

LÁTVÁNYÚTVONAL TERVEZÉSE VONATABLAKBÓL⁴

Bevezetés

A vonalas attrakcióként, turisták számára létrehozott útvonalak világszerte nagy népszerűségnek örvendenek. Az egy téma köré szervezett tematikus utak kialakításának legfontosabb célja egy adott terület természeti-kultúrtörténeti adottságainak, értékeinek bemutatása. Az így létrehozott attrakcióknak jelentős az oktató-nevelő szerepük is, különösen a környezettudatos nevelés terén. Leggyakrabban tanösvények formájában találkozhatunk velük (Karancsi – Horváth 2004, Kárász 2003). Fontos a turisták kellő motivációja is, hiszen definíció szerint az útvonal, mint attrakció megtekintése csak akkor valósul meg, ha a látogató a teljes utat, annak összes állomásával végigjárta. Ha csak egy részét tekintette meg, akkor nem volt elég vonzó számára a teljes kínálat, csupán annak egy vagy néhány eleme (Puczkó – Rátz 2000).

A turisztikai termékfejlesztés fontos területe a tematikus utak tervezése (fejlesztése), ahol mind a már meglévő attrakciók egy téma köré szervezése, mind pedig új vonzerők kialakítása lehetőséget teremt a kínálat bővítésére. A regionális szinten elszórtan elhelyezkedő vonzerők egységes attrakcióvá fejlesztését feladatként a Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégiában is megtaláljuk (NTS 2005).

A tematikus utak különleges típusa az ún. „festői út” („scenic road/route”), amely Magyarországon eddig még kevésbé ismert. Ennek legfőbb oka az, hogy nálunk az ilyen utak látványosságaként megjelenő különleges tájképeket még kevésbé tekintik önálló értéknek. Éppen ezért célul tűztük ki, hogy ráirányítsuk a figyelmet a minket körülvevő táj szépségére, egy korábbi tanulmányunkban terveztünk is már festői utat a különleges táji adottságokkal rendelkező Medves-térségben (Karancsi – Katona 2009). Míg nálunk csak most kezdik felfedezni az ilyen típusú utak jelentőségét az attrakciófejlesztésben, addig Nyugat-Európa vagy Észak-Amerika országaiban már évtizedek óta épülnek tájképi látványra alapozott tematikus utak és a téma tudományos kutatása is jelentősnek mondható (Bishop 1992, Kent – Elliot 1995, Jacobsen 1996, Meitner 2004, Denstadli – Jacobsen 2011).

Jelen munkánk alapötlete azon alapul, hogy a vonatközlekedés nagyon elterjedt utazási forma. A „látványturizmus” (a turizmus azon ága, ahol a tájképi értékek jelentik a fő vonzerőt) és a vasút kapcsolatával több kutató is foglalkozott (Howard 1997, Halsall 2001)⁵.

Gyakran előfordul, hogy az olvasást, tanulást megunva ki-ki pillantunk a vonatablakon és rácsodálkozunk egy-egy különleges tájképre, ami lehet egy tájrészlet sajátos fény- vagy színhatása, egy facsoport tanyával, vagy éppen szökellő özek látványa a szántóföldön. Ez az élmény boldogságérzéssel tölt el bennünket, hosszú másodpercekre megfeledkezve arról, amivel korábban foglalkoztunk. Ez az élmény fokozódik, ha mindennapi gondjainkat félrerakva turistaként utazunk, kíváncsian fürkészve a számunkra idegen tájat.

¹ SZTE JGYPK Földrajzi és Ökoturisztikai Tanszék

² ATIKTVF, Szeged

³ ELTE TTK FFI Környezet- és Tájföldrajzi Tanszék

⁴ A tanulmány az OTKA (K 81374) és a JGYPK (2S 779 1601) támogatásával készült.

⁵ Az előzményekhez tartozik, hogy 2010-ben Sutka Róbert földrajz-rajz szakos hallgató szakdolgozatot írt az SZTE TTIK Természetföldrajzi és Geoinformatikai Tanszékén „Vizuális látványértékeken alapuló tematikus útvonal tervezése Szeged-Cegléd-Budapest vasútvonalon” címmel. A szakdolgozat a témát inkább esztétikai (filozofikus), mint természettudományos oldalról vizsgálta, a bírálók éppen a tájkarakter-vizsgálatokat hiányolták a munkából.

Felmerült a kérdés, hogy mi lenne, ha egy-egy utazás alkalmával pontosan tudnánk, milyen természeti és kulturális látnivalók mellett halad el a vonat, sőt akár előre fel tudnánk készülni a látványra?

Tanulmányunkban arra vállalkoztunk, hogy egy utazás (Szeged-Budapest) során a vonatablakból feltáruló látványhoz kapcsolódva tervezünk egy virtuális vezetőt (Howard 1997); egyfajta tematikus út (festői út) bemutatását teszi lehetővé, amelyben a vonatból látott tájakat elemezzük környezeteszétikai, ökológiai szempontból. Megvizsgáljuk, milyen tájkarakterek alakultak ki az évszázadok alatt az ember közreműködésével az útvonal mentén, kiemelve és részletesen bemutatva a táj értékes látványelemeit, ökológiai szempontból jelentős élőhelyeit, valamint a kedvező hatást romboló vizuális környezetszennyezés látható példáit. A későbbiekben újabb tanulmányban majd az épített környezet elemeit is értékeljük, ezen belül az útvonal mentén sorakozó építészettörténetileg is jelentős állomásépületeket fogjuk vizsgálni. Szándékosan választottunk morfológiai szempontból egyhangú alföldi tájakon végighaladó, tájképi, kultúrtörténeti értékekben szegény útvonalat, amellyel azt szerettük volna bizonyítani, hogy még egy ilyen, első pillantásra látványosságokban szerénynek tűnő útvonal is alkalmas lehet az érdeklődés felkeltésére. Fontosnak tartottuk az utazók véleményének megismerését is, amiről kérdőívek segítségével informálódtunk.

Azzal is tisztában vagyunk, hogy az utazó nem a vonatablakból feltáruló látvány miatt vesz vonatjegyet, viszont ha már valamely célból felszáll a vonatra, akkor fontos, hogy kellemes élményekben legyen része az utazás (nézelődés) két és fél órája alatt még akkor is, ha kedvenc könyvét, újságját otthon hagyta.

1. Módszerek

Munkánkat a terepbejárások (vonatutazás) mellett korszerű térinformatikai módszerekkel tettük szemléletessé. A tájesztétikai és ökológiai szempontú vizuális megfigyelés párhuzamosan folyt, melynek köszönhetően a 191 km-es távolságon a vonat mindkét oldalán összesen 1572 fényképfelvétel született, illetve az ökológiai szempontból értékes területek vizuális kijelölésére 219 GPS-pontot rögzítettünk. A vonatablakból feltáruló látványt mindkét oldalon a vasúti pályától számított egy kilométer távolságig értékeltük (ezt a távolságot tekintettük a megfelelő vizuális észlelés határának), ezért a vizsgált terület 191×2 km, vagyis 382 km^2 volt. A területhasználatot a CORINE felszín fedettségi adatbázis felhasználásával vizsgáltuk, ami a vizsgált területen a III. szinten 1376 poligont jelentett. Eredményeink tematikus térképeken való megjelenítését ArcView, Adobe CS4 szoftverek felhasználásával végeztük. Az utazók véleményének megismeréséhez kérdőívet szerkesztettünk, amit 52 utazó véleménye alapján értékeltünk.

2. Eredmények

2.1. Tájkarakter-kategóriák meghatározása

Az adatgyűjtés során bebizonyosodott, hogy minden – más vizsgálatok alapján ökológiai szempontból értékesnek minősíthető – terület vizuálisan is jól elkülöníthető. Mivel ezek többnyire védett területek, ezért változatosabb vegetációjukkal izgalmasabb tájképi elemként jelennek meg, mint a többnyire monokultúras jellegű, hatalmas kiterjedésű szántóföldek.

A CORINE adatbázis felhasználásával a vasútvonal mentén vizsgált sávot – ami morfológiai értelemben egyhangú alföldi táj – a különböző élőhelyek, az ezekhez kapcsolódó természetes és mesterséges vegetáció, vagyis a változatos területhasználat miatt meglepően sok

kategóriával jellemezhető, a CORINE III. szintjén lefedett 1376 poligon összességében 26 kategóriába sorolható; ilyen részletességre azonban a vizsgálat szempontjából nem volt szükség (1. táblázat). Ezért csak az 5 tájhasználati alapkategóriát használtuk (CORINE I. szint), amelyeket mind ökológiai, mind pedig táj- és környezetesztétikai szempontból értékeltünk.

1. táblázat. A vizsgált terület felszínborítási kategóriái (CORINE III. adatok felhasználásával szerk. Karancsi 2011)

CORINE III. területhasználati kategóriák	CLC III	Szám (db)	Terület (km ²)	%
Nem-öntözött szántóföldek	211	305	154,582	40,47
Nem összefüggő település szerkezet	112	81	50,509	13,22
Komplex művelési szerkezet	242	261	35,993	9,42
Összefüggő település szerkezet	111	3	31,042	8,13
Tülevelű erdők	312	110	22,611	5,92
Természetes gyepek, természetközeli rétek	321	75	16,633	4,35
Ipari vagy kereskedelmi területek	121	125	14,466	3,79
Intenzív legelők és erősen degradált gyepterületek	231	120	11,449	3,00
Átmeneti erdős-cserjés területek	324	53	9,644	2,52
Szőlő	221	16	7,669	2,01
Szárazföldi mocsarak	411	41	5,630	1,47
Repülőterek	124	2	4,667	1,22
Út- és vasúthálózat és csatlakozó területek	122	34	3,489	0,91
Állóvizek	512	16	2,559	0,67
Városi zöldterületek	141	33	2,236	0,59
Elsődlegesen mezőgazdasági területek jelentős természetes növényzettel	243	24	2,045	0,54
Sport-, szabadidő- és üdülő területek	142	23	1,353	0,35
Lomblevelű erdők	311	8	1,181	0,31
Vegyes erdők	314	14	1,097	0,29
Gyümölcsösök, bogyósok	222	7	0,951	0,25
Folyóvizek, vízi utak	511	2	0,728	0,19
Építési munkahelyek	133	12	0,656	0,17
Nyersanyag kitermelés	131	6	0,463	0,12
Lerakóhelyek, meddőhányók	132	3	0,149	0,04
Kikötők	123	1	0,138	0,03
Ritkás növényzet	333	1	0,060	0,02
		1376	382,00	100,00

Ennek megfelelően a következő alapkategóriákat vizsgáltuk (2. táblázat):

2.1.1. Mesterséges felszínek (települési környezetek)

Ebbe a kategóriába tartoznak a sűrűn beépített városi és a lazább szerkezetű falusi környezetek csakúgy, mint az alföldre jellemző szórványtelepülések, a tanyák. Környezetesztétikai szempontból az utóbbi tekinthető a legértékesebbnek, hiszen itt az épített környezet mindenképpen alárendelt szerepet kap a természetes (természet közeli) növényzet mellett, amelynek éppen az a szerepe, hogy megvédje a tanya épületeit az időjárás viszontagságaitól, miközben el is rejti azokat. A fákkal körbeültetett tanya és a körülötte lévő szántóföldek közötti kontraszt (vertikális és horizontális térelemekkel) is növeli e településtípus környezetesztétikai értékét (1. ábra).

A tanyákhoz képest a falvak esetében a beépítettség nő, a házak között udvar, kert, mögöttük szántóföldek találhatók, vagyis a zöldterületek aránya a városinál jelentősebbnek mondható. E településtípusnál leggyakoribb környezetesztétikai probléma, a gondozatlanság – ami persze szociális helyzetből is fakadhat – és az igénytelenség (pl. jellegtelen sátozott egyenházak).



1. ábra. Tanyás tájkarakter az Alföldön (fotó: Karancsi 2011)

A városok beépítettsége a legnagyobb, ezáltal a természetesség a legkisebb fokú. Ezt parkosítással, növények (fák, bokrok, gyepek) telepítésével próbálják ellensúlyozni. Környezetsztétikai szempontból szintén a gondozatlanság jelenti a legnagyobb veszélyt (általánosan jellemző a sok rossz állapotban lévő ház, az utcákon található szemét, a mindent beborító falfirka...). E kategóriához tartoznak még az utak, vasutak, egyéb infrastrukturális objektumok mellett a városok környezetsztétikai szempontból kevésbé értékes ipari és kereskedelmi övezetei is csakúgy, mint a bányászati területek (a bányaudvarok környezetsztétikai jellemzését illetően l. Karancsi 2006). A mesterséges felületek ökológiai értéke általában alacsony, a települések ökológiai szempontból legértékesebb területei a parkok, amelyeket általában fasorok kötnek össze (ökológiai folyosót alkotva). Táj- és környezetsztétikai szempontból a mesterséges felszínnek között éppúgy találunk magas értékkel minősített (rendezett, tiszta, parkosított, építészetiileg is különleges, vonzó) tereket, mint alacsony értékkel jellemzett elhanyagolt, piszkos, lehangoló települési környezetet.

2.1.2. Mezőgazdasági területek

Az Alföld mind morfológiai-, mind pedig talajtani szempontból hazánk mezőgazdaságra legalkalmasabb térszíne. A hatalmas monokultúrás szántóföldek váltakoznak a kisebb táblákból álló területekkel, ahol gabonát, zöldséget, gyümölcsöt, ipari- és takarmánynövényeket, valamint virágokat és konyhakerti növényeket termesztenek. A területen áthaladó vasútvonal utasai leginkább ezzel a tájkarakterrel találkoznak, amit a statisztikai adatok is alátámasztanak, hiszen csak a szántók az összterület 40 %-át teszik ki. A nagy területen ugyanazt a növényt termelő egyhangú táblák legfeljebb kirívó színükkel (pl. egy sárga napraforgótábla), aratás után pedig a szántóföldön hagyott szalmabálák különleges – Land Art-szerű – fényárnyék játékaival képesek megfogni a tekintetünket. Ugyanígy a szántás barázdáinak is meg-

van a maga figyelemfelkeltő ritmusa. Mindebből látható, hogy a mezőgazdasági területek látványának éves ciklusa van. A művelésbe ökológiai, tájvédelmi szempontból nem bevont területeken megjelenő fás (bokros) vegetáció még kontrasztosabban jeleníti meg a horizontális és vertikális térelemeket (2. ábra), amit az eltérő színek tovább fokozhatnak.

A mezőgazdasági területek ökológiai jelentősége az intenzív bolygatottság miatt csekély (közepes), tájlesztétikai értékük is nagyban függ a vegetáció (időszakosan vegetációmentes területek) változatosságától, ami antropogén hatásoktól kevésbé érintett területeket feltételez (alacsony – magas).

2.1.3. Erdő-, természetközeli területek

A vizsgált kategóriák közül tájlesztétikai és ökológiai szempontból ez a legértékesebb, mind a változatos fajösszetétel (szín, forma), mind pedig természetközeli állapotuk miatt. Területük ugyanakkor az intenzív mezőgazdasági tevékenység miatt a legkisebbek közé tartozik. Az erdők lombkoronája alatt cserjék és lágyszárúak alkotta szintek találhatók. Az értékesebb fafajokkal rendelkező őshonos erdőségek nagymértékben visszaszorultak (vizsgált terület csupán 0,6%-a!), ugyanakkor meglepően magas a tájidegen tűlevelű erdőségek aránya (kb. 6%), mely gazdasági okokkal magyarázható (gyors vágásérettség, környezeti adottságokkal szembeni igénytelenség). Az erdők mellett fontos szerepe van az átmeneti fás-cserjés területeknek (2,5%), de különösen a fátlan természetes gyepeknek (ahol a lágyszárúak az előforduló növényeknek legalább a 75%-át alkotják) és természetközeli réteknek (együtt 4,4%). Ezek a területek maradtak a természetes állatvilág legfontosabb élőhelyei, ezért megóvásuk kiemelt feladat a természetvédelem számára.

E kategória minősítése minden szempontból magas.



2. ábra. Ökológiai és tájképi szempontból értékes terület az Alföldön (fotó: Karancsi 2011)

2.1.4. Vizenyős területek

Ide tartoznak az időszakosan elöntés alá kerülő, valamint az állandóan pangó vagy friss vizek által borított (telített) területek. Általában a mélyebben fekvő, illetve rossz vízvezetésű (agyagos) talajokon alakulnak ki. A mocsaras, lápos területek nádassal, kákával, gyékénnyel és egyéb vízi növényekkel jellemezhetők, kiváló fészkelő helyeket teremtve a vízimadaraknak. Ökológiai értékei miatt ezek a területek általában védettek, ezért értékük is magas. Tájéesztétikai szempontból azonban a többnyire egyhangú növényzete miatt csak a közepes értéket éri el, kivéve azokat a területeket, ahol a nyílt vízfelület is megjelenik, ezáltal a tükröződés megsokszorozhatja a vizuális élményt, ezért magas értéket kaphat.

2.1.5. Vizek

A nyílt vízfelülettel rendelkező természetes (folyók, tavak) és mesterséges (tározók, halastavak) környezetek alkotják e kategóriát. A folyó és állóvizek, a vízfelületekhez kapcsolódó vizenyős, illetve vízmentes területek miatt a legváltozatosabb élőhelyekkel rendelkező, ezáltal ökológiai szempontból kimagasló értékkel jellemezhető (magas minősítésű) területek. Tájéesztétikai értékét vizsgálva, elsősorban a nyílt vízfelületek miatti tükröződés által megnövelt vizuális élmény – nyugodt vízfelületek esetén kialakult vízszintes szimmetriával növelve – miatt tekinthetők ezek a területek tájképi szempontból attraktívnak, tehát az ilyen tájnak a tájlesztétikai értéke is magas.

Az alapkategóriák jellemzését és ökológiai-, valamint esztétikai értékelését a 2. táblázat mutatja.

2.2. Tematikus térképek kiértékelése

Az egyszerűsített (CORINE I) adatbázis figyelembevételével elkészített tematikus térképek (1., 2., 3. ábrák) statisztikai elemzése (3. táblázat) alapján megállapítható, hogy a vizsgált övezet legnagyobb része az Alföldre jellemző mezőgazdasági terület (több, mint 55%, aminek 72%-a szántóföld). Ahogy az előző fejezetben láthattuk, a nagyüzemi táblák is nyújthatnak vonzó látványt, színükkel, formáikkal felkelthetik az utazók érdeklődését vagyis tájlesztétikai értékük akár magas is lehet.

A területi arányokat figyelembe véve a mezőgazdasági területeket a mesterséges felszín követi (28,57%), majd a vizuálisan legértékesebb erdő-, természetközeli területek (13,41%), amelyek növekedése mind mennyiségi, mind pedig minőségi szempontból is - kívánatos. Az ökológiailag értékes vizenyős területek ennek csupán egy tizedére (1,47%) esnek vissza, míg a legkisebb területet lefedő vizes területek már csupán az összterület 0,86%-át (3,287 km²) teszi ki, mégis mind ökológiailag, mind pedig tájlesztétikailag a legmagasabb minősítést kapják.

A térképeket vizsgálva (1., 2., 3. ábrák) megállapítható, hogy a legnagyobb településsűrűség, és a változatosabb területhasználat Szeged és Budapest közelében figyelhető meg. Az útvonal középső része (Kecskemét környéke) egységesebb, vagyis bár kevesebb kategória különíthető el, ugyanakkor itt találhatók a nagyobb területű szántóföldek.

A vasútvonalhoz kapcsolódó GPS pontok jól jelzik az ökológiai szempontból értékes területeket, ami a CORINE felszín fedettségi kategóriáinak megbízhatóságát mutatja. A néhány eltérés abból adódhat, hogy a CORINE fedvény elkészítése óta területhasználat váltás, illetve élőhely degradáció (eltűnés) következett be.

2. táblázat. A CORINE alapkategóriák jellemzése, ökológiai-, táj- és környezetesztétikai értékelése (szerk.: Karancsi 2011)

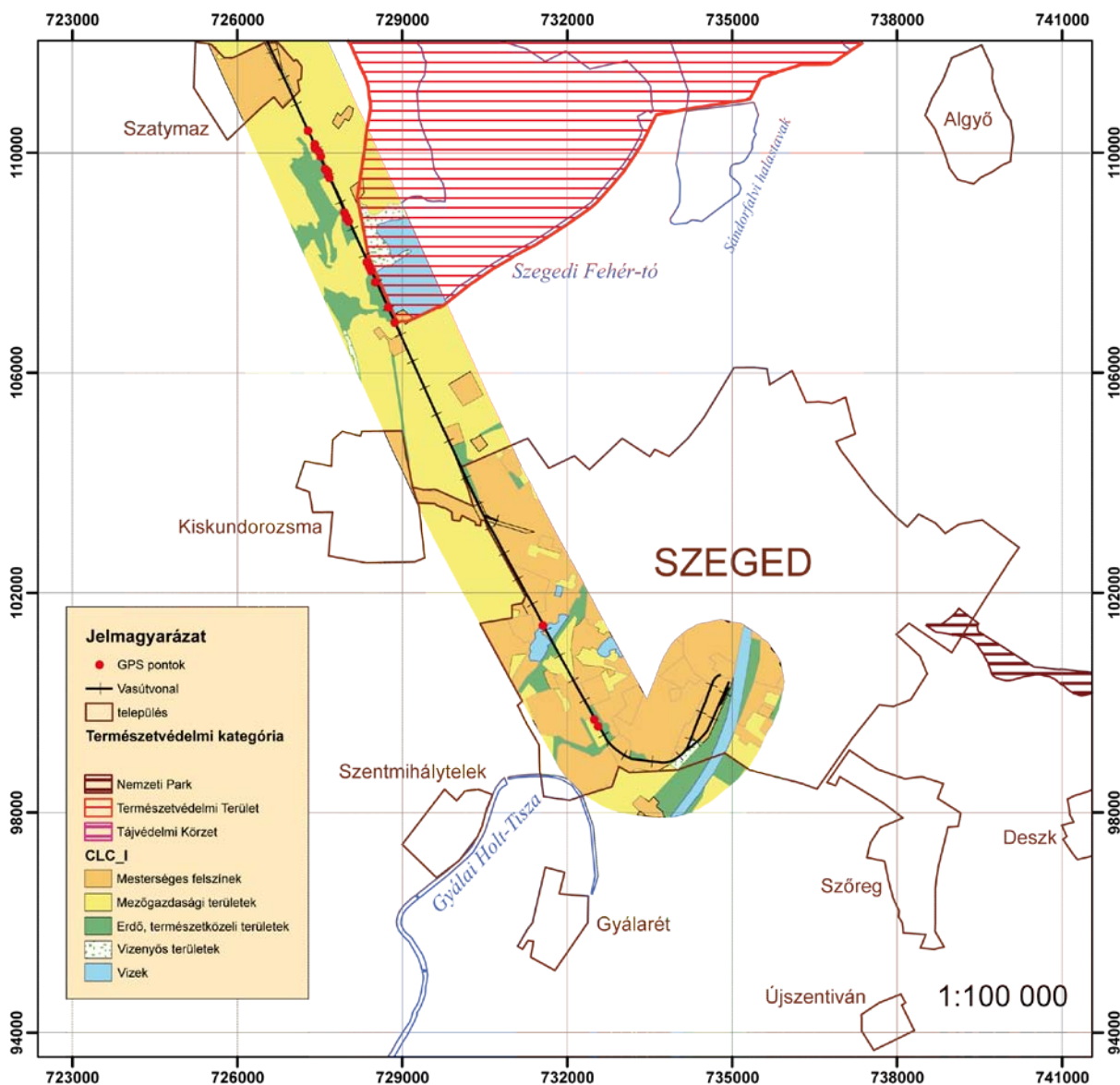
felszínfedettség kategóriák (CORINE I)	jellemzés	ökológiai érték	táj- és környezet- esztétikai érték
Mesterséges felszínek (települések, infrastrukturális létesítmények, ipari-, kereskedelmi-, építési- és bányaterületek valamint szabadidő-, üdülő- és városi zöldterületek)	Szerkezetét leginkább az épületek határozzák meg. Az épületek az út- és vasúthálózat valamint a mesterséges burkolattal ellátott, növényzettel fedett területekkel és a csupasz talajjal együtt jelennek meg. A felszín ipari hasznosításával építési- és bányaterületeket hoznak létre.	alacsony	alacsony-magas
Mezőgazdasági területek (szántóföldek, legelőterületek, gyümölcsös és konyhakertek)	Nagyobb vagy kisebb szántóföldi táblákból álló területek, ahol gabonát, zöldséget, gyümölcsöt, ipari- és takarmánynövényeket, továbbá virágokat és konyhakerti növényeket termesztnek.	közepes	alacsony-magas
Erdő-, természetközeli területek (Erdők, cserjék, gyepek)	Elsősorban a lomb-, vagy tűlevelű fák álló növényzet, melyet a fák koronája alatt cserjék és lágyszárúak alkotta szintek egészítenek ki. A természetes gyepek területein a lágyszárúak az előforduló növényeknek legalább a 75%-át alkotja.	magas	magas
Vizenyős területek (Mocsaras, lápos területek)	Időszakosan, állandóan pangó vagy friss vízzel borított (telített) térszínek. A mocsaras területek nádassal, kákával, gyékénnyel és egyéb vízinnövényekkel jellemezhetők.	magas	közepes
Vizek (folyóvizek, tavak, tározók)	Természetes vagy mesterséges vízfelületek.	magas	magas

3. táblázat. Az alapkategóriák összterülete és százalékos aránya (szerk.: Karancsi 2011)

alapkategóriák	terület (km ²)	%
Mesterséges felszínek	109,168	28,57
Mezőgazdasági területek	212,689	55,69
Erdő-, természetközeli területek	51,226	13,41
Vizenyős területek	5,630	1,47
Vizek	3,287	0,86
	382,000	100,00

Látványérték szempontjából az alföldi tájra jellemző, ún. tanyás tájkarakter tekinthető a legértékesebbnek, mert itt a szántóföldi területek egyhangúságát oldja a változatosabb vegetáció és a közte megbúvó, tájba illeszkedő tanya (tanya épületek).

Az általunk – tájesztétikai vagy ökológiai szempontból – értékesnek ítélt területek nagyjából egybeesnek a megyei (Csongrád, Bács-Kiskun, Pest) területrendezési tervekben szereplő tájképvédelmi (országos- és térségi jelentőségű) területekkel⁶

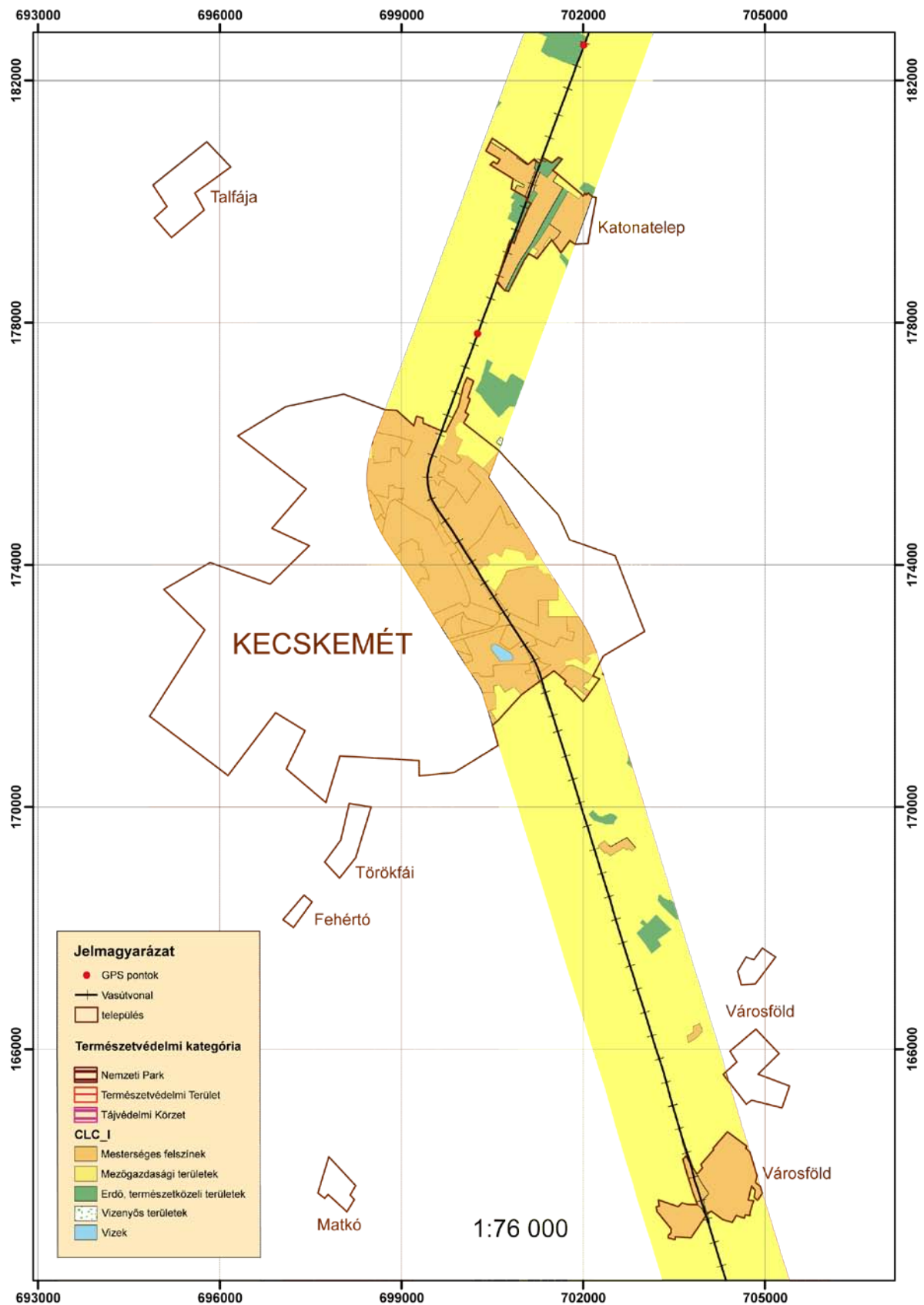


1. ábra. Szeged-Budapest vonatút látványtérképe 1. (szerk. Kitka-Karancsi 2011)

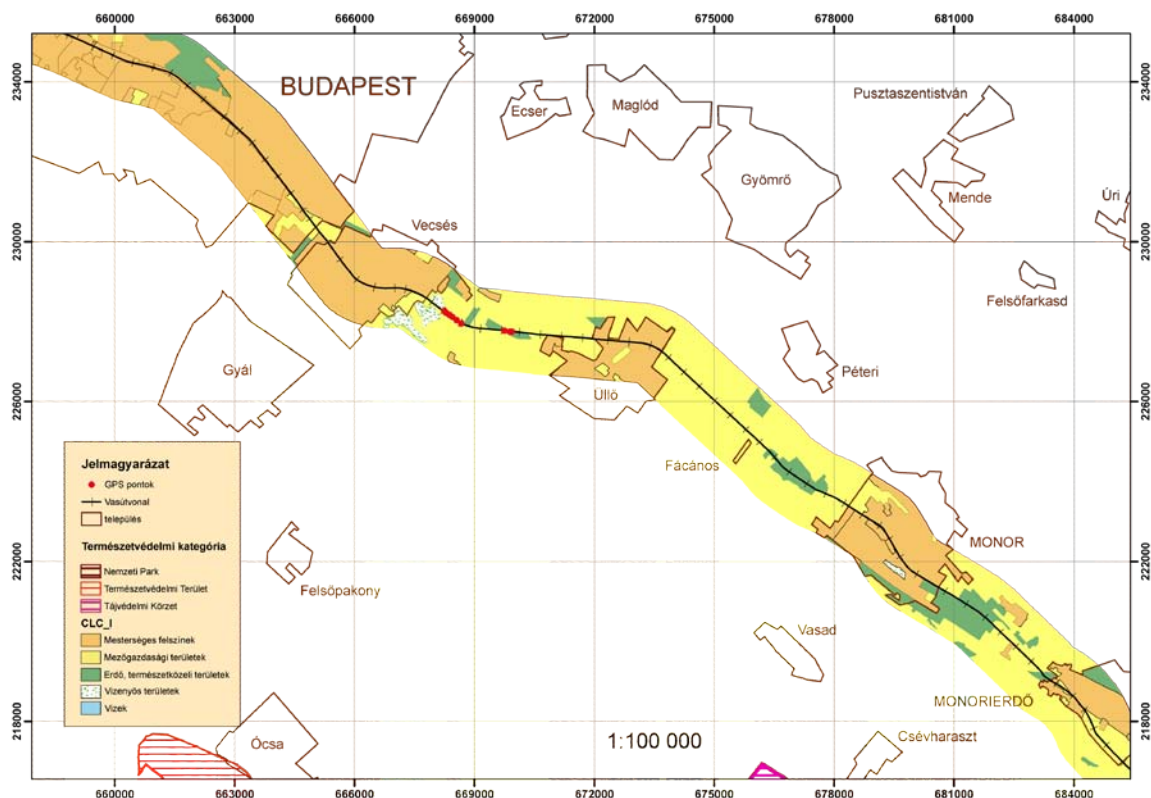
2.3. Kérdőívek kiértékelése

Mivel a vonatút utazóközönsége rendkívül változatos, feltételezhető, hogy az alföldi táj látványa is mindenkire másképp hat, ezért tartottuk szükségesnek, hogy az utazási szokások felmérése mellett, vizsgáljuk a látványértékek ismertségét is. A felmérést a mindennapi utazóközönség véleményének megismerése céljából végeztük, ezért szándékosan nem kérdeztünk turistákat. A kérdőívek kitöltésére 52 utas vállalkozott, melyből 34 volt nő. Az átlag életkor 27,8 év (a legfiatalabb 19, a legidősebb 70 éves) volt. A válaszadók lakóhelyként várost (44 fő) és falut (5 fő) jelöltek meg (3 fő erre a kérdésre nem válaszolt nem válaszolt!).

⁶<http://www.terport.hu/teruletrendezes/teruletrendezesi-tervek/megyek>



2. ábra. Szeged-Budapest vonatút látványterképe 2. (szerk. Kitka-Karancsi 2011)



3. ábra. Szeged-Budapest vonatút látványterképe 3. (szerk. Kitka-Karancsi 2011)

Iskolai végzettségük alapján 31 fő rendelkezett érettséggel, 15 fő felsőfokú-, míg 5 fő általános iskolai végzettséggel.

Az utazáshoz kapcsolódó kérdések közül látszólag talán az a legfontosabb, hogy: *Honnan hova utazik a vasútvonalon?*

Bár a megkérdezettek közül csupán 36 fő utazott végig a vonalon, mégis a vizsgálat szempontjából rövidebb szakaszon történő utazás is elegendő ahhoz, hogy véleményt alkosson az alföldi táj vizuális megjelenéséről. Azt is fontos megjegyezni, hogy mindenki többször tette már meg az utat, tehát az utazóknak nem ismeretlen a táj. Ezért egyáltalán nem meglepő, hogy az utazók nagy többsége (47 fő) fel tudta sorolni a vonalon található állomásokat.

A kérdésekre adott válaszokból kiderült, hogy az utasok nem az útvonal szépsége miatt váltanak jegyet a vonatra, munkába, iskolába, ügyet intézni vagy éppen haza mennek a vonattal. Ezért az utazás alatt a fő tevékenység nem a „bámszokás”, hanem az olvasás, a tanulás, a zene hallgatás (43 fő), de néhányan film nézéssel, vagy a számítógépezéssel töltik el utazási idejük nagy részét.

Arra a kérdésre, hogy: *Szokta-e figyelni a tájat, utazás alatt, vagy ha megunt az a tevékenységet, amit korábban csinált?* mindenki igennel felelt.

Megkérdezve hogy: *Milyen érzést vált ki önből a táj látványa?* a válaszadók közül 29-en pozitív választ adtak, 7 fő negatív és 16 fő semleges választ adott. Azok, akik semleges választ adtak megemlést, hogy hangulatuktól függ, illetve ha szép tájat látnak, akkor pozitív, de ha leromlott (vagy szemetes) akkor negatív.

Azok, akik negatív választ adtak az egyhangúságot, monotonitást, változatlanságot, gondozatlanságot említették leggyakrabban.

A szakmai ismereteiket is szondáztuk azzal a kérdéssel, hogy: *Ön szerint vannak-e ökológiailag értékes területek az útvonalon?* A többség (24 fő) válasza nem tudom volt, a többi válaszban pedig – 16 talán (biztosan) és 12 igen – sejteni lehetett a bizonytalanság miatti találgatást. Ez persze nem jelenti azt, hogy az igenek között nem voltak biztos tudású válaszadók. Mindemellett a kérdőívet kitöltők többsége (33 fő) fontosnak tartja, hogy utazása során új ismereteket szerezzen. Sőt a nagy többség (48 fő) szívesen olvasna egy – az útvonal természeti és kultúrtörténeti értékeit bemutató – tájékoztató füzetet, vagy meghallgatná azt egy audio-guide segítségével.

A kérdőívek alapján úgy tűnik, hogy a mindennapi tevékenység mellett is volna igény arra, hogy megismertessük az utazókat a vonatablakból feltáruló környezettel. A turisták számára pedig egy vonzó attrakció lehetne, hogy a vonatutazás alatt is információkat kaphat egy idegen tájról, az Alföld kultúrájáról.

Következtetések

A látványutak, mint speciális tematikus útvonalak már hazánkban is megjelentek és egyre fontosabb szerepet kapnak az idegenforgalmi fejlesztésekben.

A vonatozás, mint utazási eszköz lehetőséget teremt az útvonal tájainak, objektumainak megismerésére. A látványt kellő információval kiegészítve felkeltheti az érdeklődést a táj, vagy annak egy részlete iránt, alaposabb megismerésre csábít. Az utazók véleményét megismerve van igény az ilyen típusú szolgáltatásokra.

Azért itt a tanulmány végén említést kell tennünk egy mindezzel ellentétes érdekről is. Az országos fásítási törvényhez (2004) kapcsolódó FMV rendelet (2007/88) szerint minden vonalas infrastrukturális objektum mentén kötelező a védőfásítás, aminek fontos szerepe van a vasútpálya védelmében (szél, csapadék, napsütés ellen), ugyanakkor ennek teljes megvalósulásával a vizualizáció korlátozása miatt a látványutak elvesztenék jelentőségüket.

Bár munkánk eredményeit egy nyomtatott formában megjelentetett füzetként adnánk az érdeklődő utasoknak, azért a jövő a turisztikában is a minél könnyebb és gyorsabb információszerzés, amiben nagy segítséget jelentenek az audio guide-ok és a GPS-es okostelefonok óriási letölthető adatmennyiséggel és persze az ismeretszerzést segítő, jól megírt programmal. Az új technika lehetővé teszi, hogy a helyszínen (illetve menet közben) kapjunk meg minden információt, amire csak szükségünk van, ez persze a papíralapú brosrák, útikönyvek háttérbeszorulását vonja maga után.

Irodalom

Bishop, I. D. (1992): Visualization in the natural environment: a look forward. *Landscape and Urban Planning* 21 (4), pp. 289-291.

Denstadli, J. M. – Jacobsen, J. K. S. (2011): The long and winding roads: Perceived quality of scenic tourism routes. *Tourism Management* 32, pp. 780-789.

Halsall, D. A. (2001): Railway heritage and the tourist gaze (2001): Stoomtram Hoorn-Medemblik. *Journal of Transport Geography* 9 pp. 151-160.

Howard, R. (1997): A Visitor's Guide to the Hoorn-Medemblik Light Railway. *Museum Stoomtram Hoorn-Medemblik*, Amsterdam

Jacobsen, J. K. S. (1996): Segmenting the use of a scenic highway. *Revue de Tourisme* 51 (3) pp. 32-38.

Karancsi, Z. – Katona, Z. (2009): Egy festői út tervezése a Medves-térségben. *Földrajzi Közlemények* 133 (1) pp. 23-32.

Karancsi, Z. 2006. Természet és látvány. A tájkép értékelése a Medves-vidéken. *Falu Város Régió*, 3. pp. 63-67.

Karancsi, Z – Horváth, G. (2004): Az eresztvényi tanösvény. *II. Magyar Földrajzi Konferencia*, CD, Szeged pp. 741-761.

Kárász, I. (szerk.) 2003: Természetismereti tanösvények Észak-Magyarországon. *Tűzliliom Környezetvédelmi Oktatóközpont Egyesület*, Eger, 265 p.

Kent, R. L. – Elliot, C. L. (1995): Scenic routes linking and protecting natural and cultural landscape features: a greenway skeleton. *Landscape and Urban Planning* 33 pp. 341-355.

Meitner, M. J. (2004): Scenic beauty of river views in the Grand Canyon: relating perceptual judgments to locations. *Landscape and Urban Planning* 68 pp. 3-13.

Mitchell, R. G. (1982): The Keighley & Worth Valley Railway: leisure activities on a steam railway. In: Halsall, D. A. (Ed.), *Transport for Recreation*. Lancaster. Institute of British Geographers Transport Geography Study Group, pp. 125-144.

Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia (NTS) 2005 – 2013. (2005) Magyar Turisztikai Hivatal, Budapest

Puczkó, L. – Rátz, T. (2000): Az attrakciótól az élményig. A látogatómenedzsment módszerei. – *Geomédia szakkönyvek*, Budapest, 399 p.

Sutka, R. (2010): Vizuális látványértékeken alapuló tematikus útvonal tervezése Szeged-Cegléd-Budapest vasútvonalon. SZTE TTIK Természetföldrajzi és Geoinformatikai Tanszék – *Szakkolgozat (kézirat)*

<http://www.terport.hu/teruletrendezes/teruletrendezesi-tervek/megyek>