

A turizmus kutatás perifériáján – A hazai városnéző kisvonatok turisztikai szerepének és desztinációnkénti jellegzetességeinek vizsgálata térinformatikai (GIS) módszerekkel

Szerző: Horváth Zoltán¹ – Köbli Ádám² – Morva Tamás³

Kutatásunk az aktuális turizmusföldrajzi vizsgálatok köréből kiszoruló, ugyanakkor a frekvenciátalabb városi desztinációk kínálatában szinte mindenhol fellelhető és népszerű attrakció, a városnéző kisvonatok turisztikai térben betöltött szerepét vizsgálja.

Jelen tanulmány egy nagyobb kutatási témakör része, amelyben a hagyományos, hosszú évtizedek óta a turisztikai kínálat részét képező, de a jelenkori, modern kutatási témák által kevésbé érintett és divatos területeket (városnéző kisvonatok, szuvenírek, utcai performance-ok – 'busking') vizsgáljuk jelenlegi turisztikai súlyuk, megújulási lehetőségeik és a legújabb trendek függvényében. Áttekintjük a városnéző kisvonatok általános turisztikai jellemzőit, a termékcsoportok szerinti eltérő sajátosságait és komplex térinformatikai elemzéseket végzünk a kisvonatok útvonalai, megállóhelyei, a látnivalók és a szálláshelyek elhelyezkedésének összefüggésében. A turizmus kutatásban is egyre jelentősebb szerepet kapó GIS eszközkészlet segítségével olyan összetett eredményeket kaphatunk, amelyek a különböző rétegek és eredményso-rok komplex értelmezését és megjelenítését teszik lehetővé.

Esettanulmányként három speciális és a hazai turisztikai piacon domináns termékcsoport egy-egy meghatározó turisztikai kereslettel rendelkező települését választottuk ki. A legtöbb turistát vonzó, magas minőségű hazai egészségturizmus példaként Sárváron; a balatoni, szezonálisan kiemelkedő vízparti turizmus esetében Keszthelyen; és a kulturális- és természeti értékekre épülő városi turizmus képviselőjeként Tata városában elemezzük a kisvonatok szerepét és a turisztikai kínálatra gyakorolt hatásait.

Kulcsszavak: városnéző kisvonatok, térinformatikai módszerek, turizmusfejlesztés, Sárvár, Keszthely, Tata.

1. A városnéző kisvonatok turisztikai szerepe

A városnéző kisvonatok, vagy ismertebb, hétköznapibb nevükön, a *dottók*, megtalálhatóak minden fontosabb hazai desztinációban (esetenként több jármű is üzemel). Hirdetéseik megjelennek a Turinform irodák kínálatában, táblák hirdetik a szolgáltatást a városok több pontján, szórólapjaik és megállók a legmagasabb minőségű szállodák kínálatában is fellelhetőek, mégis a turizmus kutatás, a termékfejlesztés vagy a szakcikkek nem igazán foglalkoznak az ágazattal. Általában egy aranyos, főleg gyerekes családoknak szánt attrakciónak tartják a turisták és a szakemberek egyaránt, de mint kutatásunk eredményeiből kiderül, ennél

sokkal komplexebb feladatot látnak el a különböző adottságú településeken. A dottó a főbb hazai desztinációk esetében jelenleg a legnépszerűbb és legismertebb, turisták által választott alternatív közlekedési eszköz.

A városnéző kisvonatok a dinamikus infrastruktúra részeként értelmezhető, célja a látnivalók bemutatása mellett a vendégek közlekedésének elősegítése. A település közlekedési működésének részét kevésbé képezi, leginkább turisztikai hasznosításra létrehozott szolgáltatás (MÉSZÁROS 2016). A kisvonatok a desztinációs élményközvetítők közé tartoznak, mivel céljuk, hogy a turista figyelmét és érdeklődését befolyásolják a tartózkodásuk során (ZÁTORI 2014a). Napjaink utazási trendjei közé tartozik, hogy a vendégek az év során gyakrabban és több helyre utaznak el, de ott rövidebb ideig tartózkodnak. Az utazók egy részénél kiemelkedően fontosá válik, hogy a lehető legkevesebb időráfordítással a lehető legtöbb látnivalót nézhesse meg (természetesen ennek ellenkezője is kezd kibontakozni, a kevesebb attrakciót minél jobban átélni akaró turisták személyében, de egyelőre ők vannak kevesebben). A desztinációs él-

¹ PhD-hallgató, Pécsi Tudományegyetem, hozool@gmail.com

² tanársegéd, Edutus Főiskola; doktorjelölt, Pécsi Tudományegyetem, kobli@gamma.ttk.pte.hu

³ PhD-hallgató, Pécsi Tudományegyetem, morvatamas@gmail.com

ményközvetítők munkájának szerves részét képezi az élménymenedzsment (ZÁTORI 2014b), amely a kisvonatok esetében a gyorsaság, a sok látnivaló, és esetenként a tanulás révén valósul meg. A kisvonatok segítségével a turisták az adott turisztikai tér egy nagy szeletét ismerhetik meg oly módon, hogy a legfontosabb látnivalókat és legnépszerűbb szálláshelyeket fűzik fel egy adott túrára.

A városnéző *sightseeing* utazó számára a kulturális és kiegészítő látnivalók megismerése, megtekintése (lefotózása) komoly motivációt jelent, maga a kulturális élmény azonban nem tekinthető mélynek (SULYOK 2005). A kisvonatos utazás egy rövid idejű kapcsolatot alakít ki a turista és a turisztikai vonzerők között, ahol a minőség helyett a látnivalók mennyisége a döntő szempont.

A dottók turisztikai szerepe a városnézésen kívül a vendégek alkalmi szállításában is jelentős, például egy-egy fesztivál, gasztronómiai rendezvény (HORVÁTH et al. 2016a), illetve a hivatásturizmus (csapatépítő tréningek), és kisebb rendezvények (esküvők) esetén. Egy-egy kiemelt desztinációban több versenytárs is megjelenhet, egyrészt újabb kisvonatok, illetve a különböző tematikus, leginkább buszos, illetve kis csoportos (bringóhíntó, *segway*) városnéző szolgáltatók személyében. Ezért is nagyon fontos a járművek dizájnya, hiszen az impulzusvásárláshoz (TÖRŐCSIK 2007) hasonlóan a kisvonatozásnál a fogyasztó, azaz a turista döntésében a hirtelen kialakuló érzelmek az elsődlegesek, különösen a gyermekeknel, akik véleményformáló hatása egyre jelentősebb napjaink családi döntéseiben (HOFMEISTER-TÓTH 2014).

2. A kutatás céljai és módszerei

Kutatásunk elsődleges célja, hogy komplex módon megvizsgáljuk, és térképi ábrázolás segítségével bemutassuk a mintaterületnek választott három desztinációban fellelhető attrakciók elhelyezkedését, összefüggésben a városnéző kisvonatok útvonalaival, a járatok menetidejével, és a megálló gyakoriságával. Ezek ismeretében olyan, a gyakorlatban is alkalmazható következtetéseket vonhatunk le, amelyek a városi attrakció- és élményfejlesztés, illetve a városimázs területén is jelentőséggel bírnak. Az, hogy milyen útvonalon, mely vonzerőket, hogyan mutatják be a kisvonatok, döntően befolyásolják a vendégek fejében kialakult képet a településről, tehát az egymással versenyben lévő desztinációk települési imázsának (PISKÓTI 2012) fontos meghatározói. Habár napjainkban a felgyorsuló marketingkommunikáció és a turizmusorientált településmarketing (MICHALKÓ 2014) szintere is egyre inkább online platformokra tevődik át, véleményünk szerint

a helyszínen, elsődlegesen szerzett élmények és benyomások, és ezek későbbi megosztása (fotók, kommentek, vélemények formájában), komoly hosszú távú pozitív vagy negatív hatásokkal járhatnak a desztinációk életében. Ez még az olyan, sokak által nem túl meghatározónak tartott ágazatokra is igaz, mint a dottók vagy épp a szuvenírek (KÖBLI – SZÓKISBORIS 2016) piaca.

A nemzetközi szakirodalomban a turisztikai terek közlekedésének megszervezése (ALBALATE – BEL 2010), illetve a városi turisztikai attrakció fejlesztésének eszközeként több esetben is megjelennek az alternatív, városnéző közlekedési eszközök (FARÍAS 2010), illetve a városnéző kisvonatok. A turizmus és közlekedés legújabb trendjei közé tartozik a desztinációk és települések fenntartható közlekedési hálózatának kialakítása (DICKINSON – DICKINSON 2006, HØYER 2000), illetve a vezetők desztinációk (városközpontok, tematikus parkok) esetében egyre nagyobb népszerűségnek örvendenek az elektromos dottók (*electric trackless train*) és környezetbarát felhasználási lehetőségeik (SONG 2017).

Kisvonatokkal foglalkozó hazai komplex tudományos kutatás ismereteink szerint eddig nem született, általában csak az adott desztináció turisztikai kínálatának vagy közlekedési infrastruktúrájának részeként (MIHÁLY 2014) írnak röviden róla. Az útvonal és látnivalók közötti összefüggések vizsgálatában több, Szeged városához kapcsolódó publikációban jelenik meg bővebben az ágazat, például a nagyvárosi turisztikai térképezés részeként vizsgálták a dottók és egyéb buszos városnéző szolgáltatók útvonalát (KARANCSI et al. 2016), illetve esetenként a belvárostól messzebb élő látnivalók bemutatásának korszerű, látogató- és vonzerő menedzsment eszközeinek tartják a kisvonatokat (JURAY 2008). Az alapötletet ahhoz, hogy térinformatikai eszközöket és módszereket miként vonhatunk be turizmusföldrajzi vizsgálatainkba, egy keszthelyi mintaterület különböző társadalomföldrajzi szempontok szerinti elemzése (MORVA – GYENIZSE 2016) adta számunkra.

A kisvonatok piacát a felfűzött látnivalók száma, a menetidő, az ár, a járművek dizájnya és a megálló térbeli elhelyezkedése határozza meg. Célunk, hogy a mintaterületül választott három hazai kisvárosban – Sárvár, Keszthely és Tata – megvizsgáljuk, mely tényezők, milyen mértékben játszottak/játszhattak szerepet a kisvonatok útvonalainak és megállóhelyeinek kialakításában. Közös tulajdonsága a három vizsgált településnek, hogy a turizmus közös alapon, a történelmileg is jelentős kultúrán nyugszik. A kulturális látnivalók és fesztiválok mellett azonban mindhárom esetben egy-egy további domináns, imázsformáló turisztikai termék is meg-

található a településen. Sárvár a Nádasdy-család emlékei mellett az utóbbi évtizedekben dinamikusan fejlődő egészségturizmusáról ismert; Keszthely a 'Balaton Fővárosa', ahol a Festetics-örökség egészül ki a nyári, vízparti üdülésekkel; Tata pedig a színes kulturális látnivalók (Öregvár, Eszterházy-kastély, malmok) ellenére elsődlegesen a 'Vizek városa', ahol a természetközelség és az aktív turizmusformák alakítják a város imázsát.

A térinformatikai műveleteket az ArcGIS 10.1 verziójában végeztük el. A térbeli műveletekhez az Open Street Mapről letölthető épületek, úthálózat, felszíni vizek rétegei nyújtották az alapot. A terepbejárás során és a kisvonatok honlapjairól gyűjtött információk alapján digitalizáltuk a dottók útvonalát és megállóhelyeit. A települések turisztikai honlapjain szereplő látnivalókat, azok turizmusban betöltött szerepe alapján szelektáltuk, ezzel a kutatás során felhasznált látnivalók körét szűkítettük. A helyi kutatástörténeti és vonzerólistákat megvizsgálva, szakmai és gyakorlati helyismereztünket felhasználva, turisztikai szakemberekkel egyeztetve, három kategóriába soroltuk a látnivalókat, turizmusban betöltött szerepük, vonzerejük alapján. Az első csoportba kerültek az imázsformáló, kiemelkedő vonzerővel bíró attrakciók, természeti és kulturális értékek. A második csoportba soroltuk azokat az attrakciókat, amelyek bár nem elsődleges célpontjai a desztinációba érkező vendégeknek, de ott tartózkodásuk alatt nagy valószínűséggel felkeresik majd. A harmadik típusba a szűkebb, speciális érdeklődési körű vendégek által felkeresett látnivalók kerültek, illetve olyan, elsődlegesen kultúrtörténeti emlékek, amelyeknél az attrakció bemutatása és az átélhető élmény kevésbé vonzóan vagy interaktívan jelenik meg. A kiválasztott látnivalókból településenként egy-egy pontokból álló réteget digitalizáltunk, majd ezeket a georeferált pontokat attribútum adatokkal (név, vonzerő) töltöttük fel.

A szálláshelyeket szintén pontrétegben digitalizáltuk, a települések honlapjain elérhető közhiteles szálláshely-nyilvántartásokból származó adatokat felhasználva. A vizsgálatba a kereskedelmi szálláshelyeket vontuk be, mivel a kapacitások döntő hányada ezeken a pontokon realizálódik. Attribútum adatoknak a szálláshelyek nevét, típusát, a szoba- és férőhelyszámot választottuk. A rétegekkel különböző térbeli műveleteket végeztünk, mértük a szálláshelyek és a megállóhelyek távolságát, azokat súlyoztuk a kapacitásokkal. A szálláshelyekhez legközelebb található megállóhelyek átlagos távolságát alapul véve vizsgáltuk a megállóhelyektől átlagos távolságon belül eső (*buffer*) szállásférőhelyek számát és arányát. Megmértük továbbá a látnivalók és a megállók távolságát, valamint azt,

hogy az útvonalak az egyes kategóriákba tartozó látnivalókat milyen arányban érintik.

3. Esettanulmányi területek komplex elemzése

A három eltérő és változatos esettanulmányon keresztül kiválóan bemutatathatóak a városnéző kisvonatok jellegzetességei a különböző típusú desztinációkban, illetve elemezhető az ágazat hatása a hazai turisztikai kínálatra. Eredményeink révén a szektor sajátos jellemzői mellett következtetéseket vonhatunk le a hagyományos és modern turisztikai trendek egymás melletti meglétét és fejlődését illetően.

3.1. SÁRVÁR

Egészségturisztikai célterületünk Sárvár, amely az utóbbi két évtized tudatos és innovatív fejlesztéseinek (BAKUCZ - TEGZES 2016), leginkább a Széchenyi Terv egészségturisztikai beruházásainak (MUNDRUCZÓ - SZENNYESSY 2005) köszönhetően került a legnépszerűbb hazai fürdőhelyek közé. Itt a magas minőségű egészségturizmus kiemelt egy nagy hagyományú kulturális turizmussal (Nádasdy-vár, Nádasdy Ferenc Múzeum), a kulturális attrakciók részletes bemutatásában a kisvonatnak is komoly szerep jut. A kisvonat a látnivalók bemutatásán túl jelentős szereppel bír a hazai fürdővárosokban, hiszen az egészségturisztikai desztinációkban magas a mozgásszervi problémákkal küzdő, gyógyulni vágyó vendégek száma. Az ő mindennapi közlekedésükben óriási segítség a gyakori dottó járatok megléte, amelyekkel könnyebben és célzottan juthatnak el a szálláshelyüktől a fürdőig.

Sárvár esetében, eltérően a másik két mintaterületünktől, a dottó útvonalának kialakításánál fontos szerepet szántak a tömegközlekedéssel a városba érkezők segítésének. Az 1. ábrán látható, hogy a 8. számú megálló a vasútállomás szomszédságában helyezkedik el, míg a 9. számú alig 300 méterre fekszik az autóbusszállomástól. A fürdővárosaink jelentős szenior vendégkörrel rendelkeznek, akik a többi célcsoporttól eltérően nagyobb arányban érkeznek tömegközlekedési eszközzel a településekre, így ezt a jellemzőt a dottók útvonalába is beépítik a helyi szakemberek. Számításaink eredményeit az 1. táblázat foglalja össze.

A három vizsgált település közül Sárváron teszi meg a leghosszabb utat a kisvonat, és ahogy az 1. ábra is szemlélteti, az útvonala és megállóhelyei a legnagyobb kapacitásokkal rendelkező kereskedelmi szálláshelyeket érintik. Megvizsgálva a szálláshelyekhez legközelebb fekvő megállók átlagos távolságát (214 méter), elmondható, hogy a három

1. táblázat

**A kisvonatok általános jellemzői az egyes mintaterületeken,
valamint a szálláshelyek függvényében**

<i>Mutató</i>	<i>Sárvár</i>	<i>Keszthely</i>	<i>Tata</i>
Útvonal hossza (m)	11624	8403	9874
Megállók száma (db)	14	6	6
Ár (Felnőtt/gyermek) (Ft)	1000/700	1000/700	1000
Menetidő (perc)	50	50	50
A szálláshelyekhez legközelebbi megálló átlagos távolsága (m)	214	697	846
Szálláshelyek (db) és szállásférőhelyek száma (db)	29 2154	48 6478	20 1405
Az átlagos távolságon belül elhelyezkedő szállásférőhelyek száma (db) és aránya (%)	1901 88,3%	3730 57,6%	934 66,5%
A szálláshelyek átlagos kapacitása (férőhely)	74	135	70
Az átlagos távolságon belül elhelyezkedő szállásférőhelyek száma (férőhely)	90	143	62

Forrás: saját szerkesztés a KSH (2017) adatai alapján

1. ábra

**A városnéző kisvonat útvonala és megállóhelyei,
a látnivalók és kereskedelmi szállásférőhelyek összefüggésében Sárváron**



Forrás: saját szerkesztés

település közül Sárváron követi le legjobban a szálláshelyek elhelyezkedését a dottó útvonala (1. táblázat). A megálló köré egy-egy 214 méter sugarú kört illesztettünk, amelyek ezáltal a szállásférőhelyek 88,3%-át tömörítik a vizsgált távolságon belül. Érdekeség, hogy bár különböző az útvonal hossza mindhárom desztináció esetében, a menetidő mindenhol egységesen 50 perc.

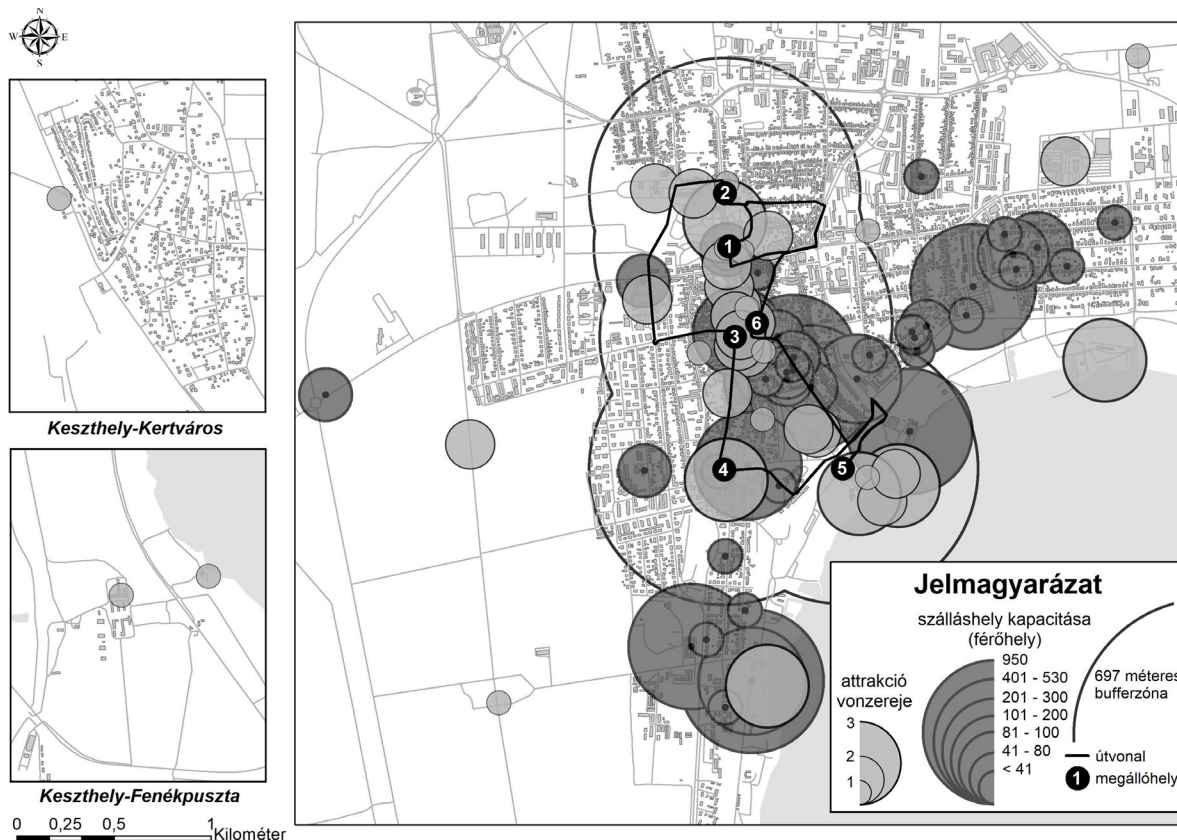
A látnivalók megismertetésénél is élenjár a vizsgált mintaterületek közt Sárvár. A település turisztikai honlapján feltüntetett 14 látnivalóból 12-t mutat be a kisvonal. Az északi, rábasömjéni településrészen található Árpád-kori Szent Márk katolikus templomot (1. ábra bal felső sarka), illetve a Csónakázó tavat nem érinti csupán. Ennek az is oka, hogy Sárvár esetében kevesebb a látnivalók száma, mint a másik két vizsgált desztinációban. Ezt jól szemlélteti, hogy a sarvar.hu oldalon a szabadidős látnivalók között, külön kiemelt fülön hirdetik „Sihu”, a városnéző kisvonal szolgáltatásait. A kevesebb látnivaló miatt sokkal fontosabb a helye a desztináció attrakciói között, mint a másik két mintaterületen.

3.2. KESZTHELY

A második mintaterületünk Keszthely, a Balaton térségének egyik legnépszerűbb települése. A város kínálatában a klasszikus vízparti pihenés mellett a nagy hagyományokkal rendelkező kulturális értékek (Festetics-kastély, Helikon ünnepségek, Balaton Múzeum) is döntő hangsúlyjal jelennek meg. Keszthely turisztikai infra- és szuprastruktúrájának térinformatikai vizsgálatával egy korábbi tanulmányunkban (HORVÁTH et al. 2016b) foglalkoztunk részletesen. A város turisztikai attrakciói és szálláshelyei egy-egy tengelyt alkotnak, amelyek egymásra mintegy mérőlegesen helyezkednek el (2. ábra). A szálláshelyek elhelyezkedésénél döntő tényező a vízpart közelsége, melyet az bizonyít, hogy az elmúlt öt évben a szálláshely üzemeltetők nagyobb arányban hagytak fel tevékenységükkal a vízparttól távolabb fekvő városrészekben. A látnivalók a belvárosban és a Balaton-parton csoportosulnak, kvázi megosztva, kettészakítva a város turizmusát (HORVÁTH et al. 2016b).

2. ábra

A városnéző kisvonal útvonala és megállóhelyei, a látnivalók és kereskedelmi szállásférőhelyek összefüggésében Keszthelyen



Forrás: saját szerkesztés

A kereskedelmi szálláshelyekhez legközelebbi dottó megállóhelyek átlagosan 697 méterre találhatók, tehát több mint háromszor olyan távol, mint ahogy Sárvárnál láttuk. Ezen a területen csupán a szállásférőhelyek 57,6%-a koncentrálódik, mivel a déli és keleti strandok közelébe jelentős (kemping, panzió és üdülőtábor) kapacitások települtek. Az itt található szálláshelyek átlagosan nagyobb kapacitással (143 férőhely) rendelkeznek, mint a városi átlag (135 férőhely). Jól látható, hogy míg Sárvár esetében a megálló nagy részénél fontos telepítő tényező volt a szálláshelyek elhelyezkedése, Keszthelyen sokkal inkább attrakcióközpontú a megállóhely választás. Keszthelyen közlekedik legrövidebb útvonalon a kisvonat, azonban fontos szerepet tölt be a Balaton-part, valamint a belváros és annak északi peremén elhelyezkedő Festetics-kastély összeköttetésében. A látóvalók csupán 60%-át érinti az útvonala, amelyet az alacsony vonzerejű, „nehézzen átélhető” és szűk rétegek által látogatott attrakciók, elsősorban épített örökségek területi diverzifikációja okoz. Bár a legrövidebb útvonalon közlekedik, a városkép attraktív oldalát maradandóan bemutatja. Fontos megjegyezni, hogy az imázsformáló attrakciók közül a város déli (Helikon) és keleti (Libás) strandját nem közelíti meg a kisvonat, ahogyan a népszerű keleti városrészben található bevásárlóközpontokat sem. Ennek hátterében az áll, hogy ezek a központi területektől távolabb helyezkednek el, amelyek bemutatásával az útvonal és a menetidő jelentősen, mintegy 40-50%-kal megnövekedne, miközben a kisvonat látóvalóhiányos, családi és üdülőtáboros területeken haladna keresztül. A Libás és Helikon strandok kisebb fürdőhelyek, amelyek szűkebb kínálati spektrummal rendelkeznek, míg a Városi strand mellett további kiemelt vonzerők is csoportosulnak, mint a Pavilon-sor, a Balaton-parti sétány, a Móló, vagy az elmúlt szezonban elhelyezett Keszthely óriásfelirat, ami nagyon népszerű fotópont.

3.3. TATA

A harmadik vizsgált település Tata, ahol az épített örökség (tatai Öregvár, Eszterházy-kastély, Kálvária) és programkínálat kiegészül olyan egészen egyedi és különleges természeti látóvalókkal, mint az Öreg-tó, vagy a kevésbé híres, de komoly turisztikai potenciállal bíró Cseke-tó és Angolkert. Tata ráadásul azért is fontos a hazai kisvonatok életében, mivel járműgyártási központ, a kisvonatgyártás és üzemeltetés hazai fellegvára. Itt üzemel a SOLLERS PRINT Nyomdaipari Kft., amely a Happy Train Kisvonat márkával az ország több pontjára is készíti és üzemeltet dottókat, mint például Komárom vagy Tokaj-Hegyalja. Illetve

szintén Tata a központja az EVERGREEN Kft.-nek, amelynek saját gyártású kisvonatai egy mozdonyból és két vagy három kocsiából állnak, melyek kocsinként 18-28 felnőtt személy, összesen akár 72 fő szállítására alkalmasak. Tata mellett Eger, Székesfehérvár, Győr, Baja és Vác városában is működtek a cég városnéző kisvonatokat.

Esettanulmányi területeink közül Tata rendelkezik a legalacsonyabb számú (1405) kereskedelmi szállásférőhellyel, ebből következően az útvonal kialakítása Keszthelyhez hasonlóan attrakcióközpontú. A városban több dottó járat is üzemel, a térképi megjelenítés során egy tradicionális útvonalat választottunk elemzésünk tárgyának. Az útvonal mintegy 10 kilométer hosszan kanyarog az Öreg-tó partján, bekötvé a kiemelkedő és jelentős vonzerővel bíró attrakciókat (4. ábra). A 3. ábrán látható, hogy a dottónak olyan útszakaszokra is van bejárás engedélye, ami egyébként csak a gyalogosok és a kerékpárosok számára használható a tavak partjain.

3. ábra

Tatai dottó az Öreg-tavi sétányon

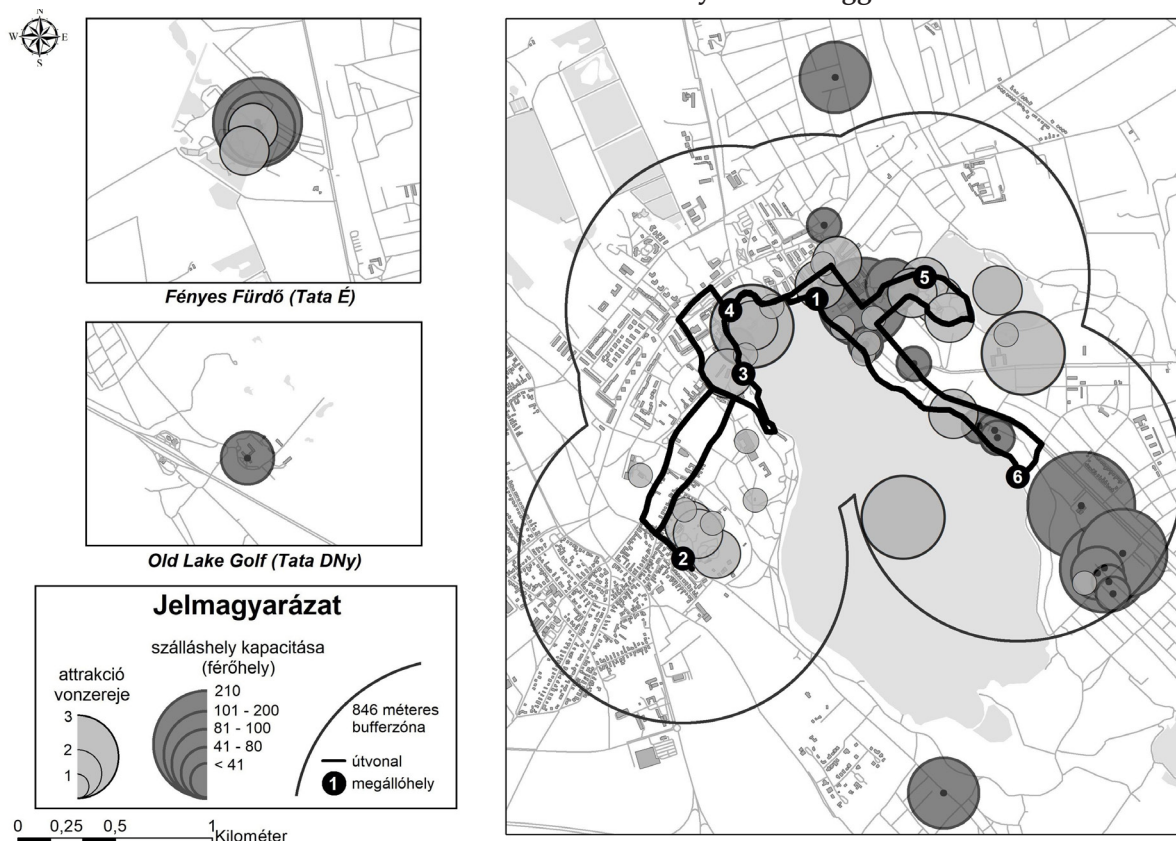


Forrás: Köbli Ádám felvétele

Az imázsformáló attrakciók közül az Olimpiai edzőtábor kerüli el, míg az emberek mentális térképén központi helyen szereplő Öregvárat és az Öreg-tavat minden oldalról megcsodálhatják, lefényképezhetik a kisvonat utasai. A jelentős vonzerővel bíró Angolkertet és a Kálvária-dombot, az itt található kisebb látóvalókat könnyen megközelíthetik a vendégek, míg a Fényes Fürdőt és az ottani tanösvényt a nagy távolság miatt nem fűzi fel túrájára a kisvonat.

A szálláshelyek elhelyezkedése nem igazán befolyásolja a dottók útvonalát. A szálláshelyek és a hozzájuk legközelebb eső megálló átlagos távolsága meghaladja a 800 métert, ezen a távolságon kívül helyezkedik el az északi településrészen a Fényes Fürdőhöz települt kemping és üdülőtábor, de a déli településrészen épült új szállodák is, mint az Old Lake Golf hotel. A 846 méteres távolságon belül a férőhelyek kétharmada található, ezeken az átlagos kapacitás (62 férőhely) alacsonyabb, mint a

A városnéző kisvonat útvonala és megállóhelyei,
a látnivalók és kereskedelmi szálláshelyek összefüggésében Tatán



Forrás: saját szerkesztés

városi átlag (70 férőhely). A kisvonat által érintett látnivalók megoszlása jól tükrözi a település turisztikai kettőséget, a kulturális és természeti attrakciókat a dottó közel azonos arányban mutatja be útja során.

4. Összegzés

A városnéző kisvonatok útvonalának összevetésével még az olyan, hasonló kínálattal rendelkező, kulturális örökségre és természetes vizekre alapozó kisvárosok, mint Sárvár, Keszthely és Tata turizmusában is eltérések fedezhetők fel. Ugyan menetidejük és díjszabásuk hasonló (1. táblázat), az útvonalak és a látnivalók közötti összefüggésekben eltérések tapasztalhatóak, amelyeket a 2. táblázat foglal össze.

Sárváron, ahol a gyógyfürdőre és a szállodák szolgáltatásaira alapozott egészségturizmus a fő termék a kulturális turizmus mellett, a kisvonat helyi tömegközlekedési eszközként is szolgál a legfontosabb attrakció, a fürdő, és a tömegközleke-

dési csomópontok, illetve a messzebb eső, kisebb szálláshelyek között. Ráadásul Sárvár esetében a legtöbb 4 és 5*-os hotel a fürdő köré települt, így a fő turisztikai tértől távolabb eső attrakciók (belsőváros) megközelítése is a kisvonattal a legkönnyebb a vendégek számára. A sárvári dottó legnagyobb arányban a látnivalókat fűzi fel útjára és a szálláshelyek csaknem 90%-át koncentrálna, a megállóktól alig több mint 200 méteren belül. Az imázsformáló, kiemelkedő vonzerók közül az összeset felkeresi útja során a kisvonat, de a többi attrakciót is magas arányban mutatja meg, melynek oka a sárvári turizmus azon sajátossága, hogy kevesebb, de nagyon népszerű attrakcióval rendelkezik a város.

Keszthelynél a Balaton-parti turizmus és a belváros kettőségből eredően több imázsformáló attrakciót (Helikon és Libás strandok) sem érint a kisvonat, viszont a gazdag épített örökség jelentősebb képviselőit maradandóan bemutatja. A legtöbb látnivalót Keszthely esetében találtuk, aminek köszönhetően a legtöbb balatoni, vízparti deszti-

A kisvonatok jellemzői az egyes mintaterületeken a látóvalók függvényében

Mutató	Sárvár	Keszthely	Tata
Látóvalók száma (db) és aránya (%)	14	40	32
ebből: Imázsformáló, kiemelkedő vonzerővel bíró (3. csoport)	4 28,6%	6 15,0%	3 9,3%
ebből: Jelentős, de nem elsődleges vonzerővel bíró (2. csoport)	4 28,6%	20 50,0%	15 46,9%
ebből: Speciális érdeklődési körűek látogatják, kevésbé látogatóbarát, „nehezen megélhető” (1. csoport)	6 42,8%	14 35,0%	14 43,8%
Látóvalók száma (db) és aránya (%), amelyeket érint a kisvonatok útvonala	12 85,7%	24 60%	25 78,1%
ebből: Imázsformáló, kiemelkedő vonzerővel bíró (3. csoport)	4 100,0%	4 66,7%	2 66,7%
ebből: Jelentős, de nem elsődleges vonzerővel bíró (2. csoport)	3 75,0%	15 75,0%	13 86,7%
ebből: Speciális érdeklődési körűek látogatják, kevésbé látogatóbarát, „nehezen megélhető” (1. csoport)	5 83,3%	5 35,7%	10 71,4%

Forrás: saját szerkesztés, települési és desztinációs honlapok alapján

nációtól eltérően Keszthely rossz időjárás esetén is izgalmas és komplex programot tud nyújtani az ide látogatóknak.

A Balaton-parti településeken a kisvonat segíti a parton összpontosuló látóvalók mellett a távolabbi attrakciók megismerését. Különösen igaz ez Keszthely esetében, ahol a város legnagyobb problémája a belváros és a Balaton-part *elkülönülése*. Mivel viszonylag nagy a távolság a két turisztikai terület között és a jelenlegi összekötő útvonalak eléggé attrakcióhiányosak, a kisvonat logikus választás lehet a turisták számára, hogy minél egyszerűbben felkereshessék és élvezhessék mindkét komplex tér látóvalóit.

A városi turisztikai desztinációkban a dottók feladata a látóvalók minél szélesebb bemutatása. Igaz ez Tatára is, ahol az útvonal kijelölésénél a szálláshelyek elhelyezkedése nem játszott szerepet, csak az attrakcióké. Tatán majdnem minden ötödik látóvalót érinti a kisvonat, elmondható tehát hogy a városkép attraktív pontjai játszották a legjelentősebb telepítési tényezőt az útvonal meghatározásakor. Ugyan kevés megálló található (6 db), de azokat a jelentős gócpontoknál helyzeték el, lehetőséget teremtve a látóvalók és a lenyűgöző látkép mélyebb megélésére, az élményszerzésre.

Összességében kijelenthető, hogy a városnéző kisvonatok, népszerűségük ellenére, nem kapnak kellő figyelmet sem a helyi imázsfejlesztés, sem a szakmai, tudományos kutatások oldaláról. A dottók, az általuk kiválasztott látványosságok bemutatásán keresztül elsődlegesen hatnak a vendégek benyomásaira, érzéseire. A tudatosan megválasztott útvonal révén kiemelhetnek attrakciókat, illet-

ve *elrejtethetnek* kevésbé attraktív településrészeket. A járművek megjelenésükkel maguk is formálják a desztináció arculatát, állandó jelenlétük a közlekedési hálózatban kiegészítheti a mindennapi, helyi közlekedési eszközöket, mint azt a fürdővárosok esetében bemutattuk. A megálló kiválasztásában a desztináció jellegétől függően a szálláshelyek, a fő látványosságok és a közlekedési hálózat is meghatározó szerepet játszanak.

Napjainkban bármilyen attrakcióról is van szó, a közvetlen élményszerzés és annak megosztása kiemelten fontossá vált. A dottók főleg a gyermekes családok elsődleges célpontjai, ahol a dizájn, a játékoság kiegészül az idősebb célcsoportok számára is értékes információkkal, esetenként idegenvezetéssel. A mindennapi élet ritmusa felgyorsult, az élményekből egyre többet szeretnének begyűjteni a vendégek minél rövidebb idő alatt, így a fő értékeket tematikusan, gyors közlekedési eszközön bemutató városnéző kisvonatok szerepe egyre fontosabbá válik. Az interneten fellelhető információk mindenki számára korlátlan mennyiségben állnak rendelkezésre a különféle attrakciókról, a fő cél továbbra is ezek felkeresése, megnézése, minél komplexebben. A turista szeretne minél közelebbi kapcsolatot kialakítani az attrakciókkal, így mint Tata esetében is bemutattuk, a dottók olyan helyekre is behajtási engedéllyel rendelkezhetnek, ahová más közlekedési eszközök nem.

A kutatás további irányaiaként szeretnénk a mintaterületeken további megfigyeléseket készíteni, amelyekből a megállóhelyek igénybevétele érdekében intenzitáshoz nyernénk információkat, ezáltal tovább mélyítenénk a rendelkezésre álló

adathalmazainkat. A megállók kihasználtságának vizsgálata lehetőséget nyújtana a látnivalók és szálláshelyek útvonal kialakításban betöltött szerepének ellenőrzésére, valamint javaslatokat lehet tenni a meglévő útvonal fejlesztésére, esetleg új útvonal kijelölésére. Ugyanakkor újabb mintaterületeket is be kívánunk vonni a vizsgálatba, különböző turisztikai termékekkel jellemezhető desztinációkban tárnánk fel a látnivalók és szálláshelyek elhelyezkedésének a kisvonal útvonalának kijelölésében betöltött szerepét. Véleményünk szerint a kisvonalak komplex elemzése a jövőben főleg a városimázs területén bírhat kimagasló jelentőséggel, mivel olyan közlekedési eszközök, amelyek önmagukban is attrakciók, és amelyek segítségével a többi attrakció is gyors, személyes, élményközpontú módon mutatható be a turisták széles rétegeinek.

Felhasznált irodalom

- ALBALATE, D. – BEL, G. (2010): Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints. *Tourism Management*. 31(3). pp. 425-433.
- BAKUCZ M. – TEGZES A. (2016): Fürdőtelepülések versenyképességi vizsgálata néhány magyar és közép-európai régióban. *Az OTKA 106283. sz. „Gyógy- és termálfürdőhelyi versenyképességi tényezők felmérése hazai és közép-európai régiókban” című alap kutatás zárómonográfiája*. Pécsi Tudományegyetem.
- DICKINSON, J. E. – DICKINSON, J. A. (2006): Local transport and social representations: Challenging the assumptions for sustainable tourism. *Journal of Sustainable Tourism*. 14(2). pp. 192-208.
- FARÍAS, I. (2010): Sightseeing Buses: Cruising, Timing, and the Montage Attractions. *Mobilités*. 5(3). pp. 387-407.
- HOFMEISTER-TÓTH Á. (2014): *A fogyasztói magatartás alapjai*. Akadémia Kiadó, Budapest.
- HORVÁTH A. – JÓNÁS-BERKI M. – SZEIDL K. – AUBERT A. (2016a): Nemzetiségi gasztrofesztiválok a Dél-Dunántúlon – Stifoldertől a Babfőző Fesztiválig. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*. 1(1). pp. 33-46.
- HORVÁTH Z. – MORVA T. – KÖBLI Á. (2016b): Keszthely turisztikai szuprastrukturájának átalakulása. *Magyar Földrajzi Napok 2016, Eger*. Konferenciakötet. pp. 823-831.
- HØYER, K. G. (2000): Sustainable Tourism or Sustainable Mobility? The Norwegian Case. *Journal of Sustainable Tourism*. 8(2). pp. 147-161.
- JURAY T. (2008): *A város, mint turisztikai tér, Szeged példáján*. PhD értekezés. Szegedi Tudományegyetem, Szeged.
- KARANCSI Z. – HORNYÁK S. – OLÁH F. – SZALMA E. – HORVÁTH G. (2016): Új típusú turisztikai térképezés egy nagyvárosban: Turizmus 2.0 Szegeden. *Területfejlesztés és innováció*. 10(3). pp. 30-38.
- KÖBLI Á. – SZÓKISBORIS R. (2016): A szuvenírek szerepe a fürdővárosok kínálatában – Komplex kiskereskedelmi vizsgálat Hévízen. *V. Interdiszciplináris Doktorandusz Konferencia, Pécs*. Konferenciakötet. pp. 235-248.
- MÉSZÁROS B. (2016): *Az épített örökség értékre emelése és népszerűsítése, az örökségmenedzsment rendszerre*. PhD értekezés. Pécsi Tudományegyetem, Pécs.
- MICHALKÓ G. (2014): Városimázs és versenyképesség: a turizmusorientált településmarketing néhány aspektusa. In: Tózsá I. (szerk.): *Turizmus és településmarketing*. Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajz és Jövőkutatás Tanszék, Budapest. pp. 37-46.
- MIHÁLY P. (2014): Az idegenforgalmi infrastruktúra néhány térbeli jellegzetessége. *Human Innovation Review*. 2014(1-2). pp. 163-172.
- MORVA T. – GYENIZSE P. (2016): Keszthely lakott területének társadalom-földrajzi minősítése geoinformatikai módszerrel. *Településföldrajzi Tanulmányok*. 5(3-4). pp. 99-111.
- MUNDRUCZÓ GY. – SZENNYESSY J. (2005): A Széchenyi Terv egészségturisztikai beruházásainak gazdasági hatásai. *Turizmus Bulletin*. 9(3). pp. 30-41.
- PISKÓTI I. (2012): *Régió- és településmarketing: marketingorientált fejlesztés, márkázás*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- SULYOK J. (2005): Kulturális turizmus az európai városokban. *Turizmus Bulletin*. 9(3). pp. 18-29.
- TÖRŐCSIK M. (2007): *Vásárlói magatartás*. Akadémia Kiadó, Budapest.
- ZÁTORI A. (2014a): A turisztikai élményteremtés koncepciói a gyakorlatban. *Turizmus Bulletin*. 16(3-4). pp. 49-58.
- ZÁTORI A. (2014b): Élményszemlélet a turizmusban. A turisztikai élményteremtés koncepciói. *Turizmus Bulletin*. 16(2). pp. 51-60.

Internetes források

- SONG J. (2017): Why Kiddie Electric Trackless Trains Make A Great Attraction. <https://medium.com/@bestonamusement/why-kiddie-electric-trackless-trains-make-a-great-attraction-4a088472f32f>, Letöltve: 2017. november 16.