



Somogyi Bence

A vasút turisztikai integrációjának értékelése a borturizmus példáján, különös tekintettel a Villány-Siklói Borvidékre

ABSZTRAKT

A kutatás a vasúti személyszállítás és a turisztikai szolgáltatások közötti kapcsolatot vizsgálja, különös tekintettel a borturizmusra. Célja olyan új matematikai modell bevezetése, amely segíti a vasúti közlekedés turizmussal való kapcsolatának számszerűsítését. Vizsgálati helye a Villány-Siklói borvidék, ahol a Villány-Harkány vonalszakaszon jelenleg ugyan nincs személyforgalom, de a kutatás célkitűzései és elméleti keretei kiválóan tanulmányozhatóak. A kutatás eredményeként bemutatásra kerül a vasútnak a térség borturizmusában való lehetséges szerepe, valamint egy olyan módszertani megközelítés, amely alkalmas lehet működő vonalak turisztikai értékelésére, valamint szünetelő vonalszakaszok lehetséges újraindításának turisztikai alapú elvi támogatására.

ABSTRACT

This research examines the connection between the rail passenger transport and the tourism services, especially concerning wine tourism. It has a goal to adopt a new mathematics approach, which help us to comprehend the relation of railway transport with tourism. The research area is the Villány-Siklós wine route, where today it is not possible to use the rail line between Villány and Harkány. There are two important results of this paper. First one, that it shows the role of the railway in wine tourism in general the country and in South Transdanubia as well. The second one is the new method, which is able to value the role of the railway lines in tourism concerning both the active and the closed lines.

Kulcsszavak: vasúti szolgáltatások, turizmus, vonalbezárás, integráció

Keywords: railway services, tourism, proximity of railway lines, integration

BEVEZETÉS

A vasúthálózat XIX. századi, valamint XX. század eleji kiépülése nagyban elősegítette a turizmus fejlődését is (SAIMYO, H. 2010). A ma ismert és látogatott vízparti (MAJDÁN J. 2008, HALSALL, D. 1992) és hegyvidéki (BOKSBERGER, P.-STURZENEGGER, M. 2014) desztinációk felfedezésüket és máig tartó töretlen népszerűségüket a vasút általi feltárásnak köszönhetnék, a hálózat kiépülésében pedig sok esetben a turisztikai érdekek is szerepet játszottak (TIMOTHY, D. 2007). A vasút azonban kiépülése, hálózatosodása, fejlődése és működésének jellegzetességei miatt a legtöbb esetben nem volt tekintettel sem a hivatás-, sem a turisztikai forgalomban résztvevők igényeire. A kötött pályás közlekedés alapvetően gazdasági érdekek mentén való kiépítése hatványozottan igaz olyan periferikus térségekben, mint a Dél-Dunántúl, ahol a gazdasági tevékenységek dinamizmusának növelése jelentette a térség stabilitásának egyetlen járható útját (ERDÖSI F. 2005).

A hálózat kiépülésének jellegzetességei miatt a legtöbb vonal a lakott területtől és az idegenforgalmi szolgáltatók által feltárt tértől távol fut. Ennek egyenes következménye volt, hogy amikor a XX. század második felében egyre égetőbb kérdésként merült fel a rurális térségekben futó vonalak, vonalszakaszok redukciója, sem a további közforgalmi, sem a turisztikai hasznosítás kérdésköre nem merült fel (ERDÖSI F. 2005, DICKINSON, D.-ROBBINS, D. 2008). A nyugat-európai országokban az 1960-as évektől, nálunk az 1970-es években kezdődött a gazdaságilag nem rentábilis vonalakon a közforgalom szanálása, melynek során olyan vonalakon is felszámolták a személyforgalmat, amely hordozott a további hasznosítás vizsgálatára érdemes turisztikai vonásokat is (ERDÖSI F. 2005).

Európa nyugati felén, paradox módon a hálózatredukciókkal szinte egy időben kezdődött a nagysebességű vasút térhódítása, ami a már amúgy is rohanóvá váló napi térpályák térbeli struktúráját tovább torzította (SHAW, S. et al. 2014). A hivatás- és a turisztikai forgalom ezáltal mindinkább elvált egymástól, a gyors közlekedés helyett a lassú közlekedési rendszerek kerültek előtérbe a turisztikai magatartás döntési folyamataiban (DICKINSON, J.-LUMSDON, L. 2010, KLUGMANN, A. 2003, STEINECKE, A. 1999). A rohanó mindennapokból való kiszakadást egyre kevésbé biztosítják a nagy látogatottságú desztinációk, ehelyett előtérbe kerülnek az autentikus élményt biztosító helyek felkeresése. A látványos közlekedési útvonalak iránti igény növekedése tette lehetővé a korábban bezárt vonalak turisztikai forgalomban való újraéledését is (KERSTETTER, D. et al. 1998). A turizmus felfedezte magának a közforgalom elől elzárt vonalakat, melyek turisztikai látványosságként éltek tovább, amire különösen jó példák vannak a korábban kiterjedt hálózatáról híres Egyesült Királyságban (GRAHAM, B. et al. 2000, HALSALL, D. 1992). Természetesen az, hogy van egy szép tájon futó vasútvonal, nem elegendő a turisztikai hasznosításhoz, ahhoz kellene közelben lévő nagy látogatottságú attrakciók is. A világból számtalan példát sorolhatunk fel arra vonatkozóan, hogy egy turisztikai hasznosítás alatt álló vasút jó szimbiózist épített ki a környező településeken található attrakciókkal, újabb látogatói vonzást generálva ezzel (CAMARGO, A. et al. 2014).

A rendszerváltás óta eltelt időszakban Magyarországon 4 nagy hálózatredukciós hullám volt (TINER T. 2007), aminek során összesen kb. 970 km hosszban szűnt meg a személyszállítás (ezeken a vonalszakaszokon a 2010-es években sem indult újra a közforgalom és nem is várható annak újbóli bevezetése). Hazánkban a megszűnt vonalak idegenforgalmi hasznosítása azért sem kerülhetett napirendre, mert amellett, hogy az országos szintű döntéshozatal során a kisebb látogatottságú desztinációk

nem sokszor kerültek a figyelem középpontjába, nem is állt rendelkezésre olyan metodika, amelynek segítségével legalább részben modellezhető lett volna eme vonalak turisztikai jellegzetességei. A témában eddig megjelent tanulmányok legtöbbször a közlekedési externáliákon keresztül fogták meg a turizmus és az elérhetőség közötti összefüggésrendszert, amiben ráadásul a vasút a ma közkedvelt közúti és légi forgalom turisztikai hatásainak elemzése mellett alig jelent meg (TÓTH G.-DÁVID L. 2010, KHADAROO, J.-SEETANAH, B. 2008, PEETERS, P. et al. 2007, PRIDEAUX, B. 2000). Ezzel ellentétben jelen kutatás tértudományi oldalról próbálja megközelíteni és választ adni a problémára. A vasútvonalak turisztikai hasznosításának számszerűsítése, pontosabban annak hiánya nem segítette elő ezen ipartörténeti értékek megőrzését sem (CSAPÓ J. et al. 2010). A Középrigóc-Villány vonalon 2004-ben szűnt meg a személyszállítás, bár már előtte is az ország egyik legrosszabb állapotú vonalaként tartották számon. Felszámolása annak ellenére következett be, hogy bár a Harkány-Középrigóc szakasz sem hivatásforgalmi, sem turisztikai adottságokat nem tükrözött, a Villány-Harkány szakasz országos, valamint nemzetközi attrakciókat is felvonultató turisztikai magterületen fut keresztül (AUBERT A. et al. 2010). A vasútvonal a Villány-Siklói Borvidék településeit tárja fel, a borászati szolgáltatások jelentik a térség fő termékkínálatát. Erre vonatkozóan komoly nemzetközi példának tekinthetőek olyan, a vasút és borturizmus szimbiózisát megvalósító vasútvonalak, mint az alsó-ausztria tartománybeli turisztikai vasútvonalak (Wachaubahn, Reblaus-express). Előbbi esetében a világörökség részeként ismert „oszt-rák Dunakanyar” borászati szolgáltatóit lehet vezetett vasúti bortúra keretében felkeresni¹ (Krems a.d. Donau, Dürnstein településeken), utóbbi esetében a borospincék látogatásán kívül a szerelvényben futó étkező- és borkocsiban van lehetőség helyi bortermelők termékeinek kóstolására.²

A kutatás célja kettős. Egyrészt szükséges volt olyan matematikai modell megalkotása, amely alkalmas lehet bizonyos vonalszakaszok turisztikai integrációja lehetőségének mérésére. Emellett célkitűzés az ország borturisztikai szolgáltatásainak, ezen belül is, a szűkebb vizsgálati célterület, a Villány-Siklói Borvidék vasútvonalainak e modell alapján végzett értékelése a borturizmussal való szimbiózis mentén. Az eddig elmondottak alapján felállítható az a hipotézis, miszerint a vizsgálatban szereplő, turisztikai magterületen keresztülfutó vonalnak jó lehetőségei lennének az integrált idegenforgalmi hasznosításra. A modell képes arra, hogy más turisztikai termékek szempontjából is elméleti síkon vizsgálni lehessen a vasútvonalak idegenforgalmi adottságait. A borturizmus csupán azért lett ebből kiemelve, mert a vizsgálati helyszínen ez jelenti a legfontosabb attrakció kínálatot. Ugyancsak nem célja a kutatásnak, hogy a vizsgálatba vont vonalszakasz közforgalmi célú újrainvitásának gazdasági hatásait és lehetőségeit vizsgálja, a tanulmány kizárólag a vizsgált vonalszakaszon esetlegesen szóbajöhető turisztikai célú (hétvégi vagy epizodikus) kihasználást vizsgálja.

MÓDSZEREK

A turisztikai attrakciók és szolgáltatások vasúti közlekedésben elfoglalt pozíciója alapvetően függ a következőktől.

- Attrakciók és szolgáltatások legközelebbi vasútállomástól vagy megállóhelytől való távolsága
- Településen realizált vasúti szolgáltatások minősége

¹ <http://www.noevog.at/magazin/00/artikel/87088/doc/d/grufo2014.pdf>, utolsó letöltés: 2014.10.30

² <http://www.noevog.at/magazin/00/artikel/87088/doc/d/grufo2014.pdf>, utolsó letöltés: 2014.10.30

Ennek kapcsán az egyes attrakciók és szolgáltatások vasúti turisztikai értékeinek meghatározását az alábbi – általam készített – képlet segítségével állapítottam meg:

$$Q = \frac{\sum_{i=1}^n (b_n * N_{bn})}{\Delta t} + Q_a * \frac{1}{s}$$

ahol:

Q – Attrakció vagy szolgáltatás vasúti turisztikai értéke

N_{bn} – Érkező vonatok száma: logikus ama következtetés, hogy minél nagyobb számú vonat érkezik, annál pozitívabban befolyásolja a vasút turisztikai integrációját. A Villány-Harkány szakasz esetében, szünetelő vonal lévén, a Magyarországon jelen pillanatban elérhető legminimálisabb szolgáltatástartalommal számoltam, ami napi 2 járatpárt jelent. Mivel a vasút térszerkezetében rendre előfordulnak hálózati végpontok is (ilyen pl. a közeli Mohács 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 (ahogyan ez utóbbi figyelhető meg a vizsgált helyszínen is). A súlytényezőket a következőképpen határoztam meg: emelt szolgáltatású vonat (IC, EC, EN, Railjet) 0,3, országos gyors- és sebesvonat 0,2, személyvonat 0,1.

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.

Q_a – Attrakció ismertségi súlytényezője: egyáltalán nem lényegtelen, hogy a vizsgálni kívánt szolgáltatást mennyien veszik igénybe, milyen hatókörű vonzást fejt ki a turizmusföldrajzi térben. Nyilvánvaló, hogy egy országos vagy határainkon túlnyúló ismertségű és látogatottságú attrakciónak a vasúti turisztikai súlya nagyobb a csak regionális vagy helyi vonzást kifejtő vonzerőktől. A súlytényezőket az alábbi módon határoztam meg: helyi vonzást kifejtő: 1, regionális vonzást kifejtő: 2, országos vagy nemzetközi vonzást kifejtő: 3. A számítás ezen része, amennyiben nem állnak rendelkezésre pontos adatok a látogatószámról, erős szubjektivitást hordoz magában. Különösen igaz ez a szolgáltató szektorra épülő borturizmus esetében, ennél fogva minden borászati szolgáltatást 2-es értékkel vettem figyelembe.

$\frac{1}{s}$ – Attrakció legközelebbi vasútállomástól való távolságának reciprok értéke, km-ben kifejezve: itt is fordított arányosságot szükséges feltételezni, mivel rövidebb távolság jobb turisztikai pozíciót kell, hogy jelentsen. A képletben ezért a távolságok reciprok értékeivel kalkuláltam.

Egy település teljes vasúti turisztikai értéke a településen található attrakciók és szolgáltatások vasúti turisztikai értékeinek összegével fejezhető ki. Egy vasútvonal komplex turisztikai értéke pedig a vonalon található vasútállomások és megállóhelyek turisztikai értékeinek átlaga.

A vizsgálat helye a Villány-Siklói Borvidék borászati szolgáltatással rendelkező azon települései, amelyek a Pécs-Villány, valamint a Villány-Harkány vasútvonalak mentén találhatók. Ez a következő állomásokot és megállóhelyeket jelenti: Palkonya, Villánykövesd, Villány, Nagyharsány, Siklós, Máriagyúd, Harkány. Ezek közül Palkonya, Villánykövesd és Villány településeken van jelenleg is rendszeres vasúti személyforgalom, a többi településen 2004 óta szünetel a közforgalmú vasúti szolgáltatás. A turisztikai szolgáltatókra és attrakciókra vonatkozó adatok forrásai a Magyar Turizmus Zrt. Nemzeti Turisztikai Adatbázisa, valamint a borvidékek saját honlapjai voltak. A Villány-Siklós Borút piaci pozíciójának meghatározásához más borvidékek vasúttal rendelkező településeinek turisztikai értékelését is elvégeztem.

ELEMZÉSEK ÉS EREDMÉNYEK

Az, hogy egy település vagy akár az egész borvidék, esetleg borút a borturisztikai szolgáltatások terén milyen piaci pozíciót képes elfoglalni a vasúti szolgáltatásokkal való kapcsolata révén, alapvetően három tényezőtől tehető függővé. Az egyik az érintett település(ek)en realizált vasúti szolgáltatási színvonal, azaz hogy milyen minőségű járatok, milyen gyakorisággal érkeznek. A másik a település(ek) en található borturisztikai szolgáltatók vasúttól való távolsága, a harmadik pedig e szolgáltatók település(ek)en belüli száma. Az így kapott komplex, Magyarország egészére vonatkoztatott vasúti borturisztikai értékeket jeleníti meg az *1. ábra*, ahol a 15 legmagasabb értékű település rajzolódik ki.

Ennek kapcsán a településeknek a borászatok vasúttól való átlagos távolsága, valamint az e kategóriába tartozó szolgáltatók és attrakciók száma közötti összefüggés alapján 4 különböző típusa jelölhető ki. Vannak olyan települések, ahol a szolgáltatók száma relatíve (más, hasonló adottságú településekhez képest) alacsony, és ezek a vasúttól távol fekszenek, kb. 1500 m-nél távolabb. 3 km/h gyaloglási sebességgel mérve ez azt jelenti, hogy a felkeresni kívánt objektum kívül esik a sokszor lélektani határnak számító 30 perces izokrónon. Ide tartozik a top 15 települései közül Tardos, Pécs, Balatonfüred, Sopron és Miskolc. A legnagyobb átlagos távolság Sopronban mérhető, ahol a borászati szolgáltatók átlagosan 2745 m-re találhatók a város vasútállomásától (a terjedelem pedig még ennél is jelentősebb, a legközelebbi 900, a legtávolabbi 7300 m-re fekszik). Annak ellenére, hogy ez a kategória jelenti a legrosszabb helyzetet (kevés szolgáltató, távol a vasúttól), Miskolc és Sopron a listán előkelő helyet foglal el. Ez következésképpen csak azzal magyarázható, hogy ezekre a településekre gyakran, több irányból (vasúti csomópontok) magas minőségű vonatok érkeznek. Miskolcra óránként, Sopronba kétóránként indul a fővárosból Intercity járat, ehhez jönnek még a gyorsvonati szolgáltatások (kétórás ütemben), valamint a környező vonalszakaszokról (Sopron esetében két irányból, Szombathely és Győr, Miskolcnál Kazincbarcika, Szerencs és Hidasnémeti felől) érkező személyvonatok is. Miskolc esetében városszerkezeti érdekesség, hogy a Gömöri pályaudvar várostestbe való jobb beékelődése miatt előnyösebb helyzetű, mint a periferikus fekvésű Tiszai pályaudvar. Látni kell azonban, hogy hiába a jó összesített érték, ha a borászati szolgáltatók hiányoznak, vagy térbeli elhelyezkedésük excentrikus, így nem lehetséges a vasút és a turizmus szimbiózisa. A szintén e kategóriába tartozó Szerencs és Szegi állomások esetében a szolgáltatók alacsony száma okozza a jelenlétet (1-1 szolgáltató), itt is a vasúti közlekedés átlagosnál jobb helyzete okozza az élmezőnyben való szereplést (Szerencs Intercityvel, Szegi gyorsvonattal érhető el).

Bizonyos településeken kevés szolgáltató van, de ezek relatíve közel, 1500 m-nél kisebb távolságra vannak a vasútállomásoktól. Ide tartoznak a Badacsonyi Borvidék állomásai: Badacsonyörs, Badacsonytomaj és Badacsony, valamint a vizsgálatunkban releváns Villánykövesd. Villánykövesden mérhető a legközelebbi átlagos távolság, mindössze 230 m-re található a megállóhelytől, védett pincefaluja a vasútról is szépen követhető (hasonló a helyzet a közeli Palkonyán is, ahol a falu értékes pincefaluja a vasúttól nincs nagy távolságra). Ugyanakkor ezek a települések nem igazán híresek a vasúti szolgáltatási színvonalukról. Villánykövesdre Pécsről és Mohácsról (utóbbi városból turisztikailag alig kihasználható időpontban) járnak személyvonatok, a Balaton északi partján futó vasútvonal pedig jó eséllyel érdemelhetné ki a Magyarország legfontosabb desztinációjában futó legrosszabb állapotú vonal keserédes címet (Balatonfüred – Tapolca 52 km-nyi távolságot a vonat kb. 1 óra alatt képes megtenni, ami alig 50-55 km/h átlagsebességet jelent, a MÁV-Start Zrt. 2013-2014. évi menetrendje alapján). Ezek miatt ezeken a településeken sincs nagy realitása a vasúti szolgáltatások turisztikai integrációjának. Amennyiben mégis (pl. a Badacsonyi borvidéken a közelséget kiaknázandó), csak jelentős tervezési és kockázati költségek kalkulálásával lehetséges.

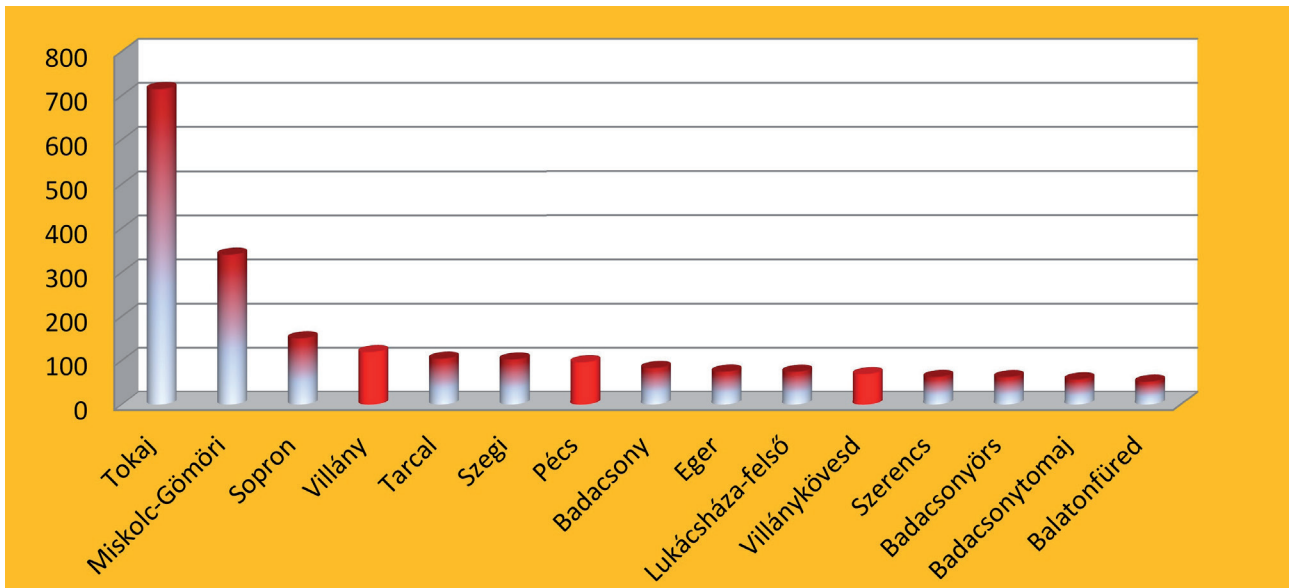
Vannak olyan települések, ahol a borászati szolgáltatók száma magas, de ezek az állomástól távol helyezkednek el. Ide a top 15 állomás közül egyedül Eger került, ahol a város határában lévő Szépasszonyvölgy, valamint Kőlyuk-tető tömöríti a település borászatait. Megjegyzendő, hogy Egerben a vasútállomás eleve excentrikus fekvésű a városközponthoz képest (ez amúgy általában még sok hazai városról is elmondható), s ehhez képest mérhető a borászati szolgáltatások terén további excentricitás, ami összefüggésben van a város morfológia által perforált szerkezetével.

A legjobb esetet az jelenti, ha a vasúttól kis (1500 m-nél kevesebb) távolságra viszonylag sok borászat található. Ezek két településen jelennek meg, Tokajban és Villányban. Villányban ugyanakkor rossz a vasúti szolgáltatás színvonalának mértéke, összesen 11 járatpár Pécs irányába (ebből turisztikailag 8 járatpár használható valós realitással), 7 járatpár Mohácsra (amiből turisztikai relevanciát mutat 5). Villányban mérhető ugyanakkor a legtöbb szolgáltató, ezek száma 28. Tokajban ezzel szemben a vasúti szolgáltatások színvonala is megfelelő, vagyis mindhárom kritériumban az átlagosnál jobb értékeket hordozva méltán foglalja el az első helyet. Az aszú fővárosát nem csak Budapestről, hanem Miskolcra, Nyíregyházára és Debrecenre is el lehet érni Intercity-vel. A várost az ország népességének 22,5 %-a képes elérni közvetlenül emelt szolgáltatási színvonalat nyújtó szerelvényekkel (KSH Tájékoztatói adatbázis 2013. évi adatai alapján).

Az ábrát vizsgálva megállapítható, hogy alapvetően három terület vasútállomásai és vasúti megállóhelyei találhatók az első 15 helyen. Egyrészt a Tokaj-hegyaljai Borvidéket képviselik Tokaj, Tardos, Szegi és Szerencs állomások. A Badacsonyi Borvidéken fekszik Badacsonyörs, Badacsonytomaj és a névadó Badacsony megállóhely. A Villány-Siklói Borvidéken pedig Villány és Villánykövesd található. A többi borvidék csak 1-1 állomással (vagy annyival sem, pl. a Dél-balatoni vagy az Ászár-Neszmélyi borvidékek) képviselteti magát. Ez alapvetően a vasúti közlekedési hálózat szerkezetére vezethető vissza. Tokaj-Hegyalja országos és nemzetközi jelentőségű fővonalak találkozásánál fekszik. A 80-as számú fővonal Budapestet Miskolcra át Sátoraljaújhelyre köti össze. Erről ágazik le Mezőzombornál a korábbi 100c (újabb vasúti térképeken ez is 80-as) jelű kétvágányú villamosított fővonal, amely Nyíregyházával (és vele a Budapest-Debrecen-Záhony 100-as számot viselő fővonallal

teremt kapcsolatot). A Badacsonyi Borvidék ugyancsak fővonal mentén helyezkedik el (igaz ennek minőségi mutatói elmaradnak a kívánatostól), de Budapestről a téli menetrendi időszakban is 4 közvetlen gyorsvonattal érhető el. Villány jó helyezése viszont nem magyarázható semmi esetre sem a jó vasúti szolgáltatásokkal, mivel csak helyi jelentőségű vonatok járnak, ráadásul a 2013/2014. évi menetrendváltáskor az egyetlen nemzetközi (Eszék-Szarajevó felé kapcsolatot teremtő) járatot is megszüntették.

1. ábra: A 15 legmagasabb borturisztikai értékű vasútállomás
Figure 1: The first 15 railway stations with the highest values considering wine tourism

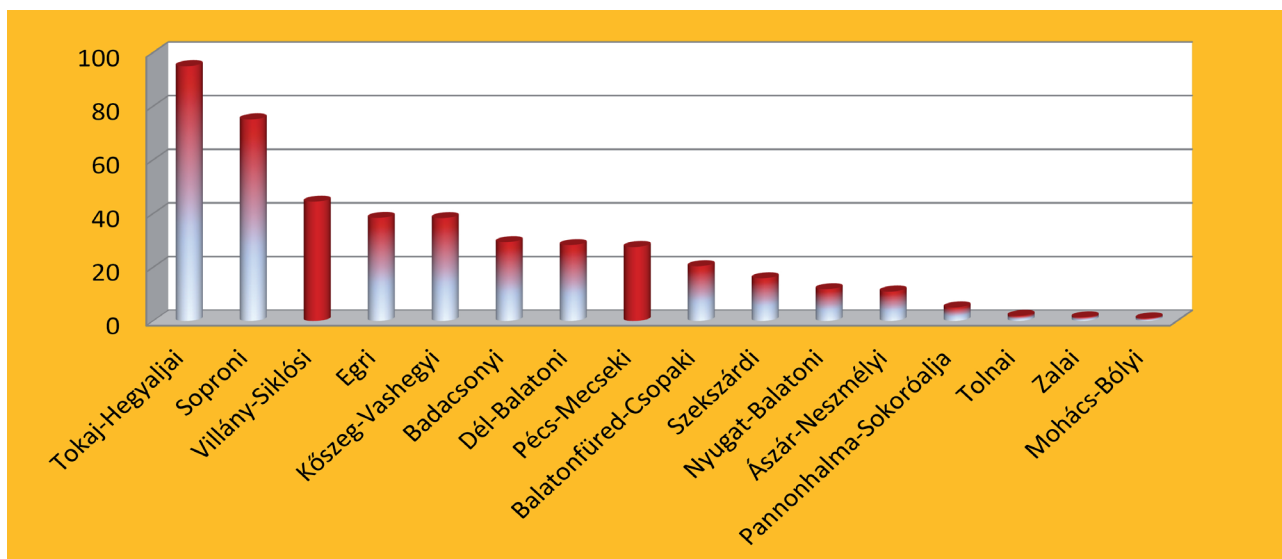


Forrás: saját szerkesztés
Source: edited by the author

A 2. ábrán az egyes borutak és borvidékek vasúti szolgáltatásokat nyújtó települései borturisztikai értékeinek átlaga olvasható le. Ennek alapján látható, hogy a Miskolc nevével fémjelzett Bükkaljai Borvidék tulajdonképpen eltűnik a sorból. Sopron ugyan megmarad, de ennek oka, hogy a borvidék szolgáltatóinak zöme magában a névadó városban tömörül, aminek átlagjavító hatása van. A vezető szerepet a közlekedési helyzet révén itt is Tokaj-Hegyalja viszi, de a borászati szolgáltatók jó térbeli elhelyezkedése révén (a Villány-Harkány vonalra a már említett napi két járatpárt feltételezve) remek adottsággal rendelkezne a Villány-Siklói borút is.

A borvidékek vasúti turisztikai értékeiben a közlekedési viszonyok játsszák a legfontosabb szerepet. Ezzel magyarázható, hogy a lista végén olyan térségek találhatóak, amelyeken nem fut keresztül vasúti fővonal és/vagy nem érhetőek el közvetlenül a fővárosból. A lista első két helyezettje viszont Budapestről közvetlen IC-vonattal is elérhető. Ugyancsak a lista második felében szerepelnek olyan területek, ahol ugyan van közvetlen kapcsolat a fővárossal, de ez alacsony járatszámban és/vagy hosszú eljutási időben nyilvánul meg (előbbire Szekszárd, utóbbira a Nyugat-Balaton jó példa). A Villány-Siklói borvidék jó helyezése mögött hátrányos vasúti szolgáltatások rejtőznek. Egyrészt a Pécs-Villány szakaszon is alacsony szintű vasúti szolgáltatás vehető igénybe (alacsony 51,43 km/h átlagsebesség, kevés járatszám, főleg Bz motorvonatok) másrészt a Villány-Harkány szakaszon a személyforgalom 2004 óta szünetel.

2. ábra: Az egyes borvidékek és borutak vasúti turisztikai értéke
 Figure 2: Rail tourism value of the certain wine regions and wine routes



Forrás: saját szerkesztés
 Source: Edited by the author

Az előző megállapítás már átvezet a tanulmány konkrét kutatási területe, a Palkonya-Harkány vonalszakasz vizsgálatához. Ahhoz, hogy megállapítható legyen egy vasúti vonalszakasz valós turisztikai értéke, valamint az, hogy milyen mértékben és milyen feltételekkel integrálhatóak a turizmus rendszerébe a vasúti szolgáltatások, vizsgálat alá kell vonni a vonalon jelenlévő turisztikai terméktípusok összességét. Mindazonáltal nem lehet elégszer hangsúlyozni, hogy jelenleg egy közforgalom előtt szünetelő szakaszcsoportról és annak turisztikai újrahasznosítási lehetőségeinek vizsgálatáról van szó. A 3. ábra szemlélteti a Palkonya-Harkány szakasz turisztikai termékstruktúráját és annak vasúti szolgáltatásokra vetített értékeit.

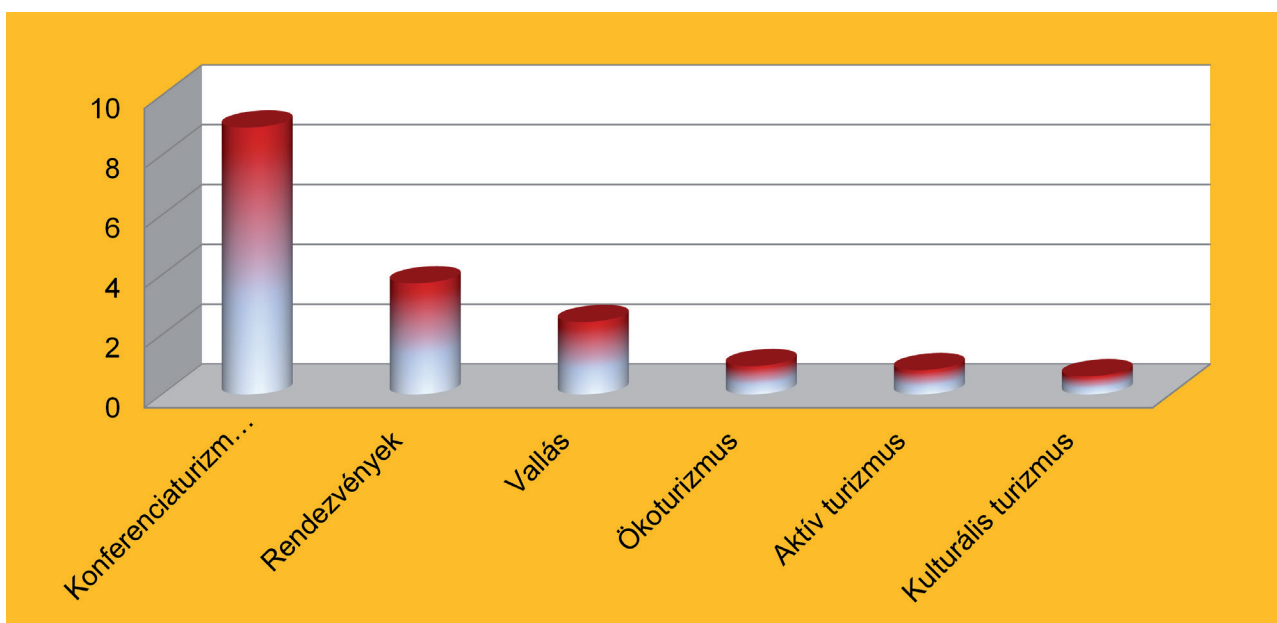
A vonalszakasz mentén a borturizmust esetlegesen kiegészítő idegenforgalmi szolgáltatáshalmazon belül jól láthatóan a konferencia-szolgáltatások jelentik a legfontosabb termékínálatot, amely egyébként, tulajdonságai folytán remekül kapcsolható a bor- és gasztronómiai szolgáltatásokkal. Ez annak ellenére van így, hogy a térségben található szálláshelyek mindössze 10,64%-a rendelkezik konferencia rendezésére alkalmas teremmel és felszereléssel (elsősorban Harkány, másodsorban Siklós és Villány szálláshelyei). Hozzá kell persze azt is tenni, hogy a szállodai kínálat esetében ez az arány több mint 75%-os, valamint érdemi turisztikai terméktervezésnél figyelembe kell venni a közeli Pécs konferenciaturisztikai kínálatát is. A konferenciák, üzleti típusú rendezvények során minden bizonnyal megjelenik a gasztronómia is, amelynek során jó eséllyel lehet megismertetni a résztvevőket a helyi vállalkozók által készített termékekkel.

A rendezvények látogatása hasonlóan szoros szimbiózisban áll a vendéglátással, egyrészt mert sokszor maguk a rendezvények is gasztronómiai jellegzetességeken alapulnak (pl. az országosan ismert Villányi Vörösbor Fesztivál), másrészt az eseményeken résztvevők ellátása is magában hordozza a kapcsolódás lehetőségét. A vonal mentén, Máriagyűd vezető vallási turisztikai piaci szerepének köszönhetően, jó adottságokkal rendelkezik a vallási turizmus is, amellyel elsősorban a középkorú és

idősebb vendégek szólíthatók meg. A vallási programok mellett hasonlóan helye van a helyi gasztronómiai hagyományok megismerésének is.

Ezekon kívül a területen epizodikusan megjelenő egyéb turisztikai terméktípusoknak, mint ökoturizmus, aktív turizmus, kulturális turizmus, nincs nagy jelentősége a vasút turisztikai integrációjával összefüggésben. Az ökoturisztikai szolgáltatás-kínálatot lényegében pár, legfeljebb regionális ismertségű tanösvény (Villány, Máriagyúd), az aktív turizmust néhány, a Villányi-hegységet keresztülzelő rövidebb jelzett turistaút képviseli. A hegység tulajdonképpen nincs rajta a természetjárók kognitív térképén, a közeli Mecsek sokkal nagyobb vonzással rendelkezik. A kulturális turizmus esetében szintén a közeli Pécs szívóhatása figyelhető meg, a vonal mentén lényegében csak Siklóson (Siklósi Vár) realizálódik, de a kultúrtörténeti értékek a vasúttól távol fekszenek, ami gátolja a vasúti közlekedés kulturális turisztikai integrációját.

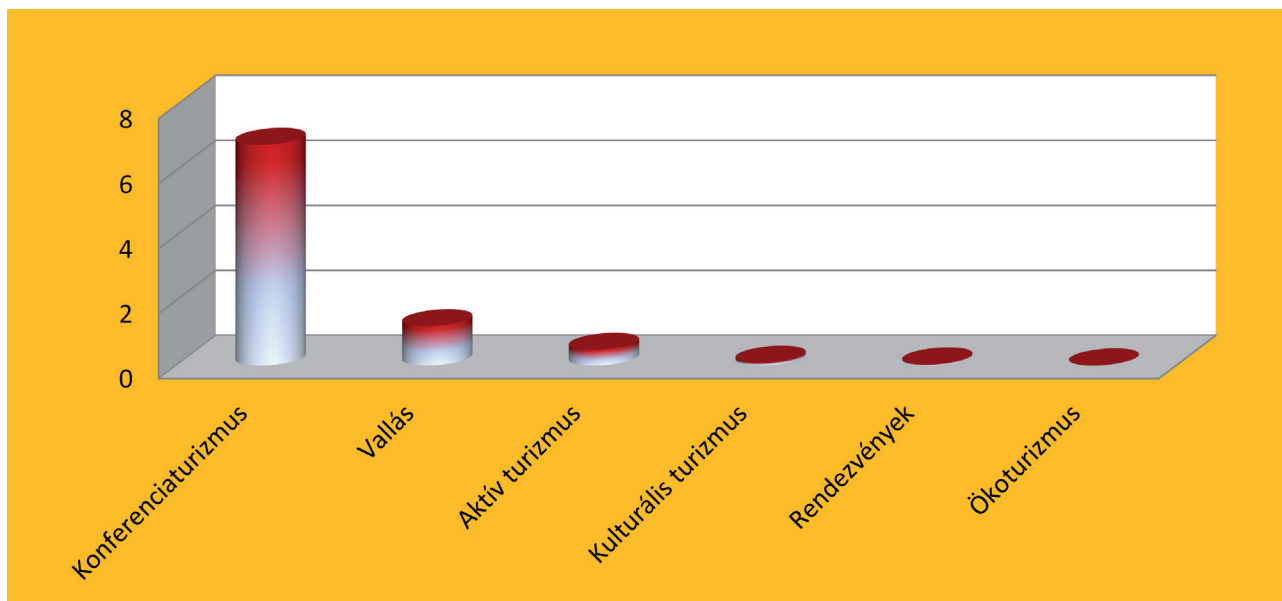
3. ábra: A Palkonya- Harkány vonalszakasz turisztikai termékeinek értékei
Figure 3: The values of tourism products of the railway line between Palkonya and Harkány



Forrás: saját szerkesztés
Source: Edited by the author

A térség borturisztikai kínálatában Villányé a vezető pozíció, a borászati szolgáltatásokat igénybe vevők zöme ebbe a városba érkezik. A kiegészítő szolgáltatások vonal menti valós képével kapcsolatban szükséges megvizsgálni a turisztikai terméktípusok Villány nélküli értékeit is, aminek eredménye a 4. ábráról leolvasható. Ennek alapján látható, hogy a konferenciaturisztikai szolgáltatások maradtak első helyen (pontosan az előbb már említett helyzet miatt, miszerint nem Villány, hanem elsősorban Harkány szállodai szolgáltatás-kínálatában jelenik meg ez a terméktípus). A kulturális és az ökoturizmus esetében gyakorlatilag a korábban még meglévő potenciálja is eltűnt, valamint ugyanez történt a rendezvényturizmussal is. Ez abból ered, hogy a térség fő eseményei Villányon várják az érdeklődőket, Siklós és Harkány esetében viszont a rendezvények mérete, ismertsége és azok helyszíneinek vasúttól való távolsága is gátolja a turisztikai integrációt. Máriagyúd révén viszont továbbra is minimális mértékben lehet (és érdemes) építeni a vallási turizmus kínálatára.

4. ábra: A Palkonya-Harkány vonalszakasz turisztikai termékeinek értékei Villány nélkül
 Figure 4: The values of tourism products of railway line between Palkonya and Harkány, without Villány



Forrás: saját szerkesztés
 Source: Edited by the author

A Villány-Harkány vonalszakasz turisztikai hasznosításában jó példát és gyakorlatot jelenthet az Alsó-Ausztria tartomány északi részén működő Reblaus-Express. A Retz és Drosendorf közötti vonalszakaszon 2001-ben szűnt meg a személyszállítás, 2002-től a vonalat a turizmus szolgálatába állították. A vonal földrajzi és turisztikai téren jó rokon adottságokat mutat a Villány-Harkány szakasszal. Retz az osztrák borturizmus fővárosaként ismert, a kulturális turizmust a drosendorfi vár képviseli, fürdőturizmus Drosendorf-ban található, a vallási turizmust a Geras-i apátság képviseli. A vasúti pálya a Villány-Harkány szakaszhoz hasonlóan dombsági jellegű tájon halad keresztül. A vonalon napi három járatpár közlekedik, alapvetően dízelvontatással, de bizonyos tematikus szerelvények gőzvontatással közlekednek. Hasonló megvalósítás elképzelhető a hazai környezetben is. A turisztikai jelleg miatt a vasút lassúsága annak előnyére válna. 40 km/h-s maximális sebességgel számolva a 26 km-es vonalszakasz 39-40 perc alatt járható be. Ehhez hozzáadva az állomásokon való megállást és tartózkodást, kb. 50-55 perces menetidővel lehet számolni a két város között. A turisztikai forgalom volumene miatt elegendő hétféle üzemmenettel kalkulálni. Ennek alapján Villányból egész órakor, Harkányból vissza fél órakor indulhatnának a járatok. Ezáltal Villányból az első vonat 9.00-kor indulna, az utolsó járat Harkányból 16.30-kor indulna vissza. Harkányból 10.30-kor indulna az első szerelvény, majd 15.00-kor indulna vissza az utolsó lehetőség Harkány felé. Ez a menetrend alkalmat teremtene a villányi szállóvendégeknek a harkányi gyógyfürdő szolgáltatásainak igénybevétele, a Harkányon megszállóknak pedig egy borkóstolós ebéd és/vagy vezetett borkóstolós túrán való részvételre Villányban.

A megvalósítás legnagyobb hátrányát annak költségvonzata jelenti. Egyrészt a pálya állapota sem mindenhol alkalmas a közlekedésre, a pályahibák kijavítása, a lassújelek felszámolása pedig nem kevés összeget emésztene fel, amivel megkérdőjelezhető a tervezett vasúti turisztikai szolgáltatás rentabilitása. Másrészt a különvonati szolgáltatások mind a Máv Zrt, mind a Mávnosztalgia Kft.

megrendelésében igencsak borsos, egy vidéki turisztikai desztináció menedzsment szervezet által nehezen kitermelhető árfekvésűek. A járatok üzemeltetésének rentabilitása miatt a turisztikai célú jegy árképzése csak a megszokottnál magasabb árszínvonalon lehetséges (ez akár 3-4 000 Ft-os személyenkénti jegyárat is jelenthet erre a rövid szakaszra). A térség jövedelmi viszonyai alapján ez rendkívüli mértékben megnehezítené és ellehetetlenítené az attrakció bevezetését és fenntartását. Esetleges megoldás lehet, hogy az első időszakban havonta vagy kéthavonta 1-1 hétvégén üzemelhetne a rendszer.

Problémát jelent az is, hogy nem állnak rendelkezésre olyan, helyben vagy közelben állomásozó vasúti kocsik, amelyek alkalmasak lehetnek a vasúti turizmus iránt fogékonyak megszólításához (nosztalgikus kivitelű kocsik, megfelelő műszaki tartalommal). A turizmus igényeinek megfelelő műszaki infrastruktúra hiánya a periférikus térségekben akadályozza leginkább a vasúti turizmus fellendítését. A probléma feloldására szükséges lenne a résztvevő gördülőállomány pécsi, de legfeljebb dombóvári állomásoztatása.

ÖSSZEFOGLALÁS

Az egyes hazai vonalbezárási időszakokban nem történt érdemi vizsgálat a turizmusban történő további hasznosítás lehetőségeire vonatkozóan. Mindemellett nem volt jelen olyan egyedi metodika sem, amellyel jó közelítéssel mérhetőek lettek volna az egyes vasútállomások és vasútvonalak turisztikai integrációs lehetőségei.

Jelen tanulmány ezt az űrt próbálja betölteni. Olyan új, a tértudományok és a turizmustudományok kontextusában álló egyedi módszertant igyekszik bevezetni, amelynek segítségével mérhetővé válik a vasút turisztikai integrációjának esélye. A Villány-Harkány vonalszakaszon jelenleg nincs közforgalmú személyszállítás, a Pécs-Villány szakasz személyszállítási szolgáltatásai pedig alacsony színvonalúak. Ennek ellenére, a borászati szolgáltatók magas száma és vasúthoz közeli elhelyezkedése révén a borturizmus és a vasúti közlekedés szimbiózisa magas értéket képvisel. A Villány-Siklói Borvidék emiatt az ország más borvidékei között is előkelő pozíciót foglal el a vasúti szolgáltatások turisztikai integrációjára vonatkozóan. A borturizmust olyan más turisztikai termékek egészíthetik ki, mint a konferenciaturizmus, a rendezvényturizmus vagy a vallási turizmus. Mindhárom terméktípus alkalmas a borászati szolgáltatásokkal való kombinációra. Mind a konferenciákon, mind a rendezvényeken szerepelnek a kulináris élvezetek, a vallási turizmusban résztvevő korosztály pedig a borturizmus egyik legfontosabb felvevő piaca is egyben.

Az új módszertan alapján végzett számítások segíthetnek eldönteni a hazai vasúttársaságok turizmusban betöltött szerepét és lehetséges irányait, valamint azt a kérdést, hogy a perifériákon futó szünetelő vasútvonalak turisztikai célú újrahasznosítása milyen feltételek mentén lehetséges. Ezzel kapcsolatban jól működő nemzetközi példák állnak a hazai turisztikai és közlekedési szolgáltatók előtt.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- AUBERT A.-CSAPÓ J.-PIRKHOFFER E.-PUCZKÓ L.-SZABÓ G. 2010: *A method for complex spatial delimitation of tourism destinations in South Transdanubia*. Hungarian Geographical Bulletin 59/3. pp. 271-287.
- BOKSBERGER, P.-STURZENEGGER, M. 2014: *The Rhaetian Railway in the Albula/Bernina Landscapes: A Masterpiece of Railway Engineering*. In: CONLIN, M.-BIRD, G. (eds.): *Railway Heritage and Tourism: Global Perspectives*. Channel View Publications, Bristol-Buffalo-Toronto, pp. 201-213.
- CAMARGO, A.-GARZA, C. G.-MORALES, M. 2014: *Railway Tourism: An Opportunity to Diversify Tourism in Mexico*. In: CONLIN, M.-BIRD, G. (eds.): *Railway Heritage and Tourism: Global Perspectives*. Channel View Publications, Bristol-Buffalo-Toronto, pp. 151-165.
- 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.-MAGYARI-SÁSKA, Zs. (eds.) *The Role of Tourism in Territorial Development*. III. International Conference, Gheorgheni, pp. 74-81.
- DICKINSON, J.-LUMSDON, L. 2010: *Slow Travel and Tourism*. Routledge, London, 240 p.
- DICKINSON, D.-ROBBINS, D. 2008: *Representations of tourism transport problems in a rural destination*. *Tourism Management*, 29/6. pp. 1110-1121.
- ERDŐSI F. 2005: *Magyarország közlekedési és távközlési földrajza*. Dialog Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 504 p.
- GRAHAM, B.-ASHWORTH, G.-TURNBRIDGE, J. 2000: *A Geography of Heritage. Power, Culture and Economy*. Arnold Press, London, 284 p.
- HALSALL, D. 1992: *Transport for Tourism and Recreation*. In: HOYLE, B. – KNOWLES, R. (ed.) *Modern Transport Geography*, Belhaven Press, London-New York, pp. 155-177.
- KERSTETTER, D.-CONFER, J.-BRICKER, K. 1998: *Industrial Heritage Attractons: Types and Tourists*. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 7/2. pp. 91-104.
- KHADAROO, J.-SEETANAH, B. 2008: *The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach*. *Tourism Management*, 29/5. pp. 831-840.
- KLUGMANN, A. 2003: *Die Wiederentdeckung der Bahntouristik*. *Deine Bahn*, 31/1. pp. 19-23.
- MAJDÁN J. 2008: *Magyarország közlekedése*. In: BELUSZKY P. (szerk.): *Magyarország történeti földrajza II.*, Dialog Campus Kiadó, Budapest-Pécs, pp. 72-110.
- PEETERS, P.-SZIMBA, E.-DUIJNISVELD, M. 2007: *Major environmental impacts of European tourist transport*. *Journal of Transport Geography*, 15/2. pp. 83-93.
- PRIDEAUX, B. 2000: *The role of the transport system in destination development*. *Tourism Management*, 21/1. pp. 53-63.
- SAIMYO, H. 2010: *Relationships between Railways and Tourism*. *Japan Railways and Transport Review*, 55. pp. 6-15.
- SHAW, S.-FANG, Z.-LU, S.-TAO, R. 2014: *Impacts of high speed rail on railroad network accessibility in China*. *Journal of Transport Geography*, 40. pp. 112-122.
- STEINECKE, A. 1999: *Tourismus und neue Konsumkultur: Kundenbedürnisse – Schauplätze – Verhaltungen*. *Münstersche Geographische Arbeiten*, 42. pp. 81-91.
- 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 közlekedésgérajzi következményei*. Földrajzi Értesítő, 56/1-2. pp. 125-130.
- TÓTH G.-DÁVID L. 2010: *Tourism and accessibility: an integrated approach*. Applied Geography, 30/4. pp. 666-677.

