

Túrázók a Pilis és a Visegrádi-hegység területén: a megközelítés problémája

Hiking in the Pilis and Visegrád Hills: the problem of access

Szerző: Benkhard Borbála¹

A természetjárás növekvő népszerűségét a Covid19-járvány világszerte felerősítette. Legnagyobb mértékben az úgynevezett egynapos, zömében a nagyvárosokhoz közeli desztinációk látogatottsága és így terhelése nőtt meg, illetve megemelkedett a személygépkocsival megtett utazások aránya is. A Pilisi Bioszféra Rezervátum területén végzett, látogatószámlálással egybekötött kérdőíves felmérés eredményei alapján kimutatható többek között, hogy az ismertebb helyszínek esetében nem számít a jó tömegközlekedési összeköttetés, sokan választják az autót. A saját gépkocsival érkezők növekvő aránya egyrészt a természeti értékek károsodásához, másrészt a helybeliekkel kapcsolatos konfliktusokhoz vezet. A felerősödő problémák szükségessé teszik a látogatómenedzsment-eszközök átgondolását, a desztináció megközelíthetőségének és belső közlekedési rendszerének a felülvizsgálatát, valamint a természeti értékek és helyi közösségek érdekeit előtérbe helyező mobilitástervezést.

The growing popularity of hiking has been boosted by the Covid19 epidemic worldwide. The largest increases in visitor numbers and thus pollution have been in the so-called one-day destinations, mostly in the peri-urban areas, and travel by car has also increased. The results of a questionnaire survey in the Pilis Biosphere Reserve, which included a visitor census, show, among other things, that good public transport connections are not an important factor for the more well-known sites, and that many people choose to travel by car. The increasing proportion of visitors arriving by private car leads to both damage to natural assets and conflicts with locals. These growing problems call for a rethink of visitor management tools, a review of the destination's accessibility and internal transport system, comprising overall mobility planning which prioritises the interests of natural assets and local communities.

Kulcsszavak: túrázás, fenntartható turizmus, látogatómenedzsment, tömegközlekedési hálózat.
Keywords: hiking, sustainable tourism, visitor management, public transport network.

1. Bevezetés

Az elmúlt években a hazai természetjárás erősödése figyelhető meg. A nemzeti parkokba látogatók száma 2010 és 2020 között 21%-kal, évi

1,6 millióra, nőtt (turizmus.com 2021). Ez az adat azonban csak a látogatóközpontokat, tanösvényeket, barlangokat, bemutatóhelyeket, különböző szakvezetéssel kísért túrákat, rendezvényeket és ökoturisztikai szálláshelyeket felkereső, illetve igénybe vevő kirándulókat mutatja. A nem regisztrált kirándulók² száma ennél jóval magasabb. Ez egyrészt a természetjárást ösztönző infrastruktúra-fejlesztéseknek (például a Bejárható Magyarország Programnak) és a hozzájuk kötődő

¹ egyetemi adjunktus, Debreceni Egyetem, benkhard.borbala@science.unideb.hu

² Jelen tanulmányban a kiránduló alatt nem az 1963-as római ENSZ-konferencián statisztikai céllal meghatározott látogató (az az időszaki látogató, aki nem tölt 24 órát a meglátogatott országban) értendő, sem pedig a KSH módszertana szerint 2007 óta érvényben lévő definíció. Kutatásunk témaköre miatt a kiránduló kifejezés alatt a természetben gyalogosan helyváltoztatókat értjük.

intenzív marketingtevékenységnek köszönhető. Másrészt a természeti adottságok is meghatározóak, hiszen a hazai desztinációk megközelítése, illetve bejárása könnyű, nem igényel különösebb képzettséget vagy költséges, bonyolult felszerelést.

Ezt a helyzetet formálta tovább a Covid19-világjárvány, illetve a kapcsolódó intézkedések sora. Rekordot döntött a nagyvárosokhoz közeli természeti területek látogatottsága, a Pilisi Parkerdő területén 2020-ban 20%-25%-os emelkedést figyeltek meg (PILISI PARKERDŐ ZRT. 2020). A tapasztalatok szerint nemcsak a látogatószám nőtt meg, hanem a kereslet további jellemzői is változtak. Nőtt a *belépő szintű látogatók*³ száma, megváltozott a látogatóközönség összetétele, viselkedése (attitűdje), és értelemszerűen nőtt az igény a desztinációválasztást, a tervezést, a tájékozódást segítő eszközökre, alkalmazásokra, lehetőségekre.

A látogatóközönség összetételének változása sajnos a vandalizmus erősödésével, a szemetelés mértékének, valamint kiterjedésének növekedésével is járt, amelyről a 2020. tavaszi lezárások kezdetétől a területkezelők honlapjain, közösségi felületein rendszeresen értesülhettünk. A viselkedés megváltozása a korábban is túrázó, a természetben a csendet keresők esetében új helyek felfedezését jelenti, illetve aki teheti, a hétvégi időpont helyett hétköznap indul kirándulni. Ezt a folyamatot a különböző szervezetek is támogatják az internetes felületeiken közzétett útvonal- és célpontajánlatokkal (például: természetjaro.hu,

szerelekmagyarorszag.hu, turatippek.hu, aktivmagyarorszag.hu).

A túrázás iránt érdeklődők számának emelkedése jól látszik az 1. ábrán is: 2019-hez képest 2020-ban közel duplájára nőtt a Kéktúra igazolófüzet kiváltók száma, és egyre nagyobb a kereslet az úgynevezett instant túrák⁴ iránt is.

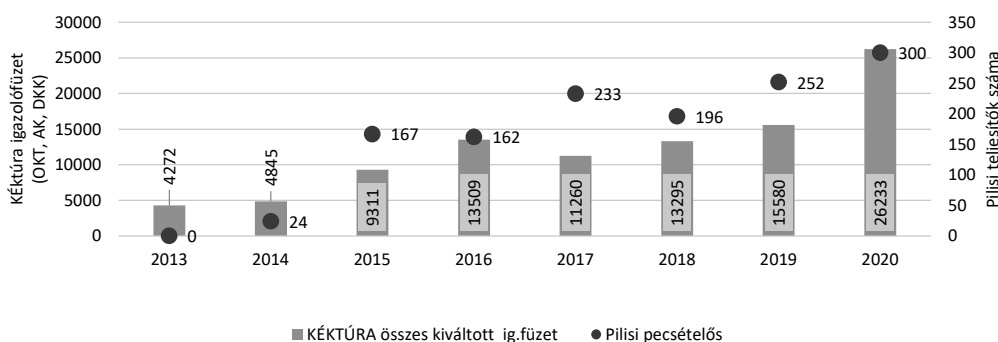
A szabadtéri, természetközeli desztinációk közül a kevesebb tervezést igénylő egynapos úti célok a járványhoz kötődő korlátozások miatt szinte zárólagossá váltak, és a zsúfoltság ezeken a nagyvárosokhoz közeli, könnyen elérhető helyszíneken kritikus szintre emelkedett.

A Pilis és a Visegrádi-hegység területe a változatos tájképnek, sokszínű természeti adottságainak és közelségének köszönhetően mindig is a főváros *rekreációs övezetébe* tartozott (BENKHAARD-CSÁKVÁRI 2019), így a túlterhelés ezen a területen hamar jelentkezett. Ráadásul a fertőzéstől való félelem miatt azok is a személygépkocsit választották, akik más esetben a tömegközlekedési eszközöket vették volna igénybe, ezért a frekvenciált helyszíneken megnőtt a tömeg és felerősödtek a már addig is meglévő parkolási gondok.

Ezek a problémák (zsúfoltság, környezet-tudatosság hiánya) még szükségesebbé tették (EAGLES et al. 2002) a látogatómenedzsment-eszközök (NEWSOME et al. 2007, BENKHAARD-MARTONNÉ 2018, MUNKÁCSY et al. 2020) átgondolását, a desztináció megközelíthetőségének és belső közlekedési rendszerének felülvizsgálatát, a természeti értékek és helyi közösségek érdekeit

1. ábra

Útvonaltervezést nem igénylő túramozgalmak résztvevőinek száma (fő), 2013–2020



Forrás: saját szerkesztés a Magyar Természetjáró Szövetség és a Pilisicsabai Természetjáró Egyesület adatszolgáltatása alapján

³ Az Aktív és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ munkatársai által használt, de nem definiált kifejezés. Jelen tanulmányban azok a látogatók értendők ezalatt, akik korábban nem kirándultak, így tájékozódásban, helyismeretben, felszerelésben és esetleg erőnlétet tekintve is gyakorlatlanok.

⁴ Tetszőleges időpontban, de előre meghatározott útvonalon és szintidővel önállóan, QR kódok segítségével igazolva teljesíthető teljesítménytúra-típus.

előtérbe helyező mobilitástervezést. A hagyományos látogatómenedzsment-technikák középpontjában a látogató és a szolgáltató áll. Elsősorban a látogatói élmény fokozása, a keresletnek megfelelő termék, differenciált szolgáltatáscsomag kialakítása, illetve az attrakció ismertségének, elismertségének erősödésén keresztül a bevételek növelése és a szezonális csökkenése a cél (RÁTZ 2011). Eagles és munkatársai ugyanakkor hangsúlyozzák, hogy védett természeti területeken a látogatómenedzsment célja a látogatók nagy számából, tevékenységéből fakadó problémák kezelése, a területre vonatkozó többi stratégiával összhangban (EAGLES et al. 2002). Ilyen eszköz a fenntartható közlekedési formák használatának ösztönzése, ami eltér a hagyományos, keresletvezérelt rendszerektől (MANNING et al. 2014). A kapcsolódó tervezést azonban meg kell, hogy előzze a látogatók viselkedésének megismerése, a helyváltoztatások feltérképezése (McVETTY 2006).

Az elérhetőség és megközelíthetőség a magyar köznyelvi használatban gyakran egymás szinonimájaként jelenik meg, míg a tudományos (térszerkezeti, statisztikai) vizsgálatokban megkülönböztetik őket. TÓTH (2013:146) szerint az „elérhetőség egy-egy térbeli hely megközelítésének lehetőségét számszerűsíti az utazásban részt vevő szemszögéből, az ő (háztartás, vállalkozás) lehetőségei és céljai, illetve az elérni kívánt hely által számára nyújtott szolgáltatások, valamint a mozgás térbeli összefüggésrendszere viszonylatában”. Ilyen módon a megközelíthetőség az elérhetőség egyik összetevője, ami alatt a közúthálózat által nyújtott szolgáltatási szint értendő (BUHALIS 2000). A megközelíthetőséget hálózati, míg az elérhetőséget időbeli és költségbeli tényezőként vizsgálja LŐCSEI és SZALKAI (2008), hangsúlyozva ez utóbbi komplex társadalmi kérdésként való kezelésének szükségességét.

Turisztikai versenyképesség szempontjából az elérhetőség meghatározó faktor (TASNÁDI 1999, GO-GOVERS 2000, PISKÓTI 2006, EGYED 2014, BÓDIS 2017): az egyes helyszínek elérhetősége alapvetően befolyásolja az egyének és háztartások utazási döntéseit (TÓTH-DÁVID 2009, BURNS 2018), úgynevezett *pull* motiváció (HINEK 2017). Azonban a látogatottság szempontjából nem tekinthető küszöbértéknek, a jó elérhetőség önmagában nem jelenti a versenyképesség forrását (TÓTH-DÁVID 2009). Egyes desztinációkban, illetve turisztikai termékek esetében nem az elérhetőség vagy a megközelíthetőség lesz az elsődlegesen meghatározó tényező (TÓZSÉR 2010), CROUCH és RICHIE (2000), valamint DWYER és KIM (2003) szerint sokkal inkább támogató tényező.

2. Módszer

A vizsgált terület előbbieken említett problémáinak megoldásához meg kell vizsgálnunk egyrészt a látogatókat, másrészt a terület infrastruktúráis adottságait (megközelíthetőségét).

A Pilist és a Visegrádi-hegységet érintő Pilisi Bioszféra Rezervátum (továbbiakban PBR) területén az UNESCO *Man and Biosphere* (MaB) programja keretében a Pilisi Parkerdő Zrt.-vel és a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatósággal 2017 óta végzünk monitoring jellegű *lezárásos* látogatófelmérést. Ennek során évente egy-egy hétvégén látogatószámzárlással egybekötött kérdőívvezetés zajlik a területen, melynek célcsoportja a gyalogos, kerékpáros vagy lovas természetjárók. A kijelölt mintavételi helyszínek úgynevezett belépési pontok, amelyek segítségével a vizsgálat ideje alatt a PBR területe, illetve az ott futó jelzett turistautak hálózata úgymond lezárható, így minden egyes látogató rögzítése megtörténik. (A kutatás során összesen 57 különböző prioritású számlálópontra lett meghatározva, melyek közül nem mindegyiken történik mérés minden évben.) A kérdőíves felmérés során arra törekszünk, hogy minden, a számlálópontra érkező turistacsoport legalább egy (öt főnél nagyobb létszám esetén arányaiban több) kérdőívet kitöltsön. A kitöltésre a helyszínen papír alapon kérdezőbiztos segítségével, vagy igény szerint elektronikusan QR-kód segítségével van lehetőség (akár a helyszínen, akár a kirándulás után otthon).

2020-ban a kérdések között egy új, a parkolásra vonatkozó kérdéscsoport is szerepelt. Ezért jelen elemzések egy részéhez az összes eddig kitöltött kérdőív (2171) adatait fel lehet használni, míg a parkolással kapcsolatos kérdések esetében csak a 2020-ban kitöltött 584, illetve azon belül a leglátogatottabb 18 számlálóponthoz kötődő 326 kérdőív válaszainak elemzése történt meg. Az elvégzett statisztikai elemzések leíró jellegűek (például százalékszámítás). Az összefüggés feltárását – az SPSS szoftvercsomag segítségével – a Pearson-féle korrelációs együttható (r) szolgálta.

A vizsgált desztináció különböző pontjainak *külső* (tehát az egyes helyszínek desztináción kívüli pontról történő) elérhetőségét elemezve az infrastruktúra-alapú (TÓTH 2013) közlekedési mutatókat, vagyis a megközelíthetőséget vizsgáltam. Ennek értékét a továbbiakban egy aggregált index fejezi ki, melynek megállapításához az alábbiakat vettem figyelembe:

- területi (parkoló, illetve közlekedési eszköz megállóhelyének távolsága),
- közlekedési (járatsűrűség, átszállás) és
- időbeli (utazási idő) összetevők.

A megközelíthetőségi értékek a kutatásban részt vevő több, mint 40 számlálópont közül összesen 24 helyszín esetében kerültek kiszámolásra. Az elmúlt 4 év felmérései alapján leglátogatottabbnak minősült 18 számlálópont mellé összehasonlítási céllal a kevésbé látogatott nyugati területről további 6 olyan pontot vontunk be a nemzeti-park-igazgatóság, valamint az erdőgazdaság szakembereivel, ahol legalább 3 fordulóban zajlott látogatófelmérés (2. táblázat). Mivel a felméréseink alapján a PBR látogatóinak többsége, évről évre változó arányban, de minimum 55%-ban a fővárosból érkezett, ezért a számításokban a viszonyítási (kiindulási) pont Budapest.

A megközelíthetőségi index (M) kiszámítását a Google Maps útvonaltervezője, valamint a tömegközlekedés számláláskor érvényes menetrendjei segítették. Külön értéként szerepel a személygépkocsis megközelíthetőség (M_A) és a tömegközlekedési megközelíthetőség (M_T), melyek összeadásával létrejövő M az elvárások szerint szoros összefüggésben áll a látogatószámmal: minél jobb a megközelíthetőség (M értéke magas), annál többen keresik fel a helyszínt autóval vagy tömegközlekedési eszközzel.

Személygépkocsival történő utazás esetén a távolság (A_i) és az elérési idő (A_i , az összehasonlíthatóság érdekében forgalom nélkül) pontszámainak meghatározásakor minden egyes számlálópont 1, 2 vagy 3 pontot kapott a Budapesttől való távolsága (max. 49 km), illetve az elérési idő (max. 58 perc) szerint. (Minél közelebb helyezkedik el Budapesthez, annál magasabb az érték.) Ezek felhasználásával az M_A kiszámítása az (1) egyenlet alapján történik:

$$M_A = A_i + A_i \quad (1)$$

Az M_T a (2) egyenlettel határozható meg:

$$M_T = T_1 + T_i + T_t \quad (2)$$

A tömegközlekedési megközelíthetőség meghatározásához tehát a lehetőség (T_1), a menetrend szerinti elérési idő (T_i) és a legközelebbi megállótól való távolság (T_t) lett figyelembe véve. A T_1 pontszám megállapításának alapja, hogy a látogató többféle tömegközlekedési eszköz közül választhat-e (például vonat, autóbusz, hév), illetve ezekkel átszállás nélkül elérhető-e a kiindulási pont. Az így kapott alapértéket (legjobb esetben 3 pont, legrosszabb esetben 1 pont) a járatgyakoriság alapján súlyoztuk (1. táblázat). A számlálások időpontjában a nyári menetrendek voltak érvényben, ami különösen Lajos-forrás és Dömörkapu esetében lényeges, hiszen (igény esetén) ekkor közlekedik a 868. sz.

(Szentendre–Dömörkapu) autóbuszjárat.

1. táblázat

Tömegközlekedési lehetőség (T_1) számításának alapjai

| Alapérték | | Súlyozás | |
|---|---|----------------------------|------|
| többféle járművel is, átszállás nélkül | 3 | járatgyakoriság: <20/nap | *1 |
| többféle járművel, de csak átszállással | 2 | járatgyakoriság: 20-30/nap | *1,5 |
| csak egyféle járművel, átszállás nélkül | 2 | járatgyakoriság: >30/nap | *2 |
| csak egyféle járművel, átszállással | 1 | | |

Forrás: saját szerkesztés

A távolság (T_i) esetében 3 pontot jelentett, ha a legközelebbi tömegközlekedési megállóhely kevesebb, mint 0,5 km-re van; 2 pont, ha 0,5–3 km; és 1 pont, ha több mint 3 km. A tömegközlekedési idő (T_t) esetében 1–3 pontot kaphatott minden helyszín, attól függően, hogy a szimmetrikus eloszlással létrehozott 3 kategória közül melyikbe esik. Az előzőek alapján a megközelíthetőségi index számítása a (3) egyenlet alapján történik:

$$M = M_A + M_T \quad (3)$$

3. Eredmények

A megközelíthetőségi indexeket csökkenő sorrendben tartalmazó 2. táblázatban látható, hogy a látogatottság szempontjából eltérő kategóriába eső számlálópontok között egyaránt vannak jobb és rosszabb megközelíthetőségű helyszínek.

Az egyes pontokon az átlagos napi látogatószámot (a 2017–2020. évben regisztrált összes látogató és a számlálási napok hányada), valamint a megközelíthetőségi értéket pontosabban megvizsgálva (2. ábra) sem látható összefüggés. A számlálópontokon természetesen érzékelhető, hogy a tömegközlekedési eszközzel érkezők már a reggeli órákban (például a Holdvilág-árok esetében 10 óráig) megérkeznek.

A kutatásunk első fordulójában (2017. október 21–22-én) regisztrált több, mint 17 000 látogató vizsgálatok az tapasztaltuk, hogy a Dobogókőtől északnyugatra elhelyezkedő területre kevesebben érkeznek. A kérdőívekre adott válaszok alapján a desztinációválasztást befolyásoló tényezők első három helyén a hegyek, az erdők, valamint a jó megközelíthetőség állt, míg a Dunakanyar látványát a vonzó kirándulóhelyek is megelőzték, ami nem indokolja a

A számlálópontok megközelíthetőségi értékei (csökkenő sorrendben)

| SZÁMLÁLÓPONT | kat. [†] | A_t | A_i | M_A | T_l | T_t | T_i | M_T | M |
|---------------------------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| Teve-szikla (Pilisborosjenő) | 1 | 3 | 3 | 6 | 4 | 3 | 3 | 10 | 16 |
| Pilisszántó, központ | 2 | 3 | 3 | 6 | 4 | 3 | 2 | 9 | 15 |
| Holdvilág-árok (Kiskovácsi) | 1 | 3 | 3 | 6 | 1,5 | 3 | 3 | 7,5 | 13,5 |
| Csikóváráljai turistaház (Pomáz) | 1 | 3 | 3 | 6 | 1,5 | 2 | 3 | 6,5 | 12,5 |
| Csobánkai-nyereg (Csobánka) | 2 | 3 | 3 | 6 | 1 | 2 | 3 | 6 | 12 |
| Pilisszentlászló, Hegy-tető | 1 | 3 | 2 | 5 | 1 | 3 | 2 | 6 | 11 |
| Szentfa-kápolna (Dömös) | 1 | 1 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 7 | 10 |
| Rám-szakadék (Dömös) | 1 | 1 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 7 | 10 |
| Kisrigó Vendéglő (Pilisszentlászló) | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 | 3 | 2 | 6 | 10 |
| Dömörkapu (Szentendre) | 1 | 3 | 2 | 5 | 1 | 2 | 2 | 5 | 10 |
| Pilisszentkereszt, központ | 1 | 2 | 2 | 4 | 1,5 | 3 | 1 | 5,5 | 9,5 |
| Telgarthy-rét (Visegrád) | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 2 | 2 | 7 | 9 |
| Lajos-forrás (Szentendre) | 1 | 3 | 2 | 5 | 1 | 1 | 2 | 4 | 9 |
| Két-bükkfa-nyereg (Pilisszentkereszt) | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 | 3 | 1 | 5 | 9 |
| Dobogókő (Pilisszentkereszt) | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 | 3 | 1 | 5 | 9 |
| Pilisszentlászló, focipálya | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 2 | 5 | 9 |
| Pilisszentlélek, központ | 2 | 2 | 1 | 3 | 1 | 3 | 2 | 6 | 9 |
| Dera-szurdok (Pilisszentkereszt) | 1 | 2 | 2 | 4 | 1,5 | 2 | 1 | 4,5 | 8,5 |
| Apát-kúti-völgy bejárata (Visegrád) | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 6 | 8 |
| Visegrád, Parkoló + kék jelzés | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 6 | 8 |
| Sasfészek (Pilisszentlélek) | 2 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 5 | 8 |
| Pilis-nyereg (Esztergom) | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 1 | 4 | 8 |
| Klastrompuszta (Keszthely) | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 5 |
| Miklós-deák-völgy (Pilismarót) | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 5 |

Forrás: saját szerkesztés

[†]kat.: számlálópont kategóriája: 1: látogatottabb pontok (18), 2: kontroll (6);

M_t : tömegközlekedési megközelíthetőség, M_A : megközelíthetőség személygépkocsival, M : megközelíthetőség összesen

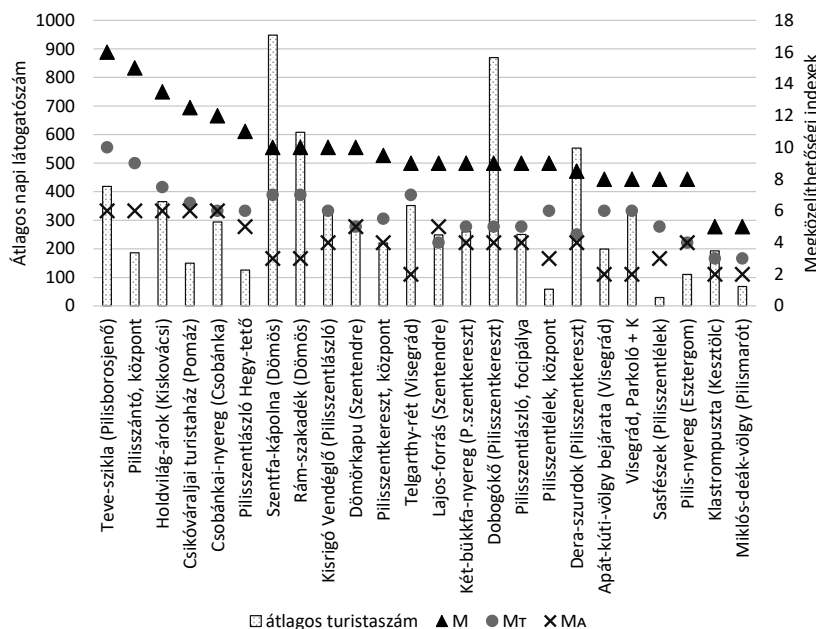
terület alulreprezentáltságát. Az okok közé tartozik például az ismeretek hiánya, hiszen az a terület nem tartozik a trendi, közösségi oldalakon sokat posztolt desztinációk közé, így a látogatók jelentős része nem ismeri, miközben kiváló adottságokkal, vonzerőkkel rendelkezik (például Pilisszántó).

A tapasztalt aszimmetria főleg a Budapesttől való távolság számlájára írható, ami azonban inkább vélt távolság, és az M_A értékeket nézve (2. ábra) nem is minden esetben indokolt. Ugyanis a kérdőívvezetés során (n=2171) megkérdezett látogatók többsége autóval érkezik, évről évre változó arányuk a 2017–2020 során végzett felmérések alapján 66%–74% között mozog. A döntés mögött sokkal inkább a kényelem (illetve 2020-ban a járványhelyzet) áll, semmint a tömegközlekedési lehetőségek hiánya. Jó példa erre Dömös, ami mind

a Rám-szakadékba, mind a Prédikálósziókra kirándulók számára fontos kiindulópont, ugyanakkor megközelíthetősége személygépkocsival nem túl jó ($M_A=3$, a távolság, valamint a Duna-parti települések sokasága miatt, melyeken egy kis áteresztőképességű úton keresztül lehet csak áthaladni), miközben tömegközlekedési elérhetősége az átlagnál jobb (7). Ezen adottságok ellenére (3. ábra) Dömösre autóval érkezik a kirándulók többsége (75% és 84%). Bár azt tapasztaljuk, hogy a legjobb tömegközlekedési elérhetőséggel bíró helyszínen (Teve-szikla) az átlagnál valóban alacsonyabb (61,2%) az autóval érkezők aránya, ezt az eredményt a helyiek (29%) befolyásolják, akiknek többsége (80%) nem autóval érkezik.

A megközelíthetőségi vizsgálatba vont helyszínek megközelíthetőségi adatai és a közlekedési

Az egyes számlálópontok megközelíthetőségi értékei, valamint átlagos látogatottsága (fő)



Forrás: saját szerkesztés

eszköz választása között nem mutatható ki szoros statisztikai összefüggés (korreláció, r). Azonban, ha a két helyszínek kategóriát (legfelkapottabb és legkevésbé látogatott) összehasonlítjuk, megfigyelhető, hogy az ismertebb helyszínek esetében nem számít a jó tömegközlekedési összeköttetés, sokan választják az autót ($r = -0,03$). A kevésbé frekvenciált pontoknál ugyanakkor már valamivel erősebb korreláció látható ($r = +0,47$).

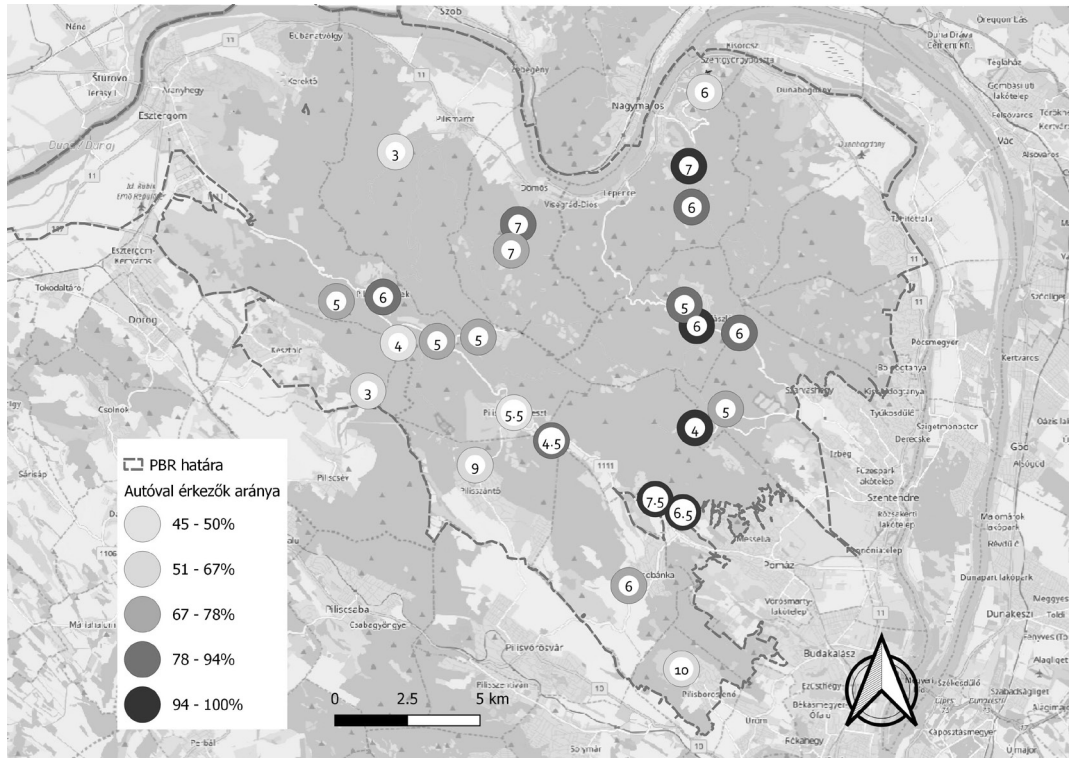
A személygépkocsi, illetve a tömegközlekedés közötti választás egyrészt a természeti környezetre gyakorolt terhelés (például: levegőszennyezés, zaj és rezgés, állatvilág zavarása, növényvilág károsítása) csökkentése miatt fontos kérdés, másrészt egyre gyakoribbak a forgalomból, parkolásból eredő problémák, melyek jelentős konfliktusforrást jelentenek a helyi lakosság és a látogatók között. Mindaddig, amíg a környezettudatosság nem erősödik kellő mértékben, látogatómenedzsment-eszközökhöz kell folyamodni. Így a mobilitástervezés részeként első lépésben a látogatók parkolási lehetőséghez való viszonyát mértük fel.

A megközelíthetőségi vizsgálatba vont, nagyobb látogatottságú 18 számlálóponthoz 326 kérdőív kapcsolódik, vagyis a 2020-ban kitöltött 584 kérdőív 58%-a. Ezek a helyszíneken a válaszadók 81%-a autóval (is) érkezett. A látogatók többsége (61,3%) megfélelőnek találta a jelenlegi parkolási lehetőséget, 54,6% pedig szívesen állt meg a látványosságtól távolabb.

Fejlesztések esetén csak a válaszadók 20%-a lenne hajlandó fizetni is a parkolásért (a legkevésbé látogatott helyszíneken ez az arány alacsonyabb: 10%). A frekvenciált helyszínek látogatóinak csak 24,5%-a gondolta úgy, hogy a tömegközlekedést kellene fejleszteni (a másik csoportba tartozó 6 helyszínen ez az érték 28% volt). Ez a hozzáállás felveti a *külső beavatkozás*, tehát a látogatóirányítási módszerek (BENKHARD-MARTONNÉ 2018) szükségességét. Egyelőre nem bízhatunk az edukáció, a tudatformálás hatékonyságában. A felmérések során a környezettudatos attitűd feltárását célzó kérdéscsoport egyes részeit szintén érdemes megvizsgálni ebből a szempontból. Eszerint a leglátogatottabb 18 pont és az összevetésként bevont 6 kevésbé forgalmas helyszín látogatói között is van eltérés, bár nem jelentős:

- A „motoros járművek kitiltása, parkolási zónák kialakítása egyes területeken” a többség számára elfogadható: 1-től 5-ig (egyáltalán nem – teljes mértékben) értékelve a két csoportban 4,16 és 4,54 volt az eredmény (összesen, vagyis $n=584$ válaszadó átlaga 2020-ban: 4,25).
- A belépőjegy bevezetése a legkevésbé elfogadott: 1,68 és 1,86 (átlag: 1,72).
- Az útdíj, parkolási díj bevezetése csak egy kicsivel tolerálhatóbb a számukra: 2,35 és 2,3; de ennél a kérdésnél az összes válaszadó átlaga magasabb, 2,4 volt.

Az elemzésbe bevont számlálópontok tömegközlekedési megközelíthetőségének értékei (fehér alapon) és az autóval érkezők aránya (% alapján, árnyalatokkal)



Forrás: saját szerkesztés, alaptérkép: OSM (openstreetmap.org)

- Ugyanakkor azzal, hogy „meghatározott övezetekben csak kijelölt (környezetbarát) közlekedési eszközök használata engedélyezett”, már többen értenek egyet: 3,89 és 4,1 az elfogadottságuk (összes válaszadó: 3,95).

Mindemellett hozzá kell tenni, hogy a személygépkocsival történő megközelítés valójában lecsökkenti a túrázási lehetőségeket, hiszen a látogatóknak vissza kell térnie a kiindulóponthoz, így csak oda-vissza, valamint körtúra típusú útvonalak (BENKHAARD 2018) jöhetnek számításba, miközben például az Országos Kéktúra (OKT) útvonala is egyirányú, melynek teljesíthetőségét a terület megközelíthetősége mellett a belső közlekedési hálózat is befolyásolja. A 2020-ban végzett felmérés során az OKT teljesítőinek (29 válaszadó) 89,6%-a kombinálta a közlekedési eszközöket. 31% az autó mellett menetrend szerinti autóbusszal vagy vonattal oldotta meg az utazást, 24% viszont csak autót használt. A belső közlekedési hálózat racionális fejlesztése a rossz tervezés (felkészületlenség), és az eltévedésből fakadó problémákon is enyhítené.

4. Összefoglalás és következtetések

Az elmúlt években megnövekedett azok száma, akik a kikapcsolódást, rekreációt a természetben keresik egyrészt a testmozgás, a jó levegő, másrészt a természeti tájak látványa miatt. Ez együtt jár azal, hogy abszolút értékben és arányaiban is magasabb a személygépkocsit használók száma, amire ráerősített a Covid19-világjárvány. Ez semmiképpen sem fenntartható, ami világosan látszik a Pilsence Bioszféra Rezervátum területén, ahol a természeti környezetre gyakorolt káros hatások mellett egyre gyakoribbak a lakossággal, a helyi közösségekkel szembeni konfliktusok is. Ezért a terület megközelíthetőségének és belső közlekedési rendszerének vizsgálata, újragondolása szükséges.

Ennek első lépcsője az egyes kiindulópontok (felmérésünk számlálópontjainak) megközelíthetősége, valamint a látogatók parkolással szembeni hozzáállásának vizsgálata volt.

Eredményeink alapján a megközelíthetőség sem az egyes helyszínek látogatottságát, sem a választott közlekedési eszközt nem befolyásolja jelentős mértékben:

- a kisebb volumenű látogatóforgalommal, ugyanakkor vonzó adottságokkal bíró helyszínek között találunk olyat, amelyik személygépkocsival és tömegközlekedési eszközzel is jól megközelíthető;
- a széles körben ismert, illetve felkapott helyszínek esetében jó tömegközlekedési megközelíthetőség esetén is nagyobb az autóval érkezők aránya.

A felmerült problémák (környezetterhelés, zsúfoltság, konfliktusok) kezelése, megszüntetése érdekében a jelenlegi parkolási rendszer átalakítása és a desztináció belső közlekedési hálózatának át-gondolása, fejlesztése szükséges. A parkolási rendszer átalakítása a már létező belső parkolók racionalizálását (pontos kijelölését, használati feltételek rögzítését, előírások betartásának ellenőrzését) jelenti. Gyors, elektronikus tájékoztatási rendszerrel elérhető, hogy a parkolók telítődését követően már ne érkezzenek újabb autók, melyek kárt okoznak, konfliktust generálnak. Az ingyenes parkolás egyöntetű megszüntetése egyértelműen a terhelés csökkenéséhez vezet, azonban a parkolási díjak transzparens felhasználása, a folyamatos tájékoztatás és szolgáltatásnyújtás alapvető fontosságú.

Ezzel párhuzamosan szükségesnek látszik a bioszféra rezervátum peremén nagyobb kapacitású, színvonalas infrastruktúrájú, széles kínálati spektrumú (többek között vendéglátóhelyekkel, átöltözési és mosakodási lehetőséggel rendelkező) parkolók kialakítása, ahonnan a rezervátum területére csak környezetbarát közlekedési eszközökkel lehet továbbindulni. A belső közlekedési hálózat megtervezésében a látogatói igények felmérése mellett a látogatóáramlási kutatási eredményeink is segítenek. Támogatni kell a látogatókat annak megértésében, hogy a személygépkocsit mellőzése nem kényelmetlenséget okoz, hanem új élményhez juttatja őket.

Felhasznált irodalom

- BENKHARD, B. (2018): Determination of tourist flow patterns in a low mountain study area. *Tourism & Management Studies*. 14(3). pp. 19–31. DOI:10.18089/tms.2018.14302
- BENKHARD B. – CSÁKVÁRI E. (2019): A kulturális ökoszisztéma-szolgáltatások a gyalogos természetjárás szempontjából, Budapest környéki hegységeinkben. In: Fazekas I. – Lázár I. (szerk.): *Tájak működése és arcúlat*. Debrecen. pp. 169–175.
- BENKHARD B. – MARTONNÉ E. K. (2018): Látogatómenedzsmet a hazai védett természeti területeken. *Turizmus Bulletin*. 18(1). pp. 29–36.
- BÓDIS G. (2017): A turizmus láthatatlanságának paradoxona: kommunikációs kihívások. *Turizmus Bulletin*. 17(3-4). pp. 33–46.
- BUHALIS, D. (2000): Marketing the competitive destination in the future. *Tourism Management*. 21(1). pp. 97–116. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(99\)00095-3](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(99)00095-3)
- BURNS, R. C. (2018): Use of various types of data in decision-making. A transportation case study in Seattle, Washington, USA: In: IX. *Monitoring and Management of Visitor Flows in Recreational and Protected Areas Conference Proceedings*. Bordeaux, France. pp. 269–270.
- CROUCH, G. – RITCHIE, J. B. R. (2000): Tourism, competitiveness and societal prosperity. *Journal of Business Research*. 44(3). pp. 137–152. [https://doi.org/10.1016/S0148-2963\(97\)00196-3](https://doi.org/10.1016/S0148-2963(97)00196-3)
- DWYER, L. – KIM, C. (2003): Destination competitiveness: Determinants and Indicators. *Travel and Tourism Research*. 6(5). pp. 369–414. DOI: 10.1080/13683500308667962
- EAGLES, P. F. J. – McCOOL, S. F. – HAYNES, C. D. (2002): *Sustainable Tourism in Protected Areas Guidelines for Planning and Management*. IUCN Publications. Thanet Press Limited, UK.
- EGYED K. (2014): Versenyképességi modellek a turizmusban. *Gazdaság & Társadalom/Journal of Economy & Society*. 6(3). pp. 40–52. DOI: 10.21637/GT.2014.3.03.
- GO, F. – GOVERS, R. (2000): Integrated quality management for tourist destinations: A European perspective on achieving competitiveness. *Tourism Management*. 21(1). pp. 79–88. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(99\)00098-9](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(99)00098-9)
- HINEK M. (2017): A push és a pull motivációk szerepe a magyarok szabadidős utazásai során. *Turizmus Bulletin*. 17(1-2). pp. 5–14.
- LÓCSEI H. – SZALKAI G. (2008): Helyzeti és fejlettségi centrum–periféria relációk a hazai kistérségekben. *Területi Statisztika*. 48(3). pp. 305–314.
- MANNING, R. – LAWSON, S. – NEWMAN, P. – HALLO, J. – MONZ, C. (2014): *Sustainable Transportation in the National Parks: From Acadia to Zion*. Hannover, MA: University Press of New England.
- McVETTY, D. J. (2006): The Road to a Strategic Typology of Visit Itineraries. In: Siegrist, D. – Clivaz, C. – Hunziker, M. – Iten, S. (eds): *Exploring the Nature of Management*. Proceedings of the Third International Conference on Monitoring and Management of Visitor Flows in Recreational and Protected Areas. University of Applied Sciences Rapperswil, Switzerland, 13-17 September 2006. Rapperswil. pp. 338–339.

- MUNKÁCSY A. – VIRÁG Á. – CSENDES B. (2020): Kerékpározás az erdészeti utakon: gondolatok egy kerékpáros turisztikai útvonalak értékelésére szolgáló módszer első alkalmazása nyomán. *Ütiügyi Lapok*. 8(13). pp. 61-76. <https://doi.org/10.36246/UL.2020.1.05>
- NEWSOME, D. – MOORE, S. A. – DOWLING, R. K. (2007): *Natural Area Tourism. Ecology, Impacts and Management. Aspects of Tourism*. Channel View Publications. Cleveland, Buffalo, Toronto, Sydney.
- PISKÓTI I. (2006): A versenyképességi csillag modell. In.: *Észak-Magyarországi Régió Turizmusfejlesztési Stratégiája 2007-2013*. Készítette: RMC Regionális Marketing Centrum Kft., Miskolc.
- RÁTZ T. (2011): Attrakció- és látogatómenedzsment. In: Aubert A. (szerk.): *Turizmusmenedzsment*. Elektronikus tananyag. <http://www.eturizmus.pte.hu/szakmai-anyagok/Turizmusmenedzsment/book.html#d6e2153>, Letöltve: 2018. augusztus 22.
- TASNÁDI J. (1999): Kistérségek, települések turisztikai marketing tevékenységének elméleti és módszertani kérdései. I. rész. *Turizmus Bulletin*. 3(4). pp. 12-18.
- TÓTH G. – DÁVID L. (2009): Az elérhetőség és az idegenforgalom kapcsolata. *Tér és Társadalom*. 23(3). pp. 45-62.
- TÓTH G. (2013): Az elérhetőség és alkalmazása a regionális vizsgálatokban. *Műhelytanulmányok* 1. KSH, Budapest. p. 146.
- TŐZSÉR A. (2010): *Versenyképes turisztikai desztináció: új turisztikai versenyképességi modell kialakítása*. Doktori értekezés. Miskolci Egyetem, Miskolc.

Internetes források

- PILISI PARKERDŐ ZRT. (2020): *Idén csúcsot döntött a Pilisi Parkerdő látogatottsága*. (2020.12.07.) <https://parkerdo.hu/parkerdo/iden-csucsot-dontott-pilisi-parkerdo-latogatottsaga/>, Letöltve: 2021. június 23.
- turizmus.com (2021): *1,6 millió látogató a hazai nemzeti parkokban*. <https://turizmus.com/desztinaciok/16-millio-latogato-a-hazai-nemzeti-parkokban-1175089>, Letöltve: 2021. június 23.