Itt kell szólni a *Magyarország fekvéséből adódó legek* vasúti turizmusban történő értelmezéséről is. Magyarország vasúthálózatának legnyugatibb fekvésű vasútállomása Szentgotthárd, a legkeletibb Zajta, a legészakibb Tornanádaska, míg a legdélibb Magyarbóly. Eme állomások felkeresésének a turizmusban nincs jelentősége, legfeljebb jelvénytérítő mozgalom kiírásához lehet jó támpont. Ezek közül a fővárosból egyedül Szentgotthárd érhető el közvetlenül, a legtöbb, összesen két átszállás pedig Zajta felé hátráltatja az utazást.

6.4.1.2. A domborzat, morfológiai tényezők jellemzése

Magyarország alapvetően sík-és dombvidéki jellegű ország, az 500 m feletti területek együttes kiterjedése alig haladja meg az ország teljes területének 1%-át. A vasút ráadásul, igazodva a természeti földrajzi viszonyokhoz, valamint az építési költségekből fakadó externáliákhoz, *síkvidéki vagy hegylábi környezetben fut*, és teljes mértékben kerüli a magasabb környezetben való vonalvezetést. Az ország legmagasabban fekvő vasútállomása, Zirc is csupán tengerszint felett 383 m-re fekszik. Habár a vasút turisztikai kihasználásában a hegyvidékeken futó vonalak a preferáltak, ezek idegenforgalmi hasznosítása a fentebbi megállapítások miatt korlátozott. A 25. táblázat alapján a földrajz terén kisebb jártassággal rendelkezők is észrevehetik, hogy a vasút nem képes elvinni az utazót a valódi középhegységi magasságokba, így csak korlátozottan lehet vele úgymond bejárni az országot. A legmagasabban fekvő állomások a Bakonyhoz és Bükköz kötődnek, a legnagyobb szintkülönbséget áthidaló vonalszakaszok közül pedig csupán három olyan szakasz van, ahol a relatív magasságkülönbség meghaladja a 200 m-t. Ha a keskenyvágányú vonalhálózatot is bele vesszük, úgy vasúttal legmagasabbra a szilvásvárad Szalajka-völgyben futó vonalon juthatunk, 470 m magasságba, így a valódi középhegységi térszínek így sem érhetőek el.

25. táblázat: Magyarország legnagyobb tengerszint feletti magasságú vasútállomásai és vonalai

Tengerszint feletti magasság			Relatív relief	
Sorszám	Vasútállomás	Tszf. magasság	Szakasz	Relatív magasságkülönbség
1.	Zirc	383 m	Eger–Szilvásvárad– Szalajkavölgy	219 m
2.	Szilvásvárad- Szalajkavölgy	373 m	Veszprémvarsány– Zirc	210 m
3.	Szentgál	371 m	Hatvan– Somoskőújfalu	207 m
4.	Eplény	346 m	Veszprém–Szentgál	162 m
5.	Porva-Csesznek	345 m	Dorog–Pázmáneum	128 m
6.	Szilvásvárad	339 m	Vác–Diósjenő	118 m
7.	Somoskőújfalu	332 m	Budaörs–Szárliiget	104 m
8.	Herend	323 m	Zalaegerszeg– Óriszentpéter	100 m
9.	Bélapátfalvi Cementgyár	318 m	Siófok– Somogyeggyes	100 m
10.	Bélapátfalva	304 m	Bátaszék–Szalatnak	99 m

Forrás: Google Earth alapján saját készítés

A vasúti utazás környezeteként aposztrofált táj, ezen belül a leginkább szembeötlő domborzat megfigyelésére ugyan kevesen vágnak neki egy vasúti túrának, ám a *vonaton utazók egy jelentős része utazása során megfigyeli a táj egy-egy részletét*. A 2016. őszén végzett kérdőíves felmérés kiértékelése szerint a vasutat turisztikai célból (is) használók 69,75%-a adott legalább 4 pontot (5-ös skálán) arra a kérdésre, hogy mennyi időt tölt utazása során a táj megfigyelésével. Ez azt jelenti, hogy az utazók kétharmadának fontos tevékenység a vonatablakból kinyíló és feltáruló táj látványának rendszeres megfigyelése. Az egyes vasútvonalak a domborzati adottságok változatos tárházát vetítik az utazók szeme elé. A Kiskunságot keresztülszelő (Budapest)–Dunaharaszti–Fülöpszállás, vagy a Hortobágyot középen metsző Tiszafüred–Debrecen vonalszakaszok a magyar szikes puszták látványát adják a vasúti utazás iránt érdeklődőknek. A lösszel borított alföldi tájak megfigyelésére kiválóan alkalmasak a Debrecen–Tiszalök, Szeged–Békéscsaba, Orosháza–Mezőhegyes, Gyomaendrőd–Békéscsaba–Lőkösháza vonalszakaszok, az eolikus felszínformálás emlékei (maradékgerincek, szélbarázdák, félig kötött futóhomokformák) pedig a Nyíregyháza–Nyírbátor–Mátészalka, valamint a Fülöpszállás–Kelebia vonalszakaszokról csodálhatók meg leginkább.

Típusos dombvidéki tájat szel át, illetve tár fel a dunántúli mellék- és szárnyvonalak többsége (Zalaegerszeg–Rédics, Ukk–Bajánsenye, Zalaszentiván–Nagykanizsa, Siófok–Kaposvár, Sárbogárd–Bátaszék, Dombóvár–Bátaszék, Sárbogárd–Dombóvár, stb.) A hegyvidékek közül egyedül a Bakonyt szeli át valódi hegyvidékinek, alpesi jellegűnek tekinthető, viaduktokkal és alagutakkal tarkított vasútvonal (Veszprém–Bakonyszentlászló, valamint kismértékben a Veszprém–Ajka is), a többi esetben a településhálózat térszerkezete miatt hegylábi futásról beszélhetünk. A kettő közötti átmenetnek tekinthető a Vác–Drégelypalánk, és az Eger–Szilvásváradszakaszok, amelyek ugyan részben felkapaszkodnak a hegyvidékek lepusztulási lejtőire, ám alapvetően mégis hegylábi környezetben maradnak.

A belső endogén erők, a vulkanizmus által létrehozott formák megfigyelésére vasúttal csak a Tapolcai-medencében (Badacsonytomaj–Tapolca–Balatonederics) van lehetőség, illetve az Ajka–Boba vonalszakaszon a Somló látványa képes elkápráztatni a vonaton ülőket. Karsztformák megfigyelése vasúti utazás során Magyarország területén alig lehetséges, közvetlenül egyedül a Zirc–Bakonyszentlászló szakaszon a karsztos

közetbe vájt, epigenetikus eredetű Cuha szurdok völgyben van lehetőség. Az Eplény–Zirc szakasz a formakincsben szegényebb fedett karszton, a Perkupa–Tornanádaska szakasz pedig a Gömör–Tornai-karszt határán fut, és csak távoli rálátást enged a zombolyokkal tarkított Alsó-hegyre. A völgyekben futó vonalak közül a már említett Cuha-völgyi vasút mellett az Eger–Szilvásvárad vasútvonal Szarvaskő–Mónosbél szakasza, a Sajóecseg–Tornanádaska vasútvonal Szalonna és Perkupa közötti szakasza (Darnó-vonal átréselése), valamint a Dombóvár–Szentlőrinc vonal Abaliget–Cserdi–Helesfa közötti szakasza a legtipikusabb példa. Teraszos völgy vasúttal történő felfedezésére kiválóan alkalmas a Kapos folyó völgyében futó Kaposvár–Dombóvár–Simontornya szakasz.

6.4.1.3. Vizek, vízpartok lehetséges szerepe

A vasúti turizmus vízrajzi környezetébe a hazai folyóhálózat, a természetes és mesterséges állóvizek, valamint a mocsaras, lápos területek tartoznak. A magyarországi tavak esetében sokkal inkább idegenforgalmi, mintsem áruszállítási igény miatt épült ki a vasúthálózat, lévén a hazai állóvizek körüli településhálózat egyike sem képvisel olyan gazdasági erőt, amely jelentősebb mennyiségű vízi áruszállítást lett volna képes életre hívni. Még a Balaton esetében is csupán lokális, vasúton és közúton teljesíthető az a szállítási igény, amely a magyar tenger térségében jelentkezik. A tó északi partján futó vasútvonal pedig már egyértelműen az idegenforgalmi érdekek preferenciája mentén épült ki XX. század első évtizedében (FAZEKAS M. 2005).

Jelenleg legnagyobb tavaink közül arányaiban a Balaton körül található a legtöbb működő vasútvonal, amely több helyen szinte közvetlenül a parton fut (pl. Fonyód–Bélatelep, Révfülöp–Balatonszepezd, stb.), sőt Balatonfűzfő és Balatonkenese között a vasúti töltés a Balaton vizébe épült. A Balaton parti állomások közül Szabadisóstó, Balatonföldvár, Bélatelep, Balatongyörök, Szepezdfürdő és Balatonszepezd szinte közvetlenül a parton található. A parttól legtávolabb Balatonederics vasútállomása fekszik, ahonnan két kilométeres gyaloglás vár az utazóra a vízpartig. A többi nagy tavunk esetében a Velencei-tó déli partján húzódó vasútvonal Velence és Dinnyés állomások között enged rálátást a tóra és a hozzá szervesen kapcsolódó Dinnyési-fertőre. A Tisza-tó körüli vasútvonalak, a Poroszló–Tiszafüred szakasz kivételével, a parttól távolabb haladnak, és így nem engednek rálátást a

vízfelületre. A mesterséges tavak esetében jelentősebb vízfelület látványával kecsegtet a Fonyód–Kaposvár, Oroszlány–Tatabánya, Gyékényes–Somogyszob, Dunaharaszti–Kunszentmiklós–Tass vonalszakaszokon való utazás.

A folyók vasúti közlekedésben betöltött szerepe kettős. Egyrészt a *folyóvölgyek mint fő közlekedési útvonalak* magukhoz vonzották a vasutat, így az áruszállítási tevékenységet erőteljesen meghatározta a táj vízrajzi képe. A Vác–Szob vasútvonal a Buda és Pozsony közötti kereskedelmi és hadi útvonal mentén épült ki, így a Dunakanyarban a Duna szűk áttörései völgye vízi, közúti és vasúti szállítási útvonalakat egyaránt hordoz. Ugyanez játszódott le északi hegyvidékeinken a Zagyva (Losonc–Somoskőújfalu–Hatvan), a Sajó (Rozsnyó–Bánréve–Miskolc) és a Hernád (Kassa–Miskolc) esetében is. Másrészt a folyók mint természetes térelválasztók táji gátakként is nevesíthetők, amelyeket a vasútnak, mint közlekedési hálózatnak bizonyos távolságokként át kell hidalnia. A gát, illetve szállításban inkább kapu szerep révén azonban a vasúti hidak minden vasúthálózat esetében neuralgikus tagolási pontokat jelentenek.

A vasúti turizmusban a folyók közvetlenül is megjelenhetnek, pl. folyók menti vasúti fotóstúrák révén, de egyszerűen az is vonatra száll, aki a vonatablából szeretne gyönyörködni a folyóvölgyek menti táj megkapó látványában. Vác és Szob között a vonaton ülő szemé elé a kanyargó folyóval párhuzamos vonalon egyre újabb tájrészletek kerülnek, és Szobig valódi táji élményt jelent a vonatkozás. A Nagykanizsa–Barcs közötti vonalszakaszon több helyen (Őrtilos, Vízvár, Barcs) tűnik elő a galériaerdők kíséretében Dráva, a Komárom és Esztergom között utazó pedig a Duna folyását veheti szemügyre.

A hazai folyókat több helyen hidalja át a vasúthálózat, ugyanakkor a hálózat legnagyobb hátránya, egyben sebezhetősége, hogy a legnagyobb folyón, a *Dunán mindössze három vasúti híd* teszi lehetővé a két országrész közötti forgalom fennmaradását. A két fővárosi vasúti híd mellett csupán Baján lehet vonattal átkelni a Duna felett. Második legnagyobb folyónkon, a Tiszán összesen hét helyen lehet átkelni, ebből kettő nemzetközi jelentőségű törzsvonal (Tokaj–Rakamaz, Szolnok–Szajol). A vízzel borított terület látványát leghosszabb ideig és távolságig a Tisza-tavat átszelő Tiszafüred–Poroszló közötti szakaszon élvezhetik az utasok. Ezen kívül még Kisköre és Abádszalók, Lakitelek és Tiszaug, Szentes és Csongrád, valamint Hódmezővásárhely és

Algyő között lehet a folyó felett vasúti hídon átkelni. A kisebb folyók közül a Kőrösökön Gyula és Sarkad, Nagylapos és Gyoma, Mezőtúr és Szarvas, valamint Kungyalu és Kunszentmárton közötti hidakon élvezhető a folyó látványa. A Maroson Kiszombor és Makó, a Szamoson Tunyogmatolcs és Fehérgyarmat, a Hernádon Hidasnémeti és Zsujta, illetve Felsőzsolca és Hernádnémeti-Bócs állomások között lehet vonattal átkelni. A Sajón négy helyen, a Dunántúl folyói közül a Sión és a Rábán ugyancsak 4-4 helyen van személyszállításban is kihasznált vasúti híd. A Hanság vízjárta területe jól megfigyelhető a Mosonszolnok és Bősárkány közötti vonalszakaszon történő utazás során. *A vasúti hidak közvetlen turisztikai értéket nem képviselnek*, azok idegenforgalomban való kihasználása legfeljebb niche jellegű keresletet generáló jelvénytörző túramozgalmak kiírása révén lehetséges (pl. a Bz motorvonattal Magyarországon túramozgalmak is érint vasúti hidakat és látványos vízpartokat). Ugyancsak forgalomnövelő hatása lehet az ún. sötét turizmusnak, a nagyobb folyók árvizei ugyanis jól megfigyelhetők a vasúti hidakon áthaladó vonatokból.

6.4.1.4. Az éghajlati tényezők szerepe a vasúti turizmusban

Amíg az előbb említett domborzati, valamint vízrajzi viszonyok a vasút turisztikai szempontú kiaknázását pozitívan segítve, a lehetséges ajánlatokat szélesítve befolyásolják, addig az időjárási viszonyok, valamint az éghajlat sokkal inkább *negatív irányban befolyásolja* a vasút turisztikai lehetőségeit. Az éghajlat turisztikai hasznosításban fellépő gátjai a következők:

- A globális klímaváltozás a vasútüzem műszaki fenntartása terén is új kihívásokkal szembesíti a személyszállítással foglalkozó vasúttársaságokat. A *szélsőséges időjárási helyzetek gyakoriságának növekedése*, valamint az ezzel járó haváriák nem csak a turizmusban, hanem a hivatásforgalomban is rontják a vasút esélyeit (MARTON G. 2013, KÖVESNÉ G. É. 2010). A nyári kánikulai időszakok extrém hőmérsékletei a sínek deformálódásával járnak, a téli extrém hidegek viszont a sintörések, váltók elfagyása révén akadályozzák a vasúti közlekedést. Különösen a Dél-Dunántúl csapadékban gazdag dombvidékét sújtja a pálya és alépitmény nagy mennyiségű csapadék által okozott kimosódása. A nyári félév konvektív csapadékképződése idején keletkező zivatarok viharos

lökésű kifutószele jelentős károkat okoz a vasúthálózat műszaki állapotában, elég csak a pályára dőlő fák, illetve felsővezeték-szakadások okozta kényszerű veszteglésekre gondolni. A helyzetet bonyolítja, hogy a hazai vasúthálózat műszaki-technikai elemeinek jelentős része még korábbi, a klímaváltozást megelőző időszakokban épült ki, így a mostani megváltozott helyzetre nincsenek felkészülve.

- Magyarország időjárásának éves menete jelentősen korlátozza a vasút idegenforgalmi kihasználását. A májusi, júniusi csapadékmaximumok ideje, valamint az őszi és tavaszi időszakban jelentkező ciklonok esős, borult időszakai nem kedveznek a vasúti turizmusnak, mivel a táj látványa ilyen időjárási feltételek között nem élvezhető, nem tehető vasúti fotóstúrák sem, ráadásul a hűvösebb időjárás a vasút közvetett, elérhetőségi szempontú hatását is rontja. A csapadékminimum időszakában, január, február hónapokban ugyanakkor a télies közlekedési helyzetek fennállása ronthatja a vasúti turizmus esélyét. A turizmusra, így a vasút turisztikai kihasználtságára is jótékony hatással van a magas napfénytartam, azonban ez éppen a vasúti turizmus szempontjából mintegy árnyékhelyzetben lévő Dél-Alföldön a legmagasabb, és az érdeklődésnek számot tartó hegyvidéki területeken a legalacsonyabb.
- A bárikus mezőket tekintve a ciklonok vasúti turizmust taszító hatása egyértelmű (kinek lenne kedve szakadó esőben ázni a peronon), ugyanakkor a kánikulai melegeket hozó nyári anticiklonok is csak a vízpartra való eljutás tekintetében számítanak forgalombővítő tényezőnek. A téli anticiklonok ideje alatt előforduló inverz helyzethez köthető időjárási jelenségek (ködpárna, felhők felett utazás) csak a Bakony legmagasabb régióiban, elvéve lehetséges, így erre turisztikai ajánlatot nem lehet építeni. Az éghajlati tényezők a legnagyobb mértékben azok után a nyári hidegfrontok utáni hűvösebb napokon segíthetik, pl. a vízparton üdülők időtöltését, amikor a lehűlt levegőben nincs lehetőség a vízben való megmártózásra. Ráadásul a páratartalom csökkenése miatt ezek a napok vasúti fotóstúrák megtételére, és az utazás kognitív élvezetére is alkalmasak.

Összefoglalva tehát az éghajlat szemszögéből a *nyári időszak hűvösebb napjai, valamint az enyhébb, de napos tavaszi és őszi hétvégék* (pl. a vénasszonyok nyara) kedveznek a vasúti turizmusnak.

6.4.1.5. A növény- és állatvilág lehetséges szerepének jellemzése

A vasúti közlekedés, egyben a vasúti turizmus természeti környezetéhez legszerveesebben a növénytakaró tartozik, mivel a vonattal történő utazás során zömmel valamilyen természetes vagy mesterséges ültetett növényzettel borított tájat látnak az utazók (KARANCSI Z. ET AL. 2013, GARRE, S. ET AL. 2009, HORVÁTH G. 2008). Még a települési környezet esetében is meghatározó a növényzettel borított felületek látványa, mint parkok, fasorok, ligetek, stb., a településeken kívüli terület tekintetében pedig egyértelmű a növényzet és az ehhez kapcsolódó állatvilág szerepe. Az is igaz ugyanakkor, hogy a vonatablakból a *flóra részletes megfigyelésére nincs lehetőség*, a sínek mellett élő lágyszárú, virágos növények, cserjék és ezek által alkotott szukcessziók tanulmányozása vasúton utazva csak a legszakavatottabb botanikusoknak lehetséges.

A hazai, személyforgalommal érintett vasúthálózat felszínborítással való kapcsolatát jellemzi a 26. táblázat, amely a CORINE felszínborítási adatok szerint mutatja be a vasúthálózat és a táji jellegzetességek kapcsolatát. A táblázatban az adott típusból a három legnagyobb gyakoriságú vonal szerepel, a település egészét (lényegében a vonatablakból feltároló tájat, nem csak a vasútvonal menti területeket) megjelenítve. Az eredmények hűen tükrözik Magyarország természeti földrajzi jellegzetességeit. Az erdős területek aránya két észak-magyarországi és egy déldunántúli vonalszakaszon éri el a legnagyobb arányt, ezek esetében az erdős vegetációval borított területek aránya meghaladja az 50, a Börzsöny keleti lábánál húzódó vonal esetében a 60%-ot. A mezőgazdasági jellegű területek (öntözött és nem öntözött szántóföldek) legnagyobb kiterjedésüket triviálisan az alföldi területeken érik el, míg a cserjés, mezőgazdaságilag kevésbé hasznosítható tájrészletek a Kiskunság homokos vidékeihez köthetők. A gyümölcsösökkel, szőlőkkel borított tájak látványa pedig legfőbb mértékben a borvidékeinkhez és fő gyümölcsstermő területeinkhez kötődik (Tokaj-Hegyalja, Mátraalja, Hernád völgye).

26. táblázat: A hazai vasúthálózat táji adottságai a három legnagyobb gyakoriságú vonal alapján

Típus		Helyezés		
		1.	2.	3.
Erdős	Vonal neve	Vác– Drégelypalánk	Eger–Szilvásvár	Somogyaszó– Gyékényes
	Arány (%)	60,715	55,797	50,812
Mezőgazdasági	Vonal neve	Orosháza– Mezőhegyes	Püspökladány– Biharkeresztes	Gyomaendrőd– Vésztő
	Arány (%)	90,768	90,584	90,358
Cserjés	Vonal neve	Kiskunhalas– Kelebia	Kiskunfélegyháza– Kiskunhalas	Eger–Szilvásvár
	Arány (%)	18,954	11,533	10,009
Rét, legelő, gyep	Vonal neve	Tiszafüred– Debrecen	Dunaharaszti– Kunszentmiklós- Tass	Drégelypalánk– Ipolytarnóc
	Arány (%)	28,956	27,302	24,298
Gyümölcsös	Vonal neve	Szerencs– Abaújszántó	Füzesabony–Eger	Abaújszántó– Hidasnémeti
	Arány (%)	20,476	15, 843	14,873

Forrás: Területfejlesztési Információs Rendszer alapján saját készítés

Érdeemes szemügyre venni a 27. táblázat alapján, hogy milyen mértékben érhető el vasúttal a védett növényföldrajzi elemek, természetvédelmi területek és természeti emlékek. A vasúttal elérhető településeken lévő értékek aránya közül az első 5-5 a táblázatban dőlt betűvel jelzett. Ennek alapján látható, hogy elsősorban a síkvidéki jellegű megyék esetében van lehetőség a természeti értékek vonattal való felkeresésére. Ennek oka, hogy amíg az alföldi területeken a természeti értékek sokkal inkább magukhoz a településekhez kötődnek, s az attól távolabbi tájak mezőgazdaságilag hasznosítottak, addig a hegy-és dombvidékeken a természetközeli felszínek (legelők, rétek, erdők) a településtől távolabb is nagyobb kiterjedésben vannak jelen, az aktívan használt felületek pedig a településekhez közelebb fekszenek.

27. táblázat: A védett természeti értékek vasúttal való elérhetősége

	Természeti emlék		Természetvédelmi Terület	
	száma (db)	vonattal elérhető (%)	száma (db)	vonattal elérhető (%)
Bács-Kiskun	47	91,49	64	15,63
Baranya	40	37,50	66	39,39
Békés	139	69,78	93	79,57
Borsod-Abaúj-Zemplén	53	43,40	60	61,67
Csongrád	48	100,00	52	82,69
Fejér	24	70,83	48	47,92
Győr-Moson-Sopron	68	76,47	51	78,43
Hajdú-Bihar	105	93,33	44	86,36
Heves	55	63,64	47	44,68
Jász-Nagykun-Szolnok	18	50,00	36	80,56
Komárom-Esztergom	23	100,00	44	72,73
Nógrád	12	16,67	40	47,50
Pest	92	65,22	148	57,43
Somogy	29	62,07	44	50,00
Szabolcs-Szatmár-Bereg	32	93,75	35	48,57
Tolna	20	15,00	31	45,16
Vas	33	72,73	42	71,43
Veszprém	32	87,50	64	62,50
Zala	48	81,25	63	63,49
Magyarország	918	72,33	1072	59,70

Forrás: www.termeszetvedelem.hu

Magyarország területének nagy része a Pannonicum flóratartományba tartozik. A vasúti turizmus és a florisztika közötti kapcsolat esetében elsősorban a különleges, ritkább, kisebb területi kiterjedésű flóratartományok megfigyelése lehet érdemi idegenforgalmi vonzerő. Az Alpicum flóratartomány csupán három kis foltban jelenik meg, a Soproni- és a Kőszegi-hegységben, valamint a Vasi-hegyháton. Vasúton ezek közül csak utóbbi megfigyelhető Szentgotthárd térségében. Ennél turisztikai szempontból lényegesebb az *Illiricum flóratartomány előfordulása*, amely a Dráva mentén egy kis foltban, valamint a Villányi-hegységben található. A Duna-Dráva Nemzeti Park védett területei egyikeként számon tartott, Zákány és Órtilos közötti terület a vasúttal megközelíthető különleges védett természeti területek egyike. A Karpaticum flóratartomány Magyarországot csak az Eperjes-Tokaji-hegyvidék Nagy-Milic csoportjában érinti, amely a vasúti turizmus szemszögéből irreleváns (DÖVÉNYI Z. 2010).

A hazai vasúthálózat *több helyen érint nemzeti parki védettségű, természetközeli területeket*, ahol jól megfigyelhetők a tájra jellemző élőhelyek és közösségek. A Kiskunsági Nemzeti Parkhoz tartozó Felső-Kiskunsági szikes tavak védett területe határán halad a Szabadszállás és Fülöpszállás közötti szakasz. A Debrecen–Füzesabony közötti vonal Balmazújváros és Egyek közötti szakasza szinte közepén szeli keresztül a szikeseiről híres Hortobágyi Nemzeti Parkot, míg a Körös-Maros Nemzeti Parkhoz tartozó Kígyósi-pusztá látványát Békéscsaba és Kétegyháza között élvezheti az utazó. Az Aggteleki Nemzeti Parkot Szalonna és Perkupa között, a Szalonnai-hegység, illetve a Darnó-vonal átréselésében, míg a Bükki Nemzeti Parkot Szarvaskő és Szilvásvárad között tanulmányozhatjuk. A Duna bal partján futó Nagymaros–Zebegény vonalszakasz voltaképpen a Duna-Ipoly Nemzeti Parkot ismerteti meg a látogatóval, míg Zalalövő és Bajánsenye között az Őrségi Nemzeti Park szelhető keresztül. A Balaton-felvidéki Nemzeti Park területét két helyen is érinti vasútvonal: Badacsonytördemic–Tapolca, illetve Balatonederics között a Tapolcai-medence tanúhegyei és vizes élőhelyei, míg Vörs és Zalakomár között a Kis-Balaton vízivilága élvezhető az utazás során. A legtöbb, összesen három vonalszakasz a Duna-Dráva Nemzeti Parkot érinti: Barcs és Darány között a Barcsi ősbörökást, Alsónyék és Baja között a Gemenci-erdőt, míg Vízvár, Zákány és Órtilos közelében a Dráva mentét lehet látni a vonatból.

6.4.2. A vasúti turizmus jogi és politikai környezete

A vasút turisztikai célú kihasználásának értékelésekor nem szabad figyelem nélkül elmenni azon tény mellett, hogy a vasútnak, mint közlekedési üzemnek elsődleges feladata a közforgalmú személyszállítás, valamint a megrendelt áruszállítás lebonyolítása. Előbbi célja pedig az egyének és közösségeik hivatásforgalmi jellegű utazásainak biztosítása, így a kimondottan turisztikai célú tevékenység (pl. a vasút esetében nosztalgiajáratok üzemeltetése és közlekedtetése) nem a közszolgáltatás részeként, hanem üzleti alapon értelmezett tevékenység. A közszolgáltatási tevékenység esetében a közlekedési szolgáltatók non-profit szervezetként tevékenykednek, azaz az állam a személyszállításban felmerült költségvetési hiányt (triviális, hogy az utasok által fizetett jegyár nem fedezi a közlekedés teljes költségeit) csak a szállítás során felmerült költségek erejéig kompenzálja. Az áruszállítás, vagy a turisztikai célú forgalom ugyanakkor *üzleti alapú tevékenység*, s mint ilyen, más besorolás alá esik. Ennélfogva

nem alkalmazhatók a közszolgáltatások feltételrendszerei a kizárólagosan idegenforgalmi céllal üzemeltetett közlekedési eszközökre, ahogy azt az *Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK (2007.10.23) rendelete* a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról 13. bekezdése is kimondja: „Egyes – gyakran valamely meghatározott infrastruktúrához kötődő – szolgáltatásokat elsősorban történelmi érdekességük vagy idegenforgalmi értékük miatt üzemeltetnek. Mivel e tevékenységek nyilvánvalóan a személyszállítástól eltérő célt szolgálnak, azokat nem a közszolgáltatási kötelezettségekre alkalmazandó szabályoknak és eljárásoknak kell szabályozni.”

Természetesen mind a közforgalmú személyszállítás, mind a vasúti áruforgalom, mind pedig a kizárólagos turisztikai célú forgalom ugyanazt a vasúti infrastruktúrát használja, ám lebonyolításuk, így elszámolásuk is különbözik egymástól. A hivatás és szabadidős komponenssel egyaránt rendelkező *turisztikai forgalom elszállítása azonban része a közszolgáltatásnak*, mivel a vonatra felszállók valamely jól körülírható cél elérése érdekében kelnek útra. Ezt igazolja a *2012. évi XLI. törvény a személyszállítási szolgáltatásokról* 27. § (5) bekezdése:

„Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatás – és azon belül az alapellátás – mennyiségi és minőségi tartalmának kialakításakor – az alábbi igényeket kell figyelembe venni:

- a) az alapvető életszükségletek kielégítéséhez szükséges kereskedelmi szolgáltatásokhoz való hozzáférés,
- b) a munkába járás és az oktatási, nevelési intézményekbe történő eljutás,
- c) a közigazgatási és egészségügyi szolgáltatásokhoz való hozzáférés, továbbá
- d) az egyéb célú tevékenységek támogatása.”

Ezek közül az a) pont semmilyen turisztikai célú tevékenységet nem tartalmaz, a b) pontnál részlegesen megjelenik a hivatásturisztikai igények kielégítése (lakóhelytől távoli, elszállással járó munkavégzések, diákok utazásai a közép- és felsőfokú oktatási intézmények által fémjelzett városokba). A c) pont szintén marginálisan érinti a turizmust (egészségügyi szolgáltatást vesz igénybe a gyógy- és egészségturizmusban részt vevő, valamely hazai termálfürdőbe igyekvő utas is), a d) pont ugyanakkor teljes egészében tartalmazza, minden más, eddig nem taglalt esettel együtt, a turisztikai célzattal történő utazásokat is.

Az idegenforgalom tér- és időbeli expanzióját közvetlenül és közvetve, mind hazai, mind nemzetközi szinten segíti az *Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU (2012.11.21.) irányelve* az egységes európai vasúti térség létrehozásáról. Ennek (2) bekezdése a Közösségen belüli fenntartható mobilitás megteremtését vizionálja a vasúti fejlesztésektől, a (72) bekezdés pedig megerősíti azt a korábbi álláspontot, hogy először a páneurópai közlekedési hálózat (Helsinki-folyosók) kiépítésére kell koncentrálni („A vasúti közlekedés fejlesztését többek között a rendelkezésre álló uniós eszközök használatával, a már megállapított prioritások sérelme nélkül kell elérni”). Ugyancsak érdemes megemlíteni az *Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK (2007.10.23.) rendeletét* a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről. Ennek (10) bekezdése a vasúti utazás, mint közlekedési alapjog biztosítását taglalja, kiemelten a fogyatékkal élők részére, a rendelet 5. cikke pedig a vasúton történő kerékpárszállítás mikéntjét igyekszik szabályozni („A vasúttársaságok az utasok számára lehetőséget biztosítanak kerékpárok szállítására, adott esetben fizetés ellenében, amennyiben azok könnyen kezelhetőek, ha ez nem érinti hátrányosan az adott vasúti szolgáltatást, és ha azt a járművek szabályzata megengedi”). Ugyancsak e rendelet II. melléklete tartalmazza a vasúttársaságok és/vagy menetjegy-értékesítők által az utasok részére biztosítandó minimális információkat.

A vasúti turizmus leírásakor érdemes azzal is tisztában lenni, hogy a vasúti személyszállítás szervezésében *milyen felelősségi jogkörök igazolhatók*. Ennek kapcsán a *2012. évi XLI. törvény a személyszállítási szolgáltatásokról* 4. § (3) bekezdése a mérvadó, melynek értelmében a mindenkor, közlekedésügyért felelős miniszter felel:

- a személyszállítást érintő közlekedéspolitika és fejlesztési koncepció előkészítéséért, a jóváhagyott közlekedéspolitika és fejlesztési koncepció végrehajtásának szervezéséért,
- a gazdaság és a társadalom személyszállítás iránti igényének nyomon követéséért,
- a személyszállítási közszolgáltatások megszervezésével kapcsolatos intézményi és szabályozási keretek kialakításáért,
- a személyszállítási közszolgáltatások megszervezéséért,
- a személyszállítási közszolgáltatások megrendeléséért, a szolgáltatások teljesítésének ellenőrzéséért,

- a közszolgáltatási menetrendi koncepció kidolgozásáért,
- a közlekedés díjainak szerződés keretében történő megállapításáért,
- a jegy- és bérletrendszerre, valamint a jegy- és bérletellenőrzési folyamatokra és módszertanra vonatkozó koncepció kidolgozásáért és elfogadásáért,
- a személyszállítási közszolgáltatásoknak az utazók számára összehangolt, egységes feltételek mellett hozzáférhető szolgáltatási rendszer kialakításáért.

A vasút turisztikai vetületének politikai környezete alapvetően kétféle módon jelenik meg, egyrészt a mindenkori kormányok fejlesztéspolitikája, másrészt a kormány és a vasúti szolgáltatók együttműködéséből eredő kedvezménypolitika kapcsán. A 28. táblázat a 2007–2013 és 2014–2020-as európai uniós tervezési és költségvetési ciklusok szerinti bontásban tartalmazza azokat a vasúti fejlesztéseket, amelyek idegenforgalmi szempontból említést érdemelnek (vasútvonalak korszerűsítése, új járművek beszerzése, stb.). Az adatok böngészése közben mindannyiunk a következő észrevételeket tehetnénk a vasút fejlesztéspolitikai vetületével kapcsolatban:

- Egy-egy vasútvonal felújítása és teljes körű korszerűsítése akár több, mint 10 évet is igénybe vehet, így mindenképpen *kormányzati ciklusokon átívelő beruházásoknak* tekinthetők. A vasútfejlesztések esetén már az előkészítési tevékenységek (engedélyeztetési eljárások, megvalósíthatósági tanulmányok, területkiszajátítások) is több éves időtartamot ölelnek fel, nem beszélve a tényleges megvalósításról. Így a vasúti fejlesztések szervezése és lebonyolítása mindenképpen hosszú távú politikai stabilitást, egy irányba ható elgondolásokat igényel.
- Ahogy a vasút jogi környezetéből következik, az Európai Unió a fenntartható közlekedés biztosításaként szinte majdnem kizárólag az ún. Helsink-folyosók, vagyis a transzeurópai közlekedést és áruszállítást lehetővé tevő törzshálózati vonalak korszerűsítésére ad támogatást. Mivel a kötött pályás közlekedés érdemi fejlesztésére nemzetállami szinten igen kevés lehetőség áll (inkább csak tűzoltás jellegű munkákra szorítkozik), így a nemzetközi szintű források allokációja elengedhetetlen a problémák kiküszöbölése szempontjából. Ebből viszont az következik, hogy a vasútfejlesztésekre szánt pénz az amúgy is leromlott állapotú mellékvonalak helyett a törzshálózat (egyébként hasonlóan időszerű és jogos) rekonstrukciójára szorítkozik.

- A közlekedési jellegű, így a vasútfejlesztési beruházásoknak is közös jellemzője a *jelentős fajlagos költség*. Akár vonalfelújításról, akár járműbeszerzésről, akár a közlekedés feltételeit javító IT vagy biztonsági jellegű beavatkozásról van szó, biztosak lehetünk abban, hogy a végszámla milliárdos vagy tízmilliárdos tételű lesz. Különösen igaz ez a nagyobb sebesség és kapacitás elérése kapcsán fejlesztett fővonalak esetében (nagyobb tengelyterhelés biztosítása, járulékos infrastruktúra korszerűsítése, szintbeli átjárók megszüntetése, vonatbefolyásoló rendszerek telepítése, stb.), melyeknél nem ritka a 150-180 milliárd forintos tétel sem (pár éve nagy médiavihart kavart a Szolnok–Szajol–Püspökladány síkvidéki jellegű vasútvonal felújítására szánt közel 160 milliárd forintos keretösszeg, amely az előbbi okokkal magyarázható).
- Az elmúlt 10 évben fejlesztett, és jelenleg zajló beruházások topográfiai megjelenése kapcsán jól látszik, hogy a *beavatkozások elsődleges célja nem kimondottan a személyszállítás* (az inkább csak egy járulékos plusznak tekinthető), s különösen nem a szabadidős jellegű forgalom, hanem a nemzetközi szintű áruszállítás minőségi feltételrendszerének biztosítása. Ez jól látszik az adriai-tengeri kikötők elérését megkönnyíteni hivatott vonalszakaszok táblázatban való szereplése kapcsán: Budapest–Székesfehérvár–Balatonszentgyörgy, Győr–Celldömölk, Sopron–Szombathely–Szentgotthárd, Hegyeshalom–Csorna–Porpác, Szombathely–Zalaszentiván–Nagykanizsa, Bajánsenye–Boba, Budapest–Dombóvár.
- Végül nem szabad elmenni azon egyszerű tény mellett, hogy a vasúti fővonalak európai uniós támogatás igénybevételel történő fejlesztése a már eleve nagy látogatottságnak örvendő kiemelt desztinációk (Balaton, nyugat-dunántúli és észak-alföldi gyógyfürdők, nagyvárosok, stb.) helyzetét fogja tovább erősíteni, így a *vasútfejlesztések nem segítik elő az idegenforgalom térbeli dekoncentrációját* (amely egyébként kimondva - kimondatlanul is egyik peremfeltétele kell legyen a fenntartható turizmus rendszerének).

28. táblázat: Magyarország EU-s forrásból fejlesztett, turisztikailag releváns vasútvonalainak összefoglaló adatai

Vonalszakasz neve és száma	Időszak	Költség (ezer Ft)	Előkészítés	Vonalfelújítás	Villamosítás	Járműbeszerzés	ETCS telepítés	Turisztikai kapcsolat
Lepsény– Balatonszentgyörgy (30)	2007-13	44 080 539	X	X				Balaton déli-part
	2014-20	72 800 000		X				
Budapest– Székesfehérvár (30)	2007-13	190 037 770	X	X		X	X	Velencei-tó, Székesfehérvár
	2014-20	11 039 121		X				
Szabadbattyán–Aszófő (29)	2014-20	423 740 000	X					Balaton északi part
Biatorbágy–Tata (1)	2007-13	2 028 758	X					Tatabánya, Tata
	2014-20	10 871 621				X		
Győr–Sopron (8)	2007-13	3 237 700	X					Sopron, Fertő-tó
	2014-20	21 700 000				X		
Győr–Celldömölk (10)	2007-13	163 882	X					Pápa
Sopron–Szombathely– Szentgotthárd (15, 21)	2007-13	58 548 696	X	X		X		Bükfürdő, Körmend, Szentgotthárd
	2014-20	10 000 000					X	
Szombathely– Zalaszentiván (17)	2007-13	694 654	X	X				Vasvár, Vasi- hegyhát
	2014-20	14 202 917	X	X	X			
Bajánsenye–Boba (25)	2007-13	5 949 173					X	Órség, Zalaegerszeg
	2014-20	902 588					X	
Budapest–Dombóvár (40)	2007-13	10 356 213				X		Simontornya, Dombóvár
Nagyút– Mezőkeresztes– Mezőnyárad (80)	2007-13	14 043 645		X				Mezőkövesd
Budapest–Hatvan (80)	2007-13	16 463 613	X			X		Gödöllő, Hatvan
	2014-20	50 243 463		X		X		
Mezőzombor– Sátoraljaújhely (80)	2014-20	22 800 000			X			Tokaj-Hegyalja
Szolnok– Püspökladány (100)	2007-13	189 067 075	X	X			X	Kisújszállás, Tisza-tó,
Püspökladány– Debrecen (100)	2014-20	121 000 000		X			X	Debrecen, Hajdúszoboszló
Debrecen intermodális csomópont (100)	2014-20	21 000 000	X	X				Debrecen
Gyoma–Békéscsaba	2007-13	135 413	X	X			X	Békéscsaba,

(120)		734						Gyula
	2014-20	13 526 392		X			X	
Budapest–Esztergom (2)	2014-20	49 125 937		X	X			Pilis, Esztergom
Szombathely–Kőszeg (18)	2014-20	2 400 000	X	X				Kőszeg
Szeged– Hódmezővásárhely (135)	2014-20	32 121 687	X	X		X		Hódmezővásárhely
Kaposvár intermodális csomópont (41)	2014-20	13 962 723	X	X				Kaposvár
Kaposvár–Fonyód (36)	2014-20	10 300 000		X				Somogyvár, Fonyód

Forrás: sechenyi2020.hu

A vasúti turizmus politikai környezetének másik vetülete az egyes utazási csoportok megszólításán keresztül működő *kedvezménypolitikában* érhető tetten. A 29. táblázat szerint összesen 19 különféle üzletpolitikai kedvezményt biztosítanak a hazai vasúttársaságok, melyek változatos turisztikai magatartásformák kialakításában vállalnak szerepet. A táblázat nem tartalmazza a hivatásforgalomban kihasznált bérletekre vonatkozó kedvezményeket.

29. táblázat: A vasúton igénybe vehető üzletpolitikai kedvezmények turisztikai szempontú elemzése

Társadalmi csoport	Célcsoport	Kedvezmény	Turisztikai kapcsolat
Oktatásban részt vevők	Óvodás csoport (legalább 10 fő)	90%	Ifjúsági turizmus, kulturális turizmus, ökoturizmus, vízparti és hegyvidéki üdülés
	Iskolás csoport (legalább 10 fő)	50%	Ifjúsági turizmus, kulturális turizmus, ökoturizmus, vízparti és hegyvidéki üdülés
	Diákigazolvánnyal rendelkező tanuló (nappali és esti tagozatos korlátlan számban, bármely viszonylatra, levelező tagozatos lakóhely és tanintézet között)	50%	Ifjúsági turizmus, kulturális turizmus, rendezvények látogatása, hivatásturizmus, vízparti és hegyvidéki üdülés, bor és gasztronómia
Gondozottak	Állami gondozottak (legalább 10	90%	Ifjúsági turizmus,

	fő)		kulturális turizmus, ökoturizmus, vízparti és hegyvidéki üdülés
	Fogyatékkal élő személyek (bármely viszonylatban, korlátlan számban)	90%	
	Gyógypedagógiai intézet tanulói, fogyatékosokban szenvedő szociális otthoni gondozottak és kísérőik (lakóhely és tanintézet között)	90%	
Aktív korúak	Felnőtt csoport 10-19 fő	20%	Ökoturizmus, természetjárás, vízparti és hegyvidéki üdülés, rendezvények látogatása, kulturális turizmus, bor és gasztronómia, hivatásturizmus
	Felnőtt csoport 20-49 fő	33%	
	Felnőtt csoport 50 főtől	50%	
	26 év alatti fiatal (péntek – vasárnap)	33%	
	Közzolgálati alkalmazott (évente 12 menettérti út)	50%	
	Képzésben részt vevő munkanélküliek (lakóhely és képzés helye között)	90%	
Idősek	Nyugdíjasok 65 év alatt, évente 16 alkalommal	50%	Természetjárás, gyógy- és egészségturizmus, kulturális turizmus, bor és gasztronómia, vízparti és hegyvidéki üdülés
	Nyugdíjasok 65 év alatt, évente 2 alkalommal	90%	
	65 év felett, bármely viszonylatban	100%	
Családok	Gyermek 6 éves korig	100%	Ifjúsági turizmus, kulturális turizmus, ökoturizmus, vízparti és hegyvidéki üdülés
	Gyermek 6-14 év között	50%	
	Egy vagy több gyermek szülei	33%	
	Legalább 3 gyermek, valamennyi családtag részére, bármely viszonylatban	90%	

Forrás: www.mavcsoport.hu

6.4.3. A vasúti turizmus műszaki–technológiai környezete

A vasút, mint közlekedési eszköz a meglévő járműállományon keresztül képes lebonyolítani a jelentkező személy- és áruszállítási igényeket. A technológiai felszereltség kapcsán az alábbi feltételek egyidejű teljesülése szükséges ahhoz, hogy a vasúti személyszállításban érdemi eredményeket lehessen felmutatni, így a szabadidős forgalom lebonyolításában is részt vehessen egy vasúti szolgáltató.

1. *Megfelelő állapotú és mennyiségű vontatójármű és szerelvény.* A turizmus alapvetően két irányból jelenik meg a vasúti közlekedésben. Egyrészt a desztináció elérése végett a gyors közlekedésre alkalmas szerelvények megléte szükséges, másrészt a lassú turizmus terjedése miatt egyre nagyobb szerep hárul a kisebb sebességgel közlekedő, akár nosztalgikus szerelvények és gépek karbantartásának.

2. *Megfelelő műszaki állapotú vasúti pálya és kiegészítő infrastruktúra.* A személyszállítást, így a turizmusban való kihasználást is gátolja a nem megfelelő pályaállapot, a sok lassújelzés, valamint az egyéb következmények miatti késések. Még a lassú turizmusban résztvevő mellék- és szárnyvonalakon sem elfogadható a közlekedésre majdnem alkalmatlan pályaállapot, hiszen a turista is a célterületen kíván élményt szerezni, nem órákat tölteni utazással (ld. Siófok–Kaposvár utazás időtartama, ami miatt a somogyi megyeszékhely vasúton való elérése a Balaton partjáról inkább tragikus, mint komikus).

A 30. táblázat a MÁV és a GYSEV vonalain közlekedő normál személykocsik és motorvonatokba besorolt kocsik állapotát mutatja be. A motorvonatok, mivel alapvetően az elővárosi hivatásforgalomban vannak kihasználva, a nagyobb befogadóképesség miatt termes kialakításúak, ugyanakkor a személykocsik közel negyede még mindig fülkés kocsik. A szinte kizárólag a turizmusban résztvevő fekvő-, háló- és étkezőkocsik az összes vasúti kocsi alig 2%-át teszi ki. A vasúti kocsik kb. 5%-a első osztályú, több, mint kilenc tizede másodosztályú, valamint 3 és fél százaléka vegyes kialakítású. A megengedett legnagyobb sebesség alapján a *motorvonatok kb. harmada a 100 km/h elérésére sem alkalmas*, ilyenek pl. a mellék- és szárnyvonalak forgalmában részt vevő, a vasúti turisták érdeklődésére számot tartó Bz motorvonatok. Legfeljebb 100 km/h-ra az összes kocsi kb. 15%-a, 120 km/h-ra kb. harmada (ide tartozik a legtöbb távolsági vonat), 140 és 160 km/h-ra egyenként 18-18%-a (140 km/h esetében inkább a személykocsik, pl. IC-kocsik, 160 km/h inkább az újonnan beszerzett motorvonatok esetében releváns). 200 km/h-ra a összes vasúti kocsi mindössze 4,21%-a alkalmas, ráadásul ez a sebesség Magyarországon nem használható ki. Az összes vasúti kocsi több, mint 35%-a a rendszerváltás előtti időből származik, vagy azóta nem esett át felújításon. 2010 óta a kocsik 15,42%-a került beszerzésre, ezek alapvetően modern, 140-160 km/h sebességre képes, az elővárosi forgalomban kihasznált motorvonatok.

30. táblázat: A hazai vasúthálózaton üzemelő személyszállító kocsik főbb jellemzői

	Személykocsi				Motorvonati kocsi			
	Kocsik száma		Férőhelyek száma		Kocsik száma		Férőhelyek száma	
	Db	%	Db	%	Db	%	Db	%
<i>Jelleg szerint</i>								
Fülkés	512	23,032	35 266	22,346	0	0,000	0	0,000
Termes	1560	70,175	114 961	72,843	1259	99,526	63 827	99,430
Vegyes	63	2,834	4 473	2,834	6	0,474	366	0,570
Fekvő	17	0,765	972	0,616	0	0,000	0	0,000
Háló	16	0,720	498	0,316	0	0,000	0	0,000
Étkező	36	1,619	1632	1,034	0	0,000	0	0,000
Poggyász	19	0,855	18	0,011	0	0,000	0	0,000
Összesen	2 223	100,000	157 820	100,00	1265	100,000	64 193	100,000
<i>Osztály szerint</i>								
1. osztályú	169	7,853	9 316	5,984	7	0,553	374	0,583
2. osztályú	1891	87,872	140 051	89,965	1227	96,996	61 804	96,278
Vegyes	92	4,275	6 305	4,050	31	2,451	2015	3,139
Összesen	2152	100,000	155 672	100,00	1265	100,000	64 193	100,000
<i>Legnagyobb megengedett sebesség szerint</i>								
80 km/h	0	0,000	0	0,000	395	31,225	15 921	24,802
90 km/h	0	0,000	0	0,000	30	2,372	1118	1,742
100 km/h	444	19,973	34 488	21,853	80	6,324	5 280	8,225
120 km/h	946	42,555	65 744	41,658	200	15,810	14 016	21,834
140 km/h	582	26,181	42 658	27,030	40	3,162	1720	2,679
160 km/h	104	4,678	6118	3,877	520	41,107	26 138	40,717
200 km/h	147	6,613	8812	5,584	0	0,000	0	0,000
Összesen	2 223	100,000	157 820	100,00	1265	100,000	64 193	100,000
<i>Beszerezés vagy legutolsó felújítás éve szerint</i>								
1980 előtt	79	3,554	4 310	2,731	0	0,000	0	0,000
1980-1989	759	34,143	57 622	36,511	395	31,225	15 921	24,802
1990-1999	712	32,029	49 232	31,195	155	12,253	11 534	17,968
2000-2009	643	28,925	45 544	28,858	207	16,364	11 338	17,662
2010 után	30	1,350	1112	0,704	508	40,158	25 400	39,568
Összesen	2 223	100,000	157 820	100,00	1265	100,000	64 193	100,000

A 31. táblázat szerint a vontatószerelvények minőségi jellemzői az alábbiakban foglalhatók össze:

- Habár a GYSEV birtokában a mozdonyoknak kevesebb, mint 5%-a van, ám a villamosítási projektek miatt a Nyugat-Dunántúl zömén jelenlévő társaság zömmel villanymozdonyokat használ, dízelt jobbára csak tolatómozdonyként. A teljes hazai vonalhálózaton összesen kb. 650 db mozdonyt (az összes mozdony 69,043%-át) lehet szerelvények vontatására használni, a többit szerelvények és kocsik összerendezésére, pályaudvari tolatásra használják.
- Az összes hadra fogható vontató *mozdony nagyjából harmada legfeljebb 100 km/h-val képes haladni*, 120 km/h-ra 54,7%-uk képes, míg a Magyarországon megfelelő pálya hiányában a képességeiket kamatoztatni sehol sem tudó, 230 km/h legnagyobb sebességre csak 2,31%-uk alkalmas.
- A vontatásra képes gépek kb. tizede 1980 előtt került forgalomba, azóta semmilyen felújításon nem esett át. A tolatójárművek háromnegyede (74,91 %-a) dolgozik legalább a 70-es évek vége óta a magyar vasútvonalakon. Az 1980-as évektől van a vasúti közlekedés porondján a vontatásra alkalmas szerelvények több mint fele (52,08%), míg 2010 után csak a járművek kevesebb, mint 4%-a került beszerzésre. A járművek magas kora előrevetíti azok egyre kevésbé való megbízhatóságát, ami a rendszeres műszaki hibákban, és az így keletkező sokszor tetemes késésekben nyilvánul meg.

31. táblázat: A hazai vasúthálózaton üzemelő vontatószerelvények főbb jellemzői

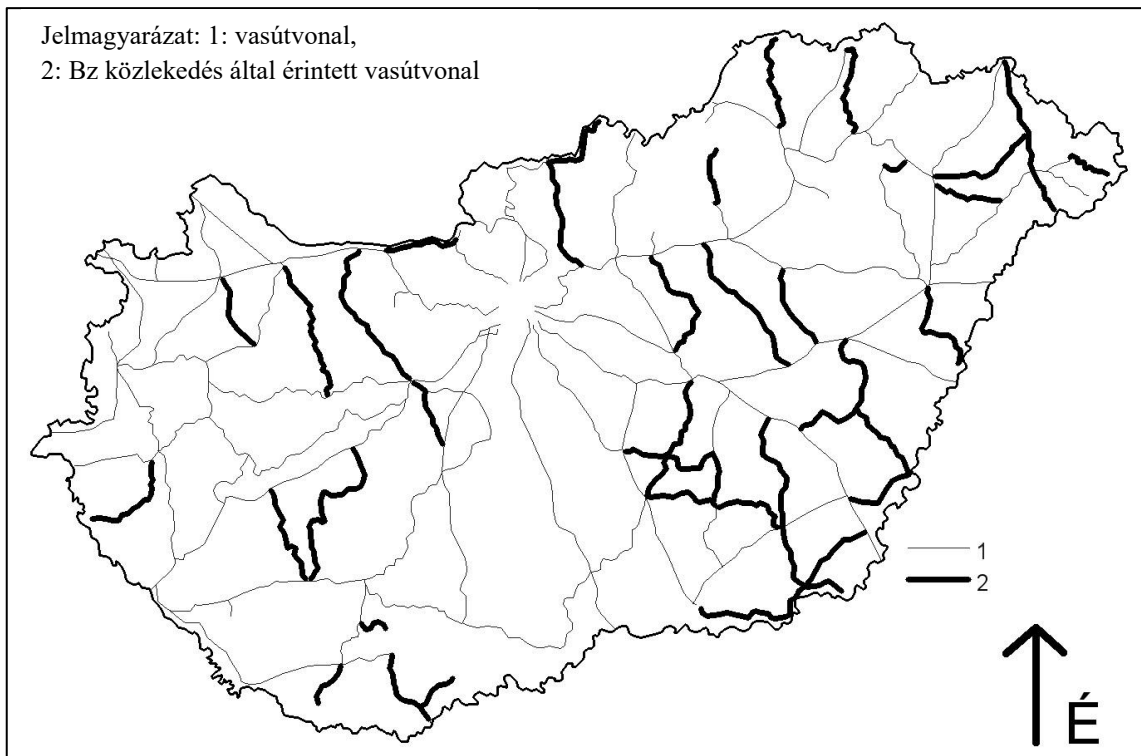
	Dízel				Villany			
	Normál		Tolatómozdony		Normál		Tolatómozdony	
	Db	%	Db	%	Db	%	Db	%
<i>Vasúttársaság szerint</i>								
MÁV	209	98,122	213	92,208	417	95,642	60	100,000
GYSEV	4	1,878	18	7,792	19	4,358	0	0,000
Összesen	213	100,000	231	100,000	436	100	60	100,000
<i>Sebesség szerint</i>								
0-70 km/h	0	0,000	134	58,009	0	0,000	0	0,000

80 km/h	0	0,000	95	41,126	0	0,000	60	100,000
100 km/h	209	98,122	2	0,866	0	0,000	0	0,000
120 km/h	4	1,878	0	0,000	351	80,505	0	0,000
160 km/h	0	0,000	0	0,000	70	16,055	0	0,000
230 km/h	0	0,000	0	0,000	15	3,440	0	0,000
Összesen	213	100,000	231	100,00	436	100	60	100,000
Gyártás vagy felújítás éve szerint								
1979 előtt	71	33,333	218	94,372	0	0,000	0	0,000
1980-1989	73	34,272	0	0,000	265	60,780	0	0,000
1990-1999	0	0,000	1	0,433	45	10,321	60	100,000
2000-2009	69	32,394	12	5,195	101	23,165	0	0,000
2010 után	0	0,000	0	0,000	25	5,734	0	0,000
Összesen	213	100,000	231	100,000	436	100,000	60	100,000

Forrás: vonatosszeallitas.hu alapján saját készítés

A dízel motorvonatok között itt kell tárgyalni a lassú turizmus kapcsán, valamint a vidéki térségek turizmusfejlesztése révén egyaránt látótérbe kerülő *Bz motorvonatokat* is. A vasúti turizmus, ezzel együtt a lassú turizmus fogalomrendszerébe a társadalmi értékelvek mentén egyre inkább bekerülő Bz motorvonatokkal számos mellék- és szárnyvonalon találkozhatunk, amelyek térbeli elhelyezkedését igazolja a *6. térkép*. Ebből jól látható, hogy néhány elszigetelt hegyvidéki jellegű vonalon felül *elsősorban az Alföld délkeleti és északkeleti részén* lehetséges a Bz-vel való utazás. Vasúti csomópontokként nézve *Lakitelek és Mezőhegyes* esetében 4, Szentes, Orosháza és Vásárosnamény tekintetében pedig 3 különböző irányban lehet Bz motorvonattal elindulni. Ezen kívül még 2 irányú Bz-s utazás lehetséges Kiskunfélegyháza, Nyíregyháza, Balassagyarmat, Kaposvár és Székesfehérvár állomásokról.

6. térkép: Bz motorvonatokkal (is) járt vasúti pályák elhelyezkedése



Forrás: MÁV menetrend alapján saját készítés

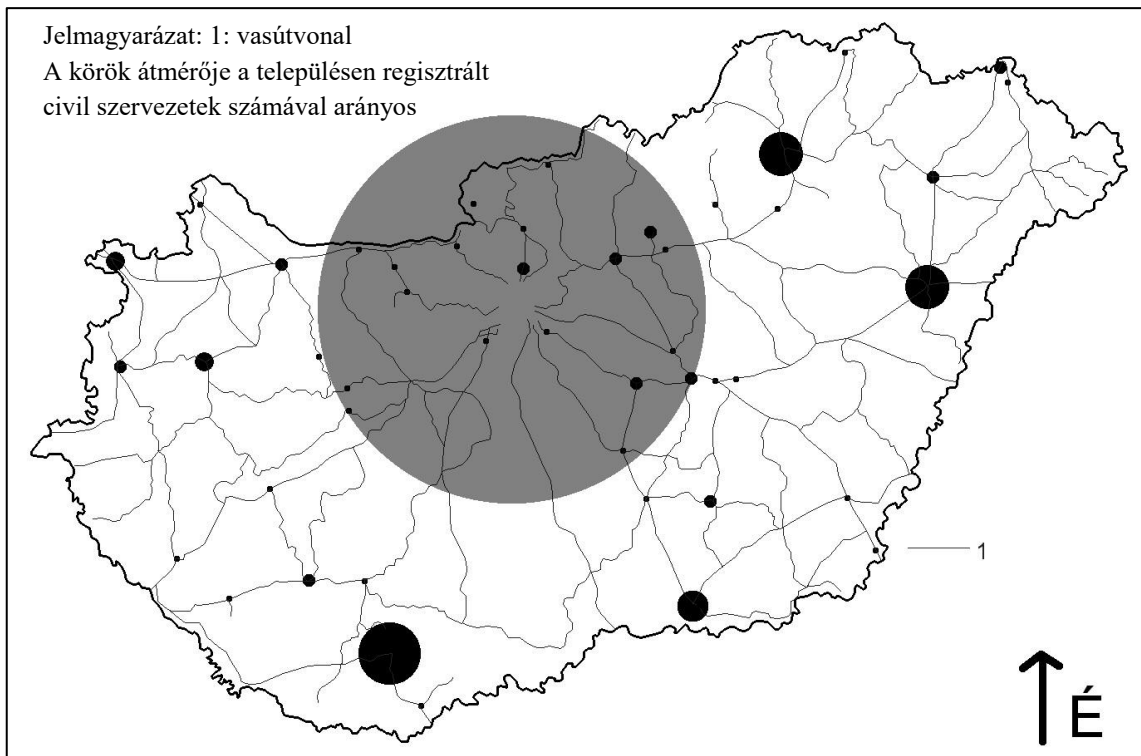
Turisztikai vonatkozású tudományos értekezésről lévén szó, nem kerülhető meg a *MÁV Nosztalgia Kft. műszaki állományának ismertetése* sem, mivel a lassú turizmus egyedi kínálata iránt érdeklődők egy nem csekély szelete ezeken a megőrzött történelmi hangulatú szerelvényeken, illetve kocsikban fogja élvezni a letűnt korok hangulatát. A MÁV Nosztalgia Kft. állományában 58 db személykocsi, 19 db motorvonati kocsi, 7 db dízelmozdony, 1 db villanymozdony és 3 db gőzmozdony található. A személykocsik összesen kb. 2170, a motorvonatok összesen kb. 800 férőhely-kapacitással rendelkeznek. A személykocsik több, mint fele, a motorvonati kocsik közel hatoda 2000 óta felújításra került, a személykocsik háromnegyede, a motorvonati kocsik 57,89%-a alkalmas legalább 100 km/h sebesség elérésére. 9 db személykocsi esetében a 160 km/h is potenciálisan elérhető, ráadásul ebből 2 db 1990 előtt készült, illetve lett felújítva. Az eredmény kihasználását nehezíti, hogy a MÁV Nosztalgia Kft. birtokában lévő 11 mozdonyból 4 nem éri el a 100 km/h sebességet sem, a legnagyobb elérhető sebesség pedig 120 km/h (amely egyébként egy felújított gőzmozdonyhoz kötődik). 4 mozdony került 2000 óta felújításra, a többi régebb óta közlekedik szinte folyamatosan a magyar vasúthálózaton (vonatosszeallitas.hu adatai alapján).

Ami a vasútvonalak állapotát illeti, a hazai, személyforgalom előtt is megnyitott vasútvonalaknak alig 3%-án érhető el bizonyos szakaszokon a 160 km/h sebesség. Ez jelenleg kizárólag a Tatabánya–Győr–Hegyeshalom vonalszakaszon lehetséges, ám a jelenleg folyó, ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer telepítési munkálatainak elkészülte után néhány éven belül az *emelt sebességgel járható vonalszakaszok számának emelkedése várható* a Szajol–Lökösháza, Szajol–Püspökladány–Debrecen, Budapest–Székesfehérvár vonalakon. A fővárosból induló *fővonalak zöme 100-120 km/h maximális sebesség* elérését teszi lehetővé, az IC-forgalomban érintett leglassabb vonalszakasz a csak dízelvontatással járható Debrecen–Nyírbátor–Mátészalka, ahol legfeljebb 80 km/h sebességet lehet elérni. A hazai normál nyomtávú *vonalhálózat 5,11%-a, összesen majdnem 430 km, legfeljebb 40 km/h-val járható*, s ezek közül szép számmal akad jelentős vendégforgalommal bíró térségekben futó szakasz is (pl. Nagyatád–Somogyszob, Vésztő–Szeghalom, Kőbánya-Kispest–Dabas, Siófok–Tab-Kaposvár). Összességében a teljes személyforgalmú vonalhálózat nagyjából fele nem alkalmas a legalább 100 km/h sebesség elérésére (SZEMEREY Á. 2014).

6.4.4. A vasúti turizmus társadalmi környezete

A társadalmi élet leképeződéseit az önkéntesen, alulról szerveződő öntevékeny csoportok, a civil szerveződések jelentik. A *Civil Szervezetek Névjegyzéke* számos olyan civil szerveződés adatait tartalmazza, amely már a *nevében is utal a vasúttal való kapcsolatra*. Ennek alapján 2018. nyarán 149 olyan szervezet van, amely nevében vagy profiljában, önmagában, vagy szóösszetételként magában hordozza a vasút, vasúti, kisvasút, pályavasút, vasutas, mozdony, mozdonyvezető, gőzmozdony, vasúttörténet, stb. szavakat, vagy ezek kombinációját. A *7. térkép* is igazolja Budapest túlsúlyát (itt működik az összes vasutas civil szervezet 41,61%-a), ezenkívül néhány nagyobb városba (Pécs, Szeged, Debrecen, Miskolc) koncentrálódik a civil szervezeti élet zöme (a térképen a körök sugara arányos a civil szervezetek számával). Községi jogállású településen a szervezetek mindössze 6,04%-a, mellék- és szárnyvonal mentén pedig csupán 5,37%-a működik, mely értékek nem a vasúti turizmus területi expanziójának sikere irányában hatnak.

7. térkép: A vasúttal kapcsolatos civil szervezetek térbeli elhelyezkedése



Forrás: civil szervezetek névjegyzéke alapján saját készítés

A vasúttal bármilyen kapcsolatban lévő civil önszerveződéseket hat nagyobb csoportba soroltam: *szociális, sport és szabadidő, kultúra és művelődés, rendvédelem, érdekvédelem, műszaki szolgáltatások*. Ezek közül az első három kategóriának van érdemi szerepe a vasúti turizmus alakításában, az utóbbi három viszont csak epizodikus szerephez jut az idegenforgalomban. A szervezetek 14,09%-a a szociális, 40,27%-a a sport és szabadidő, 22,82%-a a kultúra és művelődés, 3,36%-a a rendvédelem, 18,12%-a az érdekvédelem, 1,34%-a pedig a műszaki szolgáltatások témakörbe sorolható.

A szociális kategóriát négy további alkategóriára lehet bontani (32. táblázat), melyek közül a vasutasokat, családjaikat anyagi és természetbeni juttatásként segítő, a turizmusra csak marginális hatással bíró szervezetek vannak többségben. A kategórián belül a vasúti turizmus szemszögéből az egészségügyi és az egyházi jellegű szervezeteket kell megemlíteni, előbbieket a *vasúti dolgozók és családtagjaik gyógyfürdőkben és gyógyhelyeken való üdültetése*, utóbbiak pedig a vasúttal kapcsolatban lévők *zarándoklatainak, vagy zarándokhelyek vasúttal való elérésének megszervezése* kapcsán vesz részt az idegenforgalomban. Az oktatás-nevelés terén A Vasút a Gyermekéért Alapítvány a vasutas dolgozók gyermekeinek diákotthoni

elhelyezését támogatja, így közvetve járul hozzá az ifjúsági turizmus alakulásához. A segélyező szervezetek a turizmusra csak közvetett hatással vannak, *célzott utazási jellegű támogatások*, valamint a kiutalt anyagi és természetbeni juttatások hatására felélénkülő turisztikai kereslet révén.

A sport, hobbi kategóriában a *vasútmodellezéssel foglalkozó egyesületek*, valamint az *általános jellegű sportklubok* hasítják ki a legnagyobb szeletet. Előbbi esetében a jobbra helyi érdekeltégű szervezetek a *rendszeres vasútmodell kiállítások* lebonyolításával hívhatják fel magukra vasúti turizmus résztvevőinek figyelmét. Mivel e kategóriában a modellezés iránt érdeklődők a nagyobb városok mellett a kisebb településeken (Hajmáskér: Baross Gábor Vasútmodellező és Vasútbarát Klub, Dorog: Esztergomi Vasútmodellező Klub, Balassagyarmat: Vasútmodellező és Műszaki Kultúráért Egyesület, Villány: Villányi Vasútmodellező Egyesület) is közösségbe szerveződtek, ezért ezeknek a szervezeteknek fontos szerepük van a vidéki térségek vasúti turisztikai kínálatának javításában. Az általános jellegű vasutas sportklubok egyrészt a vasúttal kapcsolatban lévő közösségek, azok családtagjainak sportolási lehetőségeit hivatottak erősíteni, másrészt a rendszeres testmozgás lehetőségeit biztosítják a vasutas településeken élők számára. Vasúti turizmussal való kapcsolatuk korlátozott, csupán az egyesületek tagjainak sportturisztikai jellegű utazásainak lebonyolítására szorítkozik. A sportolásra szakosodott civil szervezetek közül 7 kifejezetten a *horgászat*, 5 pedig a *természetjárás* népszerűsítésére szakosodott. A horgászatot népszerűsítő vasutas sportegyesületek értelemszerűen a síkvidékek vízfelületeihez, míg a természetjáró egyesületek ezzel szemben a hegyvidéki környezethez kötődnek inkább. Az egyesületek által szervezett nyílt túrákon bárki részt vehet, így az adott településen vagy környékén szabadidejüket eltöltők közösségi jellegű élményt szerezve tudnak vasúti utazással egybekötött turisztikai tevékenységet végezni (Győrből a Bakonyvasúttal Vinyére, Zircre, Miskolcra Egerbe, Szilvásváradra, Ózdra, Sátoraljaújhelyre, Budapestről a Pilisbe és a Dunakanyarba, stb.).

Mivel a vasút ipartörténeti emlékei az egyetemes kulturális és történelmi örökség részeként értelmezhetők, ezért *a vasút történelmi és kulturális adottságainak megőrzésével és hasznosításával foglalkozó szervezetek* a kulturális tevékenységet végzők kategóriáján belül tárgyalandók. A vasúton belül egyedi, ám a turizmusban igen jelentős részt képviselnek a keskenyvágányú, erdészeti és gazdasági vasutak, melyeknek

üzemeltetésének és karbantartásának segítésére, turisztikai népszerűsítésére több helyen alakultak civil kezdeményezések (Debrecen, Szob, Miskolc, Pécs, Budapest).

Fájó pont ugyanakkor a vasúti turizmus tudományos szintű leírásában, hogy nagyvasúti szinten csupán egyetlen szervezet, a *Cuha-völgyi Bakonyvasút Szövetség* az, amely egy egész vonalszakaszon fejt ki működését, így biztosítva a vasúti személyforgalom turisztikai igényeinek képviselőjét. A 2009-ben megalakult Szövetség máig egyetlen élő és jó gyakorlatú példája egy adott vasútvonal megmentésére és fejlesztésére vonatkozó civil és önkormányzati összefogásnak. A hivatásforgalmat erősítő és népszerűsítő intézkedésein (ajándék menetjegy akciók, ártámogatások, stb.) mellett kifejezetten turisztikai jellegű rendezvények lebonyolítását is vállalja, így az áprilisban évente megrendezésre kerülő Cuha-völgyi Vasútünnep (gőzmozdonyos nosztalgiavonatozással, szervezett túrákkal és kulturális programokkal, vasútmodell kiállításokkal, stb.), vagy a december első hétvégéjén közlekedő, gyermekes családok körében népszerű Mikulásvonat.

A vasúttörténet alkategóriába sorolt civil kezdeményezések mindegyikének elsődleges célja a *vasút műszaki és tárgyi eszközeinek, gépeinek, szerkezeteinek és dokumentumainak megőrzése*, esetlegesen a működőképesség biztosítása, de legalábbis a múlt vasúti emlékeinek nagyközönség előtt való bemutatása. Ezek a *kisebb horderejű vasúti gyűjtemények* elsősorban a vasútbarátok előtt ismertek, illetve ők érdeklődnek irántuk. Itt kell megemlíteni az ország legnagyobb vasúti járműparkját üzemeltető Magyar Vasúttörténeti Park Alapítványt, valamint a Kapostűskevár megállóhelyen vasúttörténeti gyűjteményt kezelő Verebély László Vasúttörténeti Egyesületet is. Tipikusan a gőzvontatású szerelvények megőrzése a célja több önszerveződő közösségnek, a Magyar Vasúti Járművek Megmentéséért Egyesület pedig a Bzmot sorozatú motorkocsik üzemben tartását kívánja elősegíteni. Bizonyos öntevékeny körök a vasúti közlekedéshez köthető építmények megőrzését és bemutatását szolgálják. A művelődési jellegű civil szervezetek elsődleges feladata a vasúttal munkakapcsolatban lévők, családtagjaik, rokonaik, valamint a vasutas településeken élők művelődési lehetőségeinek biztosítása. Ezek a szervezetek tagjaik számára rendszeresen szerveznek *kulturális és művelődési jellegű vasúti kirándulásokat*, pl. múzeumok, galériák látogatását, művészeti és kulturális rendezvények támogatott megtekintését. Az ilyen jellegű szerveződések a kulturális élet kulminálódása végett a nagyobb városokban

koncentrálódnak, felük Budapesten működik. Az egyéb kategóriában szereplők ugyancsak csupán közvetett módon vesznek részt a vasúti turizmusban, inkább csak a helyi lakosságot megszólító programok szervezésében tudnak jeleskedni.

A rendvédelemmel, érdekvédelemmel és műszaki támogatással foglalkozó szervezeteknek nincs érdemi, közvetlen hatásuk a vasúti turizmus alakulására. Az érdekvédelmi szervezetek közül említést érdemel a *Magyar Közlekedési Klub*, amelynek célja a fenntartható közlekedési módok, így a vasúti közlekedés elterjedésének elősegítése. Tevékenysége során olyan, a turizmusban is eredményt képező kezdeményezéseket vonultat fel, mint a „Fogadj örökbe egy megállót” vagy a „Legszebb Magyar Vasútállomás” címek odaítélése. Továbbá jelentős erőfeszítéseket tesz a vidéki vasúti mellék- és szárnyvonalakon a forgalom fennmaradására, jobbító szándékú javaslatokat tesz a vonali közlekedés fejlesztésére. Turizmus szempontjából a „Virágos Vasútállomásokat” pályázat koordinátoraként működő „Vasutas Települések Szövetsége” emelhető ki.

32. táblázat: A vasúttal kapcsolatos civil szerveződések fontosabb jellemzői

Kategória	Jelleg	Megoszlás a kategórián belül (%)	Turizmussal való kapcsolat
Szociális	Oktatási	4,76	Vasutas családok gyermekeinek ifjúsági turizmusban való részvételének támogatása
	Segélyezés	57,14	Célzott utazási jellegű támogatások nyújtása
	Egészségügyi	28,57	Vasutasok és családtagjaik, rokonaik egészségturizmusban való részvételének támogatása
	Egyházi	9,52	Vasutasok és családtagjaik, rokonaik zárandoklatainak megszervezése Vasúttal elérhető zárandokhelyeken vallási jellegű programok szervezése
Sport, hobbi	Vasútmodellezés	28,33	Vasútmodell kiállítások lebonyolítása
	Általános sportklubok	41,66	Tagok sportturisztikai jellegű utazásainak megszervezése és lebonyolítása
	Horgászat	11,66	Turisztikailag fontos településeken és térségekben horgászturizmus feltételeinek biztosítása
	Természetjárás	10,00	Gyalogos természetjáró túrák

			szervezése
	Egyéb	8,33	Egyéb, máshová nem besorolható sportok üzésének biztosítása a turisztikailag releváns településeken és térségekben
Kulturális	Kisvasút	23,52	Keskenyvágányú vasutakhoz köthető turisztikai tevékenységek szervezése
	Nagyvasút	5,88	11-es számú vasútvonal turisztikai életének szervezése, Cuha-völgyi Vasútünnep és Mikulásvonat szervezése és lebonyolítása
	Vasúttörténet	41,18	Régi vasúti járművek felújítása, ezekből rendszeres kiállítások szervezése, állandó jellegű vasúti gyűjtemények kezelése
	Művelődés	17,65	Vasutas családok és közösségek művelődési lehetőségeinek biztosítása, vasúti kulturális kirándulások (pl. múzeumlátogatások) megszervezése
	Egyéb	11,76	Nincs közvetlen turisztikai hatásuk
Rendvédelem	Polgárőrség	100,00	Vasútállomások és környezetük védelme, biztonságának szavatolása
Műszaki	Fejlesztés	100,00	Nincs közvetlen turisztikai kapcsolata, céljuk a vasúti infrastruktúra fejlesztésének támogatása
Érdekvédelem	Szakszervezet	55,56	Nincs közvetlen turisztikai kapcsolat
	Egyéb	44,44	Turizmusszervezés terén közvetett kapcsolat, elsősorban a Magyar Közlekedési Klub révén

Forrás: birosag.hu alapján saját készítés

6.5. A vasúti turizmus kapcsolata a turizmusirányítás rendszerével

A turizmus fejlesztésére a mindenkori kormányok rendre jelentős összegeket áldoznak. Ennek ékes példája, hogy a *szechenyi2020.hu támogatott projekt keresője* szerint a 2014–2020-as Európai Unió tervezési időszakban csak Baranya megyében a TOP-1.2.1 támogatási konstrukción belül eddig 1,81 milliárd Ft támogatás került kifizetésre vagy lekötésre turizmusfejlesztés gyanánt. Ezek a forrásallokációk a turizmusirányításnak a szubszidiaritás elvével összhangban lévő szintjén jelennek meg, így egy kisebb

horderejű, pontszerű fejlesztés a települések szintjén, míg vonalas infrastruktúra, vagy hálózatos jellegű fejlesztések a térségi, regionális vagy egyéb területi szinteken. A vasúti turizmus rendszere, annak irányítása szintűgy *elválaszthatatlan a turizmusirányítás hazai rendszerétől*, s mivel a fent elmondottak alapján jelentős pénzelosztási struktúra érinti magát a turizmust, nem is lehet elmenni e kapcsolatrendszer legalább felszínes ismertetése mellett.

A turizmus fejlesztése és részben irányítása is legalapvetőbben a települések szintjén jelenik meg, mivel az idegenforgalom attrakcióinak létrehozása, azok kialakítása és használata, valamint az erre fordítható források elosztása alapvetően települési képviselő-testületi döntések és határozatok függvénye (MICHALKÓ G. 2008). Egy új turisztikai termék bevezetésének, egy szálloda, vagy vendéglátó egység megnyitásának, egy rendezvény megszervezésének és lebonyolításának a képviselő-testületi döntések és a testület által alkotott rendeletek és szabályzatok laikus állampolgár számára sokszor kuszának tűnő jogi labirintusában kell úgy helyt állnia, hogy az érdemi vendégforgalom fogadására alkalmas legyen.

Magyarország területe felfogható az országot alkotó 3154 db település területe összességének is, mivel az ország minden egyes pontja földhivatali kül- vagy belterületi helyrajzi számmal ellátva Magyarország valamely önálló jogállású településéhez tartozik. Amikor tehát vasúton utazunk, utazásunk során akarva-akaratlanul, sőt, legtöbbször teljesen ismeretlenül érintünk települési területeket. Ha példának okáért történetesen a Bakonyvasúton Győr és Veszprém között utazunk, úgy közigazgatásilag 19 települést érint a két város között közlekedő vonat. A vasúthálózat történelmi fejlődésének következménye, hogy ennél lényegesen kevesebb település az, amelyik ténylegesen el is érhető vonattal, azaz rendelkezik vasútállomással vagy vasúti megállóhellyel. Ez az előbb taglalt Győr–Veszprém közötti szakaszon a 2018. évi hivatalos menetrend szerint 10 települést jelent, vagyis 9 település területét úgy érinti a vasútvonal, hogy ott jelenleg nincs le- vagy felszállási lehetőség (történelmi léptekben is nézve, hajdanán Olaszfalu, Bakonypéterd és Écs településeken is volt megállóhely, illetve egy olyan községnek – Ravasz – is volt megállója, amelyet a vasútvonal közigazgatásilag nem is érintett). A települések és a vasúti közlekedés közötti kapcsolat tehát olykor meglepő kuszaságokat rejthet magában.

A vasúthálózat egyik különlegességét ugyanakkor részben az adja, hogy a vonattal ténylegesen elérhető település és az állomás, illetve vasúti megállóhely elnevezése nem minden esetben egyezik. Aki pl. a váráról híres Csókakőre vonattal kíván utazni, az helyileg Bodajkon száll le, a várig pedig mintegy 3 km-es gyaloglás vár rá. Ha valaki a Vas megyében található Ják-árpád-kori templomára kíváncsi, az vonattal ugyan elutazhat Ják–Balogunyom állomásra, azonban innen még kb. 6 km-es utazás vár a gyanútlan turistára. Ugyanez a helyzet igaz pl. Zánka–Köveskál esetében Köveskál, Balatonakali–Dörgicse esetében Dörgicse vasúti elérésére. Aki Gyékényes vasútállomására utazik, az voltaképpen Zákány településen száll le, a Fony megállóhelyre érkező Vilmány község területét tapossa, Eplény vasútállomás pedig Veszprém közigazgatási területén fekszik. A két legextrémebb példa Porva–Cesznek és Jósvafő–Aggtelek állomások esete. Előbbitől sem Porvára, sem Cesznekre nem vezet út, így a két település közigazgatási határán lévő állomástól csak erdei túrával közelíthetők meg a Bakony turisztikailag fontos községei. Utóbbi esetében pedig a vasútállomások nevezéktanának és a települések elhelyezkedésének legnagyobb különbsége látszódik, mivel az állomás Jósvafőtől 12, Aggtelektől 18 km-re van.

A turizmus területi szintjei esetében a települések mellett a vizsgálat górcsőve alá kell helyoznünk az idegenforgalom hazai irányítási struktúrája és a vasúti közlekedés közötti kapcsolatrendszer is. A hazai turizmus területi szintjei között a hatályos állami szintű jogszabályok alapján megkülönböztetünk:

- kiemelt üdülőkörzeteket
- üdülőkörzeteket
- idegenforgalmi régiókat

Ezen felül a turizmusirányítás elmúlt 10-15 éves fejlődésének eredményeként az ország több pontján megjelentek a turizmus-szervezés alulról építkező prominensei, a turisztikai desztináció menedzsment szervezetek (TDMSZ) is.

A kiemelt idegenforgalmi üdülőkörzetek létrehozásáról a 2006/1979. számú Minisztertanácsi rendelet rendelkezett. A kiemelt idegenforgalmi üdülőkörzetek jelenleg is hatályos megnevezését, lehatárolását a 28/1998. (V.13.) IKIM rendelet tartalmazza. Ennek alapján az ország területén 7 kiemelt idegenforgalmi üdülőkörzetet hoztak létre, amelyek a vasúti közlekedéssel a 33. táblázat alapján különböző mértékben érintettek. Mivel a Balaton körül két rövid szakasz kivételével körbefut a

vasút, ezért magától értetődő, hogy a legnagyobb tavunk körül kialakult üdülőkörzet érinti legjobban a vasúti közlekedés lehetősége. A Balaton kiemelt üdülőkörzet háttértelepüléseit ugyanakkor csupán néhány marginális közlekedési hálózati helyzetben lévő mellék- és szárnyvonal tárja fel (Külső-Somogy vasútjai Kaposvár és Fonyód, illetve Siófok között). A Dunakanyar esetében különösen a Duna bal parti oldal ellátott hatékonyan működő vasútvonallal, elősegítve a Dunától északra lévő hegyvidéki területek megközelítését. Az orográfiai viszonyok az oka annak, hogy a hegyvidéki tájakon kialakított kiemelt üdülőkörzetek esetében (Mátra–Bükk, Mecsek és Villány, Velencei-tó–Vértes) alacsonyabb mértékű a vasúti közlekedés beágyazottsága. Ezeken a területeken a táblázat utolsó oszlopából következőképpen, a vasútnak nagyobb a szerepe a turizmusgazdasági folyamatok alakításában, mivel az üdülőkörzetbe tartozó vendégek többsége vasúti utazást lehetővé tevő településen tölti el szabadidejét. A legnagyobb beágyazottság a Balaton part menti településein, valamint a térség turizmusának koncentráltsága miatt a Sopron–Kőszeghegyalja üdülőkörzetben realizálható.

33. táblázat: A kiemelt idegenforgalmi üdülőkörzetek és a vasúti közlekedés kapcsolata

Üdülőkörzet		Üdülőkörzetbe			Vasúti kapcsolattal rendelkező településeken realizált vendégszám részesedése az üdülőkörzet teljes vendégszámából (%)
megnevezése	KSH kódja	tartozó települések száma (db)	tartozó települések közül vasúti kapcsolattal rendelkezők		
			száma (db)	aránya (%)	
Balaton partközeli települések	02	51	37	72,55	81,01
Balaton további települések	03	112	15	13,39	19,31
Dunakanyar	04	62	25	40,32	29,85
Mátra - Bükk	05	73	14	19,18	62,94
Mecsek és Villány	06	112	24	21,43	59,55
Sopron - Kőszeghegyalja	07	58	18	31,03	91,55
Tisza-tó	08	16	6	37,5	86,83
Velencei-tó - Vértes	09	26	6	23,08	77,16

Forrás: KSH T-STAR alapján saját készítés

A 4/2000 (II.2.) GM-rendelet szerint módosított 28/1998 (V.13.) IKIM-rendelet rendelkezett az idegenforgalmi régiók felállításáról és illetékességi területük kijelöléséről. Ennek alapján az országban kilenc idegenforgalmi régió különíthető el, melyek változatos módon kapnak szerepet a vasúti forgalom volumenének alakulásában. Míg a Budapest-Közép-Dunavidék (a táblázat adatai Budapestet nem tartalmazzák) régióban zömmel dominál az elővárosi jellegű hivatásforgalom, addig a két tavi régióban, a *Balatonon és a Tisza-tavon a turisztikai jellegű forgalom az erőteljesebb*. A 34. táblázat információi szerint a legtöbb vasúti kapcsolattal rendelkező település a Nyugat-Dunántúl régióban van, azonban mivel ez az országrész elsősorban aprófalvas térszerkezetéről ismert, ez a régió összes településének csak ötödét jelenti. A vasút *legnagyobb arányban a Közép-Magyarország régióban éri el a településeket*, ahol a régióba tartozó falvak és városok több, mint kétötöde elérhető vonattal. *Legkevésbé Észak-Magyarországon és a Dél-Dunántúlon lehet kihasználni a vasutat a turisztikai célpontok elérésére*, mindkét területen 20% alatt marad a vonattal elérhető települések aránya, amely mind településföldrajzi (aprófalvas környezet), mind természetföldrajzi (domb- és hegyvidéki környezet) magyarázható. A vonattal elérhető települések idegenforgalmi volumene alapján *legjobb helyzetben az alföldi régiók* (Tisza-tó, Észak-Alföld, Dél-Alföld) vannak, mivel itt a vasútvonalakra felfűzött nagyobb településeken, fürdővárosokban jelenik meg az utazó forgalom zöme. Legkevésbé Dél-Dunántúlon és Közép-Dunavidéken van lehetőség arra, hogy az itt szabadidejüket töltők vonatos kirándulásokat tegyenek. Ennek oka a már említett településföldrajzi okok miatt az, hogy e két régióban a legnagyobb látogatottságú desztinációk nem érhetőek el vonattal, pl. Visegrád, Szentendre, Harkány, Csokonyavisonta, Igal, stb.).

34. táblázat: Az idegenforgalmi régiók és a vasúti közlekedés kapcsolata

Idegenforgalmi régió megnevezése	KSH kódja	Idegenforgalmi régióba			Vasúti kapcsolattal rendelkező településeken realizált vendégszám részesedése az idegenforgalmi régió teljes vendégszámából (%)
		tartozó települések száma összesen (db)	tartozó települések közül vasúti kapcsolattal rendelkezők	száma (db)	
Budapest–Közép-Dunavidék	1	207	85	41,06	53,04
Észak-Magyarországi Régió	2	555	110	19,82	61,25
Észak-Alföldi Régió	3	363	123	33,88	92,42
Tisza-tavi Régió	4	68	19	27,94	95,71
Dél-Alföldi Régió	5	254	93	36,61	91,86
Közép-Dunántúli Régió	6	322	83	25,78	85,12
Balatoni Régió	7	180	57	31,67	64,77
Dél-Dunántúli Régió	8	586	115	19,62	51,79
Nyugat Dunántúli Régió	9	619	129	20,84	87,08

Forrás: KSH T-STAR alapján saját készítés

A turizmus területi irányításának rendszerén belül kell említést tenni az alulról építkező, de felülről vezérelt, nem hivatalos irányítási rendszerről, a *turisztikai desztináció menedzsment szervezetekről*. Ezek a szervezetek egy vagy több települést, vagy térséget fednek le, és elsősorban gazdasági, semmint politikai értelemben jelentenek ernyőszervezetet az érintett turisztikai szervezetek és vállalkozások felett. A TDM szervezetek működését a Magyar TDM Szövetség koordinálja, ez látja el a szervezetek és jogainak érdekvédelmét, a tagok szakmai fejlődését, illetve e szervezet felé kell megtenni a regisztrációs eljárásokat is. A szervezetek feladata pedig a komplex ajánlatok biztosítása és a desztináció turisztikai adatainak nyomon követése és elemzése mellett a kvaterner jellegű, K+F+I szektorba tatózó feladatok ellátása is, mint a desztináció kínálati és keresleti adottságainak tudományos igényű feltárása és az eredmények beépítése a turizmusfejlesztési döntésekbe.

A Magyar TDM Szövetség (TDMSZOVETSEG.EU) adatai szerint Magyarországon a kézirat lezárásakor 64 regisztrált turisztikai desztináció menedzsment szervezet van, ezek közül legtöbb a Balaton és Észak-Magyarország régiókban, legkevesebb a Tisza-tó

és Észak-Alföld régióban működik. Összesen 13 olyan szervezet van, amelynek egyetlen települése sem érhető el vasúton, a legtöbb, 23 település a *Gödöllő Környéki Regionális Turisztikai Egyesület* területén, de 10 elért települést tud felmutatni a *Tokaj-Hegyalja, Taktaköz, Hernád-völgye Idegenforgalmi és Kulturális Egyesület*, valamint 8-at az *Aba Kulturális Egyesület*. A 35. táblázat a vasúti kapcsolattal rendelkező TDM szervezetek közül azt a tíz-tíz szervezetet mutatja, ahol a legmagasabb és ahol a legalacsonyabb a vendégforgalom részesedése a vasúttal elérhető összes hazai település százalékában. A TDM által érintett, vasúti kapcsolattal rendelkező települések együttesen a vasúttal rendelkező összes település vendégszámának 56,4%-át, vendégéjszaka számának 59,85%-át adják, ebből a legjobb tíz helyezett együtt 36,27%-os vendég és 40,29%-os vendégéjszaka számmal rendelkezik. A legjobb vendégforgalommal rendelkező desztináció menedzsment szervezetek a Balaton partjához és a leglátogatottabb gyógyfürdőkhez kötődnek. A legrosszabb helyzetben lévők közül is van két, a Balatonhoz köthető szervezet, emellett elsősorban periférikus területeken lévő szervezetek tartoznak a legrosszabbak közé. A Mátra Jövője Turisztikai Egyesület pedig azért van a listában, mert a legnagyobb vendégforgalmú település, Mátraszentimre vasúttal nem megközelíthető.

35. táblázat: A TDM szervezetek kapcsolata a vasúti közlekedéssel

TDM neve	Részesedés a vasúttal elérhető települések	
	Vendégszámából	Vendégéjszakáiból
Legjobb 10 TDM		
Siófoki Fürdőegylet Turisztikai Egyesület	5,867%	5,917%
Hajdúszoboszlói Turisztikai Nonprofit Kft.	5,458%	7,074%
Balatonföldvári Kistérségi Turisztikai Egyesület	4,984%	6,913%
Eger Városi Turisztikai Közhasznú Nonprofit Kft.	3,679%	3,163%
Bük, Bükfürdő közhasznú Turisztikai Egyesület	3,482%	5,290%
Balatonfüredi Turisztikai Egyesület	3,387%	4,018%
MIDMAR Miskolci Idegenforgalmi Marketing Nonprofit Közhasznú Kft.	2,957%	2,441%
Debrecen és Hortobágy Turizmusáért Egyesület	2,777%	2,343%
Irány Pécs Turisztikai Nonprofit Kft.	2,128%	1,627%

Nyíregyházi Turisztikai Nonprofit Kft.	1,549%	1,301%
Legrosszabb 10 TDM		
Mecsek-Hegyhát Turisztikai Egyesület	0,183%	0,200%
Balaton Keleti Kapuja Közhasznú Turisztikai Egyesület	0,177%	0,162%
RTDM Nonprofit Kft.	0,118%	0,087%
Ság-hegy Térsége Turisztikai Egyesület	0,115%	0,106%
Vasi-hegyhát–Rábamente Közhasznú Turisztikai Egyesület	0,115%	0,142%
Szigetvári „Zrínyi 1566” Turisztikai Egyesület	0,098%	0,082%
Balatonfüzfő-Lítér Turisztikai Egyesület	0,083%	0,102%
Aba Turisztikai Egyesület	0,066%	0,054%
Mátra Jövője Turisztikai Egyesület	0,034%	0,026%
Dorog és Térsége Turizmus Egyesület	0,025%	0,029%

Forrás: tdmszovetseg.eu, KSH T-STAR alapján saját készítés

Magyarország Kormánya a 429/2016. (XII.15.) Korm.rendeletben határozta meg a turisztikai térségeket és a kiemelt turisztikai fejlesztési térségeket. A rendelet alapján 5 fejlesztési térséget különítettek el: a Balaton turisztikai térségbe 173 település tartozik, ennek 25,43%-a partmenti, 75,14%-a háttér település. A partmenti települések közül csak két település (Szigliget és Tihany) nem érhető el vonattal, míg a háttér települések közül összesen 3 esetében van lehetőség a vasúton való megközelítésre, igaz, mindhárom távolsági járatokkal is elérhető. A Sopron-Fertő turisztikai térségbe 15 db település tartozik, de ebből csak 5 érhető el vonattal, ebből 2 településen állnak meg távolsági járatok. A Tokaj turisztikai fejlesztési térségbe a Tokaj-Hegyalja települései mellett a Tokaji (Zempléni)-hegység, illetve a Bodrogek idegenforgalmilag releváns falvai és városai is beletartoznak. Ez összesen 72 települést jelent, ennek 27,77%-a, 20 település érhető el vonattal, ennek éppen fele távolsági járatokkal is megközelíthető. A Felső-Tisza kiemelt turisztikai térségbe 25 település tartozik, ebből 5 érhető el vonattal, ám csak 1 olyan város van, ahol távolsági járatok is megállnak. A Nyírség turisztikai fejlesztési térségbe tartozik a legkevesebb település, szám szerint 7, ám ebből 6-nak van vasúti kapcsolata. Igaz ugyanakkor, hogy távolsági szintű közlekedés csak két városban érhető el.

7. Magyarország vasúti közlekedésének turisztikai szempontú értékelése

7.1. A turisztikai termékek lehetőségeinek vizsgálata a vasúti közlekedés szemszögéből

A következőkben a magyarországi vasúti közlekedésben rejlő lehetőségeket értékelem a 4.5. fejezetben bemutatott matematikai modell alapján. Érdeemes újfent felidézni a korábban részletesen bemutatott képletet:

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

A modell három összetevőből áll: 1. Az attrakció minőségi jellemzőjén és a legközelebbi vasútállomástól való távolságán alapuló, a gravitációs modell átalakításával kapott hányados. 2. A vonalszakasz táji környezetének, felszínborítási gyakoriságának súlyozott összege (itt két kategória, a vízparti környezet és az erdős borítás kapott súlytényezőt). 3. A Zimpel-mutató átalakításával a vasút szolgáltatáskínálatát az állomásokat és megállóhelyeket érintő járatok minőségi és mennyiségi (követési idő) jellemzőivel leíró hányados. Alábbiakban előbb a hazai turizmusföldrajzi környezet legfontosabb termékeivel (ökoturizmus, aktív turizmus, kulturális turizmus, vallási turizmus, bor- és gasztronómiai turizmus) való kapcsolódási lehetőségeit vizsgálom, illetve értékelem. Ezután a vasút táji adottságainak és szolgáltatáskínálatának modellalapú bemutatását végzem el, majd a végén a teljes képlet alapján értékelem a hazai vasúthálózatban rejlő turisztikai lehetőségeket.

7.1.1. Az ökoturizmus lehetőségei a vasúti közlekedésben

A hivatalos megközelítéssel ellentétben, az egyének és közösségeik motivációja mentén gondolkozva, az ökoturizmus attrakciói közé soroltam minden természeti, vagy természeti jellegű értéket, még akkor is, ha az inkább mesterséges jelleget ölt, mivel a természetszerű környezetben is az elsődleges cél az épített környezetből való kiszakadás, a természet élményeinek, miliójének (madárcsicsergés, állatok látványa, stb.) élvezete. A 36. táblázat alapján legjobb adottságokkal a keskenyvágányú erdei vasutak rendelkeznek, amely a vasúthálózat történelmi kialakulása révén több helyen is közvetlenül a nagyvasúti hálózathoz kapcsolódik (Szob-Nagybörzsöny Erdei Vasút, Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút, Zsuzsi Erdei Vasút, Gemenci Állami Erdei Vasút, Mátravasút, Kaszói Erdei Vasút, Királyréti Erdei Vasút, Hortobágy-halastavi kisvasút). A kisvasutak önálló említése azért is helytálló, mert az ökoturisztikai jellegű vonzerők, attrakciók és szolgáltatások közül ez hat leginkább a vasúti turisták motivációjára, azaz ezeknek a megismerése egyértelműen a vasúti turizmus részének tekinthető. Ezzel ellentétben a többi kategóriában inkább csak másodlagos élményt jelent a vonatozás, vagy egyszerűen csak elérhetőségi eszköznek tekinthető.

Az adatokból ugyanakkor az is jól látszódik, hogy azok a kategóriák szerepelnek elől, és így rendelkeznek jó feltételekkel a vasúti turizmus szemszögéből, amelyek a *vasút által feltárt települési környezethez kötődnek*. Ide tartoznak a mesterséges kialakítású, *ám nem egy esetben természetvédelmi oltalom alatt álló parkok és ligetek, az arborétumok, a tanösvények jelentős része, valamint az ökoturisztikai múzeumok és bemutatóhelyek* is. Az élbolyból mindenképpen kiemelhető *Balatonalmádi* városának neve, mivel két kategóriában is a legjobb három adottságú település között szerepel. A nem településekhez, sokkal inkább a települési környezetet körülágyazó természetföldrajzi viszonyokhoz köthető objektumok, mint geológiai és vízrajzi értékek, kilátópontok de facto távolabb vannak a vasúttól, így ezen esetekben alacsonyabb turisztikai értékeket mérhetünk. Ezekben a kategóriákban is *nagy jelentősége van a Balaton idegenforgalmi régió*nak, a vasútvonalak természetföldrajzi hatásra történő futása révén.

36. táblázat: Az ökoturisztikai attrakciók kapcsolata a vasúti közlekedéssel

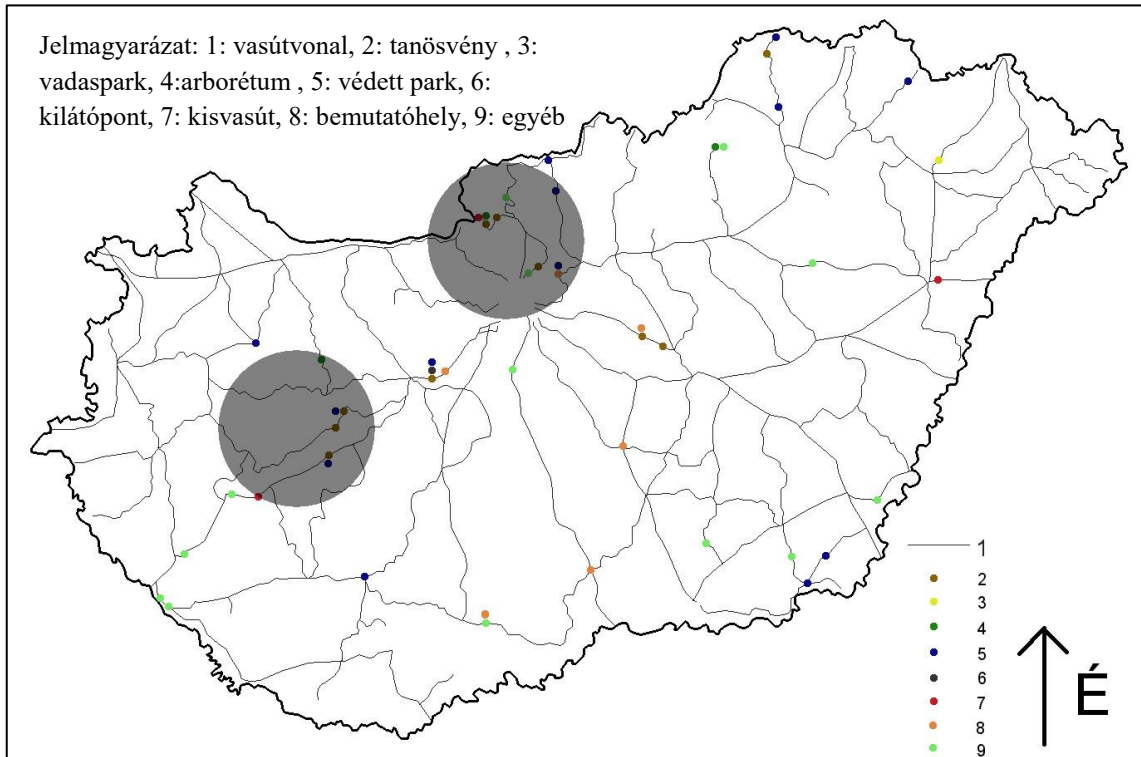
Kategória	Átlagos távolság (km)	Átlagos turisztikai érték	1.	2.	3.
Erdei vasút	2,424	21,025	Szob-Nagybörzsöny Erdei Vasút (Szob)	Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút (Balatonfenyves)	Zsuzsi Erdei Vasút (Debrecen-Kondoros)
Tanösvény	2,591	13,730	Bíbic Tanösvény (Tápiógyörgye)	Vörös homokkő tanösvény (Balatonalmádi)	Napraforgó Tanösvény (Zebegény)
Mesterséges park, kert	1,657	12,581	Iskolakert (Sárospatak)	Szigeterdő (Dombóvár-alsó)	Öregpark (Balatonalmádi)
Arborétum	2,194	3,288	Zirci Ciszterci Arborétum (Zirc)	Pillekert (Zebegény)	Ilona Pihenő Arborétum (Szilvásvár)
Múzeum, kiállítás	2,475	2,788	Gemenci Ökoturisztikai Központ (Pörboly)	H2O Akváriumház (Agárd)	Vadászati kiállítás (Kiskunhalas)
Botanikai és zoológiai érték	2,920	2,747	Vasútoldal (Őrtilos)	Erzsébet-liget (Tótkomlós)	Zákányi vasút oldal (Zákány)
Vízrajzi érték	2,897	2,363	Hortobágyi Halastavak (Hortobágy-halastó)	Nagykanizsai Csónakázó-tó (Nagyrecse)	Csurgó-forrás (Nógrád)
Kilátópont	2,568	0,663	Chernel István madárvárta (Dinnyés)	Sipos-hegyi kilátó (Fonyód)	Gömbkilátó (Balatonboglár)
Állatkert, vadaspark	2,848	0,546	Nyíregyházi Állatpark (Sóstó)	Veresegyházi Medveotthon (Ivacs)	Madárgyűrűző állomás (Fenekpuszta)
Geológiai érték	3,115	0,306	Tapolcai-tavasbarlang (Tapolca)	Sipos-hegy (Fonyód)	Tettyei mésztufa-barlang (Pécs-Külváros)

Forrás: Magyar Turisztikai Ügynökség alapján saját készítés

A 8. térképen az ötven legmagasabb számított turisztikai értékű ökoturisztikai objektum és szolgáltatás térbeli elhelyezkedése figyelhető meg, amelyen szürke színnel jelöltem a fontosabb koncentrációkat. Ez utóbbiak két helyen a legjellemzőbbek, a *Dunakanyar* tágabban értelmezett térségében, valamint a Balaton és a Bakony vidékén. Ezen kívül a Velencei-tó és a Tápió-vidék szerepe emelhető ki, az itt található tanösvények, bemutatóhelyek szinten jó pozícióban vannak a vasúthoz képest. A többi fontosabb, ökoturizmusban releváns objektum vagy szolgáltató az ország területén elszórtan, ám

többnyire valamely nemzeti parkhoz kötődik. A koncentráció mértékét az is jelzi, hogy a három érintett nemzeti park (Duna-Ipoly, Duna-Dráva, Balaton-felvidék) adja a számított turisztikai értékek összegének közel kétharmadát.

8. térkép: A legjobb értékű ökoturisztikai attrakciók térbeli elhelyezkedése



Forrás: saját készítés

A 37. táblázat idegenforgalmi régiók szerinti bontásban mutatja be az ökoturizmus és a vasúti közlekedés kapcsolatrendszerének lehetőségeit. Ezzel kapcsolatban látható, hogy a Budapest-Közép-Dunavidék és a Balaton idegenforgalmi régiókban két-két kategória is a legjobb öt érték között van. Kategóriák szerint a múzeum, kiállítás kategória 5, a mesterséges park, kert, tanösvény, erdei vasút és arborétum 4-4 régióban áll az első három pozíció valamelyikén. Régiók szerint a *Közép-Dunavidék, Balaton és Dél-Dunántúl régiók vannak legjobb helyzetben*, míg a Dél-Alföldön és a Tisza-tónál a legrosszabb a kép. A vasúti turizmusban elsődleges motiváció szerint részt vevők egyik legfontosabb keresleti igénye az erdei kisvasutak kipróbálására irányul, mely kategória négy régióban is a legjobb három között szerepel. A Közép-Dunavidéken a Dunakanyar kisvasúti attrakciói (Kismaros, Szob), a Balaton esetében a Balatonfenyvesi kisvasút, a Nyugat-Dunántúlon a nagycenki és zalai kisvasutak, míg az Észak-Alföldön a

Hortobágy-halastavi kisvasút illetve a debreceni Zsuzsi-vasút jelenthet vonzerőt a vasúti turizmusban.

37. táblázat: Az ökoturisztikai attrakciók vasúti kapcsolata régióként

Régió	Átlagos turisztikai érték	1.	2.	3.
Közép-Dunavidék (Budapest nélkül)	15,056	Erdei vasút (102,041)	Tanösvény (36,374)	Arborétum (4,182)
Közép-Dunántúl	2,837	Arborétum (14,070)	Múzeum, kiállítás (5,896)	Kilátópont (3,212)
Balaton	8,874	Erdei vasút (38,265)	Tanösvény (36,801)	Mesterséges park, kert (8,670)
Nyugat-Dunántúl	1,322	Vízrajzi érték (8,376)	Erdei vasút (0,926)	Múzeum, kiállítás (0,767)
Dél-Dunántúl	7,042	Mesterséges park, kert (34,453)	Botanikai és zoológiai érték (23,550)	Múzeum, kiállítás (10,883)
Észak-Magyarország	5,441	Mesterséges park, kert (33,290)	Tanösvény (16,000)	Arborétum (2,839)
Észak-Alföld	0,967	Vízrajzi érték (5,273)	Erdei vasút (2,893)	Állatkert, vadspark (0,692)
Tisza-tó	0,384	Tanösvény (1,333)	Arborétum (0,855)	Múzeum, kiállítás (0,695)
Dél-Alföld	0,603	Múzeum, kiállítás (2,224)	Mesterséges park, kert (1,504)	Botanikai és zoológiai érték (1,161)

Forrás: saját készítés

7.1.2. Az aktív turizmus lehetőségeinek vizsgálata

Az ökoturizmus szolgáltatás- és attrakciókínálatához hasonlóan, az aktív turisztikai magatartásformák esetében is kategóriákra bontva vizsgáltam a vasút földrajzi elhelyezkedésből eredő lehetőségeit. A 38. táblázatból is olvashatóan 12 csoportra bontottam az aktív tevékenységeket, és azokat ez esetben is a számított turisztikai érték számtani átlaga alapján rangsorolva jelenítettem meg. Mivel a vasút alapvetően a településeket vonja be a közlekedés rendszerébe, ezért triviálisan a *közösségek lakóköznyezetéhez köthető sportolási lehetőségek* vannak vezető szerepben. A vasútvonalak vízpartokhoz való közeli (történelmi folyamatokból eredő) futása

eredményezi a *vízi sportok vezető helyét*, ezen belül az első három helyen *velencei-tavi, balatoni és Duna parti attrakciót* egyaránt találunk. Ezen kívül a vasút turisztikai lehetőségeiben jó adottságúnak örvendenek a *településekhez köthető sporttevékenységek* (szabadtéri sportpályák, beltéri sporttevékenységek, tenisz). A lista végén azok az aktív mozgásformák állnak, amelyek sokkal inkább a természeti, mintsem a települési környezethez kötődnek, mint a légi sportok, autós és motoros technikai pályák, lovas szolgáltatók, horgásztavak. Érdekességként hat, hogy a vadászat, íjászat kategóriában a Magyarország délkeleti szegletében, a Viharsarokban működő vadásztársaságok kerültek az élre, ennek oka is természetföldrajzi okokkal magyarázható, mivel az alföldi területeken a vadászatban releváns erdei és gyepek természeti környezetek inkább kötődnek a településekhez, mint a hegy- és dombvidéki területek kiterjedt erdőségein.

38. táblázat: Az aktív turisztikai attrakciók kapcsolata a vasúti közlekedéssel

Kategória	Átlagos távolság (km)	Átlagos turisztikai érték	1.	2.	3.
Vízi sportok	2,158	4,678	Cserje utcai strand (Velencefürdő)	Albatrosz Vitorlásokötő (Balatonszéplak-felső)	Kajak-Kenu kölcsönző (Mohács)
Beltéri aktív tevékenységek	1,553	4,132	Tekecenter Club (Ménfőcsanak-felső)	Főnix Bowling Club (Vác)	Bowling Center (Szolnok)
Egyéb kültéri tevékenységek	1,951	3,779	Dobrikán Géza Sporttelep (Zamárdi)	Drégelyvár Nomád Tábor (Drégely)	Műfüves labdarúgópálya (Kisújszállás)
Vadászat, íjászat	2,237	3,555	Kétegyházi Vadásztársaság (Kétegyháza)	Natura-Hód Kft (Hódmezővásár hely)	Mecsekerdő Zrt (Pécs)
Tenisz	1,945	2,682	Öregpark (Balatonalmádi)	Tenisz Centrum (Lenti)	Városi Ifjúsági Sportcentrum (Zalaegerszeg-Ola)
Extrém sportok	2,077	1,689	Skate Park (Kisújszállás)	Zamárdi kalandpark (Zamárdi-felső)	Öko-Park Panzió Kalandpark (Szarvaskő)
Sportcsarnok	1,726	1,256	Rády József Sportcsarnok	Szabadidő és Sportcentrum	Váci Városi Sportcsarnok

			(Balatonkenese)	(Mezőhegyes)	(Kisvác)
Természetjárás kerékpározás	1,961	0,965	Kerékpárkölcso- nző (Bük)	Takács Kerékpárkölcso- nző (Gyenesdiás)	Erdei tornapálya (Karcag- Vásártér)
Horgászat	3,135	0,803	Ecséri horgásztó (Ecsér)	Félegyházi horgásztó (Petőfiváros)	Petőházi tavak (Petőháza)
Lovaglás	2,931	0,786	Lovas bázis (Magyarnándor)	Equitas Lovasház (Árpádszállás)	Lovasklub Egyesület (Méhkerék)
Téli sportok	2,280	0,562	Szentes Frigo (Szentes)	Műjégpálya (Kazincbarcika)	Főtéri jégpálya (Kecskemét)
Technikai és légi sportok	3,062	0,271	Egri repülőtér (Eger, Egervár)	Gokart pálya (Kulcs)	Motokrossz pálya (Jászberény)

Forrás: Magyar Turisztikai Ügynökség alapján saját készítés

Az aktív turisztikai mozgásformák közül, a vasúthoz hasonlóan lineáris hálózatba szerveződő *gyalogos és kerékpáros útvonalak vasúthoz való kapcsolódása* is érdemes a szemügyre vételre. Mind a jelzett gyalogos turistautak, mind a jelzett és épített kerékpárutak esetében számos érinti a hazai vasúthálózatot, és teszi lehetővé a vonattal utazók számára a hosszabb-rövidebb természetjáró és kerékpáros túrák megtételét. A módszertani fejezetben már említésre került a vizsgálat háttere, tehát a turistautak.hu térképes adatbázisa alapján végeztem el a vizsgálatot, a vasutat érintő jelzett utakat és kerékpárutakat pedig 3 kategóriába soroltam: országos jelentőségű, regionális és helyi jellegű. Ahogy a turistautak.hu adatbázisában is szerepel, a gyalogos, jelzett zarándokutakat (Mária Út, Szent Jakab Út, Gyöngyök útja, stb.) is a gyalogos jelzett turistautak közé soroltam, mivel ezek egyrészt részt vesznek a gyalogos turistaforgalom elosztásában és elvezetésében, másrészt a gyalogos zarándoklat, a zarándokútvonalakon való természetjárás legalább annyira aktív mozgásformának is tekinthető, mint szakrális tevékenységnek (MOLNÁR A. J. 2012).

A természetjárást segítő jelzett turistautak esetében 12 olyan vasútállomás és megállóhely van, ahol legalább 4 különböző turistaút találkozik, ezek közül 6 a Dunakanyar tágabb térségéhez, 4 pedig a Bakonyhoz kötődik, e két területet nevezhetjük tehát a gyalogos turizmus legfontosabb célterületének. A számított turisztikai érték kapcsán a legmagasabb (9-es) értékkel Esztergom, Dorog és Városlőd

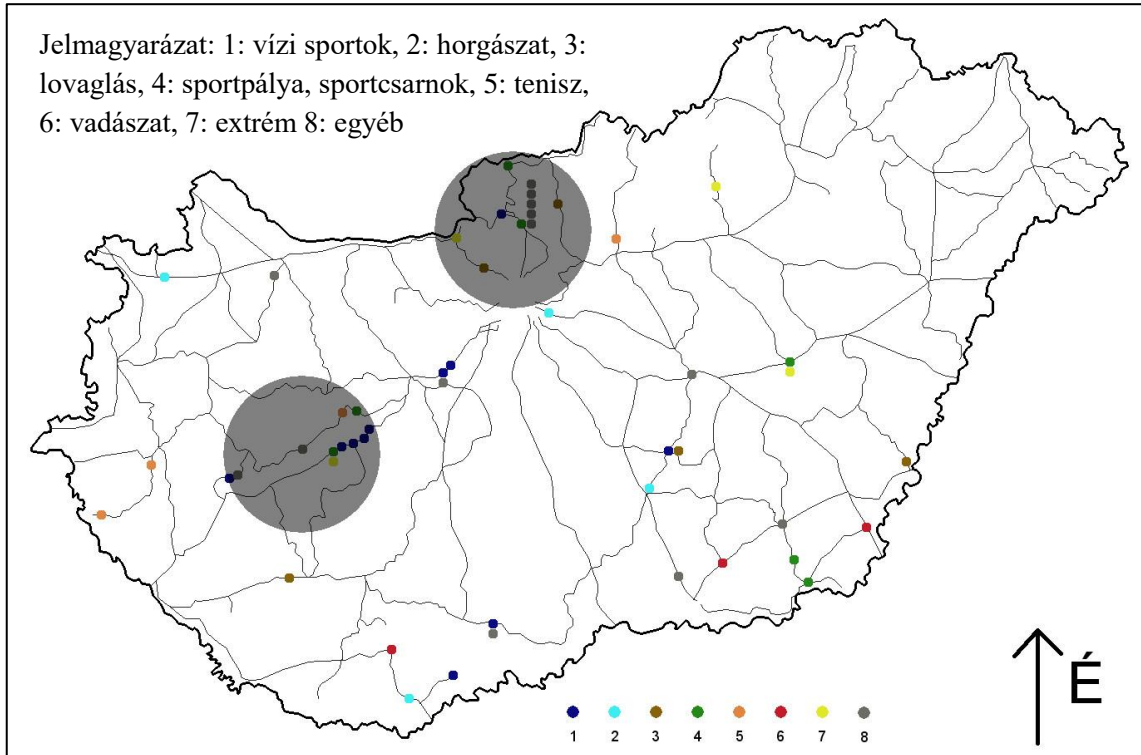
állomások rendelkeznek. Ezenkívül a legalább 6-os értékkel rendelkező állomások közül (ez összesen 14 helyszínt jelent) öt a tágabb értelemben vett (a környező hegységkeretet is ide sorolandó) Duna-kanyarhoz, 3 a Bakonyhoz, 3 pedig a Kisalföld síkvidékéhez köthető, ez utóbbi az itt áthaladó jelzett zarándokutaknak köszönheti jó pozícióját (pl. Celldömölk). A vasútállomások és megállóhelyek 27,311%-át érinti valamilyen turistajelzés, ennek 17,391%-án legalább egy országos jelentőségű turistaút is áthalad. A turistautakkal rendelkező állomások 22,981%-át legalább egy regionális turistaút érinti, a *legtöbb országos jelentőségű turista- vagy zarándokút, összesen 3, Dorog állomását érinti* (Országos Kék Kör, Mária Út, Gyöngyök útja). Mivel Dorog emiatt magas turisztikai értékkel rendelkezik, ezért ezt a települést tekinthetjük a természetjárás és vasúti közlekedés szimbiózisa szempontjából legjobb adottságúnak. Az érintett állomások 61,801%-át, tehát döntő többségét ugyanakkor csak helyi jelentőségű, (sárga vagy zöld jelzésű, vagy egyéb összekötő és leágazó jellegű) turistaút érinti, az állomások közel ötödét (19,084%) pedig csupán egyetlen turistaút mentén közelíthetik meg a turisták.

A *kerékpáros turizmus* tekintetében a vasútállomások nagyjából nyolcadát (12,892%) érinti legalább egy kerékpárút, vagy kerékpáros túraút. Ennek 28,289%-át érinti legalább egy országos jelentőségű útvonal, ám ennek 95%-a a *Balaton körüli kerékpárúthoz kötődik*, mint országosan ismert és látogatott kerékpáros túraútvonal. A Balaton mellett még a *Tisza-tó jelentősége emelhető ki*, tehát a vasút és kerékpáros turizmus kapcsolatrendszerében elsősorban a két legfontosabb vízparti desztináció kap szerepet. Az állomások 50%-át csak helyi jelentőségű kerékpárutak, vagy sokszor csak néhány 100 m-es esetleg néhány km-es útszakaszok érintik.

A 9. térkép a számított turisztikai érték alapján a legjobb 50 helyezésű aktív turisztikai objektum és szolgáltató térbeli megjelenését mutatja. Jól látható, hogy az aktív magatartásformák *elsősorban a tavaink környezetében koncentrálódnak*, az összes turisztikai számított érték közel negyede (23,55%) a két legfontosabb tavunkhoz, a Balatonhoz és a Velencei tóhoz kötődik. A maradék esetben a vasúthálózat szerkezetéből eredően a *városi környezethez köthető szolgáltatások* kerültek fel a térképre, így Győr, Vác, Szolnok, Kiskunfélegyháza, Hódmezővásárhely vagy Kisújszállás egy vagy több turisztikai szolgáltatása. A hegyvidéki területeink élvonalból való kimaradásának is természetföldrajzi okai vannak, mivel ezekben a régiókban az

aktív mozgásformák sokkal inkább a településektől távolabbi természeti környezethez (táborhelyszínek, erdei kalandparkok, horgásztavak, vadászházak, stb.) kötődnek.

9. térkép: A legjobb értékű aktív turisztikai attrakciók térbeli elhelyezkedése



Forrás: saját készítés

A regionális különbségeket is figyelembe véve a 39. táblázat kapcsán elmondható, hogy a Balaton, Közép-Dunavidék és a Tisza-tó idegenforgalmi régiók vannak a legjobb helyzetben. Bár a Balaton esetében, a vasút tóparttól való távolabbi futása miatt a vízi sportok nincsenek kedvező pozícióban, a Duna, valamint a Velencei-tó révén ez a kategória a Dél- és a Közép-Dunántúlon is a legjobbak között jelenik meg. Tevékenységek szerint a *beltéri aktív tevékenységek*, a *teniszezési lehetőségek* és az *egyéb kültéri sportolási lehetőségek* állnak élen, előbbi 6, utóbbi kettő 4-4 régióban való említéssel. A sportcsarnokok által biztosított lehetőségek, valamint a vízi és extrém sportok 3-3 régióban állnak kimagasló helyen. A vadászatra a déli országrészben lehet építeni, az extrém sportokban viszont a Tisza-tó viszi a pálmát. A kapott adatok alapján *legkevésbé Észak-Magyarország és Észak-Alföld alkalmas az aktív turizmus és a vasúti utazás turisztikai magatartásban testet öltő szimbiózisára.*

39. táblázat: Az aktív turisztikai attrakciók vasúti kapcsolata régióként

Régió	Átlagos turisztikai érték	1.	2.	3.
Budapest-Közép-Dunavidék (Budapest nélkül)	3,151	Beltéri aktív tevékenység (9,328)	Egyéb kültéri tevékenység (8,920)	Sportcsarnok (8,163)
Közép-Dunántúl	2,048	Vízi sportok (16,657)	Beltéri aktív tevékenység (3,286)	Extrém sportok (1,119)
Balaton	4,049	Egyéb kültéri tevékenység (12,884)	Tenisz (9,956)	Vízi sportok (6,948)
Nyugat-Dunántúl	1,124	Beltéri aktív tevékenység (5,754)	Tenisz (2,262)	Egyéb kültéri tevékenység (0,983)
Dél-Dunántúl	2,166	Vízi sportok (12,533)	Vadászat, íjászat (8,000)	Beltéri aktív tevékenységek (1,068)
Észak-Magyarország	1,042	Lovaglás (2,702)	Tenisz (1,8349)	Extrém sportok (1,525)
Észak-Alföld	0,642	Beltéri aktív tevékenység (3,862)	Természetjárás, kerékpározás (0,915)	Sportcsarnok (0,732)
Tisza-tó	2,376	Extrém sportok (14,073)	Egyéb kültéri tevékenység (8,354)	Tenisz (2,367)
Dél-Alföld	1,245	Vadászat, íjászat (5,331)	Beltéri aktív tevékenység (2,724)	Sportcsarnok (1,286)

Forrás: saját készítés

7.1.3. A kulturális turizmus lehetőségei a vasúti közlekedésben

A vasúthálózat kiépülésének a városfejlődésben rendkívül erős, és máig kézzelfogható szerepe volt: a vasút mentén új településrészek, a vasútállomások környékén új, másodlagos városközpontok jöttek létre. Az új közlekedési eszköz megjelenéséből fakadó centralizálódási folyamat eredményeként a helyi kulturális élet színhelyei is igyekeztek a vasút, mint a helyi társadalmat leginkább megmozgató helyszín közelében megjelenni, így színházak, mozik, múzeumok, művelődési központok, kaszinók stb. nyíltak. Az újonnan létrejött, vasutasok által lakott városnegyedekben is

megszerveződött a helyi kulturális élet, elsősorban öntevékeny művelődési csoportok kialakulásával (MAJDÁN J. 2001). Mint az urbanizáció egyik legfontosabb mozgatórugója, a *vasút közvetlenül befolyásolta a települések kulturális életét*, aminek köszönhetően ma a vasúti utazás és a turisztikai termékek közül éppen a *kulturális turizmussal alakult ki a legszorosabb, szimbiotikusnak is tekinthető kapcsolat*. Elég csak arra gondolni, hogy már magának az utazásnak, a vonaton töltött időnek, mint a személyes interakciók egyik legfontosabb színterének is van egyfajta, szokásjogon alapuló kultúrája. Ez a tárgyi és szellemi tér, amely körülveszi az egész vasúti utazást, a vasút működését, szintén hozzájárul a vasút és kulturális élet közötti harmónia megteremtéséhez.

A 40. táblázatban alkategóriánkénti bontásban mutatom be az egyes kulturális attrakciók vasúti turizmussal való kapcsolatát. A legmagasabb turisztikai értékkel az egyes kategóriákat nézve, a vasút jellegzetességéből adódóan a *termelés, szállítás értékei* rendelkeznek, ezen belül értelemszerűen az ipari és közlekedési értékek azok, amelyek a vasúti közlekedés idegenforgalmi integrációja kapcsán vezető szerepben lehetnek. Ebben a kategóriában az *első három helyen egyértelműen a vasúthoz köthető attrakciók* találhatóak. Közülük is, történelmi adottságai miatt kiemelkedik a *gödöllői Királyi Váróterem*, amely a legfontosabb vasúti turisztikai attrakciónak tekinthető Magyarországon. A kategórián belül a mezőgazdasági termelés emlékei elsősorban az Alföld délkeleti részén, míg a borászathoz köthető kulturális értékek a Dunakanyar tágabb térségében érhetők el legkönnyebben.

A művelődési lehetőségek közül a színházak szerepét kell kiemelni, mivel több színházépület is a vasútállomások közelében létesült, mint Kaposvárott, vagy Kecskeméten. A *múzeumok esetében több helyen maga a vasút jelenik meg a gyűjtemény részeként*, így a Füzesabonyban található Helytörténeti kiállítóhely a vasútállomás épületében működik, a Mátészalkai Vasúti Gyűjtemény pedig országosan is ismert technikai attrakció. Geográfusként mindenképpen meg kell említeni az érdi Magyar Földrajzi Múzeum vasúton való remek megközelíthetőségét.

A vasút és turizmus összefonódását jól mutatja, hogy az intézményi épületek kategóriában a turizmushoz kapcsolódó objektumok kapták a legmagasabb turisztikai értéket, valamint a vasút településfejlesztő hatására világít rá a népművészet kategóriában a népi építészet magas pontértéke is. A vasút előtti időkből származó

kulturális látnivalók, mint a várak, várkastélyok, régészeti értékek, a vasúttól általában távol fekszenek, így turisztikai pontértékük is alacsonyabb.

Az egyes települések szintjén vizsgálva, a kulturális turizmus és a vasúti közlekedés kapcsolatrendszerében *Kaposvár és Kecskemét városok emelhetők ki*, ahol 5-5 objektum szerepel kategóriájában az első három hely valamelyikén. Mindkét városban a múzeumi, színházi, művelődési élet színterei jelenthetnek neuralgikus kapcsolódási pontot a vasút felé. Ezen kívül, 3-3 említéssel Eger, Hortobágy, Balatonlelle és Vác érdemel említést. *Hortobágy* elsősorban a népelet és népművészet bemutatása végett került az élbolyba, Eger és Vác a város múzeumai, épületei, és történelmi emlékei végett kerültek említésre, Balatonlelle pedig elsősorban művészeti jellegű gyűjteményei miatt lehet fontos.

40. táblázat: A kulturális turisztikai attrakciók kapcsolata a vasúti közlekedéssel

Kategória	Átlagos távolság (km)	Átlagos turisztikai érték	1.	2.	3.
Vár, várkastély, kastély, kúria	1,901	1,838			
<i>Vár, várkastély</i>	<i>2,122</i>	<i>1,552</i>	Egri Vár (Egervár)	Bocskai Várkastély (Nagykerek)	Nádasdy Várkastély (Egervár-Vasboldogasszony)
<i>Kastély, kúria</i>	<i>1,787</i>	<i>2,124</i>	Szalai-kúria (Balatonlelle)	Almási János kastély (Mátraverebély)	Brunszvik-kastély (Martonvásár)
Intézményi épületek	1,445	2,376			
<i>Turisztikai szolgáltatások épülete</i>	<i>1,271</i>	<i>6,926</i>	Vadász Vendéglő épülete (Mezőhegyes)	Angolkisasszonyok Üdülője (Csopak)	Hortobágyi Csárda épülete (Hortobágy)
<i>Igazgatás, rendvédelmi épületek</i>	<i>1,366</i>	<i>1,573</i>	Cédulaház (Karcag-Vásártér)	Megyei levéltár (Kaposvár)	Városháza (Vác)
<i>Oktatási épületek</i>	<i>1,448</i>	<i>1,401</i>	Református Kollégium (Sárospatak)	Oskolamester háza (Pásztó)	Kodály Zoltán Zenepedagógiai Intézet (Kecskemét)
<i>Egészségügyi és szociális</i>	<i>1,454</i>	<i>1,258</i>	Arany Oroszlán patika (Kaposvár)	Siketek Országos Intézetének épülete (Vác)	Állami Szívkórház épülete

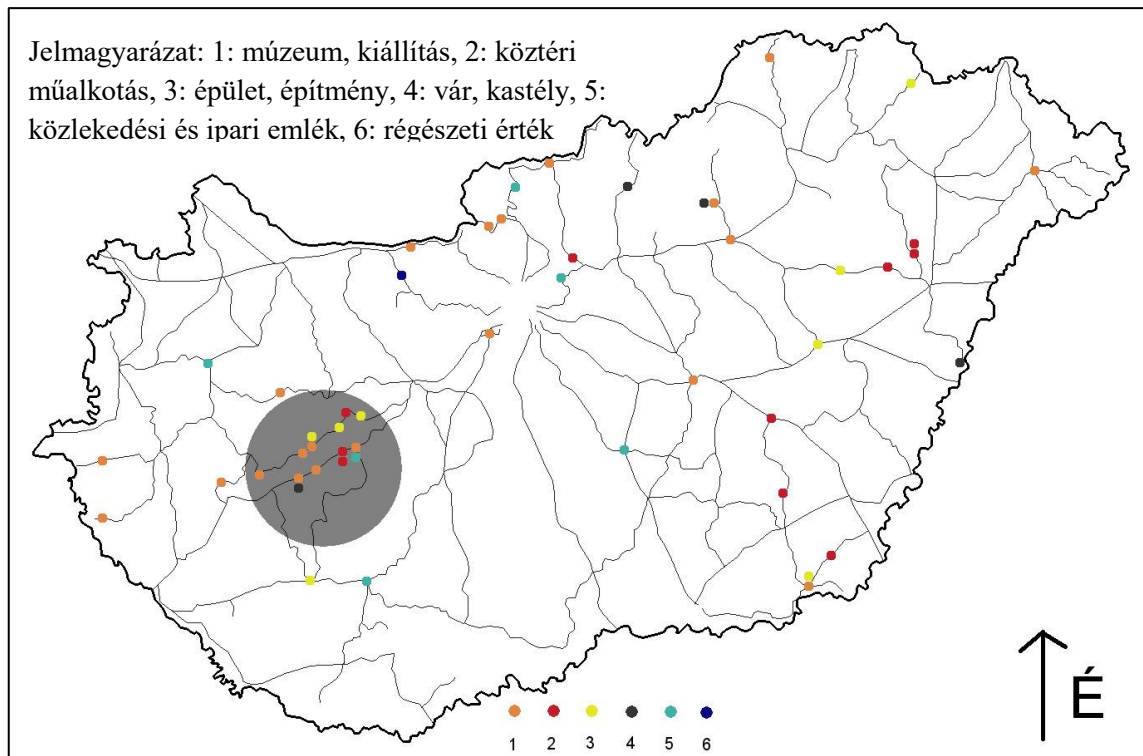
<i>épületek</i>					(Balatonfüred)
Köztéri műalkotások	1,640	2,493			
<i>Egyéb szabadtéri alkotás</i>	1,592	4,192	Vasúttartjáró (Balatonalmádi)	Országzászló (Zebegény)	Székelykapu (Karcag-vásártér)
<i>Szobor</i>	1,597	2,597	Magyar fájdalom szobor (Zamárdi)	Ráday Gedeon szobor (Iklad)	Hunyadi János szobor (Mezőkovácsháza)
<i>Emlékmű</i>	1,827	2,324	48-as emlékmű (Zamárdi)	Világháborús emlékmű (Mezőtúr)	Világháborús emlékmű (Nagyszénás)
<i>Emléktábla</i>	1,322	2,003	Baross Gábor tábla, (Hajdúböszörmény)	Király Jenő emléktábla (Hajdúböszörmény)	Fazekas Mihály emléktábla (Debrecen)
<i>Kút, díszkút</i>	1,381		Díszkút (Medgyesegyháza)	Rippl-Rónai-kút (Kaposvár)	Tüke kút (Pécs)
Művelődés	1,487	7,750			
<i>Színház</i>	1,570	20,853	Csíki Gergely Színház (Kaposvár)	Barokk Színház (Gödöllő)	Katona József Színház (Kecskemét)
<i>Művelődési ház</i>	1,400	1,407	Faluház (Hortobágy)	Művelődési Ház (Nagyszénás)	Tudomány és Technika Háza (Kecskemét)
<i>Termelés, szállítás értékei</i>	1,679	37, 473			
<i>Ipar és közlekedés</i>	1,461	109,938	Királyi Váróterem (Gödöllő)	Közlekedési gyűjtemény (Nagyoroszi)	Mozdony Skanzen (Celldömölk)
<i>Borászat</i>	1,791	1,273	Orsós szőlőprés (Berkenye)	Borgyűjteménytár (Vác)	Középső pincesor (Diósjenő)
<i>Agrár</i>	1,852	1,209	Központi Magtár (Mezőhegyes)	Boronafalú villa (Vésztő)	Csongrádi malom (Csongrád alsó)
<i>Múzeum</i>	1,676	2,837			
<i>Helytörténeti gyűjtemények</i>	1,474	6,050	Helytörténeti kiállítóhely (Füzesabony)	Helytörténeti gyűjtemény (Balassagyarmat)	Térségi muzeális gyűjtemény (Balatonakali-Dörgicse)
<i>Emlékmúzeum</i>	1,397	4,137	Gárdonyi Emlékmúzeum (Eger, Egervár)	Egry József Emlékmúzeum (Badacsony)	Csokonai Lilla Emlékszoba (Dunaalmás)
<i>Népművészeti gyűjtemény</i>	2,089	3,401	Sváb muzeális gyűjtemény	Néprajzi gyűjtemény	Népi Iparművészeti

			(Kisraros)	(Pankasz)	Gyűjtemény (Kecskemét- Máriaváros)
<i>Történelmi jellegű múzeum</i>	1,697	2,594	Légoltalmi kiállítás (Szolnok)	Régi pénzek kiállítása (Eger, Egervár)	Somogy kereskedelme anno (Kaposvár)
<i>Természet- és tájrajzi múzeum</i>	1,591	2,549	Afrika kiállítás (Balatonlelle)	Magyar Földrajzi Múzeum (Érd- alsó)	Balaton Múzeum (Keszthely)
<i>Technikai jellegű múzeum</i>	2,267	2,084	Vasúti gyűjtemény (Mátészalka)	Hajózástörténeti múzeum (Zebegény)	Kristálmúzeum (Ajka)
<i>Képző- és zeneművészet i múzeum</i>	1,554	1,539	Képfestő múzeum (Szendrő felső)	Gorka Múzeum (Verőce)	Kapoli Múzeum (Balatonlelle)
<i>Népművészet</i>	1,937	4,605			
<i>Népi építészet</i>	1,713	8,086	Műemlék lakóház (Balatonakali- Dörgicse)	Műemlék lakóház (Balatonkenese)	Körszín (Hortobágy)
<i>Népi művészet</i>	2,045	1,124	Nemzetközi Zománcművészeti Alkotóhely (Kecskemét)	Csipkeház (Kiskunhalas)	Lekvárium (Penyige)
<i>Régészeti értékek</i>	1,579	2,223	Őskori előembertelep (Vértesszőlős)	Középkori pilléreköteg (Zirc)	Római kori romok (Fenékpuszta)

Forrás: Magyar Turisztikai Ügynökség alapján saját készítés

A 10. térkép az ötven legmagasabb számított turisztikai értékű kulturális objektum térbeli elhelyezkedését mutatja. Ahogy a korábban bemutatott aktív és ökoturisztikai attrakciónál, úgy a kulturális turizmus kínálatában is megfigyelhető bizonyos koncentráció, amelyet itt is világosszürke körök jeleznek. A Balaton partjára szorítkozik az összes turisztikai érték összegének 11,66%-a, ezen kívül elsősorban a városokra és a vasúti csomópontokra koncentrálódnak a kulturális turisztikai lehetőségek (Eger, Mezőhegyes). Ezt a koncentrátságot igazolja, hogy a kulturális turizmus vasúti turisztikai értékeinek több, mint 81%-a városi jogállású településekhez kötődik.

10. térkép: A legjobb értékű kulturális turisztikai attrakciók térbeli elhelyezkedése



Forrás: saját készítés

Az előző fejezetekhez hasonlóan a kulturális turizmus esetében is vizsgáltam a kulturális és művelődési kínálatok és a vasúti közlekedés térszerkezete közötti kapcsolatrendszer idegenforgalmi régiókra vetített potenciálját (41. táblázat). Kategóriák alapján szemlélve a múzeumok hat, a termelés, szállítás értékei pedig öt régióban is a legjobb háromban szerepelnek. Ennek magyarázata nyilvánvalóan az, hogy a vasúthoz, mint szállításhoz, illetve a *szállításérzékeny mezőgazdasági és ipari termeléshez kapcsolható objektumok a vasúthoz közel fekszenek*, illetve ez is rávilágít a vasút településfejlesztő pozíciójára. A Közép-Dunavidéken a kategória magas értékét Gödöllő helyzeti előnye adja, ahol a *Királyi Váróterem a legfontosabb vasúti attrakciónak tekinthető*, megtekintésére a MÁV Nosztalgia is rendszeresen szervez gőzfelhős vonatozásokat. A Dél-Dunántúlon értékét jelentősen javítja a *Dombóvár vasútállomás közelében lévő vasúti látványosságok*, míg a Nyugat-Dunántúlon a *Cellödömök vasútállomása melletti Mozdony Skanzen* emelhető ki. A népművészet tekintetében a Balaton régióban a Balaton-felvidék autentikus népi építészete, a Dél-alföldi régióban a helyi népi alkotóműhelyek (különösen Kecskemét és Hódmezővásárhely) ajánlhatók a vasúton utazók figyelmébe. A régészet értékei kapcsán

Dél-Dunántúlon Pécs római kori, ókeresztény és török emlékei, a Nyugat-Dunántúlon Sopron és Szombathely római kori értékei, a Közép-Dunántúlon Zirc és Székesfehérvár középkori feltárásai, valamint a vértesszőlősi előember-telep érdemelnek figyelmet. A vár, várkastély, kastély, kúria kategórián belül az Észak-alföldi régióban a nagykereki Bocskai Várkastély és a nyírbátori Báthori Várkastély van legjobb pozícióban. A kapott adatok fényében leginkább a *Közép-Dunavidék, a Nyugat-Dunántúl és a Dél-Dunántúl régiók a legalkalmasabbak* a kulturális attrakciók vasúti utazás során történő elérésére és komplex vasúti jellegű termékek kialakítására, míg ez legkevésbé a Közép-Dunántúl, Észak-Alföld és Tisza-tó régiókra igaz.

41. táblázat: A kulturális turisztikai attrakciók és a vasúti közlekedés kapcsolata régióként

Régió	Átlagos turisztikai érték	1.	2.	3.
Budapest-Közép-Dunavidék	25,561	Termelés, szállítás értékei (212,111)	Köztéri alkotások (5,005)	Múzeumok (3,264)
Közép-Dunántúl	1,130	Régészeti értékek (3,426)	Múzeum (1,931)	Termelés, szállítás értékei (1,511)
Nyugat-Dunántúl	12,117	Termelés, szállítás értékei (100,168)	Múzeumok (2,024)	Régészeti értékek (1,633)
Balaton	7,504	Népművészet (25,098)	Köztéri műalkotások (19,139)	Múzeumok (5,182)
Dél-Dunántúl	11,228	Termelés, szállítás értékei (80,705)	Művelődés (10,870)	Régészeti értékek (2,000)
Észak-Magyarország	2,270	Múzeum (7,739)	Köztéri műalkotások (2,552)	Intézményi épületek (2,227)
Észak-Alföld	1,322	Vár, várkastély, kastély, kúria (2,125)	Múzeum (2,011)	Népművészet (1,588)
Tisza-tó	1,446	Intézményi épületek (8,080)	Köztéri alkotások (0,848)	Művelődés (0,797)
Dél-Alföld	1,469	Termelés, szállítás értékei (1,424)	Intézményi épületek (2,307)	Népművészet (1,703)

Forrás: saját szerkesztés

A kulturális turizmus értékein belül érdemes szemügyre venni a konkrét vasúti kulturális értékek vasúti közlekedéssel, így a vasútállomásoktól való távolságára alapuló kapcsolatát. A Magyar Turisztikai Ügynökség adatbázisában a 2016. októberi állapot szerint tíz olyan örökségturisztikai kínálati elem volt, amely kimondottan a vasúthoz, mint ipartörténeti értékhez kapcsolódik. Ezen belül legmagasabb (1481,481) értékkel a vasúti közlekedéshez történelmileg és turisztikailag egyaránt szorosan kötődő gödöllői Királyi Váróterem rendelkezik. Ezen kívül magas értéket kaptak a vasútállomások, különösen a *vasúti csomópontok közelében elhelyezett szabadtéri technikai jellegű kiállítások* (Mozdony Skanzen Celldömölkön, közlekedési gyűjtemény Nagyoroszbán, 424-es kiállított gőzmozdony Dombóváron, Vasúti Helytörténeti Gyűjtemény Mátészalkán). Füzesabony vasútállomásán a vasúti csomópont települési jellegzetességeit bemutató Helytörténeti Kiállítóhely működik, Hajdúböszörményben pedig Baross Gábor domborművet tekinthetnek meg az érdeklődők. A Lenti vasútállomáshoz kötődő Erdészeti, Faipari és Vasúttörténeti Kiállítás, valamint a Kapostúskevár megállóhely közelében működő, Verebély László Vasúttörténeti Egyesület által kezelt vasúti emlékgyűjtemény a többiekéhez képest alacsonyabb vasúti turisztikai értékekkel rendelkezik. Balatonalmádi vasútállomásán pedig a művészeti galériák sorába tartozó VasútARTjáró időszakos kiállításai szólíthatják meg az e téma iránt érdeklődőket.

7.1.4. A vallási turizmus lehetőségei a vasúti turizmusban

A vallási turizmus értékei, attrakciói három fő csoportba sorolhatók: úgy, mint templomok, egyházi épületek és szakrális kisemlékek, amely kategóriák mindegyike több alcsoportra bontható. Mivel Magyarországon több felekezet egymás mellett éléseként valósul meg a tényleges vallási élet, ezért mindenképpen érdemes az alcsoportokra való bontásban vizsgálni a vallási turizmus és a vasúti közlekedés közötti kapcsolódás lehetőségeit, mivel az eltérő felekezetek szakrális helyszínei eltérő jellegű vallási rendezvényeket és eltérő identitású, motivációjú látogatókat vonzanak magukhoz. Ez legerőteljesebben a templomok esetében jelentkezik, hiszen egy római vagy görög katolikus, esetleg protestáns vagy görögkeleti, netán nem keresztény vallású turista mind elsősorban a saját felekezetének helyszíneit fogja felkeresni. Kisebb mértékben ez a szakrális kisemlékek esetében is megjelenik, hiszen míg egy kálváriát,

vallási szobrot elsősorban a katolikus vallásúak látogatják, addig egy szakrális régészeti érték (romkert, templomrom, stb.) megtekintése már a protestáns vallású látogatók figyelmét is felkeltheti. Az országban szerte fellelhetőek a nagy tömegek fogadására felkészült apátságok, bazilikák, zarándok- és kegyhelyek, amelyek megszentelt helyekként jelentik a búcsújárás színtereit, ezáltal a zarándokutak fő célpontjait. Ráadásul ezek köré rendre különböző vallási témájú múzeumok, gyűjtemények szerveződtek (egyházmegyei kincstárak, vallástörténeti gyűjtemények, Mária gyűjtemények, stb.), amelyek meglátogatása már a protestáns hívek számára is nyomós érv lehet a desztináció felkeresésére irányuló motivációban (SULYOK J. – MÁRTONNÉ M. K. 2014). Nem túlzó tehát azt kijelenteni, hogy ezek együttesen jelentik a vallási turizmus fő desztinációit.

A 42. táblázatban al csoportonként bontva olvashatók a vallási turizmus adottságainak vasúti utazásokhoz mért kapcsolata, kategóriánként a három legjobb turisztikai értékű attrakció feltüntetésével. Települési szinten vizsgálva a lehetőségeket, Siófok és Vác 3 helyen való említése mellett Celldömölk és Eger kétszeri megemlítése kapcsán is látható, hogy a vasúti közlekedésben is elsősorban a *már eleve országosan ismert, nagy látogatottságú szakrális helyszínek hordoznak nagyobb jelentőséget*. A szakrális kisemlékekben gazdag Berkenye nevének háromszori előfordulása mindenképpen kuriózum a szakrális turizmusban, hiszen a település vallási emlékeinek turisztikai integrációja hozzájárulhat a térség diverzifikált turisztikai termékkínálatának megteremtéséhez. Területileg a kategóriák élén álló helyszínek 15,55%-a a Balaton partjáról, 13,33%-a pedig a Dunakanyar vidékéről kerül ki.

Fentiekből következik (s ez a táblázat adataiból is kivehető), hogy a vallási turizmus és vasúti közlekedés kapcsolatrendszerében nem annyira a vasúttól való távolság, mint inkább az *attrakció ismertsége a domináns*. Jó példa erre a turisztikai érték számtani átlaga szerint második helyen álló apátságok és kegyhelyek, amelyek a vasúttól való távolság tükrében az alsó középmezőnyben foglalnak helyet. A vasúti közlekedésre építő vallási jellegű utak potenciálisan legfontosabb desztinációja a *kegyhelyként nemzetközi ismertségű Celldömölk* lehet, ezen kívül, főleg a *nyári főszezonban Siófok* vallási értékeinek elsősorban egyházi rendezvényekre való kihasználása lehet mérvadó. Celldömölkön kívül kiemelkedően jó adottságokkal rendelkezik a Budapest közeli *Máriabesnyő*, vagy a ciszterci emlékeiről híres *Zirc* is.

Legrosszabb helyzetben vannak, és ezzel a szakrális turizmusra való érdemi kihasználásra esélytelenek a szakrális kisemlékek, ezen belül a feszületek, vallási témájú szobrok, kálváriák, mivel ezek legfeljebb csak a helyben élő, a népi ájtatosságot követő közösségek figyelmét élvezik.

42. táblázat: A vallási turisztikai attrakciók kapcsolata a vasúti közlekedéssel

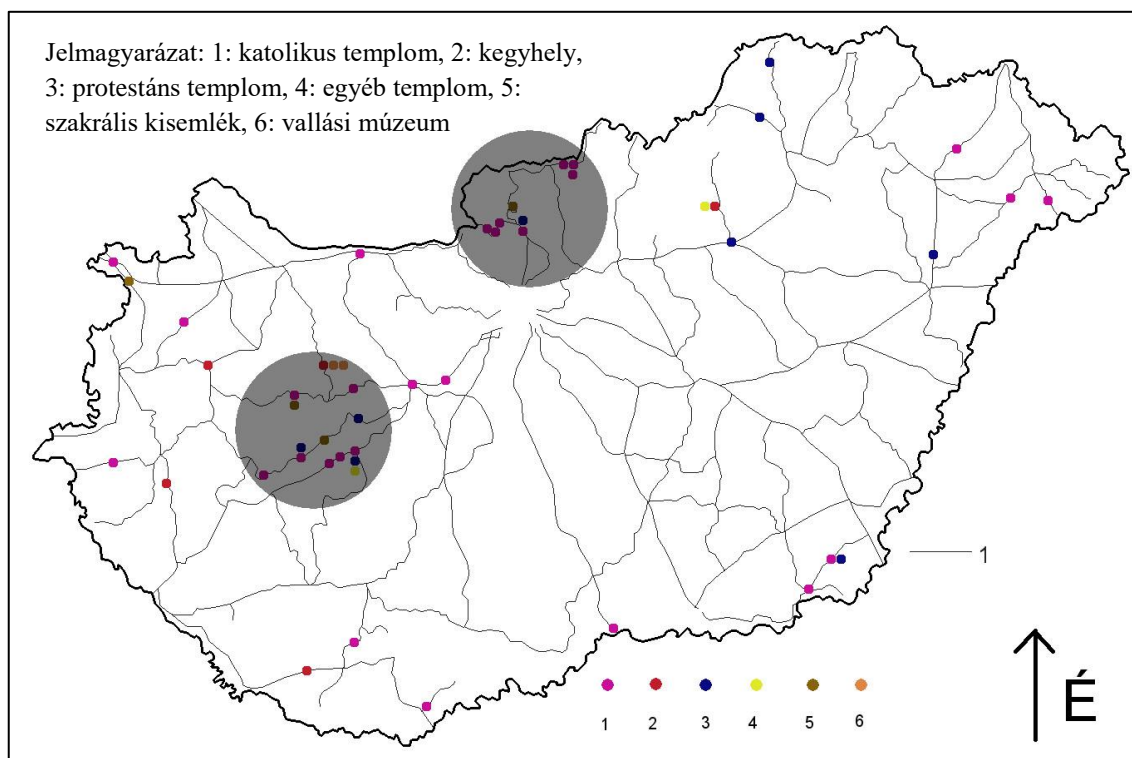
Kategória	Átlagos távolság (km)	Átlagos turisztikai érték	1.	2.	3.
Római katolikus templom	1,654	2,846	Mária bemutatása templom (Kismaros)	Szent Kereszt templom (Nagymaros-Visegrád)	Sarlós Boldogasszony templom, (Siófok)
Más vallás temploma	1,664	2,732	Zsinagóga (Siófok)	Minaret (Eger)	Szulejmán szultán dzsámija (Szigetvár)
Apátság, kegyhely	1,671	2,105	Kegytemplom (Búcsúszentlászló)	Szűz Mária kegytemplom (Celldömölk)	Szervita templom és kolostor (Eger)
Vallási gyűjtemény	1,555	2,026	Ciszterci Látogatóközpont (Zirc)	Ferences látogatóközpont (Szeged)	Mária Múzeum (Máriabesnyő)
Evangelikus templom	1,521	1,784	Evangelikus templom (Siófok)	Ökumenikus templom (Bocskai kert)	Evangelikus templom (Balatonszepezd)
Síremlék	1,805	1,625	Széchenyi sírkápolna (Nagyecenk)	Szív alakú sírkövek (Balatonudvari)	Temető régi síremlékei (Berkenye)
Görög katolikus templom	1,574	1,522	Szent Illés próféta templom (Demecser)	Urunk színeváltozása templom (Nagyecsed)	Joákim és Anna templom (Ófehértó)
Szakrális régészeti érték	2,953	1,260	Rotunda (Kiszombor)	Középkori Romkert (Pásztó)	Kövesdi templomrom (Csopak)
Kápolna	1,906	1,122	Szent Rókus kápolna (Vác)	Mária kápolna (Órhalom)	Hősök kápolnája (Zamárdi)
Református templom	1,591	1,059	Református templom (Sajószentpéter-Piaclér)	Református templom (Füzesabony)	Református templom (Balatonkenese)
Egyházi épület	1,705	1,052	Református Kollégium (Csurgó)	Bencés épületegyüttes (Győr)	Püspöki Palota (Vác)
Feszület, kálvária	1,857	1,013	Kálvária (Városlőd)	Kálvária (Berkenye)	Kálvária (Celldömölk)

Vallási szobor	1,685	0,906	Nepomuki Szent János szobor (Berkenye)	Szent Vendel szobor (Petőfiszállás)	Nepomuki János szobor (Zamárdi)	Szent szobor
Egyéb keresztény templom	1,417	0,887	Román ortodox templom (Magyarcsanak)	Unitárius templom (Kocsord)	Görög ortodox templom (Miskolc-Gömöri)	

Forrás: Magyar Turisztikai Ügynökség alapján saját készítés

Az előzőekben bemutatott termékekhez hasonlóan a vallási turizmus attrakciókínálatának vasúti közlekedéssel való szimbiózisa is hordoz magában területi koncentrációkat, amely a 11. térképen szürke körökkel van jelölve. Ennek alapján a legjobb adottságú területek, a *Dunakanyar térsége* (konkrétan a Vác–Szob és Vác–Drégelypalánk vonalszakaszok), illetve a *Balaton keleti felének partvidéke és a Bakony*. Ezen kívül olyan, egyébként szintén jelentős ismertséggel rendelkező objektumok is szerepelnek a legjobb 30 turisztikai értékkel bíró vallási érték között, mint a sajószentpéteri műemlék református templom, az ösküi kerektemplom, a badacsonytomaji kéttornyú bazalt templom, vagy a celldömölki Mária kegytemplom.

11. térkép: A legjobb értékű vallási turisztikai attrakciók térbeli megjelenése



Forrás: saját készítés

A 43. táblázat szerint a vallási turizmus és a vasúti közlekedés terén *legjobb helyzetben az Észak-Magyarország, Nyugat-Dunántúl és a Balaton régiók vannak.* Az ország nyugati felén egyértelműen Celldömölk áll a vasúti és a vallási turizmus szimbiózisának legjobb pozíciójában, mivel a kegytemplom mellett további 6 különböző vallási témájú látnivaló található a városban – templomok, kálvária, romtemplom. Szintén e régióban kell megemlíteni a nagycenki Széchenyi-sírkápolnát, valamint a búcsúszentlászlói kegytemplomot. A Balaton esetében elsősorban a különböző felekezetek temploma, amelyek mint a vallási élet rendezvényeinek (búcsúk, szertartások, hangversenyek, előadások, stb.) helyszíneiként jelennek meg a vallási turizmusban. Mind közül Siófok kiemelkedő szerepe nem vitatható, hiszen három különböző felekezet temploma (római katolikus, evangélikus, izraelita) is a legjobb harminc értékű objektum között szerepel, ezek közül az országos hírű, Makovecz Imre által tervezett evangélikus templom emelhető ki. A Balatonudvari határában lévő szív alakú sírkövek, mint a hazai thanaturizmus prominens attrakciója érdemel figyelmet.

Észak-Magyarországon remek lehetőséget ad a vallási témájú vasúti utazásra Eger szakrális látnivalóinak (székesegyház, szervita rendház, minaret) felkeresése mellett a pásztói műemlékegyüttesen belül lévő középkori ciszterci apátság romjainak megtekintése is. A főváros térségében a Dunakanyar több esetben középkori eredetű műemlék templomai mellett egyértelműen Máriabesnyő szerepe jelentős, ezen kívül Esztergom egyházi múzeumai érdemelnek említést. A Közép-Dunántúlon Zirc vallási jellegű gyűjteményei és értékei (apátság, látogatóközpont, műemlékkönyvtár) mellett Székesfehérvár, mint vallási központ, a Dél-Dunántúlon pedig elsősorban a török emlékek (Pécs, Szigetvár) vasúton való felkeresése kaphat nagyobb figyelmet. Legrosszabb helyzetben a Tisza-tó és Dél-Alföld régiók vannak, ezekben a térségekben szinte alig mutatkozik bármi esély a vallási értékek vasúti utazások során való turisztikai jellegű kiaknázására.

43. táblázat: A vallási turisztikai attrakciók és a vasúti közlekedés kapcsolata régióként

Régió	Átlagos turisztikai érték	1.	2.	3.
Közép-Dunavidék (Budapest nélkül)	2,389	Római katolikus templom (15,973)	Kegyhely (2,855)	Kápolna (2,463)
Közép-Dunántúl	0,816	Vallási gyűjtemény (2,623)	Feszület, kálvária (1,876)	Római katolikus templom (1,661)
Nyugat-Dunántúl	1,536	Síremlék (5,097)	Apátág, kegyhely, (3,378)	Vallási gyűjtemény (2,651)
Balaton	3,936	Más vallás temploma (25,000)	Síremlék (9,877)	Evangélikus templom (8,766)
Dél-Dunántúl	0,904	Más vallás temploma (2,702)	Apátság, kegyhely (1,914)	Egyházi épület (1,653)
Észak-Magyarország	1,931	Szagrális régészeti érték (5,556)	Más vallás temploma (3,624)	Kápolna (2,828)
Észak-Alföld	1,126	Evangélikus templom (3,953)	Egyéb keresztény templom (2,367)	Görög katolikus templom (2,030)
Tisza-tó	0,126	Római katolikus templom (0,510)	Síremlék (0,444)	Református templom (0,439)
Dél-Alföld	0,957	Szagrális régészeti érték (2,487)	Vallási gyűjtemény (2,100)	Vallási szobor (1,354)

Forrás: saját készítés

7.1.5. A bor- és gasztronómiai turizmus lehetőségei a vasúti közlekedésben

A gasztronómiai élmény nyújtására berendezkedett helyszíneket és attrakciókat a kapott turisztikai élmény, valamint a gasztronómiai élmény megszerzésére irányuló motiváció kettőssége alapján három fő csoportba soroltam:

- *Borturizmushoz kapcsolható helyszínek:* e helyszínek felkeresése esetén alapvető motivációs cél a helyben termelt borok megízlelése, vásárlása, a helyi borkultúra és bortradíciók megismerése. Másodlagos motivációként jelenhetnek meg más kulináris élvezetek élményalapú fogyasztása, melyekre elsősorban a borétermek a kiváló példák.

- *Cukrászdák, kávéházak, teaházak:* ezeknek a helyszíneknek a felkeresése alapvetően az egyéni utóétkézesek egyedi helyszínen való eltöltésének motivációján alapszik. Egy barista mester által készített kávé vagy tea különlegesség, esetleg valamilyen, akár helyi jellegzetességet, akár a kommercializálódott kínálatot jelentő desszert elfogyasztása egyaránt felkeltheti a vasúton érkező turista érdeklődését.
- *Éttermek, vendéglők, csárdák:* ebben az esetben az egyedi kulináris élvezetek kipróbálása mellett az egyén éhségérzetének csillapítása is fontos motivációs tényező. Ennek a kategóriának a számszerű vizsgálatában a vasút történelmi fejlődésének is szerepe van, hiszen a kötött pályás közlekedés megjelenése a település térszövegében magához vonzotta a gasztronómiai kínálat koncentrációját is (az utas biztosan meg fog éhezni, s ezt az igényét ki kell elégíteni). A közúti közlekedésben hajdanán nagy szolgálatot tevő csárdák viszont éppen, hogy a vasút megjelenésével veszítették el korábbi imázsukat, a vasúttól való nagyobb távolság miatt pedig ma sem játszanak kiemelkedő szerepet. Ezzel ellentétben a vasútállomások közelében lévő szállodák nívós éttermei a vonattal érkezőket is képesek betérésre csábítani

Kiegészítvén a módszertani fejezetben leírtakat, a fenti megállapítások alapján a súlyozást az egyes kategóriában az alábbi módon végeztem el:

- *Éttermek, vendéglők, csárdák:*
 - Szálláshelyhez köthető éttermek: 3 pont
 - Szálláshelyhez nem köthető, önállóan működő éttermek: 2 pont
 - Csárdák: 1 pont
- *Borturizmushoz kapcsolható helyszínek:*
 - Boréttermek: 3 pont
 - Pincészetek: 2 pont
 - Sörözők, borozók, borkereskedések: 1 pont
- *Cukrászdák, kávéházak, fagyfaltozók:*
 - Kávéházak, teaházak: 3 pont
 - Cukrászdák: 2 pont
 - Fagyfaltozók: 1 pont

A vasút szemszögéből a *borétermek vannak legjobb pozícióban* (turisztikai átlagértékük 13,823), egyrészt azok magas minősége révén kapott magasabb súlypontjaik, másrészt településhez és ezzel a vasúthoz való relatív közelségük, kapcsolódásuk révén. A borétermek, borvendéglők nem minden esetben kötődnek magához a szőlő termőterületéhez, sokkal inkább a településeken belül alakítják ki ezeket, melyek legtöbbször saját pincével rendelkeznek. Az első három helyen a Villányi, Badacsonyi és a Tokaj-Hegyaljai történelmi borvidékekről egyaránt találunk példát. Ezzel szemben a pincészetek már kimondottan a szőlő és a bor termelési és feldolgozási helyéhez kötődnek, amelyek viszont már a település lakott területén kívül esnek, olykor jelentősebb távolságokat is szükséges áthidalni ezek eléréséhez. Ennél a kategóriánál értelemszerűen azok vannak nyerő pozícióban, amelyek a településhez közel esnek, a szőlő termőterület a lakott településrészekkel közvetlenül határos (Balaton-felvidék települései, Tokaj-Hegyalja, Villányi borvidék, főleg orográfiai okok miatt, a hegységek lábánál kialakuló lakóhelyek értelemszerűen a hegységek erdőségei és a lakott településrész közé szorította a szőlőtermelésre alkalmas területeket).

A kulináris élvezetek fogyasztását lehetővé tevő helyszínek közül magas minőségi értéket képviselnek a szállodákhoz, panziókhöz kötődő vendéglátó egységek, mivel ezek a három, négy vagy akár öt csillagos szállodák a hozzájuk kapcsolódó éttermi szolgáltatásokkal, azok árszínvonalával is elsősorban a magasabb diszkrécionális jövedelemmel rendelkező turistákat igyekeznek megszólítani. Mivel a jobb egzisztenciával rendelkező utazók már alapvetően az egyéni közlekedési módokat preferálják, és nehezen lehet eltántorítani a gépjárműhasználatától, ezért a vasúti turizmus szempontjából sokkal inkább a szálláshelyhez nem köthető éttermek, vendéglők, kisvendéglők a relevánsak. Ezek közül a vasút szemszögéből *kiemelhető Celdömölk esete*, ahol kimondottan a vasút közelségére is építettek a vendéglátó egységek elhelyezkedésével. A csárdák történelmi fejlődése kapcsán kialakult elsődleges rendeltetése az úton lévők településektől távolabb való megvendéglése és elszállásolása, így ezek a gasztronómiai objektumok értelemszerűen nem kötődnek a lakott helyekhez, vasúti turizmusban való szerepköre ezért korlátozott.

Az utóétkezések élményszerű élvezetére szakosodott cukrászdák, kávéházak esetében utóbbiak jelentik a legmagasabb minőséget, amelyet a kapott súlyszámok is visszatükröznek. Ebben a kategóriában a *Balaton idegenforgalmi régió* viszi a pálmát, a

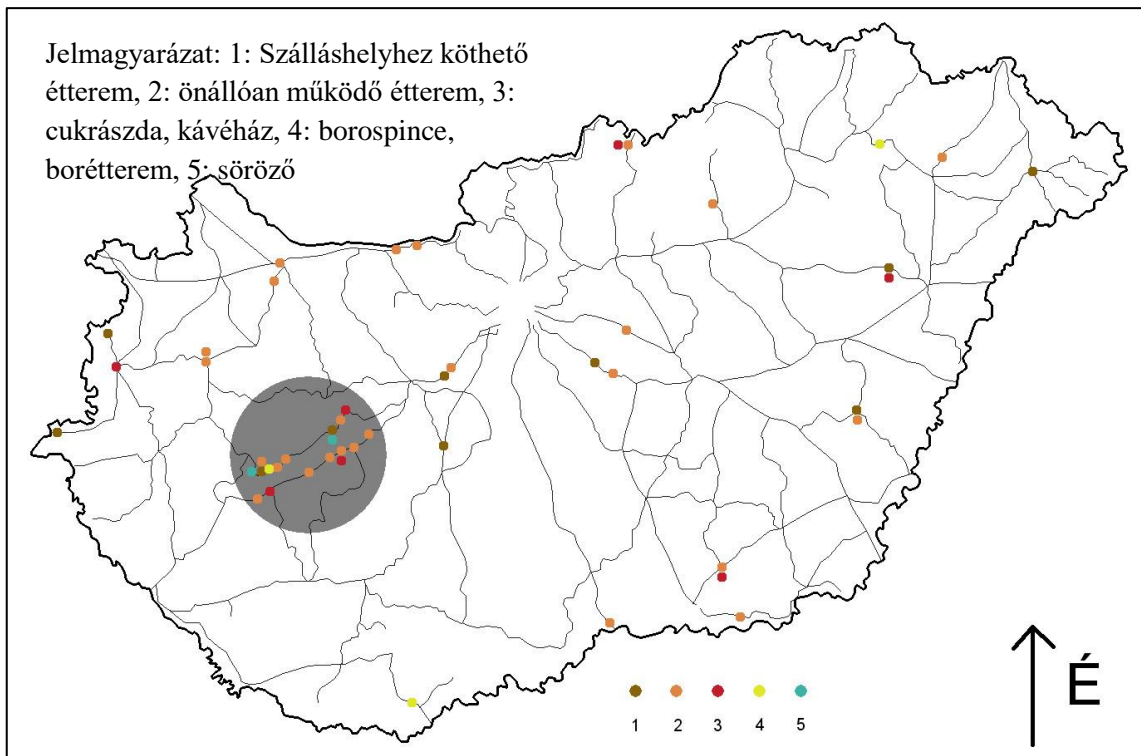
vasút és a település közötti szoros, egyébként természetföldrajzi okokra visszanyúló kapcsolatrendszere miatt. A cukrászdák és fagyfaltozók értelemszerűen az urbánus polgári létehez kötődve a városokban találhatóak meg leginkább a vasútállomások közelségében. Utóbbiaknál ugyanakkor ismét megjelenik a Balaton, mint a családi nyaralások helyszíne.

44. táblázat: A bor- és gasztronómiai attrakciók kapcsolata a vasúti közlekedéssel

Kategória	Átlagos távolság (km)	Átlagos turisztikai érték	1.	2.	3.
<i>Étterem, fogadó, csárda</i>					
Szálláshely hez köthető étterem	1,838	10,842	Hotel Kamilla étterme (Balmazújváros)	Hotel Lipa étterme, (Szentgotthárd)	Káldy Panzió étterme (Balatonarács)
Szálláshely hez nem köthető étterem, vendéglő	1,647	6,767	Muskátli Vendéglő (Ábrahámhegy)	Rezgőnyárfa Vendéglő (Celldömölk)	Bácska Vendéglő (Kelebia)
Csárda	2,281	3,689	Vadász Csárda (Nyíregyháza, Sóstó)	Paprika Csárda (Zamárdi)	Víg Molnár Csárda (Csopak)
<i>Borturizmushoz kapcsolható helyszínek</i>					
Boréletterem	1,756	13,823	Cabernet Boréletterem (Villánykövesd)	Lebuj Pincefogadó (Bodrogkeresztúr)	Kis Hableány & grill (Badacsonytomaj)
Pincészet	2,230	3,969	Csanádi Pincészet (Badacsonyörs)	Erdős Pince (Tokaj)	Blum Pince (Villánykövesd)
Sörözők, borozók	3,307	1,980	Borpatika (Badacsony)	Rózsakert romkocsma (Balatonfüred)	Lidia Borház (Zánka- Köveskál)
<i>Kávéházak, cukrászdák, fagyfaltozók</i>					
Kávéház, teaház	1,525	3,937	Barbakán Kávézó (Fonyód)	Lounge Coffee (Balatonalmádi)	Margaréta Kávéház (Vác)
Cukrászda	1,472	4,148	Rózsa Cukrászda (Szombathely)	Marton Cukrászda (Hódmezővásárhely)	Bordás Cukrászda (Balmazújváros)
Fagyfaltozó	1,208	1,829	Kárpáti Fagyfaltozó (Balatonföldvár)	Neu Olasz Fagyizó (Kaposvár)	Nosztalgia Fagyizó (Fonyód, Bélatelep)

Forrás: Magyar Turisztikai Ügynökség alapján saját készítés

12. térkép: A legjobb értékű bor- és gasztronómiai attrakciók térbeli megjelenése



Forrás: saját készítés

A 12. térkép, a legjobb 30 turisztikai értékkel rendelkező vendéglátó egység elhelyezkedését mutatja, melynek alapján egyértelműen a *Balaton térségében figyelhető meg a legnagyobb koncentráció*. Ehhez a part vendégforgalmának ellátására szakosodott éttermek, kávézók, csárdák, stb. mellett a Balatoni Borrégió tó körüli borvidékeihez (Badacsonyi, Balatonfüred-Csopaki, Balaton-felvidéki, Balatonmelléki, Zalai) köthető borászati egységek is hozzájárulnak. A Balatonon kívül a vasúti közlekedés szempontjából legjobb adottságú vendéglátó helyek elsősorban a városokhoz (Szombathely, Nyíregyháza, Eger, Balmazújváros, Hódmezővásárhely, Salgótarján), illetve más borvidékekhez (Neszmély, Villánykövesd) kötődnek.

A 45. táblázat az egyes idegenforgalmi régiók szintjén mutatja be a gasztronómiai jellegű attrakciókínálat és a vasúti személyközlekedés közötti kapcsolat mibenlétét. Az eredmények alapján legnagyobb eséllyel valamilyen meleg étel szolgáltatást nyújtó éttermet tud felkeresni a vasúti utazó, mivel az önállóan működő éttermek 7, a szállodákhoz kapcsolódó egységek 6 régió esetében szerepelnek az első három helyek valamelyikén. A cukrászdák 5, a kávé- és teaházak 4 régióban fértek fel a képzeletbeli dobogó valamely fokára. A borturizmus egységei közül a borélettermek

tekintetében ki kell emelni a Dél-Dunántúl szerepét, mivel ez jelenti a legmagasabb turisztikai értéket (60,363). Hozzá kell ugyanakkor tenni, hogy ezt a magas pontszámot egyetlen szolgáltatónak, a vasút közvetlen szomszédságában működő *villánykövesdi Cabernet borhotelnek* köszönheti. Amennyiben a vasúti utasnak egyedi kulináris élményt szeretnénk nyújtani, akkor a nevezett szolgáltatóval való együttműködés mindenképpen gyümölcsöző lehet a vasúti turizmus jövője szempontjából. Érdekesség, hogy két régióban a sörözők, borozók, borkereskedések is felkerültek a dobogóra, ez a *Balaton és a Velencei-tó mellett, a vasútállomások közelében működő borozóknak, borteraszoknak* köszönhető (pl. badacsonyi bazársor). A Balaton régióban kiemelkedően jó pozícióban vannak még a szálláshelyhez nem köthető éttermek, valamint a kávé- és teaházak is. Régiók szerint is a Balaton, valamint a Dél-Dunántúl pozíciója emelhető ki, a maguk 11,652-es és 8,833-es turisztikai értékével. Az Észak-Alföld régióban az önállóan működő éttermi szolgáltatók mellett a csárdák emelik meg a térség átlagát, ez utóbbiak elsősorban Nyíregyháza-Sóstó és Hortobágy esetében lehetnek relevánsak.

45. táblázat: A bor és gasztronómiai attrakciók és a vasúti közlekedés kapcsolata régiók szerint

Régió	Átlagos turisztikai érték	1.	2.	3.
Közép-Dunavidék (Budapest nélkül)	3,539	Szálláshelyhez nem köthető étterem (7,610)	Szálláshelyhez köthető étterem (6,102)	Cukrászda (4,704)
Közép-Dunántúl	2,779	Söröző, borozó, borkereskedés (8,189)	Szálláshelyhez köthető étterem (6,425)	Szálláshelyhez nem köthető étterem (3,222)
Nyugat-Dunántúl	3,435	Szálláshelyhez köthető étterem (9,019)	Cukrászda (6,716)	Szálláshelyhez nem köthető étterem (5,975)
Balaton	11,652	Kávéház, teaház (23,419)	Szálláshelyhez köthető étterem (17,392)	Söröző, borozó, borkereskedés (12,073)
Dél-Dunántúl	8,833	Borétterem (60,363)	Fagylaltozó (3,625)	Kávéház, teaház (3,318)
Észak-Magyarország	3,306	Szálláshelyhez nem köthető étterem (9,442)	Kávéház, teaház (4,655)	Cukrászda (3,759)
Észak-Alföld	6,766	Szálláshelyhez	Csárda (11,597)	Cukrászda

		köthető étterem (39,250)		(3,755)
Tisza-tó	1,354	Szálláshelyhez köthető étterem (3,621)	Kávéház, teaház (1,531)	Szálláshelyhez nem köthető étterem (1,143)
Dél-Alföld	2,619	Szálláshelyhez nem köthető étterem (7,103)	Szálláshelyhez köthető étterem (5,114)	Cukrászda (3,813)

Forrás: saját készítés

Bár a borospincék kapcsán egyetlen turisztikai régió esetében sem mérhető a vasút szempontjából kiemelkedő pozíció, ám mivel a gasztronómiai turizmus javarészt a bor kulináris élvezetére, annak fogyasztására, a borászattal kapcsolatos hagyományok megismerésére irányul, ezért szinte kötelező jelleggel kell megvizsgálni a vasúti utazások és a borturizmus térbeli vetületeinek, azaz a borvidékeknek a kapcsolatát. A 46. táblázat a tíz legjobb turisztikai átlagértékkel rendelkező borvidéket mutatja, a borászathoz köthető gasztronómiai egységek terén. Az adatok alapján a *Villányi és a Badacsonyi borvidékek messze kiemelkednek a képzeletbeli mezőnyből*, ám mindkét esetben 1-1, jókor jó helyen lévő szolgáltató az, amely a vasúthoz való közelsége és saját szolgáltatáskínálata révén jelentősen felfelé javítja az átlagot (ez Villánykövesden a már említett Cabernet boréletterem, míg a másik esetben a Badacsonyörs megállóhely szomszédságában működő Csanádi Pincészet).

A legalább 10-es értéket elérő szolgáltatók számában a Badacsonyi borvidék vezet, ahol négy szolgáltató vasúti turisztikai értéke is meghaladja ezt. Elsősorban a borélettermek jelenlétére tud építeni a Villányi, Mátrai, Kunsági és Tokaji borvidékek, mind a négy esetében magas színvonalú borélettermek várják a vendégeket. A borospincék vasúthoz való viszonylagos közelségére alapozhatnak a Badacsonyi, Balaton-felvidéki és Hajós-Bajai borosgazdák (elsősorban Badacsony és Balaton-felvidék esetében). A legrosszabb szolgáltatáskínálatot nyújtó, vagy csak és kizárólag borértékesítéssel foglalkozó szolgáltatók a Badacsonyi, Balatonfüred-Csopaki, Etyek-Budai és Pécsi borvidékeken számíthatnak a vasúti turisták kegyeire. Ezzel kapcsolatban érdekesség, hogy három borvidék esetében (Badacsony, Balatonfüred-Csopak, Etyek-Budai) a vízparti turizmussal való szimbiózisként a nyári kiülős borteraszok, borozók jelennek meg (Balaton, Velencei-tó).

46. táblázat: A borvidékek kapcsolata a vasúti közlekedéssel

Borvidék	Átlagos turisztikai érték	Boréletterem	Pincészet	Söröző, borozó, borkereskedés
Villányi	16,274	100,290	3,318	0,380
Badacsonyi	16,195	6,519	16,502	19,652
Balatonfüred-Csopaki	6,211	5,724	4,993	7,743
Etyek-Budai	5,409	0,493	5,551	14,815
Tokaji	4,828	5,031	4,823	4,152
Mátrai	3,015	5,105	0,924	0
Hajós-Bajai	2,469	0	2,469	0
Balaton-felvidéki	2,040	0	2,040	0
Kunsági	1,760	3,554	1,532	0,227
Pécsi	1,246	0,750	0,694	2,514

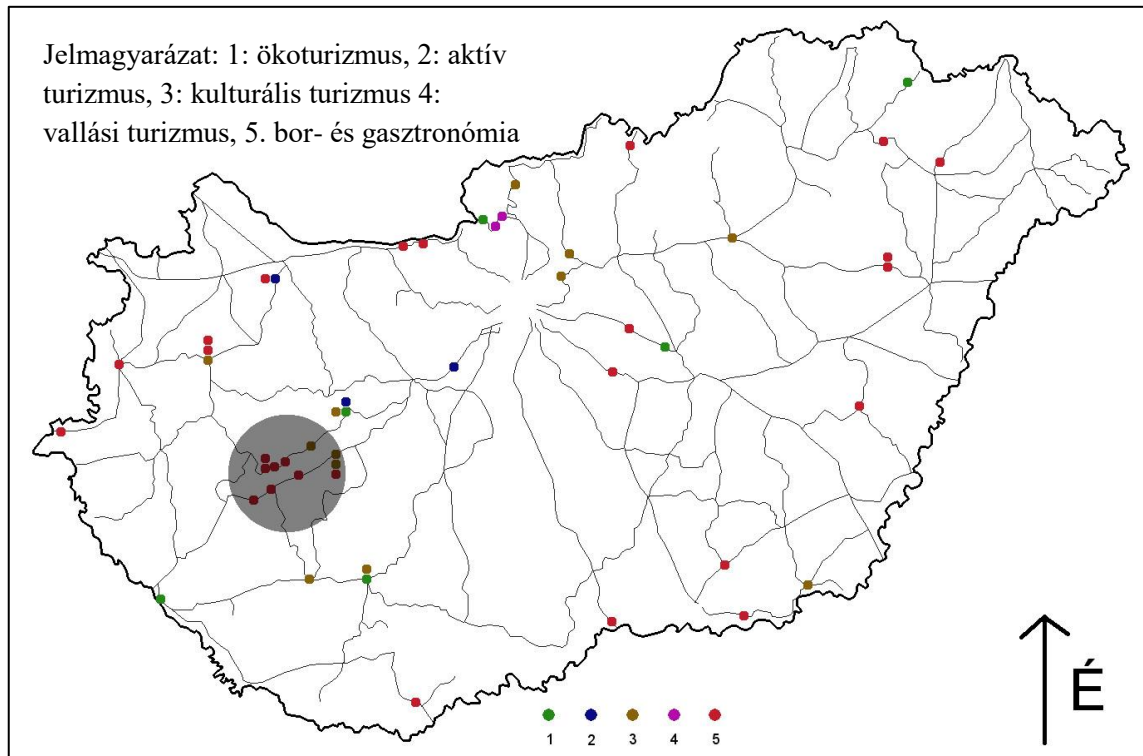
Forrás: saját készítés

7.1.6. A turisztikai termékek és a vasúti közlekedés lehetőségeinek összefoglaló értékelése

Az egyes, vizsgálatba bevont turisztikai termékek és a vasút kapcsolatának elemzése után mindenképpen érdemes erről a témáról összefoglaló jellegű értékelést is adni. A *13. 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 nagyoroszi vasútállomása mellett működő kis közlekedési park, 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.

13. térkép: A legjobb értékű turisztikai attrakciók térbeli elhelyezkedése



Forrás: saját készítés

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 Bíbic tanösvény Tápíogyörgyén, az őrtilosi Dráva-ártér tanösvény. A kulturális lehetőségek tárházát gazdagítja a *kaposvári Csíki Gergely Színház*, valamint a Balaton-felvidék népi építészeti attrakciói.

A már megszokott módon most is turisztikai régióként összegeztem a vasúti turisztikai adottságait, az eredményeket a 47. táblázat mutatja be. Látható, hogy a vasúti turizmus termékszerű integrált fejlesztése a *Közép-Dunavidék, Balaton és Dél-Dunántúl idegenforgalmi régiókban lehet releváns*. Közép-Magyarországon a közlekedéstörténet értékeihez tartozó gödöllői Királyi Váróterem, valamint a *Duna-Ipoly Nemzeti Park*

területén lévő ökoturisztikai attrakciók (Szob-Nagybörzsöny kisvasút, Kismaros-Királyrét kisvasút, tanösvények, Zebegény, Tápiógyörgye, Drégelypalánk, stb.) hordozzák a legnagyobb potenciált. A Balaton esetében a Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút, a *Balaton-felvidéki Nemzeti Park* területén működő tanösvények (Balatonalmádi), és a *Balaton-felvidék népi kultúrája és építésze* (tájházak, népi lakóházak) szolgálhatnak a fejlesztés alapjául. A Dél-Dunántúlon pedig a *Dombóvárhoz, mint vasúti csomópontához köthető vasúti emlékeket* (424-es gőzmozdony, vasúttörténeti gyűjtemény), a *Villányi borvidék borturisztikai kínálatát*, valamint a városok több esetben természetvédelmi oltalom alatt álló parkjait (elsősorban a Szigeterdő Dombóváron) lehet megemlíteni. *Dombóvár vasúti turizmusban elfoglalt szerepe tehát kiemelkedő*, mivel a táblázatban szereplő egyes kategóriák közül kettőben is nem elhanyagolható szerepe van.

A többi régióban a vasúti közlekedés turizmusalapú fejlesztése már kevésbé, vagy csak megfelelő körütekintés mellett lehet esedékes. A *Közép-Dunántúlon a Velencei-tó közvetlen vasúti elérhetőségét* kell kiemelni, a *Nyugat-Dunántúlon pedig Celldömölk városa van kedvező helyzetben* (Mozdony Skanzen mint közlekedéstörténeti érték, a vasútállomás környezetének éttermei, Mária kegyhely). Észak-Magyarországon a Bükki és az Aggteleki Nemzeti Park vasúttól kiinduló tanösvényei (Szarvaskő, Perkupa, Bódvaszilas, stb.) lehetnek alkalmasak az integrált termékfejlesztésre. A *két alföldi régióban a gasztronómiai lehetőségeket* lehet legjobban kihasználni, ezek közül is az Észak-Alföldön a csárdák szerepét kell említeni, amely Nyíregyháza-Sóstógyógyfürdőn és *Hortobágyon* lehet a vasúti közlekedéssel együtt történő fejlesztés alapja. Ugyancsak fontos szerepe lehet a szintén a Füzesabony–Debrecen vonalról megközelíthető, *kisvasút révén is feltárt hortobágyi halastavaknak*, a Tisza-tó ugyanakkor a sportolási lehetőségek tárházaként számíthat a vonattal érkezőkre.

47. táblázat: A turisztikai attrakciók és a vasúti közlekedés kapcsolata régiók szerint

Régió	Átlagos turisztikai érték	1.	2.	3.
Közép-Dunavidék (Budapest nélkül)	9,060	Ipar- és közlekedéstörténet (212,111)	Kisvasút (102,041)	Tanösvény (36,374)

Közép-Dunántúl	1,844	Vízi sportok (16,657)	Arborétum (14,070)	Söröző, borozó, borkereskedés (8,189)
Nyugat-Dunántúl	3,485	Ipar- és közlekedéstörténet (100,168)	Szálláshelyhez köthető étterem (9,019)	Vízrajzi érték (8,376)
Balaton	6,756	Kisvasút (38,265)	Tanösvény (36,801)	Népművészet (25,098)
Dél-Dunántúl	5,363	Ipar- és közlekedéstörténet (80,705)	Boréletterem (60,363)	Ember alkotta park (34,453)
Észak-Magyarország	2,669	Ember alkotta park (33,290)	Tanösvény (16,000)	Önállóan működő étterem (9,442)
Észak-Alföld	1,962	Szálláshelyhez köthető étterem (39,250)	Csárda (11,597)	Vízrajzi érték (5,273)
Tisza-tó	1,076	Extrém sportok (14,073)	Egyéb kültéri tevékenységek (8,354)	Intézményi épületek (8,080)
Dél-Alföld	1,318	Önállóan működő étterem (7,103)	Vadászat, ijászat (5,331)	Szálláshelyhez köthető étterem (5,114)

Forrás: saját készítés

7.1.7. A vasútállomások turisztikai szempontú értékelése

A vasúti turizmus egzakt szempontú értékelése nem lenne teljes, ha épp magát a vasúti közlekedést, annak minőségét ne értékelnénk. A vonattal útra kelő utazó ugyanis 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*, amely magában hordoz némi szubjektivitást is, hiszen az újonnan beszerzett, elővárosi forgalomban közlekedő személyvonatok sokszor jobb minőséget képviselnek, mint a 90-es évekből származó, távolsági forgalmat bonyolító IC-kocsik. Mivel e szubjektív

értékítélet feloldása meghaladná ezen kutatás kereteit (s mivel a kiállított szerelvény is változhat, értelme sincs), ezért a hagyományos vasúti felosztás alapján súlyoztam az egyes érkező vonatokat: személyvonat: 1 pont, gyors, sebes (pótjegyköteles) vonat: 2 pont, InterCity vagy más helyjegyköteles vonat: 3 pont. Az állomások vasúti forgalmi értékének pedig e súlyozott értékek összegét vettem.

A másik fontos tényező, hogy mennyi vonat érinti az adott állomást, vagyis *mekkora az állomásra jutó követési idő*, amelyet 24 órára vetítve adtam meg. Ezt turisztikai szemmel leírva: mennyi idő áll rendelkezésére a turistának az adott településen, hogy ott turisztikai jellegű tevékenységet végezzen. Értelemszerűen egy sűrű követési idővel, akár késő estébe nyúlóan is kihasznált állomás helyzeti előnyből indul a kevés járáttal érintett településekkel szemben.

A 48. táblázat a 10 legjobb pozíciójú állomást az azokat érintő vonatok súlyozott összege, illetve a 21 órára vetített követési idő alapján rangsorolja. Az adatokból egyértelműen kitűnik, hogy *Szolnok a hazai vasúthálózat legjobb adottságokkal rendelkező állomása*. Ennek oka, hogy a Jász-Nagykun-Szolnok megyei székhelyen *egyaránt jelen van a Budapest környéki elővárosi, a megyeszékhely körül helyközi, valamint a távolsági forgalom*. Szolnokon összesen 8 különböző irányból, összesen 6 önálló számozású vonalról érkeznek járatok, ezek közül 2 vonal kétvágányú, nemzetközi vasúti fővonal (100: Budapest–Záhony, 120: Budapest–Lökösháza). A fővárosba két vonalon is bonyolódik elővárosi jellegű forgalom, a két fővonalon közlekedő IC vonatok pedig az Alföld szinte minden nagyobb városával összeköttetést biztosítanak. A helyközi személyvonati közlekedés kapcsolatot biztosít Bács-Kiskun megye székhelye, Kecskemét felé is.

A táblázatban szereplő települések 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 elővárosi személyvonatokkal megoldott forgalom kevésbé releváns. Erre legjobb példa Cegléd, ahol bár jelen van a fővárosi elővárosi forgalom, a legfontosabb divízió mégis az innen 3 irányba (Budapest, Szeged, Debrecen–Nyíregyháza) szétágazó IC-forgalom. Ugyanez a helyzet Tatabánya esetében is, ahol ráadásul még nemzetközi vonatok (RailJet) is megállnak. 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. Ennek legjobb példája *Vác*, ahol ugyan megállnak a Pozsony, Prága felé tartó nemzetközi járatok, ugyanakkor a városból személyvonattal 4 irányba lehet eljutni, ebből 3 a fővárosi elővárosi közlekedésben vesz részt, igen sűrű követéssel. Kisebb mértékben ugyanez figyelhető meg Szombathely (személyvonatok 6 különböző irányból) és Székesfehérvár (személyvonatok 7 irányból) is.

48. táblázat: A vasútállomások forgalmának turisztikai jellegű értékelése

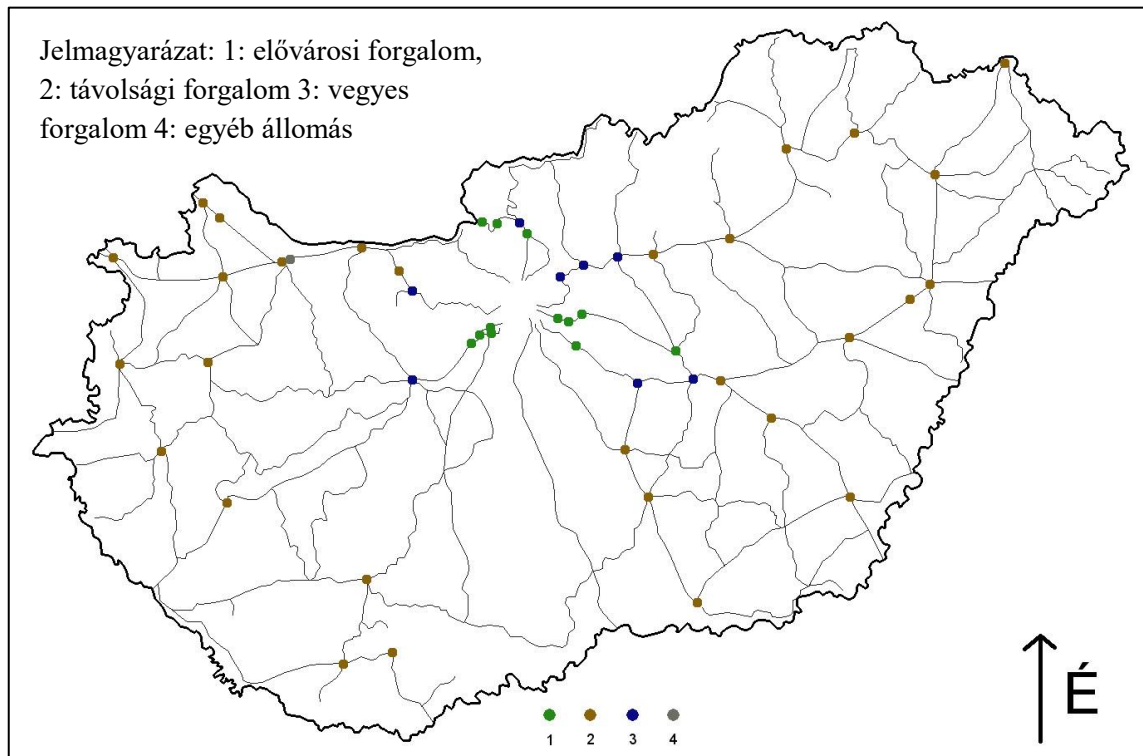
	Állomást érintő vonatok súlyozott összege alapján		24 órára vetített követési idő (óra)	
	Allomás	Érték	Allomás	Érték
1.	Szolnok	42,6	Szolnok	0,083
2.	Győr	33,6	Vác	0,108
3.	Cegléd	28,8	Győr	0,109
4.	Debrecen	27,6	Debrecen	0,121
5.	Tatabánya	27,3	Szombathely	0,123
6.	Vác	25,8	Füzesabony	0,143
7.	Füzesabony	25,2	Székesfehérvár	0,145
8.	Szombathely	24,1	Miskolc-Tiszai	0,146
9.	Miskolc-Tiszai	23,7	Tatabánya	0,151
10.	Székesfehérvár	21,9	Cegléd	0,157

Forrás: MÁV menetrend alapján saját készítés

A 14. térkép a 30 legjobb értékű vasútállomással rendelkező települést tünteti fel. Megfigyelhető, hogy az *elővárosi közlekedés miatt a Közép-Magyarország régió vezető szerepe* nem megkérdőjelezhető, rajta kívül a *100-as fővonal révén az Észak-Alföld* kap jelentősebb szerepet (előbbi régióban 10, utóbbiban 6 állomás található a térképen). Ezzel szemben a periférikus elhelyezkedésű régiók, mint a Dél-Dunántúl, vagy a Dél-Alföld, csak 1-2 nagyobb vasúti csomóponttal tudják magukat képviseltetni a legjobb helyzetű állomások világában. A vizsgált települések közül 19 (63,33%) vasúti csomópont, a budapesti elővárosi forgalom 15 települést érint, a 100-as vonalon (Budapest–Debrecen–Záhony) 7, a 30-as (Budapest–Székesfehérvár) vonalon 4, a 80-as vonalon (Budapest–Miskolc–Sátoraljaújhely) 6 állomás érintett. *Vác az egyetlen település, ahol a legjobb harminc értékű állomásból kettő is szerepel, Vác és Vác-*

alsóváros. Érdeemes előljáróban megjegyezni, hogy 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.

14. térkép: A legjobb forgalmi pozíciójú vasútállomások térbeli elhelyezkedése



Forrás: saját készítés

7.1.8. A táji adottságok értékelése a vasúti turizmus fejlesztése szempontjából

Nagy és kemény fába vágják fejszéjüket azok a geográfusok, akik egy-egy táj bizonyos szempontú objektív értékelésének elvégzését tűzik ki célul. A táj szubjektív megítélése ugyanis egyénenként változik, és alapvetően függ az adott személy vagy közösség állandó lakókörnyezetétől, általánosan bejárt napi térpályáinak földrajzi helyzetétől, a mindennapos tevékenységek környezetétől, de még az olyan hatásoktól is, mint a családtagoktól, barátoktól, munkatársaktól, esetleg a médiából kapott instrukciók. A táj, és különösen a szépek tartott táj, ennél fogva nem más, mint a kognitív képzelet szüleménye (JOLY, D. ET AL. 2009, ROGGE, E. ET AL. 2007).

A tájelemek tájban való elhelyezkedésének mintázata is – jóllehet itt érhető tetten a legnagyobb fokú objektivitás – befolyásolja egy-egy táj esztétikai értékét. Egy többsávos autópálya látványa városias, erősen bolygatott környezetben szinte fel sem tűnik, addig rurális térségekben a tájat szétszabdalozó térelemként definiálható, és a táj diszharmóniáját okozza (GARRE S. ET AL. 2009). A közlekedési elemek tájban való megjelenése egyben a táji értékeléseknek is sarokpontjai, mivel ezek az objektumok azok, amelyek leginkább szétszabdallják az egységes természeti környezetet (gondolva itt minden vonalas közlekedési létesítményre, még a burkolatlan szekérutakra is). A közlekedési elemek elmúlt évtizedekben történő térnyerése oly mértékben változtatta meg a posztindusztriális társadalmakat körülvevő táji szöveteket, hogy a tájértékelésekben indokolt a közlekedési táj fogalmának tudatos használata (NITA, J. – MYGA-PIATEK, U. 2014)

A személygépjármű-használat lakossági terjedésével párhuzamosan – hazánkban az 1970-es, 80-as években – kezdtek terjedni az autós turizmus által használt, a *táji látvány bemutatására létesült panorámautak és látványvasutak* (BODNÁR R. K. 2008). Ez ráadásul egybeesett az európai országokban a vasúthálózatok redukciójával, aminek egyenes, lakossági igényből származó következménye lett az arra érdemes helyeken (meglévő és szünetelő vonalszakaszokon egyaránt) a táj szépségét feltáró vasúti utazások térhódítása (pl. alpesi vasutak, de ennek mintájára kezdett fejlődni nálunk az elmúlt évtizedben a Bakony vasúti turizmusa). A látványutak és látványvasutak térnyerése révén az *utazás maga is élménnyé vált* (KARANCSI Z. ET AL. 2013). A vasúton való utazás során legtöbbször állandó jellegű elemekkel találkozik az utazó. Egy hosszabb utazás során az utastársak többsége általában nem változik, s a nagyon hosszú utak kivételével ugyanaz marad a személyzet, valamint a vasút műszaki infrastruktúrája is. *Az egyetlen változást a vonatablak mögött elsuhanó táj jelenti az utas számára, azaz maga a táj adja meg az utazás idejének valós dinamikáját.*

Az egyes vasútvonalak táji értékelése a 7.1. fejezetben bemutatott képlet és a kapcsolódó módszertan alapján történt. A 49. táblázat azt a 20 települést mutatja be, ahol a súlytényezővel ellátott két területhasználati típus, azaz a vízfelületek és az erdős területek arányának összege a legnagyobb. A táblázatban szereplő települések *egyértelműen a hazai tó- és folyópartokhoz, illetve erdővel borított hegyvidékeinkhez kötődnek. A legjobb pozícióban értelemszerűen azok a (Balaton-parti) települések*

vannak, amelyeknél a vízpart közelében nagy kiterjedésű erdők vannak (Balatonszepezd, Balatongyörök, Alsóörs, Csopak, Ábrahámhegy). A legjobb pozíciójú települések közül a Balaton parton lévők szinte nyomasztó túlsúlya figyelhető meg, az összes említés 60%-a ide köthető. Ezt színesítik a *hegyvidékeink erdővel borított tájain megbújó falvak*, ahol zömmel az erdőterületek magas arányának köszönhető a jó helyezés. Ezen belül a Bükk két településsel (az Eger–Szilvásvár adal vonal révén) képviselteti magát, míg többi hegységünk (Keszthelyi-hegység, Bakony, Börzsöny, Gömör-Tornai-karszt, Gerecse) 1-1 településsel van jelen a listán.

49. táblázat: Az erdős és vízzel borított területek arányában a legjobb adottságú 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 adal	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

Az egyes, vasúton elérhető településeket a módszertan alapján számított értékei szerint sorba rendezve, az *első 15 helyen kizárólag Balaton parti település található*, így táji adottságok szempontjából ez a régió van vezető pozícióban. Ezen belül a hegyvidéki, erdős környezet miatt a *Balaton északi partja, a Balaton-felvidék, a Balatoni-Riviéra és a Keszthelyi-hegység kap kiemelt szerepet*, az említett 15 település közül 11 ide kötődik.

A táji adottságokat hálózati szinten értékelve, azokat a vonalakat és vonalszakaszokat tartottam a vasúti turizmus szempontjából relevánsnak, amelyeknél *mind az erdős, mind a vízzel borított felületek aránya saját kategóriáján belül eléri legalább a kategórián belüli értéksorrend 75%-át*, azaz a felső kvartilisbe tartoznak. A metódus alapján az erdős területeket figyelembe véve olyan vonalak is akár az érdeklődés keresztüzében állhatnak, mint a *Nyírség homoki tölgyeseit és gyümölcsöseit keresztüzszelő Debrecen–Nyírbátor vonal*, a *Gemenci-erdőt átszelő Bátaszék–Baja vonal*, a *barcsi ősbörökást érintő Szentlőrinc–Barcs szakasz*, vagy a Dráva értéri

galériaerdőre rálátást nyújtó Barcs–Gyékényes vonalszakasz (természetesen hegyvidéki környezetben futó vonalaink mellett). A vízfelületek terén kiemelt szerepben tetszelegnek tóparti vonalainkon kívül a Duna mentén haladó vagy azt keresztező vasutak (Esztergom–Komárom, Tatabánya–Komárom, Bátaszék–Baja, Dunakeszi–Szob). Figyelemre érdemes lehet még a *Dráva vízfelületét több helyen megközelítő Barcs–Gyékényes–Nagykanizsa* vonal, a Tisza bal partján futó, a folyóra többek közt Martfűnél közvetlen rálátást engedő Tiszatenyő–Kunszentmárton vonal, vagy a Tiszatavat áthidaló Füzesabony–Debrecen vasútvonal. A mindkét esetben magas értéket elérő vonalszakaszok a következők: *Esztergom–Komárom, Tapolca–Balatonszentgyörgy, Bátaszék–Baja, Barcs–Gyékényes, Vác–Szob*, tehát táji szempontból ezek a hálózati elemek képesek a legtöbb látogatót vonzani.

7.1.9. A vasútvonalak összegző értékelése

Az egyes tényezők számbavétele után nem maradt más hátra, mint a bemutatott matematikai képlet segítségével elvégezzem a vasútvonalakra jutó számítást és bemutassam azokat a vonalszakaszokat, amelyek alkalmasak lehetnek a turisztikai integrációra. A számítás során – emlékeztetőül leírva – a következőket végeztem el:

- *5 különböző turisztikai termék attrakciójának vasúthoz viszonyított pozíciójának vizsgálata.* Ezek: kulturális turizmus, vallási turizmus, ökoturizmus, aktív turizmus, bor- és gasztronómiai turizmus.
- *Vasútvonalak táji, felszínborítási pozíciója, vasútvonalak természetföldrajzi környezetének elemzése*
- *Vasútvonalak mentén található állomások forgalmi viszonyainak áttekintése, az állomásokat érintő vonatok követési idején és minőségi jellemzőin keresztül.*

Az egyes vasútvonalak és vonalszakaszok turisztikai értéke a számított állomási összegek vonalra jutó átlaga, mivel az egyes szakaszok eltérő hosszúságúak, így összegzés esetén hamis képet kapnánk a vasúti turizmus lehetőségeiről. 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. percentilisét.
- 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. percentilisét.

Az 50. táblázatban azokat a vonalakat szerepeltettem, amelyek a kialakított indikátorok révén turisztikai terméktervezésre, illetve legalább az ezen való gondolkodásra alkalmasak. Azokat a vonalszakaszokat tekintetem *integrációra 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.

50. 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, Tiszató - 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	- VasútARTjáró, Balatonalmádi - Kiállított gőzmozdonyok: Csopak	- Balatonfüred kulturális kínálata - Balaton-felvidéki Nemzeti Park bemutatóhelyei: Csopak, Balatonalmádi - Balaton aktív turisztikai lehetőségei - Balaton-part gasztronómiai kínálata
Siófok-Fonyód	1628,535	- Balatonfenyvesi Kisvasút - Helyi védettségű állomásépületek: Zamárdi, Balatonszemes, Fonyód	- Balaton déli partjának kulturális kínálata, - Siófok parkjai, Fonyód kilátói (Sipos-hegy), Balatonboglári Gömbkilátó - Balaton aktív turisztikai lehetőségei - Balaton-part gasztronómiai kínálata
Vác-Szob	1544,746	- Királyréti Erdei Vasút (Kismaros) - Szobi Erdei Vasút (Szob) - Hétlyukú viadukt (Zebegény) - MÁV Nosztalgia	- Vác, valamint a Dunakanyar településeinek vallási emlékei (Székesegyház Vác, Kós Károly tervezte templom Zebegényben, műemlék templom Nagymaroson) - Duna-Ipoly Nemzeti Park tanösvényei (Zebegény)

		szervezett nosztalgia utazásai	- Vác és a Dunakanyar aktív turisztikai lehetőségei: jelzett turistautak, Duna menti EuroVelo kerékpárút
Eger-Szilvásvár	1459,604	- Szilvásvárad Állami Erdei Vasút	- Eger kulturális kínálata, múzeumok, Egri Vár, Eger vallási értékei - Bükk Nemzeti Park ökoturisztikai bemutatóhelyei: Szarvaskő, Szilvásvár, - Eger és Szilvásvár gasztronómiai kínálata, Egri borvidék
Vác-Drégelypalánk	1378,192	- Közlekedési park Nagyoroszi vasútállomáson	- Vác kulturális értékei, falvak népi építészeti emlékei, várak: Nógrád, Drégely - Vác vallási emlékei: Székesegyház, Berkenye szakrális kismemlékei - Duna-Ipoly Nemzeti Park bemutatóhelyei: Nógrád, Drégelypalánk - Vonal menti településekről induló jelzett turistautak
Érd-alsó-Székesfehérvár	821,113		- Székesfehérvár vallási emlékei - Velencei-tó környékének ökoturisztikai objektumai: Dinnyés, Agárd (Madárdal tanösvény, Hagyományörző park) - Velencei-tó aktív turisztikai lehetőségei
Pécs-Mohács	814,995		- Pécs kulturális és vallási jellegű értékei, Világörökség - Pécs sportolási lehetőségei, Villányi-hegység jelzett turistaútvonalai, Mohács vízisport kínálata - 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
Székesfehérvár-Siófok	664,203		- Siófok és Székesfehérvár kulturális és vallási értékei

			- Balaton aktív turisztikai lehetőségei - Balaton-part gasztronómiai kínálata
--	--	--	--

Forrás: saját készítés

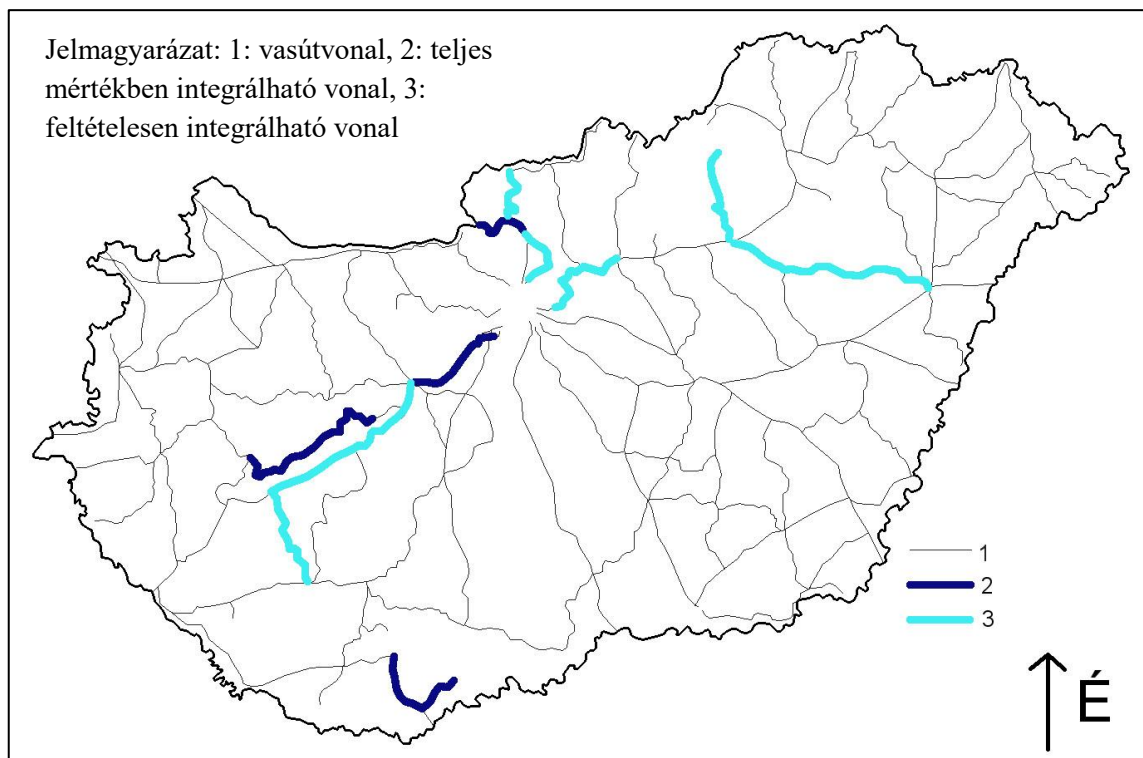
Az információk birtokában a *turisztikai fejlesztésre érdemes vasútvonalak hat csoportja alakítható ki*, ezek közül három esetben vonalcsopotról, három esetben pedig magányos vasútvonalról beszélhetünk (15. térkép). Az önállóan fejleszthető vonalszakaszok közé tartozik a *(Füzesabony)–Eger–Szilvásvár*, *Pécs–Villány–Mohács*, valamint a *Füzesabony–Hortobágy–Debrecen* vonalszakaszok. Ezeknél a vonalak mentén lineárisan található olyan jelentős attrakciók, amelyek biztosítják a vonal forgalmi kihasználtságát (Eger, Szarvaskő, Szilvásvár, Poroszló, Tiszafüred, Hortobágy, Balmazújváros, Pécs, Palkonya, Villánykövesd, Villány, Mohács). A *vonalcsoportosulások* a következők:

- *Balatonfüred központtal*: ez a legfontosabb vonalcsoport, mivel a legnagyobb értékű vonal is ide tartozik: Balatonfüred–Tapolca, Balatonfüred–Csajág (Balatonakarattya) révén a Balaton északi partját felöleli, érintve a Badacsonyi és a Balatonfüred-Csupaki borvidékeket is.
- *Vác központtal*: ez az egyetlen, amelyben három, turisztikailag releváns vonalszakasz fut össze. A vasút révén a Dunakanyar tágabb környezete is bejárható, ráadásul két helyen is közvetlen csatlakozás van keskenyvágányú vonalra. Így ez a vonalcsoport a legideálisabb a szűkebb értelemben vett, elsődlegesen az utazás élményének motivációjával érkező vasúti turisták megszólítására.
- *Fonyód központtal*: ide a Balaton déli partján futó vonal mellett egy, a Balaton régió háttérét is feltáró vasútvonal tartozik Kaposvár felé. A jó közlekedési adottságnak köszönhetően a magyar tengernél nyaraló vendégek könnyen átruccanhatnak a somogyi megyeszékhelyre kulturális élmények reményében, a kései vonatindulásnak köszönhetően ez akár egy esti színházi előadás is lehet. Fonyód helyi védettségű vasúti épületei jó célpontot jelenthetnek a vasúti turisták számára.

Bár a listában szerepelnek, a következő vonalak vasúti turisztikai fejlesztésével mégis óvatosan kell bánni:

- Érd-alsó–Székesfehérvár: bár minden feltételnek megfelel, a jó helyezését kizárólag a Velencei-tónak köszönheti, így az attrakciók kvázi pontszerűen helyezkednek el.
- Pécel–Hatvan: magas pontszáma kizárólag Gödöllőn alapszik, ezért ez is pontszerű megjelenésű, nem generál érdemleges vasúti utazást (esetlegesen vizsgálni érdemes a váci vonalcsoporttal együtt történő fejlesztést). Jelentőségét azonban emeli, hogy itt található a legmagasabb értékű attrakció, a vasúti turizmus legfontosabb hazai vonzereje, a gödöllői Királyi Váróterem.
- Siófok–Székesfehérvár: ebben az esetben a Balaton parti szakasz a releváns, a nem parti vonalrésznek attrakciók hiányában nincs lehetősége a turizmusba integrálódni.

15. térkép: A turisztikailag integrálható vasútvonalak térbeli elhelyezkedése



Forrás: saját készítés

7.1.10. A vasúti turizmus lehetőségei a termékfejlesztésben

A következő néhány bekezdés erejéig rövid tájékoztatást kívánok adni arról, hogy az 51. táblázatban szereplő vonalak és vonalcsoportok turisztikai integrációja milyen

marketingstratégia folytatásával lehetséges. A turisztikai marketing központi kérdése minden esetben, akár kínálati, akár keresleti oldalról közelítünk a témához, az alkalmazott ár, és a hozzá kapcsolódó árpolitika. Ezzel kapcsolatban két irányt lehet követni:

- *Piac által elfogadott legmagasabb ár módszere:* az a költség, amit a vendég a szolgáltatásért még hajlandó megadni, vagyis ez keresletkorlátos stratégia.
- *Szolgáltatók által kínálható legkisebb ár módszere:* az az ár, ami még éppen fedezi a piacon lévő szolgáltatók fennálló költségeit. Ez, mint látható, egy kínálatkorlátos árstratégiát jelent.

Az alkalmazott árpolitika kapcsán *tekintettel kell lennie a vasút szolgáltatási színvonalára*, és ennek alapján kell meghatározni az alkalmazott stratégiát. Nem mindegy ugyanis, hogy az elővárosi közlekedési rendszerbe integrált Vác környéki vonalhálózaton kezdünk integrált terméktervezésbe vagy az alig néhány vonattal bejárt, periférikus jellemvonásokat mutató Eger–Szilvásvárad, vagy Pécs–Villány–Mohács szakaszon. A jobb minőségért az utazók is hajlamosabbak magasabb összeget áldozni (lényegében erre épül a pót- és helyjegyek rendszere), ami megválaszolja az árpolitika kettősségének kérdését is. A *Vác környéki, illetve Balaton környéki vonalakon a legmagasabb ár módszerét*, míg a *periférikus futású vonalakon a legkisebb ár módszerét* érdemes használni (ahogy azt egyébként a vasút is teszi a regionális díjszabás alkalmazásával).

A termékpolitikával kapcsolatban ajánlott a következő elemek bevezetésének megfontolása:

Az elsődlegesen vasúti utazási motivációval rendelkezők részére:

- *Az érintett vonalszakaszokon lévő vasúti jellegű értékek számbavétele, integrálhatóságának vizsgálata.* A vasútállomásokon lévő emléktáblák, köztéri alkotások alkalmasak lehetnek akár *jelvénytörzsi mozgalomban való részvételre*, akár térségi, akár regionális, akár országos szinten (természetesen egyre magasabb minőségű díjazással).
- *Vezetett vasúti túrák szervezése*, a vasúti csomópontok (Vác, Fonyód, Füzesabony, stb.) vasúti emlékeinek bemutatására, erre vonatkozóan digitális audio és video guide létrehozása, kiterjesztett és virtuális valóság eszközök használatával.

- *Nosztalgia gőz- és dízelvontatású (NOHAB) szerelvények közlekedtetése* a MÁV Nosztalgia Kft. bevonásával, legalább szezonálisan. Ez a Balaton esetében a nyári, a Dunakanyar, Villány és Eger esetében inkább az őszi hétvégéket jelenti. Érdemes lehet megfontolni a Balaton északi partján a korábban szezonálisan rendszeresen közlekedő gőzvontatású nosztalgia vonatot legalább szezonális visszaállítását. A MÁV Nosztalgia rendszeresen hirdessen szervezett utakat a fenti vonalakra, esetlegesen a helyi kisvasutak (Kismaros, Szob, Balatonfenyves, Hortobágy-halastó, Szilvásvárad) bevonásával.

A vasúti közlekedésre, mint elsősorban közlekedési eszközre tekintők számára az alábbi termékpolitikai eszközök bevezetése lehet megfontolható:

- *Vasúti turisztikai bérletek bevezetése*, 24, 48, 72 órás időtartamra az adott vonalakra és vonalcsoportokra. A turisztikai jellegű vasúti bérletre jó példa volt 2017-es kivezetéséig a hajón is elfogadott Balaton Mix, visszaállításának, és akár környéki vonalakra való kiterjesztésének vizsgálatát érdemes lenne megfontolni. Ennek apropóján bevezethető lenne Dunakanyar, Hortobágy, Bükk és Villány vasúti bérlet is. Opcionális lehetőségként a csatlakozó vonalak bevonása is vizsgálható, így pl. a Tisza-tó esetében a Tiszafüred–Karcag vagy a Kisújszállás–Kál-Kápolna szakaszra kiegészítő bérletjegy megváltása. Ugyanez igaz a Balaton háttérét feltáró vonalakra (Siófok–Kaposvár, Tapolca–Ukk) is.
- *Kapcsolt szolgáltatások kialakítása*, kombinált jegyek alkalmazásával. A bérletjegy akár egyfajta *turisztikai kártyarendszerként is működhetne*, amelynek felmutatásával a rendszerben szereplő szolgáltatóknál meghatározott kedvezmények érvényesíthetők. Fontos lenne az *integrált jegyrendszer alkalmazása a nagyvasútról kisvasútra való átszállás esetében* (Szob, Kismaros, Hortobágy, de a Fonyód melletti Balatonfenyves kisvasútja is integrálható lehet a balatoni rendszerbe).
- *Digitális útvonalvezető, letölthető audioguide* készítése, a KARANCSI Z. et al. (2013) által lefektetett módszerek alapján. A vezető segítségével az utazás során feltáruló táj, a települések a hop on-hop off módszerének adoptálásával lennének bemutatathatók.
- Az érintett vonalszakaszokon lévő *vasúti jellegű értékek számbavétele, integrálhatóságának vizsgálata*. A vasútállomásokon lévő emléktáblák, köztéri

alkotások alkalmasak lehetnek akár *jelvénytörző mozgalomban való részvételre*, akár térségi, akár regionális, akár országos szinten (természetesen egyre magasabb minőségű díjazással).

A disztribúciós politikát tekintve érdemes arra figyelemmel lenni, hogy a *MÁV már eddigiekben is kiemelt figyelmet fordított több, a turizmusban releváns vasútvonalra*. Így idegenforgalmi jellegű kiadványt, brosúrát jelentetett meg a többek között a Balaton környéki, a Füzesabony–Debrecen és az Eger–Szilvásvárak vonalokról. A vasúttársaság rendszeresen szervez vezetett túrákat az érintett vonalakra, 2018 őszén pl. az alábbi lehetőségek álltak az e téma iránt érdeklődők előtt: pincelátogatás Villánykövesden, Egri Vár megtekintése, de nyári időszakban ennél is több ajánlat közül lehet válogatni. Erősíteni kellene ugyanakkor a Vác környéki vonalrendszer marketingjét is, kiemelten a Vác–Drégelypalánk vonalra, amely a térség más vonalaihoz képest kevésbé ismert.

Szükséges lenne ezeknek a vonalnak az *önálló internetes megjelenése*, egy vasúti turisztikai gyűjtőoldal révén. A honlapnak web 2.0 interaktív környezetben, WCAG AA7 szintű akadálymentesítéssel kell létrejönnie és működnie. A turisztikai szakvásárokon a vasút rendre jelen van, ugyanakkor fontos, hogy az évente megrendezésre kerülő *Utazás kiállításon a vonalak bemutatására célzott figyelmet szenteljen*, videók, kisfilmek készítésével, illetve helyből toborzott, az ottani viszonyokat jól ismerő munkatársak alkalmazásával. Fontos az *idegen nyelven való megjelenés* is a turisztikai piacon, ami a kötelező angol mellett a Balaton környezetében második nyelvként a német, a Pécs–Mohács szakaszon a horvát, a Tiszafüred–Debrecen szakaszon a román, a Vác környéki és az Eger–Szilvásvárak szakaszon a szlovák és a lengyel.

Az egyes vonalak eltérő célcsoportot tudnak megszólítani, ezzel kapcsolatban az alábbi stratégiát érdemes követni:

- *Balaton környéki vonalak*: elsősorban vízparti üdülésen résztvevő fiatalok, fiatal felnőttek, gyermekes családok az elsődleges célcsoport, a borkóstolás, valamint színházlátogatás révén pedig másodlagos célcsoportként középkorúak gyermek nélkül, illetve a senior korosztály.
- *Vác környéki vonalak*: Budapesten és környékén vendégeskedő aktív életmódot kedvelő fiatalok, fiatal középkorúak jelenthetnék a térség vasúti turizmusának

elsődleges, gyermekes családok, illetve középkorúak a másodlagos célcsoportját.

- *Eger–Szilvásvár*: elsődleges célcsoportja a gyermekes családok, túrázni vágyó fiatalok és középkorúak, az ökoturizmus révén lehetőleg kisebb csoportokban. Másodlagos célcsoportja lehet a borkóstolás és Eger fürdőkulturája révén a középkorú és idősebb korosztály.
- *Füzesabony–Debrecen*: Hortobágy népi és ökoturisztikai értékei gyanánt a középkorúak, fiatal középkorúak, gyermekekkel vagy anélkül jelenthetik az elsődleges célcsoportot, míg a Debrecen és Balmazújváros fürdőiben kezelésen lévő idősök a másodlagos szinten jelennek meg.
- *Pécs–Villány–Mohács*: itt egyértelműen a borfogyasztásra, a borvidék megismerésére irányul a vasúti utazás, ezért gyermek nélküli házaspárok, középkorú csoportok, illetve a senior korosztály az elsődleges célcsoport. Másodlagos célcsoportként megemlíthető a borfogyasztás mellett a Villányi-hegységben túrázni kívánó, sportosabb életvitelű fiatalabb korosztály is.

8. Az eredmények összefoglalása

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

- *Újszerű alapokra helyeződött a vasúthálózat és a vasúti értékek turisztikai kapcsolatainak feltárása.* A 7.1. fejezetben részletezett módszertan már ismert és a kutatói gárda által rendre használt metódusokon, képleteken, szabályokon alapul, újszerűségét az adja, hogy mindezeket az eljárásokat (pl. gravitációs modell, Zimpel-mutató) integráltan, egy minden, a turizmus keresleti és kínálati jellemzőinek egzakt leírásához szükséges eljárást tartalmazó képlet segítségével alkalmazza. Az újszerű matematikai megfontolások révén olyan új módszertani megújulás alapjai kerültek lerakásra, amely várhatóan a mainstream turizmusföldrajzi és közlekedéstudományi gondolkodást is befolyásolja. Hozzájárul továbbá a turizmus és a közlekedési rendszerek közötti kapcsolatok számszerűsítésére való igény növekedéséhez, a keresleti és kínálati jellemzők jelenleginél pontosabb leírásához. *A módszertani megújulás része a vasúti turizmus, mint turisztikai termék indikátorrendszerének kialakítása,* vagyis azon objektív mutatószámok meghatározása, amellyel világosan és egyértelműen lehatárolhatók a vasúti turizmus, mint termék turizmusföldrajzi térben való elhelyezkedése.
- *A dokumentum részletesen összefoglalja a vasúti turizmus, illetve a vasúti közlekedés turisztikai vonatkozásainak elméleti hátterét.* Ezek a fejezetek önmagukban nem hoznak új kutatási eredményeket, sokkal inkább a vasúti közlekedésnek a meglévő „mainstream” turizmuselméleti közgondolkodás eddigi eredményeibe való beillesztése a célja. 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 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.

Így a tanulmány révén világossá vált többek között az ökoturizmussal, bor-és gasztronómiai turizmussal, aktív turizmussal, kulturális turizmussal, vallási turizmussal való geográfiai szempontú kapcsolatrendszer. 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*, illetve lehetőség van a *vasúti közlekedés turizmusalapú fejlesztésére is*. 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*. Rávilágít arra, hogy a vasút turisztikai integrációját nem lehet az „egy kaptafa elv” mentén elvégezni, hanem *igazodni kell a vonalhálózat topográfiai, illetve ennek következtében annak szociálgeográfiai, valamint természetföldrajzi adottságaihoz*, és minden egyes vonalcsoporthoz önálló marketingstratégiával egyedi termékajánlatokat kidolgozni. *Néhány konkrét fejlesztési javaslatot, illetve irányt* a tanulmány is bemutat, mint további kidolgozásra váró jó gyakorlat, erre példa a vasúti turisztikai bérletek bevezetése, a kombinált jegyek alkalmazása, a digitális audioguide készítése, vagy a hop on-hop off módszereinek adoptálása.
- 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 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.

A doktori program elindulásakor olyan értekezésnek a tudomány asztalára való helyezésére vállalkoztam, amelynek a tudományos kutatói munka további ez irányú megalapozása mellett a nemzetgazdasági környezetben is valós haszna lehet, így hatása

közvetve is jelentkezhethet. Jelen doktori értekezés eredményei a következő szempontok szerint hasznosulhatnak:

- *Hazai vasúti személyszállítási szolgáltatást végzők jegyárbevételének növekedése, elsősorban az elővárosi közlekedésben nem használt vonalakon. E vonalszakaszokon a MÁV-Start Zrt. (GYSEV által üzemeltetett vonal nincs a turizmusban hasznosításra érdemes vonalszakaszok között) diverzifikált jegy- és bérletkínálat kidolgozásával és bevezetésével elősegítheti az utasforgalom volumenének fennmaradását, illetve bővülését.*
- *Új irányt szabhat a vasúti törzshálózatba nem tartozó vonalszakaszok megmaradásáért, fejlesztéséért küzdő civil öntevékeny szerveződések munkájának, összehangolt javaslatokkal tudják segíteni gazdasági és politikai szereplőket a vasútvonalak fejlesztését illetően.*
- *Általánosan erősödik a vasút idegenforgalmi szerepköre, a turizmus gazdasági és társadalmi szereplőivel való együttműködési folyamata. A turizmusba integrált vonalszakaszok üzemeltetése kapcsán a helyi és térségi desztináció menedzsment szervezetekkel való kapcsolat kialakítása, a gazdaság szereplőinek a turisztikai jellegű üzemeltetésben való részvételének erősítése szintén a dolgozat továbbgondolt eredményei között tartható számon.*
- *Diverzifikált turisztikai termékkínálat kialakítását teszi lehetővé a tanulmány eredményei által lefektetett újszerű megközelítés. A vízparti üdülésben már-már tespedtségbe süppedő Balaton esetében dinamizálhatja a turisztikai magatartást, a Dunakanyarban pedig a fővárosban és környékén idejüket töltők részére lehet a tartózkodási idő meghosszabbodását célzó ajánlatokat nyújtani.*
- *Az utasforgalom volumenének idegenforgalmi irányultságú növekedése, azáltal, hogy az e szakaszokon utazók további szolgáltatásokat is igénybe vesznek, javítja a helyi gazdasági szereplők piaci pozícióit, árbevételüket. Emellett a vasút idegenforgalmi jellegű fejlesztésének hatása a helyi döntéshozatalban, helyi rendeletek megalkotásában, valamint a településfejlesztés és –rendezés eszközeiben (településfejlesztési koncepciók, integrált településfejlesztési stratégiák, településrendezési tervek, stb.) is meg fog jelenni.*

9. A kutatás további irányai

Ahogy a bevezetőben is említettem, az értekezésben taglalt eredmények kutatása a 2000-es évek végén a vasúti mellékvonalak üzemeltetéséből fakadó problémákra feltett kérdések, és az ezekre adott válaszok kapcsán kezdődött. Az azóta eltelt évek alatt számos eredmény született a vasút turisztikai szerepvállalása kapcsán, amely magyar és idegen nyelvű publikációk sorában látott napvilágot. Ahogy azonban még a laikus olvasónak is feltűnik, a téma komplexitása, szerteágazósága és nem utolsósorban anyagi vonzatai miatt nem volt képes minden, a vasút és turizmus kapcsolatrendszerét érintő, eddig fel nem tárt kérdéskört taglalni és arra érdemi, tudományos igényű választ adni. Ez azt jelenti, hogy a téma kutatása a doktori értekezés leadásával nem szűnik meg, hanem a szerző és kutatótársainak segítségével tovább folytatódik. A következőkben az alábbi kutatási feladatok elvégzése szükséges, hogy a vasút turisztikai integrációja kellőképpen fel legyen tárva.

- *Turisztikailag releváns vonalak üzemeltetésének kérdése:* az egyik legfontosabb kérdés, hogy a turisztikai szempontból a tanulmány alapján fejleszthető vonalak esetében milyen módon oldható meg a vasúti közlekedés és a turisztikai termékfejlesztés kapcsolatának finanszírozási kérdése. A vasút menetrendszerű, utasításokon alapuló üzeme és a turisztikai terméktervezésben rejlő kreatív megoldások közötti eltérések eredményeként a vasút önmagában nem képes az idegenforgalmi célok ellátására, ahhoz komplex együttműködési rendszert kell kialakítani helyi szervezetekkel és szolgáltatókkal. Vizsgálni kell a vonalak mentén működő helyi, térségi és regionális turisztikai desztináció menedzsment szervezetek vasútvonalak üzemeltetésébe való bevonását, az idegenforgalmi célú jegyárbevételekből való részesedés lehetőségét. Ehhez a desztináció menedzsment szervezetekkel, illetve a vasút területi szervező irodáival mélyinterjúk megkérdezést kell folytatni.
- *Szervezeti kérdések megválaszolása:* az üzemeltetés témájához szorosan kapcsolódik, ám attól mégis több okból elvonatkoztatható a vasúti turizmus szervezeti kérdéseinek megoldása. A turisztikailag releváns vonalakon saját, önálló, menedzsmentszinten működő munkacsoportok felállítása szükségességének tudományos igényű feltárása a cél. A vasúti szolgáltatók

szervezeti keretei közé be kell illeszteni a turizmusirányítás helyi rendszerét. Ki kell térni ezen humán erőforrásbeli, árpolitikai, üzemeltetési kérdéseire. A vasút részéről fontos az idegenforgalmi jellegű fejlesztésekre irányuló attitűd feltárása, hiszen tökebevonást a komplex rendszer leginkább ettől az oldaltól remélhet. Meg kell válaszolni azt a kérdést, milyen szervezeti struktúra tudná legjobban ellátni a feladatot, illetve milyen feladatokat kell erre a menedzsmenti szintre telepíteni. Ehhez számos nemzetközi kutatási forrás, szakirodalom valamint megtekintésre érdemes jó gyakorlat áll rendelkezésre.

- *Vonali szintű részletes terméktervezési és termékfejlesztési elemzések.* Meg kell vizsgálni a fejlesztésre érdemes vonalszakaszok esetében, hogy a Nemzeti Turisztikai Adatbázisban nem szereplő, de védett természeti, táji, vagy ember alkotta objektumok (pl. egyedi tájértékek, helyi védettségű épületek) idegenforgalmi vérkeringésbe való bekapcsolásának lehetőségét. Ehhez mind települési, mind térségi és vonali szintű további adatgyűjtés szükséges. Ehhez kapcsolódóan fel kell tárni a helyben működő, gazdasági, civil és önkormányzati szereplők lehetséges feladatait is.
- *Vasúti turizmus keresletének feltárása:* ez talán a legfontosabb célkitűzés, amelyre az összes többi, előzőekben taglalt kutatási téma épülhetne. A keresleti viszonyok feltárása jelentős forrásbevonást igényel, emiatt is hiányzik jórészt a doktori értekezésből. A magas költségvonzat oka, hogy a vasutat idegenforgalmi céllal igénybe vevők egyéni érdekei és preferenciái csak célzott kérdőívekkel tárható fel. A keresleti viszonyokat taglaló problémák esetében szükséges lehatárolni vonalak és vonalcsoportok esetében a küldő területeket, azaz melyek azok a desztinációk, ahonnan érdemi látogatásra számíthat az adott vasúti turisztikai attrakció. Fel kell tárni továbbá a kereslet belső jellemzőit, életkor, nem, anyagi helyzet, szezonális, stb. vonatkozásában. Szükséges azt is leírni, hogy a vasúti utazások iránt érdeklődők milyen egyéb, a vasúthoz kapcsolódó attrakciók, programok meglátogatását tudja elképzelni.

Köszönetnyilvánítás

Az értekezés elkészítésében köszönetemet fejezem ki az alábbi személyeknek.

Dr. Csapó Jánosnak, konzulensemnek, aki rendkívül széleskörű meglátásaival, tapasztalataival, iránymutatásaival, önzetlen szakmai segítségével támogatta a több éves kutatómunka előrehaladását, mentorálását.

A Pécsi Tudományegyetem Földrajzi Intézete, valamint a Földtudományok Doktori Iskola munkatársainak kiemelten Dr. Aubert Antal professzor Úrnak, aki remek szakmai meglátásaival segítette a doktori kutatás elindulását.

Dr. Michalkó Gábornak, aki külső mentoromként végigkísérte kutatói életpályám alakulását, a maga baráti, de kellően szigorú álláspontjaival, stratégiai jellegű iránymutatásaival segítette kutatói munkámat.

Feleségemnek, Somogyi-Wagner Szilviának, a kutatómunka során tanúsított végtelen türelméért, nyelvi és formai lektorálásáért, a kérdőíves felmérésekben végzett segítségéért.

Családom többi tagjainak, szüleimnek, testvéreimnek a mellettem állásért és a kutatást előre vivő kreatív ötletekért.

Felhasznált irodalom

ABONYINÉ P.J. 2011: *Gondolatok a közlekedési infrastruktúra és a turizmus kapcsolatáról*. A földrajz tanítása, 19. 2. pp. 15-20.

AKBULUT, G. – ARTVINLI, E. 2011: *Effects of Turkish railway museums on cultural tourism*. Procedia Social and Behavioral Sciences, 19. pp. 131-138.

ARIMA, T. 2010: *Development Process of Urban Tourist Area: A Case Study of Odaiba in Tokyo*. Geographical Reports of Tokyo Metropolitan University, 45. pp. 45-56.

ASSAF, A. G. – TSIONAS, M. 2018: *The estimation and decomposition of tourism productivity*. Tourism Management, 65, pp. 131-142.

BAGNOLI, L. 2016: *Slow tourism and railways: A proposal for the Italian-French Roia Valley*. Dos Algarves: A Multidisciplinary e-Journal, 27. pp. 120-136. Elérhető: <http://www.dosalgarves.com/rev/N27/7rev27.pdf> [Letöltve: 2018.12.10]

BAI, B. – JANG, S. – CAI, L. – O’LEARY, J. 2001: *Determinants of travel mode choice of senior travelers to the United States*. Journal of Hospitality & Leisure Marketing. 8. 3-4. pp. 147-168.

BALÁZS G. 2008: *A vasútmegszüntetések társadalmi, néprajzi hatásai a Kádár-rendszerben*. Vasi Szemle, 62. 2. pp. 180-195.

BÁN D. 2011: *Utazás a pályaudvar körül: Az első indóháztól a pályaudvarokig*. L’Harmattan, Budapest, 287 p.

BELUSZKY P. 2008: *Vendégforgalom – Magyarország gyógy- és üdülőkai*. In: Beluszky P. (szerk.) 2008: Magyarország történeti földrajza II, Dialog Campus, Budapest – Pécs, pp. 110-121.

BERCZIK A. – MOLNÁR L. 1999: *A közlekedés: a múlt kalandja, a jövő reménye?* In: Csontos J. – Lukovich T. (szerk.) 1999: Urbanisztika 2000, Akadémiai Kiadó, Budapest, pp. 185-199.

BINNEY, M. – PIERCE, D. 1979: *Railway Architecture*. Bloombury Books, London, 256 p.

BLANCHETON, B. – MARCHI, J. J. 2013: *The three systems of rail tourism: Franch case*. Tourism Management Perspectives, 5, pp. 31-40.

BOGIZAIDES, N. – KOTSIU, E. – VOUGIOUKAS, M. 2005: *The Regional Impact of Heritage Railways*. Elérhető: <http://www-sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa05/papers/407.pdf> [Letöltve: 2018.12.10]

- BODNÁR R. K. 2008: *Gondolatok a tájkép turisták célterület-kiválasztását befolyásoló hatásáról*. In: Csorba P. – Fazekas I. (szerk.) 2008: *Tájkutatás – Tájökológia*. Rexpo Nyomdaipari Kft., Debrecen, pp. 503-509.
- BOGNÁR A. 2009: *A vasúti mellékvonalak bezárása Nagy-Britanniában az 1960-as években*. *Közlekedéstudományi Szemle*, 59. 4. pp. 41-52.
- BOKSBERGER, P. – STURZENEGGER, M. 2014: *The Rhaetian Railway in the Albula/Bernina Landscapes: A Masterpiece of Railway Engineering*. In: Conlin, M. V. – Bird, G. R. (szerk.) 2014: *Railway heritages and tourism: global perspectives*. Channel View Publications, Bristol – Buffalo – Toronto, pp. 201-213.
- BONNAFOUS, A. 1987: *The regional impact of the TGV*. *Transportation*, 14. 2. pp. 127-137.
- BRAMO, F. 2013: *The role of railway infrastructure on the tourism development (case Albania)*. *Albanian Journal of Agricultural Sciences*, 12. 2. pp. 297-300.
- BRUYELLE, P. – THOMAS, P. 1994: *The impact of the Channel Tunnel on Nord-Pas-de-Calais*. *Applied Geography*, 14. 1. pp. 87-104.
- BRZÓZKA, M. 2012: *Description and course of backpacking trips depending on the nationality of the tourists*. *Miscellanea Geographica*, 16 (1) pp. 36-42.
- BURMAN, P. – STRATTON, M. 1996: *Conserving the Railway Heritage*. Taylor and Francis, London, 244 p.
- BURNETT, P. – LUCAS, S. 2010: *Talking, walking, riding and driving: The mobilities of older adults*. *Journal of Transport Geography*, 18. 5. pp. 596-602.
- CAMARGO, B. A. – GARCA, C. G. – MORALES, M. 2014: *Railway tourism: An Opportunity to Diversify Tourism in Mexico*. In: Conlin, M. V. – Bird, G. R. (szerk.) 2014: *Railway heritages and tourism: global perspectives*. Channel View Publications, Bristol – Buffalo – Toronto, pp. 151-165.
- CIVIL SZERVEZETEK NÉVJEGYZÉKE. Elérhető: <https://birosag.hu/civil-szervezetek-nevjegyzeke> [letöltve: 2018.12.10]
- COLLISON, F. 2014: *The Grand Canyon Railway*. In: Conlin, M. V. – Bird, G. R. (szerk.) 2014: *Railway heritages and tourism: global perspectives*. Channel View Publications, Bristol – Buffalo – Toronto, pp. 166-189.
- CONLIN, M. V. – PRIDEAUX, B. 2014: *The Future of Railway Heritage Tourism? The West Coast Wilderness Railway, Tasmania*. In: Conlin, M. V. – Bird, G. R. (szerk.) 2014: *Railway heritages and tourism: global perspectives*. Channel View Publications, Bristol – Buffalo – Toronto, pp. 263-276.

COOPER, C. – FLETCHER, J. – FYALL, A. – GILBERT, D. – WANHIL, S. 2008: *Tourism: Principles and Practice*. Pearson Education Limited, Harlow, 810 p.

CSAPÓ J. – HUSZTI ZS. 2011: *Vasúti közlekedés és turizmus*. In: Veres L. (szerk.) 2011: *Turizmus és közlekedés*, Pécsi Tudományegyetem, Pécs Elérhető: <http://www.eturizmus.pte.hu/szakmai-anyagok/Turizmus%20%C3%A9s%20k%C3%B6zleked%C3%A9s/book.html#d6e1225> [Letöltve: 2018.12.10]

CSEPELI GY 2006: *Szociálpszichológia*. Osiris Kiadó, Budapest, 572 p.

CSIKÓS M. – TISZA I. 1999: *A magyar vasútügy fejlődése 1973 és 1998 között*. In: Kovács L. – Csiba J. – Csikós M. – Barkóczi J. (szerk.) 1999: *Magyar vasúttörténet*, 7. kötet. 1973-1998-ig, MÁV Rt, Budapest, pp. 7-12.

CSIKÓS M. 1996: *A magyar vasúti hálózat fejlesztésének fontosabb körülményei a múlt század utolsó évtizedeiben*. In: Kovács L. – Barkóczi J. (szerk.) 1996: *Magyar vasúttörténet* 2. kötet. 1876-tól a századfordulóig, MÁV Rt, Budapest, pp. 43-54.

CSÍKSZENTMIHÁLYI M. 2009: *Az öröm művészete: flow a mindennapokban*. Nyitott Könyvműhely, Budapest, 214 p.

CSÍKSZENTMIHÁLYI M. 1998: *És addig éltek, amíg meg nem haltak: a mindennapok minősége*. Kulturtrade, Budapest, 178 p.

DALLEN, J. 2007a: *The challenges of diverse visitor perceptions: Rail policy and sustainable transport at the resort destination*. *Journal of Transport Geography*, 15. 2. pp. 104-115.

DALLEN, J. 2007b: *Sustainable Transport, Market Segmentation and Tourism: The Looe Valley Branch Line Railway Cornwall, UK*. *Journal of Sustainable Tourism*, 15. 2. pp. 180-199.

DANN, G. 2001: *Senior tourism*. *Annals of Tourism Research*, 28. 1. pp. 235-238.

DÁVID L. – MOLNÁR F. – BUJDOSÓ Z. – DERESKEY A. 2007: *Biztonság, terrorizmus, turizmus*, *Gazdálkodás*, 51. 20, különkiadás, pp. 160-166.

DELAPLACE, M. – DOBRUSZKES, F. 2015: *From low-cost airlines to lox-cost high-speed rail? The French case*, *Transport Policy*, 38. pp. 73-85.

DELAPLACE, M. – PAGLIARA, F. – PERRIN, J. – MERMET, S. 2014: *Can High Speed Rail foster the choice of destination for tourism purpose?* *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 111. pp. 166-175.

DICKINSON, J. – LUMSDON, L. 2010: *Slow travel and tourism*. Earthscan, London-Washington D.C., 232 p.

- DICKINSON, J. E. – DICKINSON, J. A. 2006: *Local Transport and Social Representations: Challenging the Assumptions for Sustainable Tourism*. Journal of Sustainable Tourism, 14. 2. pp. 192-208.
- DICKINSON, J. – ROBBINS, D. 2008: *Representations of tourism transport problems in a rural destination*. Tourism Management, 29. 6. pp. 1110-1121.
- DIENES, G. M. 2007: *Einmal Wien-Triest: das Südbahn-Lesebuch*, Leykam, Graz, 176 p.
- DUFFY, P. 2006: *Railways put tourism on track in early 20th century Ireland*. Engineers Journal, 60. 10. pp. 661-662.
- ERCSEY Z. – GITTINGER T. – KISTELEKI M. – VINCZE T. 2009: *Hogyan lehet és hogyan nem szabad a magyar vasút költségeit csökkenteni*. Közlekedéstudományi Szemle, 59. 4. pp. 32-40.
- ERDŐSI F. 2010: *A visegrádi országok vasúti közlekedése, Lengyelország, Csehország, Szlovákia*. MÁV Zrt. Vezérgazgatóság – MTA RKK, Budapest, 335 p.
- ERDŐSI F. 2009: *Összeomlás vagy reneszánsz? A hagyományos vasúti közlekedés állapota és kilátásai Kelet-Európában*. Tér és Társadalom, 23. 2. pp. 1-23.
- ERDŐSI F. 2005: *Magyarország közlekedési és távközlési földrajza*. Dialog Campus, Budapest-Pécs, 504 p.
- ERDŐSI F. 2001: *A közlekedés területi jellemzőinek alakulása a rendszerváltás óta és hatása Magyarország térszerkezetére*. Területi Statisztika, 41. 2. pp. 160-175.
- EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2012/34/EU (2012.11.21.) IRÁNYELVE AZ EGYSÉGES EURÓPAI VASÚTI TÉRSÉG LÉTREHOZÁSÁRÓL. Elérhető: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012L0034&from=HU> Utolsó letöltés: 2018.08.06
- EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1371/2007/EK (2007.10.23.) RENDELETE A VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁST IGÉNYBE VEVŐ UTASOK JOGÁIRÓL ÉS KÖTELEZETTSÉGEIRŐL. Elérhető: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1371&from=HU> Utolsó letöltés: 2018.08.06
- EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1370/2007/EK (2007.10.23) RENDELETE. Elérhető: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1370&from=HU> [Letöltve: 2018.12.10]
- FAZEKAS M. 2005: *Az észak-balatoni vasút története (1909-1999)*. Balatonfüred Városért Közalapítvány, Balatonfüred, 244 p.

- FELD I. M. – HALÁSZ P. – HORN G. – PÁSTI T. – PULISCH J. – RÁKAI G. 2010: *Állásfoglalás az újranyíló mellékvonalakról, javaslat utasbarát menetrendek kialakítására*. Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület, Budapest, 20 p. Elérhető: http://veke.hu/wordpress/wp-content/uploads/2010/06/VEKE_mellekvonalak.pdf [Letöltve: 2018.12.10]
- FLEISCHER T. 2010: *A közlekedésfejlesztést befolyásoló társadalom, gazdaság, környezet*. Közlekedéstudományi Szemle, 60. 6. pp. 4-12.
- FRISNYÁK Zs. 2001: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750-2000*. História Alapítvány – MTA Történettudományi Intézet, Budapest, 346 p.
- GARRE, S. – MEEUS, S. – GULINCK, H. 2009: *The dual role of roads in the visual landscape: A case study in the area around Mechelen (Belgium)*. Landscape and Urban Planning, 92. 2. pp. 125-135.
- GASC, J. M. 2007: *Chemin de fer touristique: La voie de professionalisation*. Espaces, 251, pp. 18-25.
- GIVONI, M. – BANISTER, D. 2007: *Role of the Railways in the Future of Air Transport*. Transportation Planning and Technology, 30. 1. pp. 95-112.
- GONDA T. 2016: *A turisztikai termékfejlesztés elméleti alapjai*. PTE KPVK , 226 p. Elérhető: http://lib.igyk.pte.hu/libletoltes/karikiadvanyok/Gonda%20Tibor_A_turisztikai_termekfejlesztés_elmeleti_alapjai.pdf [Letöltve: 2018.12.10]
- GRAHAM, B. – ASHWORTH, G. J. – TURNBRIDGE, J. E. 2000: *A Geography of Heritage. Power, Culture and Economy*. Arnold, London, 284 p.
- GRIMSHAW, P. N. 1976: *Steam railways: growth points for leisure*. Geography, 61. pp. 83-88.
- GUIRAO, B. – CAMPA, J. L. – LÓPEZ-LAMBAS, M. E. 2016: *The assessment of the HSR impacts of Spanish tourism: an approach based on multivariate panel data analysis*. Transportation Research Procedia, 18. pp. 197-204.
- HALL, D. 2005: *Transport Tourism: Travelling through heritage and contemporary recreation*. In: Novelli, M. (szerk.) 2005: *Niche Tourism: Contemporary Issues, Trends and Cases*, Butterworth – Heinemann, Burlington, 288 p.
- HALL, D. 2004: *Transport and tourism: Some policy issues*. Scottish Geographical Journal, 120. 4. pp. 311-325.
- HALSALL, D. 2001: *Railway heritage and the tourist gaze: Stoomtram – Medemblik*. Journal of Transport Geography, 9. 2. pp. 151-160.

- HALSALL, D. 1992: *Transport for Tourism and Recreation*. In: Hoyle, B. S. – Knowles, R. D. (szerk.) 1992: *Modern Transport Geography*, Belhaven Press, London – New York, pp. 155-177.
- HALSALL, D. 1982: *Policies and practice of steam train operation on British Rail scenic routes 1981*. In: Halsall, D. (szerk.) 1982: *Transport for Recreation*, IBG Transport Geography Study Group, Lancaster, pp. 145-173.
- HANUSZ Á. – SZAKÁL Z. – JÁSZAI L. 2011: *Fiatalok utazási szokásai és a turisztikai desztináció kínálata*. In: Hanusz Á. (szerk.) 1995: *A helyi TDM szervezetek szerepe a desztináció turisztikai kínálatának fejlesztésében*, Nyíregyháza Város, Nyíregyházi Főiskola Természettudományi és Informatikai Kar Turizmus és Földrajztudományi Intézete, Nyíregyháza, pp. 39-44.
- HAVASS R. 1906: *A budapest-spalatoi vasút*. Földrajzi Közlemények, 34. 2. pp. 35-40.
- HENDERSON, J. 2011: *Railways as heritage attractions: Singapore's Tanjong Pagar station*. *Journal of Heritage Tourism*, 6. 1. pp. 73-79.
- HOBSON, J. S. – UYSAL, M. 1993: *Infrastructure: the Silent Crisis Facing the Future of Tourism*. *Journal of Hospitality and Tourism Research*, 17. 1. pp. 209-215.
- HORTOBÁGYI CSILLAGOSÉGBOLT-PARK HONLAPJA. Elérhető: <http://hortobagy.csillagpark.hu/javasolt-megfigyelohelyek/> [Utolsó letöltés: 2018.11.02]
- HORVÁTH G. 2008: *Természeti, táji értékek számszerű minősítése*. In: Csorba P. – Fazekas I. (szerk.) 2008: *Tájkutatás – Tájökológia*, Meridián Alapítvány, Debrecen, pp. 73-85.
- HUDSON, B. T. 2014: *Railway Hotels: From Infrastructure to Destination*. In: Conlin, M. V. – Bird, G. R. (szerk.) 2014: *Railway heritages and tourism: global perspectives*. Channel View Publications, Bristol – Buffalo – Toronto, pp. 17.25.
- JABAUDON, N. 2003: *Cycling holidays in Europe*. *Travel & Tourism Analyst*, 6. pp. 1-21.
- JANCSIK A. 2011: *A turisztikai terek életciklusát mérő indikátorok*. Elérhető: https://www.tankonyvtar.hu/en/tartalom/tamop425/0051_Turizmus_kutatasok_modszer_tana/ch06.html [Letöltve: 2019.02.14]
- JANG, S – WU, E. 2006: *Seniors' travel motivation and the influential factors: An examination of Taiwanese seniors*. *Tourism Management* 27. 2. pp. 306-316.
- JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2009: *Nemzetközi közlekedés és turizmus*. Aula Kiadó, Budapest, 472 p.

- JÉGER G. 2012: *Elfeledett vasúti emlékek*. In: Füleky Gy. (szerk.) 2012: A táj változásai a Kárpát-medencében. Történelmi emlékek a tájban: IX. Tájéörténeti Konferencia kiadványa, Balaton Múzeum – Környezetkímélő Agrokémiáért Alapítvány, Gödöllő, pp. 100-103.
- JOLY, D. – BROSSARD, T. – CAVAILHES, J. – HILAL, M. – TOURNEUX, F. P. – TRITZ, C. – WAVRESKY, P. 2009: *A quantitative approach to the visual evaluation of landscape*. *Annals of the Association of American Geographers*, 99. 2. pp. 292-308.
- JUSZTIN M. 2003: *Közlekedés és idegenforgalom a két világháború között*. In: Frisnyák Zs. (szerk.) 2003: *Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények*. Közlekedési Múzeum, Budapest, pp. 171-180.
- KALOCSAI P. 2003: *A vidéki közúti vasutak és az urbanizáció a dualizmus korában*. In: Frisnyák Zs. (szerk.) 2003: *Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények*. Közlekedési Múzeum, Budapest, pp. 109-120.
- KÁNYA J. 2000: *A székely körvasút regionális hatásai*. *Tér és társadalom*, 14. 2-3. pp. 255-264.
- KARANCSI Z. – SZALMA E. – KITKA G. – HORVÁTH G. 2013: *Látványútvonal tervezése vonatablaktól*. In: Michalkó G. – Rátz T. (szerk.) 2013: *Jó(l)lét és turizmus: utazók, termékek és desztinációk a boldogság és a boldogulás kontextusában*. Kodolányi János Főiskola, MTA CSFK Földrajztudományi Intézet, Magyar Földrajzi Társaság, Székesfehérvár – Budapest, pp. 34-46.
- KERESZTES L. L. – JÁRÁSI F. 2006: *A vasút szerepe a Baranya megyei falusi lakosság munkaerőpiaci mobilitásának kielégítésében*. *Közlekedéstudományi Szemle*, 56. 1. pp. 29-35.
- KERSTETTER, D. – CONFER, J. – BRICKER, K. 1998: *Industrial Heritage Attractions: Types and Tourists*. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 7. 2. pp. 91-104.
- KESERŰ I. 2007: *Az elővárosi vasúti közlekedés lehetséges szerepe a budapesti agglomeráció közlekedési problémáinak enyhítésében: a vasúti szolgáltatásokhoz való hozzáférés területi különbségei*. In: Kovács Cs. – Pál V. (szerk.) 2007: *A társadalmi földrajz világi, SZTE Gazdaság- és Társadalomföldrajzi Tanszéke, Szeged*, pp. 241-249.
- KNEIP R. 2008: *Közlekedés és életminőség – ellentmondás vagy harmónia?* In: Orosz Z. – Fazekas I. (szerk.) 2008: *Települési környezet*, Debreceni Egyetem, Debrecen, pp. 128-133.
- KOMÁROMI I. 2010: *Az ifjúsági turizmus a Kárpát-medencében: az ifjúsági turizmus korosztályos motivációkutatásának eredményei és fejlesztési lehetőségei a Kárpátok*

Interrégióban. Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézete, Nyíregyháza, 162 p.

KORMOSS, I. B. F. 1989: *Future Developments in North-West european tourism: Impacts of transport trends*. Tourism Management, 10. 4. pp. 301-309.

KÖVESNÉ G. É. 2010: *Szélsőséges időjárás hatása a hazai közlekedési rendszerre*. Klíma-21 Füzetek, 63. pp. 41-43.

KUBINSZKY M. 2006: *Adatok az európai vasúti építészettörténet irodalmáról*. Közlekedéstudományi Szemle, 56. 8. pp. 309-316.

LEAMNE, W. 2014: *Regional Railway Revival: Connecting Heritage and Tourism in the Spa Centre of Australia*. In: Conlin, M. V. – Bird, G. R. (szerk.) 2014: *Railway heritages and tourism: global perspectives*. Channel View Publications, Bristol – Buffalo – Toronto, pp. 214-226.

LEMKY, K. – JOLLIFFE, L. – CONLIN, M. V. 2014: *Railway Heritage for the Cruise Market*. In: Conlin, M. V. – Bird, G. R. (szerk.) 2014: *Railway heritages and tourism: global perspectives*. Channel View Publications, Bristol – Buffalo – Toronto, pp. 55-72.

LÖFGREN, O. 2008: *Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller*. Mobilities, 3. 3. pp. 331-351.

LUMSDON, L. – MCGRATH, P. 2011: *Developing a conceptual framework for slow travel: a grounded theory approach*. Journal of Sustainable Tourism, 19. 3. pp. 265-279.

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.

MAGYARORSZÁGI GYÓGYFÜRDŐK MEGYÉNKÉNTI NYILVÁNTARTÁSA. Elérhető: https://www.antsz.hu/felso_menu/ugyintezes/hatosagi_nyilvantartas/termeszetes_gyogy_tenyezok_nyt/gyogyfurdo_megyenkent.html [Letöltve: 2018.12.10]

MAJDÁN J. 2008: *Magyarország közlekedése*. In: Beluszky P. (szerk.) 2008: *Magyarország történeti földrajza II*, Dialog Campus, Budapest – Pécs, pp. 72-110.

MAJDÁN J. 2002: *A határok 21. századi változásának hatása a magyar vasúthálózatra*. In: Pál Á. (szerk.) 2002: *Héthatáron – Tanulmányok a határ menti települések földrajzából*. JGYF Kiadó, Szeged, pp. 365-399.

MAJDÁN J. 2001: *Modernizáció-vasút-társadalom. Tanulmányok a vasútépítések hatásáról a XIX-XX. században*. ISZE Integral – Egyetemi Kiadó, Pécs, 203 p.

- MAOZ, D. 2007: *Backpackers' motivations: The role of culture and nationality*. *Annals of Tourism Research*, 34. 1. pp. 122-140.
- MAROSI L. 1999: *A bűncselekmények gyakoriságának változása térben és időben*. *Területi Statisztika* 39. 1. pp. 64 – 83.
- MARTON G. 2013: *Az éghajlatváltozás és a turizmus összefüggései*. In: Schmidt P. (szerk). 2013: *Környezeti problémák a Kárpát-medencében 2 = nemzetközi klímakonferencia: tanulmánykötet*, Publikon Kiadó, Pécs, pp. 195-200.
- M.Á.S.T. 2005: *A szenior korosztály utazási szokásai*. *Turizmus Bulletin*, 9. 4. pp. 20-23.
- MÁTÉ A. 2016: *Fiatal felnőttek múzeumlátogatási attitűdje a szekszárdi vármegye háza példáján*. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 1. 1. pp. 67-81.
- Mayer P. 2009: *Mobilizáció: az utazási életút vizsgálatához*. *Tér és Társadalom*, 23. 3. pp. 63-77
- MÁV-START ZRT. CSOPORTOS UTAZÁSI AJÁNLATOK. Elérhető: <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/csoportos-utazas> [Letöltve: 2018.12.10]
- MÁV-START ZRT 2017/2018. ÉVI MENETREND. Elérhető: <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/2017-2018-evi-belfoldi-kozforgalmu-menetrend> [Letöltve: 2018.12.10]
- MÁV-START ZRT. KERÉKPÁRSZÁLLÍTÁS. Elérhető: <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/kerekparszallitasra-alkalmas-jarmutipusok> [Letöltve: 2018.12.10]
- MÁV-START ZRT. ÜZLETPOLITIKAI KEDVEZMÉNYEK. Elérhető: <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/kedvezmenyek-mav-start-zrt-vonalszakaszain> [Letöltve: 2018.12.10]
- MESTER T. 2009: *Ifjúsági turizmus Magyarországon, II. rész*. *Turizmus Bulletin* 13. 1. pp. 3-13.
- MESTER T. 2008: *Ifjúsági turizmus Magyarországon I*. *Turizmus Bulletin*, 12. 2. pp. 2-13.
- MEZEI I. 1996: *A 150 éves magyar vasút 1846-1996*, MÁV Rt. Budapest, 479 p.
- MICHALKÓ G. 2012: *Turizmológia: elméleti alapok*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 266 p.
- MICHALKÓ G. 2007: *Magyarország modern turizmusföldrajza*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 288 p.
- MICHALKÓ G. – KISS K. – KOVÁCS B. 2008: *A szürke párdúc útra kel: az időskorúak utazásainak szerepe szubjektív jólétük tükrében*. In: Grábics Á. (szerk.) 2008: *Aktív*

időskor, Központi Statisztikai Hivatal, Szociális és Munkaügyi Minisztérium, Budapest, pp. 80-98.

MICHALKÓ G. 1999: *A városi turizmus elmélete és gyakorlata*. MTA FKI, Budapest, 168 p.

MIKHÁZI ZS. 2011: *Ökológia és/vagy ökonómia? – kérdések és válaszok a turizmusban*. In: Michalkó G. – Rátz T. (szerk.) 2011: *A turizmus dimenziói: humánium, ökonómikum, politikum*. Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár, pp. 139-150.

MILLAR, S. 1989: *Heritage management for heritage tourism*. *Tourism Management*, 10. 1. pp. 9-14.

MING, M. S. – WALL, G. 2009: *The Qinghai-Tibet railway and Tibetan tourism: travelers' perspectives*. *Tourism Management*, 30. 5. pp. 650-657.

MOLNÁR A. J. 2012: *Zarándokút a tájban – a Mária-út kialakításának tapasztalatai*. In: Konkoly-Gyúró É.–Tirászi Á.–Nagy G. M. (szerk.) 2012: *Tájéstudomány – Tájtervezés V. Magyar Tájökológiai Konferencia. Konferenciakiadvány*, Sopron. pp. 214–220.

MORGEN, D. 2002: *The role of umbrella organizations in the development of heritage railways*. *Japan Railway and Transport Review*, 32, pp. 35-37.

NITA, J. – MYGA-PIATEK, U. 2014: *Scenic values of the Katowice – Częstochowa section of national road no 1*. *Geographica Polonica* 87. 1. pp. 113-125.

ORBASLI, A. – WOODWARD, S. 2008: *A Railway 'Route' as a Linear Heritage Attraction: The Hijaz Railway in the Kingdom of Saudi Arabia*. *Journal of Heritage Tourism*, 3. 3. pp. 159-175.

PAGE, S. J. 2009: *Transport and Tourism: Global perspectives*. Pearson Education Limited, Harlow, 452 p.

PÁLYI I. 2008: *A vasúti indóházak állagmegőrzésének, a kulturális örökség gondozásának és új funkciókra alkalmazásának kérdései*. *Közlekedéstudományi Szemle*, 58. 4. pp. 46-52.

PÉCSEK B. 2014: *Gyorsuló idő, lassuló turizmus: a lassú turizmus modellezése*. *Turizmus Bulletin*, 16. 1. pp. 3-10.

PÉNZES E. 2009: *A turizmus környezeti hatásait vizsgáló módszerek alkalmazási lehetőségei*. *Tájökológiai Lapok*, 7. 2. pp. 361-373.

PEETERS, P. – SZIMBA, E. – DUIJNISVELD, M. 2007: *Major environmental impacts of European tourist transport*. *Journal of Transport Geography*, 15. 2. pp. 83-93.

- PIRISI G. – TRÓCSÁNYI A. 2006: *Átalakuló kisvárosok a Dél-Dunántúlon*. Földrajzi Értesítő, 55. 1-2. pp. 87-108.
- POLÁK ATTILA 2015: *Hazánk aprófalvainak kriminológiai profilja*. Településföldrajzi tanulmányok, 4. 2. pp. 162-176.
- POLINO, M. N. 2007: *Patrimoine ferroviaire et tourisme: Des relations anciennes et particulières*. Espaces, 251. pp. 26-31.
- PORTERFIELD, J. D. 2014: *The Dining Car's Contribution to Railroad Heritage Tourism*. In: Conlin, M. V. – Bird, G. R. (szerk.) 2014: *Railway heritages and tourism: global perspectives*. Channel View Publications, Bristol – Buffalo – Toronto, pp. 105-114.
- PUCZKÓ L. – RÁTZ T. 2011: *Az attrakciótól az élményig. A látogatómenedzsment módszerei*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 342 p.
- RÁTZ T. – VIZI I. 2007: *A turizmus szerepe az európai közlekedési mobilitás és integráció folyamataiban*. Földrajzi Közlemények, 131. 3. pp. 133-145.
- REES, J. – JARMAN, P. – GWYN, D. 2010: *The Conservation of Operational Steam Locomotives*. Industrial Archaeology Review, 32. 2. pp. 91-102.
- REIS, A. C. – JELLUM, C. 2014: *New Zealand Rail Trails: Heritage Tourism Attractions and Rural Communities*. In: Conlin, M. V. – Bird, G. R. (szerk.) 2014: *Railway heritages and tourism: global perspectives*. Channel View Publications, Bristol – Buffalo – Toronto, pp. 90-104.
- RICHARDS, G. – WILSON, J. 2007: *Hátizsákos turizmus, avagy az ifjúsági turizmus napjainkban*. Turizmus Bulletin 11. 3. pp. 28-38.
- ROGGE, E. – NEVENS, F. – GULINCK, H. 2007: *Perception of rural landscapes in Flanders: Looking beyond aesthetics*. Landscape and Urban Planning, 82. 4. pp. 159-174.
- RUSU, R. 2001: *A ticket to ride? Railways and Tourism in the UK*. Studia Universitatis Babeş-Bolyai. Geographia, 46. 2. pp. 159-166.
- SAIMYO, H. 2010: *Relationships between Railways and Tourism*. Japan Railways and Transport Review, 55. pp. 6-15.
- SHAW, S. L. – FANG, Z. – LUB, S. – TAO, R. 2014: *Impacts of high speed rail on railroad network accesibility in China*. Journal of Transport Geography, 40. pp. 112-122.
- SMITH, M. K. – DIEKMANN, A. 2017: *Tourism and wellbeing*. Annals of Tourism Research, 66. 1. pp. 1-13.

SMITH, D. – GIBB, R. 1993: *The regional impact of the Channel Tunnel: a return to potencial analysis*. Geoforum, 24. 2. pp. 183-192.

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

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

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

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

SORENSEN, A. 2003: *Backpacker ethnography*. Annals of Tourism Research, 30. 4. pp. 847-867.

SULYOK J. – MAGYAR Zs. 2014: *Az aktív turizmus helyzete Magyarországon – Fókuszban a kerékpározás és a természetjárás*. Turizmus Bulletin, 16. 3-4. pp. 15-26.

SULYOK J. – MÁRTONNÉ M. K. 2014: *A vallási turizmus helyzete Magyarországon*. Turizmus Bulletin, 16. 1. pp. 11- 20.

SÜTŐ L. 2012: *Sportturisztikai termékfejlesztés tapasztalatai a teljesítménytúrázás kapcsán*. In: A turizmus területi dimenziói (szerk: Hanusz Á.) Nyíregyházi Főiskola Természettudományi Főiskolai Kar Turizmus- és Földrajztudományi Intézete, Nyíregyháza, pp. 167-176.

SWARBROOKE, J. – HORNER, S. 2007: *Consumer Behaviour in Tourism*, Routledge, Oxford, p. 134.

SZABÓ L. 2009: *A tér szerepe a turizmusban*. In: Szabó V. – Fazekas I. (szerk.) 2009: *Települési környezet*, Debreceni Egyetem, Debrecen, pp. 62-67.

SZEMEREY Á. 2014: A MÁV Zrt üzemeltetésében lévő vonalak jellemzése. *Sínek Világa*, 56. 3. pp. 13-16.

TÁMOGATOTT PROJEKT KERESŐ. Elérhető:
https://www.palyazat.gov.hu/tamogatott_projektkereso [Letöltve: 2018.12.10]

THOMPSON, K. – SCHOFIELD, P. 2007: *An investigation of the relationship between public transport performance and destination satisfaction*. Journal of Transport Geography, 15. 2. pp. 136-144.

TILLMEN, J. A. 2002: *Sustainability of heritage railways: an economic approach*. Japan Railway and Transport Review, 32, pp. 38-45.

TIMOTHY, D. 2007: *Tourism and Transport: Modes, Networks and Flows*. Channel View Publications, Clevedon, 327 p.

TINER T. 2007: *Arccal a Volán felé? Vasúti mellékvonalak megszüntetésének közlekedésgéogrjzi következményei*. Földrajzi Értesítő, 56. 1-2. pp. 125-130.

TOMIK, R. 2013: *Active Sport Tourism – A Survey of Students of Tourism and Recreation*. Journal of Tourism, Recreation and Sport Management, 1. pp. 13-20.

TÓTH, G. – DÁVID, L. 2010: *Tourism and accessibility: an integrated approach*. Applied Geography, 30. 4. pp. 666-677.

TÜSKE J. 1941: *A vasút az idegenforgalom szolgálatában*. Idegenforgalmi Újságírók Egyesülete, 6 p.

UDVARHELYI D. 1996: Magyarország gazdasági és vasútpolitikája 1876-tól a századfordulóig. In: Kovács L. – Barkóczi J. (szerk.) 1996: Magyar vasúttörténet 2. kötet. 1876-tól a századfordulóig, MÁV Rt, Budapest, pp. 7-42.

UDVARHELYI D. – CSIKÓS M. 1997: A világgazdasági válság és következményei (1915-1944). In: Kovács L. – Barkóczi J. (szerk.) 1997: Magyar vasúttörténet 5. kötet. 1915-től 1944-ig, MÁV Rt, Budapest, pp. 7-19.

VAN DEN BERG, P. – ARENTZE, T. – TIMMERMANS, H. 2011: *Estimating social travel demand of senior citizens in the Netherlands*. Journal of Transport Geography, 19. 2. pp. 323-331.

VICKERMAN, R. – SPIEKERMANN, K. – WEGENER, M. 1999: *Accessibility and economic development in Europe*. Regional Studies, 33. 1. pp. 1-15.

VINCZE T. 2005: *A magyar mellékvonali vasúti hálózat jövője*. Közlekedéstudományi Szemle, 55. 5. pp. 162-169.

VÖRÖS Zs. 2005: *A fenntartható fejlődés egyik legfontosabb alappillére a közlekedésben a vasút*. Közlekedéstudományi Szemle, 55. 11. pp. 415-427.

WANG, X. – HUANG, S. – ZOU, T. – YAN, H. 2012: *Effects of the high speed rail network on China's regional tourism development*. *Tourism Management Perspectives*, 1. pp. 34-38.

WATTS, L. 2008: The art and craft of train travel. *Social & Cultural Geography*, 9. 6. pp. 711-726.

WHITELEGG, J. 1984: *Closure of the Settle-Carlisle railway line: The case for a social cost-benefit analysis*. *Land Use Policy*, 1. 4. pp. 283-298.

WORTH, N. 2009: *Understanding youth transition as 'becoming: identity, time and futurity*. *Geoforum* 40. 6. pp. 1050-1060.

ZBIGNIEW, T. 2006: *Railway closures to passenger traffic in Poland and their social consequences*. *Journal of Transport Geography*, 14. 2. pp. 135-151.

ZINTHÄFNER, P. 2001: *Die Freiburger Bahnhofsachse: vom Nachkriegsprovisorium zur modernen Dienstleistungsmeile*. *Regio Basiliensis*, 42. 3. pp. 249-257.

ZSARNÓCZKY M. 2016: *Az idősek szegmensének hatásai az egészségturizmusban*. *Acta Carolus Robertus* 6. 2. pp. 318-332.

2012. ÉVI XLI. TÖRVÉNY A SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁSOKRÓL. Elérhető: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A1200041.TV> [Letöltve: 2018.12.10]

28/1998. (V.13.) IKIM RENDELET. Elérhető: <http://jogiportal.hu/index.php?id=abuqkzt96g8ex1jw4&state=20150604&menu=view> [Letöltve: 2018.11.25]

429/2016. (XII.15.) Korm. rendelet a turisztikai térségek és a kiemelt turisztikai fejlesztési térségek létrehozásáról. Elérhető: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A1600429.KOR> [Letöltve: 2019.02.10]

<https://osztalykirandulas.hu/blog/ingyenes-utazas-muzeumok-listaja/> [Letöltve: 2018.12.10]

<http://somogyivasutak.hu/index.php?show=csanadi-koncepcio-1968.htm> [Letöltve: 2018.12.10]

<http://www.vonatosszeallitas.hu/kocsik.html> [Letöltve: 2018.12.10]

Melléklet

KÉRDŐÍV A SZABADIDŐS VASÚTI UTAZÁSI SZOKÁSOKRÓL

Tisztelt Hölgem/Uram! Somogyi Bence vagyok, a Pécsi Tudományegyetem Földrajzi Intézetének doktorjelölt hallgatója. Doktori disszertációm megírásához kérdőíves felmérést végzek a lakosság szabadidős vasúti utazásaival kapcsolatban. A kérdőív kitöltésére fordítandó idő kb. 10-15 perc. A kérdőív névtelen, semmilyen, Önt egyértelműen beazonosítható kérdést nem tartalmaz. Előre is köszönöm, hogy kitöltésére időt szánva segíti munkámat!

Általános kérdések

1. Mi az Ön neme? Kérem, húzza alá a megfelelőt! Nő Férfi

2. Mi az Ön életkora? Kérem, húzza alá a megfelelőt?

0-14 év 15-29 év 30-44 év 45-59 év 60-74 év 75 év felett

3. Mi az Ön legmagasabb iskolai végzettsége? Kérem, húzza alá a megfelelőt!

Alapfokúnál kevesebb Alapfokú Középfokú Felsőfokú

Vasúti utazással kapcsolatos kérdések

4. Szabadidős utazásai során általában milyen közlekedési eszközt választ? Kérem, tegye sorrendbe, egyéni preferenciái alapján! (1. – legjobb, 5. legrosszabb)

Vasút: Autóbusz: Gépkocsi: Kerékpár: Egyéb:

5. Milyen gyakran választja szabadidős utazásaihoz a vasutat? Kérem, jelölje a megfelelőt! (Egyet jelöljön meg!)

Minden esetben: Gyakran: Alkalmanként: Ritkán: Egyáltalán nem:

6. Szabadidős célú utazáson kívül, pl. munkába, iskolába járáshoz, ügyintézéshez igénybe veszi-e a vasutat? Kérem, jelölje a megfelelőt! (Egyet jelöljön meg!)

Igen, minden esetben: Igen, gyakran: Igen, alkalmanként:
Igen, ritkán: Nem:

7. Általában hova utazik szabadidejében vonattal? Kérem, nevezzen meg néhány települést, ahova a közelmúltban (legfeljebb 5 éve) vonattal utazott!

.....
.....

8. Milyen motivációval utazott a fent megnevezett településekre? Többet is megjelölhet!

Rokonok, barátok, ismerősök meglátogatása: Városlátogatás: Fürdőlátogatás:
Rendezvény látogatása: Kulturális program látogatása: Gasztronómia:
Természetjárás: Kerékpározás: Egyéb aktív mozgásforma: Egyéb:

Kérem, fordítson!

9. Milyen okai voltak annak, hogy a megnevezett településekre vonattal utazott? Többet is megjelölhet!

Igénybe vehető kedvezmények miatt
Vasúttal érhető el legkönnyebben
Mások ajánlották
Vasút szolgáltatásai miatt
A célpont közel feküdt a vasúthoz
Jó menetrendi kínálat (gyorsaság, ütemes menetrend, stb.) miatt
Egyéb okból:
.....

Vasút és környezet kapcsolatáról szóló kérdések

10. Véleménye szerint mennyiben segíti elő a táji és környezeti értékek megőrzését a vasúton való utazás? Értékelje 1-5 skálán (1-egyáltalán nem segíti elő, 5-teljes mértékben elősegíti)!

1 2 3 4 5

11. Mennyire tartja fontosnak a vasúti utazások során a vonatablaktól feltároló táj látványát? Értékelje 1-5 skálán (1-egyáltalán nem tartja fontosnak, 5-teljes mértékben fontosnak tartja)!

1 2 3 4 5

12. Utazásai során általában mennyi időt tölt a vonatablaktól feltároló táj tanulmányozásával? Értékelje 1-5 skálán (1-egyáltalán nem tölt időt, 5-minden idejét ezzel tölti)!

1 2 3 4 5

13. Utazásai során mennyire tesznek Önre mély benyomást az alábbi, jellemző tájtipusok?

Értékelje 1-5 skálán (1-semmilyen benyomást nem tesz, 5-rendkívüli benyomást tesz)!

Hegyvidéki:	1	2	3	4	5
Dombvidéki:	1	2	3	4	5
Síkvidéki:	1	2	3	4	5
Erdős:	1	2	3	4	5
Mezőgazdasági:	1	2	3	4	5
Vízparti:	1	2	3	4	5
Települési:	1	2	3	4	5
Ipari:	1	2	3	4	5

Köszönöm, hogy időt fordított a kérdőív kitöltésére!