

A VASÚT SZEREPE A HAZAI VASÚTI CSOMÓPONTOK TURISZTIKAI MILIÓJÉBEN

SOMOGYI BENCE

THE ROLE OF RAILWAY IN THE TOURISM MILIEU
OF HUNGARIAN RAILWAY JUNCTIONS

Abstract

During the journey, including the journey time and the time spent in the destination, the milieu surrounding the individual influences how the individual moves around, spends time and behaves as a tourist. The influence of milieu plays a great role not only as to the affects of current behavior but also the as to personal decisions where to travel in the future. The individual will not return to the destination that has bad milieu. An area with lacking services or a disagreeable milieu is not featured among the primary destination goals. It is always the first impressions that has the biggest influence on tourists, and these are found in the arrival spots of cities. The most important arrival spots are the railway stations, which are interpreted as a space of interaction between hosts and guests. The attitude of individuals are influenced by the qualities of services and milieus of stations.

This paper shows the milieu of railway stations of Hungarian countryside towns and the processes going on there, which has an impact on tourists' arrival.

Keywords: tourism milieu, railway accessible, railway junction, railway heritage in tourism

Bevezetés

Az ember életében a közlekedés kiemelt fontosságú helyet foglal el. Elenyésző azon tevékenységek száma, amelyek megvalósításához nem kell igénybe venni a helyváltoztatást elősegítő közlekedési alrendszerek valamelyikét. Az utazás célja minden esetben olyan tevékenység végzése, amely az *egyénben elégedettségérzetet kelt* (MICHALKÓ G. et al. 2009). Az egyén utazása során ki akar szakadni a boldogságot már kevésbé nyújtó mindennapi életéből (BODNÁR R. 2009), szeretne új dolgok felfedezésével új élményeket átélni (BERCZIK A. – MOLNÁR L. 2000). A mindennapokból való kiszakítotttság révén tapasztalja meg azt az elégedettséget, mely által élete harmonikusabbá, kiegyensúlyozottabbá válik. Végső soron minden tevékenységnek, melyet az ember végez, a boldogságérzet elérése a célja, amely a turizmusban kulminálódik (CSÍKSZENTMIHÁLYI M. 1998).

A turisztikai tevékenység értékelésében mind a célterületen való tartózkodás, mind a tartózkodást megelőző és azt követő utazás fontos (RUSU, R. 2001; NATHANAIL E. 2008). Az utazás minősége, valamint a megérkezés, a látogatás első benyomásai meghatározzák a desztinációban realizált turisztikai költést (MICHALKÓ G. 2007). Jól megragadható a probléma az ún. városkapuk vizsgálata esetében, hiszen a célterületre való megérkezéskor szerzett információk, érzetek határozzák meg leginkább az egyén hangulatát, boldogságérzetét. Városkapu mindazon objektumok összessége, melyek segítik a település megközelíthetőségét. Ilyen lehet például egy vasútállomás, egy repülőtér, vagy a város melletti autópálya-lehajtó (BÁN, D. 2007; SCHIVELBUSCH, W. 2008). Egy megfelelően rendben tartott városkaput látva az érkező utasban nagyobb fokú elégedettségérzet alakul ki, ami a turisztikai költés növekedésében ölthet testet.

Az utazót körülvevő környezet vizsgálatának fontosságát leginkább ebben a kontextusban lehet megragadni. Amennyiben az utazó egy számára boldogságot nem nyújtó kör-

nyezetbe érkezik, úgy ez látszik turisztikai célú költésszintjében is. Az alacsony költés a turisztikai szolgáltatások visszaszorulását és a látogatások számának csökkenését vonja maga után (AUBERT A. et al 2007). A turisztikai miliő tehát *meghatározza az egyén célterületen való és a látogatás utáni magatartását* egyaránt (MICHALKÓ G. 2005; RÁTZ T. et al. 2008). Miliő mindaz, amely az egyént utazása során, a célterületen való tartózkodása alatt és a hazautazás idején körülveszi. Egy olyan *térbeli komplexum*, melynek egyik oldalán a szolgáltató desztináció, a másik oldalán az érkező turista áll. A kettő közötti interakció térbeliségét fejezi ki a miliő (MICHALKÓ G. 2005; MICHALKÓ G. et al. 2009). Ez minden esetben *szubjektív környezetet jelent*, 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. Az egyéni érzékszervek közül legfontosabb a látás, mivel ennek során nyerhető a legtöbb és a legkomplexebb információhalmaz (MAYER P. – PÉNZES E. 2009).

Tanulmányomban a vasút, mint közlekedési eszköz szemszögéből vizsgálom a turistát ért környezeti hatásokat. A vasút ma az egyéni szárazföldi, valamint a légi közlekedéssel szemben alárendelt szerepet játszik (RUSU, R. 2001), ám történelmi adottságai folytán megérdemli a turizmusföldrajzi kutatások kitüntetett figyelmét. Ugyanakkor az sem elhanyagolandó szempont, hogy a gyorsvasúti közlekedés fejlődésével egyre inkább vetélytársa lesz a légi közlekedésnek. A vasúti közlekedés révén indult el a modern, tömegszerű, majd a 20. században valóban tömegessé is váló turizmus (LENGYEL M. 2001; BUCH, A. 2007). Ennél fogva a vasútépítési korszakban a vasútállomások váltak a legfontosabb városkapukká, s ezeknek a minősége, környezete, szolgáltatáskínálata határozta meg elsődlegesen a vendég célterületről alkotott képét (BAN, D. 2007; BUCH, A. 2007). A vasútállomások egyben a vendég és a vendéglátó közötti interakció környezeteként, *közösségi térként értelmezhetők* (SCHIVELBUSCH, W. 2008). A vasút legfontosabb szerepe az urbanizáció felgyorsításában öltött leginkább testet (CSAPÓ T. 2003; LENNER T. 2008). A vasúti csomópontok vonzótták a munkaerőt, amely elsősorban a szintén saját boldogságukat kereső, mezőgazdasági területekről származó cselédség letelepedésében érhetők tetten (MÉSZÁROSNÉ F. K. 1996). A vonzás révén e települések jelentős urbanisztikai változáson estek át (vasutas várossá válás) (MAJDÁN J. 2003B, SCHÖMER A. 2006). Hangsúlyoznom kell azonban, hogy e városok már korábban is *saját térségük piacközpontjai* voltak, így a vasút csomóponti szerepe csak felerősítette ezt a központi szerepkört (PAP N. – SZABÓ L. 1997; MAJDÁN J. 2003A). Ezekben a városokban ma is a vasút jelenti a legfontosabb munkáltatót.

Tanulmányomban a vasút szerepét vizsgálom két dunántúli vasúti csomópont, Dombóvár és Celldömölk turisztikai miliójében. A vizsgálatot indokolja a környezettudatosság révén a jövőben előtérbe helyeződő közösségi közlekedés, valamint a keresletnövekedés az örökségturisztikai termékek iránt (vasút, mint ipari örökség) Európában. Az egyént körülvevő környezet kutatása egyben elősegíti, hogy megértsük a turista célterületen való magatartását és turisztikai költésének szerkezetét, változásait, társadalomra való vetületét.

A vizsgálat módszertana

A kutatás fő eredményei alapvetően a mintaterületeken 2010 őszén végrehajtott terep-bejárásokról és helyszíni szemrevételezésekből származnak. A vizsgálatban két alapvető irányt lehet megkülönböztetni:

A) Ezek egyike a vasútállomások turisztikai miliójének vizsgálata volt. Ennek során figyelembe vettem mindazokat az ingereket, hatásokat, amelyek a vasútállomásokra turistaként érkezőket érik. A következő főbb kérdésekre kerestem a választ:

- *A vasútállomások helye a hazai vasúthálózatban*: mekkora népesség érhető el közvetlenül, átszállás nélkül vasúton, milyen a beérkező vonalak állapota stb.? Ennek során a MÁV 2011-ben érvényes menetrendjét vizsgáltam;
- Turisztikai és egyéb jellegű *szolgáltatások a vasútállomásokon*;
- *Kulturált várakozás lehetősége*, váróterem és illemhely környezete különböző érzékszervek vizsgálata révén;
- Állomások épületének és környezetének állapota;
- *Kiszolgáló infrastruktúra* vizsgálata (pl. kerékpár-tárolók, akadály-mentesíthettség, távbeszélő készülék, internet stb.);
- *Környezettudatosság* jelenléte (pl. szelektív hulladékgyűjtés stb).

B) A másik vizsgálat a vasút turisztikai vonzerő-kínálatban betöltött szerepére irányult. Itt a következő dolgokra helyeztem a hangsúlyt: Egyrészt vizsgáltam a város közigazgatási területén lévő *látnivalók vasútállomástól való közvetlen elérhetőségét*, melyet a településen belüli helyi autóbusz-közlekedési hálózat révén értékeltem. A kapott hálózatot egyszerűsített gráf alakba rendeztem, majd *gráfelméleti mutatószámok* megállapításával írtam le a település közlekedési hálózatát (ERDŐSI F. 2000). Az alkalmazott mutatószámok a következők: α -index, β -index, γ -index, π -index, átlagos fokszám.

Másrészt megfigyeléseket végeztem a tekintetben is, hogy a vasút milyen módon jelenik meg a *vonzerők és a turisztikai szolgáltatások sorában*, amire elsősorban a *személyes bejárás* során kaptam választ. A vizsgálat hatálya alá vontam minden látnivalót, függetlenül attól, hogy az adott elem kifejt-e érdemi vonzást vagy sem. A szolgáltatók terén az összes fellelhető szállásadási lehetőséget, valamint a meleg ételkínálatot is nyújtó vendéglátó-ipari egységeket, illetve cukrászdákat vettem górcső alá. Meghatároztam a *vasúthoz kötődő objektumok városszövetben való térbeli elhelyezkedését*, majd ennek összehasonlítását a település más látnivalóinak és turisztikai szolgáltatóinak elhelyezkedésével. Ennek bemutatására felmértem a települések vasútállomásaitól a feltárt objektumok gyalogos elérhetőségi idejét 3 km/h gyaloglási sebességet feltételezve. Az így kapott adatokat sorba rendezve elkészítettem az objektumok vasútállomástól való távolságának empirikus sűrűségfüggvényét. A vasúti objektumok elhelyezkedésére vonatkozóan így egzakt mérési adatok álltak rendelkezésre.

A kutatás legfontosabb módszere a személyes átélés és megtapasztalás volt. Ez *nagyfokú szubjektivitást hordoz magában*, ami a kapott eredményekre *torzító hatással* van. Ugyanaz az inger mást és mást fejez ki különböző emberek esetében. Az illatok, látványok, színek, hangok és ízek minden esetben egyéni megítélés alá tartoznak, az egyén szociális, egzisztenciális helyzete, műveltsége, életminősége, behaviorális adottságai révén reagál az őt ért ingerekre és ingercsoportokra. Az egyéni átélés tehát nem minden esetben mutatja a helyszínen megforduló emberek többségének álláspontját. A mérési eredményeket a bejárásra szánt rövid idő (2-2 nap) is torzította.

A kiválasztott vasútállomások helye Magyarország vasúti hálózatában

A következőkben néhány adattal szeretném bemutatni a két város vasúti közlekedésben elfoglalt földrajzi helyzetét. Az 1. táblázat néhány fontos adatot mutat arról, hogy milyen földrajzi térben helyezkedik el a két település. Megfigyelhető a városok elhelyezkedése közötti különbség. Celldömölkőről mind megyei, mind országos szinten több városlakó érhető el, mint Dombóvár esetében. Ennek okait a következőkben látom:

- A két régió, azaz a Nyugat-Dunántúl és a Dél-Dunántúl településeinek nagysága eltér egymástól: a Dél-Dunántúlon a települések átlagos népességszáma alacsonyabban,

a Nyugat-Dunántúlon viszont urbanizáltabb, nagyobb településeket találunk (PIRISI G. – TRÓCSÁNYI A. 2006).

- A két város természeti környezete is eltér egymástól. Dombóvár a széles völgytalpú Kapos völgyésíkjában fekszik, amely preferálta a vasúti pályát (PAP N. – SZABÓ L. 1997), ezáltal Dombóvárnak a megye más részeivel csak korlátozott kapcsolata van. Ezzel szemben Celldömölk síkvidéki területen fekszik, ami könnyebbé tette a vasúti pályák építését, s Dombóvárral ellentétben a megyeszékhely is elérhető vasúton.
- Mindkét város saját megyéjében *periférikus helyzetben* található, ennek is következménye a megyén belül elért városi lélekszám viszonylag alacsony részaránya.

Az eltérő átlagos településnagyságra vezethető vissza az is, hogy Dombóvárról kevesebb lakosság és szolgáltatás érhető el országos szinten, mint Celldömölkéről. Amíg ugyanis előbbiről csupán Pécs, mint 100 000 lakos feletti régióközpont szolgáltatásai érhetőek el, addig Celldömölkéről mindhárom dunántúli régió központi városa (Győr, Székesfehérvár, Pécs) könnyen megközelíthető. Ugyanez az eltérés figyelhető meg az elért városlakók arányában is mind regionális, mind országos szinten.

1. táblázat – Table 1

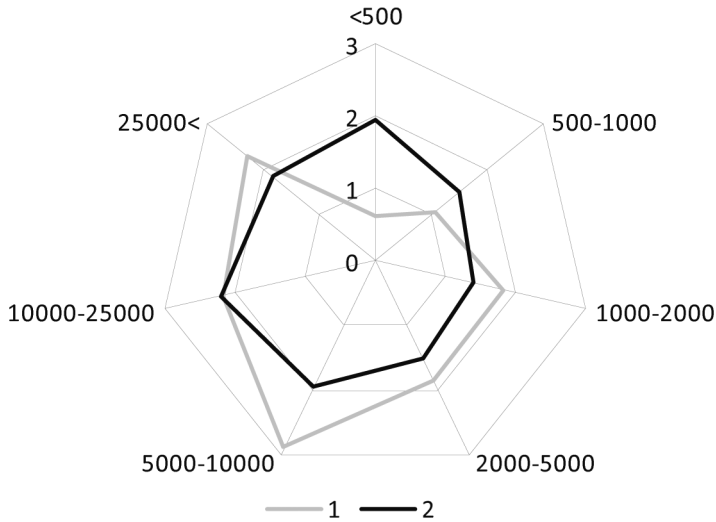
A vizsgált településekről vasúton, különböző szempontok alapján elérhető népesség, 2011 Forrás: MÁV 2010/2011. évi menetrend
 Accessible people according to different aspects in railway public transport
 Source: Hungarian railway timetable 2011

	Celldömölk (%)	Dombóvár (%)
Saját megyéjében	39,83	20,44
Saját régiójában	33,85	34,49
Országosan	28,41	22,84
Elért városlakók aránya, Budapest nélkül	94,25	87,06
Elért városlakók aránya, saját régiójában	91,00	84,60

Az *1. ábra* a településnagyság (fő) és a vasúton mért elérési idők (óra) kapcsolatát mutatja a két város esetében (KSH T-STAR 2011, MÁV START Zrt. honlapja 2011). Celldömölk esetében közel egyenes arányosság figyelhető meg a két mutató között. A város közelében kisebb, tőle távolabb nagyobb települések érhetőek el. Ez összefügg a vasúti közlekedés szerkezetével: a távolsági gyorsvonatok csak a nagyobb településeken állnak meg, így minél messzebb van a helyszín a várostól, annál inkább csak gyorsvonati kapcsolat van Celldömölk felé. Dombóvár esetében is megfigyelhető ugyanez az eloszlás, miszerint a városhoz közelebb a kisebb, míg annál távolabb nagyobb települések érhetőek el. A Dél-Dunántúl vasúti közlekedésének alacsonyabb színvonala, valamint a régió településszerkezete miatt azonban az eltérések kevésbé jelentősek. Így a várostól nagyobb időtávolságra fekvő kis települések is elérhetőek.

Vasútállomások szolgáltatásainak és környezetének elemzése

A vasútállomás, mint városkapu a település egyik kitüntetett pontja, amely alapvetően *vállalkozásvonzó hatású*. Emiatt ezeken a helyszíneken mind a vendégforgalom által igénybevett, mind a városlakók által keresett szolgáltatások megtalálhatók, hiszen ez által válik a vasútállomás környezete a városlakók és a városba érkezők interakciós területévé. Hang-



1. ábra Településnagyság (fő) és vasúti menetidő (óra) közötti összefüggés, 2011
 Forrás: MÁV menetrend

Figure 1 Connection between the size of settlements and the journey time of rail
 Source: Hungarian railway timetable, 2011. 1 – Celldömölk 2 – Dombóvár

súlyoznom kell ugyanakkor, hogy ezek a szolgáltatók a legtöbb esetben az átlagosnál alacsonyabb színvonalú, III-IV. kategóriás egységeket jelentenek.

A két város közül Dombóvár vasútállomási szolgáltatásai alacsonyabb színvonalúak. A település pályaudvarán három vállalkozás működik, ebből csupán egy tekinthető tisztán idegenforgalmi célúnak. Az itt működő vendéglátó-ipari egység azonban inkább italkiszolgáló helyként működik, melegétel-szolgáltatást nem nyújt. A többi szolgáltató a turizmushoz csak közvetetten kapcsolódik. Különösen negatív érzetet keltenek az állomáson működő ingatlanügynökség és annak papír alapú hirdetései. A hirdetéseken szereplő „áron alul”, „azonnal”, „sürgősen eladó” kifejezések könnyen azt a képzetet kelthetik az egyénben, hogy ebből a városból a rossz munkaerő-piaci helyzet és a település népességmegtartó erejének romlása miatt az emberek menekülni kívánnak.

Celldömölk vasútállomása a szolgáltatások terén pozitívabb képet mutat. Itt a vendég meleg ételt is fogyaszthat, valamint élelmiszert is vásárolhat. Ezen kívül elsősorban a városlakók által látogatott szolgáltatók jelennek meg az állomás területén: férfi-női fodrász, kisiparos. Szolgáltatói téren tehát Celldömölkre valóban igaz a városkapu és a találkozási pont megnevezés. Ezt bizonyítja az állomás mellett működő vendéglátó-ipari egység és a postahivatal is.

Mindkét vasútállomáson található *városterkép*. Míg azonban Dombóváron egy pókhálószerű, régi, elavult adatokat tartalmazó térképet szemlélhet az érdeklődő, addig Celldömölkön 2010. évi, friss térképet helyeztek ki, amely néhány fontosabb turisztikai szolgáltató reklámját is tartalmazza. A városterkép elhelyezkedésében ennek ellenére Dombóvár mutat pozitívabb képet: a térkép a felvételi épület peronok felőli oldalára került, így az érkező utasok számára könnyen észrevehető. Celldömölkön ezzel ellentétben a térképet az érkező utas nem látja, általában csak távozóban képes észlelni azt.

Az állomások területén más *turisztikai célú hirdetések* is találhatóak, amelyek közül a leggyakoribb a mindenfajta felületen, üvegre, falra, ablakra, illemhely ajtajára stb. ragasz-

tott taxi hirdetések. Ezek pozitív (vendéggel való törődés) és negatív (vendég pénzéért folyó ádáz küzdelem, hirdetések kaotikus elhelyezkedése miatt rendezetlenség) érzetet egyaránt kelthetnek.

A kulturált várakozással és időtöltéssel kapcsolatban mindkét állomásnak *komoly lemaradásai* vannak. A helyzet Dombóváron valamivel jobb, tudniillik ott felújított, zöld festésű váróterem, igényes padok és asztalok, tiszta környezet várják az utazóközönséget. Celldömölkön ezzel szemben a váróterem sokkal lehangolttabb képet mutat. Ez a két egység használatában is megmutatkozik, míg Dombóváron ottjártamkor a váróterem közepes mértékben volt kihasználva, addig Celldömölkön gyakorlatilag üresen állt egész nap. Közös vonás mindkét helyen a negatív tartalmú falfirkák jelenléte. Celldömölkön rosszabb a helyzetet, itt szinte minden megtudható a város társadalmi életéről a váróterem falain.

Az illemhelyek egyértelműen negatív képet mutatnak mindkét helyen. Itt is Celldömölk van rosszabb helyzetben, ahol a terjengő szagok és az illemhely tisztasága egyenesen utasriasztó. Dombóvár esetében az ad pozitívabb képet, hogy ott nem közvetlenül az utasforgalmi részre nyílik az illemhely, hanem rejtetten, az épület alagsorában található.

Mindkét állomás környezete részben parkosított, itt a peronok felőli növénytelepítés érdemel figyelmet. Ez a vendéggel és a környezettel való törődés pozitív üzenetét hordozza. Az állomás előtti tér Dombóváron rendezettebb, parkosítottabb, Celldömölkön viszont kiemelhető a peronok felőli oldalon meglévő plexi szélvédő, mely az uralkodó északnyugati szél ellen védi a várakozó utasokat.

A vasútállomásokon létesített vasúti emléktáblák, köztéri alkotások pozitív képet sugallnak az utazó felé. Egyrészt felhívják a figyelmet a *vasút város életében vett fontosságára*, másrészt tudatosítják a látogatóban azt, hogy a városlakóknak fontos a múltjuk és annak megőrzése. Mindkét helyen található utalás a vasútépítő miniszterre, Baross Gáborra, valamint a vasúti közlekedés megindulására. Ugyancsak közös vonás a dicső vasutas múltat idéző gőzmozdonyok jelenléte.

Kiemelten fontos tényező a közlekedésben az utas biztonsága a várakozás, az utazás előlékészületei, valamint az utazás alatt. A felvételi épületek biztonsági kamerákkal felszereltek, látványuk pozitív képet nyújt a várakozó utas számára. Sem Dombóváron, sem Celldömölkön nem található viszont a biztonságot fokozó és a peronokhoz való eljutást megkönnyítő alul- vagy felüljáró. Különösen Celldömölkön okoz ez kellemetlenségeket, ahol az amúgy is szűk keresztmetszetű peronok között alig észrevehető a takarásban lévő szerelvények mozgása. Dombóváron a szélesebb peronok és jobb elrendezésű peronkapcsolatok nagyobb biztonságérzetet nyújtanak.

A környezettudatos gondolkodásmód megjelenése minden esetben pozitív tölteset jelel meg. Ezzel kapcsolatban a következőket vizsgáltam:

1. *Szelektív hulladékgyűjtés:* Dombóváron a vasútállomás épülete előtt található szelektív hulladékgyűjtő sziget, három konténerrel. Celldömölk vasútállomásán nincs lehetőség a hulladék szelektív gyűjtésére.
2. *Energiatakarékosság:* egyik helyen sem jelenik meg, sem megújuló energiahordozók felhasználásában, sem energiatakarékos berendezések (izzók, illemhelyek stb.) használata révén.
3. *Közösségi közlekedés:* a környezettudatosság kérdéséhez tartozik, hogy van-e az utasnak lehetősége a megfelelő minőségű közösségi közlekedésre, milyenek az átszállási kapcsolatok.

A 2. táblázat a fővárosból vonattal érkező utas átlagos várakozási idejét mutatja a kistérség vasúti közlekedéssel nem ellátott településeire közlekedő autóbuszokra vonatkozóan.

Látható, hogy a vonatról autóbuszra való átszállás rendre legalább 20 perces, vagy annál több várakozási időt jelent. Dombóváron minden tekintetben hosszabb a várakozási idő. A közösségi közlekedést hátrányosan érinti, hogy nem egy esetben 100 percnél is hosszabb a várakozási idő. Celldömölkön valamivel jobb a helyzet, de még itt is átlagosan több mint fél órát kell ácsorognia az utasnak a csatlakozásig (igaz, itt a széleskörűbb vasútállomási szolgáltatások révén könnyebben eltöltheti az időt.)

2. táblázat – Table 2

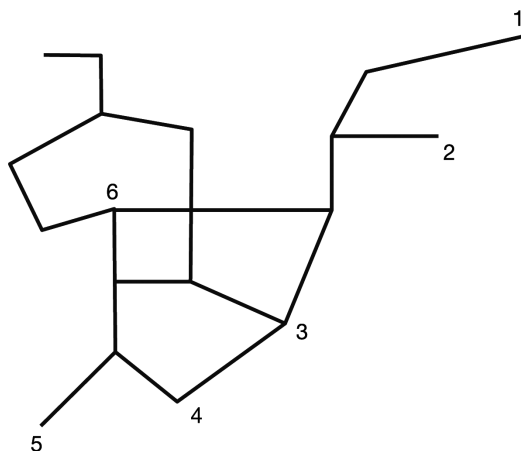
A fővárosból érkező vonatok és a településekre induló autóbuszok indulási ideje közötti átlagos várakozási idő, perc, 2011. Forrás: Volán autóbusz menetrend
Averaged awaiting time between the arrival time of train from Budapest and the buses departure time, minute, 2011. Source: Bus timetable, 2011

Celldömölk (perc)	Dombóvár (perc)
Tokorcs 36,8	Dalmánd 49,3
Mersevát 35,3	Kocsola 45,1
Mesteri 39,9	Jágónak 70,0
Kemeneskápolna 39,9	Lápafő 72,2
Kemenesszentmárton 23,4	Nak 72,2
Kemenessömjén 27,0	Szakcs 35,2
Köcsk 39,9	Várong 57,7
Összesített átlag 34,6	Összesített átlag 57,4

A vasútállomások kapcsolatai a helyi közösségi közlekedéssel

Mindkét városban a vasútállomáshoz intermodális közlekedési csomópontként kapcsolódik a helyi és helyközi autóbusz-állomás. Vizsgálatom tárgya kizárólag a *helyi autóbusz-közlekedés feltárása* és annak hálózati leírása volt a Gemenc Volán honlapja alapján. A felmérés során a *helyi autóbuszvonalak térbeli elhelyezkedését* vettem figyelembe, amelyet egy egyszerűsített gráffal jellemeztem (ERDŐSI F. 2000). A gráf felvétele során csupán azt a feltételt vizsgáltam, hogy az adott útvonalszakaszon közlekedik-e helyi autóbuszjárat, a szakaszon közlekedő járatok számától és azok menetidejétől függetlenül (2. ábra).

Dombóvár helyi közösségi közlekedési hálózatáról elmondható, hogy az a Belváros irányában dominál. A pályaudvar 3-as, Dombóvár-alsó 2-es fokszerű pont. Dombóvár-alsó állomás szerepe erősen korlátozott, a 2-es fokszerű pont esetében csupán a Belváros és a pályaudvar felé van közösségi közlekedési kapcsolata. *1-es fokszerű hálózati végpont* a város legfontosabb idegenforgalmi vonzerejét jelentő Gunaras Gyógyfürdő. A fürdő helyi autóbusz-járatokkal közvetlenül sem a pályaudvarról, sem Dombóvár-alsó állomástól nem érhető el, ami a vasút idegenforgalmi kihasználásának lehetőségeit rontja. A városi közösségi közlekedési hálózatát leíró mutatószámokat a 3. táblázatban foglaltam össze. A hálózat csúcseinak *átlagos fokszerűsége 2,42*, ami a 2-es és 3-as fokszerű pontok igen magas hálózati gyakoriságával (37, illetve 42 %) hozhatók összefüggésbe. Az *átmérő* a két legtávolabbi pont, Gunaras Gyógyfürdő és Dombóvár-Szőlőhegy között van, ezek 10,45 km-re fekszenek egymástól. A hálózat összesen 6 autóbuszvonalból áll, melyből 5 a pályaudvart is érinti. Ezek zömmel azonos útvonalon haladnak, így térfeltáró képességük a városon belül erősen korlátozott. A hálózat alacsony fejlettségű, ezt mutatják az α és β -indexek kedvezőtlen értékei is. A hálózat *α -indexe 0,12*, ami a hálózaton belüli



2. ábra Dombóvár helyi autóbusz-hálózatának gráf modellje. Forrás: Gemenc Volán honlapja, 2011
 Jelmagyarázat: 1 – Gunaras Gyógyfürdő, 2 – Újdombóvár, 3 – Pályaudvar, 4 – Dombóvár-alsó, 5 – Szőlőhegy, 6 – Belváros

Figure 2 Local bus network in Dombóvár. Source: web page of Gemenc Volán 2011
 Legend: 1 – Gunaras Spa, 2 – Railway houses in Dombóvár, 3 – Main station, 4 – Dombóvár-alsó station, 5 – Vineries, 6 – downtown

összekötöttség alacsony voltára utal. A β -indexre 1,15-öt számoltam. Ennek értelmezésekor ismerni kell, hogy a β -index minél közelebb van az 1-es értékhez, annál fejlettebb a hálózat, a fejlett hálózatoknál viszont a 3-as értékhez közelít. A maximálisan 1 értéket felvehető γ -index a meglévő és a lehetséges maximális élszám hányadosaként írja le a gráfot, ez jelen esetben 0,43, vagyis az átlagosnál kicsit rosszabb a hálózat kiépítettsége. A π -index kifejezi a gráf alakját, melynek értéke 1,64. Az index kiszámolásához meghatároztam a gráf átmérőjét, amely a két legtávolabbi pont közötti legkevesebb élű útvonal kilométerben. Érdekességként említhető, hogy az átmérő nem a város közepén, hanem annak szélén, a két vasútállomást is érintve fut Dombóvár-Szőlőhegy és Gunaras Gyógyfürdő között. A π -index alacsony értékét a hálózat külső felületén megtalálható sok 1-es fokszámú hálózati végpont magyarázza.

3. táblázat – Table 3

Fontosabb számított gráfelméleti mutatószámok

Forrás: saját szerkesztés

Some major indexes to describe the bus network of Dombóvár

Source: edited by the author

Mutató	Élek száma (e)	Csúcsok száma (v)	Körök száma (μ)	1-es fokszámú pont	2-es fokszámú pont	3-as fokszámú pont	4-es fokszámú pont	Átlagos fokszám	α -index	β -index	γ -index	π -index
Érték	22	19	4	4	7	8	1	2,42	0,12	1,15	0,43	1,64

A vasúthoz kapcsolódó vonzerő-kínálat a pályaudvartól közösségi közlekedéssel elérhető. Nem érhető el ugyanakkor a legfontosabb vonzerőt képviselő Gunaras Gyógyfürdő, és a Konda-völgyi Parkerdő. Előbbit hétköznap mindössze két helyközi autóbusz-járat éri el, utóbbi közösségi közlekedéssel nem megközelíthető.

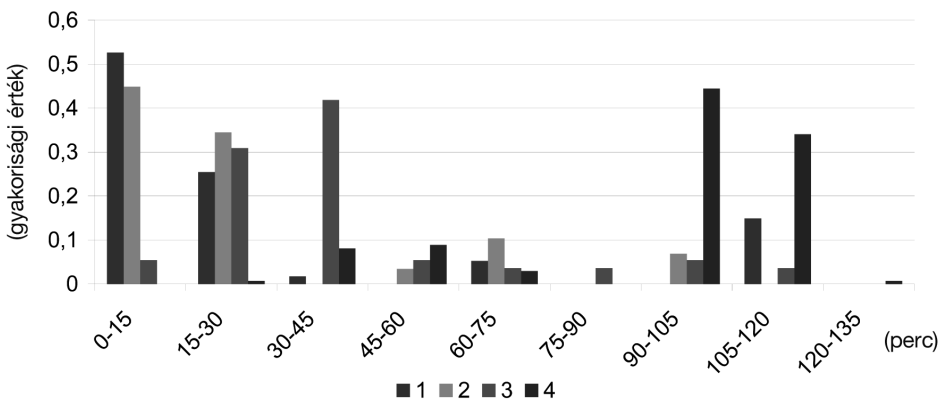
Celldömölk helyi autóbusz-hálózata egyetlen, észak-dél csapású, a várost hosszában átszelő vonalból áll a vasútállomástól Izsákfáig. Mivel itt egyetlen vonalról van szó, nem tartom szükségesnek a hálózatelemzést.

A turisztikai objektumok távolságai a vasútállomásoktól

A következőkben a települések látnivalóinak és turisztikai szolgáltatóinak vasútállomástól való távolságát elemzem empirikus sűrűségfüggvény segítségével. A vizsgálathoz két elemcsoportot vettem figyelembe:

1. *Látnivalók térbeli elhelyezkedése:* minden olyan objektum, mely jelenleg és a jövőben potenciálisan turistaforgalmat képes generálni;
2. *Turisztikai szolgáltatók térbeli elhelyezkedése:* szálláshelyek, tekintet nélkül annak besorolására, valamint meleg étel fogyasztását is ajánló éttermek, falatozók, pizzériák, illetve cukrászdák;
3. *Vasúthoz kapcsolódó objektumok:* ide tartozhatnak vasúthoz közvetlenül kapcsolódó objektumok, illetve közvetetten vasúti jelleget hordozó objektumok (pl. vasutas telepen lévő szolgáltatók és látnivalók) egyaránt.

A vasútállomástól való távolságok leírásához a gyalogos menetidőket vettem figyelembe 3 km/h gyaloglási menetsebességgel (3. ábra).



3. ábra A vizsgált városok látnivalóinak és szolgáltatóinak vasútállomástól való távolsága
Jelmagyarázat: 1 – Celldömölk látnivalók, 2 – Celldömölk szolgáltatók, 3 – Dombóvár látnivalók,
4 – Dombóvár szolgáltatók. Forrás: saját szerkesztés

Figure 3 Distances from the railway stations of the attractions and services

Legend: 1 – sites in Celldömölk, 2 – services in Celldömölk,

3 – sites in Dombóvár, 4 – services in Dombóvár. Source: edited by the author

Első ránézésre is szembetűnő a két város turisztikai térszerkezete közötti különbség. Celldömölkön a város – nem egy esetben tekintélyes vonzerőt is megjelenítő – látnivalóinak zöme a vasútállomástól mért 30 perces izokrónon belül található. A település *leglátogatottabb attrakciói azonban a városon kívül*, a vasúttól 90-120 perces gyaloglási távolságra található (Vulkán Fürdő, Ság-hegy Tájvédelmi Körzet). Ezek a helyszínek helyijáratú autóbusz-közlekedéssel nem érhetőek el, ami korlátozza a vasút turisztikai megközelíthetőségben játszott szerepét. Az elsődleges szuprastrukturúra elemei is hasonló eloszlást

mutatnak. Ebben a kategóriában is a 30 perces izokrónon belül található a vizsgált elemek zöme. Itt is megjelenik ugyanakkor a leglátogatottabb helyekhez kapcsolódó szolgáltatói bázis, ami a termálfürdőre és a Ság-hegy ökoturisztikai és borturisztikai kínálatára épül. A két vizsgált elemcsoport egymástól való átlagos távolságának eltérése kb. 3 perc, ami igen csekély különbséget jelent (4. táblázat).

Dombóvár esetében is hasonló adottságok figyelhetők meg. Itt is a vasútállomástól távolabb helyezkedik el a leglátogatottabb vonzerő, a Gunaras Gyógyfürdő. Az állomástól mért távolságok a nagyságbeli eltérés miatt Dombóváron nagyobbak, mint Celldömölkön. Az elsődleges – és az ehhez kapcsolódó másodlagos – *szuprastruktúra elsősorban a gyógyfürdő közelében* épült ki. Eltérés Celldömölkhöz képest, hogy a látnivalók nem a pályaudvar közelében találhatóak, hanem a 15 és 45 perces izokrónonokon belül. A felmért látványosságok zöme a 45 perces gyaloglási menetidőn belül található, a szállásadás és vendéglátás viszont értelemszerűen a turisztikai költség térszerkezetét követve Gunarasra települt. Ezáltal Dombóvár turisztikai tere Celldömölkhöz képest sokkal erőteljesebben torzul a város lakó- és szolgáltató teréhez képest. A két vizsgált elemcsoport átlagos távolsága közötti eltérés kb. 52 perc.

4. táblázat – Table 4

A látnivalók és szolgáltatások vasútállomástól való távolságainak fontosabb mutatószámai. Forrás: saját szerkesztés
Major indexes of attractions and services in walking distance from railway stations
Source: edited by the author.

	Dombóvár (3 km/h, perc)	Celldömölk (3 km/h, perc)
Látnivalók átlagos távolsága	40,05	29,43
Szolgáltatók átlagos távolsága	92,00	26,34
Átlagértékek eltérése	51,95	-3,09
Vasúttal kapcsolatos elemek átlagos távolsága	23,31	3,04
Vasúttal kapcsolatos elemek átlagos távolságának eltérése az összetálagtól	-53,73	-25,77

Vasúti objektumok a városban

A vasutas városok térszöveve szükségszerűen tartalmaz olyan elemeket és elemcsoportokat, amelyek a vasúti élettel vannak összefüggésben. Ezek ma részben keresett, vonzerőként funkcionáló, részben ismeretlen, feltáratlan értékek. A két város vizsgálatakor a következő adottságok különböztethetők meg:

Mivel a kiépülő gőzvasút erős lég- és zajszennyező hatása volt, *a vasút a lakott területtől távol épült meg*. Ennek nyoma a városok mai településszerkezetében is látszik azáltal, hogy a vasúti pályák a települések szélén futnak és nem váltak a korábbi városmag szerves részévé (HALMOS B. 1994). Különösen jól mutatja ezt Dombóvár és Celldömölk város szerkezete, ahol a vasútüzemi terület a város lakóterületének szélén fut, emiatt a *városmiliőben alig jelenik meg* (a kapuszerepben lévő pályaudvarok kivételével).

Az új közlekedési eszköz megjelenése maga után vonta a *tömeges munkaerő beáramlását* a vasúttal érintett városokba. Különösen nagyfokú volt a beáramlás a vasutas városokká alakuló közlekedési csomópontokban. A korábbi városterület nem tudta befogadni ezt a

megnövekedett lakótömeget, akiket új, a vasúthoz közel fekvő városrészekbe telepítettek le. A korábban különálló negyedek ma betagozódtak a település szövetébe. Általános jellemző, hogy ezek a lakónegyedek a vasúthoz közel, annak mentén épültek ki és csak később kapcsolódtak a régi településmaghoz. Kiváló példája ennek Dombóvár Újdombóvár városrésze, amely a mai városszerkezet tekintélyes részét foglalja el (MÉSZÁROSNÉ F. K. 1996). A külön jogállású község nevével viselte Dombóvár mai pályaudvara is.

Celldömölkön a dombóvárihoz képest kisebb területen, ám elszórtabban történt a vasutas munkaerő számára biztosított lakónegyedek felépülése. Itt is megfigyelhető viszont a vasút közelsége mint telepítő tényező, és a várostestbe való későbbi betagozódás.

A vasutas lakónegyedek külső megjelenés tekintetében ma már alig különböztethetőek meg a város más, lakásra szolgáló területeitől. Ezekre az utcákra a családi házas, kertvárosi jellegű beépítés a jellemző. Nem képviselnek nagy jelentőséget a város turisztikai terében, a turizmus fő áramlási sodorvonalai elkerülik őket. Potenciális értékgazdagságot jelent e településeknek a vasutas lakónegyedekben fennmaradt régi épületek, vasutas tisztai lakások, a vasutas családok számára épült intézmények, templomok, az életminőség javítását célzó parkok, ligetek, valamint a területen felállított köztéri műalkotások. Ki kell emelni Dombóvár helyi védettséggű, rendezett környezetű, volt tisztai lakásait, amelyek a város vasúti imázsának érdekes színfoltjai.

A vizsgált városok olyan vasúti csomópontok, ahol az új közlekedési elem megjelenése más városokhoz képest gyorsabb urbanizációt eredményezett. A városfejlődés ezen gyors szakaszára a településszöveten belül több köztéri alkotás is felhívja a figyelmet. Ezek lehetnek közvetlenül a vasúthoz, vasútépítéshez kapcsolódók, így vasútállomások közelében lévő, a kötött pályás közlekedés kiépítését méltató emléktáblák, alkotások. Másrészt állhatnak közvetett kapcsolatban is a vasúttal olyan személyekről szóló alkotások révén, amelyeknek hatása volt a hazai vasútépítésekre, de közvetlenül a város fejlődésében nem vettek részt.

A város múzeumaiban, gyűjteményeiben megtalálhatók azok a településtörténeti vasúti relikviák, amelyeknek kellő esélye van arra, hogy érdemi keresletet, vonzást generáljanak a látogatók felé. Hozzá kell tennem, hogy ez a vonzás a város más objektumaihoz és a múzeum fő profiljának vonzási adottságaihoz képest elenyészőek, ráadásul csak Dombóváron található ilyen objektumok. Egyrészt ide sorolhatók a Dombóvári Helytörténeti Gyűjtemény vasúttal kapcsolatos emlékei, másrészt a hajdani Dombóvári Gazdasági Vasút (DGV) volt indóházában berendezett Vasúttörténeti Gyűjtemény is. Mindkét helyszín közvetlenül is kapcsolódik a turisztikai áramlás helyszíneire. A DGV indóháza természetvédelmi bemutatóteremnek is otthont ad, a Helytörténeti Gyűjtemény által elfoglalt régi épületben működik Dombóvár Tourinform irodája. Dombóváron a korábban működött gazdasági vasutak révén is több a vasúthoz köthető objektum, mint Celldömölkön (JÉGER G. 2010).

A vasút potenciális lehetőségei a vasutas városok turisztikai termékkínálatában

Amint az előző fejezetekben részletesen kifejtettem, a vasúti objektumok területi elhelyezkedése nem áll összhangban a város idegenforgalmilag frekvenciált, a turizmus áramlási rendszerébe bekapcsolt térstruktúrájával. A vasútállomás mint városkapu szerepe a vizsgálat városokban turisztikailag nem számottevő, mivel távol fekszik a legfontosabb vonzerőktől. A vasúti objektumok vasútállomásokhoz való közelsége, valamint ennek a helyzeti energiának turisztikai termékfejlesztésben való kiaknázása potenciálisan a települések torzult turisztikai tereinek oldását eredményezheti.

A vasút és annak minden eleme az ipari örökségek sorába tartozik, melynek tematikus rendszerben történő hasznosítása új, *egyedi termékelemet jelentene* mindkét város vonzerőkínálatában. Erre történelmi adottságai és városszerkezete folytán Dombóvárnak van nagyobb esélye, ahol a vasúthoz kapcsolódó elemek a város jelentős területén megtalálhatók, és a turizmushoz más módon kapcsolódó objektumokat is érintenek. Ebben a városban kialakítható olyan tematikus termékcsoomag is, amely a hazánkban meglehetősen szűk piaci rést képviselő ipari örökségekre fogékony látogatócsoportoknak potenciálisan kínálható. Ezzel a város szűk turisztikai tere jelentősen oldódna és ma még kevésbé látogatott helyeket, közösségi tereket lehetne a turizmus szolgálatába állítani. Celldömölkön ezzel szemben túlzottan is a vasútállomás környékére összpontosulnak a vasúti objektumok. A vasútállomás szerepét a városi közösségi közlekedéssel karöltve a település fő idegenforgalmi célpontjainak hatékony, a fenntartható fejlődés elveit szem előtt tartó megközelíthetőségében lehet érvényesíteni. A vasúti objektumok térbeli elhelyezkedése azonban nem teszi lehetővé önálló, tematikus rendszerbe foglalt vasúti turisztikai termékcsoomag kialakítását. A vasútállomás közelében lévő elemcsoport egy esetleges városi sétaút állomása lehet.

Összefoglalás

Az utazása során, beleértve az utazás idejét, valamint a desztinációban való tartózkodást is, az egyént körülvevő millió nagymértékben befolyásolja és meghatározza a célterületen való mozgást, időtöltést és a turisztikai költségszerkezetet. A környezeti meghatározottságnak nem csak a pillanatnyi magatartás befolyásolásában, hanem az egyén további utazási döntéseiben is nagy szerepe van. Egy számára elégedettséget nem nyújtó környezetbe a turista, vagy kiránduló nem szívesen tér vissza, a hiányos szolgáltatásokat, kellemetlen vizuális hatást felvonultató terület a továbbiakban nem fog szerepelni elsődleges utazási céljai között. A legnagyobb mértékű hatással mindig az első benyomások bírnak, melyek az ún. városkapukban érik a látogatót. A vasútállomások a legfontosabb városkapuknak tekinthetők, így a város és a látogatók közötti interakciós tereként értelmezhetők. Ezek minősége, szolgáltatásai, környezete a vasúton érkező vendégek magatartását nagymértékben meghatározzák. A vasúti értékek a turizmusban éppen a leromlott környezeti állapot miatt kevésbé jelennek meg, alig vesznek részt a vasúti települések turisztikai életében. A vasúti környezet nagymértékű javulása és erőteljes marketing tevékenység szükséges ahhoz, hogy az utazásukat vasúton bonyolítóknak olyan környezetbe érkezzenek, amelyek biztosítják a magas költség szintet és az utazás bizonyos idő utáni megismétlését.

SOMOGYI BENCE

PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola, Pécs – Polgármesteri Hivatal, Zirc
bence.somogyi@yahoo.com

IRODALOM

- AUBERT A. – CSAPÓ J. – GONDA T. – HEGEDŰS V. – SZABÓ G. 2007: A turizmus és a terület- valamint vidékfejlesztés. In. AUBERT A. (szerk.) 2007: A térségi turizmus kutatás és tervezés módszerei, eredményei. Bornus Nyomda, Pécs. pp. 72–131.
- BÁN, D. 2007: The railway station in the social sciences. – The Journal of Transport History 28. 2. pp. 289–293.

- BERCZIK A.–MOLNÁR L. 1999: A közlekedés: a múlt kalandja, a jövő reménye? In. CSONTOS J.–LUKOVICH T. (szerk.): *Urbanisztika 2000*. Akadémiai Kiadó, Budapest. pp. 185–199.
- BODNÁR R. K. 2009: A tér szerepe a turizmusban. In. SZABÓ V.–FAZEKAS I. (szerk.): *Települési környezet*. Debreceni Egyetem Tájvédelmi és Környezetföldrajzi Tanszék, Debrecen. pp. 62–67.
- BUCH, A. 2007: In the image of the Grand Tour. Railway station embellishment and the origins of mass tourism. – *The Journal of Transport History* 28. 2. pp. 252–271.
- CSAPÓ T. 2003: A Dunántúl népességének változása 1870–1920 között. In. FRISNYÁK S.–TÓTH J. (szerk.): *A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza*. Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszéke – PTE Földrajzi Intézete, Nyíregyháza – Pécs. pp. 261–269.
- CSÍKSZENTMIHÁLYI M. 1998: És addig éltek, amíg meg nem haltak: a mindennapok minősége. – *Kulturtrade*, Budapest. 178 p.
- ERDŐSI F. 2000: A kommunikáció (közlekedés-távközlés) szerepe a terület- és településfejlődésben. – *VÁTI*, Budapest. 356 p.
- GEMENC VOLÁN HONLAPIA 2011: Dombóvári helyijáratok. – Elérhető: http://www.gemencvolan.hu/m_dombovar.shtml
- HALMOS B. 1994: Lakóhelyünk és a vasút. – *Falu-Város-Régió* 30. 9–10. pp. 31–34.
- JÉGER G. 2009: Keskenynyomközű vasutak a Dél-Dunántúlon, Mediterrán Világ Kulturális folyóirat 11. Veszprém, pp. 189–208.
- KSH T-STAR ADATBÁZIS, 2011: Éves településszisztematikai adatok a 2009-s településszerkezetben – Elérhető: <http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/haDetails.jsp?query=kshquery&lang=hu>
- LENGYEL M. 2001: A turizmus általános elmélete. – *KIT Képzőművészeti Kiadó*, Budapest. 297 p.
- LENNER T. 2008: Történeti Földrajzi Vizsgálatok Kisalföldi Kisvárosokban – PTE TTK, Földtudományi Doktori Iskola. 84 p. Elérhető: http://www.cellbibl.hu/images/stories/digit/lenner_tibor-torteneti_foldrajzi_vizsgalatok.pdf
- MAJDÁN J. 2003A: A celldömlői vasútállomás vonzáskörzete. – *Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények* 30. 2. pp. 58–65.
- MAJDÁN J. 2003B: A vasúti csomópontok dunántúli falvak és városok népességét növelő hatása. In. FRISNYÁK S.–TÓTH J. (szerk.): *A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza*. Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszéke – PTE Földrajzi Intézete, Nyíregyháza–Pécs. pp. 361–370.
- MAYER P.–PÉNZES E. 2009: A szolgáltató vidék – a térélmény változása, a földrajzi tértípusok és a turisták kölcsönhatása rurális területeken. In. RÁTZ T.–MICHALKÓ G. (szerk.): *A tér vonzásában. A turisztikai termékfejlesztés térspecifikus vonásai*. Kodolányi János Főiskola – MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Székesfehérvár – Budapest. pp. 159–174.
- MÁV-START ZRT HONLAPIA, 2011: 2010–2011. évi vasúti menetrend. – Elérhető: <http://elvira.mav-start.hu/elvira.dll/uf>
- MÉSZÁROS NÉ FODOR K. 1996: Újdombóvár története. In. MÉSZÁROS NÉ FODOR K.–SZŐKE S. (szerk.): *Dombóvár. Dombóvár Város Önkormányzata, Dombóvár*. pp. 217–272.
- MICHALKÓ G. 2005: A turisztikai miliő földrajzi értelmezése. – *Tér és Társadalom* 19. 1. pp. 43–63.
- MICHALKÓ G. 2007: Magyarország modern turizmusföldrajza. – *Dialog Campus*, Budapest–Pécs. 288 p.
- MICHALKÓ G.–KISS K.–KOVÁCS B. 2009: Boldogító utazás: a turizmus hatása a magyar lakosság szubjektív életminőségére. – *Tér és Társadalom* 23. 1. pp. 1–17.
- NATHANAIL, E. 2008: Measuring the quality of service for passengers on the hellenic railways. – *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 42. 1. pp. 48–66.
- PAP N.–SZABÓ L. 1997: Tolna megye településstruktúrája. – *Közlemények a Janus Pannonius Tudományegyetem Általános Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszékéről*. JPTE Általános Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék, Pécs. 21 p.
- PIRISI G.–TRÓCSÁNYI A. 2006: Átalakuló kisvárosok a Dél-Dunántúlon. – *Földrajzi Értesítő* 55. 1–2. pp. 87–108.
- 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 tor ide? Railways ans Tourism in the UK. – *Studia Universitatis Babeş-Bolyai, Geographica* 46. 2. pp. 159–166.
- SCHIVELBUSCH, W. 2008: A vasúti utazás története – A tér és az idő iparosodása a 19. században. – *Napvilág Kiadó*, Budapest. 219 p.
- SCHÖMER A. 2006: Örökségvédelmi hatástanulmány, Celdömlők. – *SCHÖMER Múterem Településrendezési és Építészeti Kft*, Budapest. 41 p. Elérhető: http://letoltes.celldomolk.hu/rendezesiterv/pdf/iratanyag/oroksegvedelmi_%20hatastanulmany.pdf