

*Somogyi Bence*¹

**A VASÚT, MINT AZ IPARI ÖRÖKSÉGTURIZMUS „ELFELEDETT” SZEGMENSE A BELFÖLDI
TURISTÁK KOGNITÍV TUDATÁBAN**

BEVEZETÉS

A Brit-szigeteken a XVIII. század közepétől, majd az európai kontinensen a XIX. század elejétől - országoként eltérő időpontban - jelentkező ipari forradalom, és a vele járó technikai és társadalmi átalakulás mára több évszázados történelmi értékekkel büszkélkedhet. Az ipar térnyerése olyan társadalmi, gazdasági és ezzel összefüggésben politikai változásokat indukált, melyek ezt a korszakot az egyik – legalábbis a jelen viszonyait a leginkább meghatározó – legfontosabb érává tette.

A XX. század közepétől jelentkező társadalmi, technológiai és gazdasági átalakulás újabb struktúraváltást eredményezett. Ez a korábbi ipari kultúrák, nagyipari termelési funkciók felhagyását eredményezte, mellyel a világ a posztindusztriális korba lépett. A változás az ipari termelés jellegének, helyszínének, alapvetően a termelés struktúrájának megváltozásában öltött testet, melynek eredményeképpen az addig virágzó ipari övezetek egycsapásra rozsdáövezetekké, komplex válságócokká váltak.

Ennek a hatalmas mennyiségű ipari örökségnek a hasznosítása most kezd valódi erőre találni, felismerve az ebben rejlő potenciált (SOYEZ, D. 2006, CSAPÓ J. ET AL. 2010). A hasznosítás elsősorban nem a turizmusban, hanem a helyi lakosság és gazdaság más szolgáltatói szegmensben való kiaknázásában jelentkezik, mely természetesen a helyszínre látogató turisták előtt is nyitva áll. A hasznosítások nehézkessége az oka, hogy az örökségturizmuson belül az ipari örökségek látogatottsága más örökségturisztikai elemekhez képest a hátsó sorban kullog (EDWARDS, A. J. – LLURDÉS, J. C. 1996). Sokszor nem is az ipari örökség megtekintése jelenti a fő motivációt e helyszínek meglátogatása esetén, hanem egy másik, nagyobb imázssal rendelkező örökségturisztikai elem (CHEN, J. S. ET AL. 2001, PORIA, Y. ET AL. 2006). Az ipari területek legtöbbször a történelmi városmagot keretezik, attól elszigetelten találhatóak a településszövetben. Ezek a városrészek más helyszínekhez képest kevésbé vonzó látványt nyújtanak, ráadásul az egyediség, a megismételhetetlenség hiánya (kevés a különbség mondjuk egy nyugat-európai és egy amerikai gyárépület külső megjelenése között) is jelentkezik ezeknél az objektumoknál (MCKERCHER, B. – HO, P. 2006). Ezen a téren azok a volt ipari helyszínek váltak turisztikai célponttá, melyek más, a korábitól eltérő funkcióban hasznosultak – így galériaként, vendéglátó egységként, szálláshelyként (HENDERSON, J. 2011). Az ipari örökségek körében sajátos szegmenst képviselnek az ún. közlekedési örökségek. Ezek ebbe a kategóriába sorolása mindenképpen indokolt, hiszen az első vasútvonalak az ipari és mezőgazdasági szállítás végett épültek ki, de egy veterán közúti jármű is egy termelési folyamat végterméke. A termelés leállása, a posztindusztriális kor eljöttével a szállítási igények csökkenésével jártak, melyek előrevetítették a vasúti hálózat redukcióját. A vasútvonalak megszüntetése együtt járt a turisztikai potenciál felismerésével, ami rendkívül fontos volt az ipari örökségturizmus térhódításában (GRAHAM, B. ET AL. 2000). Korábban alig ismert, a személy- és teherszállításban egyaránt hasznosított vonalak váltak a turizmus fő színterévé, akár a nagyvasúti közlekedésről (KLUGMANN, A. 2003), akár településközi helyi hálózatokról (HALSALL, D. A. 2001), akár városon belüli kötött pályás közlekedésről van szó (ENVER, F. 2005). Így vált a vasúti turizmus kiemelt célpontjává a Semmeringhez hasonló

¹**Somogyi Bence:** Pécsi Tudományegyetem, Turizmus Tanszék
7624 Pécs, Ifjúság útja 6.
E-mail: somogyib1981@gmail.com

alpesi hegyi vasutak, a transzszibériai vasúthoz mérhető transzkontinentális luxusutazások, vagy Magyarországon a budapesti Füstí Vasúttörténeti Park. A vasúti örökség természetesen nem merül ki magában a vasútvonalakban, hanem beletartozik e vonalak kiszolgáló létesítményei, felvételi és raktárépületek is (ORBASLI, A. – WOODWARD, S. 2008).

Az életminőség turizmusföldrajzi kontextusú kutatása, leírása a nemzetközi szakirodalomban évtizedes hagyományokkal rendelkezik. Mind a hivatásforgalomban, mind a turizmusban az elégedettség keresése hajtja az embert, annak megtalálása mindenki legfőbb vágya (MICHALKÓ G. 2010). Minden reggel csak Magyarországon emberek százezrei utaznak sokszor órányi időket, hogy a számukra létező legnagyobb boldogulással, és jólléttel kecsegtető munkahelyeken dolgozzanak. Ugyanígy a szabadidős utazások célja is a boldogság megtalálása. Az egyén oda és akkor fog utazni, ahol, és amikor megtalálja azt a kis szigetet, idegen szóval niche-t, melyben saját boldogsága a legteljesebb lehet (MICHALKÓ G. ET AL. 2007).

A boldogság elérésében azonban nem csak a cél, hanem maga a mozgás folyamata, az ekkor fellépő ingerek, mozzanatok, egyszóval az utazás miliője is fontos (RUSU, R. 2001, SCHEINER, J. 2006, TAYLOR, Z. 2006, RÁTZ T. ET AL. 2008). Amennyiben az illető hosszú percekig várakozik a reggeli és késő délutáni csúcsidőben, s emiatt akár fontos találkozót késik le, szubjektív értékítéletét még az akármilyen csúcstechnológiával felszerelt gépjármű is negatívan fogja befolyásolni (GIVONI, M. – RIETVELD, P. 2007, MICHALKÓ G. – LŐRINCZ K. 2007). Hasonlóan egy rosszul felszerelt, hiányos szolgáltatásokkal működő vasúti szerelvény is negatívan, egy modern, gyors és pontos viszont pozitívan hat az individuális attitűdre (VILA, X. 2000, KOLOS, A. 2004, ERDŐSI F. 2010, OLIO ET AL. 2011).

Jelen tanulmány megkísérli feltárni a vasút, mint örökségi érték látogatása és az emberek mindennapi élethelyzete közötti összefüggéseket. Rávilágít annak okaira, hogy a vasút, turisztikai termékfejlesztésben jelentkező egyedisége és komplexitása ellenére, miért csak kevés számú érdeklődőt képes megszólítani. A termékfejlesztés előbb említett összetett volta arra ösztönzi a témát átfogóan vizsgáló turizmusföldrajzos kutatói gárdát, hogy az életminőség és az ipari örökségturisztikai kereslet közötti összefüggéseket behatóan vizsgálják. A vizsgálat egyben bemutat olyan helyszínt, vagy helyszíneket, melyek vagy már ma is a vasúti turizmus belföldi célpontjaiként értelmezhetők, vagy a jövőben ennek a sajátos örökségturisztikai terméktípusnak a fokozódó elterjedésével kell számolni. A kutatás során elért eredmények a későbbiekben fontosak lehetnek a vasúti turizmus termékfejlesztési procedúráiban valamint magában a vasúti utazás fejlesztése esetén is.

A KUTATÁS MÓDSZERTANI ALAPJAI

A kutatás módszertanában másodlagos és primer forráselemzési metódusok egyaránt szerepeltek. Előbbi esetében ez a vasút turisztikai hasznosításáról, valamint az ipari örökségturizmusról szóló hazai és nemzetközi jelentőségű szakirodalmak tartalomelemzését jelentette.

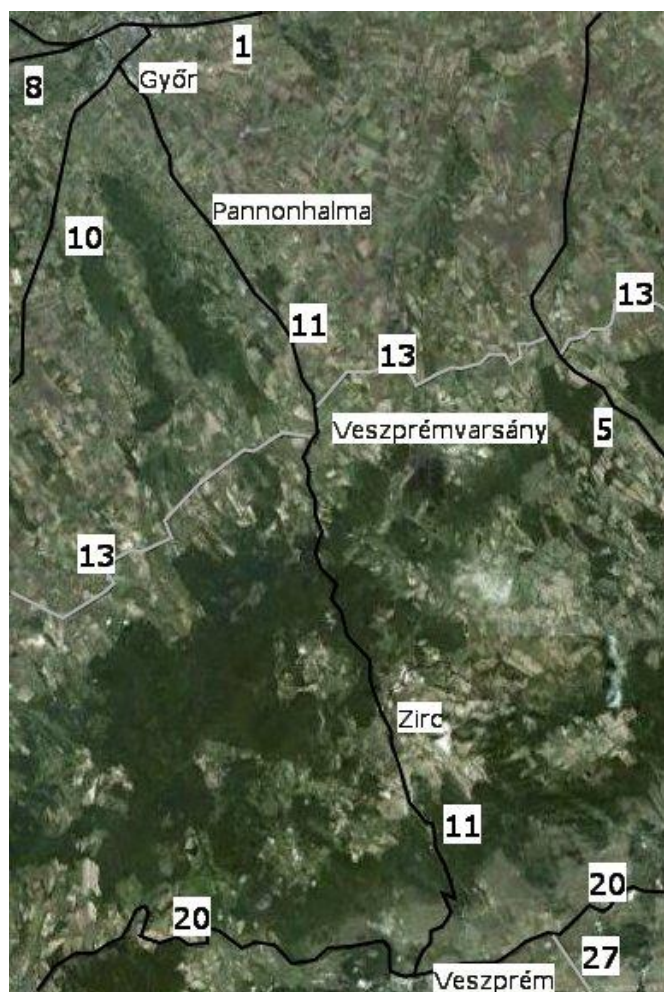
A kutatás eredményei javarészt a 2011 nyarán-őszén elvégzett, 350 fős kérdőíves felmérésen alapulnak. A megkérdezés során ún. zárt kérdőívet alkalmaztam, amely egy feleletválasztós teszt segítségével igyekezte mérni a vasúton utazók véleményét a turisztikai hasznosítás kérdéseiről. A felmérésben résztvevők kiválasztása egy három lépcsőfokból álló folyamat volt. Első lépésként a vizsgált vasútvonalak és vasútállomások lehatárolása történt meg. Ennek során a kiválasztási kritérium az volt, hogy az adott vasútvonal kapcsolatban legyen a 11. számú vonallal, annak valamely pontján nyíljon közvetlen átszállási lehetőség az azon közlekedő szerelvényekre. A felmérés két helyszínen történt: 1. az e vonalakon közlekedő járatokon, 2. a vonalak mentén található vasútállomásokon és vasúti megállóhelyeken.

Második lépésben elvégeztem a vasúti járatok konkrét kiválasztását. A járatok kiválasztásában fontos szempont volt a kínált szolgáltatások reprezentativitása. Amíg a Győr-

Veszprém vasútvonalon leginkább az amortizáció magasabb szintjén lévő szerelvényekkel lehet utazni, addig a nemzetközi jelentőségű, 1-es számú Budapest-Hegyeshalom vonalon, valamint a főváros környéki elővárosi vasúti közlekedésben magas komfortfokozatot nyújtó belföldi és nemzetközi szerelvények is közlekednek. Az eltérő szolgáltatásszint a magyar vasútról alkotott általános képet is befolyásolja. Ezt a szubjektív képet a járatok tudatos kiválasztásával lehetett csökkenteni. A folyamat eredményeként a személyvonatoktól a nemzetközi expressz vonatokig minden járatípus és szolgáltatási forma szerepeltetve volt a felmérésben. A vizsgálatba bevont vasútvonalak földrajzi elhelyezkedése az 1. ábrán látható térkép alapján lehatárolható.

3. lépésként a felmérésben résztvevő egyének körét határoztam meg. A felmérés magyar nyelven készült, melyből következik, hogy a vizsgálat csak alapos körültekintéssel teszi lehetővé a nemzetközi összehasonlításokat. A nyelv kiválasztásának elsődleges szempontja az volt, hogy a Győr-Veszprém vasútvonal mellett lévő települések elsősorban a hazai vendégkört tudják megszólítani, következésképpen az itt futó vasútvonal is elsősorban a belföldi vendégek körében ismert. A megkérdezettek kiválasztása úgy történt, hogy az lehetőség szerint reprezentálja a vasúton utazó magyar lakosságot életkor, iskolai végzettség, valamint anyagi helyzet szerint.

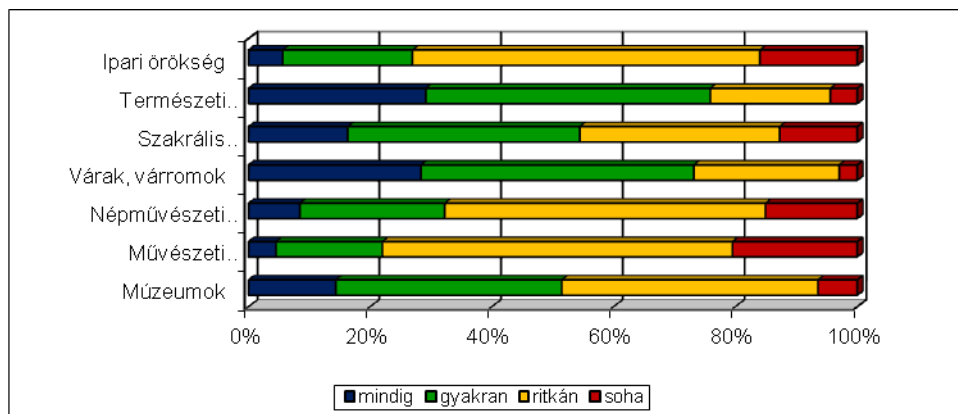
A felmérés egzakt adatainak segítségével pontosabb képet kaptam a Győr-Veszprém vasútvonalat használókról. Az életminőséget is firtató kérdések, illetve az arra adott válaszok révén a vasút ipari örökségturizmusban való hasznosításának komplex elemzése is elvégezhető lett.



1. ábra: A Győr és Veszprém közötti vasútvonal földrajzi elhelyezkedése. Forrás: Google Earth adatai alapján saját szerkesztés, 2012

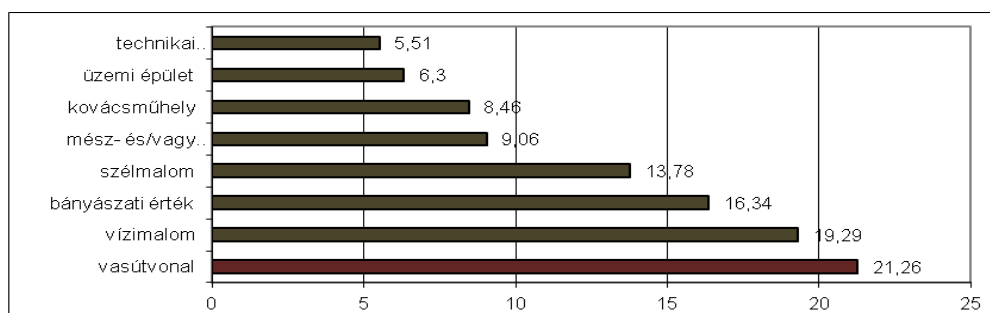
A KUTATÁST MEGALAPOZÓ ÁLTALÁNOS EREDMÉNYEK

Az ipari örökségek turisztikai potenciálját vizsgálva óhatatlanul is felmerül az emberben az a kérdés, hogy ez az egyedi termékkínálat milyen látogatottságot produkál más kulturális és örökségturisztikai kínálati elemekhez képest. A felmérésben megkérdezettek leginkább a természeti örökséghez kapcsolódó értékeket, és ezzel összefüggésben, a természeti környezetbe nagyrészt beágyazódó a várakat, várromokat látogatták (2. ábra). Az ipari örökségturizmus ebben a sorban hátul kullog, csupán a művészeti galériák látogatottsága alacsonyabb ennél. Ennek oka egyrészt az ipari örökségek turisztikai hasznosításának újszerűsége, másrészt az, hogy ezek az objektumok sokszor nem látogatóbarát környezetben, rozsdáövezeti telkeken helyezkednek el, a nagyvárosok külső, nem sok látnivalóval kecsegtető területein.



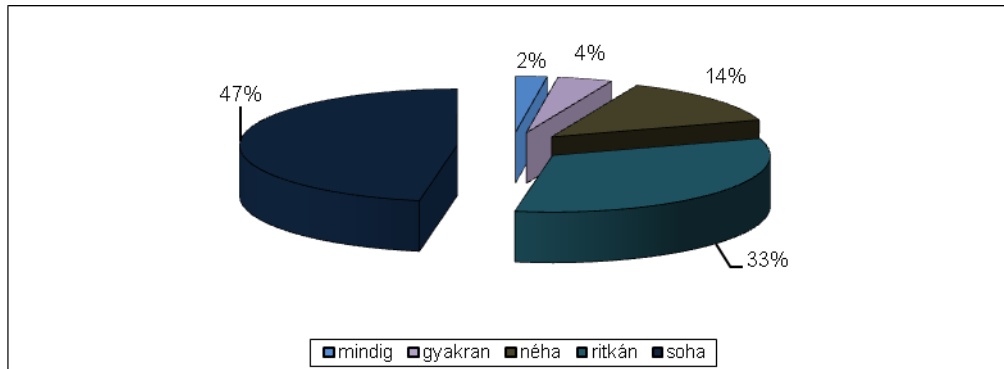
2. ábra: Az egyes örökségi értékek látogatottsága a szabadidős utazások során. Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés

Az olyan tájak, mint az alapvetően természeti értékek tárházaként leírható Bakony is tartalmaz nem kevés ipari örökségi értéket. A Bakony-vidék a XX. században fontos ipari termelési funkciókat tömörített a bányászattól az ércék ipari és energiatermelési feldolgozásán át a késztermelésig. A hajdani, a termeléssel mára felhagyott objektumok némelyike jelenleg a turizmusban hasznosul, melyre elsősorban a Déli-Bakonyban találunk példát. A Magas-Bakony területén a nagyipar elsősorban bányüzemek révén volt jelen. Mellette sokkal jelentősebb részt képviselnek az ún. kisipari örökségek, mint a természet energiáját kiaknázó szél- és vízimalmok, műhelyek. A vasútvonal az ipartörténeti örökségek sorában látogatottság szempontjából az élen jár (3. ábra). Azok a megkérdezettek, akik látogattak már meg a Bakonyban ipari jellegű örökséget, több mint ötödük igennel válaszolt a vasúton való utazással kapcsolatos kérdésre. Ezzel szemben a Bakonyban kevésbé preferált az üzemi épületek, működő kovácsműhelyek és technikai gyűjtemények látogatása. Az élbolyban található viszont a vízi- és szélmalom megismerésére vonatkozó igény.



3. ábra: A Bakonyban megtalálható ipartörténeti értékek látogatottsága, az említések %-ában. Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés

A vasút ipari örökségen belüli fokozott jelentősége ellenére a megkérdezettek majdnem fele soha nem utazott a Győr-Veszprém vasútvonalon, s csupán a válaszadók 2 %-a utazik rajta napi gyakorisággal (4. ábra). Ez elsősorban a vonal térszerkezeti elhelyezkedésével van összefüggésben: a győri agglomeráció kivételével nem tár fel magasabb lakónépségsű területet, futásában sokkal inkább a természeti, mintsem az antropogén jelleg dominál.



4. ábra: Utazási gyakoriság a megkérdezettek körében a Győr-Veszprém vasútvonalon.

Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés

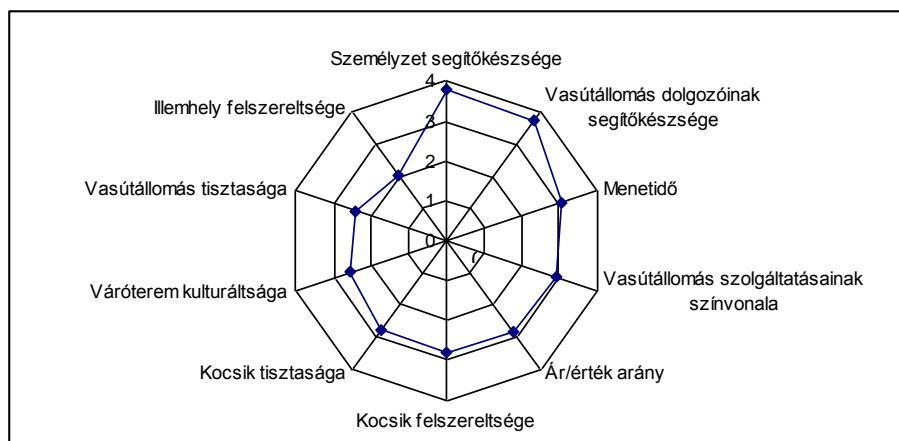
A vasútvonal műemléki védettségét az összes megkérdezettnek mindössze 27,95 %-a ismerte, ám az erre vonatkozó ismeretek az utazási gyakoriság növekedésével javultak. A vasutat egyáltalán nem használók esetében a megkérdezettek csupán 16 %-a volt tisztában a vonal műemléki védettségével, ezzel szemben a vasúton való utazási gyakoriságra legalább 4-es osztályzatot adóknak már több, mint 54 %-a.

Munkám során nem csak a vasúti utazások gyakoriságát, hanem a vasúti szolgáltatásokról meglévő kognitív véleményt is igyekeztem feltárni. Ez utóbbi erős függésben van az alábbiakkal:

- Egyén szociológiai helyzete: milyen attitűdöket hozott magával a családból, iskolából, munkahelyi és társadalmi kapcsolataiból.
- Anyagi helyzet: a tehetősebbek financiaális függetlenségük okán könnyebben kelnek útra, ugyanakkor számukra a vasúti utazás nem mindig presztízsérdek (MICHALKÓ G. 2007).
- Egyén bejárt térpályái és azok kvalitatív jellemzői: a lakóhely és a munkahely közötti távolság, azok elhelyezkedése, távolsága a vasútállomásoktól, a lakókörnyezet minősége (EGEDY T. 2009).
- Vasúti szolgáltatások minőségi jellemzői: ha hiányos, nem nyújt kellő elégedettséget, nem vonzó.
- Egyén életkora: fiatalok és idősek utazási kedvezményt kapnak, az aktív korosztály kevesebb kedvezménnyel élhet.

A vasúti közlekedésben résztvevők attitűdjét jelentős mértékben meghatározzák azok a tapasztalati tényezők, melyek az egyént utazása során, a teljes utazási idő – tehát a várakozásokat is beleértve – alatt éri. Az utazási körülmények, a szolgáltatások színvonala, azok közlekedés során való elérési lehetőségei olyan viselkedés- és használatbefolyásoló tényezők, melyek az infrastrukturális ellátottság, valamint a turisztikai szolgáltatáshalmaz fejlesztése esetén sem kerülhetők meg. A vizsgálatban résztvevő egyének egyes, utazási minőséget meghatározó tényezők tapasztalati összegzését az 5. ábra mutatja be. A megkérdezettek leginkább a vasúton dolgozók hozzáállásával voltak megelégedve. Bár a magyar vasút a közhiedelem szerint lassúságáról híres, ennek ellenére a menetidőket is az átlagosnál jobbra értékelték. Ennek jelentőségét az sem csökkenti, hogy a felmérést a jó állapotban lévő Budapest-Hegyeshalom vonalon is végeztem.

Átlag körüli vélemények alakultak ki a vasútállomási szolgáltatások, a vasúti kocsik felszereltsége, valamint a vasút ár/érték aránya viszonylatában. A kulturáltság, tisztaság viszont egyértelműen negatív értékelést kapott. A vasúti közlekedésben az illemhelyek minősége, kulturáltsága van a legrosszabb állapotban. A higiénia, a mosdás, tisztálkodás hiányának megszüntetése nélkül igen körülményes a vasúton utazók számának növelése, és az utazók közérzetének javítása.



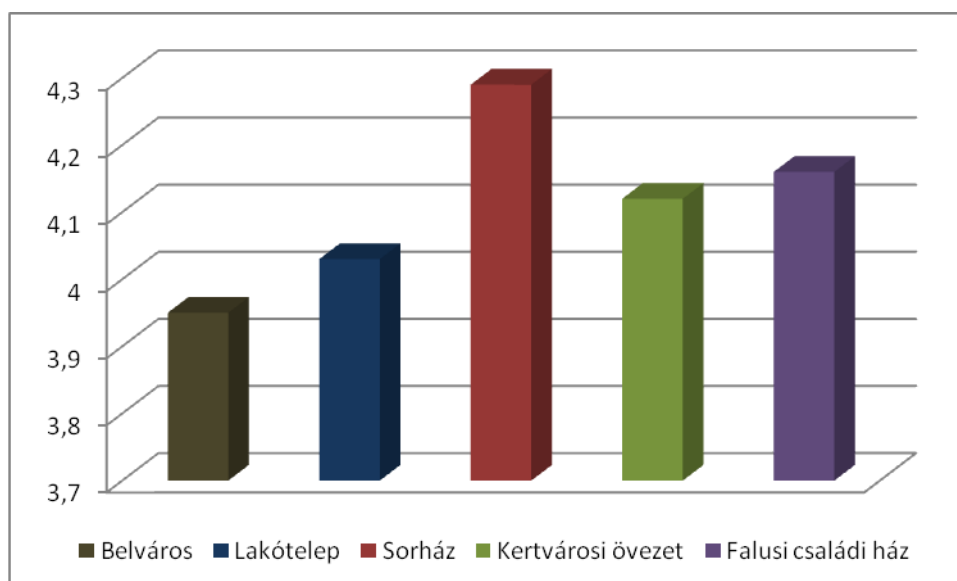
5. ábra: A megkérdezettek vasútról alkotott véleménye. Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés

A SZUBJEKTÍV ÉLETMINŐSÉG MÉRÉSÉVEL ÖSSZEFÜGGŐ EREDMÉNYEK

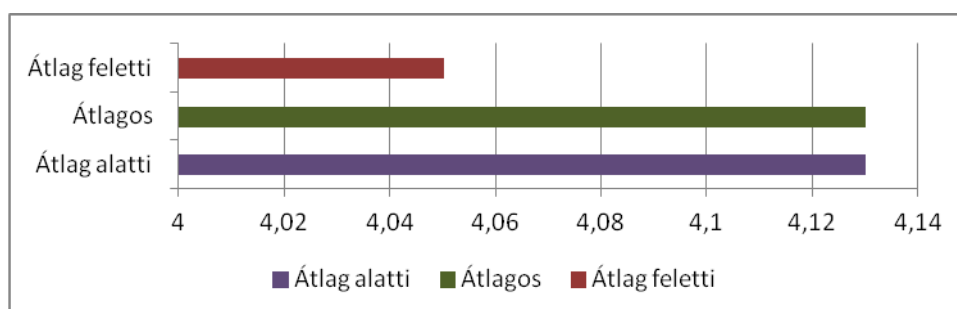
A következőkben szeretnék minél pontosabb képet adni a szubjektív életminőség és az ipari örökségturizmus kapcsolatáról. Az alábbiakban bemutatom a kérdőíves felmérés azon eredményeit, melyek által következtethetünk az efféle turisztikai termékek társadalmi beágyazódottságára. A kiértékelés során a következő elvet követtem. Elsőként azt vizsgáltam meg, hogy van-e bármilyen összefüggés az egyének által megélt szubjektív életminőség, valamint az ipartörténeti értékek megőrzésének fontossága között. Ezután a szubjektív életminőségi tényezők és a Győr-Veszprém vasútvonal látogatottsága közötti összefüggéseket vizsgáltam, végül pedig az életminőség és a fenti vasútvonalon való utazási gyakoriság közötti kapcsolat leírása történt meg. Az életminőségen belül az egyén lakókörnyezetét, anyagi helyzetét, életkorát, iskolai végzettségét, valamint a vasúton történő szabadidős utazási gyakoriságot vettem figyelembe.

Az ipari örökségek megőrzésének társadalmi beágyazottsága a szubjektív életminőség tükrében

A 6. számú ábrán a lakókörnyezet és az ipari értékek megőrzésének fontossága közötti összefüggések olvashatók ki. Az ábrából egyértelműen látható, hogy elsősorban a kertes, lazább beépítésű területeken élők (társasházak, kertváros, vidéki életmódot folytatók) fogékonyabbak az ipari örökségi értékek megőrzésére és hasznosítására, ellenben a városias környezetben élők esetében ez kevésbé mutatható ki. A eredményeken visszatükröződik a turizmusnak az az objektív ténye, hogy az nem képzelhető el környezetváltozás nélkül. Ennélfogva a vidéki környezetben élők inkább fogékonyabbak a városokhoz köthető, művi értékek megőrzése iránt. A probléma megértését ugyanakkor mélyebbre ásva érthetjük meg. A sűrű beépítésű városrészek az elmúlt időszakokban a szuburbanizációban részt vevők egyik legfontosabb küldő térségeiként értelmezhetők. A kiköltözés révén az ezen városi környezetek állapota folyamatosan romlott, amely – a felhagyott ipari övezetekkel való szomszédsággal karöltve – nem segíti elő az ipari termelés értékeinek megőrzésére való hajlam erősödését.



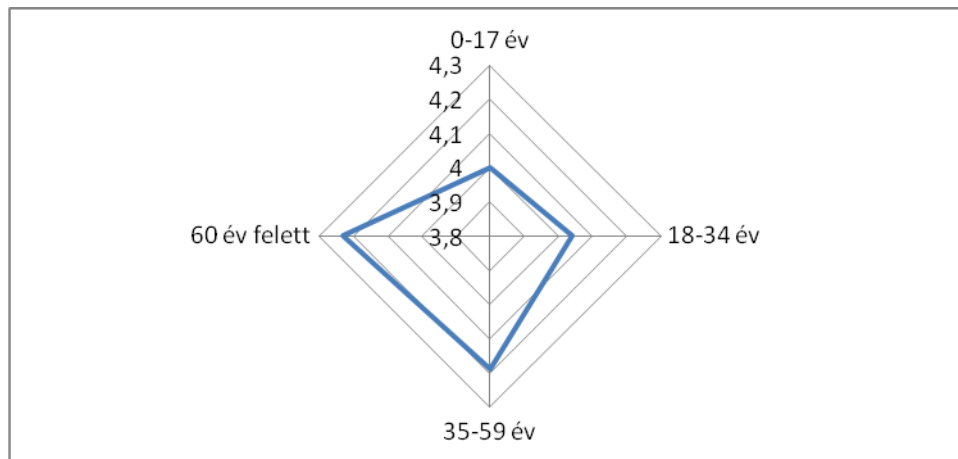
6. ábra: A lakókörnyezet és az ipari örökségi értékek megőrzésének fontossága közötti kapcsolat. Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés



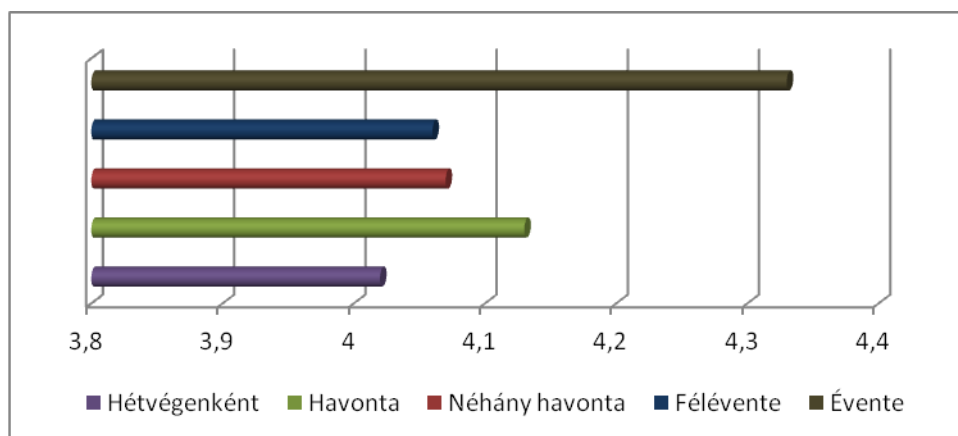
7. ábra: Az anyagi helyzet kapcsolata az ipari örökségi értékek megőrzésének fontosságával. Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés

A 7. ábrán az anyagi helyzettel való összefüggések láthatók. Az átlag feletti jövedelmekkel rendelkező társadalmi csoportok esetében tapasztalható magasabb mértékű érdektelenség presztízshatásokkal magyarázható. Itt – ahogy az ábra is mutatja – nem drasztikus eltéréstől van szó a másik kategóriához képest, de a szemléletmód változása a jövedelem növekedésével összhangban egyértelműen kimutatható.

Az életkorral való összefüggésben, a 8. ábra szerint kijelenthető, hogy az ipari értékek megőrzésének fontossága az életkor előrehaladtával növekszik. Ennek hátterében az áll, hogy az ipari munkavégzéshez a közép és idős korosztály kötődik. E korosztályokban található meg a legtöbb olyan egyén és társadalmi csoport, mely nagy valószínűséggel egész aktív életét – s talán szabadidejének egy részét is – az iparban töltötte. Ezzel szemben a fiatalabb korcsoportok munkavégzése jobbára már a terciér és a kvaterner szektorokhoz köthető.



8. ábra: Az életkor és az ipari örökségek megőrzése iránti igény közötti összefüggés. Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés



9. ábra: A szabadidős vasúti utazások gyakoriságának kapcsolata az ipari örökségi értékek megőrzésének fontosságával. Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés

A 9. ábra a vasúti szabadidős utazási gyakoriságok és az ipartörténeti örökségek megőrzésére irányuló kognitív tudat közötti kapcsolatot tárja fel. Megfigyelhető itt egy, az utazások gyakoriságának ritkulásával összefüggésben lévő folyamatos növekedés, azaz, akik ritkábban használják a vasutat szabadidős utazásaik során, számukra sokkal nagyobb fegyvertényt jelent az ipari örökségi értékek megőrzése, mint azok számára, akik gyakrabban ülnek vonatra kirándulásaik alkalmával. A dolog hátterében vélhetően – eddig még kevésbé feltárt – pszichológiai okok állhatnak. Így többek között az a kognitív tudatot befolyásoló kép, miszerint a vasutat gyakrabban használók elsősorban a céljuk eléréséhez veszik igénybe, s kevésbé azért, mert mondjuk egy műemlékileg védett vasútvonalon akarnak utazni. Ezzel szemben a vasutat ritkábban igénybe vevők e téren sokkal céltudatosabbaknak tűnnek. Ezt magyarázza az is, hogy az egyes kategóriák empirikus szórásnégyzet értékei a gyakoriság ritkulásával csökkennek, ami a ritkább vasúti utazások kognitív tudatba való magasabb szintű beágyazódottságára engednek következtetni.

Az iskolai végzettség és az ipari örökségi értékek megőrzésének igénye között nem mérhető érdemi összefüggés.

A Győr-Veszprém vasútvonal látogatásával való komplex összefüggések

1. táblázat: A Győr-Veszprém vasútvonal látogatottsága az egyes életminőségi kategóriákban, a válaszadók %-ában. Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés

| <i>Lakókörnyezet</i> | |
|---------------------------------|-------|
| Belváros | 30,77 |
| Lakótelep | 27,38 |
| Sorház | 24,24 |
| Kertváros | 31,87 |
| Falusi családi ház | 33,33 |
| <i>Végzettség</i> | |
| Általános iskola | 32,14 |
| Középiskola | 31,45 |
| Egyetem, Főiskola | 27,61 |
| <i>Életkor</i> | |
| 0-17 év | 37,5 |
| 18-34 év | 31,07 |
| 35-59 év | 27,62 |
| 60 év felett | 30 |
| <i>Anyagi helyzet</i> | |
| Átlag alatti | 30,38 |
| Átlagos | 30,81 |
| Átlag feletti | 34,48 |
| <i>Szabadidős vasúti utazás</i> | |
| Minden héten | 36,36 |
| Havonta | 33,82 |
| Néhány havonta | 30,11 |
| Félévente | 26,87 |
| Évente | 31,11 |

Az 1. táblázat a Győr-Veszprém vasútvonal látogatottságának kapcsolatát mutatja be az egyes szubjektív életminőségi tényezőkkel. A táblázatban a kategóriákon belüli teljes elemszámhoz viszonyított százalékos értékek szerepelnek. Az egyes sorok megmutatják, hogy az egyes csoportok hány százaléka látogatta már meg legalább egyszer a szóban forgó vasútvonalat. Lakókörnyezet tekintetében, hasonlóan az ipari örökségi értékek megőrzésének igényéhez, elsősorban a lazább beépítésű területeken élők körében magasabb a vonal látogatottsága. Ennek részbeni oka a vasútvonal földrajzi fekvése, döntően rurális területet, hovatovább belső perifériát tár fel.

Amíg a 4.1. pontban említett vizsgálatnál az iskolai végzettség alapján nem érzékelhetőek jelentős különbségek, ez a látogatottság alapján már koránt sincs így. Ennek okai többfélék lehetnek, így:

- A felsőoktatási intézményekből való távozás után az egyének jelentős közlekedési kedvezménytől esnek el.
- A vonal mentén nincsenek felsőoktatási intézmények, annak két végpontján működő egyetemeken és főiskolákon nagy számban tanulnak más térségekből érkezők, akik a tanulmányok elvégzése után nem maradnak a térségben.

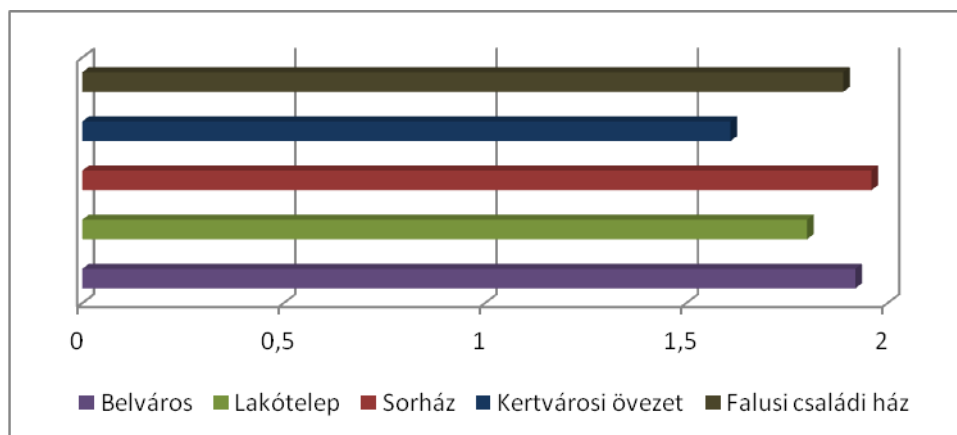
- A vonal menti térségnek alacsony a népességmegtartó ereje, a magasan kvalifikált munkaerő elvándorol. Mivel a vasútvonalnak regionális vonzása van, a felsőfokú végzettségűek elvándorlása a látogatottságra is kihatással van.
- A magasabb végzettség magasabb egzisztenciát is jelent, ami összefüggésben van az egyének presztízsérdekeivel. Ezeket az igényeket a vasút jelenlegi hazai állapotában nem, vagy alig képes kielégíteni, különösen nem a rurális területeken futó vonalakon.

Az életkor tekintetében hasonló eloszlás figyelhető meg, mint az iskolai végzettség esetében. Az iskolapadból kikerülve elveszítik utazási kedvezményeiket, ami a felső középkorúaknál részben visszaveti a vasút látogatottsági mutatóit. A csökkenés mértéke ugyanakkor nem olyan mértékű, hogy a vasút szabadidős igénybevételét kizárólag az egyének anyagi helyzetével lehetne összefüggésbe hozni. Ezt igazolják a táblázat adatai is, melyből látható, hogy az egzisztenciális helyzet javulásával a látogatottság is növekszik. Az ipari örökségi értékek elfogadottságával szembeni eltérés a Cuha-völgyi vasút társadalmi imázsával és földrajzi elhelyezkedésével magyarázható. Bár a vonal elsősorban belső perifériához tartozó területeket tár fel, egyik fő küldő területe az országnak is gazdaságilag egyik legjelentősebb városa, Győr.

A szabadidős utazások esetében a gyakoriság ritkulásával a látogatottság is értelemszerűen csökken. Az évenkénti utazási gyakoriságok esetében ismét növekedés látható, itt az évenkénti vakáció alatt vasúton történő utazás a döntő. Ez összhangban áll az ipari örökségi értékek megőrzésének fontosságában mért adatokkal.

Utazási gyakoriságok és életminőség közötti összefüggések

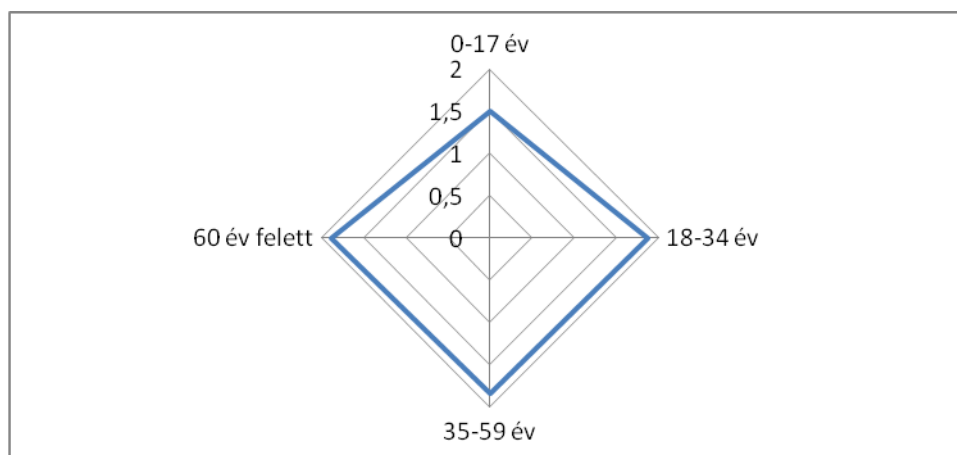
Az előbbieken a Győr-Veszprém közötti vasútvonal látogatottságát mutattam be az életminőségi tényezők tekintetében, ebben a fejezetben, kicsit árnyalva az előbbieken felvázolt képet, a látogatások gyakoriságát veszem szemügyre.



10. ábra: A lakókörnyezet és a Győr-Veszprém vonalon mért utazási gyakoriság kapcsolata.
Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés

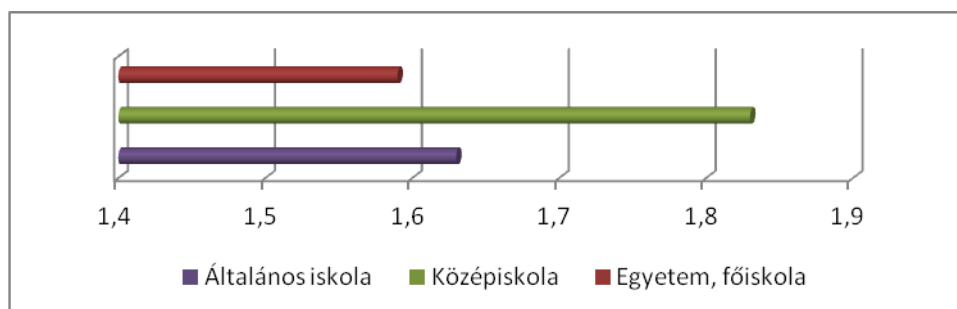
A 10. ábra a lakókörnyezet és a vizsgált vasútvonalon való utazási gyakoriság kapcsolatát mutatja. Az ipari örökség megőrzésének igényéhez, valamint a látogatottsági adatokhoz képest itt alapvetően más értékek figyelhetők meg. A rurális környezetben élők körében itt is magas érték figyelhető meg, ellenben, szembesítve az előző mérések adataival, a sűrűbb beépítésű városi területeken élők körében is gyakoribb a vonal látogatottsága, mint a kertvárosi övezetben élők körében. Az eltérést a vasútvonal földrajzi környezeti beágyazottsága magyarázza. Az alapvetően vidéki térséget feltáró vasútvonal, mivel a turizmus környezetváltozással jár együtt, a városban élők körében fejt ki jelentősebb vonzást.

Megjegyzendő ugyanakkor, hogy a vonalon utazók nem az ipari örökség miatt, hanem más turisztikai célpontok elérése végett utaznak ezen a vonalon.



11. ábra: Az életkor kapcsolata az utazási gyakorisággal. Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés

A 11. ábrán látható, hogy az életkor előrehaladtával növekszik a vasútvonalon történő utazások gyakorisága. Ez csak részben magyarázható azzal, hogy az idősebb korúaknak jelentős utazási kedvezményeik vannak, a dolgok mögött a helyi identitás, a fiatal korú népesség elvándorlása, a vasútvonal által feltárt terület népesség- és társadalomföldrajzi jellemzői, a helyben élő népesség igényei, a turisztikai termékek eltérő keresleti jellemzői, hovatovább a vasúti utazás vidéki vonalakon megfigyelhető lassú, öreguras volta is áll.



12. ábra: Az iskolai végzettség kapcsolata az utazási gyakorisággal. Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés

Az iskolai végzettség tekintetében, ahogy a 12. ábrából is kitűnik, az utazási kedvezmény elvesztése jelentős hátráltató tényező. A 11. ábrával összevetve azonban nem lehet elégszer hangsúlyozni, hogy ez csak a vasúttól való elpártolásnak csak az egyik – s talán nem is legfontosabb – oka. A vasútvonal földrajzi adottságainak köszönhetően azonban a vasúti utazás során tapasztalható élményekre építő turisztikai termékfejlesztés elsődleges célcsoportjai az annak közelében tanuló főiskolások és egyetemisták, valamint a gyermekkel útra kelő családok kell, hogy legyenek.

ÖSSZEGZÉS

Ahogy az előbb leírtakból látható volt, az életminőség komplex és bonyolult hatásmechanizmusokon keresztül fejt ki hatását a turisztikai célú kereslet alakulására. Nem kétséges, hogy az egyén által megélt szubjektív életminőség – s ezt a korábbi szakirodalmi munkákra alapozva bizvást állíthatom – a turisztikai kereslet talán legfontosabb alakítója. Az egyén lakókörnyezete, helye a társadalomban, a társadalmi-gazdasági földrajzi környezetben,

az ismertség és elismertség mind-mind az utazás iránti igény formáját meghatározó és alakító tényezők.

A szubjektív életminőségen belül, a turisztikai keresletet leginkább meghatározó tényező az egyén és az őt körülvevő társadalmi alapegységek egzisztenciális helyzete. Az eredmények azonban világosan mutatják, hogy e tény sem jelenthető ki megtámadhatatlan axiómaként. Az utazási kedvezmények elvesztésével az utazási gyakoriság lecsökken ugyan, de ez a csökkenés nem olyan mértékű, hogy csak és kizárólag az anyagi élethelyzet alakulásától tegyük függővé a keresleti oldal alakulását.

A kérdőív kiértékelésének kapott output-jai alapján további következtetések vonhatók le a vasúti turizmus keresletének és hatásmechanizmusának jövőjéről. A vasúti turizmusnak, a kapott adatok tükrében a legfontosabb célcsoportjainak a környező városok közép- és felsőfokú oktatási intézményeiben tanuló diákokat, valamint az iskolás korú gyermekkel útnak induló családokat kell tekinteni. Az idősebb korosztályra – az utazási hajlandóság növekedése ellenére – csak korlátozottan lehet számítani, mint potenciális turisztikai célcsoportra. Ennek oka, hogy a vonalat használó magasabb életkorúak a vonal mentén élve azt inkább rekreációs, semmint turisztikai célból veszik igénybe. A vonal menti térség elöregedése is hozzájárul ahhoz, hogy a vizsgált vonalon viszonylag magas az idősebb utazók részaránya.

A látogatottsági adatok nem érthetők meg a vonal földrajzi környezetének komplex vizsgálata nélkül. Egy-egy ilyen vasútvonalnak – s nem kivétel ez alól a Cuha-völgyi sem, csupán regionális vonzása van. A vonal összeköti a Dunántúl legdinamikusabb gazdaságaival rendelkező tájegységeit, a Balaton, valamint Győr környékét. A közöttük lévő rész azonban – tulajdonképpen ez az, amit maga a vonal feltár – belső perifériához tartozó, rurális táj. A messzebről érkezők számára elsősorban a két végpontban tapasztalható termékskála lesz vonzó, semmint a vonal menti kis- és aprófalvak kínálatai. A probléma a másik irányba is fennáll: a belső perifériában élő fiatal és középkorú egyének nehezebben találják meg saját egzisztenciális boldogulásukat, szubjektív életminőségüknek azt a niche-jét, melynek segítségével jó eséllyel maradnának helyben. A vasúti turizmus komplex kezelése elsősorban a térség népességmegtartó erejének javításával erősítené a helyi társadalmat és gazdaságot.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- CHEN, J. S. – KERSTETTER, D. L. – GRAEFE, A. R. 2001: Tourists' Reasons for Visiting Industrial Heritage Sites. *Journal of Hospitality and Leisure Marketing*, 8. (1-2), 164 p.
- CSAPÓ, J. – JÓNÁS-BERKI, M. – GELÁNYI, N. – MARTON, G. 2010: Industrial heritage as a form of tourism supply in the Pécs-Mecsek Region, Hungary. In: Dombay, S – Magyaricsáska, Zs. (eds): *The Role of Tourism in Territorial Development*. III. International Conference, Gheorgheni – Gyergyószentmiklós, pp. 74-81.
- EDWARDS, A. J. – LLURDÉS, J. C. 1996: Mines and quarries: industrial heritage tourism. *Annals of Tourism Research*. 23. (2), pp. 341-363.
- EGEDY, T. 2009: *Városrehabilitáció és életminőség*. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest.
- ENVER, F. 2005: Lisbonne: les electricos sauvés de justesse par le tourisme, *Ville transport*, 377., pp. 38-40.
- ERDŐSI, F. 2010: *A visegrádi országok vasúti közlekedése, Lengyelország, Csehország, Szlovákia*. MÁV Zrt. Vezérigazgatóság, MTA Regionális Kutatások Központja, Budapest.
- GIVONI, M. – RIETVELD, P. 2007: The access journey to the railway station and its role in passengers' satisfaction with rail travel. *Transport Policy* 14. (5), pp. 357-365.

- GRAHAM, B. – G.J. ASHWORTH – J. E. TUNBRIDGE, 2000: A Geography of Heritage. Power, Culture and Economy. London. Arnold. 284 p.
- HALSALL, D. A. 2001: Railway heritage and the tourist gaze: Stoomtram Hoorn–Medemblik. *Journal of Transport Geography*, 9. (2), pp. 151-160.
- HENDERSON, J. 2011: Railways as heritage attractions: Singapore's Tanjong Pagar station. *Journal of Heritage Tourism*, 6. (1), pp. 73-79.
- KLUGMANN, A, 2003: Die Wiederentdeckung der Bahntouristik. *Deine Bahn*, 31. (1), pp. 19-23.
- KOLOS, A. 2004: The urban rail transport as an element of the urban quality of life in Poland. *Prace Geograficzne (Kraków)* 114. pp. 71-84.
- MCKERCHER, B. – HO, P. 2006: Assessing the tourism potential of smaller cultural and heritage attractions. *Current Issues in Tourism*, 9. (4-5), pp. 473-488.
- MICHALKÓ G. 2010: *Boldogító utazás: a turizmus és az életminőség kapcsolatának magyarországi vonatkozásai*. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest.
- MICHALKÓ, G. 2007: *Magyarország modern turizmusföldrajza*. Dialog Campus, Budapest-Pécs.
- MICHALKÓ G. – ILLÉS S. – VIZI I. 2007: Az új turisták feltételezett niche-jeinek területi különbségei Magyarországon. *Földrajzi Értesítő* 56. (3-4) pp. 271-289.
- MICHALKÓ, G. – LŐRINCZ, K. 2007: A turizmus és az életminőség kapcsolatának nagyvárosi vetületei Magyarországon. *Földrajzi Közlemények* 55. (3) pp. 157-169.
- OLIO, L. – IBEAS, A. – CECIN, P. 2011: The quality of service desired by public transport users. *Transport Policy* 18. (1) pp. 217-227.
- 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.
- PORIA, Y. – REICHEL, A. – BRIAN, A. 2006: Heritage Site Management: Motivations and Expectations. *Annals of Tourism Research*, 33. (1), pp. 162-178.
- RÁTZ, T. – MICHALKÓ, G. – KOVÁCS, B. 2008: The influence of Lake Balaton's tourist milieu on visitors' quality of life. *Tourism* 56. (2), pp. 127-142
- RUSU, R. 2001: A ticket to ride? Railways and Tourism in the UK. *Studia Universitatis Babeş-Bolyai, Geographica* 46. (2), pp. 159-166.
- SCHEINER, J. 2006: Does individualisation of travel behaviour exist? Determinants and determination of travel participation and mode choice in West Germany, 1976-2002. *Die Erde* 137. (4), pp. 355-377.
- SOYEZ, D. 2006: Europäische Industriekultur als touristisches Destinationspotenzial. *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*. 50. (2), pp. 75-84.
- TAYLOR, Z. 2006: Railway closures to passenger traffic in Poland and their social consequences. *Journal of Transport Geography* 14. (2), pp. 135-151.
- VILA, X. 2000: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Ein Bahnprojekt für das 21. Jahrhundert. *Schienen Welt* 31. (2), pp. 30-34.