

## TARTALOM:

Tartalom .....	3
1. A DOLGOZAT TÉMÁJA ÉS CÉLJAI .....	5
1.1. A disszertáció céljai, felépítése és eredményeinek várható hasznosíthatósága .....	5
1.2. Tudományterületi elhelyezés, tudományterületi átfedések és együttműködés .....	6
1.3. A kutatási előzmények áttekintése .....	7
2. KISALFÖLDI ÉS ALFÖLDI MEZŐVÁROSOK FEJLŐDÉSÉNEK KÜLÖNBÖZŐSÉGE, KISVÁROSI ÉRTÉKEK VÉDELME .....	9
2.1. A téma felvetés időszerűsége .....	9
2.2. A magyar mezővárosi hálózat kialakulása, virágzása és megszűnése .....	10
2.3. A kisalföldi és az alföldi mezővárosok eltérő településfejlődése .....	17
2.3.1. Mezővárosaink építészetének főbb vonásai .....	17
2.3.2. Eltérő településszerkezet-típusok és telekhasználat az Alföldön és a Dunántúlon .....	19
2.3.3. A kimutatott településszerkezeti sajátosságok eredet-kutatásáról .....	26
2.3.4. A középkori településfejlődés sajátosságai, különös tekintettel a földfelszín domborzati-hidrológiai jellemzőire .....	29
2.3.5. Az alföldi mezővárosok fejlődésének jellemzőbb példái .....	33
2.3.6. A kisalföldi mezővárosok fejlődése és néhány példája .....	36
1. ÉS 2. TÉZISCÍM .....	48
2.4. Kisvárosok a mai és jövőbeni településhálózatban .....	49
2.4.1. Városhiányos területek Magyarországon, a kisvárosok jövőbeni szükségessége .....	49
2.4.2. A település- és közlekedéshálózati torzulások feloldása a Kisalföldön .....	51
2.4.3. Új típusú városhálózat- és közlekedéshálózat-fejlesztési szemlélet szükségessége Magyarországon .....	53
3. TÉZISCÍM .....	55
2.5. Kisvárosi értékek védelmének lehetőségei .....	56
2.5.1. Mit és hogyan lehet reálisan megőrizni? .....	56
2.5.2. Regionális és interregionális együttműködésekben rejlő lehetőségek, országos szintű történelmi értékfelmérés .....	57
2.5.3. Táji arculat védelme, zöldfelületek .....	58

2.5.4. Településszerkezet értékeinek védelme .....	59
2.5.5. Műemlékvédelem .....	60
2.5.6. Jellegvédelem .....	61
<b>3. TELEPÜLÉSSZERKEZETI ESETTANULMÁNY KAPUVÁR PÉLDÁJÁN .....</b>	<b>65</b>
3.1. Általános ismertetés .....	65
3.1.1. Az esettanulmány jelentősége.....	65
3.1.2. Célkitűzések és módszerek .....	66
3.1.3. A kutatás forráselőzményei és megvalósítása .....	66
3.2. A táj fejlődéstörténete .....	68
3.3. A térszerkezet fejlődéstörténete.....	71
3.3.1. A nagyterség út- és vasúthálózatának fejlődéstörténete .....	71
3.3.2. A kistérség szerkezeti fejlődéstörténete .....	74
3.4. A település fejlődéstörténete .....	80
3.5. Településszerkezeti vizsgálatok .....	87
3.5.1. A településszerkezet fejlődésének geomorfológiai szemléletű elemzése ....	87
3.5.2. A telekrendszer és a beépítés fejlődésének geomorfológiai szemléletű elemzése .....	91
3.5.3. A rendezési tervek és más jelentősebb fejlesztési akciók elemzése .....	108
3.6. Térség- és településszerkezet-fejlesztési javaslatok .....	120
4., 5. ÉS 6. TÉZISCÍM .....	133
<b>4. ZÁRÓ GONDOLATOK, A KUTATÁS LEHETSÉGES TOVÁBBI IRÁNYAI .....</b>	<b>134</b>
<b>5. A TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK ÖSSZEFOGLALÁSA TÉZISEKBEN.....</b>	<b>136</b>
Irodalomjegyzék .....	145
Ábrajegyzék.....	147
Köszönetnyilvánítás.....	149
Összefoglaló .....	150
Summary .....	151

# 1. A DOLGOZAT TÉMÁJA ÉS CÉLJAI

## 1.1. A disszertáció céljai, felépítése és eredményeinek várható hasznosíthatósága

A disszertáció célja a településtörténet-kutatás ill. a településtervezés elméleti és módszertani továbbfejlesztésének elősegítése, a települések örökölt értékeinek a jövőképbe történő minél szervezettebb integrálása. Ennek érdekében a disszertáció első része röviden áttekinti és kiegészíti a magyarországi történeti agrártelepülések – köztük elsősorban a kistelepülési és alföldi nagyobb falvak és mezővárosok – településszerkezeti fejlődéstörténetét, sőt eredetük formálódó elméletét is. Rámutat egy módszertani ellentmondásra a települések kialakulásának és fejlődésének kutatását illetően és javaslatot tesz a hazai hagyományos településmorfológiai besorolással párhuzamosan alkalmazható új típusú besorolásrendszer bevezetésére. Ezt követően Nyugat-Dunántúl település- és úthálózatának elemzésével foglalkozik, amelynek strukturális finomítását tartja szükségesnek. A disszertáció második része kiragadott példaként részletesen vizsgálja Kapuvár településszerkezetét és telekrendszerét, értékeli a jellemző bélyegeket és módosulásokat – mindezt számítógép segítségével, sok tényező figyelembe vételével, komplexitásra törekedve. Az általánosítható eredmények elsősorban a dunántúli települések szerkezeti fejlődésének új szemléletű elemzőmódjában jelennek meg, másrészt a történeti települések szerkezetének revitalizálását és intuitív továbbfejlesztését célzó településrendezési módszertani újítások terén jelentkeznek.

A kutatás serkentő lehet a magyar *elméleti településtudomány* egésze számára, hiszen a tudományosan ígéretesebbnek vélt alföldi településállományt eddig többen kutatták, mint a kistelepülést. A disszertáció új kutatási súlypontokra hívja fel a figyelmet. Szerepet játszhat új szemléletű kutatási módszerek meghonosításában és nem utolsósorban hozzájárulhat a *gyakorlati településrendezés folyamatban lévő szemléletváltásához is*. Mind az elméleti, mind a gyakorlati eredmények hasznosak a *főiskolai és az egyetemi oktatás* számára.

A kutatás aktualitását-hasznosíthatóságát fokozza, hogy ráirányítja figyelmet a mezővárosokból vagy nagyobb agrárfalvakból kifejlődött olyan mai kisvárosokra, amelyeknek a Vidék felemelkedésében jelentős szerep juthat. Ezen kisvárosok fejlődése megfelelő jövőkép rajzolásával tudatosan elősegíthető, aminek kellő megalapozásához történeti fejlődésük törvényszerűségeinek feltárása, kiemlése szükséges.

## 1.2. Tudományterületi elhelyezés, tudományterületi átfedések és együttműködés



1.2/A. ábra: Jelen településszerkezeti és telekrendszeri kutatás tudományterületi besorolása és nyitottsága a többi tudományterület felé (Szerk.: Somfai A.)

A magyarországi történeti településekkel a műszaki jellegű településtudományok mellett többek között a földrajz (ezen belül a településföldrajz és a történeti földrajz), az építészettörténet, a településtörténet, az agrártörténet és a településnéprajz képviselői is foglalkoznak. Tevékenységükben természetesen átfedések adódnak. A gyakran rendkívül összetett tudományos problémák elemzésekor a kutatók rendszerint egy vagy több fontosnak tartott településformáló tényezőt választanak a történeti kutatás vezérszem pontjául (Bárth J. 1996:7). Ez is közrejátszik abban, hogy a különböző településszerkezeti fejlődési utak okfeltárásában a kutatók gyakran eltérő nézetre jutnak. Jelen dolgozat törekszik a különböző tudományterületek és tudományágak szempontjainak ötvözésére, azaz a multidiszciplináris megközelítésre (1.2/A. ábra).

A kutatásban több tudományterület kutatási eredményeit is felhasználva, egyúttal újabb szempontok mentén jelentősen továbbhaladva születtek új nézetek (1.2/B. ábra). A települések egymásra építő kutatásai újabb adatokat és összefüggéseket tárhatnak fel, új kutatási irányokat jelölhetnek ki, emellett fontos feladat a korábban felismert törvényszerűségek árnyalása, többoldalú igazolása. Ebben sokat segíthet a különböző



szakterületek képviselőinek széleskörű együttműködése és tudományos eredményeik szintetizálása.

<b>FŐ TUDOMÁNYTERÜLET: = TELEPÜLÉSTUDOMÁNY</b>	* TELEPÜLÉS-KIFEJLŐDÉS MORFOLÓGIAI KUTATÁSA * TELEPÜLÉSSZERKEZET, TELEKRENDSZER, BEÉPÍTÉS MORFOLÓGIAI KUTATÁSA, TIPOLOGIZÁLÁSA
<b>TÖRTÉNETTUDOMÁNY:</b>	* TELEPÜLÉSMAG (VÁR) FEJLŐDÉSÉNEK ÉS A TULAJDON- VISZONYOK VÁLTOZÁSÁNAK KUTATÁSA
<b>FÖLDRAJZTUDOMÁNY, TÖRTÉNETI FÖLDRAJZ:</b>	* DOMBORZAT, VÍZRAJZ, NÖVÉNYTAKARÓ KUTATÁSA * TELEPÜLÉSFEJLŐDÉS FÖLDRAJZI KUTATÁSA
<b>TÁRSADALOMTUDOMÁNY:</b>	* NÉPESEDÉS ÉS NÉPMOZGÁS KUTATÁSA * TÁRSADALMI RÉTEGZŐDÉS, FOGLALKOZÁSSTRUKTÚRA VÁLTOZÁSÁNAK KUTATÁSA
<b>MATEMATIKATUDOMÁNY:</b>	* TÖRTÉNETI TELEPÜLÉSEK TERÜLETI ADATAINAK KÖZELÍTŐ SZÁMÍTÁSA

1.2/B. ábra: Jelen településszerkezeti és telekrendszeri kutatáshoz kapcsolódó főbb tudományterületek és azokon belüli kutatási részterületek (Szerk.: Somfai A.)

### 1.3. A kutatási előzmények áttekintése

A kutató-elődök és a jelenkori kutatótársak rendkívül szerteágazó munkát végeztek. Itt csupán vázlatos tudománytörténeti áttekintést adunk, a jelentősebb településtudományi munkák megemlítésével. A disszertációban több helyen további részletesebb irodalmi áttekintést nyújtunk és számos további munkára hivatkozunk, a társtudományok területéről is. A dolgozat második részéhez – a Kapuvárról szóló esettanulmányhoz – kötődő szakirodalmi forrásokat is később, az esettanulmány elején tekintjük át.

A nemzetközi településtudományi szakirodalomból hasznos áttekintést nyújtott Leonardo Benevolo történelmi korokat felölelő munkája (*Die Stadt in der europäischen Geschichte*, München, 1993), benne az európai várostörténet, városelméletek, a város forradalma, városmegújítás és jövőképek témakörökkel. A kisebb történeti központok megújításáról, szemléletváltozási folyamatról tudósított Diether Martin szerkesztésében az Alpok-Adria Munkaközösség terjedelmes kiadványa (*Második közös jelentés a történeti központokról*, Ljubljana, 1994). A településszerkezeti kérdéseket analitikus megközelítésben tárgyalja Gerhard Curdes (*Stadtstruktur und Stadtgestaltung*, Berlin, 1993), benne számos európai és egy-egy magyar példával is.

A történeti települések alaprajza és természeti környezetük közötti kapcsolat terén világviszonylatban is korszerű analízist végzett Mendöl Tibor földrajztudós (*Általános*

*Településföldrajz*, Budapest, 1963). A Kárpát-medence településeinek fejlődését komplex megközelítéssel koronként és területenként foglalta össze Frisnyák Sándor (*Magyarország történeti földrajza*, Budapest, 1995). Hasonló, de nagyobb lélegzetű művet írt Beluszky Pál is (*Magyarország településföldrajza*, Budapest-Pécs, 1999).

A hazai mezővárosokkal – különösen az alföldi mezővárosokkal – számos kutató foglalkozott már a 20. század első felében is, mint például Györffy István (*Magyar falu, magyar ház*, 1943). Fontos alap kutatásokat végzett Bácskai Vera történész (*Magyar mezővárosok a 15. században*, Budapest, 1965). Szintetizáló igényű, alapos művet alkotott Bárh János néprajzkutató (*Szállások, falvak, városok*, Kalocsa, 1996). A folyómenti alföldi városok középkori településszerkezete és a felszíni viszonyaik kapcsolatát tárta fel nemrég Blazovich László (*Városok az Alföldön a 14.-16. században*, Szeged, 2002).

A települések 20. századi fejlődési törvényszerűségei jól megismerhetők Enyedi György munkáiból (*A városnövekedés szakaszai*, 1988). Egy másik Enyedi-kötet a hazai településekről új összefoglalót ad történeti, településhálózati, környezetvédelmi stb. fejezetekkel (*Magyarország településkörnyezete*, 2000). A hazai településhálózat értékeléséhez segítséget jelentenek többek között Lovász György publikációi, amelyekben szó esik a hálózat sűrűségének és a mezei régiók természeti környezetének kapcsolatáról is (*Magyarország településhálózati térképei*. In: *Területfejlesztés – Regionális kutatások*, Pécs, 2000).

A kislépföldi mezővárosok kutatásához – összefoglaló munka hiányában – az országos áttekintést nyújtó művek illetve az egyes városokhoz kötődő településtörténeti tanulmányok nyújtanak segítséget. A kislépföldi történeti települések szerkezetéről, építészetéről, értéktudatos megújításáról többek között Winkler Gábor számos írásában olvashatunk.



## 2. KISALFÖLDI ÉS ALFÖLDI MEZŐVÁROSOK FEJLŐDÉSÉNEK KÜLÖNBÖZŐSÉGE, KISVÁROSI ÉRTÉKEK VÉDELME

### 2.1. A TÉMAFELVETÉS IDŐSZERŰSÉGE

Magyarország egy új fellendülés korszakának kezdetén tart. Politikai felismerés és egyben gazdasági szükségszerűség is, hogy a területfejlesztésben a vidék fokozatosan nagyobb szerepet kapjon. A túlzott centralizáció évtizedeinek elmúltával ugyanis a nagy- és középvárosok mellett e folyamat részeként szükség lesz további kisebb, arányosabban elhelyezkedő gazdasági és ellátó-szervező központokra is.

A hazai városhálózatban Budapest és a 22 megyei jogú város mellett jelenleg kerekén 210 középváros és kisváros szerepel. Ebből 100-as nagyságrendű a kisvárosok száma – mégis a településhálózat jövőképét illetően a kisvárosokra meglehetősen kevés figyelem jut. A vidékfejlesztés fő pólusai továbbra is várhatóan a vidéki nagyvárosok lesznek, azonban a vidék felemelkedésében a kisebb központok is egyre fontosabb szerepet tölthetnek be. Ezért *különösen időszerű, hogy az egykori mezővárosi léptékű-típusú települések fejlődését történeti távlatokban vizsgáljuk, hogy jövőjüket értékeik ismeretében kedvezően befolyásolhassuk.* Ehhez a történeti elemzéseken túl szükséges az elmúlt évtizedek agrárvárosi folyamatainak komplex elemzése is. Erre azért van szükség, mert százharminc évvel a mezőváros, mint közigazgatási kategória megszüntetése után természetesen nem lehet újra hagyományos mezővárosban gondolkodni, ill. a mezőváros-hálózatot egy az egyben feltámasztani, azonban érezhetően indokolt lenne valamilyen új típusú kisváros szerepkört definiálni és kiteljesedését elősegíteni.

Magyarországon nagy számú mezőváros volt 1876-ig. Az ország területén viszonylag sűrűn helyezkedtek el. A volt mezővárosok egy része ellátó szerepkörében és építészeti arculatában őrzi múltját, míg mások alig különböznek a falvaktól. Az eddigi településszerkezeti mezőváros-kutatások – a nagy elődök nyomdokain haladva – az Alföld szálláskertes halmaztelepüléseit sajtóságosabbnak vélték, így azokat a dunántúliakhoz képest behatóbban vizsgálták. A disszertáció felhívja a figyelmet arra, hogy a Kisalföldön is számos mezővárosi életút-típus különíthető el, amelyek ismeretében hatékonyabban mutatható ki a dunántúli és alföldi települések eltérő fejlődésének sokféle oka is.

Az eltérések tudatosítása és ennek alapján *a tájkarakternek megfelelően árnyalt rendezési-fejlesztési tervek* készítése minden bizonnyal hozzájárul az egészségesebb településfejlődéshez, ill. egy jól funkcionáló jövőbeni kisváros-hálózat létrehozásához.

## **2.2. A MAGYAR MEZŐVÁROSI HÁLÓZAT KIALAKULÁSA, VIRÁGZÁSA ÉS MEGSZŪNÉSE**

A 10. és a 15. század között kialakult a megközelítően teljes magyar településhálózat. A középkor végére a Kárpát-medence nagy része sűrűfalvas településű területté vált. Európa nyugatibb tájain is ekkortájt fejeződött be a falurendszer kialakulása. Ott a folyamat lassan – egy-másfél évezred alatt – ment végbe. Magyarországon a településhálózat fokozatos telítődésének folyamata – a közbeeső pusztásodásokkal együtt mérve is – csupán fél évezredet vett igénybe. Míg a 10-11. században a fokozatosan faluvá fejlődő téli szállások száma csak 3-4000-re tehető, addig a 15. század végén az okleveles említések alapján – a pusztásodás csökkentő hatását is figyelembe véve – 19.000 falu valószínűsíthető a Kárpát-medencében. Ugyanezen idő alatt az ország lakossága 500.000-1.000.000 főről 3,5-4 millió főre növekedett (*Szabó I.* 1966: 79).

A településszám mennyiségi növekedése fokozatosan minőségi változáshoz, a városhálózat kialakulásához vezetett. A középkori Magyarország városai a nyugat-európai városokhoz képest későn, a 12-15. században alakultak ki. Fontos jellemzőjük az agrárnépesség és az agrártermelés nagy aránya. Az agrárjelleg érzékelhető volt a településképükön, építészeti arculatukon is. A magyar városok kiváltságaikat felülről kapták a királytól, aki gazdasági támaszt látott bennük. Az első városi kiváltságleveleket a 13. század elején foglalták írásba, a tatárjárás pedig fel is gyorsította a folyamatot. A „*civitas*” szó a tatárjárás után „vár” helyett már „szabad királyi várost” jelentett, amelyet általában fallal vettek körül és legtöbbször emeletes kőházakkal is dicsekedhetett.

A magyar városhálózat azonban elég hamar differenciálódni kezdett „*civitas*”-okra és „*oppidum*”-okra. A civitasok voltak a tulajdonképpeni városok, az oppidumok pedig a mezővárosok. A mezőváros elnevezés az agrárjelleg helyett inkább arra utal, hogy e városok fallal nem voltak erődítve (*Kubinyi* 1971). Az oppidumok nagyon fontos szerepet töltek be a magyar vidéki településstruktúrában a 15. és a 19. század között. Korábbi civitasok lesüllyedésével vagy jobbágyfalvak felemelkedésével jöttek létre az ország minden vidékén. Jogállásukat, belső szervezettségüket, funkciójukat és építészeti arculatukat tekintve átmenetet képeztek a civitasok és a jobbágyfalvak között. (*Bárth J.* 1996: 30). Bizonyos városi kiváltságaik ellenére zömmel falusias jellegű települések voltak, melyek – szemben a

szabad királyi városokkal – legtöbbször földesúri, vagy egyházi (püspöki) fennhatóság alatt álltak.

Még az újkorban is egészen 1876-ig ugyanazok a várostípusok éltek tovább, amelyek a 15. századra kiformalódtak. A 19. század első felében a magyarországi mezővárosok száma ugyanúgy 800 körüli volt, mint a 15. század végén, azonban időközben a mezőváros-hálózat tagjai nagy mértékben kicserélődtek. A mezőváros elnevezés 1876-ban, a közigazgatás gyökeres átszervezésével szűnt meg, ekkor egy részüket községgé minősítették, kisebb részüket pedig várossá nyilvánították.

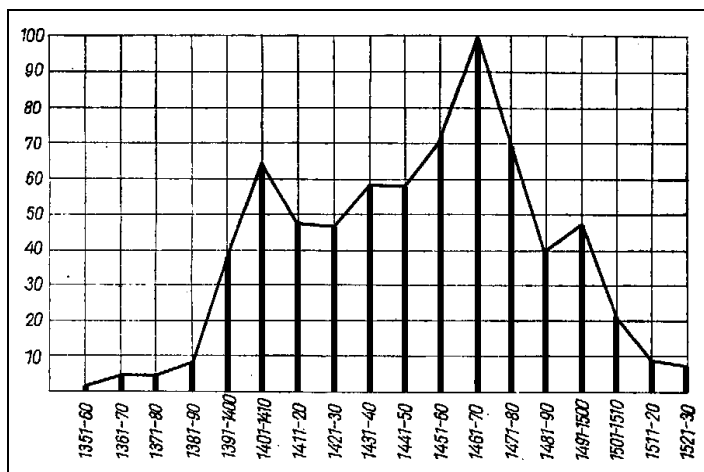
Mezővárosaink fejlődésében néhány fő vizsgálati szempont alapján jól körvonalazhatók a főbb hasonlóságok és eltérések. Ezek a társadalmi-gazdasági arculat, a feudális hatalom formája (és a hatalom ellenében kifejtett önrendelkezési törekvések eredményessége) és nem utolsósorban a településszerkezeti sajátosságok.

Azon települések kialakulását elemezve, melyek később mezővárosi rangot kaptak, legtöbbször valamilyen *helyi értéket*, sőt értékek halmozódását fedezhetjük fel. *Védelmi értékeket* (vár-hegy, víz, mocsár közelsége), *megközelíthetőségi-kereskedelmi értékeket* (útcsomópont, folyóátkelés), *lakhatással összefüggő értéket* (magasvíztől topográfiailag védett területek), és *gazdálkodási-megélhetési értékeket* (jó termőterületek, legelők, halászhelyek, erdőségek közelsége stb). A megnevezett helyi értékek közül úgy tűnik, az egyik legerősebbnek a vásárfunkció bizonyult, amely maga is több előfeltétel teljesülése nyomán jöhetett létre. Nem véletlen, hogy a II. József-féle katonai felmérési térképen a mezővárosokat „Markt” (piac) megjelöléssel illették.

A mezővárosi cím elnyerésénél az említett értékek mellett *politikai és szellemi erők is alapvető szerepet játszottak*: a világi hatalom (király, feudális uraságok ill. a városok irányító testülete) vagy egyházi hatalom, befolyás (püspökségek, monostorok). Nemcsak közvetlenül feudális uraságoktól, hanem szabad királyi városoktól vagy más mezővárosoktól is függhettek mezővárosok (pl. a Sopron vármegyei Kismarton-váralja, Fraknóváralja stb).

Az első városias településekről a 12-13. századi okleveles említésekből tudunk. Az 1390 előtti forrásaink közel 50 mezővárost említenek – sokszor váltakozva, nem következetesen – civitas vagy oppidum néven. *A mezővárosi rang elterjedését a városi kiváltságok szaporodásával összhangban a 15. századra tehetjük*. Ekkor már érzékelhető különbség mutatkozik a mezőgazdaság mellett főleg kereskedelemmel és iparral foglalkozó civitasok (királyi városok) valamint az agrárjellegüket fejlődő kézműiparuk ellenére megőrző oppidumok (földesúri mezővárosok) között. A 16.-17. században számos település lakói mezővárosi kiváltságaikat katonai szolgálataik fejében kapták (pl. a Kisalföldön Kapuváron vagy a hajdúsági mezővárosokban pl. Hajdúböszörményben).

Történeti irodalmunk 800-850-re becsüli a 15. század végi magyarországi mezővárosok számát. Bácskai Vera kutatásai e feltevést igazolják: Erdélyt és Szlavóniát figyelmen kívül hagyva a 15. század végéig mintegy 750 települést említenek oppidum néven a csupán részlegesen fennmaradt oklevelekben. Grafikonon ábrázolva szembevetendő a mezővárosok számának növekedése Zsigmond király (1387-1437) és még inkább Mátyás király (1458-90) uralkodásának idején, amely feltehetően a királyt támogató társadalmi bázis növelését is célozta (2.2/A és 2.2/B. ábra).

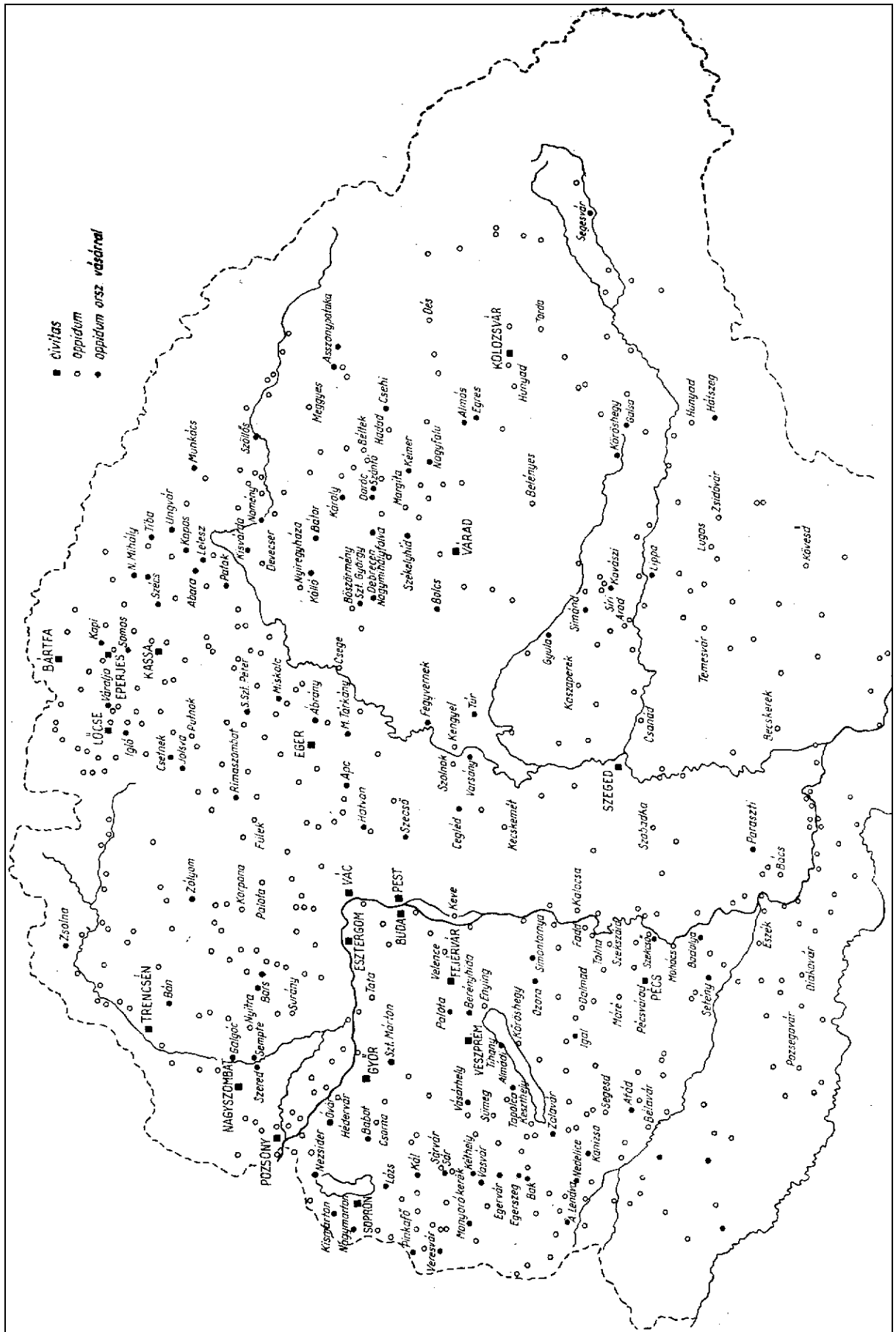


2.2/A.ábra: Újabb oppidumok okleveles említései 1350 és 1530 között, tízévenkénti bontásban (In: *Bácskai* 1965)

A 15. század végén az oppidumok átlagnépessége 500 fő körül mozgott. Ez a szám ötszöröse volt a falvak átlagnépességének, de jóval alatta maradt a legtöbb civitas lélekszámának. Ekkor a magyar népességnek mintegy ötöde élt mezővárosokban, ez az arány egyes vármegyékben vagy uradalmakban még magasabb volt (pl. a sárvár-kapuvári uradalomban a népesség fele).

Az oppidumok és a nagyobb falvak közti minőségi különbséget elsősorban a *mezőgazdaság árutermelő jellege*, az *eltérő tulajdonviszonyok* (a jobbágy eladhatta telkét) és a *kézműves lakosság nagyobb aránya* (a 15. században esetenként közel 20%) jelentette. A Dunántúl kevésbé szélsőséges éghajlati- és talajadottságai kedveztek a polikulturális mezőgazdálkodásnak (Győri 1999). Az állattenyésztés mellett a földművelés is jelentős volt: pl. tájspecifikus növényeket termesztettek ill. bort termeltek eladásra.

Ezzel szemben az alföldi pusztai legelők leggazdaságosabb hasznosítása a külterjes állattenyésztés volt. A termékeket nem csak helyi és környékbeli vásárokon értékesítették – marhák, lovak ezreit hajtották a határon túlra, pl. Bécsbe. A 15. századi magyar külkereskedelem 60%-át jelentő állat kivitel elsősorban az Alföldről származott. A mezőgazdálkodást kiszolgáló kézműipar továbbfejlődésével 18. századra céhek jöttek létre (Bácskai 1965).



2.2/B. ábra: Civitasok és oppidumok Magyarországon 1450 körül (In: *Bácskai* 1965 térk.m.) ▲

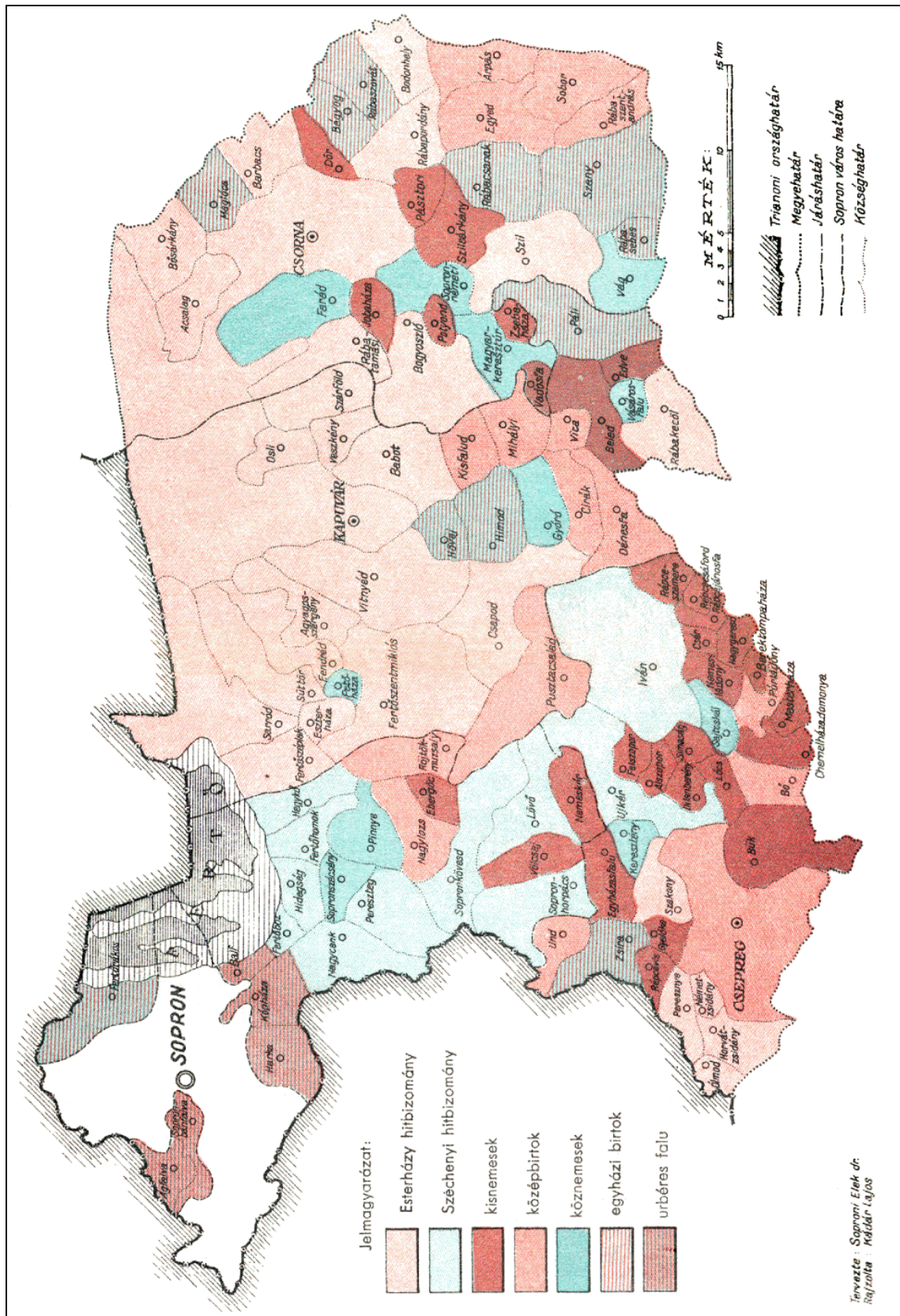
Az alföldi mezővárosok lakossága a falvakéval összehasonlítva lényegesen szabadabb körülmények között gazdálkodhatott. Ez *vagyoni és társadalmi differenciálódáshoz* vezetett, a legrátermettebb gazdák idővel nemességet kaphattak (pl. Kecskeméten, Nagykőrösön). Ez a város világi földesurának legtöbbször érdekében állt, míg az egyházi irányítás alatt álló városokban, pl. Cegléden kevésbé. Az így kiemelkedett gazdák a mezővárosok irányító testületében a város földterületeinek növelésén és a viszonylagos autonómia előmozdításán fáradoztak, pl. a földesúri terheket egy összegben (census) válthatták meg a jobbágyok. A földesúr mezővárosának jövedelmezősége érdekében a további privilégiumokat igyekezett megszerezni. *Az alföldi mezővárosok egy részének viszonylagos önállóságát még a török időkben is sikerült megőrizni.* Ekkor fejlődésük megtorpant ugyan, de közvetlen katonai megszállás alá nem estek, sőt mint kiváltságos szultáni birtokok, ún. *hász városi* rangot nyertek (Kecskemét, Nagykőrös, Cegléd, Kiskunhalas, Jászberény, Hódmezővásárhely, Mezőtúr és Ványa). A 18. század elejétől az alföldi mezővárosok tágas határának eltartóképessége a népesség-növekedéssel fokozatosan telítődött, s ez a mezővárosi társadalom további differenciálódásához, az alsóbb rétegek elszegényedéséhez vezetett. *A polgáris fejlődés* azon mezővárosokban indulhatott meg legelőbb, melyek a feudális kötelezettségek megváltásával – ill. a 19. század végétől a földesúr földjeinek megvásárlásával – hamarabb szabadultak a feudális földesúri vagy egyházi függőségből.

A középkorban *Észak-Dunántúl* nagy része a királyi Magyarország részét képezte. *Paradox módon az itteni mezővárosok mégsem fejlődhettek viszonylagosan háborítatlanul, mint a török hódoltsági területek hász városai.* A török portyázók állandóan félelemben tartották a lakosságot és különösen nagy pusztítást végeztek Bécs egy-egy sikertelen ostroma kapcsán. Győr vármegye Pusztai járásának neve is erre utal (*Lengyel* 1944). Győr térségében a Sokoró vonulatától keletre a települések ritkasága még ma is szembetűnő és nem tudott egy sem "mezővárosi" típusú térségi központtá válni. A török idők elmúltával és a lakosság katonai feladatainak csökkenésével a földesurak igyekeztek a szerény kiváltságokat is megnyirbálni, a jobbágyterheket súlyosbítani. *A Kisalföld nagyobb részén az erdők kiirtásával földesúri nagybirtokok jöttek létre* (pl. Sopron vármegyében az Esterházyak uradalma), melyeken *majorgazdálkodást* folytattak (2.2/C. ábra).

A 17. század közepére a jobbágyterhek – ajándékozási kötelezettség, robot, terményadó, pénzádó, stb. – egyre csak súlyosbodtak (*Mikó* 1968), a 18. században pedig már az állam is megnövekedett igényeket támasztott. A földesurak a majorgazdálkodás kiterjesztése miatt kívántak mind nagyobb terheket rakni a parasztság vállaira, az állam pedig főként az állandó hadsereg fenntartásának költsége miatt. Emiatt a dunántúli megyék panaszos kérvényeket küldtek Mária Teréziához. A kormánynak érdekében állott, hogy a földesúri terheknek határt szabjon, ezért 1767 és 1774 között az ország 66 megyéjéből 44-ben



megtörtént az úrbérrendezés – a szűkebb értelemben vett Magyarországon ez alól csupán az Alföld egyes kiváltságos területein tettek kivételt, mint a jász-kun területen és a hajdúvárosoknál (Felhő 1970).



2.2/C. ábra: Sopron vármegye birtokviszonyai a 19. században, a mai országterületre vetítve (In: Soproni 1940:38) ▲

A 19. század második felétől meginduló *polgárosodást* már a céhes kereteket is meghaladó ipari vállalkozások, a városközpontok fokozódó urbanizálódása, az igazgatási funkciók egyre nagyobb koncentrációja jelezte. A 19. század végére új típusú szolgáltatások is megjelentek (jogszolgáltatás, többszintű iskolai szerepkör).

A mezőváros településkategóriát a kiegyezéssel megnyíló új korban már a feudális idők emlékének tekintették. 1876-ban átfogó közigazgatási átszervezés során *a mezőváros kategória megszűnt* és a szabad királyi városok szerepköre is lényegesen átalakult. Az átszervezés igen időszerű volt, hiszen már a 19. század első felére szembetűnővé vált a közjogilag egységes kategóriába tartozó városok erős differenciáltsága. 1840-ben a mezővárosok 3/4 része szinte csak kiváltságai révén emelkedett ki a falvak sorából, de városias szerepkört alig töltött be. Több régi szabad királyi város a 19. század közepére ugyancsak elvesztette gazdasági jelentőségét és egyes oppidumok mind népességszámban, mind városi szerepkörüket tekintve megelőzték őket.

A közigazgatási reform során a 12 000 főnél népesebb szabad királyi városok (pl. Győr és Sopron) és egyes kivételes mezővárosok (a Kisalföldön pl. Szombathely, az Alföldön pl. Kecskemét) magasabb szerepkörű ún. *törvényhatósági jogú városi* rangot kaptak, míg más szabad királyi városok (a Kisalföldön pl. Kőszeg, Kismarton, Ruszt) ill. egyes mezővárosok (a Kisalföldön pl. Pápa, az Alföldön pl. Cegléd, Nagykőrös) pedig *rendezett tanácsú város* címet nyertek. Az Északnyugat-Dunántúlon a korábbi sűrű mezőváros-hálózat többi tagját nagyközséggé minősítették vissza. Például Kapuvár mezőváros is 1876-ban *nagyközség* lett, s csak egy évszázad múlva, 1969-ben lehetett újra város.

Észak-Dunántúlon, különösen Sopron vármegyében a mezőgazdaság tőkés fejlődése a 19. század derekától gyorsabb volt, mint az ország más részeiben (*Simkovics* 1965). Általános tendencia a nagybirtokok koncentrálódása és ezzel párhuzamosan a kisbirtokok elaprózódása. Az elszegényedett településlakók többsége számára a kibontakozó gazdasági fejlődés és a meginduló polgárosodás nem hozott érezhető javulást, sőt a technikai fejlődés a munkanélküliség növekedését eredményezte. A föld- és lakótelek-ínség, kilátástalan életkörülmények miatt a 19-20. század fordulóján a lakosság jelentékeny hányada vándorolt ki Amerikába, pl. Kapuváron a lakosságnak közel egynegyede.

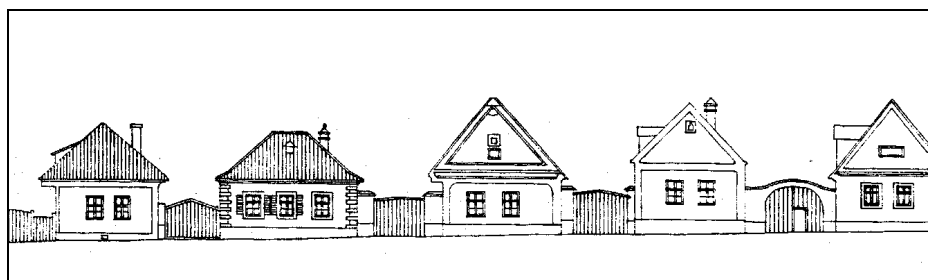
## 2.3. A KISALFÖLDI ÉS AZ ALFÖLDI MEZŐVÁROSOK ELTÉRŐ TELEPÜLÉSFEJLŐDÉSE

### 2.3.1 Mezővárosaink építészetének főbb vonásai

Mezővárosaink épített öröksége – *a településszerkezet, település arculata, építészeti karaktere* – a mezővárosias fejlődésnek és a társadalmi-gazdasági viszonyoknak is kifejezője. Az építészeti arculat átalakulásában az elemi károk (tűzvészek, árvizek) és a háborúk (elnéptelenedést követő telepítések) is igen jelentős szerepet játszottak.

A 19. század derekáig *mezővárosaink építészetét az agrárjelleg határozta meg*. Jó példa erre a dunántúli települések hagyományos oldalhatáros beépítése, amelyből fakadóan az épületek oromfalakkal fordultak az utca felé. A keskeny telket jól kihasználó, eredendően a mezőgazdasági termelés szempontjainak megfelelő oldalhatáros beépítés számos településen máig fennmaradt.

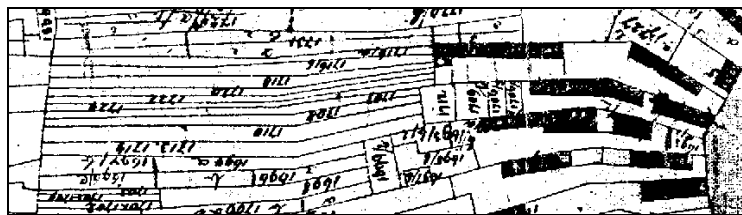
Az oldalhatáros (más néven fésűs) beépítési módból következő jellegzetes térbeli rend nem jelentett egyhangúságot. *Az épületek egyéniségét* a tájegységenként és épületenként eltérő építőanyag-használat (pl. vályog, kő, fa) eltérő tetőforma (pl. kontyolt vagy oromzatos), eltérő tornácmegoldások (pl. boltíves gádor vagy oszlopos tornác), és homlokzati díszítésvilág (pl. dunántúli vakolatdíszek, szegedi sugaras faoromzat) változatossá tudta tenni (2.3.1/A. ábra).



2.3.1/A. ábra: Oldalhatáros beépítésű utcaszélet Fertőrákoson (In: *Martin* 1994)

Számos mezőváros területi fejlődését korábban az árvizek, belvizek is korlátozták. A népesség növekedése nagymérvű telekaprózódáshoz és a *települések erőteljes besűrűsödéséhez* vezetett. A folyószabályozások ellenére a 20. század elejére fokozott lakótelek-hiány és fokozott termőföld-ínség alakult ki, mivel a várt földosztás nem történt meg (*Soproni* 1940). Emiatt számos településen a gazdák kényszerűségből eladták szalagtelkük udvarának egy részét, ahol a vevő (vagy épp a gazda leszármazottai, rokonai) építettek egymás mögé zsúfolódódó újabb és újabb házakat (*Göcsei* 1943). Az egyes szalagtelkeken sok esetben 6-8 ház is következett egymás után, elkerítés nélkül (2.3.1/B.

ábra). A később tervezett új utcákkal gyakran a hosszan elnyúló szalagtelkek hátsó részét szelték keresztül.

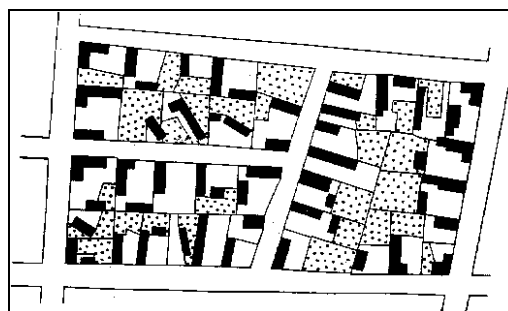


2.3.1/B. ábra: szalagtelken folytatólagosan egymás mögé épített lakóházak. Részlet Kapuvár 1870. évi kataszteri térképéből (Soproni Levéltár)

A sorozatos tűzpusztítások az építészet fejlődését is indukálták, elsősorban a városrendezés napirendre tűzésével és korszerűbb építőanyagok felhasználásával (cserépfedés, téglafalazatok). A 19. század utolsó harmadában a városi tanácsok építészeti hatósága már szabályrendeletekbe rögzítve, városrendezési eszközökkel irányította a városkép alakulását (2.3.1/C-2.3.1/D ábra) és az építkezés módját, ti. többek között kötelezővé tették a leendő épületek tervrajzainak elkészíttetését is. Ez korszerűbb, egészségesebb lakásviszonyok kialakulását eredményezte.



2.3.1/C. ábra: Jellegzetes alföldi halmaztelepülés részlete. Mezőtárkány az 1869. évi kataszteri térképen (Mendöl 1963 nyomán)



2.3.1/D. ábra: átrendezett telek- és utcarendszerű egykori halmaztelepülés részlete. Szarvas az 1916. évi kataszteri térképen (In: Mendöl 1963)

A hagyományos, korszerűtlen építkezés a mezővárosok peremrésszére szorul vissza a 19. század folyamán. Mind az úri, polgári és parasztpolgári építészetben *sajátos stílusjellegek* jelennek meg, a tulajdonosok javuló társadalmi-gazdasági lehetőségeihez igazodva. Megfigyelhető romantikus, eklektikus, historizáló, szecessziós stílusjegyek követése. A sajátos, változatos díszítőművészet mezővárosi építészetet mutatósabbá, rangosabbá tette. Ez a 19. század végére még színesebbé, stílusosabbá válik, mégis megőrzi a mezővárosi építkezés hagyományait is. A Rábaközben például jellemző a népi építészettől a polgári építészet felé mutató átmeneti korszak „L” alaprajzú gazdaházai, az ún. rábaközi négyablakosok is.

A 19. század második felében a *polgárosodást a legrangosabb utcák zártisorúsodása*, a városközpont épületeinek *emeletesedése* jelzi. A Dunántúlon ez a városias mag általában nagyobb, míg az Alföldön kisebb a szélesen elterülő falusias részekhez képest.

A 19. század végén és különösen a századfordulón a gazdasági prosperitást a magánépítkezések mellett nagy mérvű *középítkezések* jelzik: városháza-, iskola-, kórház-, kisdédóvó- és kaszárnyaépítés, pénzügyi és kereskedelmi létesítmények (bankok, bazárok). Korszerű, többszintes lakástömbök, egyházi vagy világi bérházak épülnek.

Az első világháború törést hozott a szép ívű fejlődésben, és a két háború közötti időszak sem hasonlított már a korábbi fénykorhoz. További középületek építése és az úri társadalom villaépítkezései ugyan a fejlődést mutatták, de a paraszti, parasztpolgári építkezések lanyhultak, amelynek fő oka a gazdasági világválság volt. A szociális nehézségek enyhítésére állami programot valósítottak meg. Az 1940 körüli években került sor *ONCSA-építkezésekre* (ONCSA = Országos Népi Családiház Akció). A települések területének jobb kihasználását *új típusú városrendezési eszközökkel* – pl. tömbbelső feltáró lakóutcákkal – is igyekeztek előmozdítani. Ez azért volt lehetséges, mert a városbelső lakosságának életvitele fokozatosan megváltozott, már nem a mezőgazdálkodás determinálta a telekalakítást és telekhasználatot.

A 19. század végéig az ország ipari fejlődése néhány tucat városra korlátozódott. Ennek ellensúlyozására az 1950-es, 60-as és 70-es években többek között számos egykori mezővárosban *felülről irányított iparfejlesztés* történt (Enyedi 1988), ennek ellenére e települések máig őrzik sajátos mezővárosias karakterüket (pl. Kapuvár, Pápa), a településkép teljes átformálódása csak ritkán történt meg (Várpalota).

A mezővárosi épített (és természeti) környezet meglévő értékeinek megóvásáról ill. az újabb keletű településképi problémákról a későbbi fejezetekben részletesen szólnunk.

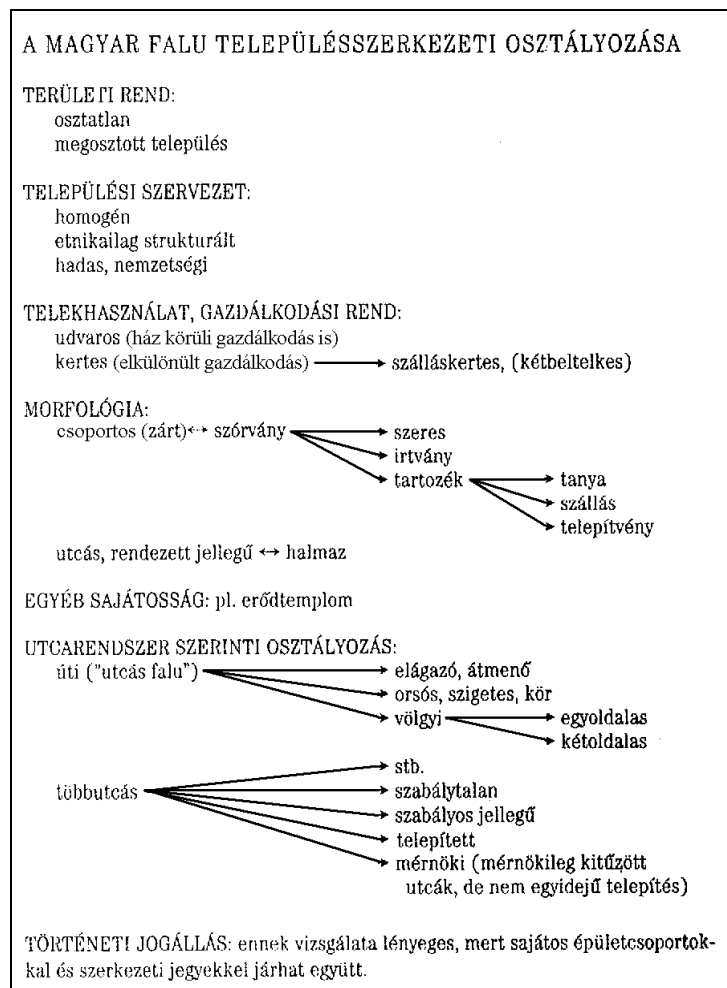
### 2.3.2 Eltérő településszerkezet-típusok és telekhasználat az Alföldön és a Dunántúlon

Az egykori mezővárosaink magvát alkotó történeti településrészek *organikusan kifejlődött, ún. nőtt alaprajzi képleteket mutatnak*. Az alaprajz formái általában a terepalakulatokhoz idomulnak: az ősi utcák lágyan hajlanak vagy kusza szövetet alkotnak. Jól elkülöníthetők a később tervezett településrészeketől, amelyek alaprajzai jóval merevebbek, a derékszögű vonalzó nyomait viselik magukon. Nem szabad azonban elfelejteni, hogy a tervezett településszerkezetekbe sok spontán elem is bekerülhet és a nőtt alaprajzok részletein is felfedezhetünk tudatos, tervszerű megfontolásokat.

*A falvak és városok alaprajzi képletei közé nem húzható éles határ*, de a városok szerkezete természetesen összetettebb. A kezdetben egyszerűbb településszerkezet lassan

többé-kevésbé elváltozott (pl. a mezőgazdasági termelési módszerek fejlődésének hatására, részben utólagos városrendezési beavatkozások során) ill. jelentősen kiegészült újabb típusú telekosztásokkal. A város ezért több eltérő korú és morfológiájú településrészből áll, sőt a területfelhasználás dominanciája alapján is jellegzetes részekre osztható. Ennek ellenére a legtöbb városban az ősi településrészek árulkodnak a valamikori faluállapot alaprajzi képletéről – különösen az egykori mezővárosokban.

A történeti településkutatók feladata a soktényezős településfejlődés leképezése időben, térben. Kívánatos, hogy a kutatók szemlélete organikus (fejlődéstörténet-tudatos) legyen, a komplex humánökológiai és fizikai településszerkezeti rendszerezés-tipologizálás igényével – a vizsgálati szempontok, fogalmak keveredése nélkül. Nem helyes például, hogy eddig sokszor fogalmilag egybefolyt a település területi rendjének és utcarendszerének vizsgálata a telekforma és a beépítési módok vizsgálatával – ezeket inkább egymásra épülő rétegeként célszerű felfogni, hiszen a településszerkezet más-más szintjét írják le. Máté Zsolt ezért településszerkezet analízisének többféle, elkülönített osztályozási szempontot vezet be (2.3.2/A. ábra), ezeket röviden jellemezzük is.



2.3.2/A. ábra: Máté Zsolt javaslata a magyar falu többszemponú településszerkezeti osztályozására (In: Máté 1998)

A magyar agrártelepülés (pl. falu vagy mezőváros) **fő területi rendje** szerint lehet osztatlan, vagy megosztott település. A megosztott település lehet két településből összenőtt, sokáig "kétközpontú" település (pl. Mosonmagyaróvár), vagy település + szőlőhegye (hegyközség), vagy település + besűrűsödő szórványtanyavilága stb. A településföldrajzban kialakultakkal ellentétben úgy véljük, hogy nem szerencsés ide sorolni a már csak történetileg létező kétbeltelkességgel létrejött "településosztottságot", mivel az inkább a telekhasználatból fakadó település-övezetesezés.

A településföldrajzban kialakult **tágabb értelmű morfológiai osztályozás** szerint a magyarországi mezőgazdasági jellegű települések lehetnek *magánosak*, *szórványosak* vagy *csoportosak* (másnéven *zártak*). Eszerint *magános település* például az alföldi tanya, amely az alföldi mezővárosias fejlődés "mellékterméke". A *szórványtelepülés* több magános településből, pl. tanyákból vagy szerekből rajzolódik ki, de még nem alkot a falvakéhoz hasonló beépítési sűrűséget (érdekes, hogy a 11. századtól létező őrségi dombteji "szer" nevű településrészek kialakulása nem rokon a 18. századi alföldi tanyákéval, hanem csupán a matyó "had"-akkal illetve a székely településeken a nemzetségi rendet tükröző "tíz"-ekkel). *Csoportos (más néven zárt) települések* a falvak, városok, így egykori mezővárosaink is. – Felvetjük, hogy e besorolásban az önálló településnek tekintett tanyát helyesebb lenne *településstartozéknak* nevezni – figyelemmel kialakulásuk történetére (kihelyezett gazdasági egység).

A **települési szervezet** szerint megkülönböztethetünk *homogén, etnikailag strukturált, illetve hadas strukturáltságú (ill. ezzel rokon nemzetségi strukturáltságú)* települést.

A **telekhasználat és gazdálkodási rend korai típusai** szerint megkülönböztethetünk a háztól elkülönülő (ún. *kertes*) vagy ház körül is zajló (ún. *udvaros*) gazdálkodást. A *kertes gazdálkodásnál* a házak sűrűn és gyakran kerítetlenül települtek egymás közelébe (→ *állattartás* ill. földművelés csak a háztól elkülönült kertekben és a határban), az *udvaros gazdálkodásnál* a házak egymástól távol települtek (→ *karámos állattartás* ill. földművelés a ház közvetlen közelében is). Ez utóbbinál a nagyállattartó legeltetés természetesen nem folyhatott csak a ház körül, annak *nagy helyigénye* miatt. Számos kutató szerint a kertesnek nevezett gazdálkodás mutat vissza a nomád szilaj állattartás felé, azonban az egyértelmű kapcsolat még nem tekinthető bizonyítottnak. – A kora-középkori falvakban az udvaros gazdálkodás a laza soros jellegű településekhez kötődik, a kertes gazdálkodás pedig főként halmaztelepülésekhez (háztól elkülönülő szilaj-félszilaj állattartás dominanciája). A középkori halmaztelepülésekben már az udvaros gazdálkodás is tért hódított (karámos állattartás ill. földművelés), a földművelés általánossá válásával pedig az udvaros gazdálkodás végül felülkerekedett a kertessel szemben (lásd később a történeti statisztikai számítás adatait).



A **települési utcarendszer rajzolatát** vizsgálva megállapíthatjuk, hogy egykori mezővárosaink – a legkorábbi településrészeik alapján – lehetnek *halmaztelepülések*, valamint *utcára szervezett alaprajzi rendszerű települések*. Ez utóbbiak lehetnek egyszerűbb, ún. *utcás (soros) falvak* és összetettebb, azaz *többutcás települések*.

Az *utcás (soros) falvakon belül* elkülöníthető típusok az *úti falu* (változatai az *átmenő úti falu* és az *elágazó úti falu*), az *orsós utcájú falu* (változatai a *szigetes falu* ill. a *körfalu*), és a *völgyi falu* (amely a patakhöz viszonyítva települhet *egyoldalasan* vagy *kétoldalasan*).

A *többutcássá fejlődött település lehet szabályos vagy szabálytalan szerkezetű* (vagy ezek sajátos keveréke). Többutcás település kialakulhatott *organikus fejlődés* eredményeként, létrejöhetett *egyszeri telepítéssel* (pl. a középkori telepítőbiztosok által létrehozott falvak ill. a 17. század elején alapított hajdúvárosok) vagy létrejöhetett *többidejű telepítéssel* is.

A **telekrendszert és a beépítést** a kataszteri térképeken megvizsgálva a szalagtelkek rendszere legtöbbször még ma is felismerhető, azonban a hagyományos oldalhatáros (másnéven fésűs) beépítés fázisonként *fokozatosan zárt sorúvá, sőt emeletessé* fejlődött – főként a településcentrumban. A történeti településmaghoz "hozzáragasztott" újabb szerkezetű településrészeket általában könnyen felismerhetjük a hagyományostól elérő utca-, telek- és beépítésformákról ("vonalzóval" kiosztott utcák téglányforma telkekkel, ezeken szabadonálló, ikerházas, sorházas, láncházas stb. beépítésmódok, a házak előtt kiszabályozott előkertszávval).

A bemutatott vázlatos osztályozások igazolják az elkülönített, következetes tipologizálás szükségességét a településszerkezetet felépítő különböző szinteken – a településalaprajz egészének besorolásától haladva a telekbeépítési jellemzők azonosításáig (sőt a történeti épületalaprajzok fejlődése is legtöbbször jól tipologizálható).

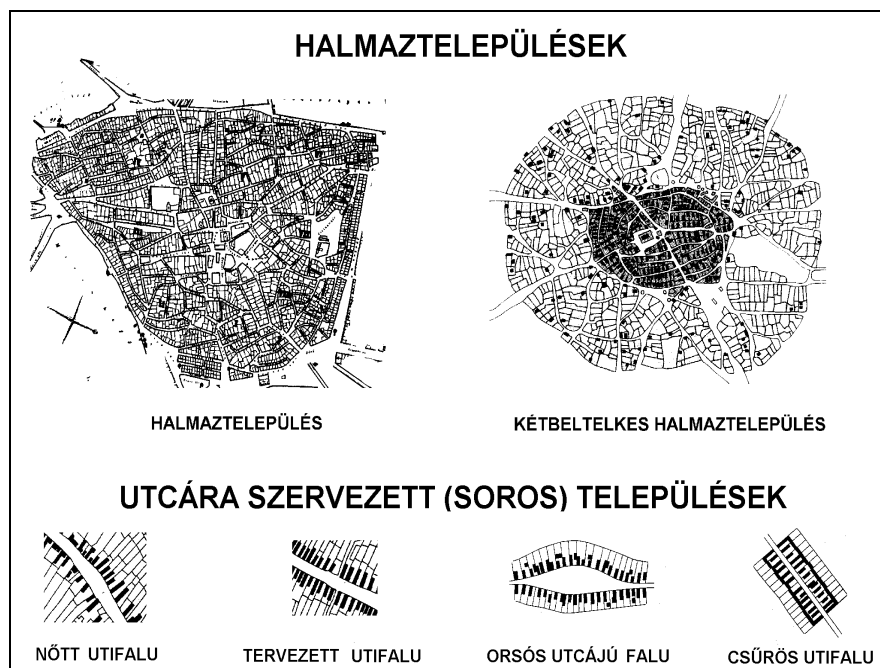
A konkrét vizsgálatoknál az ismertetett fogalmi halmazok elemei természetesen összepárosíthatók a vizsgálat célja szerint. Jó példa erre a területi tendenciákat is megmutató **történeti statisztikai vizsgálatok**, amelyek igen hasznosak és jó lenne azokat minél széleskörűbben alkalmazni. 1998-ban a VÁTI munkatársai az Alföldön 267 csoportos (másnéven zárt) település eredetét igyekeztek kimutatni. Az utcarendszer és a telekhasználat fogalmainak párosításával kifejezve a mintában 44% udvaros utcás, 27% mérnökileg kitűzött (udvaros), 17% udvaros halmaz, 7% kertés halmaz, és 5% telepített eredetű falut találtak. Nem meglepő, hogy az alföldi mintában az utcás települések mellett jelentős a halmaztelepülések aránya (17+7=27%), ugyanakkor elgondolkodtató, hogy az udvaros eredetű gazdálkodás ma már jóval nagyobb arányú (44+17=61%) az egykor híres alföldi nagyállattartást elméletileg jobban elősegítő kertés gazdálkodásnál (7%) (Máté 1998). A



kertes gazdálkodás számértéke a Dunántúlon feltételezhetően elenyésző lenne, bár az ottani településeken is létezett egy-egy külvárosi majorkert (szérűskert, hóstát) az utcanevek tanúsága szerint. – A történeti statisztikai számítások még számos újfajta eredményt hozhatnak a történeti településkutatásban (pl. Máté Zsolt fogalmi kategóriái többféleképpen párosíthatók). A halmazműveleti számításokat nagyon megkönnyítheti az alapadatok folyamatban lévő országos térinformatikai feldolgozása, melynek segítségével az előfordulások tájegységenkénti eltérései is megjeleníthetők lesznek.

A Máté Zsolt-féle tiszta tipologizálással párhuzamosan rendkívül életképesek az olyan logikailag kevésbé következetes, de épp emiatt mégis jól áttekinthető rendszerek is, mint pl. az ún. **morfológiai falutípusok** hagyományos besorolásrendszere (2.3.2/B. ábra). A magyarországi településeket morfológiai szempontból először Prinz Gyula vette számba német előképek alapján (*Prinz* 1922). Számos kutató finomította, adatokkal egészítette ki az osztályozás szempontjait. A témát részletesen tárgyalja Mendöl Tibor gazdaságtörténeti összefüggésekkel bővített, nemzetközi viszonylatban is alapműnek számító „Általános településföldrajz” c. kézikönyve is (*Mendöl* 1963). Bárth János településnéprajz-kutató „Szállások, falvak, városok” c. összefoglaló művében újfent áttekintette a morfológiai alapkategóriákat és kiegészítette az ún. morfológiai falutípusok besorolásrendszerét is (*Bárth* 1996: 124-132). Beluszky Pál „Magyarország településföldrajza” c. korszerű, sokoldalú művében nem csak térben, hanem három nagy korszak (feudalizmus, polgári kor, jelenkor) erejéig időben is elkülönítve írta le a hazai településfejlődést, településmorfológiai besorolási kérdéseket is érintve (*Beluszky* 1999).

A morfológiai falutípusok besorolásrendszere a "legjellemzőbb tulajdonságok" vezérfonalán halad, ezért sokszor a településszerkezet eltérő szintű jellemzői formálnak ki egy jól elkülöníthető morfológiai típust. A következő morfológiai leírásokban az utcarendszer szerinti osztályozást követve haladunk, de ehhez tájföldrajzi, gazdálkodástörténeti, mikrodomborzati, telekrendszerei és beépítési információkat is hozzáadunk.



2.3.2/B. ábra: Néhány jellemző magyar morfológiai falutípus (Szerk.: Somfai A.)

A *halmaztelepülés* az alföldi mezővárosokra jellemző, organikusán nőtt településforma. Utcahálózata, telkei, sőt az épületek elhelyezése is nélkülözi a geometriai szabályosságot. A látszólagos rendezetlenség azonban sajátos, környezetre érzékeny belső logikát mutat. Az épületek helykiválasztását leginkább a mikrokörnyezeti-mikrodomborzati adottságok határozták meg, azaz a legkisebb kellemetlen terepalakulatokat is elkerülték. A korai halmaztelepülésekben a sátrak, veremházak építését feltehetően nem előzte meg a mai értelemben vett utcák és lakótelkek kialakítása sem (ehelyett spontán kijárt járóvonalak és árkos-sövényes telekkijelölés volt jellemző, ez utóbbi is csak a települések egy részében). Az utcák elkülönítése-legalizálása és a telekhatárok rögzülése csak később történt, így azok esetlegesek lettek (gyakoriak a hirtelen útírány-váltások, beszűkülések vagy kiöblösödések (Tóth 2000). A telektömbök belsejében fekvő telkek egy részét sokáig csak idegen telkeken vagy zsákutcán át lehetett megközelíteni, ez az egyes telektömbök lakóinak (használóinak) közös származására ill. a közös telek későbbi több részre osztására utalhat (Mendöl 1932). – Az utcák rajzolata alapján megkülönböztetett alföldi altípusok a *sugaras halmaz* (főbb útjai központi térre futnak össze) és a *rostos halmaz* (főbb útjai nagyjából párhuzamosak ill. egymásra merőlegesek és szabálytalan négyszög alakú negyedeket zárnak közre). Ismert még a *kusza halmaz* is, ez azonban nem az Alföldre, hanem Erdélyre jellemző (patak menti szórványtelepülések besűrűsödésekor jött létre a központ nélküli kusza utcahálózat).

Az Alföldre jellemző *kétbeltelkes település* a halmaztelepülés speciális történeti változata. A kutatók egy részének feltételezése szerint a honfoglalás kori magyarság külterjes, félnomád állattartás téli szállására vezethető vissza. Eszerint a lakósátrak kisebb területű övezetét a szabadban tartott állatok nagyobb területű övezete vette természetszerűleg körül

(vagy nagyritkán csak csoport ill. sor formájában különült el). Idővel a sátrakat szabadon álló és körülkerítetlen házak, az állatok szálláshelyeit pedig körülkerített szálláskertek (ólaskertek) váltották fel (Tóth 2000). Később az ún. *pajtás- vagy csűröskertek* már átmeneti típust képeztek a nyugatias (európai, dunántúli) külvárosi majorkertek (hóstátok) és az alföldi ólaskertek között (Láng 1986). – A 19. századi ármentesítéseket követően a szántóföldi művelés általánossá válásával a belső magban lévő házakat is körülkerítették, ha esetleg ezt korábban még nem tették meg. Később már a nagyméretű csűröskertekben is megjelentek a lakóházak. A telekstruktúra azonban még sokáig árulkodik a múlttól, kimutathatók a két övezet közötti különbségek. A telkek mérete a településközpontban ma is kisebb (300-500 m<sup>2</sup>-es), míg a település szélén jóval nagyobbak megmaradt telkek is lehetnek (2000-4000 m<sup>2</sup> vagy akár 6000 m<sup>2</sup>) (Perényi 1972).

Az *utcás (soros) falvak* alaptípusai a különböző féle *útifalvak* – korai állapotukban szalagtelkes és fésűs beépítésű falutípusok. Ezek a *dunántúli falvak és mezővárosok* legkorábbi településrészeinek elemzésekor gyakran visszaköszönnek, *de nem ritkák alföldi falvaknál sem*. A későbbi *többutcás falvak* az egyszerűbb típusok organikus továbbfejlődésével vagy pedig telepítő akció(k) eredményeképpen jöttek létre.

A nőtt *útifalu* általában tudatos szabályozás nélkül alakult ki (változatai az *átmenő úti falu* és az *elágazó úti falu*). Lágyműveléssel követi a terep alakulatait az utca, amelyre közel merőlegesen keskeny és hosszú szalagtelkek sorolódnak. Az utca és a telkek is enyhén változó szélességűek. A telkek felhasználását alárendelték a mezőgazdaság követelményeinek: a lakóépületek elhelyezésén kívül biztosította az istállóban ill. ólakban tartott állatok elhelyezését a ház közelében, a mezőgazdasági járművek és takarmányok tárolását, a telkek jó részén ezen felül veteményes kert is volt. A telek szélűjára oldalára épített, utcavonalon álló lakóház mellett a viszonylag keskeny telek (13-16 méter) másik felén elég széles sáv maradt ahhoz, hogy a mezőgazdasági járművek a telek mélyén lévő tárolóterületet elérhessék.

Az *orsós utcájú falu* is legtöbbször szalagtelkes, de az utca a falu közepén kiszélesedik (a tér az orsóforma helyett nagyritkán kör, ekkor *körfaluról* beszélünk). A méretes, de zártsága folytán jól ellenőrizhető piactér ad helyet a templomnak is. Később más közintézmények is a térre vagy annak szélére, az egyre rangosabb épületekből álló térfalba települnek. Az orsó alakú tér meg is telhet az utólagos beépítéssel, ekkor *szigetes falu* jön létre.

A *csűrös útifalu* a késő középkorban betelepült németek speciális településformája, az útifalunak egy beépítési mód szerinti változata. A „védőcsűrös” beépítés a szalagtelken hosszanti irányban sorolt melléképületek keresztbe állításával jött létre. A gazdasági mellett védelmi célokat is szolgált ill. szűk völgyek esetén az oldalhatáron álló lakóház mögött

meredeken emelkedő terep sem tette lehetővé a melléképületek telekhatár melletti hosszanti sorolását.

A *völgyi faluban* a szalagtelkek a kigyózó vízfolyásra merőlegesen sorakoznak – a patak egyik vagy mindkét oldalán, a patak völgy domborzati adottságainak függvényében (*egyoldalú vagy kétoldalú völgyi falu*).

A szalagtelkes útifalu speciális esete a *sorfalu*, amelynek hosszú telkei az utcára merőlegesen egészen a helység igazgatási határáig érnek. Nemcsak a házat, gazdasági udvart és házikertet foglalják magukba, hanem egyben a szántót, legelőt és az erdőt is. A történelmi Magyarországon elsősorban a Szepességben jött létre a sorfalu hegyvidéki változata, az ún. *erdőtelkes falu*.

A tervezett *útifalu* szintén szalagtelkes rendszerű, de érezhetően szabályosabb alaprajzú, tehát az utca és a telkek szélessége nemigen változik. A német betelepítésekre jellemző. Védelmi okokból gyakran nem az országúton, hanem abból leágazva, zsákszerűen települt.

A *többutcás falvak* a nőtt falutípusok továbbfejlődésével, vagy telepítés(ek) során alakultak ki. Terjedelmi okokból mellőzzük az ezekben megfigyelhető sajátos utca- és telekalakítási részjelenségek leírását.

### 2.3.3 A kimutatott településszerkezeti sajátosságok eredet-kutatásáról

A történeti térképeken még tetten érhető *késő-középkori magyar településszerkezeti sajátosságok és települési kultúra jobb megértéséhez kívánatos lenne ismerni annak középkori és honfoglalás kori előzményeit*, sőt még a honfoglalás előtti települési szokásokat is. A tudomány – elegendő adat hiányában – eddig bizonytalan visszakövetkeztetésekkel, számos eltérő vélekedéssel szolgálhatott.

Az egyik legvitatottabb kérdés, hogy a Kárpát-medencében vajon *a soros jellegű vagy a (szálláskertes) halmazos jellegű településelrendezés tekinthető-e ősi bnek?* Az eddigi vélekedéseket – csak vázlatosan és lényegre törően – időrendi csokorba szedjük:

1) Az egyik korábbi vélekedés szerint a (szálláskertes) halmaz jellegű település már a honfoglalás előtt is létezett az avaroknál (*László* 1944), a honfoglalás után pedig ez a településforma általánosnak tekinthető a Kárpát-medencében (*Győrffy* 1943, *Mendöl* 1963). A soros jellegű települések először csupán a kora-középkorban jelentek meg a királyi kézbe került gyepl- ill. nemzetségválasztó területeken, főként idegen telepések hatására (*Mendöl* 1963).

2) A másik, sokáig általános osztott vélemény szerint a honfoglalás előtt a laza soros jellegű települések domináltak a Kárpát-medencében (*Győrffy* 1943, *Perényi* 1972). A

honfoglalás után azonban a (szálláskertes) halmaz jellegű települések váltak dominánssá, főként a magyarok állattartó életmódja miatt. A soros jellegű településtípusok csupán később szaporodtak el a Kárpát-medencében, ott is elsősorban a nagyállattartásra kevésbé alkalmas domb- és hegyvidékeken, ehhez jelentősen hozzájárultak az egész országterületet érintő telepítések is.

3) Az autópálya- és gátrégészet új ásatásaira (és a Szent László előtti temetőknek a település tükörképét hűen leképező sírkiosztására) alapozott képlékeny vélemény *szerint a laza soros jellegű és a laza (vagy más esetekben éppen sűrű!) halmazos jellegű települések a honfoglalás előtt és a honfoglalás után is egyidejűleg voltak már jelen (Máté 1998)*. A (szálláskertes) halmaz jellegű települések számaránya nőhetett a honfoglalás után (főként az Alföldön), *hiszen a településszerkezet jelentősen életmódfüggő*. A halmaztelepülések mellett azonban a laza soros jellegű, majd az azokból kifejlődő soros jellegű típusok mindvégig jelen voltak, bár területileg és időben is egyenetlen eloszlásban. A soros települések elsősorban a nagyállattartásra kevésbé alkalmas, topográfiaailag determináltabb domb- és hegyvidéken terjedtek el, ehhez jelentősen hozzájárultak az egész országterületet érintő telepítések is. A halmaztelepülésekhez képest védtelenebb soros jellegű települések a tatár- és törökdúlások során különösen az Alföld síkján ritkultak meg, *miközben a halmazszerkezetű mezővárosok felduzzadtak*. Az Alföldön *a soros települések csupán a hosszú török uralom elmúltával jelentek meg ismét*, amit már a lassú életmódváltozás is elősegített.

A másik legvitatottabb kérdés, hogy a magyar történeti agrártelepüléseken azaz *a mezővárosokban és falvakban kimutatott településszerkezeti sajátosságokat vissza tudjuk-e vezetni egészen a honfoglalás korig, kimutatható-e a genetikai folytonosság?* Tény, hogy a soros települések (legtöbbször szalagtelkes útifalvak) nagyon messze állnak a honfoglalás kori laza soros jellegű (másnéven füzér) településelrendezéstől. Ugyanígy a (kétbeltelkes) halmaztelepülések is nagyon messze állnak a honfoglalás kori laza (vagy éppen sűrű!) halmazos jellegű településelrendezéstől (Novák 1986, Beluszky 1999). Nehezíti a kutatást az, hogy a szálláskertes halmaztelepülés csupán a 16. századtól igazolható hitelesen, kevés a honfoglalás kori régészeti adat, miközben tetemes az áthidalandó időbeli, morfológiai, ill. a társadalmi-gazdálkodási viszonyokbeli "távolság". Az eddigi elméletek főként a (kétbeltelkes) halmaztelepülések genetikai folytonosságát próbálták igazolni, azok korábbi nimbusza miatt. Sokan ősi magyar formának vélték, de már számos külföldi kutató munkájában felfedezhetjük a magyar szálláskertes települések európai megfelelőit. (Hofer 1980, Bárth 1996). Az autópálya- és gátrégészet új ásatásait is figyelembe vevő igen képlékeny vélemény szerint *a kétbeltelkes halmaztelepülés és a honfoglalás kori téli szállás genetikai rokonsága – korábbi vélekedésekkel ellentétben – még nem tekinthető bizonyítottnak, de további régészeti*

eredmények alapján lehet, hogy mégis bebizonyítható lesz. (A téli szállásról magyarázatként megjegyezzük, hogy az a téli és nyári szállást váltó állattartó életmódhoz kötődött).

A *genetikai rokonság* bebizonyításához talán Máté Zsolt következtetései visznek közelebb minket. Míg Györffy István úttörő módon a kirgizek téli szállásból (ill. a honfoglaló magyarokéval rokonítható életmódból) kiindulva próbált eljutni az Alföldi ólaskertes településekig, addig Máté Zsolt fordított gondolatmenettel próbálkozott. A régi és új ásatások által feltárt településelrendezési képletekből kíván következtetni a honfoglalók életmódjára, majd ezt rokonítani a kétbaltelkes (más néven szállaskertes ill. ólaskertes) alföldi halmaztelepülések lakóinak életmódjával (lásd az előző alfejezetben „a telekhasználat és a gazdálkodási rend korai típusai”-nál leírtakat is).

	SOROS JELLEGŰ (FÜZÉR) ÉS KÉSŐBBI SOROS TELEPÜLÉS		HALMAZ JELLEGŰ ÉS KÉSŐBBI HALMAZTELEPÜLÉS	
	Településrend (→gazdálk. forma)	Gazdálkodási mód	Településrend (→gazdálk. forma)	Gazdálkodási mód
<b>A honfoglalás után</b>	Laza soros jellegű (→"udvaros" jellegű)	Állattenyésztés +Földművelés	Sűrű halmaz jellegű téli szállás (→"kertes" jellegű)	Főleg állattenyésztés
<b>12-14. század</b>	Laza soros (→udvaros)	Állattenyésztés +Földművelés	Sűrű halmaz (→kertes)	Főleg állattenyésztés +Földművelés
			Laza halmaz (→udvaros)	Állattenyésztés +Földművelés
<b>15-17. század</b>	Soros (→udvaros)	Főleg földművelés +Állattenyésztés	Szállaskertes halmaz (→kertes)	Főleg állattenyésztés +Földművelés
			„Sima” halmaz (→udvaros)	Állattenyésztés +Földművelés
<b>18. század</b>	Soros (→udvaros)	Főleg földművelés +Állattenyésztés	Kétbaltelkes halmaz (→kertes gazdálkodás is udvarossá alakul)	Földművelés +Állattenyésztés
			„Sima” halmaz (→udvaros)	Főleg földművelés +Állattenyésztés

2.3.3/A. táblázat: A gazdálkodási formák (kertes = háztól elkülönülő, udvaros = ház körül is zajló) és a gazdálkodási módok elképzelhető fejlődése a soros és a halmaz településeken (Sz.: Somfai A)

Az egyszerű népek laza településelrendezési képletei főként a *gazdálkodási módokkal* (pl. állattenyésztéssel, kezdetleges földműveléssel) és a *környezeti adottságokkal* hozhatók összefüggésbe – érvényes ez a honfoglalás kori magyar településekre is. Az ásatások valóban igazolták a *domborzati-mikrodomborzati* adottságok érzékeny figyelembevételét. Igazolódni látszik az is, hogy már a honfoglaláskor is két ősi gazdálkodási forma létezett (azaz a sűrűn települt hajlékuktól elkülönülő vagy pedig a ritkábban települt hajlékok körül is zajló), ami Máté Zsolt szerint a jóval későbbi mezővárosokban és falvakban kimutatott "kertes" és "udvaros" gazdálkodási elvvel analóg. A honfoglalás kori halmazos jellegű településekben ugyanis a lakósátrak ill. veremházak igen sűrűn települtek, távolságuk csupán 2,5-3m (→ez a háztól elkülönülő szilaj állattartásra utal). Ezzel szemben a soros jellegű településeken a lakósátrak ill. veremházak lazán települtek, távolságuk akár 50-100m (→állattartás ill. földművelés a ház körül is). A hajlékoknak ugyanilyen távoli elrendezése figyelhető meg már

az időben valamivel későbbi halmazos jellegű települések egy részén is (→már nem csak háztól elkülönült szilajállattartás, hanem állattartás ill. földművelés a ház körül is).

A korai településselrendezési képletekből kikövetkeztethető "kertés" és "udvaros" jellegű gazdálkodási formák ill. a hajléképítés többfélesége stb. arra enged következtetni, hogy *a 10-12. században az eltérő fejlettségi szinteket képviselő életmódok egymásmellettiége valószínűsíthető. A népességnek egyidejűleg lehetett még ősi nomadizáló (azaz vándorló, legelőváltó) rétege, emellett szállásváltó állattartó rétege, de már talajváltó-mozgófalvas rétege, sőt akár letelepült rétege is (Máté 1998).*

Időben továbbhaladva a kora-középkori településfejlődési folyamatok két lényegesebb történése lehetett *a szállásváltó életmód téli szállásainak fokozatos állandósulása* illetve *a laza soros jellegű településeknek a soros útifalvakká alakulása*, szalagtelek-rendszerük kifejlődésével. Az Alföldön a honfoglalás korában a sátrakból (később veremházakból) álló szállást a szabadban (később kezdetleges karamokban) teleltetett állatok nagy területigényű övezete vette körül. A nyári időszakkal ellentétben a téli időszak kevésbé tette indokolttá a helyváltoztatást (pl. legelőváltást vagy árvizek-belvizek elől való elhúzódotást), így a téli szállás fokozatosan helyhez rögzült és felerősödtek közvetlen körülötte az árkos-sövényes szálláskert-elhatárolási folyamatok is. – Az Alfölddel szemben a Dunántúl (és a többi domb- és hegyvidékek) a nagyállatok terelgetésére-legeltetésére kevésbé voltak alkalmasak, topográfiai viszonyaik és sűrűbb növényzetük folytán. Ezeken a területeken az állattartás mellett hamarabb tért hódított a földművelés is. A soros jelegű települések (köztük a nagy számú irtásfalvak ill. erdőtelkes falvak) telkeinek osztódásával, sűrűsödésével jöhettek létre a későbbi soros szalagtelkes útifalvak. A 12-14. században a földesurak az erdős, hegyi tájakon gyakran vállalkozókra (soltészekre) bízták a falutelepítést, ami már szabályos telekkimérést, rendezettséget eredményezett.

### **2.3.4 A középkori településfejlődés sajátosságai, különös tekintettel a földfelszín domborzati-hidrológiai jellemzőire**

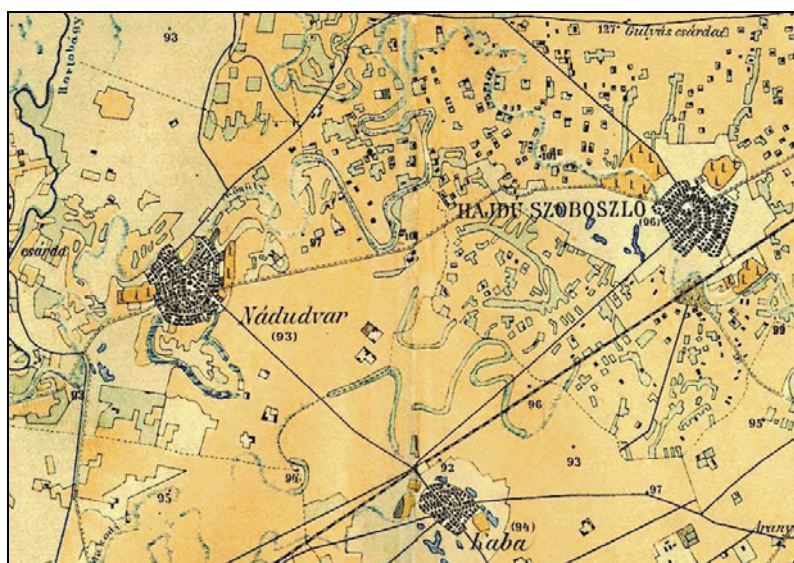
*A hazai történeti településállományok a középkortól napjainkig tartó fejlődésére vonatkozó eddigi elméleti kutatások már jóval biztosabb eredményre jutottak a honfoglalás korára vonatkozó kutatásoknál. Ezeket összefoglalva megfogalmazhatjuk, hogy a hazai települések sokféleségét alapvetően a földrajzi viszonyok és a gazdálkodási módok határozták meg* és emellett a településkép formálódásában nagy szerepe volt a történelemnek, a település saját történelmének *is (Bárth 1996).* – *A földrajzi tényezők különbözősége mellett tehát a Dunántúlra ill. az Alföldre jellemző eltérő településfejlődés számos más okra is visszavezethető. Az egyik ok, hogy a középkorban eltértek a jellemző gazdálkodási módok (a*

Dunántúlra fejlett földművelő kultúra is jellemző volt, ellenben az Alföldön előforduló kétbeltelkes településeken sokáig a nagy tartásterület-igényű állattartás dominált). A másik *a védelmi szempont* lehetett (jobban védhető, köralakhoz közeli halmaztelepülések az Alföldön). A harmadik ok az *eltérő társadalomszerkezet* (a Dunántúlon *individuális*, az Alföldön pedig a török hódítókkal szembeni *összetartóbb* közösségi társadalom). A Dunántúlra hatással voltak még a szomszédos országok, ill. az onnan áttelepített lakók által *"behozott" települési hagyományok* is.

A *természeti környezet és a történeti települések funkciója közötti sokrétű kapcsolatrendszer* komplex szemléletű elemzője volt Mendöl Tibor földrajztudós. Általános településföldrajz c. átfogó művében (1963) a természeti környezet determinációi (pl. hídvaros, bányászfalu stb.) mellett elsősorban a domborzat településalaprajzot befolyásoló szerepét emelte ki. A későbbi regionális kutatások is sok esetben a domborzat és a felszíni vízrendszerek együttes hatására mutattak rá.



2.3.4/A. ábra: A dél-dunántúli Pecsdevecser és Kiskassa falvak példája. A vizenyős völgytalp és a meredek hegyoldal együttes determinációjaként kialakult egyutcás faluk  
(In: Gyenizse-Lovász 1996:207)



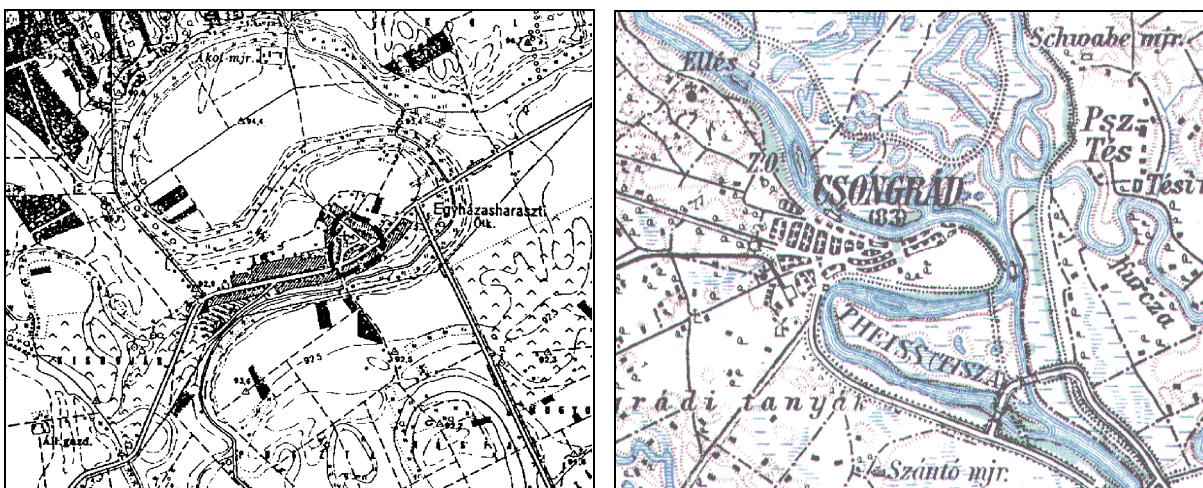
2.3.4/B. ábra: Kör alakhoz közeli mezővárosok az Alföld síkján (In: Bokor 1894 IX.k.:372 részl.)



Ha a különböző földrajzi tényezőket országleptékben tekintjük, megállapíthatjuk, hogy az Alföld ill. a Kisalföld eltérő településfejlődésében a gazdálkodási módok különbözősége mellett a *felszín domborzati-hidrológiai jellemzői* is lényeges szerepet játszottak. Ha az ország domborzati viszonyait és a soros és a halmazos főtípusra jellemző elterjedési területeket összevetjük, akkor azt láthatjuk, hogy a soros felépítésű települések többsége az ország domb- és hegyvidékein jött létre (azaz a Dunántúlon és az Északi-középhegységben), míg az Alföld síkvidékein halmaztelepülések is kialakultak.

Az országreszenként eltérő domborzati viszonyok a települések belterületén is visszaköszönnek. Amíg az alföldi településeken az átlagos domborzati magasságkülönbség nagyságrendje csupán 1-2 méter körüli, – addig ez a Kisalföldön 2-5 méter, a dunántúli dombvidéki településeken 5-15 méter, a hegyvidéki településeken pedig akár 20-30 méter is lehet. Ezek a nagyságrendi különbségek is hozzájárultak ahhoz, hogy az Alföldnek a markáns terepadottságok nélküli részein miatt területileg kevésbé korlátozott, több szempontból kedvező, „ideális körformához” közeli nagy települések is zavartalanul létrejöhettek. Ezzel szemben a Dunántúlon, az Északi-középhegységben, sőt még a Kisalföldön is topográfiailag erősebben determinált települések jöttek létre. Ez utóbbi területeken a domborzati-vízrajzi viszonyokkal szervesen összefüggő, elsősorban lineáris tengely(ek)re szerveződő települések alakultak ki (Somfai 2001b).

Az alföldi települések morfológiáját tehát csak kevésbé befolyásolták az ottani enyhébb felszínformák, de ez alól kivételt képeznek például a folyamokat kísérő ármentes folyóteraszok (Máté 1989). A Dunántúl-Alföld „településszerkezeti kontraszt” nem vonatkozik a folyómenti ármentes hátaikat megülő településekre, ugyanis az alaprajzok között igen sok a morfológiai hasonlóság, akár a Duna, akár a Dráva, akár a Tisza mentén vizsgálódunk.



2.3.4/C-D. ábrák: Morotva-zúgból fokozatosan kifele fejlődő települések: a dél-dunántúli Egyházasbajza falu (In: Gyenizse-L. 1996:214) és az alföldi Csongrád mezőváros (HTT)

Figyelemre méltó, hogy már a középkori faluásatási helyszínrajzok (Móric, Sarvaly) szintvonalai is a letelepedés domborzati és mikrodomborzati érzékenységről árulkodnak (Máté 1999) – akár soros, akár halmazos jellegű településről van szó. Az ország soros felépítésű (utcás) településtípusai rendkívül gyakran domborzati okokra vezethetők vissza (Marosi - Szilárd 1974) és előfordulásuk különösen gyakori a Dunántúl szabdalt, nagyobb reliefenergiájú felszínein. Emiatt az *erősen tagolt felszín miatt a Dunántúlon a településszerkezetek fejlődése sokkal bonyolultabb, mint az ország más területein* és a Dunántúlon belül tájanként is más és más (Boros 1957).

Véleményünk szerint a számos *útifalu-típus* – mint ahogy más tekintetben a kétbeltelkes halmaz is – a nevében hordozza az egyik legjellemzőbb vizsgálandó tulajdonságát, azaz *a szomszédos településekbe vezető utakhoz való viszonyát*. Úgy véljük, hogy a gyakorta vízborította Alfölddel szemben az ország hegy- és dombvidékein, sőt még a Kisalföldön is *a viszonylag markánsabb topográfiai viszonyok az útvonalak kiválasztódását-lerögzülését előbb eredményezték*. Nem véltetlen, hogy e területeken "tudatosan" az utak mentén szerveződő településtípusok jellemzők.

Az Alföld finom domborzati eltérései kevésbé lerögzült úthasználatot eredményeztek, sőt a vízjárta hónapokban sok helységbe szinte lehetetlen volt eljutni. Ezért a feltehetően lassabban helyhez rögzülő alföldi *halmaztelepülések szerkezetét a gazdálkodási okok mellett kevésbé az utak határozták meg*, hanem inkább a vízjárta síkból épphogy kiemelkedő szárazabb halmokon való *"spontán" összegyülekezés-megtelepedés*. Ezek "ideális" szerkezetét nem befolyásolták markáns topográfiai alakzatok sem. – Később az Alföldön is határozottabb úthálózat fejlődött ki, így az útifalu típusok is jobban elterjedhettek, amit már a gazdálkodási módok fokozatos megváltozása is segített.

Az eddigi kutatások többségében az alföldi történeti települések szerkezetét a dunántúli településekéhez képest behatóbban vizsgálták, mivel a kétbeltelkes halmaztelepüléseket sokáig sajátosságosan magyar jelenségnek tartották. *Mindez az eddig szerényebb mértékben kutatott dunántúli soros települések alaprajzi vizsgálatának fokozott szükségességére hívja fel a figyelmet*, amelyben a gazdálkodási-történelmi összefüggések és idegen települési hatások stb. mellett a *geomorfológiai adottságok* településformáló hatását is részletesen elemezni indokolt (Somfai 2001a), nem elfedve a településhez vezető ősi útvonalakat sem. Legjelentősebb az elmaradás *az észak-dunántúli településeknél*, míg a Dél-Dunántúlon a helyzet jóval kedvezőbb a pécsi földrajzkutatóknak köszönhetően.

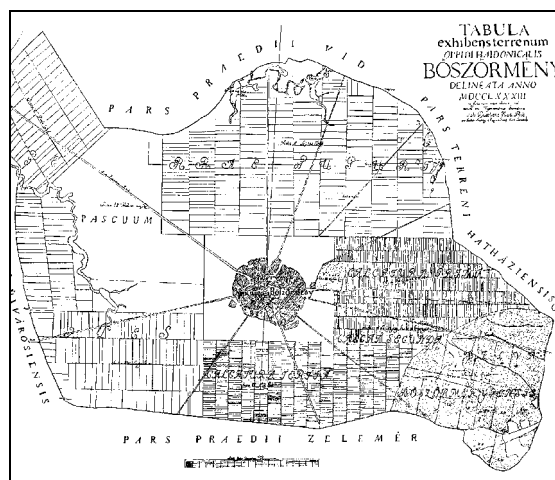
Ezen túlmenően felvetjük az *önálló, topográfiai alapú településbesorolási rendszer* felállításának szükségességét is, mivel az eddigi dunántúli kutatási eredmények – a sík terepadottságú alföldi településekkel szemben – a domborzati-vízrajzi adottságok meghatározó szerepéről tanúskodnak a legtöbb település kialakulásánál.

### 2.3.5 Az alföldi mezővárosi fejlődés jellegzetes példái

Az Alföldön a 13. században a tatárok népirtása következményeként az apróbb települések elpusztultak vagy életképtelenné váltak. Néességük a jobb helyzeti energiával rendelkező, központibb fekvésű településekbe vándorolt, így az *elpusztult falvak határa is főként a mezővárosok területét növelte*. Az így kialakuló *tágas határ* a mezővárosias fejlődés fő alkotó eleme: az agrárium többletermelése teremtette meg a városiasodás anyagi feltételeit (2.3.5/A-2.3.5/B. ábra). A megnövekedett határt – főként a külterjes állattartás szolgáltatásában – a jobbágytelkinél kedvezőbb ún. kertés rendszerben használták, a nyomáskényszer vagy az újraosztás kényszere nélkül, az egyéni gazdálkodás igényeinek megfelelően. A lakosság a település központjába húzódott be, melynek védelmi szerepét kialakították, onnan irányították a tágas határon lévő gazdaságukat. Nem állt jogukban a kőfallal körbevenni a várost, ám árokrendszerrel, sövénnel kialakíthatták védelmi rendszerüket (Novák 1989). Az alföldi mezővárosi fejlődés sajátossága, hogy a török veszély elmúltával, majd a gabonatermelés 18. századi térnyerésével a mezővárosok ill. óriásfalvak népfelésege fokozatosan szétömlött a pusztá határokon, és a 19. század derekára kialakult a tanyavilág (Mendöl 1932).



2.3.5/A. ábra: Hajdúböszörmény a 18. sz. derekán, sugaras halmaztelepülés. (In: Papp-Váry 1991)

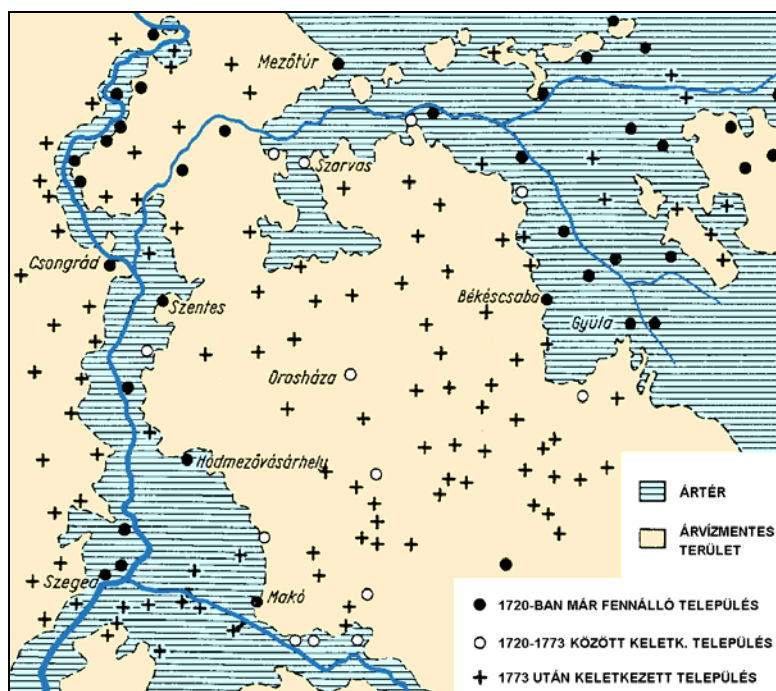


2.3.5/B. ábra: Hajdúböszörmény tágas határa a 18. században (In: Hofer 1960)

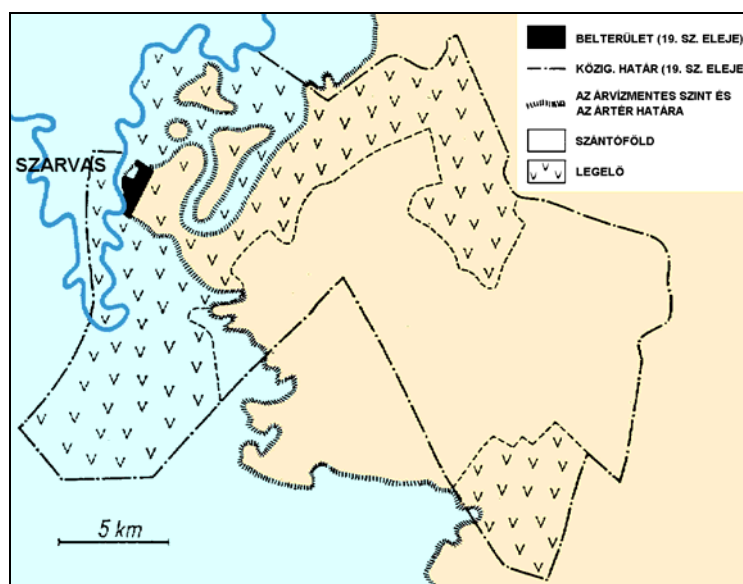
*Cegléden és Nagykőrösön* az Alföldre jellemző *kétfeltekűség* alakult ki (az elkülönülő akolkertes övezetben még tiltották is az ottlakást). Kivétel *Kecskemét*, ahol *nem alakult ki kétfeltekűség*, funkcionális térbeli elkülönülés nem jött létre, ugyanis a lakóház és a gazdasági udvar egységet alkotott a halmazos szerkezetű belsőségben. Szükség esetén a belsőségben felépített istállót lakóházzá is átépíthették.

A felszíni adottságok településformáló hatása az Alföld "tengersík vidékein" is jelen van – bár a dunántúliaknál kisebb intenzitással és csak a települések egy részénél. Az alföldi

települések domborzatára már a harmincas években Győrffy István is felhívta a figyelmet. Cegléden és Nagykőrösön a kétbelsőség kialakulását a terepadottságok is elősegítették: a kissé magasabban fekvő részre települtek lakóházak, a védő árokrendszeren túli laposabb peremrészekre pedig az akolkertek, szérűskertek létesültek. – A dél-alföldi Duna-völgy egykori mezővárosai – hasonlóan a kisalföldi Rajkához, Hédervárhoz – az árvízmentes peremek ártérre néző leszakadásait ill. az ártér kisebb kiemelkedéseit, folyóteraszait ülik meg, mint pl. Dunavecse, Szalkszentmárton, Hajós (Iván 1994). Hasonlóan települtek a Körös-Tisza-Maros közti lösztérzsin peremére Hódmezővásárhely, Szentes, Szarvas és Békéscsaba.



2.3.5/C. ábra: A Körös-Tisza-Maros közti lösztérzsin településeinek kora. Az ártérperemi és ártérszigeti, sokoldalúbb gazdálkodást folytató régebbi falvak gyakrabban váltak mezővárossá is, mint a belső lösztérzsin fiatalabb falvai (In: *Mendöl* 1963:444)



2.3.5/D. ábra: Szarvas (Békés m.) a 19. sz. elején. A mezőváros az árvízmentes térszínnek az akkori ártérre néző peremét ülte meg (In: *Mendöl* 1963:443)





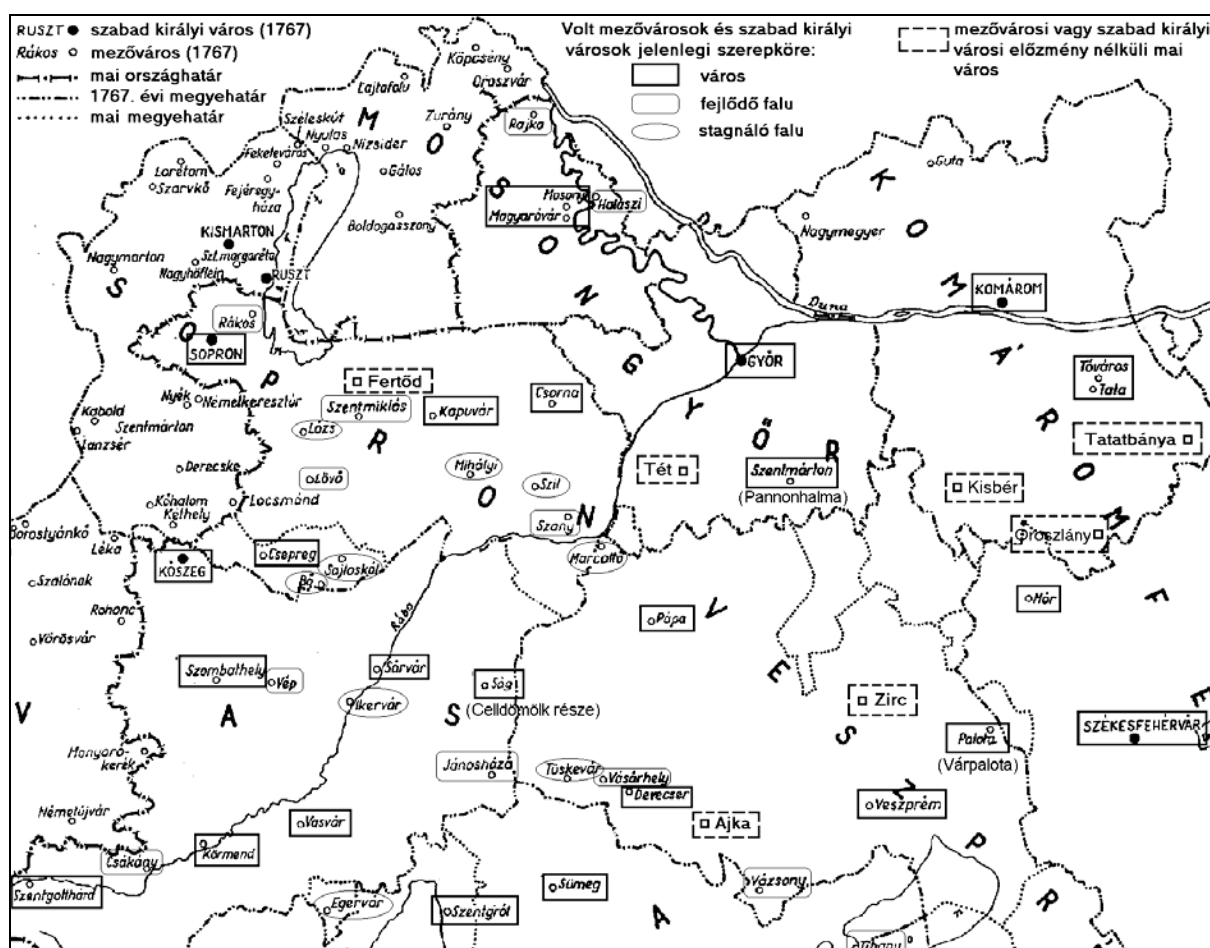
2.3.5/E-F. ábra: Hódmezővásárhely (Csongrád m.) mai domborzata és 16. századi település-hipotézise (In: *Blazovich* 2002:62-63)

A domborzatnak is szerepe volt abban, hogy Alföldön is találunk sok, *utcára szervezett alaprajzú falut és mezővárost*. Ezek lehetnek a gyakran dombvonulatokat követő eredendően egyutcás, valamint szintén ármentes kiemelkedéseken kialakuló többutcás települések (mint pl. Adony). A települések egy részénél a mérnöki telepítés is jellemző (pl. Hajós "sakktábla" utcarendszerű újabb részei).

### 2.3.6 A kisalföldi mezővárosok fejlődése és néhány példája

A Kisalföld legjelentősebb települései (a későbbi szabad királyi városok) kelta ill. római alapításúak, ilyen előzményeket azonban nem találunk a későbbi mezővárosoknál. A régió városait, falvait később avarok lakták, őket a morvák igázták le. A magyarok 900 körül szállták meg e területeket. A 13. századtól fogva több ütemben németek telepedtek le, a török veszély elől pedig szlavóniai és horvátországi menekülteknek adott új hazát e vidék.

A Kisalföldnek a mai Magyarországra eső területén 1767-ben számos mezővárost találunk, így többek között a Sopron vármegyei Kapuvárt, Csornát, Fertőrákost, Mihályit, Szilt és Szanyt, Győr vármegyében Szentmártont, Komárom vármegyében Tatát és Tóvárost, Veszprém vármegyében Marcaltót, Pápát, Tüskevárt és Devecsert (2.3.6/A. ábra).



2.3.6/A. ábra: Északnyugat-dunántúli mezővárosok és szabad királyi városok 1767-ben (Felhő 1970 nyomán), e középkori városok 2001. évi szerepköre ill. a középkori városi előzmény nélküli mai városok (Szerk.: Somfai A.)

1841-re újabb kisalföldi települések nyerték el a mezővárosi rangot (Fényes 1841), így Sopron vármegyében a fertőmenti Hegykő, a Csorna melletti Egyed, Győr vármegyében Hédervár, Moson vármegyében Lébény és Mosonszentjános, Komárom vármegyében Kisbér és Ószőny, Veszprém vármegyében pedig Somlószlós.

*A kisalföldi mezővárosok településalaprajzának korai állapota néha alig ismerhető fel.* Ennek okai lehetnek a későbbi településbővítések, helyenként a korábbi településszerkezet rendezése-megváltoztatása, de akár a külső térszerkezet átalakulásának hatására történt belső településszerkezeti átrendeződés is.

*A kisalföldi mezővárosok legkorábbi településrészeinek szerkezeti felépítése sokféle lehet.* Legtöbb az eredendően egyutcás település (pl. a hordalékkúp-vonulatot követő Kapuvár, a vízi átkelőhely Halászi vagy az emelkedő gerincen fekvő Fertőrákos), a többutcásak között nem ritkák az árvízmentes vonulatokra települő, több "szer"-ből álló ún. szigetközi típusú nőtt települések (pl. Hédervár). Egyedi, kétpólusú településszerkezet jellemzi Mosonmagyaróvárt.

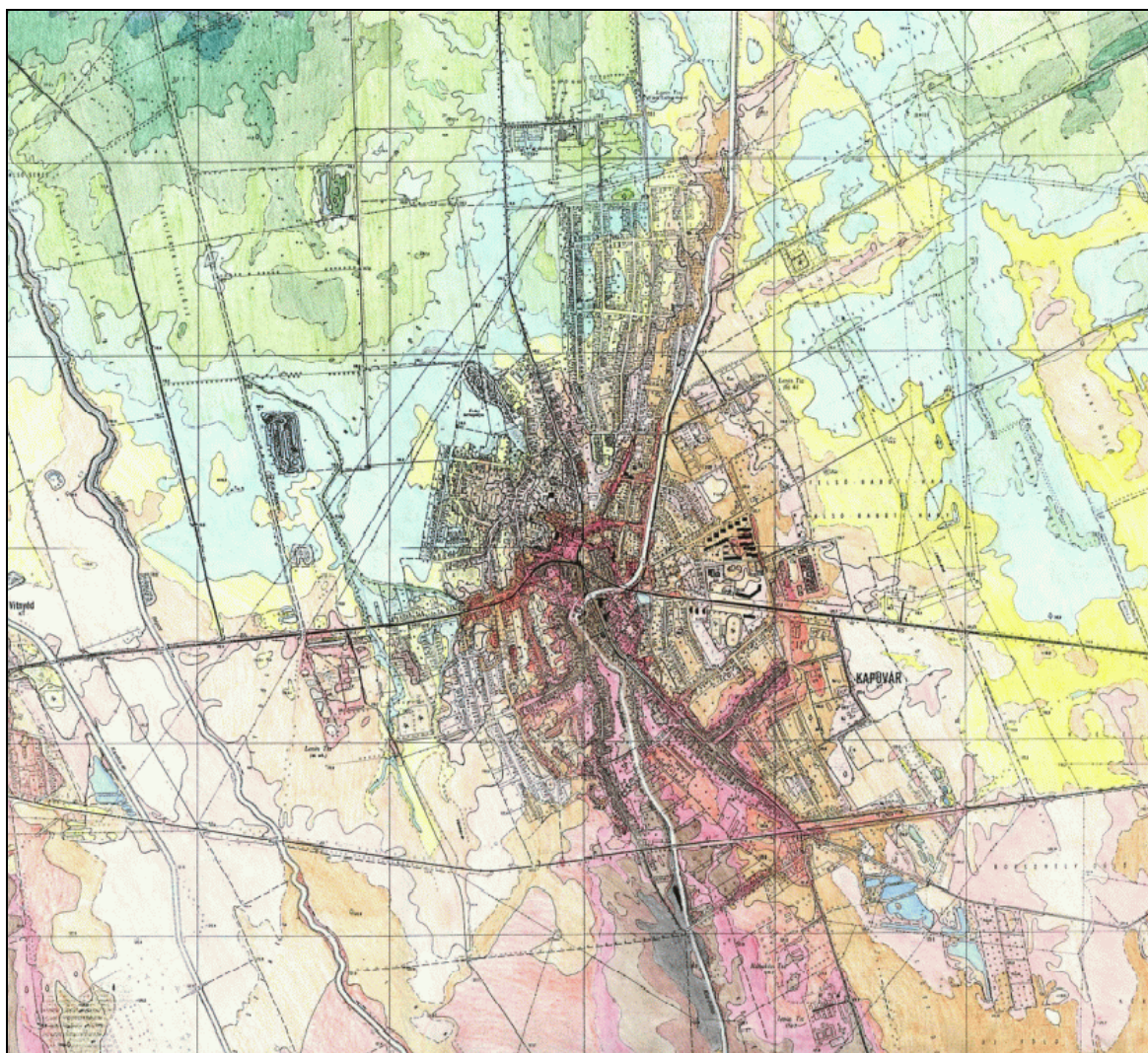
Míg a legtöbb alföldi mezőváros halmazos alaprajzán az településmagot a volt szálláskert-zónától eltérő rajzolatú belső sűrűtelkes lakózóna ill. a sugarasan összemetsződő utcák vizuálisan jól kijelölik, addig a főként utcás felépítésű kisalföldi mezővárosok történeti térképein a településmag valamivel széthúzottabb. A településmag egy kiemelt pontján sok mezővárosban megtaláljuk *a feudális (világi vagy egyházi) hatalom építményeit*, amelyek általában a topográfiailag legelőnyösebb helyre igyekeztek települni. E nevezetes építmények előtt gyakran több út is található (pl. Kapuvárott, Pápán). Ha a település életében világi és egyházi irányítás egyaránt domináns volt, akkor e kettősség gyakran a településszerkezetből is leolvasható (pl. Csornán).

A nyugatias (európai, dunántúli) városfejlődésre jellemző, hogy a feudális hatalom majorterületeivel közvetlen kapcsolatban kívánt maradni, így *a hatalmi központ* (a településmagot képező vár, földesúri rezidencia, kolostor, monostor) *közvetlen közelében nemritkán évszázadokon át elkülönülő területet, ún. belső majort* is felfedezhetünk (pl. Kapuvárott, Csornán). E területeken magasabb technikájú mezőgazdasági termelés folyt, ezért találjuk meg azokat a fallal védett településközpontokban is (pl. Pápán). Winkler Gábor szerint e „barát-dülők” Európa-szerte csak a késői 19. századtól épültek be, így sokszor az egyik legfontosabb, még rendelkezésre álló potenciális „központképző” rendeltetést, a később szükségessé váló középületek számára helybiztosító szerepet töltöttek be a legújabbkori városfejlesztésben (*Winkler 1998b*).

A dunántúli településeknél a korai településállapot kialakulásának okfeltárában a történeti térképek mellett a településtörténet elemzése, a tágabb térszerkezet változásának feltárása és nem utolsó sorban a településdomborzati-vízrajzi viszonyok vizsgálata is sokat segíthet. Számos kisalföldi településen járva a belterület topográfiai jellemzői vizuálisan nem szembetűnők és a sűrű beépítés miatt összefüggéseiben nem tekinthetők át. *A településdomborzat és a vízrajz részletes történeti vizsgálata azonban a legtöbb esetben a*



*felszíni viszonyok és az ősi településszerkezeti elemek közötti szoros kapcsolatra derít fényt (Somfai 2001c).*

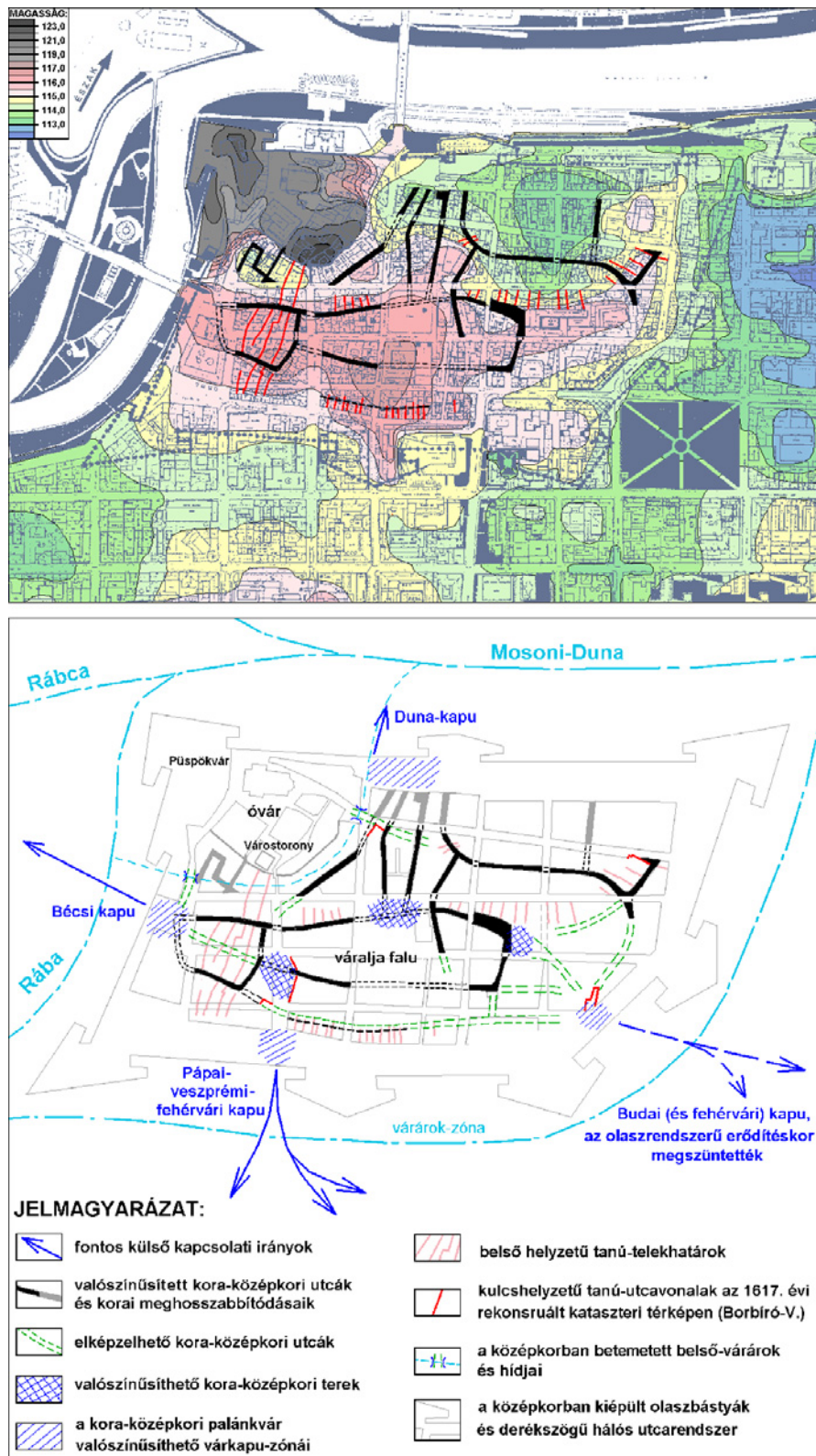


2.3.6/B. ábra: Kapuvár és domborzata. Az ősi településtengelyek a vízjárta síkból kiemelkedő folyami hordalékkúp-vonulatokat követik (Szerk.: Somfai A. az 1981-es katonai térkép kiszínezésével).

Itt a mezővárosoktól egy rövid kitérőt teszünk. Már említettük, hogy a városok szerkezete jóval összetettebb a falvakéhoz-kisvárosokéhoz képest, sőt a többszörösen összetett szerkezetű *nagyvárosokat* indokolt elkülönített csoportban vizsgálni. Ha azonban a nagyvárosok korai településrészei közül csupán a legkorábbi magokat tekintjük, azokban is nemritkán egyszerű faluképleteket fedezhetünk fel, mint pl. a Kisalföldön Győr egykori szabad királyi város esetében. A belvárosban a ma ismert derékszögű hálós utcarendszer előzményeként Winkler Gábor egy kifli alakú, szabálytalan utcaszerkezetű kora-középkori falut feltételezett (Winkler 1998a). A árvízmentes hátra települt váralja-falu létét a jelenlegi domborzat feltérképezésével és rétegvonalas ábra elkészítésével sikerült bizonyítanunk (2.3.6/C-D ábra), feltételezve azt is, hogy minél hosszabb idő óta lakott egy természetes kiemelkedés, annál vastagabb rajta az antropogén (kultur-) feltöltődés is (Somfai 2001a).



Kapuvár és Győr példája egyaránt aláhúzza a további topográfiai szemléletű településvizsgálatok szükségességét olyan kislétföldi települések esetében is, ahol az igen enyhe felszíninformák szinte egyáltalán nem szembetűnők.



2.3.6/C-D. ábra: Győr belvárosa. Szoros összefüggés a Winkler Gábor által középkorinak feltételezett utcahálózat és a mai domborzat között (piros színnel jelöltük a belső helyzetű tanú-telekhatárokat). Lent: A kora középkori váralja külkapcsolatai, valószínűsített utjai és elképzelt utjai (feltüntettük az erődítés utáni olaszbástyás várkontúrát és új utcarendszert is).

(In: Somfai 2001a)

A következőkben néhány volt kisaliforniai mezővárost mutatunk be 1784. évi ill. jelenkori térképpárokön a legfontosabb történelmi tények, településalaprajzi értékjellemzők és a jövőbeni fejlődési lehetőségek felvázolásával. A jelenkori térképekre is rájelöltük a már 1784-ben is létező *településrészeket*, ahol a legtöbb, védelemre érdemes történelmi jelentőségű alakzatot találjuk. Cél, hogy a rendezési tervek készítése során *ezeket lehetőleg tartsuk meg*, vagy pedig – ha a változtatás indokolt – *a történelemből tanulva értő módon avatkozzunk be ill. bővítsük* településeink szerkezetét.

A térképpárokön látszik csak igazán, hogy a soros (legtöbbször útifalu eredetű) településalaprajzok vizsgálata nem nélkülözheti a *települések közötti útvonalak* gondos elemzését, hiszen azok legtöbbje mára jelentősen módosult vagy néhány esetben el is tűnt – sokszor jelentős torzulást eredményezve ezáltal a település *belső* struktúrájában is (pl. Halászi). Megemlítünk néhány településfejlesztési feladatot is, ami nemritkán épp egy-egy szomszédos településsel való természetes útkapcsolat "felélesztése", kiépítése kapcsán keletkezik (utcaszélesítés, új fejlesztési területek kijelölése, válaszadás a települési belső értékek átrendeződésére, stb). A jövőben egyébként országszerte egyre több ilyen feladatra lehet számítani.

### **Fertőrákos**

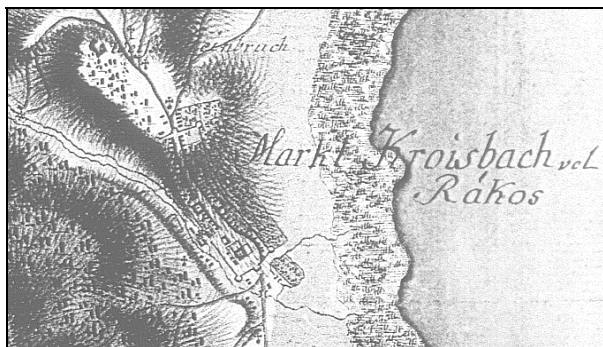
Az egyetlen sopronközeli község, amely nem tartozott Sopron jobbágyközségei közé, a falu és a kőfejtő ugyanis a győri püspöké volt. 1582-ben emelkedett mezővárosi rangra, ezt követően fallal vették körül. A török alatti elnéptelenedést követően Ausztriából és Morvaországból hoztak ide telepéseket. A 18. század elejére a település már túlnőtt a várfalakkal védett területeken.

A község *korábban egyutcás volt, két, orsósan kiszélesedő teresedéssel*. Az ősi településtengely emelkedő helyzetű, markáns gerincet követ. A legrégebbi településmag a püspöki kastély és malom területén lehetett. A szalagtelkes települési jelleget egykor csupán a kastély körüli kis szer-jellegű településrész bontotta meg, amely majorsági épületekből, cselédházakból, kocsiszínékből állt. Később a főutcat mindkét végénél továbbépítették, sőt mellékutcákkal, kisebb-nagyobb teresedésekkel is bővült az egykori mezőváros.

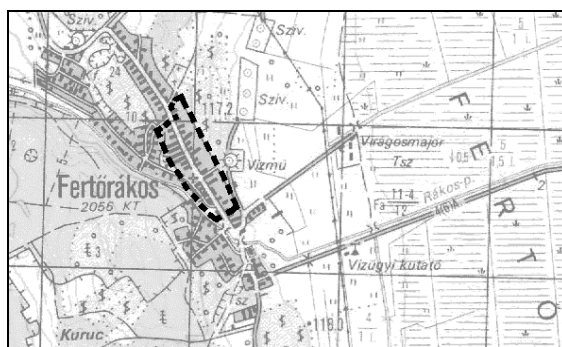
Fertőrákosot lényegében csak a főutca bejáratainál védelmezték városfal-szakaszok. A település két hosszabbik oldalát *egymás mellé épített csűrök ill. kerítések védelmezték* – ez a fajta védelmi rendszer az utólagos német települési behatásokról árulkodik (*Mendöl* 1963). E jellegzetesség Fertőrákoson már nagyjából eltűnt, de a megye egyes településein még ma is jól felismerhető. Fertőrákosot keleten a Fertő ingoványai, nyugaton pedig a Rákos patak is

védtek. – A történeti településmag egy részét nemrég *világörökségi listára* terjesztették fel – építészeti és településszerkezeti értékei, történeti egységessége folytán.

A település jövője nagy lehetőségekkel kecsegtet az idegenforgalomban, amely viszont a főutca forgalmának újabb növekedésével jár. A probléma megoldásában a történelmi múlt ismerete úgy segít, hogy a tervezett keleti elkerülő út helyett a község déli végétől Sopronba vezető kiépítetlen, de rövidebb ún. nemeskúti földutat ajánlott kiépíteni. Ezáltal a Fertő-tavi vízisport-telep is megközelíthető lesz a belterület érintése nélkül.



2.3.6/E. ábra: Fertőrákos az 1784-es II. József-féle I. katonai felmérési térképen (Hadtudományi Térképtár, Budapest)



2.3.6/F. ábra: Fertőrákos az 1987-es katonai térképen. Szaggatott = a település 1784. évi kiterjedése (Szerk.: Somfai A)

## Szany

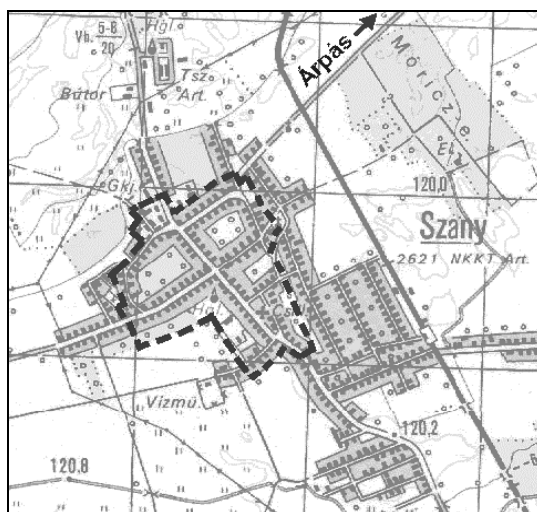
*Keresztutcás település.* Már 1427-ben mezőváros. A győri püspökség keszői várához tartozott. 1740 táján a püspökségi kézbe került a falu és az urasági major.

A korábban feltehetően egyutcás szalagtelkes település a Rábával párhuzamos délnyugat-északkeleti dűnesorra települt, vélhetőleg ez a terepalakzat őrzi a Savaria-Arrabona út vonalát is. A későbbi keresztirányú út beépítése a 18. század végén kezdődött, amikor ez a rábai átkelőhelyen átvezető bakony-szany-sopron-bécsi távolsági út egyre jelentősebbé kezdett válni. Ez fokozatos „főutca-cserélődést” eredményezett az említett keresztirányú út javára. Ma ezen az „új” főutcán halad a Bécs-Hegyeshalom-Csorna-Pápa-Bakony idegenforgalmi folyosó is.

A külső térszerkezet-változás hatására a belső faluszerkezet nagy mértékben megváltozott. A történelmi folyamat elemzése alapján ez véglegesnek látszik, ezért a jövőbeni fejlesztéseket is ehhez kell igazítani.



2.3.6/G. ábra: Szany telekrendszere a 18. sz. derekán (In: Papp-Váry 1991)



2.3.6/H. ábra: Szany 1987-ben (és 1784-ben)

## Kapuvár

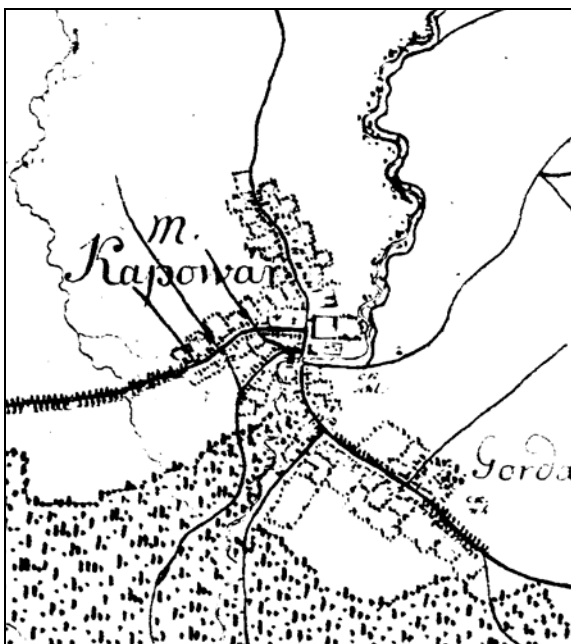
Kapuvár Sopron és Győr között kb. félúton helyezkedik el. Évszázadokon át Sopron vármegye egyik járásának székhelye, 1871-től nagyközség. 1950-től Győr-Sopron megyei nagyközség, 1969-től város (Varga 1998).

A település legelső lakói a vízjárta síkból kiemelkedő szárazulatokon telepedtek meg. Már az illírek korában (ie. 4. század) földvár volt e helyen. A honfoglalás után a gyepűrendszer őrhelye, kapuja volt. *A kapuvári vár és a szomszédságában 1663-ban alapított Garta a település két ősi magja.* Kapuvár lakói a 16. század elején főleg hajdúk voltak. Kiváltságos helyzetükből fakadóan Kapuvár már 1558-tól oppidum, majd hatalmas kiterjedésű földesúri birtok uradalmi központja (Faragó 1974).

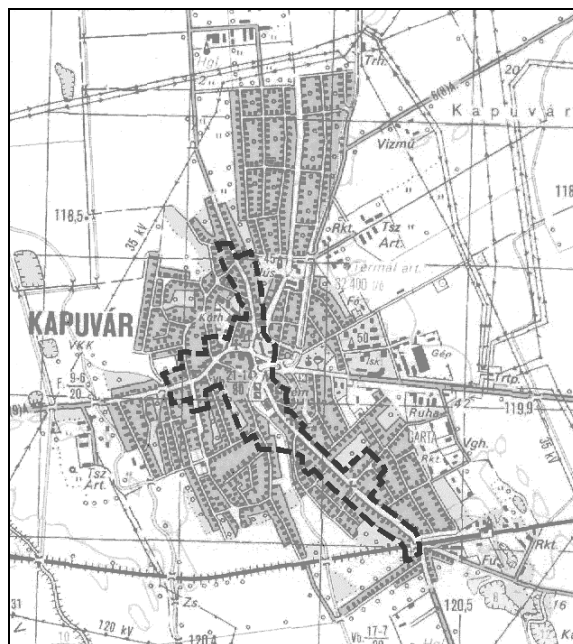
A település *ősi tengelyei* – a Sopron ill. Babót felé vezető szalagtelkes utcák – kis-rábai hordalékkúp-vonulatokat követnek. Kapuvár a 18. században nyúlt meg a főbb utak mentén ill. az északi jó termőterületek irányába, majd fokozatosan kiterébélyesedett. Az ún. földesúri *belső major* településközpont-közelü területe azonban egészen a 20. századig megmaradt. A városból ma kivezető Győri út korrekciós vonalát tervezőasztalon húzták meg az 1930-as években, egy korábbi mocsarat átszelve.

Az 1876-ban megnyitott győr-soproni vasútvonal Kapuvárt egyértelműen a kelet-nyugati tengelyre rögzítette. A kezdeti tervekkel ellentétben a város súlypontjától távol és délre telepített vasútállomás is a lehetségesnél kevesebb fejlesztőerőt fejtett ki (Lovas 2001).





2.3.6/J. ábra: Kapuvár 1784-ben (HTT)



2.3.6/K. ábra: Kapuvár 1987-ben (és 1784-ben)

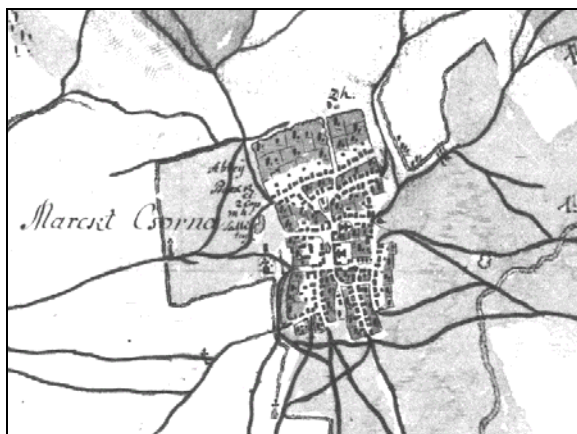
1923-ban Kapuvár nagyközség és Garta község egyesült. Az 1920-as évek elején, majd az 1950-es években is nagymérvű lakótelek-osztás történt a város északi részén, így alakult ki a mai Házhely városrész. Az 1960-70-es évek intenzív iparfejlesztés történt. 1969-ben nyilvánították ismét várossá. Iparterületük 2000-ben elnyerte az Ipari Park rangot. A termálturizmust is szeretnék fejleszteni, figyelemmel Kapuvár országhatáron átnyúló kapcsolataira is.

Kapuváron a győr-soproni út említett kihelyezése következtében történt belső szerkezeti torzulások arra figyelmeztetnek, hogy a leendő M85-ös gyorsforgalmú elkerülő út és a város kapcsolatát úgy kell majd alakítani, hogy az minél kevésbé rendezze át a város belső szerkezetét (ennek részleteit a disszertáció második részében fejtjük ki).

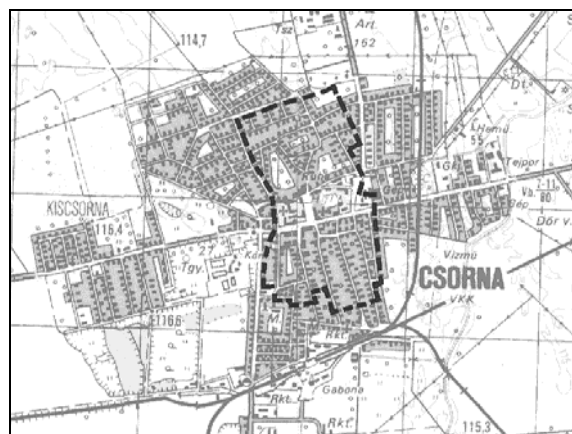
## Csorna

Csorna a győr-soproni forgalmi tengely és egy észak-déli európai főút kereszteződésében helyezkedik el. Piacáról már a 12.-13. századi oklevelek is megemlékeznek (Ollram 1941).

A legkorábbi településrészt, a "kettős szeres" településmagot a mai centrum keleti részében, az egyházi igazgatást képviselő Prépostság környékén kell keresnünk. A keleti nagyobb *Prépost-szer* és vele szemben fekvő nyugati *Herceg-szer* is egy-egy szárazabb halomra települt. Közöttük a központi fekvésű, mai Szent István téren kisebb tó volt, melyet csak a 19. században töltöttek fel. A Prépost-szer mellett elhaladó sopron-győri főút merev nyomvonala jóval később jött létre.



2.3.6/L. ábra: Csorna 1784-ben (HTT)



2.3.6/M. ábra: Csorna 1987-ben (és 1784-ben)

A település központjában máig lazábban beépített területsávot érzékelünk – ez az *egykori belsőmajor* zónája, melyen néhány évtizede még csak mezőgazdasági épületek, cselédlakások, a kiskastély, ill. szemben a premontrei prépostság épületei álltak. A jó adottságú központi fekvésű területek szabadon hagyásának kényszere folytán a 15.-19. századi településfejlődés a déli és északi részekre szorult (Alsó-szer és Felső-szer). Ezek a településrészek szerkezetileg a településmagnál szabályosabbak, telepített jellegűek.

Az Alsó szer mezővárosias karakterét a régebben dél felé tölcseresedő hosszú utcák, a fésűs beépítésű házak oromfalas homlokzatai és a közjük épített nagykapus, tömör kerítések adták. A Felső-szer ezzel szemben tipikus egyutcás településbővület és szerkezetében nagyon hasonlít a török kiűzése után túlzott mérnöki rendezettséggel újjáépült faluk felépítéséhez. Telkein az 1830 körüli térképek szerint szintén fésűs beépítésű házak voltak.

Csorna fontos vasúti majd közúti csomóponttá vált az elmúlt száz évben. Az európai változások e szerep további erősödését vetítik előre. A már ma is fesztítő átmenő távolsági forgalmat a jövőben gyorsforgalmú utakra terelik. A végrehajtandó nagymérvű beavatkozások jelentős értékátrendeződést fognak eredményezni a hagyományosan kialakult településszerkezetben, ezért a munkálatok előtt több változat gondos elemzésével kell olyan megoldást találni, hogy a város a lehető legkevesebb veszteséggel tudjon alkalmazkodni az új helyzethez.

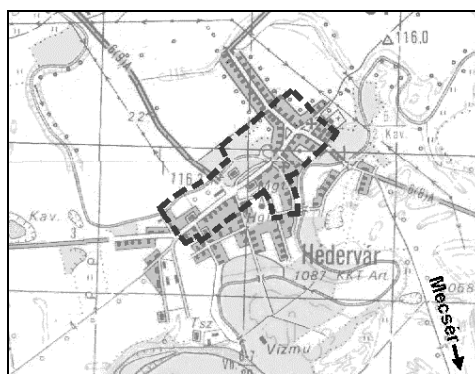
A jövőbeni fejlesztéseket és a termálbővítést is a vázolt szerkezet-átalakulás figyelembe vételével kell megtervezni.

## Hédervár

Legrégibb településmagja az a favár, melyet 1142-ben Hedrych-Héder lovag építtetett. A Hunyadiak korában lett mezőváros, a 16. század elejétől már mint a lerombolt várhoz tartozó helyként írják le. A több ágra szakadó *Mosoni-Duna egykori medrei által meghatározott háta*kra telepedett, több „szer”-ből álló ún. szigetközi típusú nőtt falu. Még ma

is kitapintható Hédervár településszociológiai értelemben vett kettős arculata. Az északkeleti részen települt egykor a gazdafalu, a kastély körül pedig az uradalom cselédsége.

Az egykori "világvégi", három megye sarkánál fekvő település mára a Szigetköz központjává vált. Emiatt Hédervár nagyobb léptékben fejlődik, amelyet a karakteres településrészek összemosódásának veszélye miatt csak nagyon értő módon elkészített rendezési tervvel szabad koordinálni. Kíméletes településrendezési beavatkozásokkal minőségileg javítani lehet a kastély és a falu építészeti-térbeli kapcsolatát. Annak érdekében pedig, hogy a hajlékonyan kigyózó településtengelyt ne feszítse szét a megnövekvő forgalom, indokolt elkerülő utat is előírányozni.



2.3.6/N. ábra: Hédervár 1784-ben (HTT)

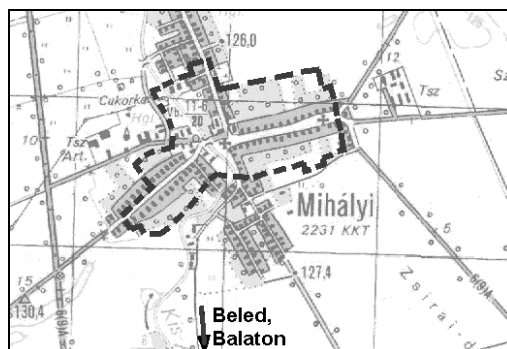
2.3.6/O. ábra: Hédervár 1987-ben (és 1784-ben)

## Mihályi

Árpád-kori település. Kezdetben királyi várbirtok, a nyugati gyeprésávnak Kapuvárhoz tartozó egyik megerősített helye. 1666-ban országos vásár tartására kapott engedélyt.

Folyóátkelőnél alakult ki az eredetileg *egyutcás település*, amely később a Kis-Rábával párhuzamos keresztutcával bővült és mára összeért az északról szomszédos Kisfaluddal.

A 19. század során a nagytérségi szerkezeti átalakulások nyomán a község elvesztette jelentőségét. Ma Kapuvár és Beled közelsége miatt nem várható kisközponti szerepének visszaszerzése. Amennyiben a közvetlen beledi út kiépülne, a Balatonra irányuló kerékpáros idegenforgalom a kisfalud-mihályi-vica-beledi belső, kisleföldű útvonalon haladhatna.



2.3.6/P. ábra: Mihályi 1784-ben (HTT)

2.3.6/R. ábra: Mihályi 1987-ben (és 1784-ben)

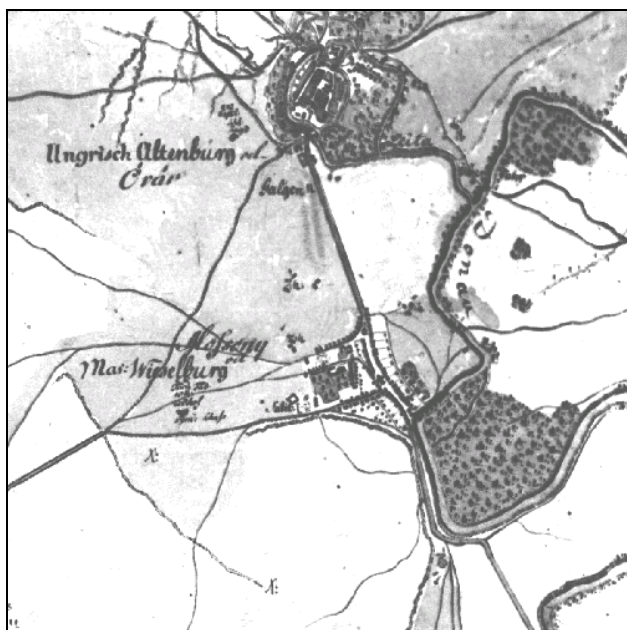


## Mosonmagyaróvár

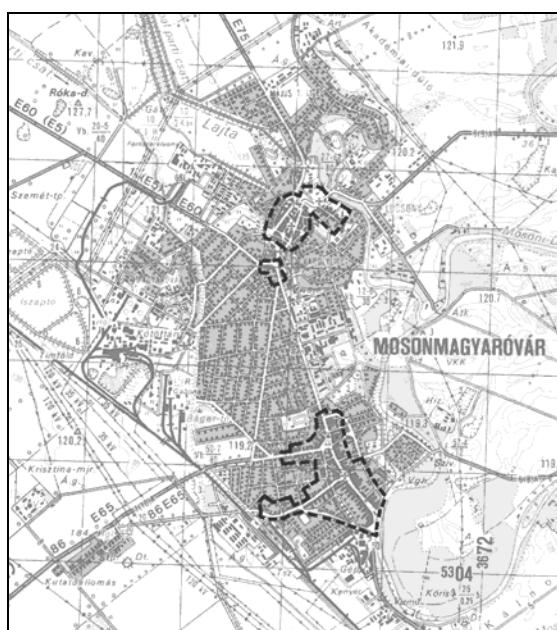
A Mosoni-Duna déli partján húzódó bécs-pozsony-budai országútra települtek *Magyaróvár* és *Moson* mezővárosok, amelyekből 1939-ben jött létre Mosonmagyaróvár.

A Duna és a Hanság ingoványai közötti alacsony dombon alakult ki Moson. Szent István idejében megyeközpont lett, királyi földvár is épült itt. A 13. században Ottokár cseh király nagymérvű pusztítása után a megyeszékhely átkerült Magyaróvárra és ott új várat építettek. – A mai Magyaróvár helyén római település, a Pannóniát északról védő limes egyik tábora volt: Ad Flexum. Magyaróvár a 14. században megkapta a királyi városok kiváltságait, „szabad királyi mezőváros” lett (ez az elnevezés a "civitas" és "oppidum" fogalom korai, részbeni keveredését mutatja).

A *kettős központú településszerkezetet* hárompólusúvá tette az első világháborúban felépített lőporgyár, amely a Monarchia legnagyobb ilyen gyára volt. Az 1939-ben egyesült két település közötti terület 1920 és 1980 között épült be. A városszerkezetben Trianon után irányváltást jelentett, hogy a Bécsbe menő forgalom átterelődött pozsonyiról a Bruck-i irányba. Ez a változás újabb területek beépítését ösztönözte. Ma a dunamenti és az adriai-balti európai utak kereszteződésében lévő város idegenforgalmi, ipari, kereskedelmi szempontból egyaránt vonzó település. A nagytérszerkezeti vonzásirányok többszöri megváltozása az örvendetes városfejlődés mellett bizonyos belső szerkezetmódosulásokkal-torzulásokkal is együtt járt.



2.3.6/S. ábra: Moson és Magyaróvár  
1784-ben (HTT)



2.3.6/T. ábra: Mosonmagyaróvár  
1987-ben (és 1784-ben)

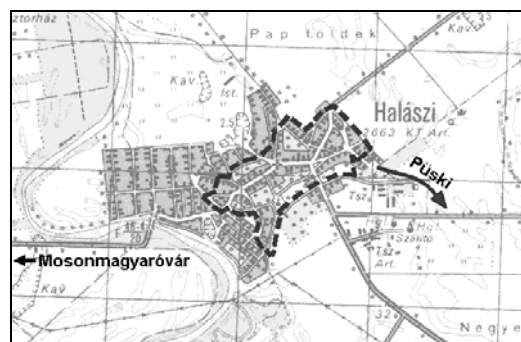


## Halászi

Az Árpád-korban mosoni-dunai gázlónál alakult ki az eredendően *egyutcás település*. Első lakói a mosoni várbirtok szolgálatában álló halászok, később gyümölcs-szállítók voltak. A 16. században kapott mezővárosi kiváltságokat. Az 1713. évi pestisjárvány után jelentős német és horvát betelepítés történt.

Az egyutcás szerkezet a 19. századi birtokátszabás (és úttérítések) hatására eltorzult. A 20. században a település nyugati irányú bővítése szervesen történt.

Az utóbbi években a Mosonmagyaróvárról megindult kitelepülés ill. Mosonmagyaróvár Halászi irányába történt bővítése a község agglomerációs típusú fejlődését vetíti előre. Ha az ősi falutengely keleti felét Püski irányába ismételten megnyitnák, akkor visszaállna a településszerkezet egykori természetessége és megszűnne a keleti községrész elzártsága, érzékelhető elmaradottsága.



2.3.6/U. ábra: Halászi 1784-ben (HTT)

2.3.6/V. ábra: Halászi 1987-ben (és 1784-ben)

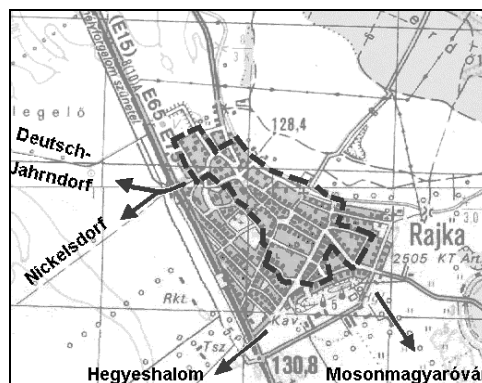
## Rajka

Az Árpád-kori falu a Mosoni-Dunát kísérő magaspartra települt. 1721-ben lett mezőváros. Az eredetileg *egyutcás falu* a már kétszáz évvel ezelőtt megtörtént országút-kihelyezés után több keresztutcával bővült az új főút felé, majd a vasútállomás felé. A település elmúlt két évszázadban történt további bővítései szervesen kapcsolódnak az eredeti településtengelyhez.

A 18. században nagyszámú német és horvát betelepítés történt. 1945 után a kényszerű lakosságcsere gyökeresen megváltoztatta a falu életét. 1947 óta, a három Pozsony környéki község elcsatolása óta határállomás működik Rajkán.



2.3.6/Z. ábra: Rajka 1784-ben (HTT)



2.3.6/Y. ábra: Rajka 1987-ben (és 1784-ben)

A vállalkozásbarát környezetben és Pozsony agglomerációs vonzásában az ipari-szolgáltatási létesítmények számának további növekedése várható. A hegyeshalmi útirány újjáélesztése az alakuló rajkai iparterület megközelítését segítené. A deutsch-jahrdorfi (járfalui) földút kiépítése a már ma is időszakosan működő határkapcsolatot emelne idegenforgalmi útvonallá.

A községrendezési terv előirányozza az eredeti településtengely déli kapujától kiindulva Bezenye felé, (egyúttal Mosonmagyaróvár felé) a már elhalt út újraépítését is. Így ismét bekapcsolódhat az egykori mezőváros főutcája a Mosonmagyaróvár és Pozsony között újjászülető „élettengelybe”.

A 2.3 fejezet alapján a következő téziseket fogalmaztuk meg (a tézisek szövege a dolgozat végén található):

### 1. TÉZIS:

**„A DUNÁNTÚL-ALFÖLD TÖRTÉNETI TELEPÜLÉSSZERKEZETI KONTRASZT KUTATÁSÁNAK KIEGÉSZÍTÉSÉRŐL” CÍMMEL.**

### 2. TÉZIS:

**„ÚJ, TOPGRÁFIAI ALAPÚ BESOROLÁSRENDSZER BEVEZETÉSE A TÖRTÉNETI TELEPÜLÉSEK KUTATÁSÁBAN” CÍMMEL.**

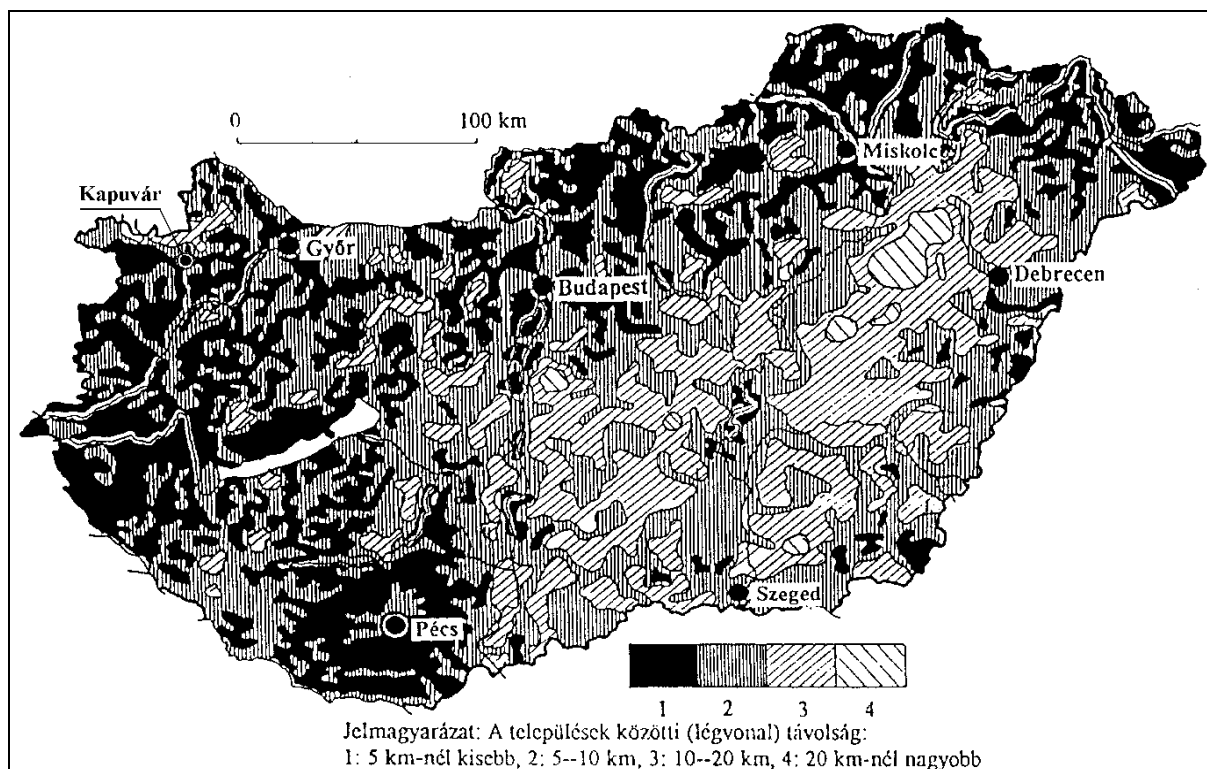
## 2.4. KISVÁROSOK A MAI ÉS JÖVŐBENI TELEPÜLÉSHÁLÓZATBAN

### 2.4.1 Városhiányos területek Magyarországon, a kisvárosok jövőbeni szükségessége

Mai világunk értékrendjét egyre inkább a városiasodás, a városi életforma határozza meg. Az agráripár fejlettsége szinte kiszorította a parasztságot az élelmiszertermelésben betöltött évszázados szerepéből. 1945 után a Kisalföld egykori mezővárosaiban még közel 50% volt a mezőgazdasági keresők aránya (*Enyedi* 1988), a következő évtizedekre azonban jellemző a keresők fokozatos átrétegződése az ipari és a szolgáltató szektorba. A *várossá kiemelt egykori mezővárosokban* (Kapuvár, Mosonmagyaróvár, Csorna) az 1950-es és még inkább a 60-as, 70-es években *intenzív iparfejlesztés történt* és ezután a keresők majdnem fele már az iparban dolgozott. A környéki falvakból ingázni is kezdtek ezekbe a településekbe, bár részben csak szezonális jelleggel (*Rétvári* 1974). A rendszerváltozással az ipar fokozatos minőségi átalakulása mellett főleg a szolgáltató-szabadidős szektor további erősödése várható.

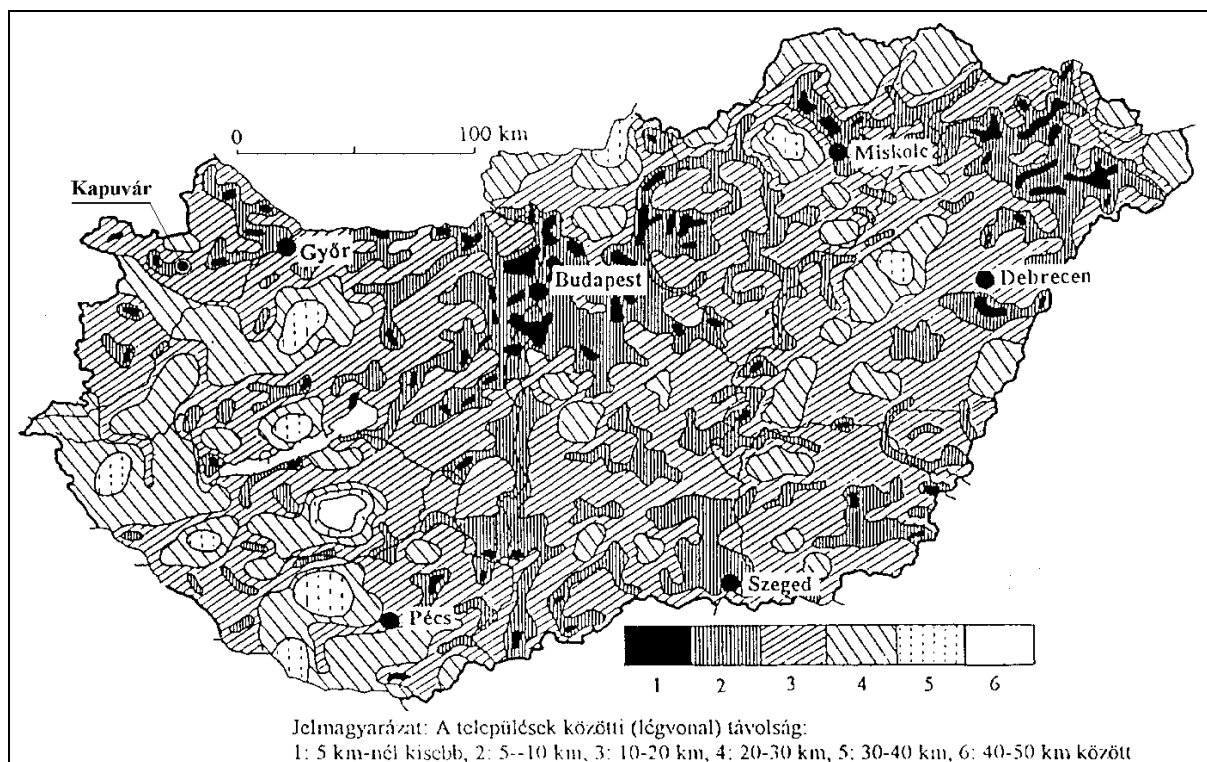
Az 1971-es Országos Településfejlesztési Konceptió (VÁTI) az országban 210 települést irányzott elő központi funkcióra, figyelembe véve a városhiányos térségeket is. Ezen „öntudatra ébresztett települések” egy része később kiharcolta a várossá nyilvánítását. A várossá nyilvánítások nem egyenletesen és nem következetesen történtek (1997-ben város lett például az 1500 lakosú Zalakaros üdülőfalva is). Egyes területek városhiányosak maradtak a mai napig.

A magyarországi településhálózat sűrűségét a Lovász György által kidolgozott szemléletes ábrák alapján röviden értékeljük. Az ábrák az egymáshoz legközelebb fekvő településközpontok között légvonalban mért távolság-adatokon alapulnak (a településhatárok között mérhető távolság-adatok hiányában). Az egyedileg meghatározott távolság-kategóriák izo-vonalakkal különülnek el egymástól (*Lovász* 2000). – Magyarország településhálózat-sűrűségi térképén szembejövő, hogy az Alföldön a legritkább a településhálózat (*2.4.1/A ábra*). Ez leginkább azzal magyarázható, hogy a 19. század végi *árvízmentesítések előtti korokban az Alföld jelentős részét gyakorta víz borította*. Az Alföld esetén még ma is megmutatkozik, hogy *a természeti környezet adottságai évszázadokon át erőteljesen fékeztek a megtelepedést ill. a gazdálkodási lehetőségeket* (*Lovász* 1979). A magyar településfejlődés másik fő sajátossága, hogy *a százötven évig tartó török uralom is jelentősen visszavetette a településfejlődést* – az ún. török hódoltság területét képező leigázott országrészben ugyanúgy, mint az alkalmi portyázásokkal zaklatott megmaradt országrészekben.



2.4.1/A. ábra: Magyarország településhálózat-sűrűségi térképe (In: Lovász 2000:194).

Ha a településhálózat-sűrűségi térképen csupán a 2000 főnél nagyobb lélekszámú településeket ábrázoljuk, paradox módon az Alföldön tapasztalunk az átlagosnál némileg nagyobb településsűrűséget (2.4.1/B ábra). Az alföldre jellemző óriásfalvak (köztük több mezővárosi státuszú volt) létrejötte egyrészt azzal magyarázható, hogy a folyószabályozások előtt csupán a vízjárta síkból kiemelkedő hátság bizonyultak megtelepedésre alkalmasnak. Másrészt a török időkben a megmaradt nagyobb és biztonságosabb településekbe húzódott a népesség, azaz a bizonyos kiváltságokkal is rendelkező adófizető szultáni mezővárosokba, az ún. hász-városokba (Novák 1989). – A 2000 főnél nagyobb lélekszámú településeket ábrázoló térképen már körvonalazódnak Magyarország városhiányos térségei is. A *településhálózat egyenetlenségei* összefügghetnek földrajzi, történelmi vagy igazgatás-hierarchiai tényezőkkel is, de *fokozatosan ellensúlyozhatók a tudatos településhálózat-fejlesztési politikával*. 50 évvel ezelőtt még az ország területének 70%-át tették ki az erősen városhiányos térségek (amelyeknél a városok közötti távolság az 50-100 km-t is elérte), ma ez az arány csupán 2% alatti (Lovász 2000).



2.4.1/B. ábra: Magyarország településhálózat-sűrűségi térképe a 2000 főnél nagyobb lélekszámú települések figyelembe vételével (In: Lovász 2000:196).

Az erős városhiányosság tehát oldódott Magyarországon, de városhiányos területek azért még bőven maradtak. A településhálózat jövőbeni minőségi továbbfejlesztését illetően felmerül a kérdés, hogy helyes-e csupán a szélsőséges "város" és "falu" kategóriákban gondolkozni. *Véleményünk szerint a városhiányos területek hiányzó központjaiként hasznos lehetne egy köztes, ún. „kisváros” közigazgatási kategória is (Somfai 2002b), amely természetesen a történelemből ismert mezővárosok szerepével csak távolról rokonítható (a mezőváros kategória történelmi okokból nem hozható vissza ill. azért sem, a hagyományos értelemben vett mezőgazdálkodás településformáló ereje a múlté).*

#### 2.4.2 A település- és közlekedéshálózati torzulások feloldása a Kisalföldön

A kisvárosoknak a lehetséges jövőkép-alakításbeli szerepét a Kisalföld térszerkezeti hiányosságainak feltérképezésével és fejlesztési javaslatok megfogalmazásával vizsgáltuk.

*A trianoni döntés nyomán a kisalföldi településhálózat – Pozsony elkülönítése ellenére – összességében kisebb térszerkezeti torzulást szenvedett, mint az Alföld, amely keleten jelentősen meggyengült Arad, Nagyvárad, Szatmárnémeti ill. a partiumi vasútvonal határon túlra kerülésével (a kieső szervező szerepet Szeged, Békéscsaba, Debrecen és Nyíregyháza csak lassan és hiányosan vette át). Észak-Dunántúlon Pozsony kiesésének kisebb volt a*

hatása, azonban egy igazi nagyváros hiányában több hasonló rangú város rivalizálása jellemző.

Trianon után a legtöbb közúti és vasúti mellékvonalon megszüntették a határátjárást. A Kisalföldön *a közlekedési hálózatok kényszerű megváltozásával* elsősorban a kisebb települések – köztük néhány egykori mezőváros – a korábbinál *előnytelenebb térszerkezeti helyzetbe* kerültek a határ mindkét oldalán. A határátkelők fokozatos újranyitása enyhíti a térszerkezeti hiányosságokat, újrafogalmazódnak a gazdasági és szomszédosági kapcsolatok. Észak-Dunántúl lakosságának egy kis része már a szomszédos Ausztriában vállal munkát.

A tájféldrajzi adottságok, a történelmi események, a termelési módok gyökeres átalakulása és nem utolsósorban az említett térszerkezeti átrendeződés kihatott a városhálózat fejlődésére is. Egyes települések dinamikusan továbbfejlődtek, míg mások megtorpantak ill. megrekedtek a fejlődésben. Az egykori kisalföldi mezővárosokat is jelentékenyen érintették ezek a hatások. A következő táblázatban *jelenlegi és kívánatos jövőbeni állapotuk szerint* négy fő kategóriába sorolhatjuk őket (az időközbeni névváltozásokat nyíllal jelöltük). Mivel a mezővárosokat és az egykori mezővárosoknak megfeleltethető léptékű mai kisközpontokat együttesen célszerű vizsgálni, ezért a táblázat egy ötödik kategóriával is kiegészült.

1.	Mezővárosból kis- ill. közép méretű várossá lett, város-jelleg tekintetében folyamatosan továbbfejlődő települések (Pápa, Kapuvár, Csorna, Kisbér, Devecser, Ság-Kiscell→Celldömölk)
2.	Mezővárosból nagyközséggé, községgé visszaminősített olyan települések, amelyek a jelenkori térszerkezetben is kedvező helyzetük és szerepük alapján a jövőben <i>kisebb ellátó központ (kisváros)</i> jellegükben erősíthetők (Rajka, Hédervár, Lébény, Mosonszentjános→Jánossomorja, Beled, Szany, Tét)
3.	Mezővárosból faluvá visszaminősített olyan települések, amelyek léptékük és a jelenkori térszerkezetben elfoglalt kedvezőtlen helyzetük alapján a jövőben sem számíthatnak arra, hogy térségük kisebb ellátó központjává fejlődjenek (Mihályi, Szil, Túskevár, Somlószlós)
4.	Önálló mezővárosból más városok agglomerációjába betagozódó települések (Győr melletti Gönyű vagy a Mosonmagyaróvár melletti Halászi).
5.	Olyan települések, melyek nem voltak mezővárosok, de mára kisebb ellátó központtá fejlődtek. Ezek egy részét a városhiányos területeken célszerű várossá fejleszteni (pl. a Kisalföld keleti részén Bábolnát).

2.4.1/C. táblázat: Mezővárosi előzményű települések szerepének történelmi változása, külön figyelemmel a mai kisközpontokra (Szerk.: Somfai A.)

A Kisalföld területén két jelentősebb városhiányos zóna különíthető el. *Győr-Moson-Sopron megye déli határa mentén kelet-nyugat irányban végighúzódó városhiányos területsávot találunk*, ami csupán részben magyarázható a Rába-szabályozások előtti mostoha környezeti adottságokkal (Ihrig 1973, Pájer 1990). A városhiány konzerválásában a megfelelő feltáró utak hiánya is jelentős szerepet játszik (Szörényiné Kukorelli 1994). *Az említett területsáv úthálózat-fejlesztéssel élénkíthető*, azonban a térségben a közeljövőben várossá fejlődni képes települést alig találunk (Máthé 1994). Úgy véljük, hogy ilyen esetben a térségfejlesztő központok szerepét a sokáig hiányzó városok helyett a már javasolt ún. "kisvárosok" tölthetnék be (Szany, Beled, ill. a nemrég városi rangra emelkedett Csepreg és Répcelak).

A másik városhiányos zóna Győr térségében a Sokoró vonulatától keletre található. Korábban említettük, hogy a török idők emlékeként a települések ritkasága még ma is szembetűnő (egykori Pusztai járás), és nem tudott egy sem mezővárosi típusú térségi központtá válni. Ezen a területen ezért különösen kívánatos Bábolna további tudatos fejlesztése és oldani szükséges a Győr-központú sugaras úthálózat-szerkezet egyoldalúságát is (pl. Gönyű-mezőörsi keresztirányú úttal).

#### **2.4.3 Új típusú városhálózat- és közlekedéshálózat-fejlesztési szemlélet szükségessége Magyarországon**

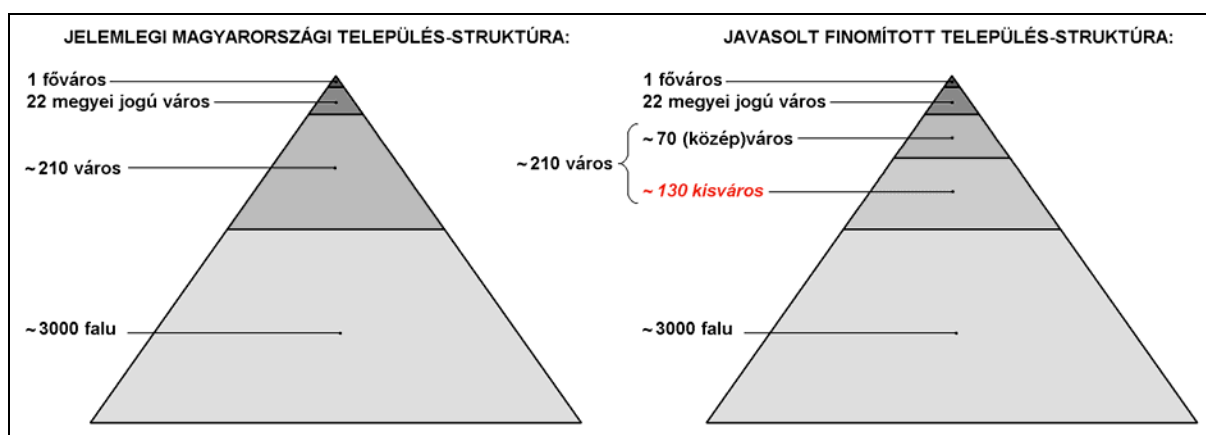
Településhálózatunk távlati fejlődésének modellezésekor változtatás nélkül nem vehető át a fejlett országok hálózati struktúrája, mert mások a történelmi, gazdasági és társadalmi feltételek. A településrendszer fejlődése igen bonyolult folyamat, igazából nem irányítható, nem tervezhető, csak befolyásolható. *A tervezők feladata, hogy a településfejlődés spontán törvényszerűségeit időben felismerjék és helyes korrekciókkal a fejlődést tudatosan elősegítsék* (Enyedi 1988).

Míg a 20. században a vasútnak óriási szerepe volt a településfejlődés előmozdításában, az 1980-as évektől kezdve ismét a közút tölt be e téren domináns szerepet. *Ezért a főút- és autópálya-hálózat korszerűsítése mellett a jövőben várhatóan előtérbe kerül a falvak, községek, nagyközségek közötti ún. településközi utak kiépítése is* – ezek közül a valamelyest fontosabb utakat javasoljuk újra három számjegyű, azaz harmadrendű utaknak nevezni. A szomszédos kisebb települések közötti közvetlen összeköttetések megteremtésével nagyban oldódhat országos, megyei és volt járási szinten is sugaras alaprendszerű úthálózatunk, amely az egykori hatalmi-igazgatási rendszert képezte le. E hálózatot körirányú kapcsolatokkal kiegészítve, *az úthálózatot policentrikus rácsrendszerűvé fejlesztve*



*demokratikusabb térszerkezet alakul ki.* A kisebb települések előtt így újfajta gazdasági-életviteli távlatok nyílnak meg.

A korábban ismertetett településfejlődési folyamatok tanulságaként a magyar városhálózat egy lehetséges jövőképét – a múltból kiindulva és a jelenkori fejlődési tendenciákat, szükségleteket figyelembe véve – a következőképpen lehet felvázolni: a magyarországi városhálózat-terminológiát véleményünk szerint differenciálni indokolt *főváros, megyei jogú város, (közép)város és kisváros* kategóriákra (a besorolás kritériumai további kutatással pontosítandók). A *kisvárosok* – hozzávetőlegesen 10 000 lakosig – a térszerkezet kisebb falucsoportjaiban (kistérségekben) ellátó kisközpont szerepét töltenének be. Ilyenek lennének *egyes volt mezővárosok* és olyan települések is, amelyek ugyan nem voltak mezővárosok, de a mai városhiányos területeken a kisközpontok szerepét a jövőben elláthatják. A *térszerkezet-fejlesztés* egyik célja az, hogy biztosítsa a kisközpontok megfelelő területi eloszlását, ezáltal tegye lehetővé a kistérségeken belül a nagyjából egyenletes ellátást és segítse elő megfelelő munkahelyek teremtődését (Somfai 2002b). A kistérségek például csak napjainkban "tanulják" meg azt, hogy fejlesztési programjaik megfogalmazása után miként pályázhatnak meg és használhatnak fel európai uniós és hazai vidékfejlesztési támogatásokat – a partnerség és a szubszidiaritás jegyében (Sain 2001).



2.4.1/D. ábra: Magyarország jelenlegi és javasolt finomított település-struktúrája (Szerk.: Somfai A.)

A térségi településstruktúra átalakulása-átalakítása nem csak az ellátás körülményeire és a munkaerőpiacra van hatással: befolyásolja az önkormányzatok költségvetési politikáját, de akár egy település ingatlanforgalmát is. A központi jellegű rendeltetések erősödése ill. a hatására jelentkező fokozott kereslet hatással van a meglévő épületállomány sorsára. Megnö az igény a bontás, felújítás, bővítés ill. új épületek építése irányában, emellett a települések peremterületein is megnő az építési telket keresők száma.

A szakembereknek helyes válaszokat kell adni a település életképességét mutató *új funkciók* (pl. kisüzem, benzinkút, telephelyek, bevásárló központ, diszkó stb.) városképi

befogadására, műszaki-építészeti megfeleltethetőségére is. Ehhez a túl merev, alapvetően tiltó szemléletű építésszabályozást fel kell váltani az *alternatívákat is hordozó és azokhoz okos peremfeltételeket rögzítő építésszabályozással*. Például az új típusú lakótelkeknek a hagyományos lakófunkció mellett a számtalan és szerteágazó új igénynek is meg kell felelnie (a korábban "garázsba kényszerült" vállalkozások helyett a lakóövezetbe még "beférő", korszerű csendes törpeüzemek stb).

A 2.4 fejezet alapján a következő tézist fogalmaztuk meg (a tézisek szövege a dolgozat végén található):

**3. TÉZIS:**  
**„A KISVÁROS TELEPÜLÉSKATEGÓRIA**  
**BEVEZETÉSÉNEK SZÜKSÉGESSÉGÉRŐL” CÍMMEL.**

## 2.5. KISVÁROSI ÉRTÉKEK VÉDELMEINEK LEHETŐSÉGEI

### 2.5.1 Mit és hogyan lehet reálisan megőrizni?

A központi jellegből fakadó intenzívebb fejlődés nem csupán a műemlékek, hanem az általános városképi értékek, sőt a természeti értékek védelmében is fokozott figyelmet kíván. Ez a sokarcú, mindjobban kiszélesedő értékvédelem a regionális és interregionális együttműködésektől a helyi védelemig többféle szinten érvényesülhet.

A társadalmi-gazdasági változások, erkölcsi avulás a környezetünket alkotó elemek állandó átépítésével, pusztulásával, lebontásával járhat, ami az élet természetes velejárója. *Fontos tehát megnevezni a meglévő épített és táji-természeti környezet azon részét, melyet meg kívánunk őrizni.* Ez azért is szükséges, hogy a közösség érdekében megóvandó objektumok ne essenek egyéni érdekek áldozatává. *A megőrzés akkor hatékony, ha a helyi közösség felé hitelesen meg tudjuk indokolni annak szükségességét:* a védelem nem csak történeti szempontból fontos, hanem azért is, mert a meglévő települési környezet az identitástudatot erősíti, a településre jellemző egyéni és társadalmi létformákat őriz, az emberbe mélyen bevésődő „ittthon vagyok” tudat természetes közegét jelenti. – A települési értékek bemutatására alapozott idegenforgalomnak köszönhetően számos formában jelentkező jövedelmek aláhúzzák a történeti településrészek megőrzését a gazdaságosság oldaláról is.

A múlt legnyilvánvalóbb emlékeinek – várak, kastélyok, műemlékek, terek, történeti parkok – megbecsülésén túlmenően cél a történeti, kulturális és természeti értékeket hordozó mezővárosi épített és táji környezet komplex megóvása. Védni indokolt *egyes építményeket* (műemlékeket, helyi építészeti emlékeket, népi műemlékeket) és kapcsolódó környezetüket. Védendők a *település morfológiai értékei*: településszerkezeti adottságok, térarányok, beépítési módok. Jellegzetes utca- és térrészletek: városképi ill. településtörténeti szempontból értékes együttesek, épületcsoportok. A települési értékek védelme *a befogadó táji- természeti környezet* védelme nélkül nem lehet teljes.

A lakosságban tudatosítani kell saját településük értékeit, és azt, hogy az értékek gazdái elsősorban ők maguk. *Az állami szintű támogatási rendszerek mellett elsősorban települési szintű programokat kell teremteni,* hogy a helyi szereplők is aktívan rész vehessenek a megóvás, felújítás, továbbfejlesztés, felvirágoztatás feladataiban. A települési értékvédelemben tehát ugyanúgy a *partnerség és a szubszidiaritás* elvét kell követni, mint a kistérségi gazdaságstruktúra-fejlesztés pályázati rendszereinél. Az épített és környezeti elemek megőrzésének fontos feltétele, hogy azok a település életének, vérkeringésének továbbra is szerves részei legyenek: funkcióikat megőrizzük, ha arra ma is igény mutatkozik, vagy a revitalizálás során minél kevesebb változtatást igénylő új szerepeket kell találnunk.

## 2.5.2 Regionális és interregionális együttműködésekben rejlő lehetőségek, országos szintű történeti értékfelmérés

A történeti település jelentős gazdasági, társadalmi és kulturális érték. Ahhoz, hogy sorsa pozitívan alakuljon, *a megtestesült örökség helyes ismeretére, helyes értékelésére van szükség*. Az egyes régiók a történeti, kulturális értékeket őrző települések lényeges jellemzőit tudományos alapokon, közösen kidolgozott módszerek és irányelvek alkalmazásával kívánják vizsgálni és értékelni. Ilyenfajta együttműködések színterei a Történelmi Emlékek és Helyek Nemzetközi Tanácsa (ICOMOS) keretén belül a Történeti városok és Falvak Nemzetközi Bizottsága (CIVVIH) ill. a nyugat-magyarországi térség számára az Alpok-Adria Munkaközösség.

Az Alpok-Adria Munkaközösséget 1987-ben olyan régiók hozták létre, amelyek történeti és kulturális örökségük alapján összetartozónak tekintik magukat: olasz, osztrák régiók, Horvátország, Szlovénia és nyugat-magyarországi megyék (Győr-Moson-Sopron, Somogy, Vas, Zala). A Munkaközösség Kulturális Bizottsága hozta létre többek között a Történeti Központok Albizottságát. Meghatározásuk szerint *a történelmi központ olyan sűrű, régi településszövetű település vagy településrész, amely őriz egykori gazdasági, politikai, kulturális, vallási és társadalmi struktúrákat*. A történeti településrészek az egész településsel (és a természeti környezettel) szoros kapcsolatban állnak, elszigetelten nem kezelhetők. Fejlesztésüknél egyetértésre kell törekedni a lakossággal, ehhez az iskolától a tömegtájékoztatásig minden eszközt igénybe kell venni. Az Albizottság 1987. évi második jelentésében a vidék történeti településeinek vizsgálatára szólított fel, ehhez kapcsolódtak a tagországokban folyó egyes kutatások is pl. Fertőrákoson (*Winkler - Hartmann - Petzet* 1992).

Az Európa Tanács Kulturális Örökség Bizottsága 1993-ban megfogalmazta az ún. *integrált értékvédelem* szükségességét, ami értelmezésük szerint a történelmi környezet fejlesztésénél azt jelenti, hogy nem elég csupán megállítani az építmények és romok pusztulását, hanem rendeltetést is kell adni, ami folyamatos karbantartást eredményez (*Istvánfi* 2001). Demokratikusan elfogadott aktív tervezési-hatósági politikával ugyanis a befektetők bizalma megnyerhető aziránt, hogy hosszú távon megfelelő pénzügyi nyereséget tudnak elérni. Ezáltal élénkíthető a helyi gazdaság, növelhető a foglalkoztatottság is (*Fejérdy* 1996).

Az integrált értékvédelem egyre táguló fogalma már *a környezeti és az épített örökség* együttes megóvásának igényére is kiterjedt. Nemzetközi fórumokon pedig mind több szó esik arról, hogy nemzeti identitástudat nem létezhet *integrált örökség- és hagyományvédelem* nélkül. E felismerés szellemében jött létre hazánkban a Nemzeti Kulturális Örökség

Minisztériuma is (Istvánfi 2001). Az értékvédelem kiteljesítéséhez *az épített és természeti környezet értékeit országosan és szisztematikusan szükséges feltárni*. Ennek során a védendőnek ítélt karakterelemeket olyan térinformatikai alapú adatbázisba kell foglalni, amely a *térségi összefüggések* (például a különböző fajta települési értékek sűrűsödési helyeinek) kimutatására is alkalmas. Magyarországon ilyen adatbázis az *Országos Területi Információs Rendszer (TEIR)*, amelybe 1998-ig bekerültek *a kultúrtájak és történeti kertek, a műemlékek, valamint a régészeti emlékek-lelőhelyek*, de már előrehaladott a *településszerkezeti és népi építészeti-néprajzi adatok* országos térinformatikai feldolgozása is (Máté 1999).

### 2.5.3 Táj arculat védelme, zöldfelületek

Az egykori mezővárost és dűlőkre tagozódó határát egy egységnek kell tekintenünk. A vidéki táj szerkezetének változásai e határt érintették a legérzékenyebben. Arculata a történelem folyamán többször igen nagy mértékben átalakult és ma is változik. A telkek átosztásakor, a tagosításkor vagy a melioráció (átfogó földrendezés és talajjavítás) kapcsán gyakran fasorok, erdőrészek, dűlőket határoló cserjések semmisültek meg.

Lassan felismerjük, hogy a természetvédelmet nem csak a természetvédelmi területekre, nemzeti parkokra kell összpontosítani: a táji arculat részét képezik a kisebb erdőfoltok, vízfolyások, természetes vagy mesterséges tavak és a tájban ülő épített emlékek (kápolnák, kálváriák, egykori útelágazást őrző keresztek, gémeskutak stb). Ezek egy részéről országos összeírás készült a 90-es évek elején az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság kezdeményezése nyomán (Winkler 1997b). A hagyományos turista-útvonalak mellett tematikus tanösvények is létesíthetők. Kerékpárutak nem csak közlekedési utakkal párhuzamosan vezethetők, hanem nyugati szomszédainkhoz hasonlóan természeti környezetben is (pl. felszámolt kisvasutak töltésein).

A településbelső ún. kondicionáló zöldfelületei és a külterületek táji környezete közötti átmenetet képviselő településszéli zöldterületeket indokolt lenne parkerdőkké, pihenőkertekké fejleszteni, a megváltozó életritmusú és környezeti igényű 21. századi kisvárosi polgárság számára. A településtől sétatávolságra (1-1,5 km) található kiemelt turista-úticélok (pl. az egykori mezővárosok szőlőhegyei, „pincevárosai”, kálváriadombok, emlékhelyek) megközelítését telepített fasorokkal, sétányokkal indokolt gazdagítani. A településbelsőben a sokféle alakban megjelenő zöldek "gondozása" mellett a településtervezőknek nem szabad elfeledkezniük az újabb zöldfelületek létesítéséről sem. A településeken található még rendezetlen zöldterületekben rejlő potenciális lehetőségeket is fel kell ismerni (pl. folyópartok, régi bányagödrök).

## 2.5.4 Településszerkezet értékeinek védelme

A *települési örökség* az épített környezet történeti települési értékeinek összessége. Ez a szellemi örökség mellett nem az egyes épített történeti objektumokat jelenti, hanem az azok által létrehozott *térbeli rendet*, az általuk megnyilvánuló településképet is. A *települési örökségnek igen fontos része a térbeli elemek sokasága között kirajzolódó településszerkezet*, azaz az utca- és térrendszer és az épületek "alatt" nyugvó telekrendszer is. A településszerkezet pedig csak a településeket befogadó tájjal együtt értelmezhető igazán, tekintettel a történelmi léptékű gazdálkodási-életmódbeli és térszerkezeti kölcsönhatásokra (Máté 2001).

A települések – köztük a mezővárosok – településszerkezetének kutatásával többek között Meggyesi Tamás foglalkozott. Tézisei összefoglalójában megfogalmazta, hogy az emberi környezet korlátlan számú egyetemes archetípusból épül fel. A *hagyományos* környezetkultúrák gyakran használhatóbb megoldásokat hordoznak, mint a modernnek tekintett település- és lakásépítési szokások. Ennek a felismerésnek a kamatoztatásához *azonban feltétlen túl kell lépni a műemlékvédelem hagyományos szemléletén* és értékek kell tekintenünk azokat a településszerkezeti, elrendezésbeli, morfológiai és szellemi adottságokat is, melyek ma még sok helyen pusztulásra vannak ítélve. Új szemléletű kutatásokat kell végezni, melyeket a *történeti földrajztudományra* alapozunk (történeti térképek, helytörténeti monográfiák elemzésével). A települések vizsgálatakor ún. *természetes övezeteket* célszerű azonosítani (amelyekben az úthálózati rendszer, az épületeknek a telekhatárokhoz való viszonya, az épületek jellege és az ott-élők társadalmi összetétele is többé-kevésbé homogén). Ezeket a természetes övezeteket *összehasonlító morfológiai elemzésnek* kell alávetni, hiszen hasonló morfológiai típusok eltérő fejlődés eredményeképpen is létrejöhetnek (és fordítva: hasonló fejlődési utak során eltérő morfológiai típusok is keletkezhetnek). Az ún. *genetikus tipológia* keretében a morfológiai képletek történeti fejlődés során bekövetkező elváltozásait is fel kell tárni (elsősorban a beépítés és az épületkonfigurációk fejlődési fázisainak megállapításával). – Meggyesi Tamás már 1994-ben megfogalmazta, hogy a fellelt értékeket *települési arculatárban* célszerű összefoglalni. Ehhez a tevékenységhez nem elegendő a településszerkezet és épületállomány ismerete. *Empátia kell a térszituációról térszituációra feltáruuló település és a benne lakozó „genius loci” megérezéséhez; otthon kell lenni a részletek világában is* (Meggyesi 1994).

A településszerkezet sokoldalú történeti elemzése olyan *szemléleti átalakuláshoz* vezethet, amely a meglévő értékek felismerésén és védelmén túlmenően *a beavatkozások-átalakítások, sőt az új településrészek tervezésekor is* különleges értéktöbblet-teremtő

igényként és érzékenységgként jelenik meg – szemben a sematikus gondolkodásmóddal. A településtervezők asztalán a meglévő településszerkezet *formakincséből* intuitíve táplálkozva olyan új településrészek születhetnek, amelyeknek kellően hierarchizált és a történetihez hasonló változatosságú út- és térrendszerük van. Mindehhez természetesen a mai kor igényeinek is megfelelő telekalakítást és beépítési módokat indokolt párosítani (Somfai 2001b).

### 2.5.5 Műemlékvédelem

Az 1997. évi LIV. megújított *műemlékvédelmi törvény* áttörést hozott a kisvárosok műemlékvédelmében is. Ez a törvény már nem hatályos, mivel helyette a még komplexebb *szemléletű kulturális örökségvédelmi törvény* lépett hatályba (2001. évi LXIV. törvény).

1997-ben megszűntek a régi Műemlék, Műemlék jellegű épület, Városképi jelentőségű épület kategóriák. Ezek helyett a korábban összefoglaló névként is használt *Műemlék* fogalmat vezette be a törvény, ezzel kiküszöbölte a végtelen vagy akaratlagos félreértelmezéseket, amelyek már igen sok kárt okoztak („csak” műemlék jellegű). Új fogalmak is születtek: Műemlék, Műemléki jelentőségű terület, Műemléki környezet, és Műemléki helyreállítás, Védett műemléki terület (= Műemléki jelentőségű területek és a Műemléki környezet tartoznak bele). Az 1997. évi törvény kiemelte, hogy *a műemlékeket nem szabad zárványként kezelni*. Meg akadályozni a olyan „megoldásokat”, melyek azelőtt kézenfekvő beépítendő területnek tekintették a kastély parkját, a templom kertjét és így évszázadokkal ezelőtt kialakult történeti városmagokat, városszerkezetet robbantottak széjjel – a mai teleknagyságok és beépítési százalékok alkalmazásával. Az 1997. évi törvény már nem egyedi műemlékek védelmében, hanem *összefüggésekben kívánt gondolkodni*. A műemlékek szorosán vett környezetét (a szomszéd ingatlanokat) és műemlék tágabb környezetét is bizonyos kontroll alatt szándékozott tartani.

Az 1997. évi műemlékvédelmi törvényenél is tágabb szemléletű 2001. évi kulturális örökségvédelmi törvény szerint a *kulturális örökség* felöleli a régészeti érdekű területeket, a régészeti lelőhelyeket védőövezeteikkel, a régészeti emlékeket, a műemlékeket, a műemléki értékeket és műemléki területeket, valamint a kulturális javakat. A műemléki érték fogalmába épített örökségi elemek tartoznak (történeti, művészet, tudományos vagy műszaki emlékek), valamint ezen elemek rendeltetésszerűen összetartozó területe, együttese, rendszere. Figyelemre méltó, hogy műemléki védelem alá vonhatók a történeti kertek, temetők, sőt olyan történeti táj(egységek) is, amelyek a természet és az ember együttes munkájának eredményei és kulturális szempontból jelentősek.



Egykori mezővárosok történeti belvárosainak új szemléletű rehabilitációi közül szép példa Kapuvár főtéri tömbje, ahol a patinás épületek felújításán túlmenően azokat új módon kapcsolták be az élet vérkeringésébe az épületek részbeni funkcióváltásával ill. azzal, hogy a hangulatos belső udvarokat a nagyközönség számára megnyitották. További módszertani újdonság a meglévő értékekre igen érzékeny, ún. telkenkénti építésszabályozás elve (*Winkler* 1980). A hiányzó foghíjak beépítésekor az új elemek tiszteletben tartották a meglévő térbeli rendszert – annak arányait és léptékét, minőségét. Nem bontották meg az együttes harmóniáját, hanem hozzájárulnak annak gazdagításához. Hasonló gondolkodásmódra szólít fel a Történeti Városok Nemzetközi Chartája is, amelyet 1987-ben fogadtak el (*Fejérdy* 1996).

Történeti kisvárosainkban elsősorban a településmag és a történeti településrészek egyes részei szorulnak műemléki védelemre. Bizton védelemre számíthatnak a történeti településben „idegenforgalmi logo”-nak számító elemek: a vár, templomok, műemlékek, történeti terek. Ezen felül az "Épített környezet alakításáról és védelméről" szóló (szintén 1997. évi) megújított *építési törvény* szellemében *a helyi közösség is oltalma alá vonhat épületeket az ún. „helyi építészeti emlékek” megnevezésével.* A Nyugat-Dunántúlon Pápa egykori mezőváros volt az első olyan város, ahol 1997-ben a részletes rendezési terv kapcsán a "helyi műemlékek" listája elkészült (*Winkler* 1997a). Ma már ott tartunk, hogy a helyi jelentőségű emlékeket is figyelembe kell venni a településtervezés minden fázisában – erre 1990 óta a Granadai egyezmény is kötelezi hazánkat (*Máté* 1999).

A helyi védelem céljait szolgálta korábban a ma is létező „Műemléki jelentőségű terület” kategória. Főként városaink középkori belvárosait sorolták ide, ellenben az egykori mezővárosok védelmében csak kivételesen alkalmazták (pl. Hollókőn). Ezt az ürt a jövőben – főként rendezési tervek ill. a helyi építésügyi szabályzat közvetítésével – a műemlékvédelemnél tágabb értelmű, komplexebb szemléletű *jellegvédelem* (építész szóhasználattal *karaktervédelem*) töltheti be.

### 2.5.6 Jellegvédelem

Történeti településeink – köztük mezővárosi településeink – szépségét az épített közegnek a természeti látványhoz kötődése adja meg. A *jellegvédelem* az épített elemek és az azokat befogadó táji környezet együttesének védelmét jelenti (nem keverendő a tisztán természeti környezetre figyelő természetvédelemmel). Fontosságát Pogány Frigyes évtizedekkel ezelőtt az elsők között ismerte fel és hangoztatta.

A jellegvédelem (más szóval karaktervédelem) az értékesnek felismert tájba ágyazódó építészeti együttes *lehető* látványi fenntartása a megváltozott gazdasági, társadalmi, műszaki

és egyéb adottságok mellett. Túlmutat a műemlékvédemen annyiban, hogy az építészeti együtteseket nem történeti hűségükben kívánja fenntartani, hanem elsősorban a környezetükhöz való viszonyukban. Amennyivel ez a kritérium pontatlanabb, annál nagyobb körültekintés és dinamizmus szükséges teljesítéséhez (*Kubinszky* 1995).



2.5.6/A. kép: Pannonhalma. A várhegy, a monostor és a patinás hangulatú Váralja egysége  
(In: *Rosivall* 2000).

A jelleg sajátossága a *változás* is. Nemcsak a természeti környezet változik, hanem az urbanizálódás révén az épített közeg is. Gyönyörű fésűs beépítésű hagyományos településrészeink az agrártermeléshez szervesen kötődtek. A 20. század ötvenes éveitől a hetvenes évekig jellemző földszintes, sátozott új építésű házakat idegennek éreztük a régi egyszerű zsúpfedésű, nyeregtetős házakhoz képest, pedig alapvetően a fejlődés, korszerűsödés megkövetelte módosulás volt (*Székely* 2001). A hagyományos település léptékével, a fásítással jobban összeegyeztethető volt, mint a kertes településrészekben későbbi épített kétszer olyan magas, mai szemmel is kulturálatlanabb megjelenésű, léptékevesztett emeletes házak. A szakemberek felismerték a településképre leselkedő veszélyt, de *a jellegvédelem eszköztárának hiányában nem tudtak mit kezdeni a korszerűsítés feszítő igényéből születő új építményekkel.*

A történeti városmagok közlekedési tehermentesítését az elkerülő utak építése örvendetesen elősegítheti, azonban ez általában a nagy forgalmú és óriási területigényű bevásárlóközpontok városszélre településével jár. Kellő körültekintés hiányában ilyenkor *könnyen felborulhat a táj és a település hagyományos kapcsolata.* Ez a kivételes természeti környezetű településeket fokozottan veszélyezteti (*Fejérdy* 1996).

A jellegvédelem során jól megválasztott jelleg-tényezők közül (pl. az épülettömegek léptéke, szintszám, tetőhajlásszög, tetőfedés anyaga, növényfajok stb.) csupán a legfontosabbak megtartását célszerű előírni. Túl sok jellegzetesség előírása nehezíti a betartást, a lényeges vonások mellőzése pedig hatástalanná teszi a védelmet (*Kubinszky 1995*).

Összefoglalásként azt mondhatjuk, hogy a *jellegvédelem eredményesen ott alkalmazható, ahol a szép látvány mögött az élet megkövetelte tartalmi optimum is fenntartható. A jellegvédelem komplex feladat, minden eset egyéni elbírálást kíván.*





3./A. ábra: Kapuvár vázlatos térképe, 1996

### 3. TELEPÜLÉSSZERKEZETI ESETTANULMÁNY KAPUVÁR PÉLDÁJÁN

#### 3.1. ÁLTALÁNOS ISMERTETÉS

##### 3.1.1. Az esettanulmány jelentősége

Az 2. fejezetben áttekintettük a magyarországi agrártelepülések összességének fejlődési folyamatát. Több mezőváros fejlődését röviden elemeztünk. Ezek közül a sokféle tanulsággal szolgáló kistársföldi Kapuvárról részletes esettanulmányt is készítettünk, amelynek esszenciáját e fejezetben ismertetjük.

Az 1990-es éveket követően Magyarországon előtérbe került a vidékfejlesztés. Ebben folyamatban jelentős szerep juthat a mezővárosokból, nagyobb agrárfalvakból kifejlődött mai kisvárosoknak is. Jelen esettanulmány – az általános érvényű tanulságok megfogalmazásán túl – rávilágít arra, hogy a kisvárosi fejlődési törvényszerűségek alapos feltárása-elemzése után *értéktudatosabb* jövőkép rajzolható meg.

A korábbi szintetizáló igényű tér- és településszerkezeti kutatások eredményei a legutóbbi időkig kevésbé hasznosultak a hazai városfejlesztési munkák térségi összefüggéseket taglaló munkarészeiben – nagytérség-fejlesztési munkák pedig gyakorlatilag az 1970-es évekig nem is készültek Magyarországon. A dolgozatban szereplő kapuvári térszerkezet-fejlődéstörténeti vizsgálatok és javaslatok hasznosíthatók lesznek *a város, a kistérség, a megye, sőt a régió* fejlesztési koncepcióinak megalkotásához is.

A kutatás további jelentőségét illetően visszautalunk a 2. fejezetben említettekre, miszerint az észak-dunántúli települések történeti kutatása különösen időszerű. Az utóbbi évtizedekben ugyanis – különösen a magyar településképzés-kutatók – legtöbbször a megosztott településekkel, azon belül a szálláskertes halmozott településekkel és a tanyákkal foglalkoztak (Bárh 1996: 11). Ezért *az Észak-Dunántúlra összpontosító településszerkezeti-telekrendszeri kutatások bizonyos értelemben hiánypótló szerepet töltenek be* és ezzel egyidejűleg a magyarországi településfejlődés-elmélet egészének folyamatos felülvizsgálatára, pontosítására ösztönöznek.

### 3.1.2. Célkitűzések és módszerek

Célunk az volt, hogy Kapuvár településszerkezetének, telekrendszerének részletes fejlődés-elemzése során megismert folyamatokból, összefüggésekből tanulva hozzájáruljunk a település meglévő értékeiből tudatosan és intuitíve táplálkozó a *településtervezést segítő új módszerek kialakulásához és a szemléleti megújuláshoz*.

A településtudományi kutatás fő módszertani újdonsága, hogy a *hagyományos műszaki jellegű településtudományt ötvözi a településföldrajzzal. Különböző korállapotokat megtestesítő történeti térképeket számítógépes földtechnikával összehasonlítva* vizsgáltuk Kapuvár fejlődését, ezáltal a változásokat jóval finomabb részleteiben tudtuk kimutatni a hagyományos szemrevételezéses összehasonlítással szemben. A számítógépes módszer nagy előnye, hogy a különböző korú ill. témájú térképek egymásra vetíthetők a méretarány összehangolása után. További újdonság, hogy a kialakult gyakorlatot meghaladóan a település vizsgálata nem áll meg a település belterületi határainál. *A morfológiai összehasonlítás* elsősorban a település tágabb környezetének *térszerkezeti* fejlődésére ill. a *településszerkezet és a telekrendszer* kiteljesedésének folyamatára terjedt ki – a fejlődés sokféle tényezőinek feltárásával, különös tekintettel a topográfiára (a történeti térképek mellett ezért topográfiai térképek és légifelvételek is segítségünkre voltak). A tágabb összefüggések feltárása után egyre részletesebb vizsgálatokkal közelítettünk rá magára a településre. Összehasonlító vizsgálataink eredményeit a település történetének, népesedésének, növényzeti-, domborzati- és árvízviszonyainak, birtok- és gazdasági viszonyainak kutatásával és helyszíni bejárások-elbeszélgetések tanulságaival támasztottuk alá. Kigyűjtöttük a történeti településszerkezet értékeit képviselő sajátos utca-, tér-, és zöldfelület-típusokat is. Összefüggéseket próbáltunk kimutatni a történeti településszövet-minták és a lakosság társadalmi-gazdasági helyzete között. A kutatási eredményeket fejlődési ábráskorokba, tipológiai táblázatokba és értékkataszterekbe foglaltuk.

A kutatómunka záró fázisában a települést érintő fejlesztési elképzelések, rendezési tervek összehasonlító elemzésének birtokában elvi megállapításokat és módszertani javaslatokat fogalmaztunk meg a történetiérték-tudatos településtervezési szemlélet kialakulásához.

### 3.1.3. A kutatás forráselőzményei és megvalósítása

A disszertáció elején már áttekintettük a kisalföldi mezővárosok-kisvárosok témakörhöz kapcsolódó jelentősebb szakirodalmi előzményeket, amelyekre itt az esettanulmányi részben is hivatkozunk. Ezen felül külön kiemeljük a Sopron vármegyéhez és Kapuvárhoz kötődő kutatók fontosabb munkáit.



Sopron vármegye középkori történetét illetően jelentős Horváth Zoltán műve (*A jobbágyvilág alkonya Sopron megyében*, Sopron, 1976). Gazdasági és szociológiai szempontból egyaránt kuriózum Soproni Eleknek a vármegyéről írt műve (*A Kultúrsarok gondjai*, 1940). Kapuvárnak a Kisalföldön – és közelebről a Rábaközben – betöltött térszerkezeti-településhálózati szerepéről többek között Rechnitzer János munkáiban olvashatunk (*A Rábaköz térszerkezete*, 1998).

Kapuvár településtörténeti írói Gimes Endre (*Kapuvár Útikalauz*, Győr, 1972), Faragó Sándor (*Kapuvárról írásban és képekben*, Kapuvár, 1974) és Varga József (*Kapuvár múltja üzen*, Kapuvár, 2000). A Kapuvárral 1923-ban egyesült Garta község történetét Csiszár Attila foglalta össze (*Garta, egy kisalföldi építőközpont és céhes hagyományai*, Kapuvár, 2001). Kapuvár települési múltjának tudatosabb elemzését segítették más kisalföldi mezővárosokról korábban elkészített művek is, pl. Winkler Gábornak a Kapuvárral szomszédos és hasonló nagyságú Csornáról írt tanulmánya (*A premontrieiek és Csorna fejlődése*, Csorna, 1998) illetve a Fertőrákos megóvásáról módszertani igénnyel írt műve (*Fertőrákos*, München, 1992).

Tanulságos volt a kapuvári városrendezési tervek írásos és rajzi anyagának elemzése is, így a kutatómunka hatékonyabban járulhat hozzá egy új minőségű Kapuvár-jövőkép megrajzolásához.

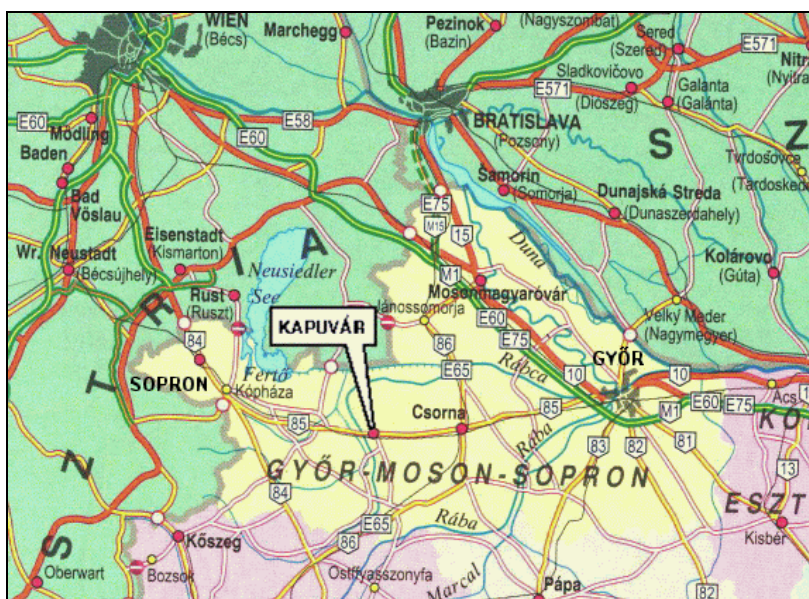
Említettük, hogy a településszerkezeti-telekrendszeri kutatás megvalósításának gericét *a történeti térképek* – kataszteri, katonai és uradalmi térképek – *összehasonlító vizsgálata* képezte. A nagy számú (Kapuvár esetén 13 darab), eltérő rajzi részletességű és pontosságú térképeket minél hatékonyabban összehasonlíthatóvá kellett tennünk. Ezt a hagyományos fénymásoló fóliák helyett virtuális számítógépes fóliákkal valósítottuk meg, amelynél könnyen lehet a történeti térképek léptékét és szögállását összehangolni és ezt követően az eltérő színű térképfolák morfológiai összehasonlítása jóval egyszerűbb. A finom eltérések érzékelése és tetszőleges nagyítású térképrészletek azonnali kimásolása is sokkal könnyebb.

Településeink számítógépes leképezését leghatékonyabban *térinformatikai szoftverekkel* tudnánk elvégezni, ha rendelkezésünkre állna a kiindulási alapként szolgáló ún. vektoros (digitalizált) jelenkori kataszteri térképanyag (Czímber 1997: 14). Ez azonban igen költséges, ezért eddig az önkormányzatoknak csak kis része készítette el. Kapuvár digitalizált kataszteri alaptérképének hiányában minden esetben *ún. raszteres (szkennelt) térképállományokkal* dolgoztunk, ezért a számítógépen a virtuális fóliatérképekkel végzett vizsgálatokat – a térinformatikai módszer helyett – fejlett bitkép-szerkesztő programokkal végeztük. A számítógép nagy adatmennyiségek kezelését és sokfajta vizsgálat elvégzését teszi lehetővé, nem korlátozza a kreativitást és a kísérletező kedvet, sőt megkönnyíti a publikálást internetes szakfolyóiratban is.

### 3.2. A TÁJ FEJLŐDÉSTÖRTÉNETE

Kapuvár Magyarország észak-dunántúli részén, a Kisalföld nagytájon, a Hanságtól délre, a Rábaköz nyugati szélén, a Répce-síkon található.

A *Kisalföldi medence* a pleisztocén időszak második felében egyenetlen süllyedéssel alakult ki. Az ideérkező folyók hordalékukat hatalmas *hordalékkúp-sorozatba* rakták le. Legnagyobb volt köztük az észak felől ideérkező ős-Dunáé és a déli részen az ős-Rábáé. E két hordalékkúp-vonulat nagyjából a Fertő-Hanság-Győr vonalon találkozott össze. Ebben a sávban rossz lefolyású medencerész maradt vissza, ez a mai *Hanság-medence*.



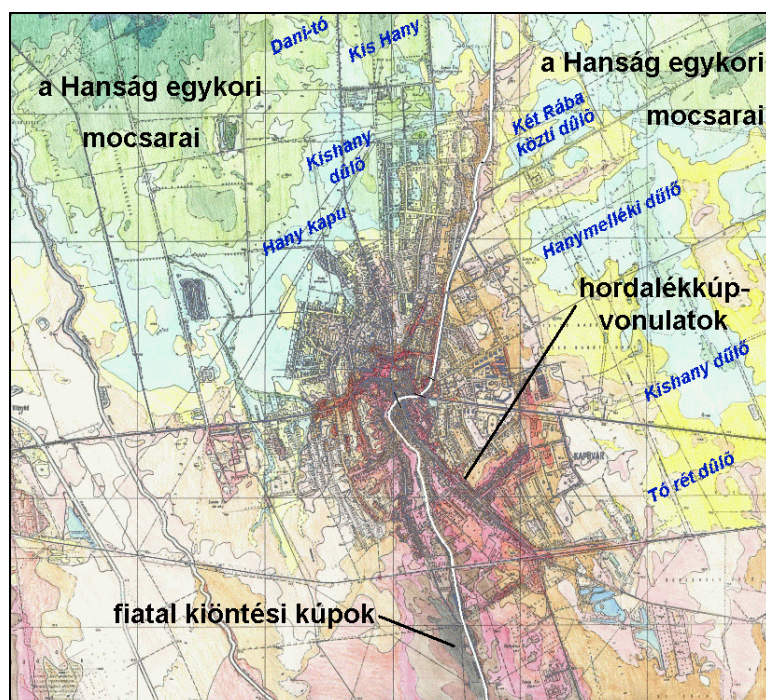
3.2/A. ábra: Kapuvár elhelyezkedése Győr-Moson-Sopron megyében



3.2/B. ábra: Észak-Dunántúl topográfiai térképe (*Papp-Váry* 1992:24 részlete)



A Hanságot a Répce és a Rába korábban szinte évente elárasztotta, sőt időnként a Duna is átfolyt a Hanság keleti medencéjébe, feltorlasztva a Hanság és a Fertő vizét is. Ebbe a hansági mocsaras tájba nyúlik bele az a *hordalékkúp-vonulat*, amelyet a Rábából kiszakadó Kis-Rába épített és amelyen Kapuvár is megtelepedett. A város délkeleti részét képezi az egykor önálló Garta község, amelynek az egyik változat szerint a német 'Garten' (kert) szóból, a másik változat szerint a szláv „grto” szóból eredeztethető, amely a mocsárból-vízből kiemelkedő dombos helyet, földhányást, átjárót jelent (Csiszár 2001). Kapuvártól északra már csak kisebb, szélfújta, lösszel kevert szigetszerű futóhomok-halmok emelkednek ki a sík tájfelszínből.



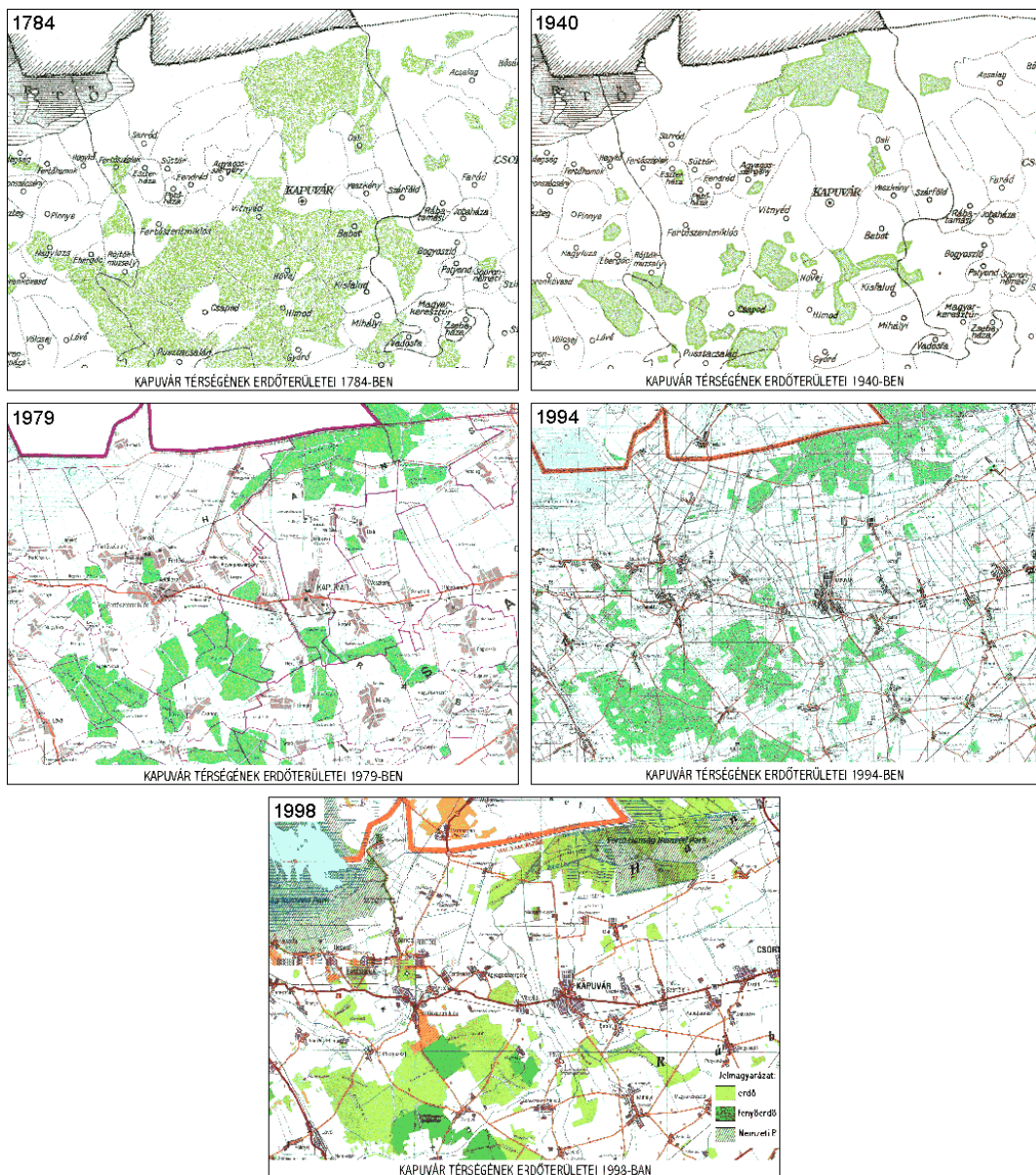
3.2/C. ábra: Kapuvár környékének domborzata és a víz jelenlétére utaló dűlőnevei (kék). Az ősi tengelyutak a vízjárta síkból kiemelkedő hordalékkúp-vonulatokat követik. (Szerk.: Somfai A. az 1981-es katonai térkép kiszínezésével).

A Hanság erdős mocsárvilágának határa az évszázadok során hol előrenyomult, hol pedig – mint pl. a rómaiak korában – visszahúzódott. A dűlőnevek és más okiratok azonban arról tanúskodnak, hogy a kapuvári határnak az északnyugattól a kelet-délkeletig terjedő része még a 19. században is vizes, nedves tájék volt.

A Hanság lecsapolására már a 18. század végén történt kísérlet, de eredményt csak a Duna, a Rába és a Marcal szabályozásához kapcsolódó árvízmentesítés hozott az 1880-es években. Ekkor nem csak a Hanságot csapolták le csatornarendszerrel, hanem a Répce árvizeit is átvezették Répcelaknál a Rábába (Ihrig 1973). A majdnem 400 éve folyó kis-rábai vízszabályozási kísérletek záró mozzanataként a Kis-Rábába kiengedhető rábai víz mennyiségét is lekorlátozták. Kapuvár így mind a hansági vízemelkedésektől, mind pedig a

répcé-kisrábai árvizektől megszabadult a 19. század végén. – Az utóbbi évszázadban megfordult a helyzet, ugyanis a csapadékhiány miatt nemritkán a termőföldek öntözővízellátása lett a legfontosabb vízrendezési feladat.

Az ősi táj növényzete döntő részben erdő volt. Kapuvártól északra a Hanság nedves, mocsaras részein az *éger* és a *nyár*, a szárazabb talajú déli részeken pedig a *juhar* volt az őshonos fafaj. Kapuvár környezetében a 18. században kezdődött az erdők nagyobb arányú irtása, elsősorban legeltetés, kisebb részben szántóföldi művelés céljára. A következő térképsorozat jól mutatja az erdőirtási folyamat lendületét, végül az utóbbi évtizedekben megindult visszaerdősítést is. Ez utóbbit a megváltozott társadalmi-gazdasági elvárások és az európai uniós tendenciák is indokolták (környezetminőség-javítás, árvízkepződés csillapítása, stb).



3.2/D. ábrásor: Kapuvár erdőterületeinek változása 1784-1998 között, a mai országterületre vetítve (Soproni 1940:141 és 142 felhasználásával szerk.: Somfai A.)

### 3.3. A TÉRSZERKEZET FEJLŐDÉSTÖRTÉNETE

#### 3.3.1. A nagytérség út- és vasúthálózatának fejlődéstörténete

Ebben a fejezetben történelmi fázisábrák segítségével mutatjuk be Kapuvár tágabb környezetében az út- és vasúthálózat fejlődését. A szükséges adatokat számos korabeli térképről ill. a vasúthálózatnál főleg lexikonokból nyertük. Az úthálózati hierarchia megállapításához a primer térképtartalom mellett figyelembe vettük a korábbi megyekiterjedést és megyén belüli prioritásokat, a korabeli vízrajzi és topográfiai viszonyokat, az egykor fontosabb (és ezért hamarabb kiépített) utakat, a fontosabb utak okleveles említését, az újkori térképeken a térképi útneveket és útirány-feliratokat ill. a legújabb kori térképeken szereplő útszámozási hierarchiát is.

A Rábaköz településhálózatának jelenlegi legfontosabb szervező úttengelye a kelet-nyugat irányú 85-ös számú sopron-győri főút. A ma ismert úthálózati struktúra azonban hosszú történelmi folyamat eredményeképpen alakult ki (3.3.1/A ábrásor).

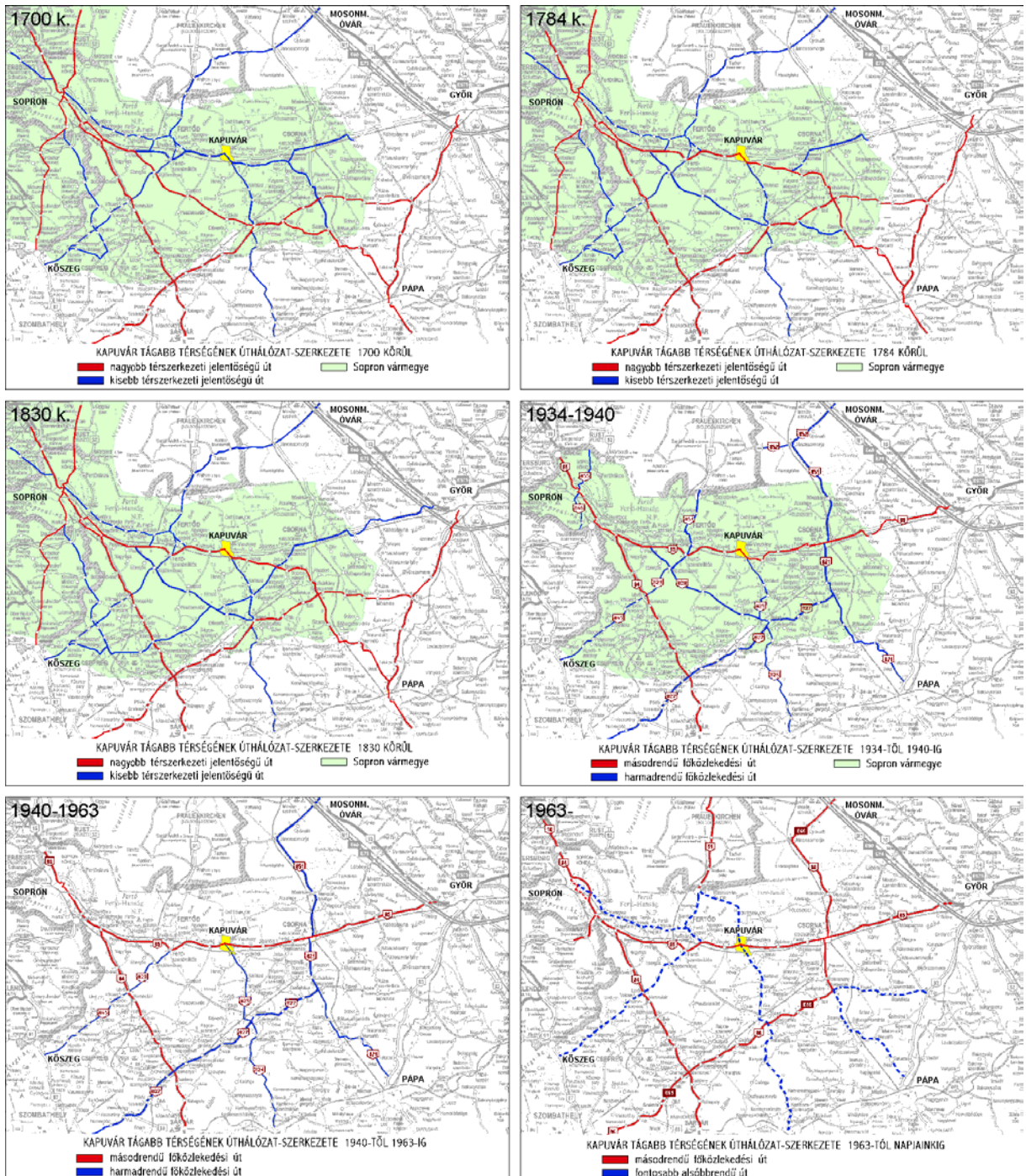
Az 1700-as évek Sopron vármegyéjének közúti közlekedési viszonyait erőteljes Sopron-központúság jellemezte. A legfontosabb utak Szombathely, Sárvár és Pápa felől vezettek a vármegye székhelyére, ahonnan természetes továbbjutás adódott Bécs irányába is. Csupán kisebb jelentőségű volt a Kónyból Kapuváron át Sopronba vezető vármegyei posta- és kereskedelmi út. Ezt az utat I. Lipót császár Vitnyéd vámhelyet adományozó 1681-es okirata említi (Tímár L. 1999). 1784-ben a sopron-pápai út már nem Beleden haladt át, hanem Kapuváron keresztül kiépítve vezetett a II. József-féle katonai térkép tanúsága szerint. Sopron vármegyéből Győr felé az eljutást a Csornától keletre elterülő Tóköz mocsarai nehezítették, ezért az út jelentős kitérőt tett délkeleti irányba, Téten keresztül. A 19. századra érett meg a Tóközt átszelő új győri út gondolata. Ezt bizonyítja a Kónyon át vezető Kőszeg-győri út terve 1832-ből (Soproni Levéltár, SMT 96).

Az 1921-es trianoni békeszerződés átrendezte a nyugati országrész térszerkezetét. Az 1930-as évek végén korszerűsített formában kiépítették a sopron-győri másodrendű főközlekedési utat. Ekkor még a Trianon előttről örökölt struktúrának köszönhetően az észak-déli irányú Magyaróvár-pápai és a Kapuvár közelében vezető pomogy-kőszegi utakat is harmadrendűnek sorolták be. A pomogy-kőszegi út azonban az ötvenes évekre elvesztette jelentőségét. Kapuvár tágabb környezetének úthálózat-szerkezete így egyoldalúbbá vált az erős kelet-nyugat orientáltság folytán.

A hetvenes évek elején a mosonmagyaróvár-csorna-szombathelyi utat európai elsőrendű úttá nyilvánították. Ez az észak-dél irányú út ugyan nem Kapuváron vezet át, mégis javított a város térszerkezeti helyzetén.



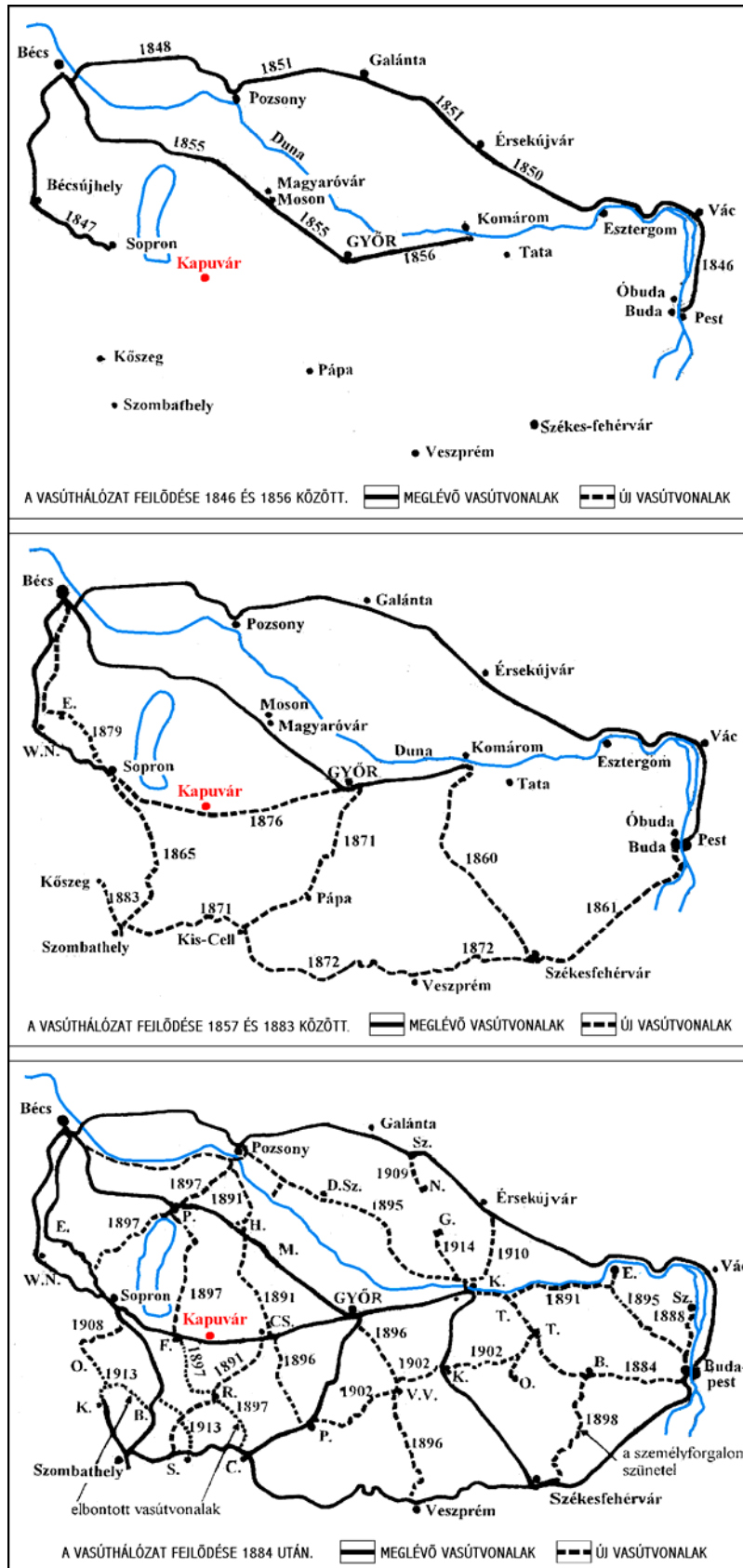
A rendszerváltozás után egyre jobban megmutatkozik, hogy *Kapuvár beleesik Bécs természetes világvárosi vonzaskörzetébe is*. Élénkülnek a határon átnyúló gazdasági-üzleti kapcsolatok, emellett fellendülőben van a termál- és gyógyturizmus is.



3.3.1/A. ábrásor: A fontosabb utak történelmi fejlődése Kapuvár tágabb térségében (Szerk: Somfai A.)

Az északnyugat-magyarországi *vasúthálózat* fejlődésében is nyomon követhető több szerkezeti átrendeződés (3.3.1/B ábrásor). 1876-ban nyitották meg a győr-soproni vasútvonalat, amely Kapuvárt már egyértelműen a két város közötti kelet-nyugati tengelyre rögzítette. Kapuvár jelentős vasúti csomópont is lehetett volna, ha a tervezett celledömölk-

pozsonyi vagy a pápa-pozsonyi vonalak kapcsolati helyét nem engedi át Fertőszentmiklósnak ill. Csornának (Sáry 1977). A város súlypontjától túl távol telepített vasútállomás is a lehetségesnél kevesebb fejlesztőerőt jelentett.



3.3.1/B. ábrásor: a vasúthálózat-szerkezet történelmi fejlődése Északnyugat-Magyarországon (Szerk.: Somfai A.)

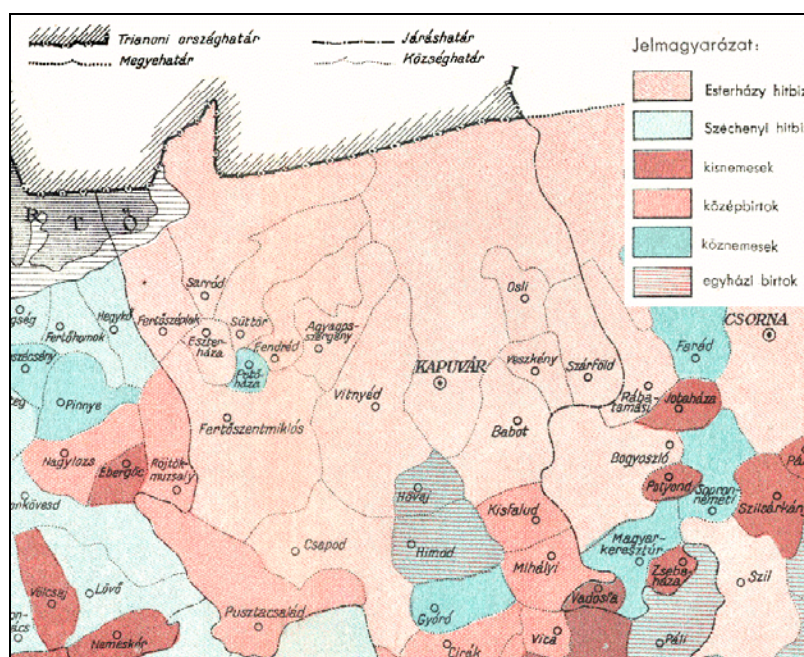


Több, mint száz év elteltével már egyértelműen megállapítható, hogy Kapuvár fejlődésében a vasút a lehetségesnél jóval korlátozottabb szerepet játszott. A Hanság mocsarainak lecsapolása után Kapuvár számára új lehetőségek körvonalazódtak, de a vasút jelentőségét a város lakói nem ismerték fel, így Kapuvár nem lett vasúti csomópont. Ha az lett volna, akkor Kapuvár ma talán nem 10 000, hanem akár 25 000 lakosú város is lehetne, azaz a térségben egyértelműen vezető szerepű város lenne. Észak-Dunántúl térszerkezetéből ma is érezhetően hiányzik egy erős, gócpont jellegű Kapuvár, amely helyett ma két kisváros rivalizál egymással a Rábaközben.

### 3.3.2. A kistérség szerkezeti fejlődéstörténete

Kapuvár közvetlen szomszédságában a települések rendszere már az Árpád-házi királyok idején kialakult. Ezek mellé az irtásföldek föltörése és főleg az ármentesítés nyomán jelentős számú major létesült a 19. században, azonban az 1960-70-es évek során Öntésmajor kivételével a többi major lakott jellege megszűnt.

A környező községek – Osló, Szárföld, Veszvény, Babót, Hövej és Vitnyéd – a török kori pusztításokat mindig kiheverték és a 18. században végre nyugodtabb körülmények között fejlődhettek. Közülük az akkori megyetengely mentén lévő Vitnyéd és az egykori Babót és Ordód (Ordód ma Babót része) gazdaságilag jobban fejlődtek. Vitnyéd vámhely és hídfő szerepet töltött be a Répce-ártérnek a Kapuvárral átellenes oldalán (Tímár L. 1999). E kitüntetett helyzet ellensúlyozta a Vitnyéd határában lévő gyenge „cseri” földek hátrányát, míg a hasonló talajadottságú Hövej fejlődését még a közlekedési árnyékhelyzet is hátráltatta. Hövejen az egyházi birtok, a többi faluban az Esterházy-nagybirtok biztosított bér munkát.



3.3.2/A. ábra: Kapuvár térségi birtokviszonyok a 19. században, a mai országterületre vetítve (In: Soproni 1940:38 részlete)

A soproni, a győri, majd a kapuvári ipari fejlődés megindította a falvak társadalmi átalakulását, amelynek a későbbi téveszesítés újabb lökést adott. Babót fejlődését már a tőle távolra települt vasútállomása sem segítette, a győr-soproni út kihelyezése pedig le is lassította. A rendszerváltás után a legjobb piaci lehetőségek a Kapuvár környéki falvak közül Vitnyéd számára adódtak (főút menti üzletek, vendéglők).

A leírtakból is érzékelhető, hogy a termőhelyi-topográfiai adottságok mellett a közlekedési lehetőségek alakulásának jelentős fel- ill. leértékelő szerepe volt a kistérségen belül is. Ezért a következőkben történelmi fázisábrákon ismertetjük a kistérségi közlekedési hálózatok alakulását is.

*A településközi utak hálózatából a Babót-Kapuvár-Vitnyéd vonal láthatólag már az 18. század végén rögzült a topográfiai meghatározottság nyomán, míg az Osliba, Veszvénybe és Hövejbe vezető utak csak az 1860-80-as évek birtokhatár-rögzítései nyomán kerültek a mai vonalaikra. A rendezés során az osli utat merev egyenes szakaszokkal és éles törésekkel rögzítették, de az egész északi határrész irtásföldjeit is a lehető legegyszerűbben, párhuzamos tagutakkal tárták fel (3.3.2/B ábrásor).*

A fontosabb utakat fokozatosan kezdték kiárkolni és kavicsozni, de még 1921-ben is Kapuvár rövid ideig tartó megyeszékhely-státusza kellett ahhoz, hogy a vasútállomástól a Fő térig az út kiépüljön. A következő évtizedekben azután valamennyi mai állami út szilárd burkolatot kapott és megindulhattak a helyközi buszjáratok.

1938-40-ben elkészült a győr-soproni főút betontáblás burkolata, amelyet már nem a babóti kitérőn át, hanem a kapuvári Fő térről közvetlenül Veszvénynek vezettek. A több évszázados babóti kitérő oka a Kapuvártól keletre húzódó, egykoron mocsaras Kis-Hany volt, amely kitérésre készítette az ősi tengelyeket. A mocsár kerülgetése az utóbbi kétszáz év során lett egyre kényelmetlenebb, hisz megváltoztak a tágabb térszerkezetben a vonzásirányok (Bécs-Sopron-Bakony helyett Sopron-Győr vonzás dominanciája).

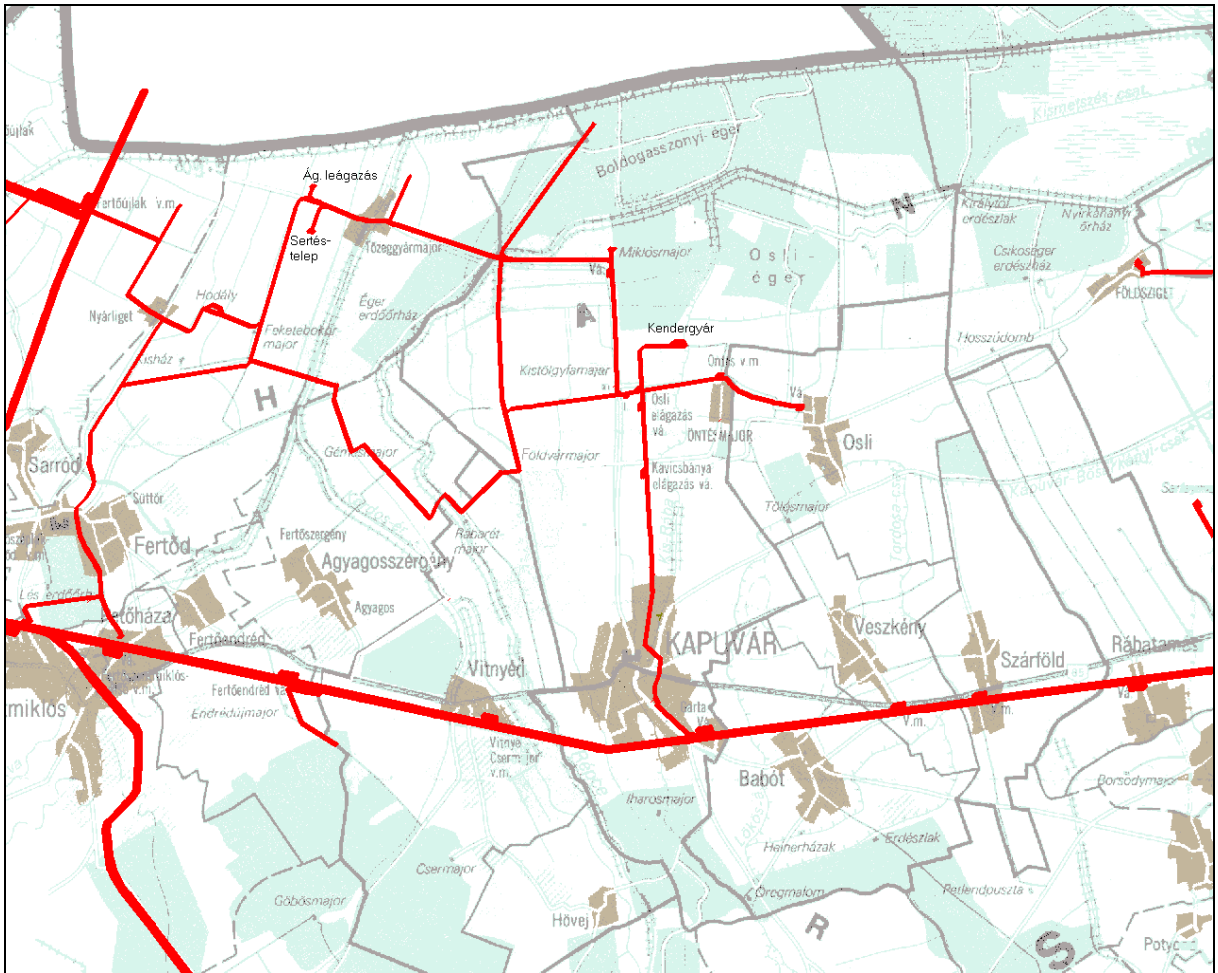


3.3.2/B. ábrásor: az úthálózat-szerkezet történelmi fejlődése Kapuvár környezetében  
(Szerk.: Somfai A.)

Kapuvár és környezetének kapcsolatában a *kisvasutak* is jelentős szerepet játszottak. Az 1876-ot követő években megkezdtek a kapuvári gazdasági kisvasút kiépítését, amely a kapuvári és fertői Esterházy hitbizományi birtokon lévő *külterületi majorokat tette elérhetőbbé* (3.3.2/C ábra). Ez akkoriban nagyon korszerű megoldásnak számított és a szántóterületeken könnyen kiegészíthető-továbbépíthető volt ideiglenes ún.



repülővágányokkal is. Az 1950-es évektől a teherautók és pótkocsis vontatók megjelenésével a kisvasút jelentősége fokozatosan csökkent, bár még 1959-ben is számos vágány vezetett a Hanság bizonytalan talaján. Az 1970-es évek elejére a kisvasutat teljesen felszámolták (Lovas 1975). Helyettesítésül szilárd burkolatú út épült többek között a Fertődhez tartozó Tőzeggyármajorig, és ekkor kapott bekötő utat Öntésmajor és Földvármajor is.



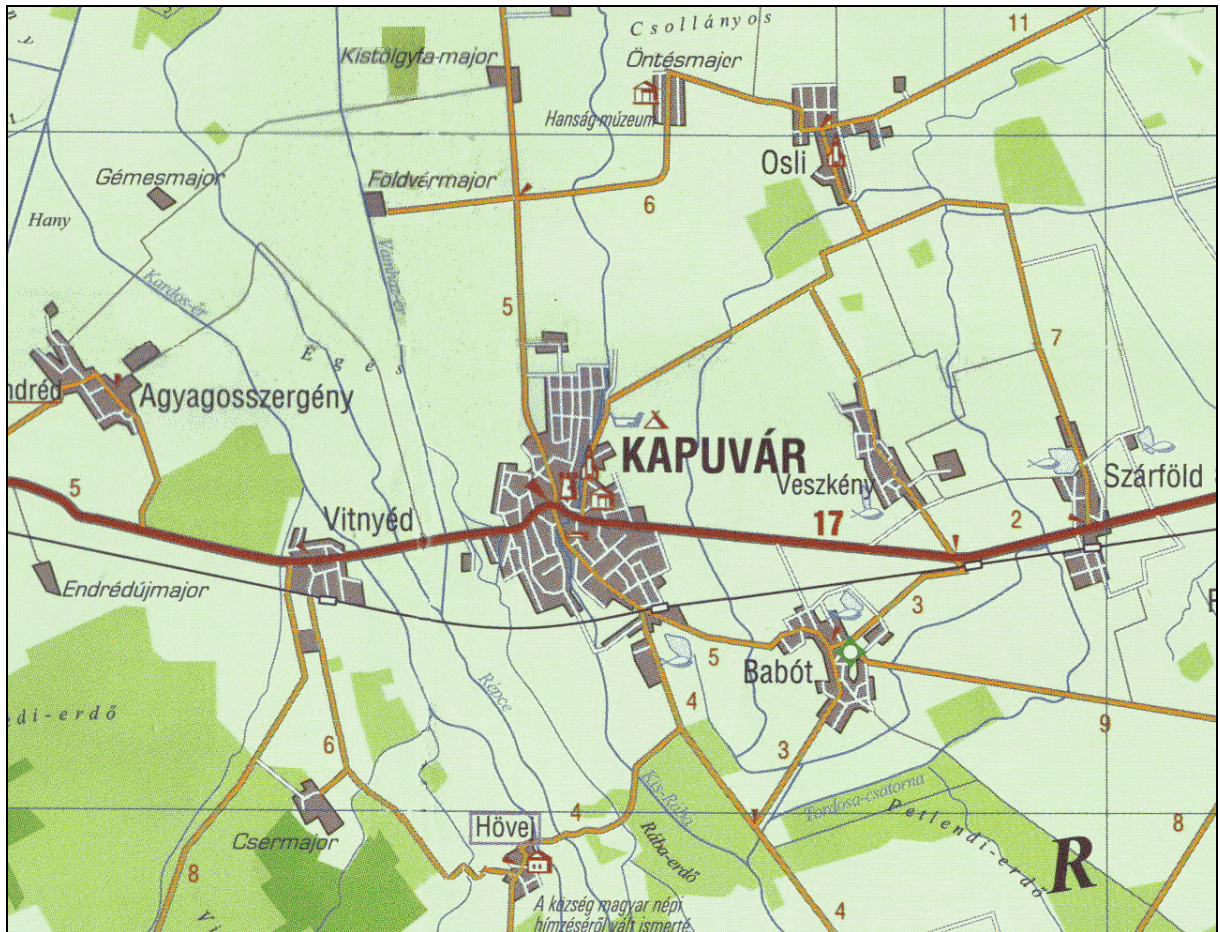
3.3.2/C. ábra: Kapuvár térségének nagy- és kisvasúti hálózata 1959-ben (Szerk.: Somfai A.)

A tőzeggyármajori út ugyan mezőgazdasági célokat szolgált, azonban kiépítésével megnyílt az út Kapuvárról a burgenlandi Fertőszög települései felé is a 80-as években újranyitott pomogyi határátkelőn át. *Az előnyösen megváltozott úthálózat-szerkezet jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy Kapuvár idejékorán felismerte a határközelségben és a fizetőképes turizmusban rejlő új lehetőségeit.*

1998-ban építették meg a bekötőutat a Kapuvár-Osli útról Veszénybe, amellyel az iskolabusz körjárat vonala is lerövidült.

Kapuvárott jelentős a kerékpáros forgalom is. Ennek ellenére a települések közötti kapcsolatban csak Vitnyéd felé épült kerékpárút, 2001-ben. Veszény felé viszont a tilalom ellenére kerékpároznak a főút szélén.

A kistérségi térszerkezet-elemzés összefoglalásaként elmondható, hogy Kapuvár és a környéki községek (és a városhoz tartozó Öntésmajor) útkapcsolati rendszere jórészt megoldottnak tekinthető, de ezt a rendszert minőségi hiányosságok sokasága terheli. Ezek közül kirívóan nagy a településközpontok között a burkolt úton mért távolság és a légvonalbeli távolság aránya *Hövej* és Kapuvár, *Veszvény* és Kapuvár valamint *Öntésmajor* és Kapuvár között. Mindezen problémákat a jövő közlekedési igényeivel együttesen mérlegelve kell majd megoldani.



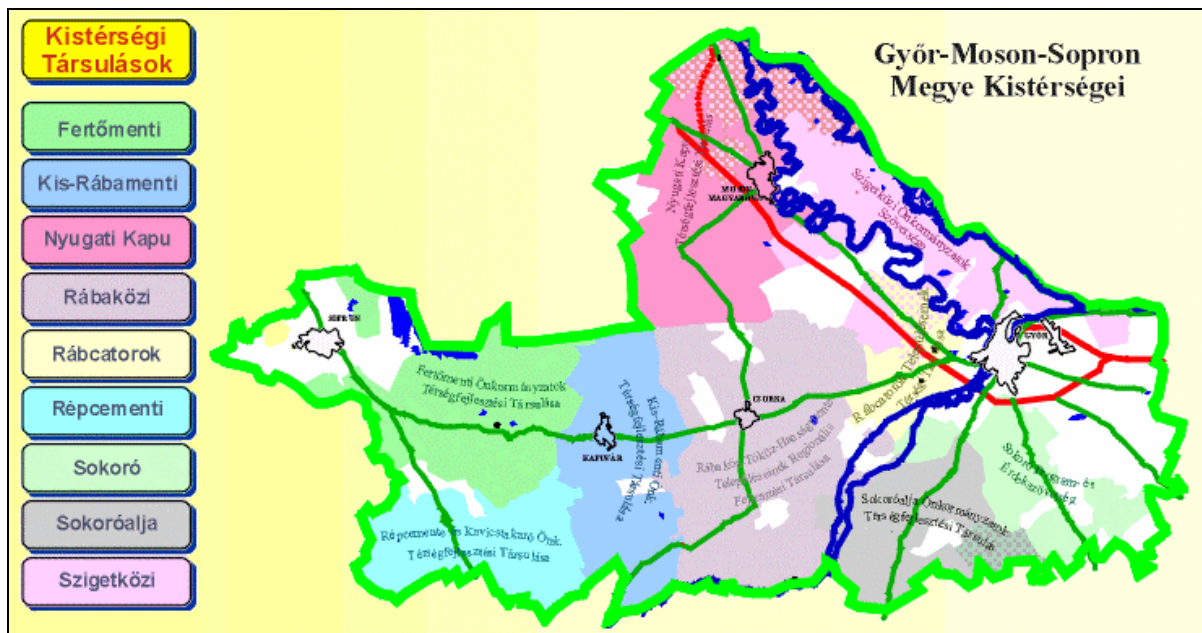
3.3.2/D. ábra: Kapuvár és a környező községek napjainkban

Kapuvár és a környező községek 1969-től ún. városkörnyéket alkottak. Ez a rendszer ill. függőségi viszony 1989-ben megszűnt. A változás az egykori városkörnyéki községek – Vitnyéd, Osló, Veszvény, Szárföld, Babót és Hövej – számára nagyobb központi támogatású önfejlődést tett lehetővé és jelentős helyi energiákat aktivizált a helyi fejlesztésekhez. A rendszerváltás a város helyett a falvak felé fordította a népességvándorlás irányát, ezzel elősegítette a falusi vállalkozások számának gyarapodását is.

Itt kell szólnunk még a területfejlesztés új, különleges tényezőjéről, a *kistérségi szervezeti rendszerről*. Jelenleg Magyarországon a deklarált legkisebb *területfejlesztési* alapegységek egyike az ún. *kistérség*, amely előnyösen pályázhat mind az állami, mind a



regionális, mind pedig megyei pénzalapoknál. *Kapuvár az 1996-ban alapított Kis-Rába menti Önkormányzatok Térségfejlesztési Társulásába tartozik.* Ez a szervezési egység Kapuvár esetében sem azonos a határon is átnyúló természetes vonzáskörzettel. A társulás önkéntes együttműködési szervezet, amely inkább az egykori Kapuvári járással mutat bizonyos rokonságot. Napjainkban egyre erősebb a kistérség legdélebbi településeinek kistérségalakítási szándéka, Beled központtal.

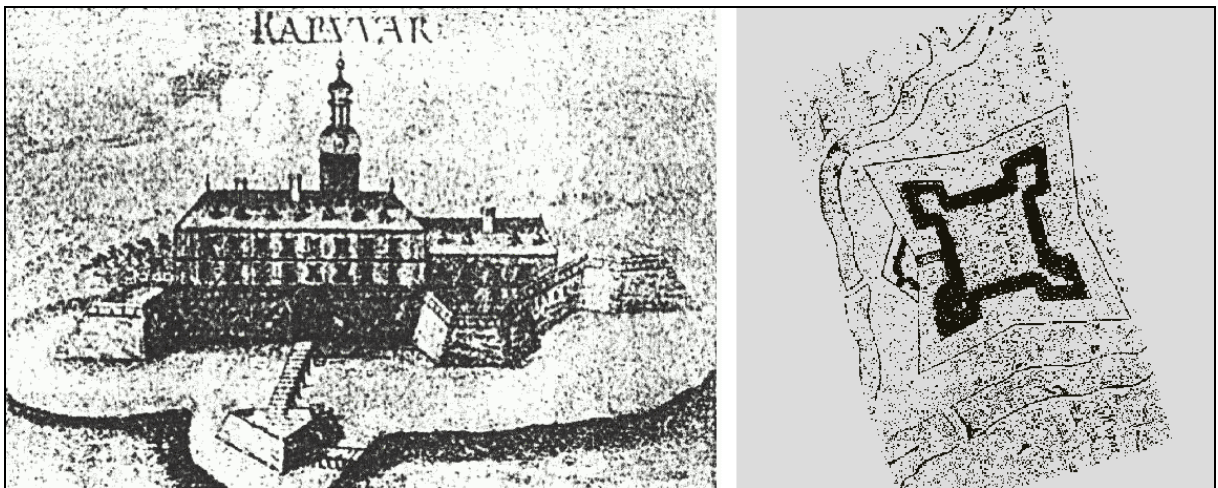


3.3.2/E. ábra: Győr-Moson-Sopron megye kistérségei 2000 őszén

### 3.4. A TELEPÜLÉS FEJLŐDÉSTÖRTÉNETE

Kapuvár a Sopron és Győr közötti főúton kb. félúton helyezkedik el (Soprontól 40 km-re, Győrtől 50 km-re). Évszázadokon át Sopron vármegye egyik járásának székhelye, 1871-ig mezőváros, az után nagyközség. 1950-től Győr-Sopron megyei nagyközség, 1969-től város.

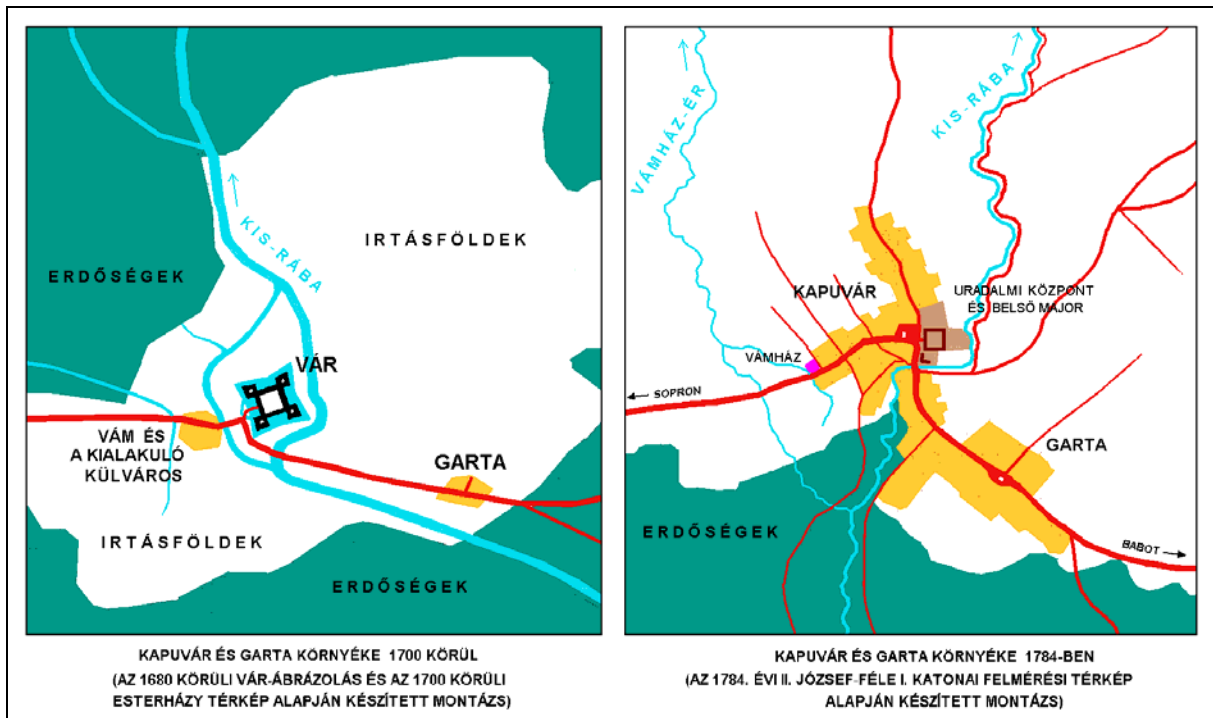
A település legelső lakói a vízjárta síkból kiemelkedő kis-rábai hordalékkúp-vonulatokon telepedtek meg. Már az illírek korában (ie. 4. század) földvár volt e helyen, a nyugatról várt kelta támadások kivédésére. A honfoglalás után a gyepűrendszer őrhelye, kapuja volt. A várat először 1162-ben említik királyi várként III. István egyik oklevelében. Az Árpád-házi királyok korában főként az osztrák és cseh betörések ellen védte az országot. Kapuvár mezővárossá fejlődése a 16. század közepétől számítható. Ekkor kezdik megerősíteni a földvárat a török ellen, majd téglából átépítik.



3.4/A-B. ábra: Kapuvári vár (Greischer-metszet) és alaprajza (OL, Esterházy térképek) 1680 körül

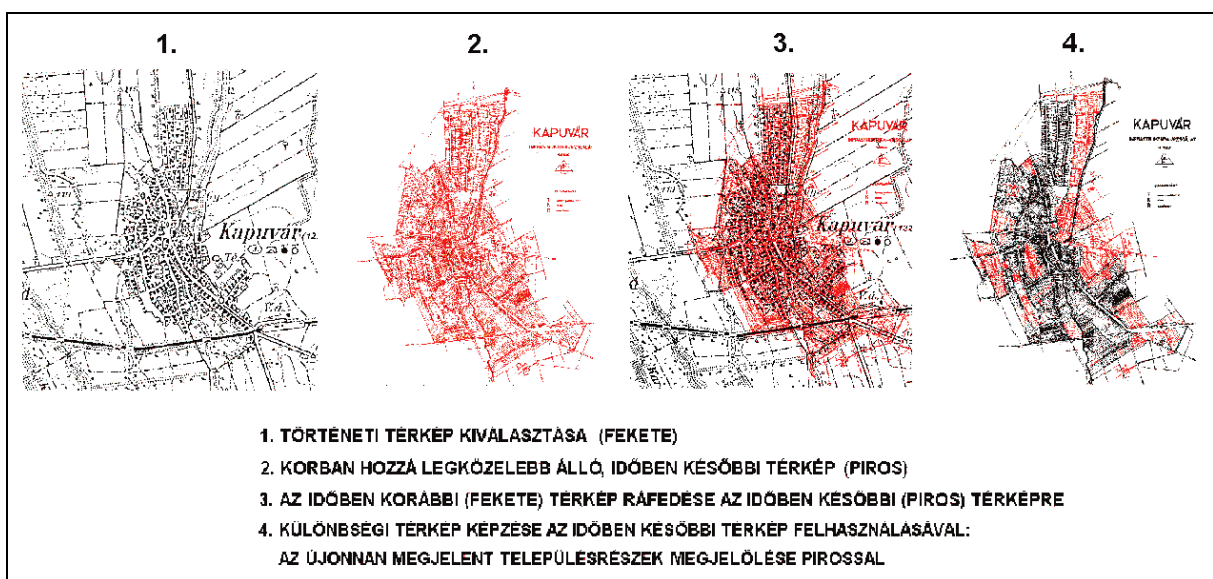
A Nádasdyak egyik uradalmi központjává fejlesztett vár (Faragó 1974) 1558-tól már *oppidum*. Egy 1597-ben kelt urbárium szerint a váron belül 41, kívül 12 apró ház volt. Egy másik, 1639-ben kelt urbárium már két utcát említ a váron kívül. *A kapuvári vártól 1,5 km-re 1663-ban a muskétások számára megalapították Gartát, amely a település második ősi magja lett.* 1709-ben a kurucok lerombolták a várat, amelyet aztán 1750 körül már kastély jelleggel építenek újjá. Az 1761 körüli helytartótanács térképvázlaton a kapuvári kastélyon kívül már négy, Gartán pedig két utca szerepel (3.5.2/A ábra).





3.4/C-D. ábra: Kapuvár a török kor végén és 1784-ben (A montázsokat szerk.: Somfai A.)

Kapuvár és Garta fejlődése 1784-től, az első katonai felméréstől kezdve már viszonylag precíz térképeken követhető nyomon. Ezt 12 történeti fázisban mutatjuk be (3.4/F és 3.4/G ábráson). A térképeket a számítógépen egyszínűvé és átlátszóvá alakítottuk. Az időben egymást követő történetitérkép-fóliákat eltérő színnel páronként egymásra fedtük. A részletes morfológiai összehasonlítás során készítettük el az ún. különbségi térképeket, amelyeken pirossal jelöltük meg az előző térképi állapotokhoz képest bekövetkezett településbővüléseket és más fontosabb változásokat.



3.4/E. ábra: A történetitérkép-fóliák páros morfológiai összehasonlításának és a különbségi térképek elkészítésének módszere (Szerk.: Somfai A.)

A térképsorozat első tagja az 1784-es (II. József-féle) első katonai felmérés. *A babóti és soproni utak, mint ősi településtengelyek* mentén terjeszkedő beépítést mutat, de már megjelent a mai Damjanich, Deák és Zöldfasor utcák egy-egy szakasza is, mint ahogy Gartán a Szent Katalin utca. Északon a lápi erdőt már jelentősen kiirtották a kiváló termőföldek megszerzése érdekében, délen azonban még alig voltak irtásföldek (3.4/F ábrásor).

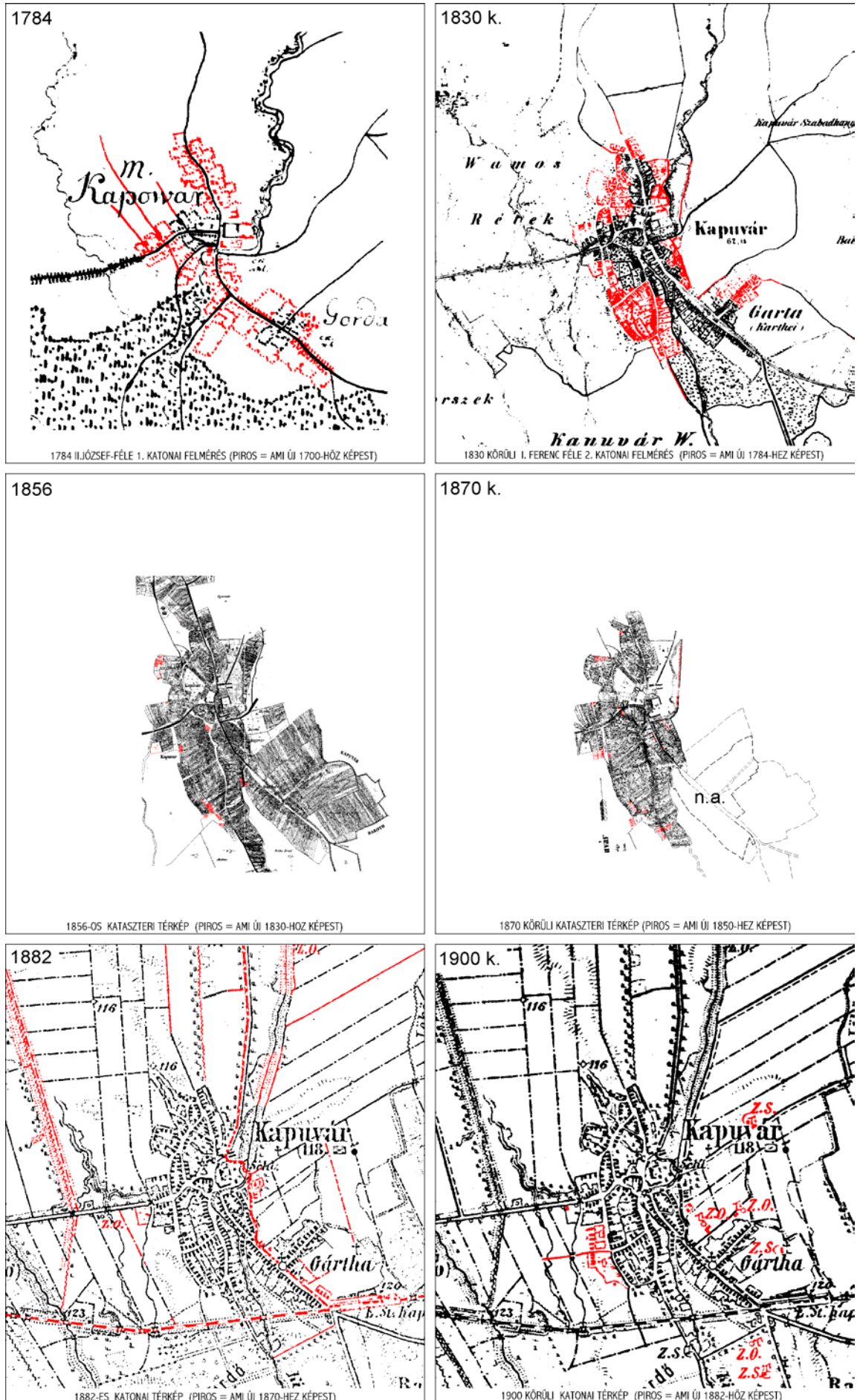
Az 1830 körüli második katonai felmérési térkép a város jelentős területi fejlődését mutatja. Valószínűsíthető, hogy a Fő tér és a mai Felsőmező utca közötti egykori Kis-Rába oldalág elzáródása segítette elő a mai Vargyas utca térségének beépítését, délen pedig az erdők továbbirtása után települhetett be a mai Széchenyi utca - Hunyadi utca - Táncsics utca - Ady Endre utca közötti terület. Gartán is megnyúlt a Szent Katalin utca a hordalékkúp végéig. A részletgazdag térképen feltűntették a vár melletti belső majorból az egykori uradalmi India majorba vezető 16. századi eredetű utat, a mai Házhely tengelyét jelentő Cseresznye fasort is.

Az 1856-os kataszteri térképen 1830-hoz képest kevés a belterületi növekmény. *Az árvíz települést korlátozó hatása miatt a telkek erőteljes besűrűsödése* jellemző, amellet, hogy a mai kórház helyén lévő ill. a vártól északra található uradalmi területek még beépítetlenek maradtak.

Az 1870-es kataszteri térkép tanúsága szerint a besűrűsödés tovább folytatódott. A beépített terület csak néhány új telekkel bővült. A vártól északra a Kis-Rába kanyargós medrét 2 km hosszan kiegyenesítették.

Az 1882-es harmadik katonai felmérési térképen megjelenik a vasút vonala. Garta kis mértékben bővült az állomás felé. A Kapuvárt és Gartát délről fenyegető árvizek veszélye a Répce és Rába szabályozása következtében elmúlt, a település azonban továbbra is a hansági magasvizek béklyójában szenved. 1871-ben a mezővárost visszaminősítették nagyközséggé, ettől függetlenül igen jelentős polgári fejlődés indult meg. Ezek igen fontos évtizedek a kapuvári intézménykiépítés és ipartelepítés szempontjából, melynek főszereplője báró *Berg Gusztáv* német mérnök, az Esterházyak kapuvári uradalmának bérlője (*Varga 2000*). Ekkoriban alakult ki a Kapuvár központját ma is meghatározó városkép az iskolákkal, igazgatási és pénzügyi intézetekkel, templomokkal, gőzmalmokkal (*Bokor 1894*). Fellendült a szellemi élet is. 1878-ban megépült a gazdasági kisvasút is, növelve a termelés biztonságát a nehéz talajú hanyi szántókon.

A következő – 1922-ig részben helyesbített, de Kapuvárt tekintve 1900 körüli tartalmú – katonai térkép szerint a város csak kis mértékben bővült, mert a magasvíz veszélyének évszázados félelme még nem oszlott el, és az Esterházy-nagybirtok elhelyezkedése is korlátozást jelentett. A nagyszámú homok- és agyagbánya ill. téglagyár a megszorított építési igényről tanúskodik, ami nagyobb mérvű új telekosztás hiányában a további lakóteleki besűrűsödést, a meglévő épületek emeletesedését és a középítkezéseket jelzi.



3.4/F. ábrásor: Kapuvár fejlődési fázisainak morfológiai vizsgálata 1784-1900  
(piros = ami új az előző állapothoz képest. Szerk.: Somfai A.)

A történeti térképsorozat a 3.4/G ábrason folytatódik. Ezek közül az első az 1907-es kataszteri térkép, amely a végre megindult új telekosztásokat mutatja. Különösen figyelemre méltó a mai Jókai utca északi felének telekosztása, mert *ez az első eset*, hogy már nem egy létező földút mellett, hanem egy újonnan kijelölt utcában, egy építési akció keretében parcelláztak ki lakótelkeket. Ez is kevés volt azonban ahhoz, hogy a föld- és lakótelek-ínségben élők kilátástalan helyzetén számottevően javítson: a 19-20. század fordulóján Kapuvár lakosságának egynegyede kivándorolt Amerikába.

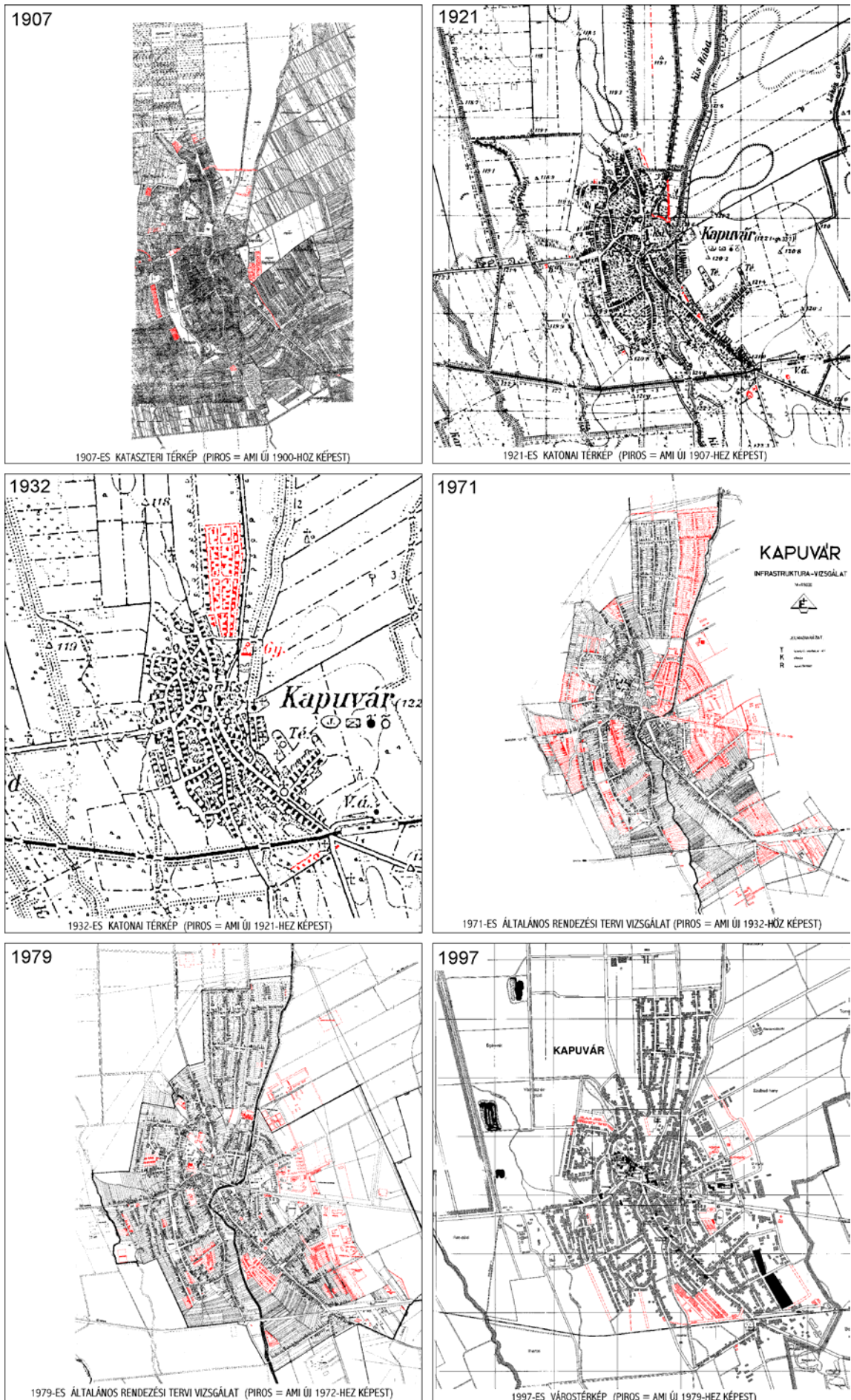
Az 1921-es katonai felmérési térképen a kivándorlási és világháborús emberveszteségek utáni helyzetet láthatjuk. Mivel néhány hónapig úgy tűnt, hogy Sopron helyett Kapuvár lesz a Trianon által megcsonkított Sopron vármegye székhelye, néhány újabb figyelemreméltó középítkezés történt (út- és járdaépítés, villanyhálózat kialakítása, stb.).

1923-ban egyesült Kapuvár és Garta. Az 1932-es katonai térképen látható, hogy a várostól északra megvalósult a már világháború előtt is akart telekosztás a Házhelyen, 1924-ben pedig a belső major területén az Esterházyak felépítették a húsüzemet. A gartai rész a vasúttól délre a mai Zrínyi utcával kezd bővülni.

Az 1971-es kataszteri térkép Kapuvár időközbeni negyven évének fejlesztéseit mutatja. 1969-ben, száz év elteltével újra város lett Kapuvár. A járásrendszert ugyan megszüntették, de a közeli községekkel (Osli, Veszvény, Szárföld, Babót, Hövej, Vitnyéd) ún. városkörnyéki rendszert hoztak létre. E községek azonban 1990-ben a rendszerváltozás után ismét önállósodtak.

Még az 1930-as évek közepén megtörtént a Széchenyi utcai telektömb-belső megnyitása az Arany János utcával. 1940-ben megépítették a győr-soproni főútnak a kapuvári Fő tértől Veszvényig tartó 5 km-es új vonalát, amellyel az egykor nedves Kis-Hany miatti ősi babóti kitérőt rövidítették le. 1945 után újra lendületet vett a település szélső területein az építkezés, amelyből a legnagyobb a Házhely második üteme volt. Emellett szépszámú kertes családi ház épült a várkert ill. a vár melletti uradalmi belső major helyén is, ill. a Veszvényi utca környékén új íves lakóutcákban. Garta térsége is szépen fejlődött, a vasútállomás déli oldalán pedig fafeldolgozó üzem és különféle raktárak épültek. A győr-soproni főút említett korrekciója a keleti városrészre irányította a figyelmet. Itt kezdett épülni a modern Kapuvár, emeletes házakkal és új ipari üzemekkel. A kisvasút-hálózatot viszont 1971-ben megszüntették és ezzel az észak-déli irányban jelentősen elnyúló Kapuvár belső közlekedése is sokat romlott.





3.4/G. ábrásor: Kápuvár fejlődési fázisainak morfológiai vizsgálata 1900-1997  
(piros = ami új az előző állapothoz képest. Szerk.: Somfai A.)

Az 1979-es kataszteri térkép az 1960-70-es évek erőteljes iparosítása után készült. Az iparosítás folytatta a város keleti irányú fejlődését. A hagyományos családi házas építés jelentős része újabb tömbelső-feltárásoknál történt (a mai Földvári utca, Radnóti Miklós utca, Szigethy Attila utca). Kialakult a négy nagy mezőgazdasági tsz-központ a város széléin, amelyeknél sajnos nem tartották be az állattartási védőtávolságokat. A 85-ös főutat Győr és Kapuvár között korszerűsítették. Kapuvár belterületén a Győri utca négysávos lett, de az út minőségi fejlesztése a Fő tértől már nem folytatódott tovább Sopron felé.

Az utolsó térképfázis az 1997-es állapotokat mutatja. Az iparfejlesztés megtorpant és rugalmasabb kisüzemi formában folytatódik az egykori tsz-majorok területén és újabban az Ipari Parkká minősített korábbi iparterületen. A lakásépítés továbbra is főként a külső szabad területeket veszi igénybe. A 90-es évektől megindult a városközpont rekonstrukciója, ezt jelzik a Fő téri tömbben a kereskedelmi-idegenforgalmi célú udvarmegnyitások, a Fő tér közeli piac újszemléletű igényes megújítása, valamint több központi helyzetű társasház építése is.

Összegzésként megállapíthatjuk, hogy a város több évszázados fejlődése a viszontagságos földrajzi és történelmi és körülmények ellenére tiszteletre méltó. Ugyanakkor a település elszalasztotta a vasúti csomóponttá válás lehetőségét és ezáltal lassan elvesztette a rábaközi dominanciáját is. A városszerkezet alakulásában kedvezőtlen volt a vasútállomás távoli elhelyezése *délen* és hátrányos a nagytérszerkezeti vonzatokat figyelembe nem vevő lakóterület-elhelyezés *északon*. Előnytelen volt keleten a főút *mindkét* oldalán történt iparfejlesztés, ami megnehezíti az urbánus jellegű városfejlesztés továbbfolytatását. Beavatkozás híján konzerválódtak az észak-nyugati városrész vázszerkezeti hiányosságai is. A település jövőbeni fejlesztésénél e problémák további elemzése és tudatos feloldása lesz az egyik legfontosabb feladat.

### 3.5. TELEPÜLÉSSZERKEZETI VIZSGÁLATOK

#### 3.5.1. A településszerkezet fejlődésének geomorfológiai szemléletű elemzése

A disszertáció 2. fejezetében már rámutattunk arra, hogy a történeti települések kialakulásánál és fejlődésénél igen jelentős szerepet játszottak a domborzati-hidrológiai adottságok. A kislalföldi Kapuváron járva látszólag sík tereppel találkozunk, részletes vizsgálataink mégis *a topográfia és településfejlődés szoros kapcsolatára* derítettek fényt. E fejezetben egészen „ráközelítünk” Kapuvárra és a településszerkezet részleteit meghatározó léptékű topográfiai vizsgálatokat, sőt esetenként telekléptékű mikrotopográfiai elemzéseket mutatunk be.

A történeti térképekre pillantva Kapuvár településszerkezetében is megtalálhatók az 2. fejezetben már kimutatott, a dunántúli mezővárosokra általánosan jellemző településszerkezeti alapelemek. A település *ősi magja* (a világi irányításra utaló vár) köré szerveződnek a *legkorábbi településrészek*, melyek közé a 20. század derekáig beékelődött az ún. földesúri *belső majorsági* terület, amelyhez hasonló kimutatható pl. Pápán is. E jelenség az európai városfejlődésben is gyakori (*Winkler G. 1998: 215*). – A településszerkezet további fontos fejlődési sajátosságaira ill. miértjeire a településszerkezeti vizsgálatok derítettek fényt.

Az első, áttekintő *településszerkezeti vizsgálat* során először arra kerestük a választ, hogy *milyen összefüggés mutatható ki Kapuvár domborzata és településszerkezete között*. A belterületi domborzati viszonyokat a sűrű beépítés miatt a helyszínen nem lehet jól átlátni és érzékelni, ezért Kapuvár jelenlegi 1:10 000-es léptékű katonai térképéből színes domborzati térképet készítettünk, a félméteres szintvonalközök színtöltésével (*3.5.1/B ábra*).

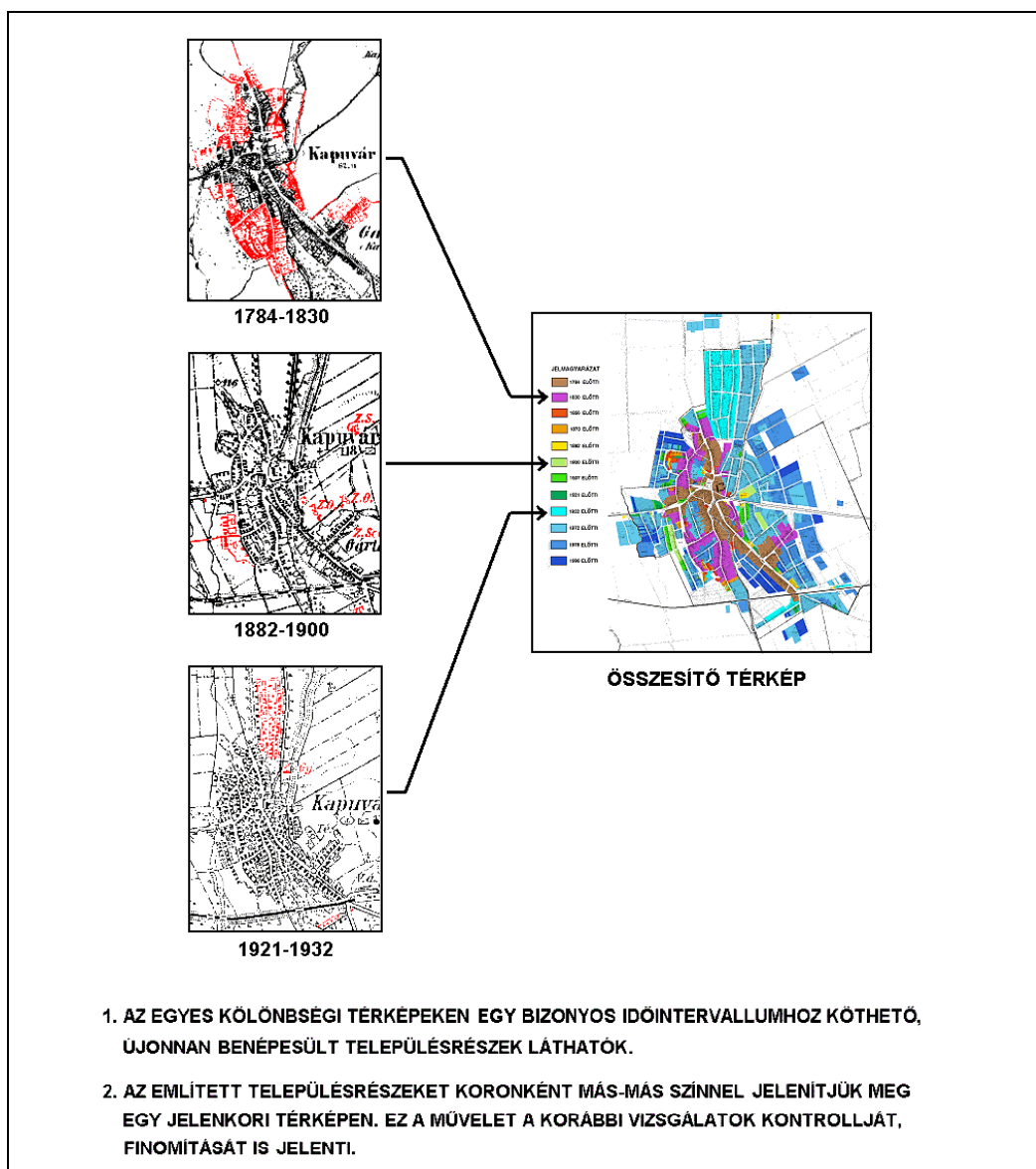
A domborzati térképen határozottan kirajzolódtak a vízjárta síkból kiemelkedő kis-rábai hordalékkúp-vonulatok, melyeken a település legelső lakói megtelepedtek. A domborzati térkép déli részén a Kis-Rába korábbi függőmedreiből kiszakadó jellegzetes kiöntési kúpok utalnak a folyószabályozás előtti hordaléklerakásra. E domborzati vonulatoknak az *egyik legmagasabban fekvő elágazási pontjára* települt a bronzkori illírek földvára – ez a várhely a későbbi település *ősi magja* (*Faragó 1974*). Az *ősi települési tengelyek* – a Sopronba vezető út és a Babóton át Pápára ill. Győrbe vezető út – településen belüli szakaszai *kitérnek az „ideális” irányukból*, mivel az említett hordalékkúp-vonulatokat követik. A domborzati vizsgálat arra is fényt derített, hogy a győri országút azért tett kitérőt Babót felé, mert ki kellett kerülnie a Kapuvártól keletre elhelyezkedő Tó rét nevű, mélyfekvésű területeket. (A Kapuvár főteréről induló mai Győri út csupán az 1940-ben készített utólagos áttörés eredménye.) Összegzőként elmondhatjuk, hogy a geomorfológiai és



hidrológiai viszonyok ill. a településszerkezet fejlődésének kapcsolata Kapuvár esetében *igen szorosnak* mondható.

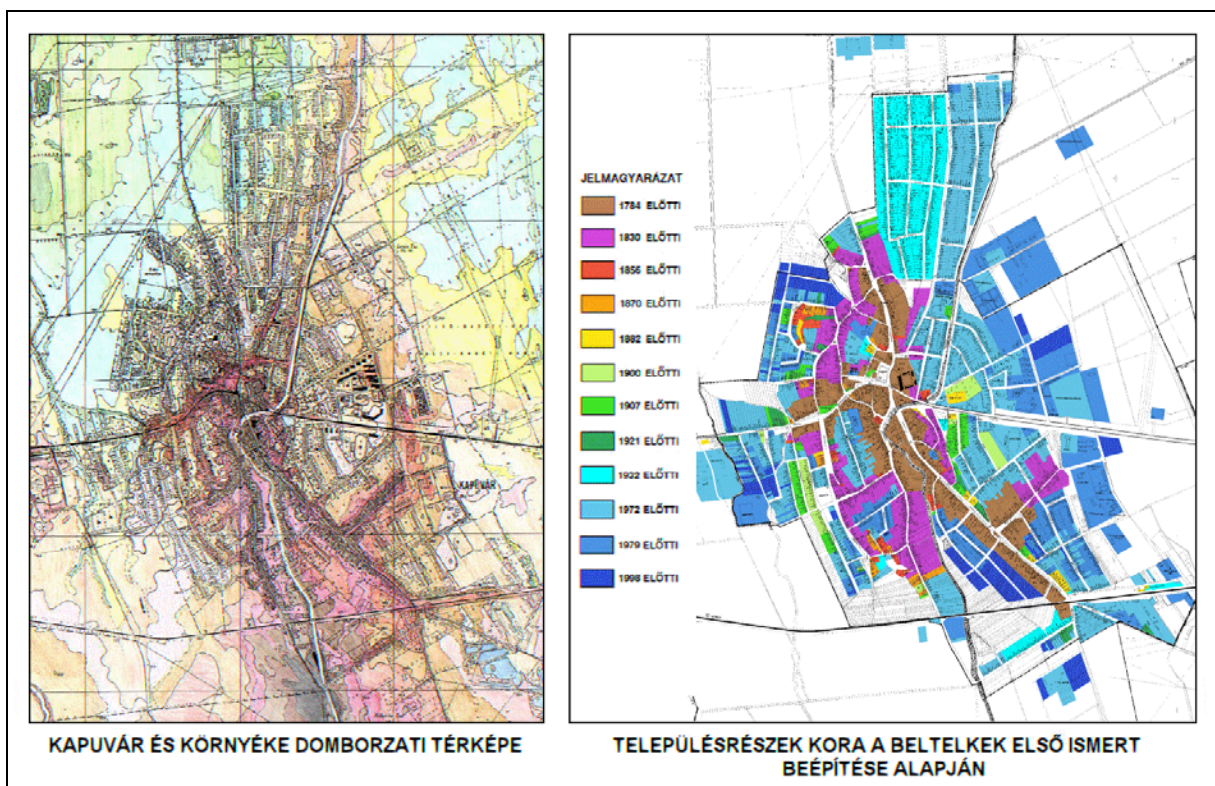
A második vizsgálatban *összefüggést kerestünk a domborzat magassági zónái és Kapuvár fokozatos betelepülési fázisai között.*

A 3.3. fejezetben ismertettük az ún. különbségi térképeket, amelyeken két térképezési fázis között létrejött újabb beépítési foltokat jeleztük pirossal. E térképek segítségével készítettük el a *település teljes beépülési folyamatát bemutató ábrát úgy, hogy a tizenkét különbségi térképről az új beépítést jelző „piros” telekcsoportokat egyetlen összesítő térképen ábrázoltuk, külön-külön színekkel átszíneztünk minden egyes időintervallumhoz tartozó beépítést.*



3.5.1/A. ábra: Többszínű összesítő beépítésiütem-térkép elkészítésének módszere a történetitérkép-fóliák páros morfológiai összehasonlításával korábban létrehozott különbségi térképek felhasználásával (Szerk.: Somfai A.)

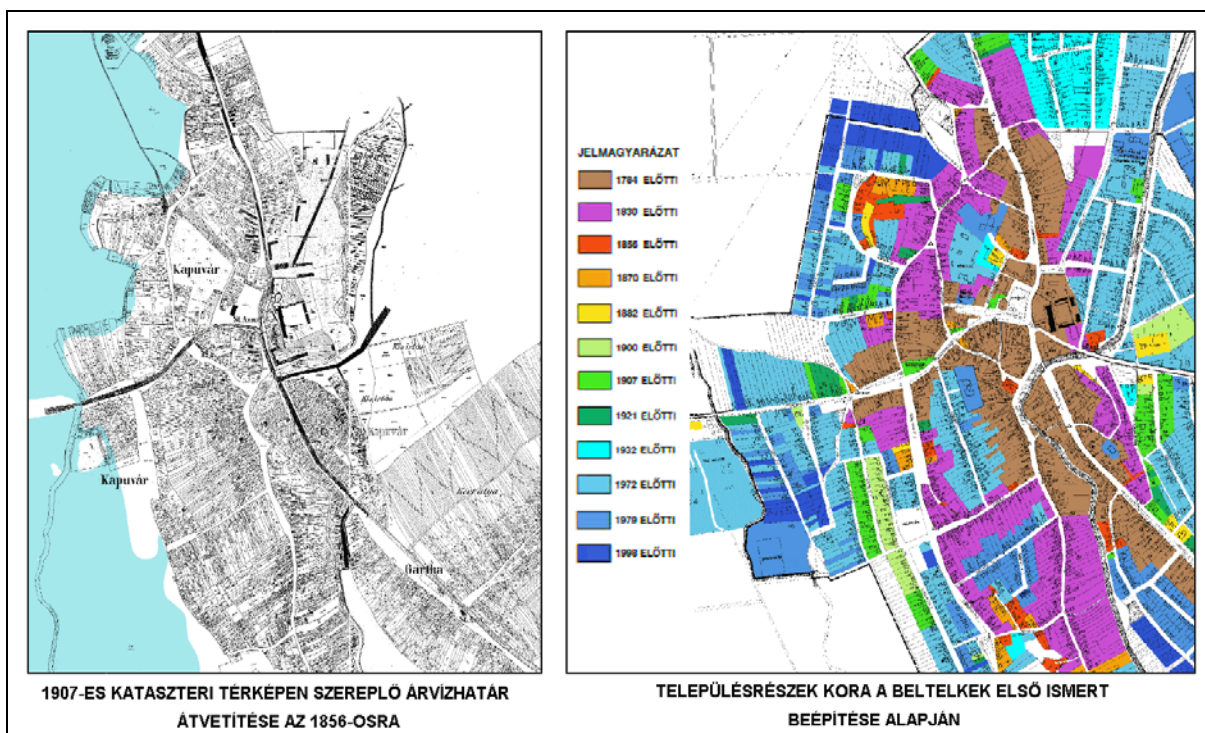
Az település beépülési folyamatát bemutató ábrán (3.5.1/C ábra) a különböző korokban beépült településrészeket láthatjuk 1784 és 1998 között, átlagosan húsz évenkénti fázisokban. Az ábráról leolvasható, hogy 18. században a település *megnyúlt* a főbb utak mentén (soros felépítésű útifalu), majd az északi jó termőterületek irányába is. A 19. századtól fokozatosan *kiterébélyesedett* úgy, hogy a telkek beépítésekor mindvégig a domborzatnak a magasabban fekvő, *árvízmentes* zónáit részesítették előnyben, és csak később kényszerültek egyre közelebb építkezni az árvizes elöntés határvonalaéhoz. Megállapítható tehát, hogy *szoros korreláció van a domborzat-magassági zónák és a telekcsoportok előszöri beépítésének kora között* az 1880-as évek folyószabályozásai előtti korokban. *A folyószabályozásokat követően a beépítés már csak kevésbé függött a domborzattól.*



3.5.1/B-C. ábra: Kapuvár ősi településtengelyei a vízjárta síkból kiemelkedő folyami hordalékkúp-vonulatokat követik. Szoros korreláció van a domborzat és a beépített területek növekedése között a 19. század végi folyószabályozások előtti korokban. (In: Somfai 2002a).

A harmadik, ártérrel kapcsolatos vizsgálat összefüggést mutatott ki az ártér egykori határa és a településfolt kiterjedése között. A Kapuvárt északról körbefogó Hanság, ill. nyugatra a Répce-völgy heves árvizei a 19. században szinte már megbéklyózták a település további terjeszkedését, ami kényszerű telek-besűrűsödésben is látványosan megmutatkozott. Az árvízhatár ráadásul történelmi léptékben is előnytelenül változott az árvízszint fokozatos emelkedése miatt. Az 1907-es kataszteri térképen feltűntették nyugaton és északon az árvízhatárt (amely jól korrelál a domborzat rétegvonaláival, de mégsem feleltethető meg

pontosan egy konkrét rétegvonalnak az árvízi felület lejtése miatt). *A kigyózó árvízhatár és a belterület „szabálytalan” széle közötti igen szoros kapcsolat akkor vált egyértelművé, amikor az árvízhatárt visszavetítettük az 1856. évi kataszteri térképre (3.5.1/D ábra). A térképen precízen dokumentált árvízhatárnak az ún. ártérjárulék behajtásában volt szerepe, amellyel a folyószabályozások finanszírozását segítették (Ihrig 1973:188).*



3.5.1/D-E. ábra: Szoros kapcsolat az árvízhatár és a és a beépített területek kiterjedésének határa között Kapuváron a 19. század végi folyószabályozások előtti korokban (Szerk.: Somfai A.)

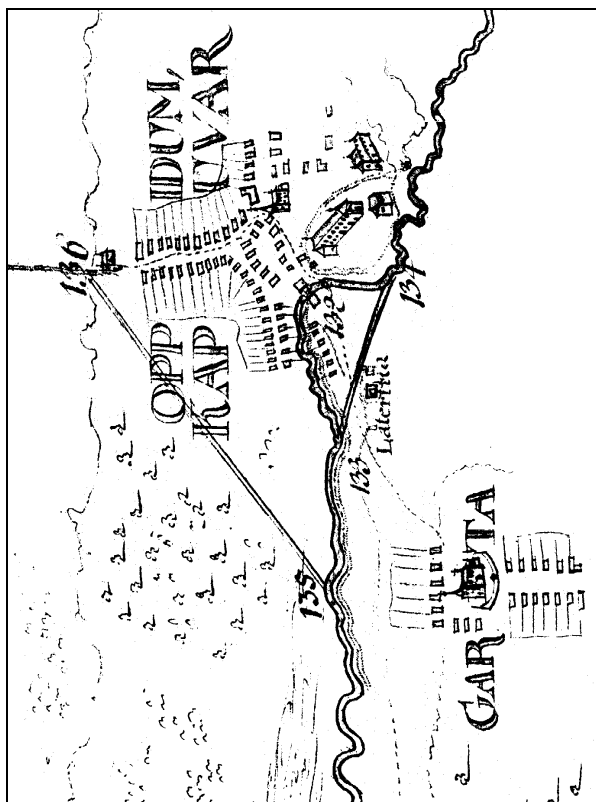
Kapuvár 1907-es térképén a keleti oldalon már nem szerepel a nyugatihoz hasonló határozott árvízhatár-vonal, de a terület egykori vízborítottságára utal a „Kishany” dűlőnév és a „Tó rét” dűlőnév délkeleten, a mai ipari park mellett (Unti 1998:26), aminek tőszomszédja a „Hajó-rét” Babót határában (Unti 1998:35) (3.2/C ábra).

Összegzésként elmondhatjuk, hogy a geomorfológiai és hidrológiai viszonyok ill. a településszerkezet fejlődésének kapcsolata Kapuvár esetében *igen szorosnak* mondható.

### 3.5.2. A telekrendszer és a beépítés fejlődésének geomorfológiai szemléletű elemzése

A területfelhasználás legkisebb alapegysége a telek. Addig, amíg a nagyobb értéket és kötöttséget képviselő vonalas településszerkezeti (út, folyómeder stb.) elemek ritkábban változtak, addig a telkek elváltozása (főként az osztódásos besűrűsödés) meglehetősen gyakori. A telek ill. telektömb történetének kutatásakor olyan eseményekre vagy állapotokra derülhet fény, amelyek a telek jelenére, sőt esetenként a jövőjére is kihatnak. Ezért bizonyos kritikus helyzetű telkek vagy telekcsoportok történetének megismerése elősegítheti a történetiérték-tudatosabb jövőbeni funkció-megfogalmazást ill. szabályozást is.

Kapuvár 1761-es helytartótanácsi térképe a legrégebbi olyan ábrázolás, amely vázlatossága ellenére már a telkek rendszeréről is tájékoztat. A térkép tanúsága szerint a váron kívül legelőször a vám és a vár közötti településrész nyúlt meg. 1761-ben már számos házat találunk az 1663-ban alapított Gartán, ezzel szemben Kapuvárott a Kis-Rábának a várral átellenes oldalán, a mai Kossuth utca térségében csak néhányan laktak, „külváros” jelleggel. Az 1761-es térképen figyelemre méltók a – valószínűleg csak tervezett – malomcsatornák is.



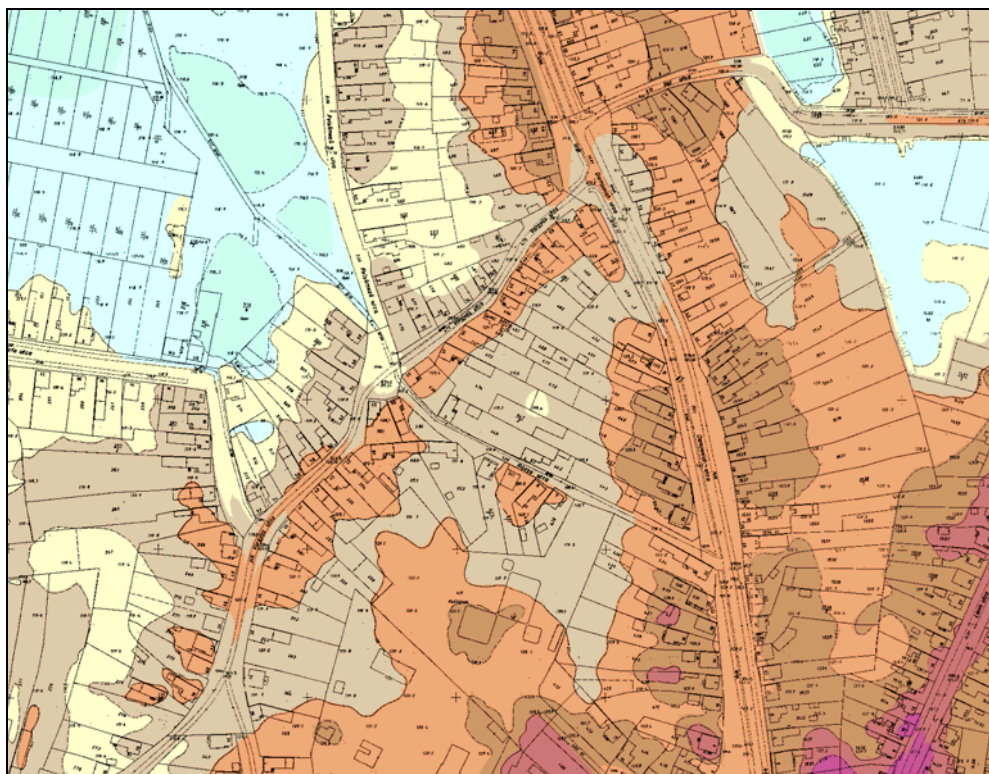
3.5.2/A. ábra: Kapuvár 1761-ben (OL, Helytartótanácsi térképek)

A településszerkezet fejlődésének geomorfológiai szemléletű vizsgálata során az 1:10 000 léptékű domborzat és a beépítés fejlődése közötti kapcsolat kimutatásával már igazoltuk, hogy a legkorábbi településrészek a mocsaras tájból kiemelkedő magasabb



terepalakzatokon alakultak ki és későbbi településbővületek is a még igénybe vehető magasabban fekvő területeket foglalták el.

A településszerkezeti részjelenségeinek – így a telekrendszer és a beépítés fejlődésének – jobb megértésére ún. *mikrodomborzati vizsgálatot* is végeztünk. A színes mikrodomborzati térképet Kapuvár jelenlegi 1:1000-es léptékű városmérési térképéből készítettünk, a térképen szereplő félméteres szintvonalközök színkitöltésével (3.5.2/B ábra). E térképen már nemcsak az egész településszerkezet, hanem egy-egy utca, sőt egy-egy telek „domborzat-története” is kirajzolódott. A markáns, településméretű domborzati elemek mellett ugyanis sok helyen jól érzékelhetők a természetes domborzatba nem illeszkedő mikrodomborzati alakzatok is, például *a régebben lakott utcák évszázados antropogén feltöltődése* a rajtuk sorakozó épületek sávjában. *Minél hosszabb idő óta lakottak a lakótelkek, annál vastagabb rajtuk az antropogén feltöltődés.*



3.5.2/B. ábra: Részlet Kapuvár mikrodomborzati térképéből. Jól érzékelhető a többévszázados antropogén feltöltődés az épületek sávjában (Szerk.: Somfai A.)

Kapuvár történeti kataszteri térképeinek összehasonlítása során rendkívül érdekesnek találtuk a telekrendszer *hálójában a hosszabban végigvonuló, jelentősebb elválasztó szerepű határvonalakat, amelyek tartósan voltak és vannak jelen, ill. várhatóan még hosszú ideig fenn fognak maradni.* Javasoljuk ezekre a *támaszvonala* kifejezés használatát.

A kapuvári támaszvonalak vizsgálatánál az 1856-os, az 1870 körüli, az 1907-es és a jelenkori kataszteri térképekre támaszkodtunk. *A természeti környezet és Kapuvár*

*telekrendszerének támaszvonalai között fellelt sokrétű kapcsolatrendszer jellemzőbb példáit a 3.5.2/C, a 3.5.2/D és a 3.5.2/E ábráson foglaltuk össze.*

A 3.5.2/C. *ábra* példái szerint Kapuvár északnyugati részén az Árpád és Nyárfa utcákat kísérő támaszvonala vonalvezetése jól megfeleltethető az 1907-es kataszteri térképen talált *árvízhatárnak*. – A város északi részén a Felsőmező utca egykori *medervonulat* partját követi, amely egykor a vártól a Hanság felé húzódott (lásd az 1680 körüli vár-ábrázoláson, 3.4/B *ábra*). A mélyvonulatot az utca külső szakaszán ma ligeterdő, az ún. Kanászgödör őrzi. – Kapuvár délnyugati részén a Radnóti Miklós utca egykor az *erdőszél*ig nyúló telkek végét kísérő gazdasági út lehetett az 1784-es térkép alapján. Szolgalmi útként azért is őrződhetett meg egészen az 1970-es évekig, mert markáns elválasztó szerepű támaszvonala maradt a rá merőleges osztású Hunyadi utcai és a vele párhuzamos Széchenyi utcai telekcsoportok között. Az szolgalmi utat az 1970-es években lakóutcává szélesítették és beépítették.

A 3.5.2/D. *ábra* példái szerint Kapuvár délnyugati részén a Tánicsics Mihály utca enyhe dombvonulat peremét követi. A Kis-Rábához közeli Széchenyi utca egy Kis-Rába menti hordalékvonulaton halad, amely akár egykor kis-rábai függőmeder is lehetett. – A település északi részén a Damjanich utcai egykori gazdatelkek hátsó határvonala az idők során eltérő területfelhasználás (lakófunkciók és az uradalmi terület) határvonala lett. E támaszvonalat az uradalmi terület nyugati mélyületének agyagbányává alakítása is konzerválta. – A város keleti részén létezett ún. Kalin-gödör egy téglagyár maradványa volt, amelyet fokozatosan betöltöttek, végül a 1980-as években a buszpályaudvart ide helyezték át a Hanság-áruháza előtti szűk helyről. A telek hosszoldali határai támaszvonallá merevedtek.

A 3.5.2/E. *ábra* példái igazolják, hogy településfejlődés a korábbi struktúráktól eltérő, merőben új támaszvonalakak is létre hozott. Ilyenek a Kis-Rábának az 1870-es térképen megjelenő új mederátvágása, valamint a Győri út 1938-40-es áttörése Kapuvár keleti részén. – A gartai Rákóczi utca mai nyugati beépítési vonalának különleges története van: az egykori homorú beépítési vonalat ritka kivételként *előbbre* hozták és így az utcavonalat egyenesre szabályozták. A változtatás olyan jól sikerült, hogy a korábbi vonalat a telkeken belül is csak helyenként lehet fellelni. Célszerű lenne ezt a különleges esetet részleteiben is megkutatni. – Gartán az 1970-es években kezdték beépíteni a Rákóczi utca és a Kis-Rába közötti területet, a Rákóczi utcai hosszú szalagtelkek hátsó részének levágásával. A régi és az új lakóterület határa is támaszvonallá merevedett.

A bemutatott példákban tanulságként leszűrhető, hogy a települések telekrendszerében kimutatható támaszvonalak időálló elemei a telekrendszernek. E „keményebb” telekrendszeri vonalak megismerése a település fejlődéstörténetén túlmenően azért fontos a településtervezés számára is, mert *a támaszvonalak mentén általában könnyebben kialakítható utca, gyalogút, vízelvezető árok vagy eltérő területfelhasználási egységek határa.*

**TELEKRENDSZER NAGYOBB TÁMASZVONALAINAK KIALAKULÁSA:**

**ÁRVÍZ DETERMINÁLTA HATÁRVONAL**



AZ 1907. ÉVI KATASZTERI TÉRKÉPEN MÉG SZEREPLŐ  
ÁRVIZES TARTOMÁNY VISSZAVETÍTÉSE AZ 1856. ÉVIRE



KAPUVÁR ÉSZAKNYUGATI RÉSE NAPJAINKBAN

**TELEKRENDSZER NAGYOBB TÁMASZVONALAINAK KIALAKULÁSA:**

**KORÁBBI VÍZMEDER-ÁG MENTÉN**



1981-ES TÉRKÉP ÉS 1680-AS VÁR-ÁBRÁZOLÁS FEDÉSE  
(SZAGGATOTT = ALTERNATÍV VÍZMEDER-ÁG HIPOTÉZIS)



A FELSŐMEZŐ UTCA ÉS RÓZSA UTCA  
KÖRNYÉKE NAPJAINKBAN

**TELEKRENDSZER NAGYOBB TÁMASZVONALAINAK KIALAKULÁSA:**

**EGYKORI ERDŐSZÉL MENTÉN**



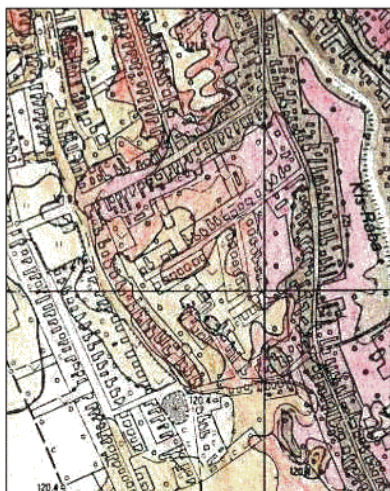
KAPUVÁR 1784-BEN (RÉSZLET)



A TELKEK HÁTSÓ HATÁRVONALA A MAI  
RADNÓTI MIKLÓS UTCA HELYÉN, 1870-BEN



**TELEKRENDSZER NAGYOBB TÁMASZVONALAINAK KIALAKULÁSA:  
DOMBORZAT DETERMINÁLTA HATÁRVONAL**

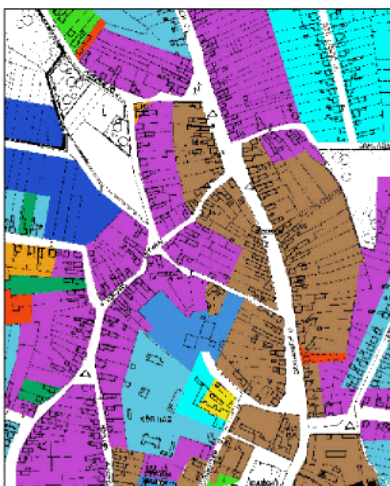


A TÁNCICS MIHÁLY ÉS A SZÉCHENYI  
UTCÁK KÖRNYÉKÉNEK DOMBORZATA

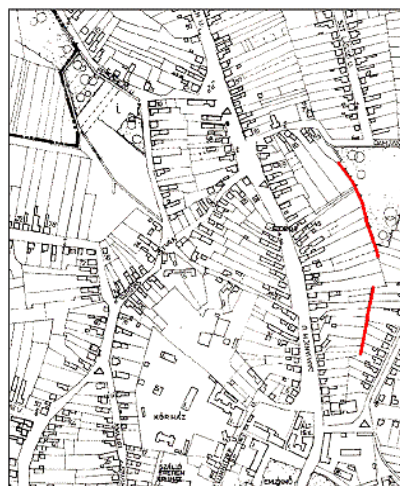


A TÁNCICS MIHÁLY UTCA ÉS ADY ENDRE UTCA  
KÖRNYÉKE NAPJAINKBAN

**TELEKRENDSZER NAGYOBB TÁMASZVONALAINAK KIALAKULÁSA:  
A HATÁRVONAL KORÁBBAN TELEPÜLÉS SZÉLE VOLT**

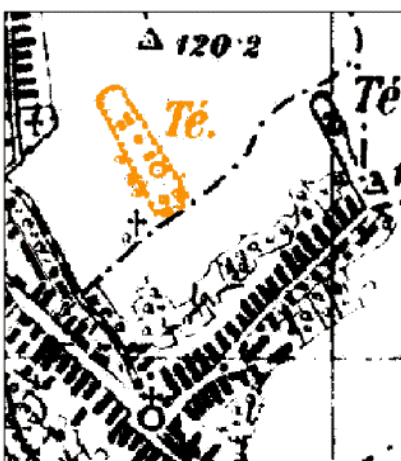


TELEPÜLÉSRÉSZEK KORA A BELTELKEK  
ELSŐ ISMERT BEÉPÍTÉSE ALAPJÁN (RÉSZLET)



DAMJANICH UTCA KÖRNYÉKE  
NAPJAINKBAN

**TELEKRENDSZER NAGYOBB TÁMASZVONALAINAK KIALAKULÁSA:  
EGYKORI MESTERSÉGES TEREPAKLAZATOK MENTÉN**



AGYAGBÁNYÁK AZ 1921-ES TÉRKÉPEN  
(A BUSZ PU. HELYÉN AZ ÚN. KALIN-GÓDÓR)



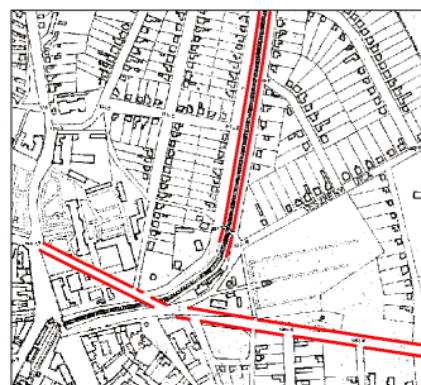
A MAI BUSZPÁLYAUDVAR KÖRNYÉKE ILL.  
TELEKCSOPORT GARTÁ SZÉLÉN



**TELEKRENDSZER NAGYOBB TÁMASZVONALAINAK KIALAKULÁSA:  
ÚJONNANI TERVEZÉssel I.**

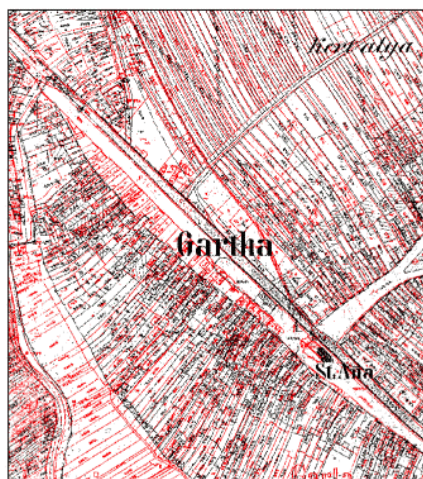


1979-ES (PIROS) ÉS 1856-OS (FEKETE) TELEKRENDSZER  
EGYMÁSRA FEDÉSE

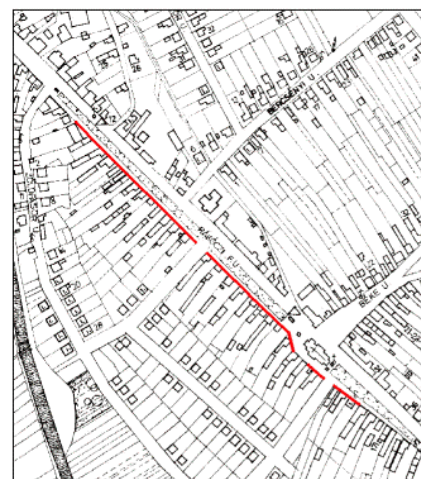


KAPUVÁR CENTRUMA NAPJAINKBAN

**TELEKRENDSZER NAGYOBB TÁMASZVONALAINAK KIALAKULÁSA:  
ORGANIKUS ALAKZAT UTÓLAGOS ÁTTERVEZÉSÉVEL, RENDEZÉSÉVEL**



1907-ES (PIROS) ÉS 1856-OS (FEKETE) TÉRKÉPEK  
EGYMÁSRA FEDÉSE

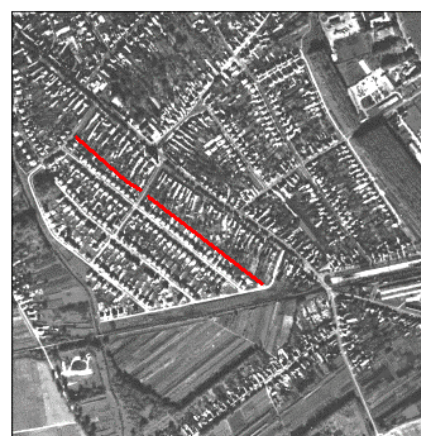


GARTA, RÁKÓCZI FERENC UTCA NAPJAINKBAN

**TELEKRENDSZER NAGYOBB TÁMASZVONALAINAK KIALAKULÁSA:  
ÚJONNANI TERVEZÉssel II.**

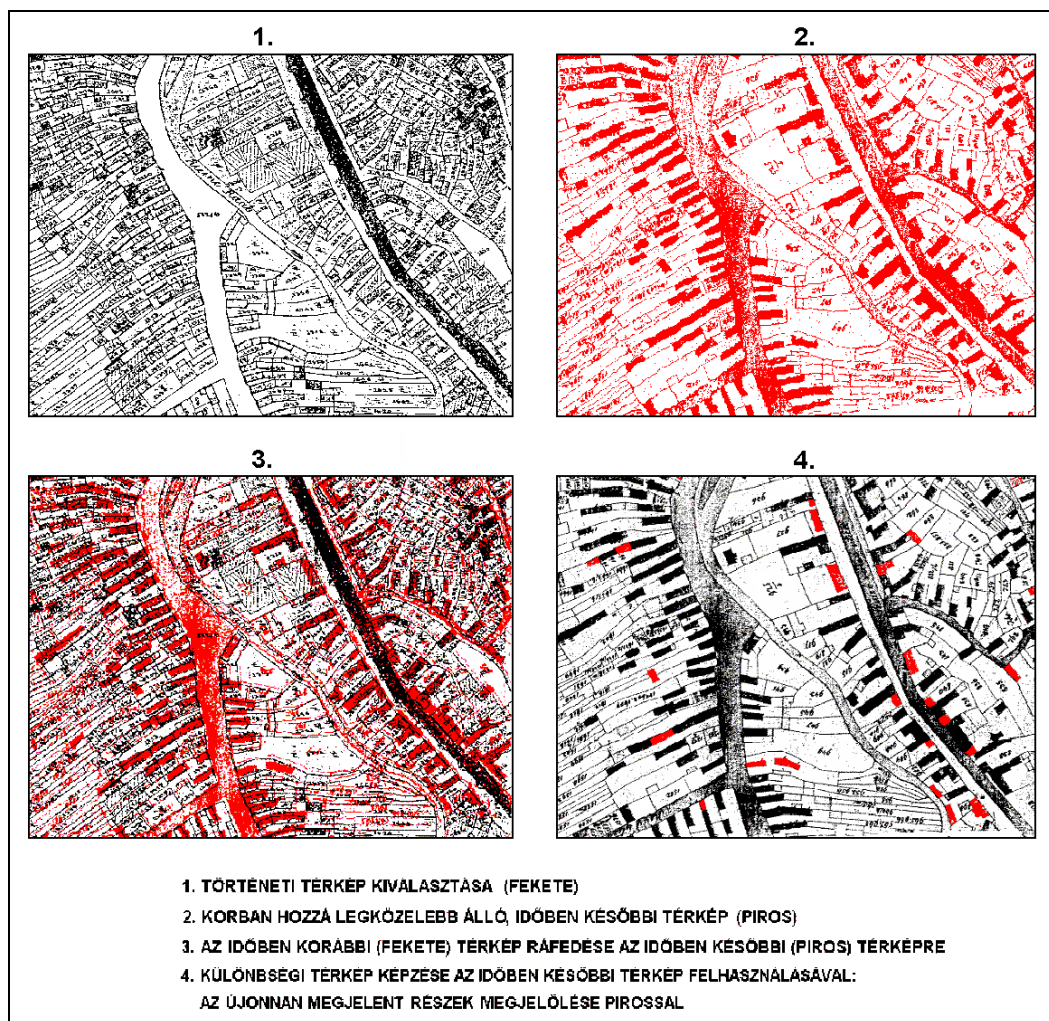


GARTA DÉLI RÉSZÉ, A GYŐR - SOPRONI VASÚTVONAL  
KÖRNYÉKE 1979-BEN



GARTA DÉLI RÉSZÉ, A GYŐR - SOPRONI VASÚTVONAL  
KÖRNYÉKE 1991-BEN

A *történeti beépítés* fejlődési sajátosságainak megmutatására a legtanulságosabb két kort képviselő 1856-os és az 1870 körüli kataszteri térképet hasonlítottuk össze, a településrészek fejlődési vizsgálatánál már ismertetett számítógépes módszerrel. A két kataszteri térképet fóliászerűen egymásra fedtük, így házról-házra precízen kikereshettük a beépítés változásait. A *beépítés különbségi térképét* úgy hoztuk létre, hogy az új épületeket, épületbővítményeket, telekhatárokat, mederkorrekciót stb. az időben későbbi kataszteri térképen pirossal megjelöltük. A bontásokat – azok elenyésző száma miatt – elhanyagoltuk.



3.5.2/F. ábra: A történeti kataszteritérkép-fóliák páros morfológiai összehasonlításának és a beépítési különbségi térkép elkészítésének módszere (Szerk.: Somfai A.)

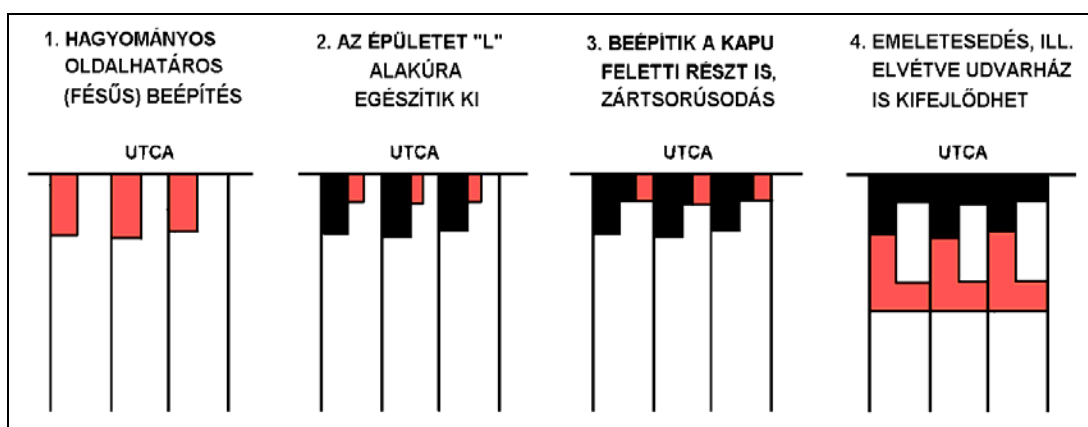
Az 1870 körüli és az 1856-os kataszteri térképekből képzett különbségi térképen a beépítés megváltozása nagyon beszédes. A városközpontban a Fő téri telektömbben a zárt sorú beépítésű telkek udvarházassá-emeletesé intenzifikálódtak, sőt a zárt sorúsodás folyamata már a közeli Kossuth utcán is nagyon előrehaladt. – A telekterület szűkössége következtében a Széchenyi utcán ill. Gartán a keskeny szalagtelken a fésűs beépítést meg-megtoldották a rokon családok számára. – A telekhiány több kisebb tölcészerű köztér utcává szűkülésében csúcsosodik ki.





3.5.2/G. ábra: Új építés 1870-ben 1856-hoz képest (piros), szín-gallérokcal kiemeltük az egyes sajátos beépítési jelenségek zónáit (Szerk.: Somfai A.)

A Fő téri telektömbben az eredendően földszintes fésűs beépítés zártorsodási-emeletesedési folyamata a lassú polgárosodás jele. A főtérhez ill. a legrangosabb utcákhoz méltó térfal képződését eredményezte. A mintegy három évszázados folyamat során az épületeket először az utcavonalra épített toldalékkal 'L' alakúra egészítették ki, úgy hogy az épületek között legalább még szekérbejárónyi hely maradt. Ez a hézagosan zárt sorú beépítés később a kapuáthajtók lefedésével alakult zárt sorúvá. A kereskedelmi funkciók erősödésével a jobb telekkihhasználás érdekében az üzlettulajdonosok először hátra az udvarba, később az üzlet fölé épített emeletre költöztek. Ez a folyamat a Fő téri épületek alaprajzi-metszeti jegyeiből, ill. a homlokzati nyíláskiosztás finom aszimmetriájából is leolvasható. A beépítés intenzifikálódása mára a tömbnek a főúttal nem érintkező, Deák Ferenc utcai oldalára is átterjedt.

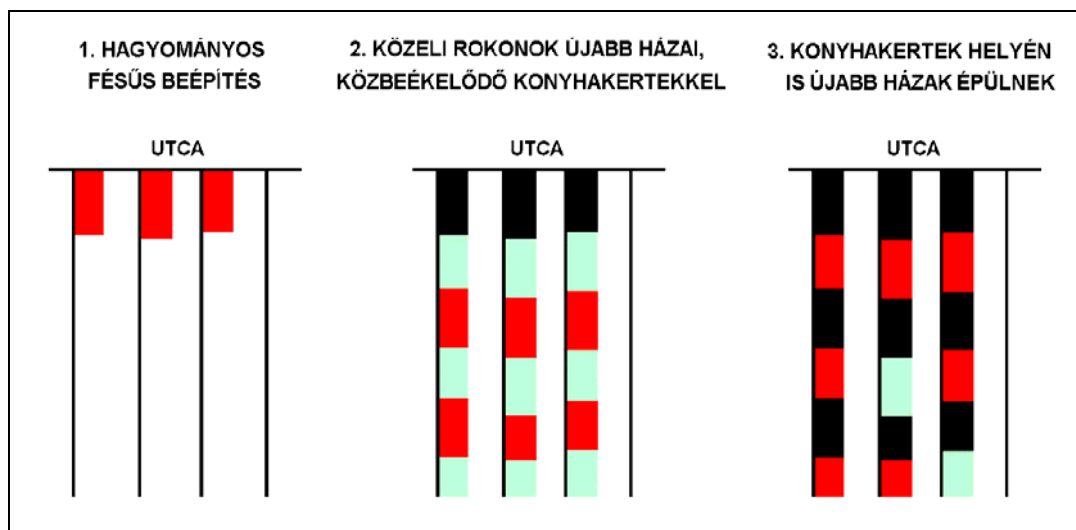


3.5.2/H. ábra: A kapuvári Fő téri épületek elvi fejlődési fázisai, az oldalhatáros beépítéstől a századforduló emeletes zárt sorú beépítéséig (Szerk.: Somfai A.)

Kapuvár építéstörténetében a másik szignifikáns jelenség az volt, hogy az 19. századra jellemző besűrűsödési folyamat során *a keskeny telkeken akár öt-hat házat is folytatólagosan egymás mögé építettek*. Ilyen beépítések a Széchenyi utcában és főleg Gartán nagy számban máig fennmaradtak. Kialakulásuk a belterület szűkössége mellett összefüggött azzal is, hogy a muskétások letelepítésével alapított Garta belterületéhez kezdettől fogva igen kis külterület tartozott. A gazdálkodási rend később sem követelte meg a széles paraszti udvart, hiszen alig végeztek rajta nagyobb helyigényű gazdasági munkát – ehelyett az építőmesterség és dohánytermesztés segítette a megélhetést (Takács 1964, Csiszár 2001).

A keskeny, hosszú telken álló, szalagszerű épületek gyakori problémaforrást jelentenek a közös udvarhasználat, az autók átjárása, a közműellátás, a benapozási hiányosságok, stb. miatt. Nézeteltérések adódhatnak abból, hogy a hosszúház-béli lakásegység előtti udvarszakasz egyszerre tekinthető közösségi és individuális lélettérnek is.





3.5.2/J. ábra: A fésűs beépítés többlakásossá sűrűsödésének folyamata (Szerk.: Somfai A.)



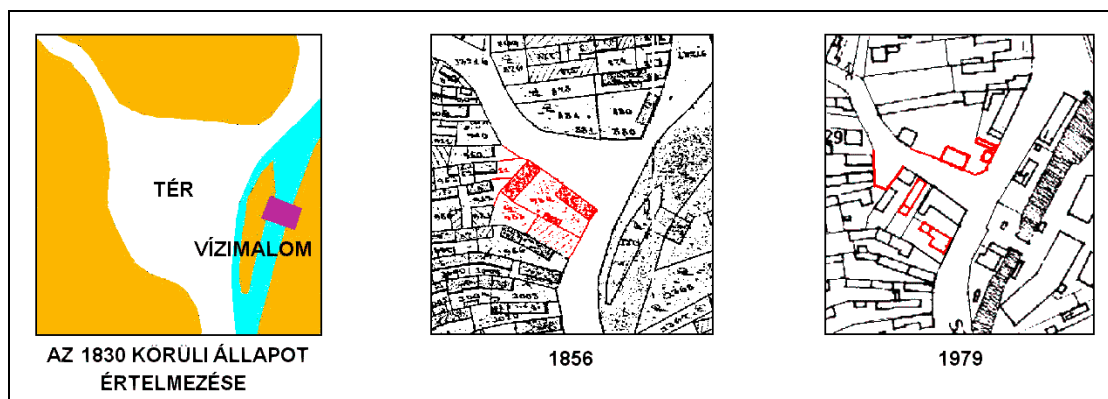
3.5.2/K. ábra: „Hosszúház” Kapuvár gartai részén, Rákóczi utca 173. (Fotó: Somfai A.)

Kapuvár beépítés-történetében különleges jelenség volt a közterek beszűkülése (3.5.2/G ábra). Az egyik tér történetét részletesen is megvizsgáltuk.

A városközpont közelében a Kis-Rába kanyarulatánál az 1830-as katonai térképen még látható egy tér mai Deák Ferenc és Széchenyi utcák találkozásánál. Itt a Kis-Rába kanyarulatában évszázadok óta malom üzemelt, erre utal a vízmenti Széchenyi utca névtörténete is: Malom út > Alsó út > Széchenyi út (Szakács 1984). Csiszár Attila kutatásai szerint a malom megközelítése ill. a várakozás mégsem ezen a téren történt, hanem a Kis-Rába túlsó oldalán az egykori országút felől volt a malom-telek bejárata (Csiszár 2002).

A 19. században fokozatosan beszűkült a tér déli része, majd a 20. század elején a tér északi része is. Az elhódított területeken főként kereskedelmi célú épületek jelentek meg és ez

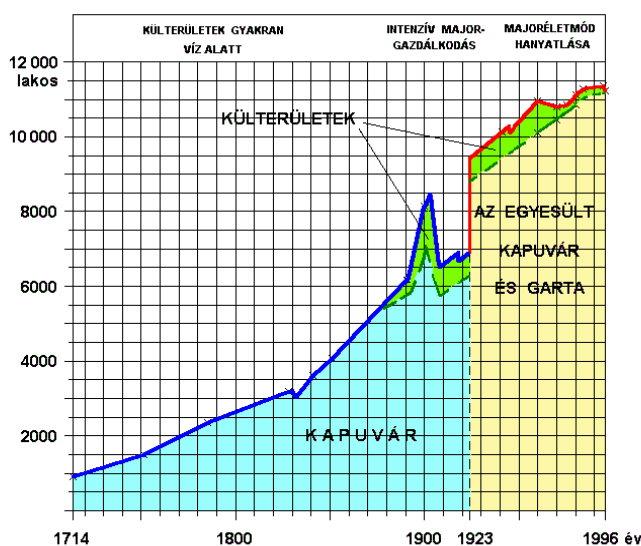
funkció a mai napig él. – Ha még létezne ez a Fő tér közeli teresedés, bizonyára gazdagabb lenne általa a település ill. némileg enyhülnének a parkolási gondok is a városközpontban.



3.5.2/L. ábra: Példa teresedés beszűkülésének folyamatára (Deák u. - Széchenyi u. sarok)

A beépítés elváltozásai és a terek vázolt beszűkülése részét képezik Kapuváron a történelmi léptékű – az árvízveszély és a lemerevedett tulajdonviszonyok miatti – besűrűsödési folyamatnak. Ez Kapuvár *lakosság-garafikonján* is jól nyomon követhető, de még szembetűnőbb a beépített településterület alapján számított *laksűrűség-grafikonon* (3.5.2/M ábra). 1830 után az árvíz szorításában a település területi növekedése már csak kis mértékű volt, ezzel szemben a lakosság a korábnál erőteljesebben növekedett. A 19. század végére a laksűrűség olyan nagy lett, mint valaha a középkori várban kényszerű szűkösségekben tartózkodó népességnél (!). Az ármentesített területek nagybirtokhoz csatolása mellett ez a besűrűsödés nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a 19. és 20. század fordulóján a lakosságnak majdnem egynegyede kivándorolt Amerikába. A veszteséget tetézte, hogy az elkeseredett kivándorlók a népesség produktív rétegeiből kerültek ki.

### KAPUVÁR LAKOSSZÁMÁNAK VÁLTOZÁSA 1714-TŐL 1996-IG

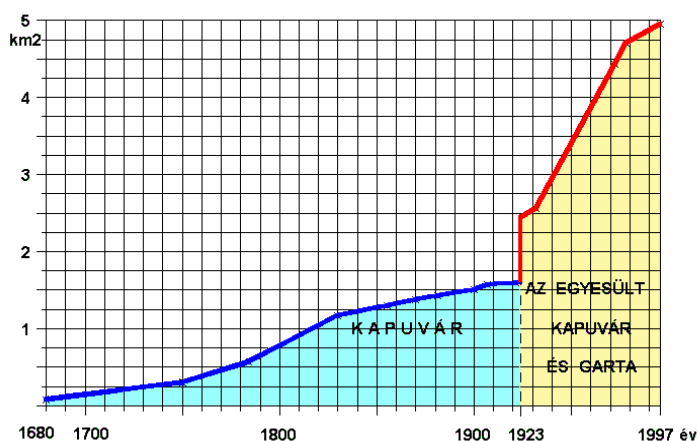


#### TÁBLÁZATOS ADATOK:

ÉV	LAKOSSZÁM***		NAGYMÉRŰŰ LAKOSSZÁM VÁLTOZÁS	LAKOSSZÁM CSÖKKENÉS OKA
	BELTER. ÉS KÜLTÉR.	CSAK A KÜLTÉR.		
1714	900			
1752	1500			
1784	2381			
1828	3175			
1830-31			-226	KOLERA
1841	3562*			
1851	4056*			
1891	6078***			
1900	8156			
1904-09			-1937	KIVÁND.
1914-19			-271	I. VILÁGH.
1941	10 173			
1944-45			-184	II. VILÁGH.
1960	10 918**	748**		
1970	10 570**	649**		
1976	10 872**			
1980	11 251**	381**		
1984	11 532**			
1995	11 370			
1996	11 209			

FORRÁS: GYŐR-SOPRON MEGYE KÉZMŰNYVE, 1888  
 \*FORRÁS: MD. GEOGRAPHIAI SZÓTÁRA, 1841, 1851  
 \*\*FORRÁS: A MAGYAR NÉPKÖZT. HELYSÉGNÉVTÁRA  
 \*\*\*FORRÁS: A PALLAS NAGY LEXIKONA, 1894  
 \*\*\*\*AZ ŰN. JELENLÉVŐ NÉPSSÉG FOGALMA SZERINT

### KAPUVÁR BEÉPÍTETT BELTERÜLETÉNEK NAGYSÁGA A 17. SZÁZAD VÉGÉTŐL NAPJAINKIG

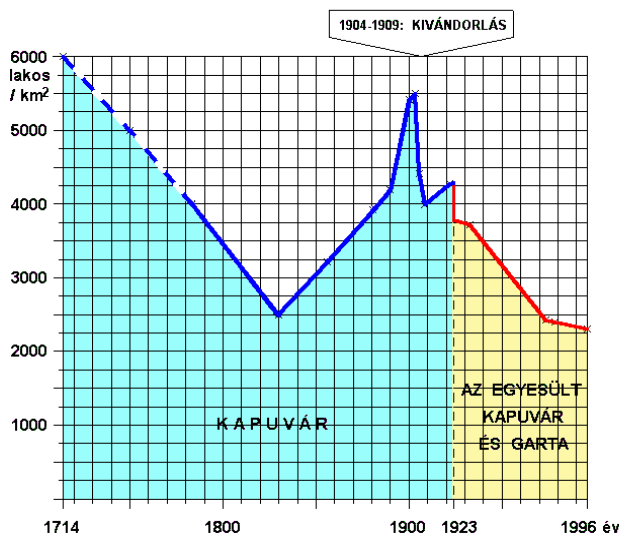


#### SZÁMÍTOTT ADATOK:

ÉV	TERÜLET KM <sup>2</sup>
1680 k.	0,1
1750 k.	0,3
1784	0,6
1830 k.	1,2
1856	1,3
1870 k.	1,35
1882	1,4
1900 k.	1,5
1907	1,6
1921	1,6
1932	2,6
1972	4,4
1979	4,7
1997	4,9

A SZÁMÍTÁS MÓDJA:  
 A TÖRTÉNETI TÉRKEPEKET FŐLÁN LEPTÉK HELYESEN  
 AZ 1981-ES KATONAI TÉRKEPEL FEDÉSBE HOZTUK.  
 A NÉGYZETKIOMÉTERHÁLÓ TOVÁBBOSZTÁSÁVAL 0,001 KM<sup>2</sup>-ES  
 EGYSÉGEKET KÉPEZTÜNK ÉS EZEKET ÖSSZESZÁMOLTUK.

### A LAKSÚRÚSÉG VÁLTOZÁSA KAPUVÁRON 1714-TŐL 1996-IG



#### TÁBLÁZATOS ADATOK:

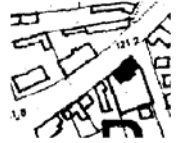






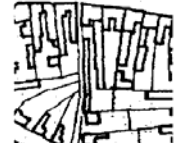
ÉV	LAKOSSZÁM	BEÉP. BEL-TERÜLET KM <sup>2</sup> **	LAKSÚRÚSÉG LAKOS/KM <sup>2</sup> (KEREKÍTVE)
1714	900	0,15	6000***
1750	1500	0,3	5000***
1784	2381	0,6	4000***
1830	3000*	1,2	2500
1856	4200*	1,3	3200
1870	4800*	1,35	3600
1882	5500*	1,4	3900
1891	6078	1,45	4200
1900	8156	1,5	5400
1904	8500	1,55	5500
1907	7100	1,6	4400
1909	6500	1,6	4000
1921	6800	1,6	4300
1932	9700	2,6	3700
1972	10 700	4,4	2400
1979	11 400	4,7	2400
1996	11 209	4,9	2300

\*A LAKOSSZÁM KÖZELÍTŐ SZÁMÍTÁSA A \*\*KAPUVÁR LAKOSSZÁMÁNAK VÁLTOZÁSA "C. GRAFIKON ALAPJÁN  
 \*\*TÖRTÉNETI TÉRKEPEK ALAPJÁN SZÁMÍTOTT KÖZELÍTŐ ADATOK  
 \*\*\*A TÉRKEPEK PONTATLANSÁGA MIATT CSAK NAGYSÁGRENDET MEGMUTATÓ ADATOK!

3.5.2/M. ábra: Kapuvár lakosság-, beépített terület- és laksűrűség táblázatai és grafikonjai (Szerk.: Somfai A.)









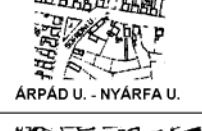

A telekrendszeri és beépítési vizsgálatok befejeztével, a felismert összefüggések tudatában szükségesnek éreztük a településszövet jellemzőbb képleteinek módszeres kigyűjtését. A történeti településszerkezet főbb értékeit képviselő sajátos utca-, tér-, és városi zöldfelület-típusokat táblázatokba foglaltuk (3.5.2/N, 3.5.2/P és 3.5.2/R ábrák).

A tipológiai táblázatok az elméleti kutatásokban az összehasonlítást segíthetik, ill. részét képezhetik egy településszerkezeti formakincstárnak, amely a tudatos településszerkezet-védelmet segítheti, emellett intuíciót nyújthat egy formagazdagabb, humánusabb jövőendő településtervezés kialakulásához is.




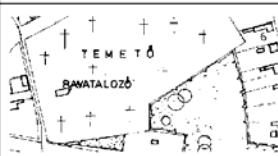

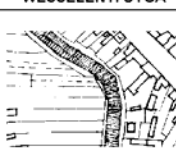




	UTCATÍPUS	PÉLDA JELENKORI UTCANÉVEL
	1. VÁROSI FŐÚT	 SZENT ISTVÁN KIRÁLY ÚTJA
	2. RANGOS VÁROSI ÚT	 KOSSUTH LAJOS UTCA
	3. HAGYOMÁNYOS LAKÓUTCA	 HUNYADI JÁNOS UTCA
	4. GÖRBE VONALVEZETÉSŰ LAKÓUTCA	 VARGYAS JÓZSEF UTCA
	5. "TABÁNI" JELLEGŰ LAKÓUTCA	 ERZSÉBET KIRÁLYNÉ UTCA
	6. ZSÁKUTCA	 TÁNCSICS MIHÁLY UTCA
	7. JELENTŐSEN VÁLTOZÓ KERESZTMETSZETŰ UTCA	 JÓZSEF ATTILA UTCA
	8. KÖZ	 KÖZ A FÓTÉR-DEÁK U. KÖZÖTT

3.5.2/N. ábra: Kaposvár organikusán kifejlődött utcáinak értéktára (Szerk.: Somfai A.)



	TÉRTÍPUS	PÉLDA JELENKORI UTCANÉVEL
	1. FÖTÉR	
	2. ÚTKERESZTVEZŐDÉS KIALAKULT TERESÉDÉS	 VARGYAS JÓZSEF U. - RÓZSA U.
	3. "T" ÚTELÁGAZÁSBAN KIALAKULT TÉR	 RÁKÓCZI F. U - SZENT KATALIN U.
	4. "Y" ÚTELÁGAZÁSNÁL KIALAKULT TÉR	 SOPRONI U. - VARGYAS JÓZSEF U.
	5. ORSÓ ALAKÚ TÉR	 SZENT ISTVÁN KIRÁLY ÚTJA
	6. SZÉTNYÍLÓ TÉR, EGYKORI TELEPÜLÉSSZÉLEN	 GARTA, SZENT KATALIN U.
	7. TÉRSZERŰEN SZÉLES UTCA	 TÁNCSICS MIHÁLY U.
	8. UTCARENDEZÉSSSEL KIALAKULT SAROKTÉR	 ÁRPÁD U. - NYÁRFA U.
	9. VÍZRE NÉZŐ TÉR	 DEÁK F. U. - SZÉCHENYI U.

3.5.2/P. ábra: Kapuvár organikusan kifejlődött tereinek értéktára (Szerk.: Somfai A.)

	ZÖLDTERÜLET-TÍPUS	PÉLDA JELENKORI UTCANÉVVEL
	1. VÁROSKÖZPONTI DÍSZTÉR-KÖZPARK	 FÖTÉR
	2. VÁRKERT ÉS VÁRUDVAR	 VÁR
	3. TEMETŐKERT ÉS VÉDŐ ZÖLDSÁVJA	 KAPUVÁRI TEMETŐ
	4. IPARI LÉTESÍTMÉNYEK VÉDŐ ZÖLDSÁVJA	 WESSELÉNYI UTCA
	5. VÁROSI FOLYÓPARTOT KÍSÉRŐ ZÖLDSÁV	 KIS-RÁBA PART
	6. VÁROSI PIHENŐTAVAT ÖVEZŐ ZÖLDFELÜLET	 VÁTI-TÓ
	7. PARKOSÍTOTT UTCATERESEDÉS	 SZENT ISTVÁN KIRÁLY ÚTJA
	8. FASORRAL, SÉTÁNNYAL KÍSERT ÚT	 RÁKÓCZI FERENC U.
	9. KÉTOLDALI ZÖLDSÁVVAL SZÉLESEN KÍSERT FŐÚT	 GYÖRI ÚT

3.5.2/R. ábra: Kaposvár települési zöldfelületeinek értéktára (Szerk.: Somfai A.)





3.5.2/S. ábra: Kapuvár, a Váti tó és a tavat övező zöldfelületek (Fotó: Somfai A.)



3.5.2/T. ábra: Fasoros sétány és kerékpárút a Rákóczi utcán, a gartai templom közelében (Fotó: Somfai A.)

### 3.5.3. A rendezési tervek és más jelentősebb fejlesztési akciók elemzése

Magyarországon a 19. század utolsó harmadáig a települések döntő többsége spontán módon, a természeti adottságokat és a társadalmi igényeket követve fejlődött. Többnyire csak a legzsúfoltabban beépített városokban és várakon belül avatkozott be a hatalom – főleg hadászati vagy tűzrendészeti érdekből – az utcák és az épületek kialakításába.

A kiegyezést követően azonban a településfejlődés új lendületet vett és minőségi elemekkel is bővült. Vasutak, gyárak és közművek épültek, majd erőteljes növekedésnek indult a gazdaságilag fellendülő városok lakosszáma is. Sok településen új utcákat nyitottak, a közműveket pedig települési léptékű *rendszerre* fejlesztették. A fejlesztési elképzelések rajzi megjelenítésére rendezési terveket kezdtek készíteni – előbb kisebb településrészekre, majd az egész településre. Rendezési tervek készítését azonban csak 1937. évi VI. törvény tette kötelezővé. A városokra általános rendezési tervek (ÁRT-k) készültek, a községekre ún. összevont rendezési tervek (ÖRT-k), a városok egyes részeire pedig részletes rendezési tervek (RRT-k). A tervek az 1950-es évek második felétől születtek nagyobb mennyiségben.

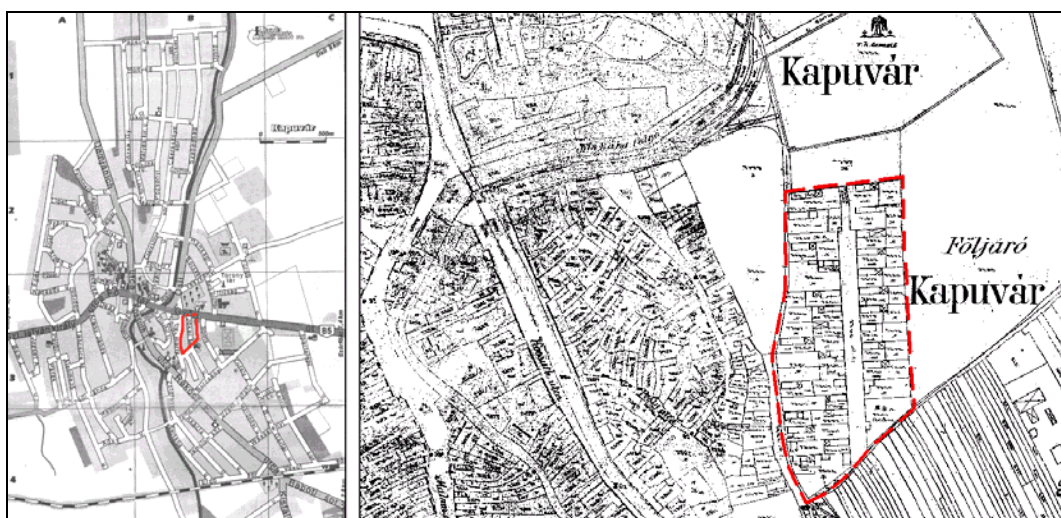
Kapuvár is végigélte ezt a folyamatot. A következőkben ebből elemzünk előbb néhány, a település életére jelentősen kiható műszaki akciót, majd az 1958-tól készült rendezési terveket.

#### A vasút nyomvonalának rögzítése 1876-ban

A GYSEV győr-soproni vonalszakaszát 1876 január 3-án helyezték üzembe. A hosszú egyeztetések során kialakult végső nyomvonal és állomás-elhelyezés egyik vesztese Kapuvár. Az eredetileg Kapuvárhoz északról simuló nyomvonalat ugyanis a község nem fogadta el, mert a soproni úti hidaknál szerzett rossz tapasztalatok alapján féltek, hogy a vasúti töltés feltorlasztja a Répce árvízét és ez előnti a települést. Még a főhercegi uradalom is alulmaradt a vitában, amely az északi, modern szemléletű változatot képviselte, gazdasági érdekeinek megfelelően. A vonalat végül Kapuvártól és Gartától is délre, a városközponttól 2 km-es távolságra jelölték ki. Ezt a kényyszerű távolságot később az uradalom kisvasút építésével hidalta át, de ez átrakodási ill. átszállási veszteségekkel járt. A vasútállomás ún. körzeti állomás lett, Kapuvár, Garta és Babót és Ordód számára – eredetileg babóti igazgatási területen. A 2 km-es távolság miatt *a kor gazdasági húzóerejét jelentő vasút nem játszhatott kellő fejlesztő szerepet Kapuvár életében*. Csorna vasúti csomóponttá fejlődése nyomán pedig Kapuvár elvesztette rábaközi dominanciáját.

### A Jókai utcai telekosztás 1900 körül

A 19. század végéig Kapuvár beépített területe előbb a meglévő településközi utak mentén, később pedig a mezőre-erdőre vezető utakat követve terjeszkedett tovább. A századfordulóra azonban az így *reálisan* beépíthető útszakaszok elfogytak. Ezért került sor az 1900 körüli években telekparcellázásra a településközpont közelében, a gazdasági kisvasút és a gartai határ között, a Följáró nevű dűlőben. Itt egy új *lakóutcában* 26 lakótelket parcelláztak ki, amely ma a Jókai utca északi szakaszát képezi. Érezhetően nem forgalmi utcának szánták és későbbi meghosszabbítása óta sincs magasabb városszerkezeti szerepe. Környezetbeillesztési hiányossága az, hogy a Kossuth utca közeli szakaszán levő intézmények felé nem volt és még ma sincs elfogadható gyalogos kapcsolata.



3.5.3/A. ábra: A Jókai utca északi részének telekosztása külterületen, 1900 körül

### Az Arany János utca megnyitása az 1930-as években

A Széchenyi utca és a Sás (ma Tánecsics) utca közötti 350-400 m széles telektömb belsejét az 1930-as évek közepén tárták fel utcanyitással. A mintegy 60 lakótelek kialakítása a központ-közeli terület akkori felértékelődésére utal. Kedvezőtlen viszont a keskeny, egyenes lakóutca 600 m-es hosszúsága. Az 1970-es évek elején a keleti tömbbelsőbe még egy bölcsődének is helyet szorítottak, amely kapcsán lehetett volna oldani a lakóutca hosszúságát egy keresztirányú gyalogúttal.

Az utcanyitás sajátossága, hogy megtartották a helyenként keskeny telekszélességeket, de az enyhe ferdeséggel lekeresztezett régi telekhatárokat szokatlan módon az utcára merőlegesre módosították az új utcavonaltól mért 20-30 m-es szakaszon. Ha ezt nem tették volna, az utca ma mozgalmasabb – fűrészfogas beépítésű – lehetne.





3.5.3/B. ábra: A tömbfeltáró Arany János utca telekosztása 1930 körül



3.5.3/C. ábra: Az utcanyitás terve az 1907-es térképen és az Arany János utca napjainkban

### A Házhely telekosztása az 1920-as években és 1945 után

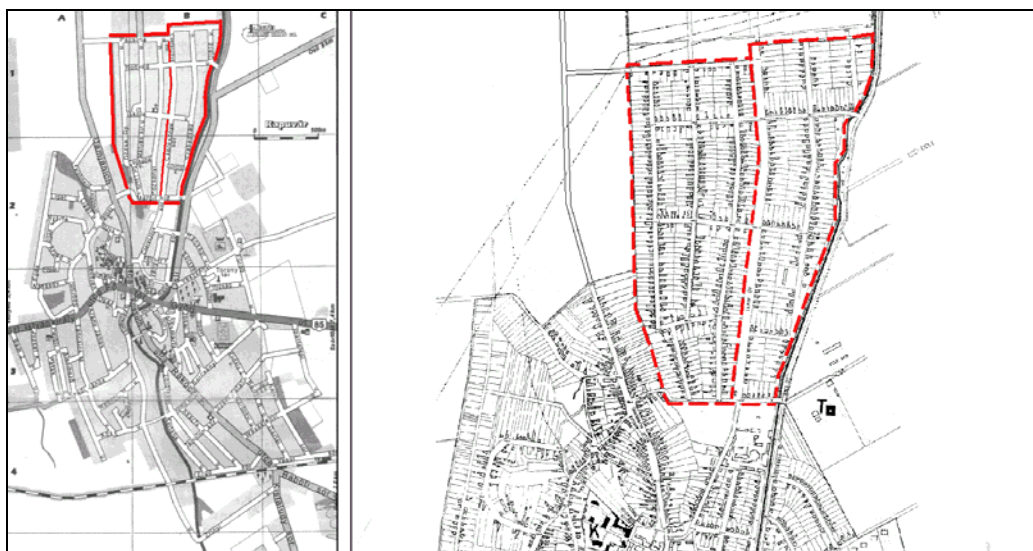
Az 1920-as években nagyszámú lakótelket osztottak ki az Esterházy-nagybirtok India major nevű részén, a mai Cseresznyefa sortól nyugatra, 1945 után pedig a Cseresznyefa sortól keletre a Kis-Rábáig. Ez a városrész a jelentős telekkínálat pozitívuma mellett nagyszámú gondot terhelt az utókorra *városrendezési-városszervezési* szempontból.

A legnagyobb áthagyományozott teher az, hogy a rábaközi térség alapvetően keletnyugati (győr-soproni) szervezésű nagytérszerkezetében *Kapuvárt északi irányban kezdte fejleszteni*, azaz a főtengylyre merőlegesen (ennek oka az Esterházy-nagybirtok elhelyezkedése volt), így a település nem használhatta ki megfelelően a közlekedési fővonalak nyújtotta fejlesztőerőt. Ez az 1970-es iparosítási hullámig kevésbé tudatosodott, sőt a zömében mezőgazdasággal foglalkozóknak a Házhely kezdetben még ideális helyzetűnek is tűnhetett.

A Házhely „*városba illesztése*” sem sikerült, mert ma is *gyengék a városrész külső közlekedési kapcsolatai*. A Margithíd utca nyugati vége ma is zavarba ejtő kettős töréssel ér ki

a Damjanich utcára. A Házhely teljes 1200 m-es hosszúságában nincs a városrésznek nyugati kijárata. A Kis-Rábán is csak súlykorlátozott, keskeny hidak vannak. Helyi buszjáratok egy időben működtek, de újraindításuknak egyelőre nincsenek meg a gazdasági feltételei.

A Házhely *belső szerkezete* is meglehetősen korszerűtlen. A kilométeres hosszúságú, külső kapcsolat nélküli lakóutcák egyhangúak. Egyre zavaróbb a forgalom összegződése a városközpontba vezető déli utcavégek felé. A Házhely területén belül *nincs egy igazán kitüntetett hely*, egy elismert főtér, pedig a városközponttól mért távolság már egy alközpont kialakítását indokolná. Az 1907-es kataszteri térképre az 1920-as években utólag rárajzolt telekosztási tervben szerepelt ugyan egy nagyszerű javaslat, egy kör alakú tér, de ez ma nem létezik. Helyette csupán egyszerű útkereszteződést találunk. Az alközpontból csak az iskola, orvosi rendelő és élelmiszerüzlet valósult meg. Az új templom az említett a helytől egy utcasarokra, a ma legrangosabb szervező vonalnak számító Cseresznyefa sor közelében van. A Cseresznyefa sor viszont féloldalas beépítésű az egykori kisvasút miatt, így aztán 30 évvel a vasút megszűnése után sem válhatott a Házhely főutcájává. Hiányoznak a városrészből a zöldfelületek ill. játszóterek is.



3.5.3/D. ábra: A Házhely telekosztása 1920 és 1950 körül



3.5.3/E. ábra: A már nem létező kör alakú tér terve 1920 körül és a Házhely mai állapota

### **A 85-ös főút áttörése 1938-40 körül**

A monarchia összeomlását követő nagytérszerkezeti átrendeződések nyomán felértékelődött a győr-soproni tengely. Ennek kései folyományaként 1938-40-ben jelentősen fejlesztették a 85-ös utat, Sopronnak – a „Civitas Fidelissimának” – az ország belseje felőli jobb megközelíthetősége érdekében. Ekkor került át e nagytérségi tengely az addig igen kanyargós ősi Babót-gartai vonalról a kapuvári Fő tér és a veszkényi vasúti megálló közötti új, egyenes vonalra. Az útvágást a nagytérségi kapcsolatok szempontjából már időszerűnek lehetett tekinteni, azonban Kapuvár-Garta, valamint Babót kereskedelmi potenciálját csökkentette. A Győrből, a Dél-Rábaközéből ill. Pápa felől Bécsbe irányuló forgalom ugyanis megélhetést biztosított rátelepült vendéglátóknak, kereskedőknek és mesterembereknek. Az itteni keresletcsökkenést követően csak kevesen tudtak áttelepülni a lerövidült kapuvári átkelési szakaszra.

Hosszútávon azonban természetesen sokat nyert az említett áttöréssel Kapuvár. A városszerkezet keleti nyitásával ugyanis egy új, szinte akadálymentes fejlesztési irány nyílt meg a már belvízmentes területen – bár ennek kihasználására a háború miatt még másfél évtizedet kellett várni.

### **Az 1958-as egyszerűsített rendezési terv (VÁTI)**

A terv az 1934-es Athéni Charta klasszikus elvei alapján a „tisztá” lakó- és a „tisztá” ipari övezeteket határolt le. Utca- és telekszabályozási részleteket nem tartalmaz.

Bár a tervehez készült terepfeltöltés-szükségleti szakvélemény külön tervlappal, ez a fontos gazdasági-üzemelési tényező a beépítési foltok kijelölésére mégsem hatott vissza. A korszellemnek megfelelően terv a vasúttól délre levő Zrínyi utcai térséget kb. hatvan lakóházzal a belterületből kizárásra és elsorvasztásra ítélte. A gazdasági kisvasút nagyarányú fejlesztését tervezték, azonban személyszállítási szerepe ellenére kihelyezésre ítélték a városközponttól, a lakó és az ipari terület határára. Az 1958-as EÁRT gazdaságpolitikai háttérének hiányosságára utal az, hogy 15 évvel később az egész kisvasutat megszüntették a tehergépjármű-szállítás előretörése miatt. Az út- és utcahálózat-szerkezeten az EÁRT. nem tervezett változtatásokat. *Figyelemre méltó, hogy a „gazdatelek” kategóriával a terv még számol,* azonban a megvalósítást már az 1959 évi téveszesítési hullám megakadályozta. Erénye a tervnek, hogy jelentős közpark- illetve védőzöld-felületeket jelölt ki Kapuvár-szerte.



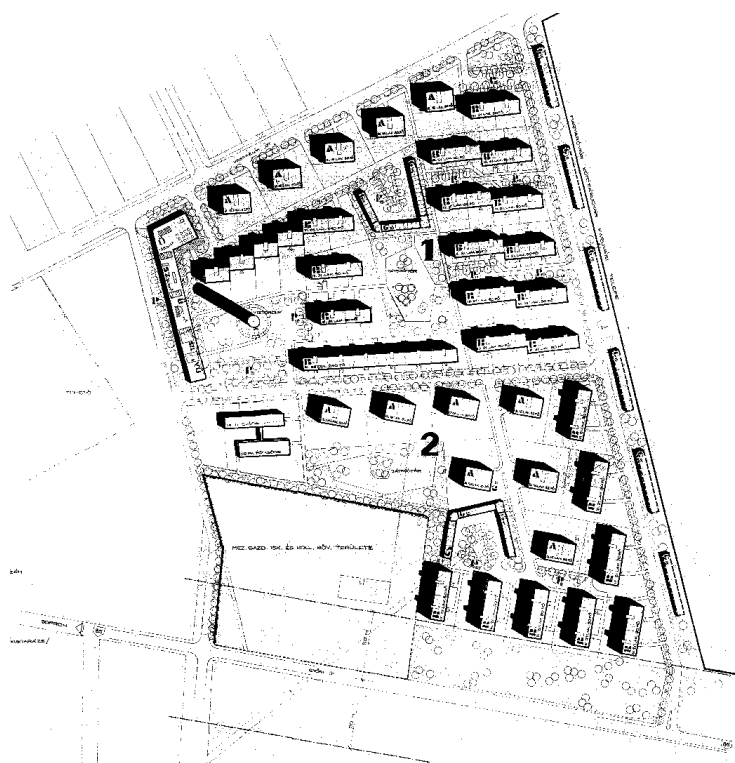


3.5.3/F. ábra: Az 1958-as egyszerűsített rendezési terv

### A víztorony körüli lakótelep 1968-as részletes rendezési terve (Győri Tervező Iroda)

Az 1968-as részletes rendezési terv az 1938-40-ben áttört 85-ös új várostengely mellett – 50 méteres védőzöld elhagyásával – teremtett modern 100 lakásos lakótelepet. A korabeli szokásoknak megfelelően egy hatalmas tömbtelken szőnyegminta-szerűen helyezte el a négyszintes szabadonálló társasházak egész csoportját. Ez a beépítési mód a Kapuvárra

hagyományosan jellemző földszintes (a városközpont felé haladva egy- ill. kétemeletes) beépítéstől markánsan elkülönült. A terv a 70-es évek elején a tényleges megvalósítás során előnyére módosult, ugyanis a tömbterület főút felőli szélén elegáns térfalat képező keretes beépítés került. A térfal és a főút közötti széles zöldsáv a zajhatások mérséklésén túl nagyvonalúvá, méltóságteljessé teszi a beépítést. A keretet képező térfal-épület a Fürdő utcára negyvenöt fokos levágással fordul be, így ezen a helyen kellemes városkapu szituáció teremtődött meg. A kapuváriak megszerették a Winkler Gábor tervezte „kifli-házat”.



3.5.3/G. ábra: A víztorony körüli lakótelep rendezési terve, 1968



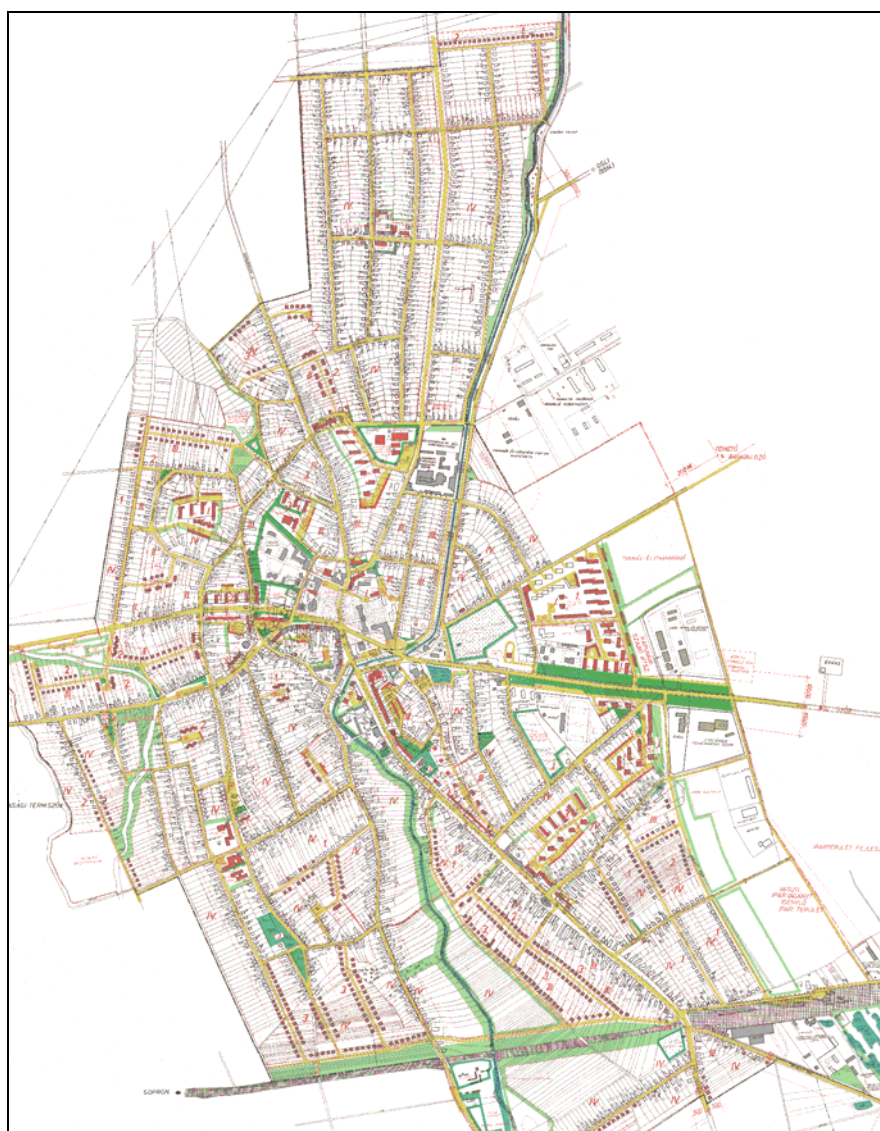
3.5.3/H. ábra: A megvalósult lakótelep-keretező „városkapu” épület a Győri út mellett  
(Fotó: Somfai A.)



### Az 1971-es összevont rendezési terv (Győri Tervező Iroda)

A terv a kapuvári ipartelepítés beindulása után készült és hatalmas további ipari területet jelölt ki, viszont a lakóterület-fejlesztést kisebbre vette az 1958-as EÁRT-hez képest. A teljes körűvé vált téveszesítés nyomán eltűnt az 1958-as „gazdatelek” gondolata. Az új lakóterületeken a családi házak mellett nagy az 1-3 emeletes, tömbtelkes beépítés aránya. Az úthálózat-szerkezetben megjelennek a városrészek között javasolt útkapcsolatok és a soproni út új, áttöréses kivezetése. E javaslatok java része mai napig nem valósultak meg.

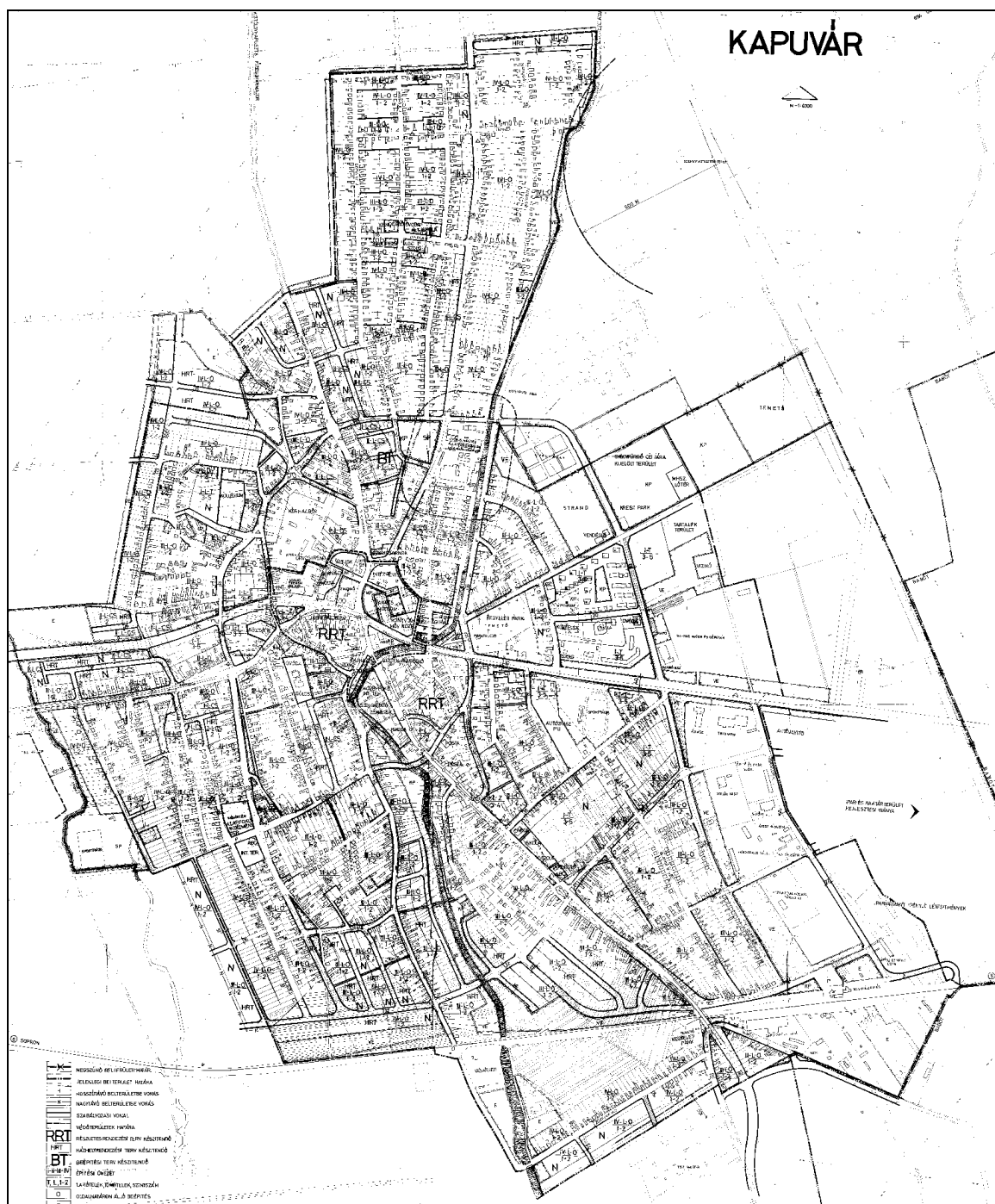
Mind az utcaszabályozás nagyvonalúsága és költség-érzéketlensége, mind pedig szabálytalan alakú magántelkeknek „ideális” alakúra történő átszabás-előirányzása a magántulajdon és a területrendezés viszonyának mélypontjára utal. Mint ahogy az is, hogy a terv csak elodázta, de valójában nem kezelte a Húsgyár és a később köréje települt családi házak környezetvédelmi konfliktusát sem. Az üzem védőtávolságának biztosítása érdekében kb. 20 házat helyeztek tilalom alá – ez azonban a gyakorlatban hatástalan maradt.



3.5.3/J. ábra: Az 1971-es összevont rendezési terv

### Az 1983-as általános rendezési terv (Győriterv)

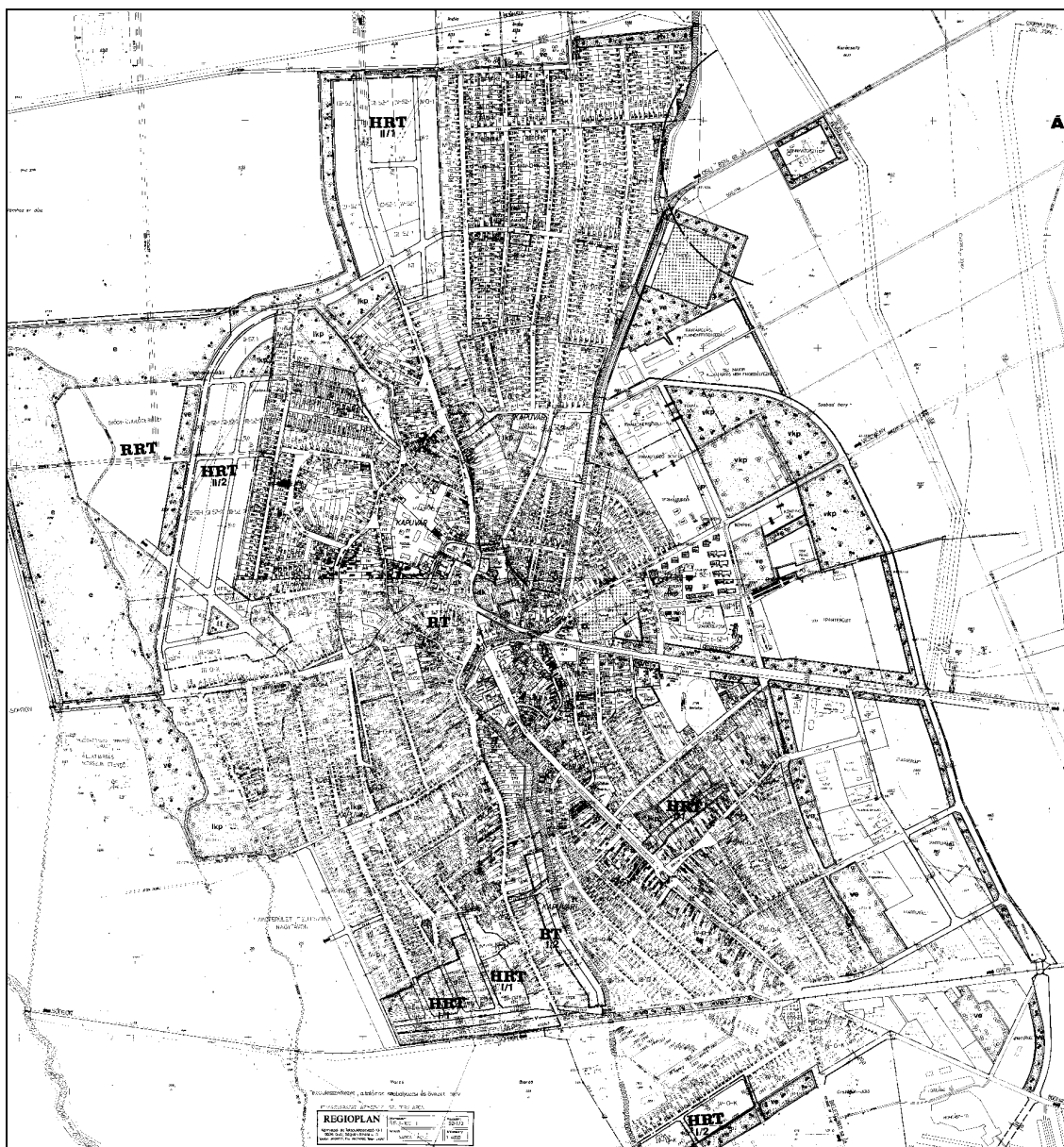
Az ipartelepítési hullám elmúltával csökkentették az ipari tartalékterületeket, a beépíthető lakóterület mérete pedig alig változott az 1971-es tervhez képest. Mivel végre nem csupán a Hanság mocsárba, hanem – aszfaltúton és egy új határátkelőn át – a szomszédos Ausztriába vezetett az északi várostengely, ez is elősegítette a tudatos városszerkezet-fejlesztést. Racionálisabb, de továbbra is kissé elnagyolt az utcaszabályozás. Kísérlet történik a győr-soproni út (északi) elkerülő szakaszának kijelölésére és a Rákóczi utcai szintbeni vasúti átvjáró helyett egy felüljáró helyének biztosítására.



3.5.3/K. ábra: Az 1983-as általános rendezési terv

### Az 1991-es általános rendezési terv (Regioplan Kft.)

A tervet alapvetően egy pihenőerdővel körülvett *gyógyüdülő-komplexum* elhelyezésének igénye hozta létre, amelyet a városszerkezeti elönytelenül feltárt északnyugati rész mögé kívántak elhelyezni, indirekt vonalvezetésű új megközelítő úttal. Az út városba illesztése nem igazán sikerült. A tervezett beruházás *viszont felértékelte az északnyugati városrészt*: új lakóterületi fejlesztést és egy új körutat terveztek. A megugró telekárak és a magántulajdon védelme miatt azonban az utcaszabályozás az előző tervhez viszonyítva túlságosan óvatos lett, amely egyes tervezett szerkezeti vonalak túl merev megfogalmazásában nyilvánult meg. – A soproni főút városközponttól kivezető szakasza úgy tűnik, véglegesen megmarad a mai vonalán, ugyanis a várostól délre tervezett nagyvonalú elkerülő főút megépülése után már nem lesz szükség a korábban tervezett átmeneti belső vonaljavításra.

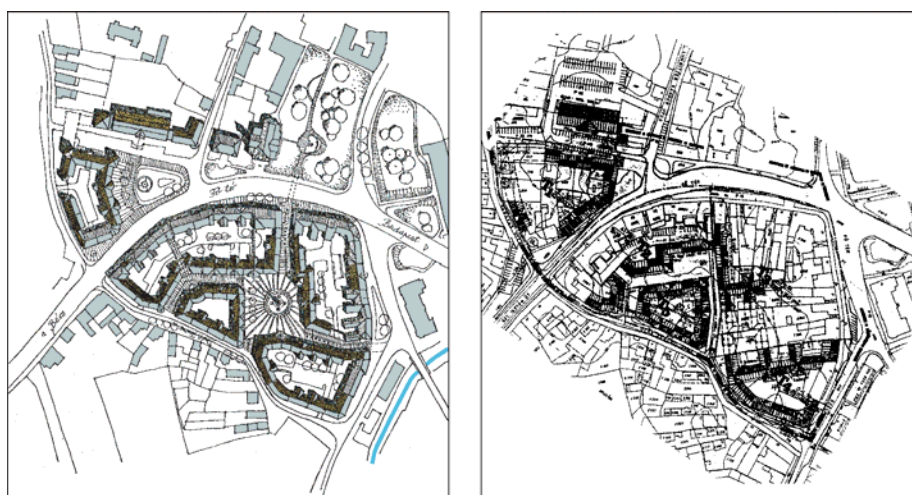


3.5.3/L. ábra: Az 1991-es általános rendezési terv



### A főtéri tömb megújításának 1981-es, 1991-es és 1994-es részletes rendezési tervei

Az ún. főtéri tömb (a Főtér és a Deák Ferenc utca közti terület) már az 1856-os kataszteri térkép szerint is udvarházas (körülépített udvaros) beépítésűvé intenzifikálódott és emeletesedett. Megfigyelhető a „citysedés”, azaz a lakófunkció részbeni átalakulása kereskedelmi, szolgáltató és irodafunkciókká. A tömböt csupán egy gyalogút szeli ketté, amely a Deák F. utcától a Fő téri Szent Anna templomhoz vezet. Az 1981-es RRT-ben Winkler Gábor (Győr-Sopron Megyei Tanácsi Tervező Vállalat) vetette fel *egy új piazzetta gondolatát* a tömbbelsőben zsúfolódó, egészségtelen udvari szárnyak helyén. Az 1991-es részletes rendezési terv (Regioplan Kft.) tovább csiszolta a piazzetta tervét: tisztábban elváltak a gyalogos és járműközlekedési zónák. A rendszerváltás után a telek-magántulajdon megerősödése készíthette a rekonstrukciós terv átdolgozását 1994-ben (Regioplan Kft.). A piazzetta mérete lényegesen csökkent, de ezzel sajnos nem a zöldfelületek növekedtek, hanem új elrendezésű udvari szárnyak bezsúfolását irányozták elő. A megvalósítás 2000-ben indult el, két társasházegység megépítésével.



3.5.3/M. ábra: A főtéri tömbmegújítás 1991-es és 1994-es részletes rendezési tervei

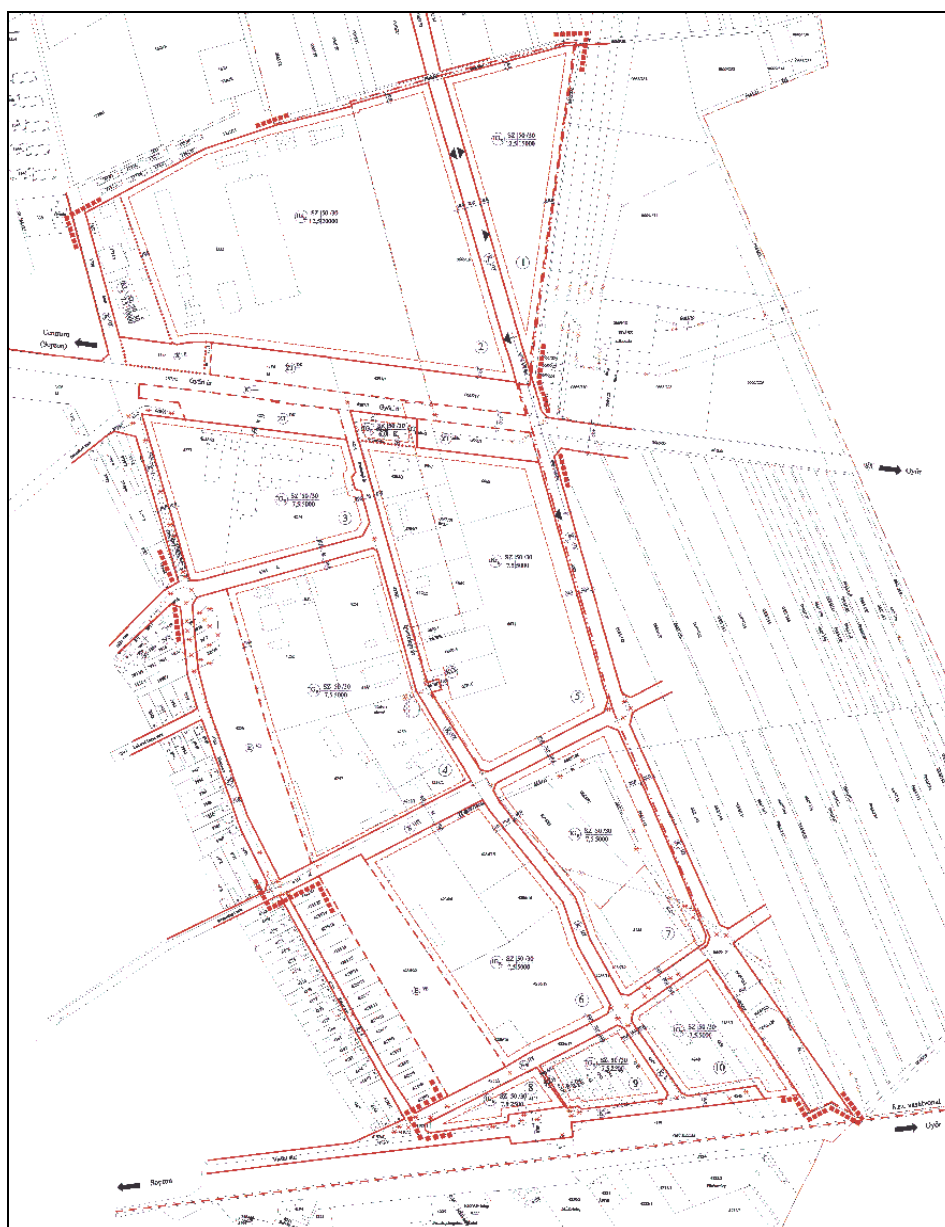


3.5.3/N. ábra: Kapuvár, a főtéri tömb észak felől (Fotó: Somfai A.)



### Az Ipari Park szabályozási terve, 2000

A szabályozási terv a Kapuvár délkeleti részén található iparterület továbbfejlesztésének és az Ipari Park rang elnyerésének érdekében született (ami 2000-ben sikerült is). A terület a győr-soproni főútról és a ma is előnyösen megközelíthető. Ezen túlmenően a tervezett településselkerülő győr-soproni főútról lecsatlakozó és az ipari parkot is érintő új keleti körút gondolatát is megtaláljuk már az 1991-es ÁRT-ben. Az Ipari Parkban már ma is több könnyűipari, építőipari vállalkozást és szolgáltató vállalatokat találunk. Az ipari terület lehatárolása ill. a 85-ös út melletti tömbök szabályozása azonban a város nagytávú jövője szempontjából felülvizsgálatra szorul, mert az ipar „leblokkolja” a legkedvezőbb városfejlődési irányt a maga lassú területi növekedésével és nem igazán a várostengely szegélyezésére méltó építményeivel.



3.5.3/P. ábra: Az Ipari Park szabályozási terve, 2000

### 3.6. TÉRSÉG- ÉS TELEPÜLÉSSZERKEZET-FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

Kapuvár jövőbeni fejlesztésekor fontosnak érezzük *a térségi és a kistérségi összefüggésekben gondolkodást*. Most, az ország európai uniós csatlakozása előtt, az országhatárok légiesedésének folyamatában mindez alapvető szükségszerűség. Ezt a városstratégia mindenkor újrafogalmazásakor szem előtt kell tartani. Kapuvárott és a környező agrártelepüléseken a legfontosabb feladatok *az infrastruktúra továbbfejlesztése, a befektetői kedv felélénkítése, a munkahelyteremtéseket célzó beruházások segítése* (megtelepedési feltételek javítása, adókedvezmények stb). Ebben a munkában nagy szerep jut *a Kis-Rába menti Önkormányzatok Térségfejlesztési Társulásának, amely az együttgondolkodás és együttes pályázás révén az új szemléletű fejlesztések hatékony szerezplője lehet.*

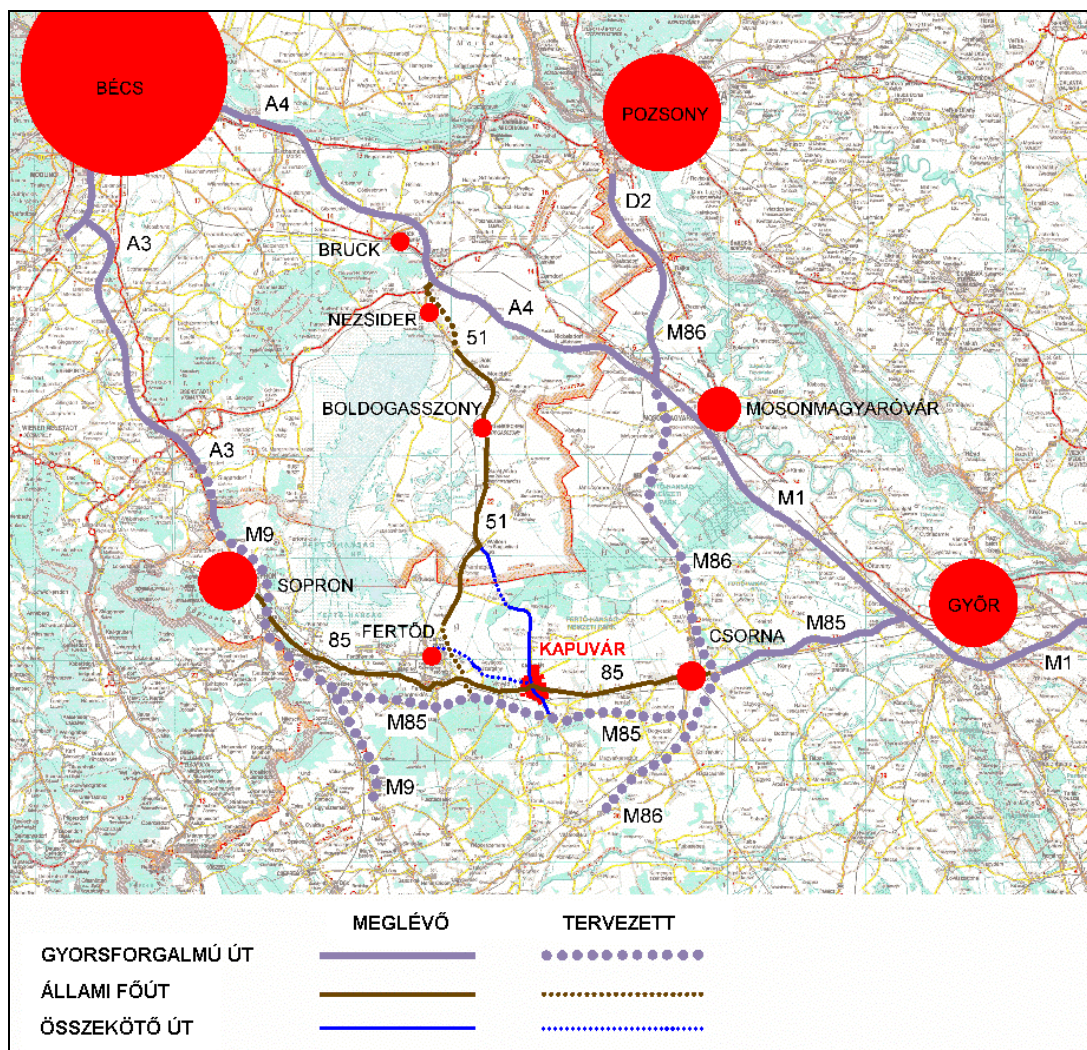
Ezen túlmenően a hazai és külföldi befektetőkben tudatosítani szükséges a kistérség különleges adottságait. Jelenleg ugyanis *még csak kis részben kiaknáztak a természeti kincsek, amelyek a jövőben gyógyidegenforgalmi fejlesztések alapját képezhetik*. A természeti kincsek közül a legfontosabb a Kisalföldön általánosan megtalálható *gyógyhatású termálvíz*, emellett jelentős a *széndioxid-vagyon* is, amely az ipari felhasználáson túl már jelenleg is gyógyítási és rehabilitációs célokat szolgál. Az idegenforgalom idevonzásában segíthetnek az *előnyös természeti-táji adottságok is* (Fertő-Hanság Nemzeti Park, Rába-ártér, stb).

Kapuvár fejlődéstörténetének elemzése, az előbbieken vázolt kistérség-fejlesztési koncepció ill. a rendezési tervek értékelésének tanulságaként megállapítható, hogy Kapuváron a jövőbeni kistérség- és városfejlesztés legfontosabb feladatai lesznek a *gyógyfürdő- és további iparipark-fejlesztés, a meglévő településszerkezeti hiányosságok mérséklése, az É-D irányban elnyúló város kelet-nyugati irányú fejlesztése. A szomszéd településekkel való közlekedési kapcsolatok mellett egyre sürgetőbb az országhatáron átnyúló sokrétű minőségi kapcsolatépítés is.*

A fejlesztési javaslataink felsorolásánál nagytérségi szinttől haladunk a kistérségi ill. a városi szintű feladatok felé.

Kapuvár *nagytérszerkezetének* fejlesztésében a legtávolabbra néző feladatként figyelembe kell venni azt, hogy a több, mint 10 000 lakosú Kapuvár az EU-csatlakozás után *új vonzasközpontként jelenhet meg* a burgenlandi Fertőszög déli részén levő települések számára. Jelenleg a 3500 lakosú Fertőd jóval könnyebben elérhető a határtól, kereskedelmi-szolgáltatási kínálata is fejlettebb, ezért az érdeklődésből Kapuvárnak kevesebb jut. Ezt a hiányosságot a Kapuvár és a közeli Vallern közötti útkapcsolat kiépítésével javasoljuk orvosolni. A Kapuvár-Vallern-Frauenkircheni útvonal egy „Bécsre néző” új idegenforgalmi

és gazdasági tengellyé válhat. A javasolt nyomvonal elkerüli a Fertő-Hanság Nemzeti Park védett területét. Ez a beruházás az európai kistérszerkezeti együttműködés mintapéldájaként lenne megvalósítható, az anyagi támogatás elnyerésében és politikai értelemben egyaránt.



3.6/A. ábra: Kaposvár tágabb térségének még hiányzó útkapcsolatai (pontozott), figyelemmel a határon túli kapcsolatokra is (Szerk.: Somfai A.)

A nagytérszerkezet fejlesztésében magyarországi viszonylatban a legfontosabb feladat az, hogy a tervezett új M85-ös gyorsforgalmú útnak a fejlesztőerejével ügyesen kell sáfárkodni. Döntően befolyásolhatja számos település – és így Kaposvár – jövőbeni fejlődését. Az új nyomvonal kijelölésekor az „elkerüléssel védeni” és „túl távol sem elvezetni” közötti optimumot kell megtalálni, emellett körültekintően kell meghatározni a leágazási helyeket is. A kistérségi ábrán feltüntettük a tervezett babóti csomópontot, amelynek áthelyezését javasoljuk egyrészt Babótnak az átmenő forgalom elleni védelme, másrészt Kaposvárnak jól kialakult keleti fő megközelítésének megtartása érdekében (3.6/B ábra). Így Kaposvár megmenekülne egy újabb tengelyátrendezésből származó veszteségektől.

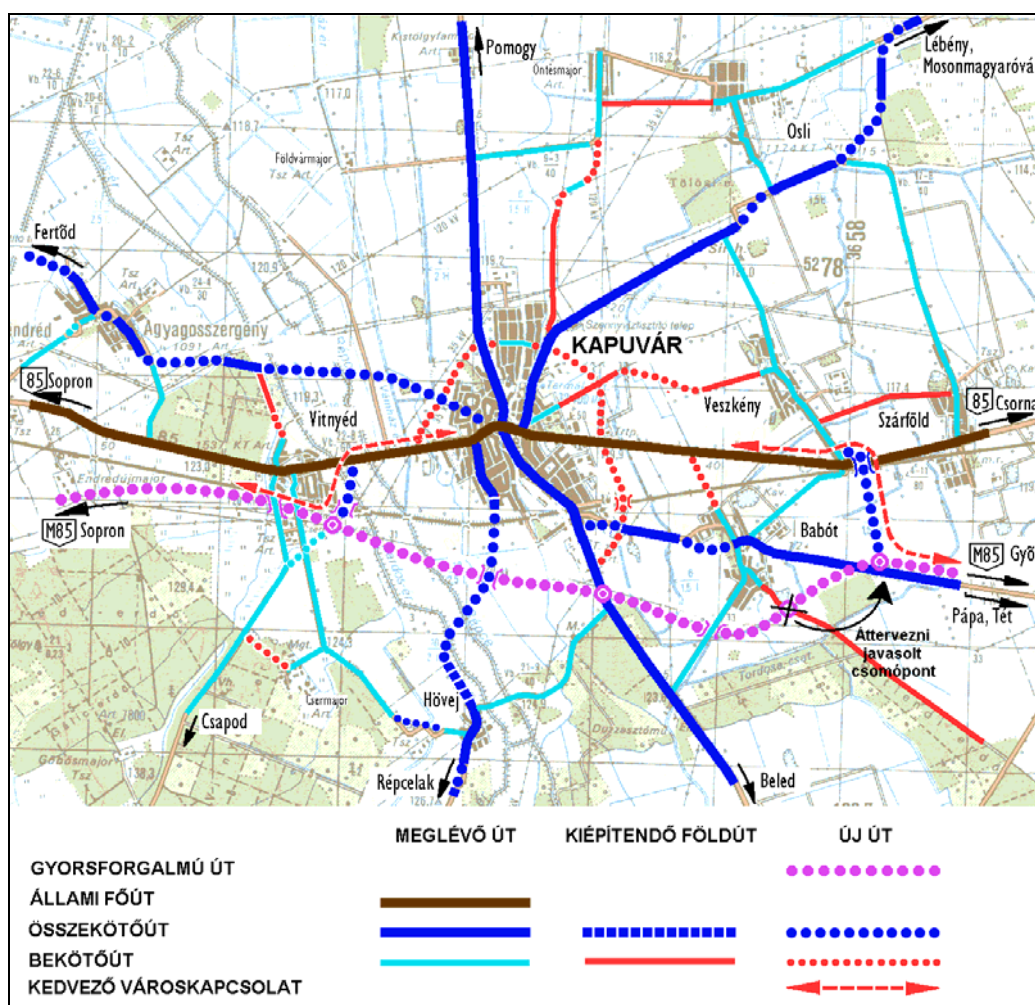
A kistérségen belül is vannak közlekedési hiányosságok. Nagy körültekintéssel kell kezelni azon jövőbeni külső útkapcsolati igényeket, amelyek a város belső szerkezetének



alakulására is hatással vannak. A leendő településelkerülő győr-soproni gyorsforgalmi főút felől *tudatosan szükséges alakítani Kapuvár minél előnyösebb megközelíthetőségét.* A hosszútávra tervezett agyagosszergény-fertődi, hőveji és veszkényi településközi utakat pedig úgy indokolt Kapuvárra bevezetni, hogy településfeltáró szerepük mellett *minél jobb városrészközpont-képző hatást tudjanak kifejteni.*

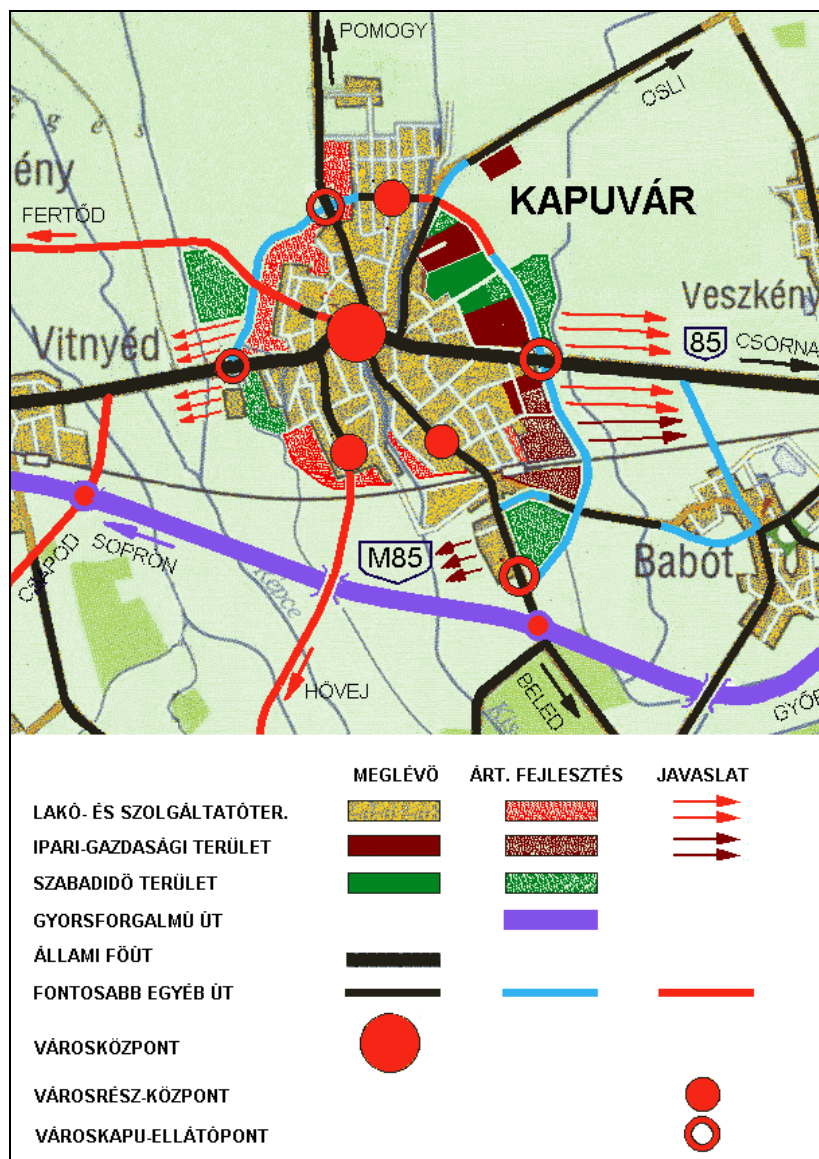
A javasolt kapuvár-agyagosszergény-fertődi útkapcsolat fontos térszerkezet-módosító tényező lehet, mert Fertőd is nagy idegenforgalmi fejlesztések előtt álló település. Kapuvár számára ez egyrészt a rivalizálást, másrészt viszont a sokoldalú együttműködés lehetőségeit kínálja. Ezt szolgálhatja a közvetlen kapuvár-agyagosszergény-fertődi *lassúforgalmi* út kiépítése hosszútávon.

Hővejre ma nagy kitérővel lehet csak eljutni. A javasolt közvetlen hőveji út jelentősége túlmutat Hővejen: Himod, Gyóró, Cirák és Dénesfa kapuvári kapcsolata is javulhat. Csökken az utazási idő, az átszelt mezőgazdasági területeken a kisebb önköltséggel lehet termelni és javul majd Kapuvár délnyugati részének térszerkezeti pozíciója is.



3.6/B. ábra: Kapuvár kistérségének még hiányzó útkapcsolatai: a településközi utak és a kapcsolat a tervezett új győr-soproni főúttal (Szerk.: Somfai A.)





3.6/C. ábra: Javaslat Kapuvár területfelhasználási és településszerkezeti koncepciójára (Szerk.: Somfai A.)

Az elmúlt 150 év kapuvári területi fejlődési folyamatait úgy summázhatjuk, hogy *Kapuvár a győr-soproni fejlődési sáv egyik fontos gócpontjává vált.* A közúti kapcsolatok alakulása nyomán *a város távlati területi fejlődésében is e tengely az egyik legfontosabb.* Ez a *kelet-nyugati tengely* azonban az eddigi egy helyett két vonalból áll majd. A tervezett „külső” tengely délen gyorsforgalmi út jelleggel épül meg, míg a megmaradó mai 85-ös főút mint „belső” élettengely lesz továbbra is a területi fejlesztés fő szervező vonala. E szervező szerepnek – és így az egészségesebb városszerkezet megmaradásának – az a feltétele, hogy az M85-ről a szélső csomópontok célirányos elhelyezésével továbbra is könnyen megközelíthetővé tegyük a megmaradó élettengely-főút mai kapuvári szakaszát (3.6/B ábra). E tengelyen két városkapu-ellátópont is létrejöhet: a *nyugati kapu* a Petőfi majornál már alakul is, a *keleti kapu* pedig az ipari parki nagy transzformátornál tervezett csomópont környékére prognosztizálható (3.6/C ábra). – A korábbi túlzott észak-déli településfejlődés ill.

a belső tartalék lakóterületek betelése után indokolt a lakó- és szolgáltatóterületi fejlesztésnek elsősorban a kelet-nyugati irányba átfordulnia, még olyan áron is, hogy az Ipari Parknak a 85-ös utat kísérő tömbjeiben az erősen ipari formavilágú épületek helyett a szolgáltatás-ellátás magasabb urbánus színvonalú épületei és környezetkulturája jelenik meg.

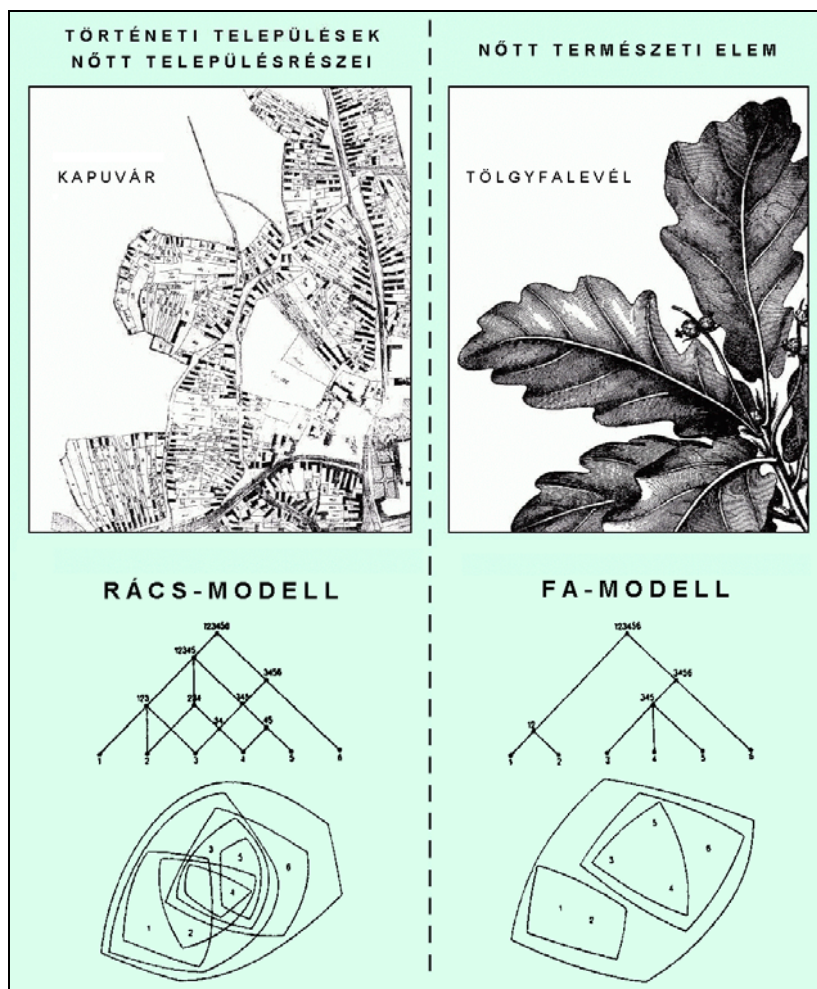
Az új M85 beledi úti (középső) csomópontjából jól megközelíthető lesz a vasúttól délre levő városterület, ahol a beledi úti két egykori majorban már ma átstrukturálódás zajlik. Itt egy *kisebb gazdasági-kereskedelmi övezet és déli városkapu alakulhat ki*. Ez súlyt ad az *észak-déli tengelynek* is, melynek az északi, hansági irányában a fizetőképes kereslet függvényében kialakulhat egy kisebb méretű városkapu-tér és idegenforgalmi szervezőpont („Hansági kapu”).

A városközponttól 1,5-2,5 km-re lévő városkapukban *elsősorban piaci alapon* települhetnek az ellátó létesítmények, míg a gartai városrész, a Házhely és a délnyugati városrész lakóterületi súlypontjaiban elsősorban a *nonprofit lakossági ellátás intézményei* (óvoda, iskola, orvosi rendelő, templom, stb.) fogják képezni vagy képezik máris a városrész-központok magvát.

Kapuvár bonyolult belső úthálózat-szerkezetét úgy kívánatos fejleszteni, hogy a forgalom nagy része a városi főhálózaton bonyolódjon le, amely a növekvő *városrész-közi* kapcsolati igényeknek is jobban meg tud felelni. A beavatkozásokat körültekintően kell elvégezni, hiszen az értéktudatos fejlesztés nem nélkülözheti az egyszeri és megismételhetetlen történeti elemek és részletek lehetőség szerinti megóvását.

Egy *nőtt település utcaszerkezete* működésének modellezésekor kézen fekvőnek mutatkozna a párhuzamba állítás a morfológiailag hasonló természeti struktúrákkal (pl. falevéllel), azonban a bonyolult kapcsolatrendszerek megmutatására a természetből vett *fa modell* nem alkalmas (3.6/D ábra), sokkal inkább a *rács-modell* (Christopher Alexander vázolatain pl. 20 elem a fa-modellben 19 alrendszert hoz létre, ezzel szemben a rácsos rendező elv szerint több mint egymilliót). Ez is aláhúzza azt, hogy a történeti települések fejlesztésekor a részleteken túltekintően *a települési vázszerkezet egészét kell tekintenünk*, a település jelenlegi és jövőbeni külkapcsolataival együtt.

A települési vázszerkezet fejlesztésének legfontosabb elvei egyrészt a *nyitottság* (az úthálózat bármely irányú továbbfejlesztetősége), másrészt *a tagoltság* (ne maradjanak feltáratlan területek) és harmadrészt *a differenciáltság* (főutak, gyűjtő- és mellékutak és terek hierarchiája) (Perényi 1972). Az utóbbi követelmény az utcák szélességében, vonalvezetésében és a hozzájuk társuló építészeti minőségben is meg kell nyilvánuljon. Ezen felül az új szerkezeti elemek „emberarcú” megtervezéséhez intuíciót nyújthatnak Kapuváron a kialakult utcák és terek és zöldfelületek korábban ismertetett értéktipológiai is.



3.6/D. ábra: Morfológiailag hasonló organikus rendszerek (Szerk.: Somfai A.), és eltérő Christopher Alexander-féle működési modelljeik (In: Lukovich 1997:73)

Kapuváron is megérett arra az idő, hogy a városszerkezet addicionálásos fejlesztése helyett a településszerkezet egészét érintő, átfogó strukturális megújítás történjen. A város ugyanis már jó ideje „maga előtt görget” több súlyos belső *szerkezeti problémát*, amelyek közül a legégetőbbek a sok helyen hiányzó *belső szerkezeti kapcsolatok*. A városrészek közötti kommunikációt ugyan jelentősen javítani tudják a tervezett nyugati és keleti körutak, *de semmiképpen nem helyettesítik* a belső szerkezet problémáinak megoldását (3.6/E ábra). A megoldásukra tett javaslatokat célszerű helybiztosító jelleggel a rendezési tervekbe már idejekorán beépíteni.

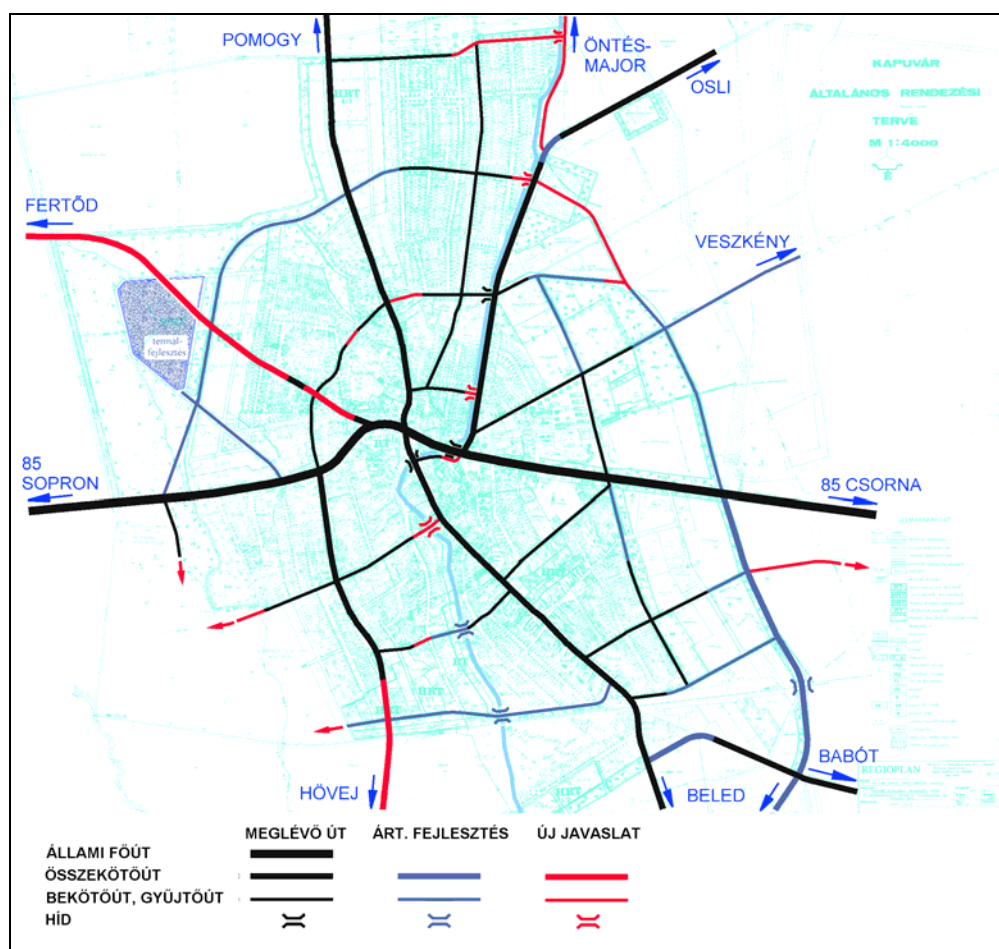
A *városközpont* tehermentesítése egyre időszerűbb. Az egyik feladat az, hogy a Győri útról a Kossuth utcáig való eljutást indokolt könnyíteni a *Gulyás Csárda előtti átkötőút* megnyitásával. A másik feladat az, hogy a Fő tér kikerülhetősége érdekében egy „kiskörutat” lenne célszerű kialakítani a Kölcsey utcai híd megépítésével.

A *délnyugati városrész* jól megközelíthető a városközpontból. A Hunyadi utca folytatásában korábban tervezett híd megépítése után a gartai városrészből ill. az ipari parkból is közvetlenül elérhető lesz. A javasolt hövej-kapuvári településközi utat a Tácsics utcába

indokolt bevezetni, mivel ezzel a Vásártér – Ady Endre utca környékén elősegíthető lesz az alközpont-képződés is.

A túlzottan elnyújtott északi *Házhely városrész* szerkezeti izoláltságát a körutak mellett szintén két kis-rábai híd tudná oldani. A Pacsirta utcai hídon Öntésmajor felé, az Iskola utcain pedig Osli ill. az Ipari Park felé lehetne közvetlenül eljutni. Útkapcsolati javítás szükséges a rendezési terv szerint az Iskola utca meghosszabbításában a Házhelytől az északnyugati városrész felé is. Az így létrejövő Damjanich utcai kersztezésbe az osztrák idegenforgalmat is szolgáló kereskedelmi-szolgáltatói létesítmények is kerülhetnének. Ez közvetve a még „alvó” Házhely szívének meglehetősen hiányos települési alközponti fejlődését is segítheti a Honvéd utca és Iskola utca találkozásánál. A Házhelyen – a költséges helyi autóbuszjárat hiányában – *a két külső úton haladó helyközi autóbuszokat lenne célszerű átvezetni a Házhely területén.* Ehhez azonban szükségesek az említett híd- ill. útfejlesztések.

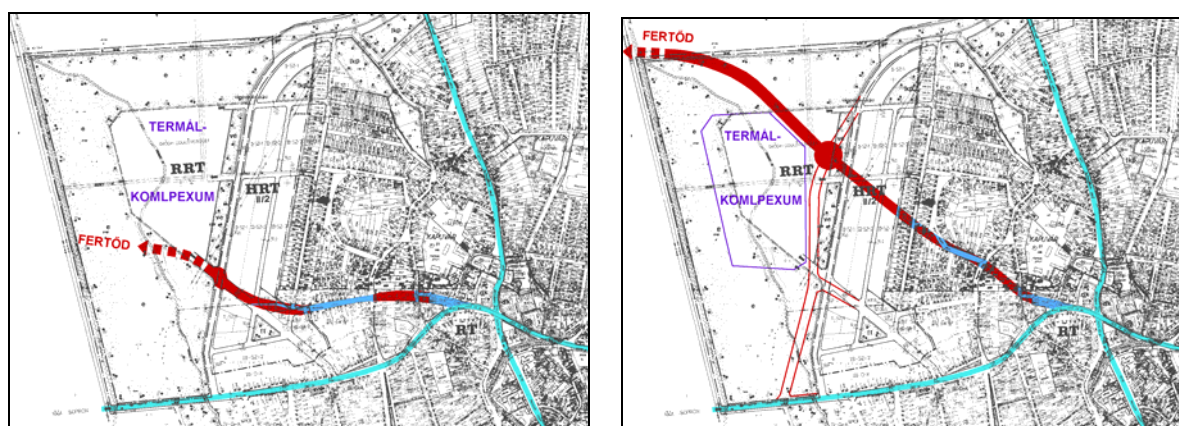
*A legrendezetlenebb az észak-nyugati városrész szerkezete,* amelynek a városközpont felőli megközelítése igen előnytelen. A keskeny és kanyargós utcákon a buszjárat közlekedtetése is gondot jelent. A városszerkezeti problémák enyhítésére a rendezési tervek sem adtak javaslatot. Úgy véljük, hogy a kérdést a városrész mögé tervezett gyógyfürdő-komplexummal együtt szemlélve szükséges megválaszolni.



3.6/E. ábra: Kapuvár belszerkezetének hiányzó (piros) ill. javítandó (kék) kapcsolati elemei (Szerk.: Somfai A.)



Kapuvár dédelgetett álma a várostól északnyugatra egy széles szolgáltatási palettát nyújtó *gyógyfürdő-komplexum* megvalósítása, amelyhez az 1991-es általános rendezési terv szerint csupán indirekt vonalvezetésű – igaz, könnyen megépíthető – új úton lehet majd eljutni. Két vázlat erejéig megkíséreltük újabb javaslatokat adni a városközponttól a termálkomplexumig vezetendő *többfasoros sétány-út* kialakítására. Mindkét változat több áldozatot kíván, mint az 1991-es rendezési tervi változat, de minőségileg jobb megközelítést is ad. A nagy körültekintést igénylő és több áldozattal is járó második javaslat sétány-útja megoldaná *a kusza szerkezetű észak-nyugati városrész városközpont felőli feltárását is*. Az új tengelyt nem a gyógykomplexumhoz vezető zsákutcaként, hanem a korábban említettek szerint *Agyagosszergényen át Fertődre vezető településközi útként kellene megfogalmazni*.



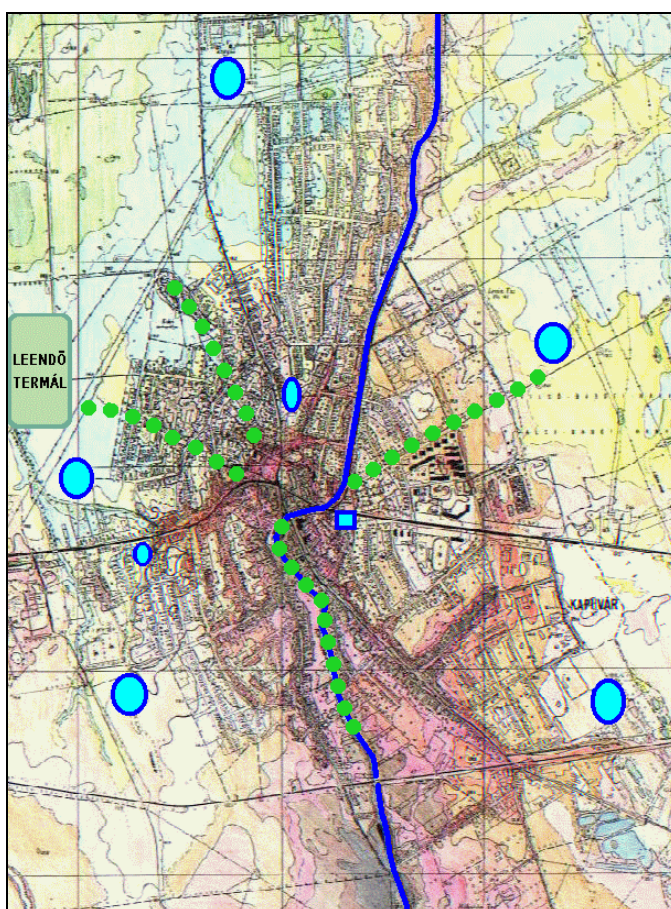
3.6/F-G. ábra: Javaslatok városközpont és a termálkomplexum közötti jobb kapcsolat megteremtésére (piros=új út. Szerk.: Somfai A.)

A kapuvári *Ipari Park* egészének korábban már vázolt fejlődése örvendetes, azonban a távlati városfejlesztés szempontjából előnytelen, hogy az ipari területsáv lezárja a várost kelet felől. Szerencsésebb lenne az Ipari Parkot „áttörő” Győri út mentén szélesebb területsávot felkészíteni arra, hogy a „városkapu”-épülettel (kifli-ház) *képviselet urbánusabb jellegű fejlődés könnyebben tovább tudjon terjedni kelet felé*, ezzel végképp megváltoztatva a város korábbi túlzottan észak-déli irányú fejlődését. *Ezért az ipari terület nagydőtávú fejlesztését a mai 85-ös főúttól csak távolabb, a Wesselényi utca keleti továbbvezetésétől délre javasoljuk előirányozni*.

A kistérségi úthálózat elemzésénél említettük, hogy a határnyitás után előnyösen megváltozott úthálózat-szerkezet is hozzájárulhatott ahhoz, hogy Kapuvár idejekorán felismerte a határközelségben és a turizmusban rejlő új lehetőségeit. A város 2000-ben elnyerte az *Ipari Park* rangot és ami még fontosabb, a 2000-2006 *évekre programtervet dolgozott ki az idegenforgalommal kapcsolatos fejlesztések megvalósítására is* (új komplex gyógyüdülő centrum létrehozása, meglévő strandfürdő fejlesztése, kerékpárturizmus

fejlesztése). Ehhez központi, regionális és megyei pályázati alapokból további jelentős támogatásokat kíván elnyerni.

Kapuváron kellemes *zöldfelületeket* találunk, emellett igen szép hagyományt képvisel a Kossuth utcai (ill. folytatásában a Rákóczi Ferenc utcai ) fasoros sétány-út. Javasoljuk, hogy Kapuvár ne csupán gyógyüdülő-város kívánjon lenni, hanem *a sétányok, parkok és tavak városa is* (3.6/H ábra), amihez örvendetesen társul a gyalogosokra, kerékpárosokra és mozgássérültekre is érzékeny kapuvári közterületi kultúra. Sétánnyá lehet fejleszteni a fürdőkömplexumhoz vezető utat, a Kis-Rába partját és a Veszkenyi utat is. Az újabb közparkok mihamarabbi kijelöléséről nem szabad elfeledkezni az újabb telekosztások közepette. A pihenő- és csapadékvízgyűjtő tavak megvalósításához a városban és környékén található lokális mélyületeket ill. egykori agyagnyerő helyeket javasoljuk felhasználni.



3.6/H. ábra: Javaslat új sétányok és pihenőtavak létesítésére Kapuváron (Szerk.: Somfai A.)

Kapuvár történeti településszövetének fejlesztésekor is figyelemmel kell lenni a több helyütt kialakult egészségtelen zsúfoltság oldására. A főtéri tömb fejlesztésekor javasoljuk elkerülni a múltat idéző túlzásútság újbóli előidézését. A tömbbelsőben elhelyezni tervezett épületek között minél nagyobb zöld udvarokat indokolt létesíteni, ehhez térszint alatti garázs építése is szükséges. Ehhez már Kapuvárott is megvan a megfelelő anyagi erő, mint ahogy ezt a főtéri tömbtől északra 2001-ben épített társasház példája is igazolja.



A városközpontban a patinás főtéri tömb közvetlen szomszédságában az 1970-es években több olyan középület épült (Hanság-áruház, Kistrába-áruház), amelyeket tagolatlan tömegük és alumíniumlemez homlokzatuk folytán egyre idegenebbnek érzünk a megújuló-csinosodó történeti környezetben. Javasoljuk építészeti átfogalmazásukat ill. környezethez szelidítésüket.

Az 1980-as években a főtéri tömb keretező zárt sorú beépítés több foghíját pótolták Winkler Gábor tervei alapján, változatos-beszédes épülethomlokzatokkal, amelyek ma is megállják a helyüket. A jövőben feladat az értékes történeti épületek további felújítása, egyes épületeknél az eltüntetett vakolat-architektúra visszaállítása és egyes telkeken magas igény szintű, új épületek építése.



3.6/J. ábra: A főtéri tömb Kossuth utcai utcaképe, átnézeti ill. részletes utcakép-szakaszok (Fotómontázs: Somfai Attila)

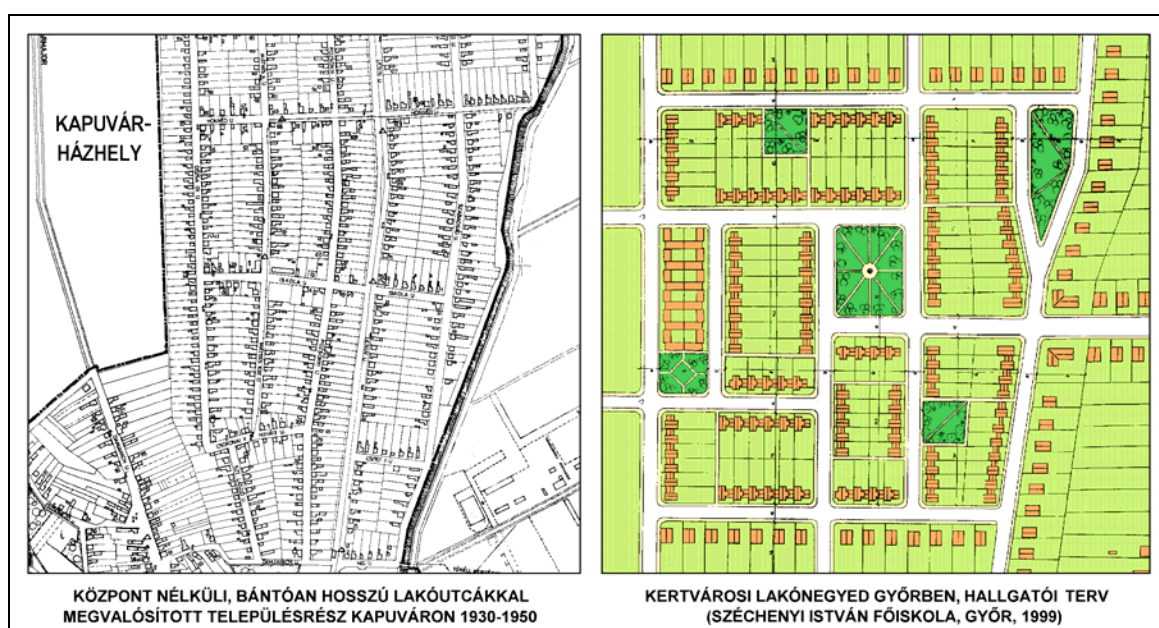


3.6/K. ábra: A főtéri tömb Szent István utcai utcaképe, átnézeti ill. részletes utcakép-szakaszok (Fotómontázs: Somfai Attila)

A városközpont közelében, az eredetileg szegények lakta Erzsébet királyné utca térsége felértékelődött, és az *aprótelkes-apróházas zsúfoltág* spontán rekonstrukció során oldódik. A kis házak lebontása és az apró telkek összevonása után igényes villák épülnek itt.

A Széchenyi utcában és Gartán is megindult az árvíz és telekínség hatására egykor történetileg kialakult zsúfoltság spontán oldódása a *megnyúlt fésűs beépítés* hosszú házainak feldarabolódásával-megszűnésével. Ez a folyamat az egészségtelen lakókörmények következménye: igen alacsony életminőséget jelent, ha a szalagtelken folytatólagosan egymáshoz ragasztott, rosszul benapozott szűk udvarrész tartozik, amin ráadásul a szomszédok szolgalmi jelleggel át is járhatnak. Javasoljuk, hogy e beépítéseknél a problémák jobb megismerésére végezzenek az életkörülményekre és életigényekre vonatkozó *szociológiai felméréseket*, és főként *segítsék a megindult spontán rekonstrukciót* önkormányzati oldalról is, pl. elköltözést támogató hitelekkel. Az idős lakók elmondása szerint egy-egy hosszúházat régebben rokon családok lakták, ezért érdekes *további kutatási témát* jelenthet az egykori lakók rokonsági, foglalkozási, függőségi stb. viszonyai alakulásának feltárása is.

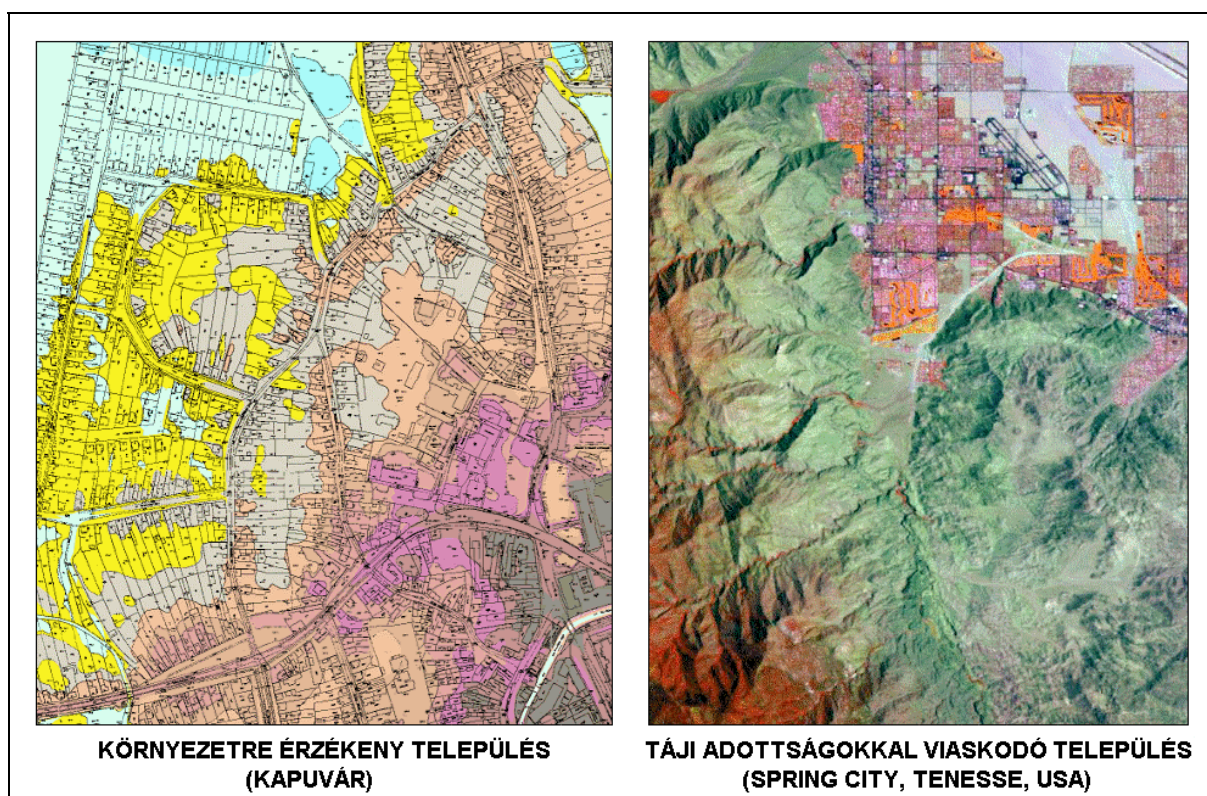
Kapuvár *új lakóterületein* az utca- és térrendszer tervezésekor ajánljuk a Házhely-típusú, túlságosan hosszú és eseménytelen utcákból álló szerkezet mellőzését. Eliel Saarinen már 1945-ben elítélte a lélektelen, technokrata településtervezést, amely „pusztán gyakorlati problémák megoldásának szintjére süllyed”, ezért "idővel jellegtelenségbe és unalomba merül" (Saarinen 1945). Természetesen a Házhelyen megfigyelhető derékszögű geometriájú utcaszerkesztés is lehetne változatos, ha azt „mutációk” gazdagítanák (központképző tér, pihenőzöldek, utca-elmozdítások, egy-egy átló ill. gyalogút beillesztése stb).



3.6/L-M. ábra: A történeti településalaprajz kiegészítése új településrészsel. Példák érzéketlenül geometrikus ill. intuitív-kreatív módon geometrikus tervezői magatartásra (Szerk.: Somfai A.)



Összefoglalásként megállapíthatjuk, hogy a kapuvári esettanulmány részletekbe menő vizsgálatai rávilágítottak arra, hogy a településszerkezeti elemek jelentős részének a topográfiával és a spontaneitással magyarázható „bájos szabálytalanságát” nemritkán az egészen finom, 1-2 fokos alaprajzi és magassági változások adják. Meggyesi Tamás szerint napjainkban "a globalizációval párhuzamosan nő az individualizáció jelentősége", ezért a település karakterjegyeiben rejlő egyediség – mint különleges városfejlesztési potenciál – a stratégiai tervezés szerves része kell legyen (*Zábránszkyé Pap - Rácz 1999*). Orosz Bálint szerint "a sokféleség önmagában érték, ez a kulturális diverzitás elve, ami az európai fejlesztési politika egyik fontos alappillére" és a települések megújításában is fontos szerepet kap (*Orosz 1999*). E véleményekhez kapcsolódva itt ismét felhívjuk a figyelmet arra, hogy a település egyediségét képviselő elemek megőrzésén túl az új településrészek változatosabb, „emberarcúbb” tervezéshez is hasznos intuíciót nyújthatnak *a történeti települések utcáinak, tereinek, zöldfelületeinek stb. értéktipológiai is, amelyek segítségével a meglévő településszerkezet „örök érvényű” morfológiai értékei könnyen átfogalmazhatók-újrateheremthetők a jövő számára az új településrészekben is.*



3.6/N-O. ábra: Európa kontinentális versenyképessége történeti településkincse által  
(Szerk.: Somfai A.)

Kapuváron *a telekrendszer és a beépítés fejlesztésekor lehetőleg tiszteletben kell tartani a történeti településszövetet felépítő telekosztást és beépítést*, de természetesen az új telekosztásokhoz az egykor mezőgazdasági célokat szolgáló hagyományos „nadrágszj”-

telkek már nem használhatók. *Az új telekalakításoknál a legújabb telekhasználati és beépítési igényeket indokolt figyelembe venni.* A városiasodó életmód következtében visszaszorul a földművelés és az állattartás. A kert egyre inkább a pihenés színterévé válik, emellett legfeljebb konyhakertre és kisállattartásra van igény. A használati és vagyoni differenciálódás miatt az egyenméretű telekosztás helyett többféle méretű és alakú telkekből álló csoportokat indokolt kialakítani. Rugalmas önkormányzati ill. vállalkozói hozzáállás szükséges a tervezett vagy a frissen osztott telkek igény szerinti utólagos átosztásához is.

Új típusú, speciális telek- és beépítési igényekkel is számolni kell. Nagyobb méretű telkek szükségesek nem csupán az intézmények és a kereskedelmi-szolgáltató létesítmények, hanem akár a lakóterületbe ízesülő csendes ipari funkciók számára. A város szélein igény mutatkozhat *gazdatelkek* osztására, amelyeken a termény- és állattartás, a mezőgazdasági járműtárolás ill. kisebb feldolgozó üzemek épületeit létesíthetnék.

A telekrendszerben speciális szerepet töltenek be az önkormányzati tulajdonú telkek, amelyek elsőrendű tartalékkul szolgálnak középületek, zöldfelületek, útáttörések stb. számára.

Kapuvár térszerkezeti és településszerkezeti fejlődéstörténetének elemzése, majd a fejlesztési javaslatok megfogalmazása általánosítható módszertani tanulsággal is szolgált. Úgy véljük, hogy *a területrendezési gyakorlatban fontos lenne egy ún. térszerkezet- és településszerkezet fejlődéstörténeti munkarész bevezetése.* Az 1950-1990 közötti, ideológiai alapú és központi irányítású térség- és településfejlesztési gyakorlat után ugyanis a területrendezés valamennyi szereplőjének meg kellene *tanulnia a lokális térségi-települési és gazdasági fejlődés eddigi tanulságainak figyelembevételét,* hogy szükséges és reális, újra a piaci értékítéletet is figyelembe vevő szerkezetfejlesztési célokat tűzzenek ki.

A javasolt térszerkezet- és településszerkezet-fejlődéstörténeti munkarészben történeti térképek felhasználásával indokolt vizsgálni a nagytérségi, majd a kistérségi településhálózatot, különös tekintettel a települések közötti út- és vasúthálózat fejlődésére. Ezt követően szükséges elemezni a konkrét település szerkezetében az út- és térhálózati struktúra fejlődését, a területfelhasználási foltok-funkciók változását, ill. a telekrendszer fejlődését is (telekméret, beépítés, telekhasználat stb). *A vizsgálatok során feltárhatók a településnek a térszerkezetbe illeszkedési problémái ill. belső szerkezeti feszültségei-hiányosságai, amelyek ismeretében javaslatot tehetünk azok feloldására – vagy éppen változatlanul hagyására.* A táj- és terepadottságok ismeretében megalapozott területfeltöltési és vízelvezetési, parklétesítési, vízfelület-létesítési javaslatok tehetők. Ezek széleskörű szakmaközi-tárdalmi együttműködést igényelnek – pl. az utóbbiaknál építész, kertész, víziközműves mérnökök részvételével.

A legalább két évszázadra visszatekintő történelmi folyamat elemzésre azért van szükség, mert a jelenlegi állapot statikus ismerete általában nem ad elég eltökéltséget az

esetenként évszázadnyi idő alatt kialakult torzulások – sokszor csak több évtized alatt végrehajtható – kijavításához. A térszerkezet változásainak kimutatása a térszerkezet-fejlesztési javaslatok megfogalmazásán túl azért is fontos, mert gyakran jelentősen visszahatottak a települések belső szerkezetének fejlődésére is.

*A határközeli területeken a térszerkezet-történeti elemzés különösképpen hozzájárulhat annak tudatosításához, hogy az EU-csatlakozás után légiesedő határok következtében a határmenti települések milyen új térszerkezeti kapcsolati pozícióba kerülhetnek, azaz a korábbi árnyékhelyzetből akár „reflektorfénybe” is juthatnak. Ez összhangban van a 2000. évi V. országos főépítész konferencia ajánlásaival is, amely a térségi összefüggésekben való gondolkodásra szólított fel, ill. a trianoni határokat "átívelő hidak" újjáépítésére (Zábránszkiné Pap 2000).*

A történeti térszerkezeti vizsgálatok tehát hasznos elővizsgálatként szolgálhatnak települési szintű, a kistérségi, a megyei és a regionális tervezési munkákhoz is, amelyeket így könnyebb a határ két oldalán tevékenykedő szakembereknek egyeztetni ill. összehangolni.

A 3.3 és a 3.5 fejezetek alapján a következő tézist fogalmaztuk meg (a tézisek szövege a dolgozat végén található):

#### **4. TÉZIS**

**„A TÉRSZERKEZET- ÉS TELEPÜLÉSSZERKEZET-FEJLŐDÉSTÖRTÉNETI MUNKARÉSZ BEVEZETÉSÉRŐL A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEKBEŒ CÍMMEL.**

A 3.5 fejezet alapján:

#### **5. TÉZIS**

**„A MAGYAR TELEPÜLÉSSZERKEZETI FORMAKINCSTÁR FELÁLLÍTÁSÁRÓL” CÍMMEL.**

A 3.4 és a 3.5 fejezetek alapján:

#### **6. TÉZIS**

**„A SZÁMÍTÁSTECHNIKA ÁTFOGÓ ALKALMAZÁSÁNAK IDŐSZERŰSÉGÉRŐL A JÖVŐ TELEPÜLÉSSZERKEZETI ÉS TELEKRENDSZERI KUTATÁSAIBAN” CÍMMEL.**



## 4. ZÁRÓ GONDOLATOK, A KUTATÁS LEHETSÉGES TOVÁBBI IRÁNYAI

A disszertációnak a „Kisalföldi és alföldi mezővárosok fejlődésének különbözősége, kisvárosi értékek védelme” c. első részében vázolt történeti elemzések tanulságai és javaslatai az egykori mezőváros-hálózathoz hasonló, de azzal nem azonos mai *kisváros-hálózat tudatos fejlesztését* segíthetik elő. Kistérségi szerepkörükre történő felkészülésükhöz figyelembe kell venni a települések gazdasági potenciálját, emellett *tágabb térszerkezetük* adottságait és jövőbeni lehetőségeit. A települések jövőképét illetően a primer gazdasági szempontokon felülemelkedve *a történeti településszerkezetet* valamint az *épített és természeti környezet harmonikus együtteseit* indokolt megóvni, új élettel megtölteni, sőt jellegük lényegi vonásaira figyelemmel kell lenni az új építésekénél is. Ez nagyban hozzájárulhat ahhoz, hogy a „genius loci”, azaz a hely szelleme is megőrződjön, de egyúttal gazdagodjon is. A múltból a jövőbe mutató értéktudatos településfejlesztéssel lehet Magyarország igazán újra szerves része a sokszínű, egyéni arculatokból felépülő Európának.

*A történeti települések topográfiai elemzése fontos, de eddig kevésbé művelt részét jelenti a történeti múlt feltárásának.* A disszertáció második részében, a „Településszerkezeti esettanulmány Kapuvár példáján” c. fejezetben bemutatott részletes vizsgálatok megmutatták a település kialakulásának és fejlődésének szerves kapcsolatát a topográfiai és vízrajzi adottságokkal. Megmutatkozott, hogy az "indokolatlanul szabálytalannak" hitt *történeti településalaprajz főbb elemei legtöbbször topográfiai meghatározottságúak és részben ennek köszönhetik egyszeri és megismételhetetlen arculatukat.* Ez a felismerés a településtervezőket a történeti településszövet jobb megbecsülésére ösztönözheti. A kapuvárihoz hasonló településszerkezeti vizsgálatokat nem csupán bármely nőtt település fejlődésének történeti okkutatásakor ajánljuk alkalmazni, *hanem a településszerkezet továbbfejlesztése során is.* A topográfiai szemléletű településtörténeti vizsgálat segít felismerni a történeti jelentőségű településszerkezeti alakzatokat és ezen keresztül azt, hogy a *rendezési tervek készítésekor ezeket az alakzatokat lehetőleg megtartsuk,* ill. a történelemből tanulva értő módon változtassuk meg vagy bővítsük.



*A további kutatások célja* többek között az lehet, hogy még több magyarországi – főként dunántúli – történeti településen feltárja a településalaprajz és a topográfiai jellemzők közötti kapcsolatrendszerét és az eredményeket nemzetközi példákkal is összehasonlítsa. Nagy számú példa elemzése után – földrajzszakosokkal együttműködve – új, *geomorfológiai alapú településszerkezeti besorolásrendszer* is célszerű felállítani. Az egyes településekre és tájegységekre jellemző településszerkezet-fejlődési törvényszerűségek és alakzatok feltárásával elkészíthetők a *Magyar Településszerkezeti Formakincstár* fejezetei is. A kutatással egyidejűleg településszerkezet- és telekrendszer-tervezési kísérleteket javasolunk folytatni, hogy az elméleti eredmények a gyakorlatba ültetve is hasznosuljanak. Hisszük, hogy *a jövő településtervezése sikeresebb lesz, ha nagyobb környezeti érzékenységet mutat*, emellett a történeti településszerkezetek adott tájegységekre, településre jellemző értékeiből ihletet merít. Olyan új településrészek is szülehetnek, ahol *a korszerű követelményeknek megfelelő utca- és térrendszer, telekalakítás és beépítési módok ötvöződnek az elmúlt korok gazdag településszerkezeti formakincsével*, hidat verve jelen és múlt között. Ez a kontinuitás biztosíthatja, hogy igazán otthon érezzük magunkat új településrészeinken is.



## 5. A TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK ÖSSZEFOGLALÁSA TÉZISEKBEN

A településtudományi kutatómunka célja a településtörténet-kutatás ill. a településtervezés elméleti és módszertani továbbfejlesztésének elősegítése, a települések örökölt értékeinek a jövőképhe történő minél szerveesebb integrálása. A legfontosabb új eredményeket hét tézisben foglaltuk össze.

A disszertáció első része röviden áttekintette és kiegészítette a magyarországi történeti agrártelepülések – köztük elsősorban a kislalföldi és alföldi nagyobb falvak és mezővárosok – településszerkezeti fejlődéstörténetét (1. TÉZIS), sőt eredetük formálódó elméletét is. Rámutatott egy módszertani ellentmondásra a települések kialakulásának és fejlődésének kutatását illetően és javaslatot tett a hazai hagyományos településmorfológiai besorolással párhuzamosan alkalmazható új típusú besorolásrendszer bevezetésére (2. TÉZIS). Ezt követően Nyugat-Dunántúl település- és úthálózatának elemzésével foglalkozott, amelynek strukturális finomítását tartja szükségesnek (3. TÉZIS).

A disszertáció második része kiragadott példaként részletesen vizsgálta Kapuvár településszerkezetét és telekrendszerét, értékelt a jellemző bélyegeket és módosulásokat – mindezt számítógép segítségével, sok tényező figyelembe vételével, komplexitásra törekedve. Az általánosítható eredmények elsősorban a dunántúli települések szerkezeti fejlődésének új szemléletű elemzésmódjában jelentek meg, másrészt a történeti települések szerkezetének revitalizálását és intuitív továbbfejlesztését célzó településrendezési módszertani újítások terén jelentkeztek (4-5-6. TÉZIS).

A kutatás számos tudományos problémát érintett. Természszerű, hogy sok kérdés alaposabb megválaszolásához *jelentős további kutatómunka szükséges*. Az észak-dunántúli települések részletes vizsgálatát – hazai és környező országok példáival is összehasonlítva – tovább szeretnénk folytatni, a régió különböző településein lakó egyetemi hallgatók bevonásával.

**1. TÉZIS (A 2.3 FEJEZET ALAPJÁN):**  
**A DUNÁNTÚL-ALFÖLD TÖRTÉNETI TELEPÜLÉSSZERKEZETI**  
**KONTRASZT KUTATÁSÁNAK KIEGÉSZÍTÉSÉRŐL**

Tudományos probléma: A hazai falvak, városok településszerkezetére jellemző Dunántúl-Alföld kontraszt jelenlegi tudományos magyarázata kiegészítésre szorul a topográfiai okok jelentőségét illetően.

Az eddigi kutatások egy része az Alföldre jellemző kétbelterses felépítésű halmaztelepülések létrejöttét a még nem bizonyított honfoglalás kori genetikus kontinuitás elmélettel ill. gazdálkodási-védelmi okokkal magyarázza, a Dunántúlra jellemző utcás településeknél pedig a nyugatról betelepült népek települési szokások hatását ill. mérnökök által irányított tervezés-telepítés szerepét emelik ki, a topográfiai determinációt sokszor nem is vizsgálják.

Téziszöveg: Az alföldi közel körformájú ólaskertes történeti település kialakulása leginkább az állattartó életformával magyarázható, az utcás-soros pedig inkább a földművelő gazdálkodás igényeivel. E két településszerkezeti főtípus elterjedtségét vizsgálva azt is megállapíthatjuk, hogy az Alföld ill. a Kisalföld eltérő településfejlődésében a gazdálkodási módok különbözősége mellett a felszín domborzati-hidrológiai jellemzői is igen lényeges szerepet játszottak. Ha az ország domborzati viszonyait és a soros és a halmazos főtípusra jellemző elterjedési területeket összevetjük, akkor azt láthatjuk, hogy a soros felépítésű települések többsége az ország domb- és hegyvidékein jött létre (azaz a Dunántúlon és az Északi-középhegységben), míg az Alföld síkvidékein halmaztelepülések is kialakultak.

Az országrészenként eltérő domborzati viszonyok a települések belterületén is visszaköszönnek. Amíg az alföldi településeken az átlagos domborzati magasságkülönbség nagyságrendje csupán 1-2 méter körüli, – addig ez a Kisalföldön 2-5 méter, a dunántúli dombvidéki településeken 5-15 méter, a hegyvidéki településeken pedig akár 20-30 méter is lehet. Ezek a nagyságrendi különbségek is hozzájárultak ahhoz, hogy az Alföldnek a markáns terepadottságok nélküli részein területileg kevésbé korlátozott, több szempontból kedvező, „ideális körformához” közeli nagy települések is zavartalanul kialakulhattak. Ezzel szemben a Dunántúlon, az Északi-középhegységben, sőt még a Kisalföldön is topográfiailag erősebben determinált települések jöttek létre. Ez utóbbi területeken a domborzati-vízrajzi viszonyokkal szervesen összefüggő, elsősorban lineáris tengely(ek)re szerveződő települések alakultak ki.

**2. TÉZIS (A 2.3 FEJEZET ALAPJÁN):**  
**ÚJ, TOPGRÁFIAI ALAPÚ BESOROLÁSRENDSZER BEVEZETÉSE**  
**A TÖRTÉNETI TELEPÜLÉSEK KUTATÁSÁBAN**

Tudományos probléma: A magyar történelmi településállomány osztályozására általánosan használt ún. morfológiai falutípusok rendszere – a síkalaprajz-centrikusság folytán – nem jeleníti meg az egyik fontos település-kialakulási és továbbformáló tényezőt, a domborzati-vízrajzi meghatározottságot. Ezért nem adhat a településtudománytól elvárható differenciáltságú és érzékenységű kategorizálást sem, ami a domb- és hegyvidéki településeknél a legszembetűnőbb.

Több kutató – pl. Győrffy István, Bárh János – rámutatott arra, hogy a domborzat és vízrajz a magyar települések többségének kialakulását-fejlődését olyannyira befolyásolta, hogy még az Alföldön sem hagyható figyelmen kívül. A hagyományos (sík)morfológiai falutípus besorolásrendszer mellett 1998-ban Máté Zsolt többféle elkülönített osztályozási szempontot vezetett be, de még ezek között sem szerepel a topográfiai alapú osztályozás.

**Tézisszöveg: A települések szerkezetének kutatása csak a település-kialakulás és fejlődés topográfiai meghatározottságának településenkénti feltérképezésével és tudományos rendszerbe foglalásával lehet teljes. A vízrendezések előtti korokban ugyanis a domborzati-vízrajzi adottságok meghatározó szerepet töltek be. Javasoljuk egy új, tájspecifikus topográfiai alapú településbesorolás-rendszer felállítását.**

A morfológiai falutípus-rendszerezéssel párhuzamosan alkalmazható topográfiai alapú besorolásrendszer elvi jelentősége az, hogy a hegy- és dombvidéki települések kialakulásáról és fejlődéséről a településtudománytól elvárt differenciáltsággal és érzékenységgel tájékoztat, ötvözve a hagyományos műszaki jellegű településtudomány és a településföldrajz jellemző indikátorait, segítve a tudományágak együttgondolkodását, eredményeik szintetizálását. A topográfiai alapú besorolásrendszer alkalmas nemzetközi összehasonlításra. Lehetővé teszi annak vizsgálatát is, hogy a topográfiai meghatározottság-típusok előfordulása milyen korrelációt mutat más települési jellemzőkkel.

A besorolásrendszer a gyakorlatban úgy valósítható meg a legszemléletesebben, hogy az egyes településalaprajz-síkvetületeken feltüntetjük a domborzati-vízrajzi jellemzőket is (pl. szintvonalközök színtöltésével). A topográfiai alapú besorolásrendszer kezdeti példaként közöljük a rajzi anyagot mellőző és csupán



egyészak-dunántúli mezővárosokat tartalmazó vázlatot. A mintegy húsz jellemző mezővárost főbb csoportokba ill. ezeken belül altípusokba soroltuk be:

#### **1.0 Síkvidéki mezővárosok csoportja:**

- 1.1 Síkvidéki víziátkelőhelyhez vezető útra szerveződő település (Mihályi, Halászi, Jánosháza, Marcaltó)
- 1.2 Folyóágak közti szabdalt kiemelkedésekre ülő település (Hédervár)
- 1.3 Folyóparti teraszt megülő település (Rajka, Körmend)
- 1.4 Vizenyős tájból kiemelkedő magányos gorondra ülő település (Mosonszentjános, Szany)
- 1.5 Vizenyős tájba nyúló hordalékvonulat végszakaszán ülő település (Kapunvár)
- 1.6 Síkvidéki patak mentén szerveződő település (Somlővásárhely)
- 1.7 Árvízmentes síkon kialakuló település (Szil, Csorna, Somlószlós)
- 1.8 Árvízmentes sík peremére szerveződő település (Lébény)

#### **2.0 Domb- és hegyvidéki mezővárosok csoportja:**

- 2.1 Völgymenti település (Tata)
- 2.2 Völgytoroknál kialakuló település (Várpalota)
- 2.3 Domborrt megülő település (Pápa)
- 2.4 Gerinc menti település (Fertőrákos, Enying)
- 2.5 Váralja típusú település (Sümege, Szentmárton azaz a mai Pannonhalma)

A javasolt topográfiai alapú besorolásrendszert a teljes magyar történeti településállomány osztályozása során tovább lehet fejleszteni. Az organikusan fejlődött típusokon kívül léteznek ún. mérnöki rendben telepített falvak is, melyek településszerkezeti rendszerét sokkal inkább gazdasági-telekalakítási szempontok határozták meg, semmint a topográfiai viszonyok. Osztályozásuk, szerkezeti jellemzőik elemzése ezért külön kutatómunkát igényel. Az összetett szerkezetű történeti települések külön csoportként kezelendők, mivel településszerkezetükben gyakran több ősfalumag mutatható ki, amelyek besorolása több kategóriát is érinthet.

### **3. TÉZIS (A 2.4 FEJEZET ALAPJÁN): A KISVÁROS TELEPÜLÉSKATEGÓRIA BEVEZETÉSÉNEK SZÜKSÉGESSÉGÉRŐL**

Tudományos probléma: A városhiányos térségekben a mezővárosi kategória megszűntével egyfajta szervezési-intézményi űr alakult ki, ami máig érezteti hatását.

Eddig ezt a városhiányosságot a minimális követelményeket épphogy teljesítő falvak várossá nyilvánításával igyekeztek enyhíteni. Ezek a városok azonban a meglévőkénél sokkal alacsonyabb szolgáltatási-ellátási-intézményi színvonalat képesek csak biztosítani, ami a városhálózat minőségi felhígulását eredményezte.

**Tézisszöveg:** Felismerve a magyar városhálózat belső inhomogenitását és léptékeltéréseit, javasoljuk az önálló kisváros kategória bevezetését, hozzávetőlegesen 10 000 lakosig, a részleges közép fokú ellátás képességével. Tisztázandó, hogy a kisváros kategória az igazgatási és/vagy a nem hivatalos piaci-ellátási besorolásrendbe illeszkedjen-e – figyelemmel az EU-val harmonizáló jövőbeni regionális rendszerre is.

A kisvárosok – hozzávetőlegesen 10 000 lakosig – a térszerkezet kisebb falucsoportjaiban (kistérségekben) ellátó kisközpont szerepét töltik be vagy a jövőben tölthetik be, településsűrűségtől függően 10-20 km-es sugarú vonzáskörzetig. Ilyenek lehetnének egyes volt és ma is térségi ellátó szerepű mezővárosok és olyan települések is, amelyek ugyan nem voltak mezővárosok, de a mai városhiányos területeken a kisközpontok szerepét tölthetnék be. A térszerkezet-fejlesztés egyik feladata az, hogy segítse elő a kisközpontok megfelelő területi eloszlását, ezáltal tegye lehetővé az országban a nagyjából egyenletes ellátást és ösztönözze a munkahelyteremtést. A leendő kisváros kategória kritériumai további kutatással pontosítandók.

#### **4. TÉZIS (A 3.3 ÉS 3.5 FEJEZETEK ALAPJÁN): A TÉRSZERKEZET- ÉS TELEPÜLÉSSZERKEZET- FEJLŐDÉSTÖRTÉNETI MUNKARÉSZ BEVEZETÉSÉRŐL A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEKBEN**

Tudományos probléma: a településtervezésből jelenleg sokszor hiányzik a megoldandó feladatoknak a települési, régiós, országos és nemzetközi összefüggésrendszerbe helyezése. Gyakran hiányzik a településtervezésből a történelmi település-folytonosság szemlélete. Így jelentős csorbát szenved a történetileg kialakult térszerkezeti és településszerkezeti értékek felismerése és megbecsülése.

Az eddigi településrendezési gyakorlatban készített rendezési tervekben általában csupán a jelenlegi település-állapot vizsgálatára szorítkoznak, ezért talajtalanabbak lesznek a jövőre vonatkozó fejlesztések is. A település térszerkezetbe illeszkedését is csak az esetek kis részében vizsgálják, a térszerkezet és a településszerkezet történelmi léptékű változásait pedig még ritkábban. A település múltját csupán általános településtörténeti tanulmányban elemzik. A történeti települési értékek védelme sokáig csak egyes épületek műemléki védelmére ill. később beépítés-együttesek karaktervédelmére szorítkozott, újabban településrészek tágabb értelmű jellegvédelme ill. történeti kertek és tájak védelme is lehetséges.

**Tézisszöveg:** Indokolt a rendezési terveknél egy új, ún. térszerkezet- és településszerkezet-fejlődéstörténeti munkarész kötelező bevezetése. A települések történelmi folyamat elemzése segíti a településtervezőket a mélyebb összefüggések felismerésében, kellően megalapozott javaslatok tételében, meglévő értékek megbecsülésében és továbbfejlesztésében.

A munkarész két fő fejezete a térszerkezet fejlődéstörténete ill. a településszerkezet fejlődéstörténete.

A térszerkezet-fejlődéstörténeti munkarészben egyrészt vizsgáljuk a nagytérséget 30-50 km-ig, másrészt a szomszédos településekig terjedő kistérséget, 5-10 km-ig. Nyomon követjük az út- és vasúthálózat, a vízfolyások, a települések foltok, külterületi lakott helyek, esetleg bányászati és más különleges területek vonalainak, alakjának, jelentőségének, esetenként a tulajdonosi viszonyok változásának fő mozzanatait. Mindezt geomorfológiai szemlélettel, legalább 6-10 egymást követő korállapotban: az 1780-as évektől indulva az I.-II-III. bécsi katonai felmérés térképein, majd a további katonai térképmegújításokon, kataszteri térképeken ill. napjaink térképein – és még amit az írott történelemből hozzá olvashatunk.

A második fejezet a településszerkezet fejlődéstörténete, amelyben ugyancsak térképfázisok segítségével követhetjük nyomon a település beépített területén belüli területfelhasználás, út- és térstruktúra, fontosabb létesítmények funkciói, beépítési jellemzők, telekrendszer, telekméret alakulását – mindezt szintén geomorfológiai szemlélettel. Vizsgálhatjuk a települési funkciók területi „vándorlását”, egy-egy nagyobb fejlesztési vagy szerkezetváltási akciót, de akár a közterületek mennyiségi és minőségi megváltozását is.

A térszerkezet- és településszerkezet-fejlődéstörténeti munkarészben többek között a településfejlődés geomorfológiai összefüggéseinek feltárása segít megérteni a mai, esetenként furcsa hálózati és területfelhasználási állapotokat. A tanulságok hozzásegíthetnek a tudatos településszerkezeti változtatásokhoz vagy éppen fordítva: a torz helyzetek tudomásul vételéhez és változatlanul hagyásához. A táj - és terepadottságok ismeretében megalapozott területfeltöltési és vízvezetési, parklétesítési, vízfelület-létesítési javaslatok tehetők.

A történelmi folyamat elemzés tanulságai idővel szemléletváltást eredményezhetnek a gyakorlati településrendezésben, hiszen a kismérvű fejlődési léptékekkel szemben megtanítanak hinni a hosszútávú fejlesztési koncepciókban – évszázadokat és országhatárokat átívelő mértékben is. Megtanítanak odafigyelni a

település vagy településrész külső kapcsolatainak jelentőségére, azaz a „kijelölt” tervezési területnél mindig nagyobb (akár térségmértű) összefüggésekben gondolkodás szükségességére. Megtanítanak az európai hagyománykincs részét képező, történetileg kialakult magyar településszerkezeti értékek megbecslésére és intuitíve továbbfejlesztett újratereztetésére az újonnan tervezett településrészekben is.

### 5. TÉZIS (A 3.5 FEJEZET ALAPJÁN): A MAGYAR TELEPÜLÉSSZERKEZETI FORMAKINCSTÁR FELÁLLÍTÁSÁRÓL

Tudományos probléma: Az eddigi kutatások és tervezések során nem tettek kísérletet a magyar településekben fellelhető sokféle jellegzetes karakterjegy átfogó igényű kigyűjtésére és rendszerezésére.

Az eddigi kutatások során – főként egyes morfológiai településtípusoknak megfelelő településszerkezetekből – gyűjtöttek ki és rendszereztek jellemző településszövet-mintákat. Meggyesi Tamás az alföldi halmazos települések településszövet-mintáinak összehasonlító morfológiai elemzésekor már felvetette, hogy a morfológiai képleteknek a történeti fejlődés során bekövetkező elváltozásait is vizsgálni szükséges (Meggyesi T. 1994).

Tézisszöveg: Indokolt egy ún. Magyar Településszerkezeti Formakincstár (településmorfológiai értéktár) létrehozása, amelyben településenként szereplnének a különböző korállapotokat képviselő kataszteri térképekből átfogó igénnyel és rendszerezett formában kigyűjtött jellemzőbb településszövet-részletek. Az átnézeti térképre rájelölt és tematikus táblázatokba kigyűjtött minták elsősorban a településszerkezetben fellelhető különböző funkciójú és formájú utca-, tér- és zöldfelület-típusokat stb. mutatnak be, a történelmi fejlődés szerint is sorba rendezve. Célszerű a település-alaprajzi mintákhoz társítani az utcák és terek jellemző légtérarányait bemutató metszetvázlatokat is.

A településmorfológiai értéktár lehetővé teszi a karakterjegyek nemzetközi szintű tudományos összehasonlítását ill. előfordulási gyakoriságuk átfogó tudományos vizsgálatát is.

Az értéktár elősegítené a tájegységekre ill. az egyes morfológiai településtípusokra jellemző karakterjegyek jobb megismerését, a történeti települések szerkezeti gazdagságának tudatos megbecslését. Ösztönözné a tervezőket arra, hogy



településeinket a korábbi gyakorlattal ellentétben a meglévő gazdag településszerkezeti formakincsből táplálkozva, intuitív módon fejlesszék tovább.

A Magyar Településszerkezeti Formakincstár megvalósítását megkönnyítik a már meglévő kutatási eredmények. A formakincstár integrálható lenne az Országos Területi Információs Rendszerbe (TEIR), amelyet hozzáférhetővé kellene tenni a kutatók számára is.

A Magyar Településszerkezeti Formakincstár megvalósításának elősegítésére jelen kutatás keretében elkészítettük a Kapuvárra jellemző utca-, tér- és zöldfelület-típusokat bemutató értékkatasztereket.

## **6. TÉZIS (A 3.4 ÉS 3.5 FEJEZETEK ALAPJÁN): A SZÁMÍTÁSTECHNIKA ÁTFOGÓ ALKALMAZÁSÁNAK IDŐSZERŰSÉGÉRŐL A JÖVŐ TELEPÜLÉSSZERKEZETI ÉS TELEKRENDSZERI KUTATÁSAIBAN**

Tudományos probléma: A településszerkezeti-telekrendszeri tudományos kutatások legtöbbszörben – részben a nagyteljesítményű számítógépek és szoftverek hiányában – nem eléggé használják ki a számítástechnika nyújtotta többletlehetőségeket.

Az eddigi kutatásokban főként a hagyományos, síkvetületeken alapuló *szemrevételezéses* összehasonlító módszereket, újabban pedig egyszerűbb számítógépes módszereket (szkennelt bitképek összehasonlítását, manipulációját) alkalmazták. A számítástechnika ugrásszerű fejlődése során az interaktív (ún. térinformatikai) térképezés és térbeli modellezés a gyakorlati településrendezést már gyökeresen átformálta, ez azonban még nem általános a településtudományi kutatásokban.

Téziszöveg: A számítástechnika a jövőben az egyik alapeszköze kell, hogy legyen a minden eddiginél komplexebb településtudományi – köztük településszerkezeti-telekrendszeri – kutatásoknak és a magas színvonalú gyakorlati településtervezésnek. A számítástechnika naprakész település- és társtudományi adatbázisokat kínál, interaktív településtérképek ill. térbeli településmodellek felépítését és elemzését teszi lehetővé. Mindez összhangban áll a településtudomány és a gyakorlati településtervezés egyik legújabb célkitűzésével, amely a település minél sokoldalúbb elemzését és a települési-településkörnyéki értékek minél teljesebb körű védelmét célozta meg.

A számítógépes síkbeli és térbeli leképezések a különböző történeti állapotok összehasonlítását vagy pl. a jövőbeni fejlesztési elgondolások összevetését is lehetővé teszik. A térbeli modelleken virtuális bejárással elemezhető a település-sziluett, majd a

településszerkezetet felépítő utcák és terek eseménysora – figyelemmel a településdomborzati viszonyoknak a településképre gyakorolt hatására is. Vizsgálható a térfalak léptéke és légtéraryai, a beépítés dinamikája, ritmusa, formavilága, az épületegyüttesek harmóniája a táji-növényzeti környezettel. Ezen felül tematikusan rétegezett térinformatikai adatbázisok is létrehozhatók, amelyek sokféleképpen lekérdezhetők (térkép, grafikon, táblázat stb.) ill. elemezhetők (korreláció, halmaz- és matematikai műveletek stb.).

A számítógépes településtudományi kutatások jórészt már ma is megvalósíthatók lennének a gyakorlati településtervezésben alkalmazott speciális szoftverek segítségével. A jövőben fejleszteni indokolt az tudományos és gyakorlati célokat egyaránt szolgáló internetes adatbázisokat. El kell készíteni valamennyi településnek a tudományos kutatásra is alkalmas részletességű digitális térképét (1:2000) és az erre felépített térinformatikai adatbázisokat, amelyből nem hiányzik a finomdomborzati modell sem (hegyi településeknél legalább 1 m, a Dunántúlon 0,5 m, az Alföldön 0,25 m szintlépcsőkkel).



## IRODALOMJEGYZÉK

- BÁRTH János (1996): *Szállások, falvak, városok*. kiadta: Kalocsai múzeum, Kalocsa
- BÁCSKAI Vera (1965): *Magyar mezővárosok a 15. században*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- BELUSZKY Pál (1999): *Magyarország településföldrajza*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs
- BENEVOLO, Leonardo (1993): *Die Stadt in der europaischen Geschichte*. München
- BLAZOVICH László (2002): *Városok az Alföldön a 14-16. században*
- BOKOR József szerk. (1894): *A Pallas Nagy Lexikona*. Budapest
- BOROS Ferenc (1957): Adatok Magyarország településállományának XVII. századi fejlődéséhez. In: *Földrajzi Értesítő*, 6. szám, 459-474 o.
- CSISZÁR Attila (2001): *Garta, egy kistalajvidéki építőközpont és céhes hagyományai*. Kapuvár
- CSISZÁR Attila (2002): Malmok a Kis-Rábán. In: *Arrabona*, 40. kötet, 283-306. o.
- CZIMBER Károly (1997): *Geoinformatika*. Soproni Egyetem, Sopron
- CURDES, Gerhard (1993): *Stadtstruktur und Stadtgestaltung*, Kohlhammer GmbH, Berlin
- ENYEDI György (1988): *A városnövekedés szakaszai*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- ENYEDI György szerk. (2000): *Magyarország településkörnyezete*. 151-185. o. Akadémiai Kiadó, Budapest
- ERDŐSI Ferenc (1991): *Kommunikáció és térszerkezet*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- FARAGÓ Sándor szerk. (1974): *Kapuvárról írásban és képeken*. kiadta: Városi Tanács, Kapuvár
- FEJÉRDY Tamás (1996): A történeti városok, a fenntartható fejlődés és a turizmus kapcsolatáról. In: *Műemlékvédelem*, 4. Szám, 240-245 o.
- FELHŐ Ibolya szerk. (1970): *Az úrbéres birtokviszonyok Magyarországon Mária Terézia korában. I. kötet: Dunántúl*. Akadémiai kiadó, Budapest
- FÉNYES Elek (1841): *Magyar országnak s a hozzá tartozó kapcsolt tartományoknak mostani állapotja statisztikai és geographiai tekintetben, I. leíró kötet*. Trattner-Károlyi Kiadó, Budapest
- FRISNYÁK Sándor (1995): *Magyarország történeti földrajza*. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest
- GIMES Endre (1972): *Kapuvár Útikalauz*. kiadta: Győr-Sopron Megyei idegenforgalmi Hivatal, Győr
- GÖCSEI Imre (1943): *Kapuvári - Rábaköz földrajza*. kiadta: Horthy Miklós Tudományegyetem, Szeged
- GYENIZSE Péter - LOVÁSZ György (1996): A természeti környezettípusok és a település alaprajz kapcsolata Baranya megye déli részén. In: *Földrajzi Értesítő*, 3-4. szám, 205-219. o.
- GYÖRFFY István (1943): *Magyar falu magyar ház*. Turul kiadó, Budapest (reprint: Akadémiai Kiadó, Bp. 1987)
- GYŐRI Róbert (1999): Térszerkezeti változások a polgárosodó Kistalajvidéken. In: *Tér és Társadalom*, XIII. évf., 4. szám, 77-106. o.
- HOFER Tamás (1960): A magyar kertés település elterjedésének és típusainak kérdéséhez. In: *Műveltség és Hagomány* I. évf. 331-350. o.
- HOFER Tamás (1980): A hazai tanyarendszer és a másodlagos településszóródás külföldi példái. In: PÖLÖSKEY F.-SZABAD Gy. (szerk.): *A magyar tanyarendszer múltja*, 9-60. o. Akadémiai Kiadó, Budapest
- HORVÁTH Zoltán (1976): *A jobbágyságot alkony Sopron megyében*. Akadémiai kiadó, Budapest
- IHRIG Dénes szerk. (1973): *A magyar vízszabályozás története*. kiadta: Országos Vízügyi Hivatal, Budapest
- ISTVÁNYI Gyula (1997): *Az építészeti története: Őskor, Népi építészeti*. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest
- ISTVÁNYI Gyula (2001): Műemlékvédelem és integráció. (10<sup>th</sup> International Conference of Built Heritage Conservation, Tusnad, 2001) In: *Tusnad 2001 – Proceedings*, 39-40. o.
- IVÁN László (1994): Településföldrajzi sajátosságok a dél-alföldi Duna-völgy középfalvaiban. In: *Földrajzi Értesítő*, XLIII. évf., 1-2. füzet, 101-115. o.
- KISS György (1997): Garta község első lakói. In: *Kistalajvidék*, 1997 március 26., 9. o.
- KUBINSZKY Mihály (1995): *Táj+építészeti*. Mezőgazda kiadó, Budapest
- KUBINYI András (1971): A középkori magyarországi településhálózat hierarchikus térbeli rendjének kérdéséhez. In: *Településtudományi Közlemények*, 23. szám, 58-78.
- LÁNG Tivadar (1986): *Településtervezés I.*, kézirat. Tankönyvkiadó, Budapest
- LÁSZLÓ Gyula (1944): *A honfoglaló magyar nép élete*. Magyar Élet Kiadó, Budapest
- LENGYEL Alfréd (1944): *Pusztult falvak, eltűnt helynevek Győr megyében*. kiadta: Győr Vármegye közönsége, Győr
- LOVAS Gyula (1975): *A hansasági gazdasági vasút (gépírat)*, Sopron
- LOVAS Gyula (2001): 125 éves a Győr-Sopron közötti vasútvonal. In: *Soproni Szemle*, 3. szám, 297-318 o.
- LOVÁSZ György (1979): A természeti környezettípusok hatása a településhálózat sűrűségére Dél-Dunántúlon. In: *Földrajzi Közlemények*, 4. szám, 248-256. o.
- LOVÁSZ György (2000): Magyarország településhálózati térképei. In: *Térszerkezet és Regionális kutatások*, Pécs, 191-199. o.
- LUKOVICH Tamás (1997): *A posztmodern kor városépítészeti kihívásai*. Szószabó Stúdió, Budakalász
- MAROSI Sándor - SZILÁRD Jenő (1974): Domborzati hatások a gazdálkodásra és a településekre. In: *Földrajzi Közlemények*, 3. szám, 185-196 o.
- MARTIN, Diether szerk. (1994): *Második közös jelentés a történeti központokról*. Mladinska Knjiga, Ljubljana
- MÁTÉ Zsolt (1989): Szeged XVI. századi helyrajza. In: *Tanulmányok Csongrád megye történetéből. XIV. kötet. 5-57. o.* kiadta: Csongrád Megyei Levéltár, Szeged
- MÁTÉ Zsolt (1998): Falusi települések és településszerkezetek a Kárpát-medencében. In: *Falu Város Régió*, 8. szám, 14-21. o.
- MÁTÉ Zsolt (1999): Korai falusi településszerkezetek a Kárpát-medencében. (8<sup>th</sup> International Conference of Built Heritage Conservation, Tusnad, 1999) In: *Tusnad'99*, 64-69. o.
- MÁTÉ Zsolt (1999): A kulturális örökség, mint térségi összefüggésrendszer. In: *Falu Város Régió*, 6. szám, 3-8. o.
- MÁTÉ Zsolt (2001): A városszerkezet, mint műemlék. In: *Falu Város Régió*, 6. szám, 6-9. o.
- MÁTHÉ Mária (1994): Kistérségi funkciók ellátása, potenciális városok Győr-Moson-Sopron megyében. In: *Falu Város Régió*, 5. szám, 39-41. o.
- MEGGYESI Tamás (1994): *Az alföldi halmazos települések morfológiája* (akadémiai doktori értekezés). Budapest

- MENDŐL Tibor (1932): *Táj és ember*. kiadta: Magyar Szemle Társaság, Budapest
- MENDŐL Tibor (1963): *Általános településföldrajz*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- MIKÓ Sándor (1968): Jobbágysors Sopron megyében a XVII. és XVIII. században. In: *Soproni Szemle* 1. szám, 11-19. o. és 2. szám 123-129. o.
- NOVÁK László (1986): *Településnéprajz*. kiadta: Arany János Múzeum, Nagykőrös
- NOVÁK László (1989): *A három város építészete*. kiadta: Arany János Múzeum, Nagykőrös
- OLLRAM Ferenc (1941): *Csorna település- és gazdaságföldrajza*. kiadta: Egyházmegyei Nyomda, Győr
- OROSZ Bálint (1999): Az épített örökség védelmének szerepe a falumegújításban Magyarországon. In: *Falu Város Régió*, 6. szám, 9-13. o.
- PAPP-VÁRY Árpád szerk. (1991): *Történelmi világtalasz*. Kartográfiai Kiadó, Budapest
- PAPP-VÁRY Árpád szerk. (1992): *Földrajzi világtalasz*. Kartográfiai Kiadó, Budapest
- PÁJER Imre (1990): *Rábaköz népének védekezése az áradások ellen 1870-1889*. kiadta: Rábaközi Művelődési Egylet, Csorna
- PERÉNYI Imre (1972): *Településtervezés*. Tankönyvkiadó, Budapest
- PRINCZ Gyula (1922): *Magyarország településformái*. Budapest
- RECHNITZER János szerk. (1988): *A Rábaköz térszerkezete*. MTA-RKK ÉDO, Csorna-Kapuvár
- RÉTVÁRI László (1974): A foglalkozási-területi átrétegződés néhány kérdése Győr vonzáskörzetében. In: *Győri Tanulmányok* 2. szám, 37-55. o.
- ROSIVALL Ágnes szerk. (2000): *Pannonhalma-Váralja szabályozási terv, vizsgálatok*. Rosivall Tervező Iroda, Budapest
- SAARINEN, Eliel (1945): *The City, Its Growth, Its Decay, Its Future*. Cambridge (Massachusetts, USA)
- SAIN Mátyás (2001): Társadalmi párbeszéd és partnerség a vidékfejlesztésben a kistérségi agrárstruktúra és a vidékfejlesztési programok kapcsán. In: *Falu Város Régió*, 5. szám, 18-19. o.
- SÁRY István (1977): Nyugat - Dunántúl fő vasútvonalainak kiépülése és hatása a társadalmi, gazdasági viszonyokra. In: *Nemzetközi Kulturális Szimpozium* (konferenciakiadvány) IX. kötet, 241-256. o., Magersdorf
- SIMKOVITS Gyula (1965): A mezőgazdasági termelés és a termelőerők fejlődésének néhány vonása Sopron megyében a XIX. század végén. In: *Soproni Szemle* 2. szám, 115-126. o.
- SOMFAI Attila (2001a): A domborzat és a folyómeder-vándorlás szerepe Győr római kori és középkori településszerkezetének alakulásában. In: *Falu Város Régió*, 1. szám, 22-28. o.
- SOMFAI Attila (2001b): A domborzat szerepe a dunántúli települések szerkezetében. (10<sup>th</sup> International Conference of Built Heritage Conservation, Tusnad, 2001) In: *Művelődés* (RO) 4. szám, 21-24. o.
- SOMFAI Attila (2001c): Geomorphology Based Settlement Structure Research on Nearly Flat Grounded Hungarian Cities. (The 3<sup>rd</sup> International Congress of PhD Students, Miskolc, 2001. augusztus 13-19.) In: *Engineering Sciences, Volume II.*, pp. 771-778. kiadta: Miskolci Egyetem, Miskolc
- SOMFAI Attila (2002a): Historical Settlements' Structure Research in North-Transdanubia, Hungary. In: *Hungarian Electronic Journal of Sciences* (<http://heja.szif.hu>) – Architecture Section, január 10.
- SOMFAI Attila (2002b): Kisalföldi és Alföldi mezővárosok különbözősége, kisvárosi értékek védelme. In: *Tér és Társadalom*, 1. szám, 59-98. o.
- SOPRONI Elek (1940): *A kultúrsarok gondjai*. A Magyar Társaság kiadása, Budapest
- SZAKÁCS Imre (1984): *Kapuvár utcái és terei* (honismereti tanulmány). Megyei Könyvtár, Győr
- SZABÓ István (1966): *A falurendszer kialakulása Magyarországon (X-XV. század)*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- SZABÓ István (1969): *A középkori magyar falu*. Budapest
- SZÉKELY Judit (2001): Sátortetősi családi házak. In: *Arc*, 6. szám, 30-43. o.
- SZŐRINYINÉ K. Irén (1994): Répcesík, a centrum nélküli kistérség. In: *Falu Város Régió*, 5. szám, 42-45. o.
- SZTRAKA Ferenc (1999): Épületek a magasból. In: *Építész évkönyv 1999* (szerk.: Timon Kálmán), 154-155. o.
- TAKÁCS Lajos (1964): *A dohánytermesztés Magyarországon*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- TÍMÁR Lajos (1999): Vámutak, vámhidak Vitnyédnél. In: *Kisalföld*, február 8., 13. o.
- TÓTH Zoltán (2000): Településkörnyezet II. Az épített környezet. In: ENYEDI György (szerk.): *Magyarország településkörnyezete*. 151-185. o. Akadémiai Kiadó, Budapest
- TUBA László szerk. (1998): *Győr-Moson-Sopron megye kézikönyve*. kiadta: Fekete Mátyás, Győr
- UNTI Mária (1988): *Győr-Moson-Sopron megye földrajzi nevei, I.kötet: A kapuvári járás*. Apáczai Csere János Főiskola, Győr
- VARGA József (1998): Kapuvár. In: Tuba László (szerk.): *Győr-S.-M. megye kézikönyve*. 489-509. o. kiadta: Fekete Mátyás, Győr
- VARGA József (2000): *Kapuvár múltja üzen*. Kapuvár Város Önkormányzata. Kapuvár
- WINKLER Gábor (1997a): Épített környezetünk védelme a Nyugat-Dunántúlon. In: *Honismeret*, 3. szám, 27-32. o.
- WINKLER Gábor (1980): *Kapuvár belváros részletes rendezési terve*. Győr-Sopron Megyei Tanácsi Tervező Vállalat, Győr
- WINKLER Gábor (1997a): Épített környezetünk védelme a Nyugat-Dunántúlon. In: *Honismeret*, 3. szám, 27-32. o.
- WINKLER Gábor (1997b): Történeti utakon. In: *Közüti közlekedés- és Mélyépítéstudományi Szemle* 12. szám, 447-448. o.
- WINKLER Gábor (1998a): *Győr városzerkezetének történeti jellegzetességei*. In: *Művészettörténet, Műemlékvédelem, Bp.*, pp. 531-544.
- WINKLER Gábor (1998b): A premontreiek és Csorna fejlődése. In: SZALONTAI Judit (szerk.): *Tárgy és Jelentése* (Rábaközi tanulmányok). 209-225. o. kiadta: Csonai Múzeum, Csorna
- ZÁBRÁNSZKYNÉ PAP Klára - RÁCZ Dóra (1999): Híradás a IV. Országos Főépítési Konferenciáról. In: *Falu Város Régió*, 8. szám, 24-29. o.
- ZÁBRÁNSZKYNÉ PAP Klára (2000): Az V. Országos Főépítési Konferencia ajánlásai. In: *Magyar Építőipar*, 9-10. szám, 299-300. o.



## ÁBRAJEGYZÉK

- 1.2/A. ábra: Jelen településszerkezeti és telekrendszeri kutatás tudományterületi besorolása és nyitottsága a többi tudományterület felé (Szerk.: Somfai A.)
- 1.2/B. ábra: Jelen településszerkezeti és telekrendszeri kutatáshoz kapcsolódó főbb tudományterületek és azokon belüli kutatási részterületek (Szerk.: Somfai A.)
- 2.2/A. ábra: Újabb oppidumok okleveles említései 1350 és 1530 között, tízévenkénti bontásban (In: *Bácskai* 1965)
- 2.2/B. ábra: Civitasok és oppidumok Magyarországon 1450 körül (In: *Bácskai* 1965 térképmell.)
- 2.2/C. ábra: Sopron vármegye birtokviszonyai a 19. században, a mai országterületre vetítve (In: *Soproni* 1940:38)
- 2.3.1/A. ábra: Oldalhatáros beépítésű utcárszlet Fertőrákoson (In: *Martin* 1994)
- 2.3.1/B. ábra: szalagtelken folytatólagosan egymás mögé épített lakóházak. Részlet Kapuvár 1870. évi kataszteri térképéből (Soproni Levéltár)
- 2.3.1/C. ábra: Jellegzetes alföldi halmaztelepülés részlete. Mezőtárkány az 1869. évi kataszteri térképen (*Mendöl* 1963 nyomán)
- 2.3.1/D. ábra: átrendezett telek- és utcarendszerű egykori halmaztelepülés részlete. Szarvas az 1916. évi kataszteri térképen (In: *Mendöl* 1963)
- 2.3.2/A. ábra: Máté Zsolt javaslata a magyar falu többszemponú településszerkezeti osztályozására (In: *Máté* 1998)
- 2.3.2/B. ábra: Néhány jellemző magyar morfológiai falutípus (Szerk.: Somfai A.)
- 2.3.3/A. táblázat: A gazdálkodási formák (kertes=laktól elkülönülő, udvaros=lak körül is zajló) és a gazdálkodási módok elképzelhető fejlődése a soros és a halmaz településeken (Szerk.: Somfai A.)
- 2.3.4/A. ábra: A dél-dunántúli Pécsdevecser és Kiskassa falvak példája. A vizenyős völgytalp és a meredek hegyoldal együttes determinációjaként kialakult együtcsás faluk (In: *Gyénizse-Lovász* 1996:207)
- 2.3.4/B. ábra: Kör alakhoz közeli mezővárosok az Alföld síkján (In: *Bokor* 1894 IX.k.:372 rész.)
- 2.3.4/C-D. ábrák: Morotva-zúgból fokozatosan kifele fejlődő települések: a dél-dunántúli Egyházhas-haraszti falu (In: *Gyénizse-Lovász* 1996:214) és az alföldi Csongrád mezőváros (HTT)
- 2.3.5/A. ábra: Hajdúböszörmény a 18. sz. derekán, sugaras halmaztelepülés. (In: *Papp-Váry* 1991)
- 2.3.5/B. ábra: Hajdúböszörmény tágas határa a 18. században (In: *Hofer* 1960)
- 2.3.5/C. ábra: A Körös-Tisza-Maros közti lösztérszín településeinek kora. Az ártérperemi és ártérszigeti, sokoldalúbb gazdálkodást folytató régebbi falvak gyakrabban váltak mezővárossá is, mint a belső lösztérszín fiatalabb falvai (In: *Mendöl* 1963:444)
- 2.3.5/D. ábra: Szarvas (Békés m.) a 19. sz. elején. A mezőváros az árvízmentes térszínnek az akkori ártérre néző peremét ülte meg (In: *Mendöl* 1963:443)
- 2.3.5/E-F. ábra: Hódmezővásárhely (Csongrád m.) mai domborzata és 16. századi település-hipotézise (In: *Blazovich* 2002:62-63)
- 2.3.6/A. ábra: Északnyugat-dunántúli mezővárosok és szabad királyi városok 1767-ben (*Felhő* 1970 nyomán), e középkori városok 2001. évi szerepköre ill. a középkori városi előzmény nélküli mai városok (Szerk.: Somfai A.)
- 2.3.6/B. ábra: Kapuvár és domborzata. Az ősi településtengelyek a vízjárta síkból kiemelkedő folyami hordalékkúp-vonulatokat követik (Szerk.: Somfai A. az 1981-es katonai térkép kiszínezésével).
- 2.3.6/C-D. ábra: Győr belvárosa. Szoros összefüggés a Winkler Gábor által középkorinak feltételezett utcahálózat és a mai domborzat között (piros színnel jelöltük a belső helyzetű tanú-telekhatárokat). Lent: A kora középkori váralja külkapcsolatai, valószínűsített utjai és elképzelhető útjai (feltüntetjük az erődítés utáni olaszbástyás várkontúrt és új utcarendszert is). (In: *Somfai 2001a*)
- 2.3.6/E. ábra: Fertőrákos az 1784-es II. József-féle I. katonai felmérési térképen (Hadtudományi Térképtár, Budapest)
- 2.3.6/F. ábra: Fertőrákos az 1987-es katonai térképen. Szaggatott = a település 1784. évi kiterjedése (Szerk.: Somfai A)
- 2.3.6/G. ábra: Szany telekrendszere a 18. sz. derekán (In: *Papp-Váry* 1991)
- 2.3.6/H. ábra: Szany 1987-ben (és 1784-ben)
- 2.3.6/J. ábra: Kapuvár 1784-ben (HTT)
- 2.3.6/K. ábra: Kapuvár 1987-ben (és 1784-ben)
- 2.3.6/L. ábra: Csorna 1784-ben (HTT)
- 2.3.6/M. ábra: Csorna 1987-ben (és 1784-ben)
- 2.3.6/N. ábra: Hédervár 1784-ben (HTT)
- 2.3.6/O. ábra: Hédervár 1987-ben (és 1784-ben)
- 2.3.6/P. ábra: Mihályi 1784-ben (HTT)
- 2.3.6/R. ábra: Mihályi 1987-ben (és 1784-ben)
- 2.3.6/S. ábra: Moson és Magyaróvár 1784-ben (HTT)
- 2.3.6/T. ábra: Mosonmagyaróvár 1987-ben (és 1784-ben)
- 2.3.6/U. ábra: Halászi 1784-ben (HTT)
- 2.3.6/V. ábra: Halászi 1987-ben (és 1784-ben)
- 2.3.6/Z. ábra: Rajka 1784-ben (HTT)
- 2.3.6/Y. ábra: Rajka 1987-ben (és 1784-ben)
- 2.4.1/A. ábra: Magyarország településhálózat-sűrűségi térképe (In: *Lovász* 2000:194).
- 2.4.1/B. ábra: Magyarország településhálózat-sűrűségi térképe a 2000 főnél nagyobb lélekszámú települések figyelembe vételével (In: *Lovász* 2000:196).
- 2.4.1/C. táblázat: Mezővárosi előzményű települések szerepének történelmi változása, külön figyelemmel a mai kisközpontokra (Szerk.: Somfai A.)
- 2.4.1/D. ábra: Magyarország jelenlegi és javasolt finomított település-struktúrája (Szerk.: Somfai A.)
- 2.5.6/A. kép: Pannonhalma. A várhegy, a monostor és a patinás hangulatú Váralja egysége (In: *Rosivall* 2000).
- 3/A. ábra: Kapuvár vázlatos térképe, 1996
- 3.2/A. ábra: Kapuvár elhelyezkedése Győr-Moson-Sopron megyében
- 3.2/B. ábra: Észak-Dunántúl topográfiai térképe (*Papp-Váry* 1992:24 részlete)
- 3.2/C. ábra: Kapuvár környékének domborzata és a víz jelenlétére utaló dűlőnevei (kék). Az ősi tengelyutak a vízjárta síkból kiemelkedő hordalékkúp-vonulatokat követik (Szerk.: Somfai A. az 1981-es katonai térkép kiszínezésével).
- 3.2/D. ábrásor: Kapuvár erdőterületeinek változása 1784-1998 között, a mai országterületre vetítve (*Soproni* 1940:141 és 142 felhasználásával szerk.: Somfai A.)

- 3.3.1/A. ábrásor: A fontosabb utak történelmi fejlődése Kapuvár tágabb térségében (Szerk.: Somfai A.)
- 3.3.1/B. ábrásor: a vasúthálózat-szerkezet történelmi fejlődése Északnyugat-Magyarországon (Szerk.: Somfai A.)
- 3.3.2/A. ábra: Kapuvár térségi birtokviszonyok a 19. században, a mai országterületre vetítve (In: *Soproni* 1940:38 részlete)
- 3.3.2/B. ábrásor: az úthálózat-szerkezet történelmi fejlődése Kapuvár környezetében (Szerk.: Somfai A.)
- 3.3.2/C. ábra: Kapuvár térségének nagy- és kisvasúti hálózata 1959-ben (Szerk.: Somfai A.)
- 3.3.2/D. ábra: Kapuvár és a környező községek napjainkban
- 3.3.2/E. ábra: Győr-Moson-Sopron megye kistérségei 2000 őszén
- 3.4/A-B. ábra: Kapuvári vár (Greischer-metszet) és alaprajza (OL, Esterházy térképek) 1680 körül
- 3.4/C-D. ábra: Kapuvár a török kor végén és 1784-ben (A montázsokat szerk.: Somfai A.)
- 3.4/E. ábra: A történetitérkép-fóliák páros morfológiai összehasonlításának és a különbségi térképek elkészítésének módszere (Szerk.: Somfai A.)
- 3.4/F. ábrásor: Kapuvár fejlődési fázisainak morfológiai vizsgálata 1784-1900 (piros = ami új az előző állapothoz képest. Szerk.: Somfai A.)
- 3.4/G. ábrásor: Kapuvár fejlődési fázisainak morfológiai vizsgálata 1900-1997 (piros = ami új az előző állapothoz képest. Szerk.: Somfai A.)
- 3.5.1/A. ábra: Többszínű összesítő beépítésiütem-térkép elkészítésének módszere a történetitérkép-fóliák páros morfológiai összehasonlításával korábban létrehozott különbségi térképek felhasználásával (Szerk.: Somfai A.)
- 3.5.1/B-C. ábra: Kapuvár ősi településtengelyei a vízjárta síkból kiemelkedő folyami hordalékkúp-vonulatokat követik. Szoros korreláció van a domborzat és a beépített területek növekedése között a 19. század végi folyószabályozások előtti korokban. (In: *Somfai* 2002a).
- 3.5.1/D-E. ábra: Szoros kapcsolat az árvízhatár és a és a beépített területek kiterjedésének határa között Kapuváron a 19. század végi folyószabályozások előtti korokban (Szerk.: Somfai A.)
- 3.5.2/A. ábra: Kapuvár 1761-ben (OL, Helytartótanácsi térképek)
- 3.5.2/B. ábra: Részlet Kapuvár mikrodomborzati térképéből. Jól érzékelhető a többvszázados antropogén feltöltődés az épületek sávjában (Szerk.: Somfai A.)
- 3.5.2/C. ábra: A telekrendszer támaszvonalaik kialakulása Kapuváron (Szerk.: Somfai A.)
- 3.5.2/D. ábra: A telekrendszer támaszvonalaik kialakulása Kapuváron (Szerk.: Somfai A.)
- 3.5.2/E. ábra: A telekrendszer támaszvonalaik kialakulása Kapuváron (Szerk.: Somfai A.)
- 3.5.2/F. ábra: A történeti kataszteritérkép-fóliák páros morfológiai összehasonlításának és a beépítési különbségi térkép elkészítésének módszere (Szerk.: Somfai A.)
- 3.5.2/G. ábra: Új építés 1870-ben 1856-hoz képest (piros), szín-gallérokkal kiemeltük az egyes sajátos beépítési jelenségek zónáit (Szerk.: Somfai A.)
- 3.5.2/H. ábra: A kapuvári Fő téri épületek elvi fejlődési fázisai, az oldalhatáros beépítéstől a századforduló emeletes zártos beépítéséig (Szerk.: Somfai A.)
- 3.5.2/J. ábra: A fésűs beépítés többalakúságra sűrűsödésének folyamata (Szerk.: Somfai A.)
- 3.5.2/K. ábra: „Hosszúház” Kapuvár gartai részén, Rákóczi utca 173. (Fotó: Somfai A.)
- 3.5.2/L. ábra: Példa teresedés beszűkülésének folyamatára (Deák u. - Széchenyi u. sarok)
- 3.5.2/M. ábra: Kapuvár lakosság-, beépített terület- és laksűrűség táblázatai és grafikonjai (Szerk.: Somfai A.)
- 3.5.2/N. ábra: Kapuvár organikus kifejlődött utcáinak értéktára (Szerk.: Somfai A.)
- 3.5.2/P. ábra: Kapuvár organikus kifejlődött tereinek értéktára (Szerk.: Somfai A.)
- 3.5.2/R. ábra: Kapuvár települési zöldfelületeinek értéktára (Szerk.: Somfai A.)
- 3.5.2/S. ábra: Kapuvár, a Váti tó és a tavat övező zöldfelületek (Fotó: Somfai A.)
- 3.5.2/T. ábra: Fasoros sétatér és kerékpárút a Rákóczi utcán, a gartai templom közelében (Fotó: Somfai A.)
- 3.5.3/A. ábra: A Jókai utca északi részének telekosztása külterületen, 1900 körül
- 3.5.3/B. ábra: A tömbfeltáró Arany János utca telekosztása 1930 körül
- 3.5.3/C. ábra: Az utcanyitási terve az 1907-es térképen és az Arany János utca napjainkban
- 3.5.3/D. ábra: A Házhely telekosztása 1920 és 1950 körül
- 3.5.3/E. ábra: A már nem létező kör alakú tér terve 1920 körül és a Házhely mai állapota
- 3.5.3/F. ábra: Az 1958-as egyszerűsített rendezési terv
- 3.5.3/G. ábra: A víztorony körüli lakótelep rendezési terve, 1968
- 3.5.3/H. ábra: A megvalósult lakótelep-keretező „városkapu” épület a Győri út mellett (Fotó: Somfai A.)
- 3.5.3/I. ábra: Az 1971-es összevont rendezési terv
- 3.5.3/K. ábra: Az 1983-as általános rendezési terv
- 3.5.3/L. ábra: Az 1991-es általános rendezési terv
- 3.5.3/M. ábra: A főtéri tömbmegújítás 1991-es és 1994-es részletes rendezési tervei
- 3.5.3/N. ábra: Kapuvár, a főtéri tömb észak felől (Fotó: Somfai A.)
- 3.5.3/P. ábra: Az Ipari Park szabályozási terve, 2000
- 3.6/A. ábra: Kapuvár tágabb térségének még hiányzó útkapcsolatai (pontozott), figyelemmel a határon túli kapcsolatokra is (Szerk.: Somfai A.)
- 3.6/B. ábra: Kapuvár kistérségének még hiányzó útkapcsolatai: a településközi utak és a kapcsolat a tervezett új győr-soproni főúttal (Szerk.: Somfai A.)
- 3.6/C. ábra: Javaslat Kapuvár területfelhasználási és településszerkezeti koncepciójára (Szerk.: Somfai A.)
- 3.6/D. ábra: Morfológiailag hasonló organikus rendszerek (Szerk.: Somfai A.) és eltérő Christopher Alexander-féle működési modelljeik (In: *Lukovich* 1997:73)
- 3.6/E. ábra: Kapuvár belszerkezetének hiányzó (piros) ill. javítandó (kék) kapcsolati elemei (Szerk.: Somfai A.)
- 3.6/F-G. ábra: Javaslatok városközpont és a termálkomplexum közötti jobb kapcsolat megteremtésére (piros=új út. Szerk.: Somfai A.)
- 3.6/H. ábra: Javaslat új sétatér és pihenőtávok létesítésére Kapuváron (Szerk.: Somfai A.)
- 3.6/J. ábra: A főtéri tömb Kossuth utcai utcaképe, átnézeti ill. részletes utcakép-szakaszok (Fotómontázs: Somfai Attila)
- 3.6/K. ábra: A főtéri tömb Szent István utcai utcaképe, átnézeti ill. részletes utcakép-szakaszok (Fotómontázs: Somfai Attila)
- 3.6/L-M. ábra: A történeti településalaprajz kiegészítése új településrészrel. Példák érzékeltetlül geometrikus ill. intuitív-keletre mutató módon geometrikus tervezői magatartásra (Szerk.: Somfai A.)
- 3.6/N-O. ábra: Európa kontinentális versenyképessége történeti településkincse által (Szerk.: Somfai A.)

## KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Köszönetemet fejezem ki mindazoknak, akik a kutatómunkát segítették. Külön köszönetemet fejezem ki értékes személyes tanácsaikért Winkler Gábor és Kubinszky Mihály soproni professzoroknak, Konkolyiné Gyúró Éva soproni egyetemi docensnek, Király Géza soproni egyetemi adjunktusnak, Koppány Attila és Rechnitzer János győri professzoroknak, Blazovich László szegedi professzornak, Lovász György pécsi professzornak, Máté Zsolt budapesti kutatási igazgatónak, Varga József és Csiszár Attila kapuvári helytörténeti kutatóknak.

## ÖSSZEFOGLALÓ

# Kisalföldi mezővárosok településszerkezetének geomorfológiai szemléletű kutatása, különös tekintettel Kapuvárra

készítette: Somfai Attila

A disszertáció a *nyugat-dunántúli történeti települések* – időben és térben széleskörű – vizsgálatával foglalkozik, ezen belül a falvak, mezővárosok fejlődésével. Vizsgálatai a településhálózatra és az egyes települések szerkezetére irányulnak – a településeken belül az utca- és térrendszerre, a telkrendszerre, a telkek beépítésére és mindezek történelmi változásának műszaki-társadalmi-gazdasági hátterére.

A dolgozat a nagyból a kisebb felé haladás elvét követve először a Nyugat-Dunántúl térszerkezetét elemzi, ezen belül a település- és közlekedéshálózatot. Térszerkezeti egyenetlenségeket lát több kistérségben, ezért a településhálózat strukturális finomítását javasolja az önálló kisváros településkategória bevezetésével.

Magyarországon sajátos kontraszt figyelhető meg a Dunántúlra és az Alföldre jellemző történeti településfejlődésben, különösen a mezővárosokéban. A kutatók elsősorban az alföldieket vizsgálták, amely mellett a Dél-Dunántúl kapott még némi figyelmet, de a kisalföldi mezővárosokról eddig nem készült átfogó munka.

A disszertáció – néhány jellemző kisalföldi mezőváros elemzése alapján – megkísérli a mezővárosok topográfiai szemléletű osztályozását és jellemző tulajdonságaik összegzését. A dolgozatban rögzített első megfogalmazások a további széleskörű kutatás során kerülhetnek kiegészítésre, pontosításra.

A történetileg kialakult falvak és mezővárosok korai településszerkezetei a *morfológiai felépítés* szerint két fő csoportba sorolhatók. A Dunántúlra (és így benne Kisalföldre is) jellemzők az eredendően *soros felépítésű települések*, az Alföldön pedig megtalálhatók az eredetileg *kétfeltes felépítésű halmazos* (többségükben közel kör alakú) települések is. Az első fő csoporton belül a települések *domborzata és a településszerkezet közötti összefüggés elemzése* alapján a disszertáció számos altípust határoz meg. A települések több, mint kétszáz évre visszanyúló, többfázisú állapotvizsgálata elősegítette az eredet ill. a későbbi korokban hozzáízesült településrészek beazonosítását és ezzel egy értéktudatosabb településszerkezet-fejlesztés alapjainak megteremtését.

A disszertáció második része a kisalföldi egykori mezőváros, Kapuvár példáján keresztül bemutatja a térszerkezet- és településszerkezet-fejlődés történelmi folyamatkezelését. A történeti térképek összehasonlítása számítógépes földrajztechnikával történt. A dolgozat rámutat a területi fejlődésnek a domborzattal és a vízviszonyok változásával szoros korrelációjára és mindezek gazdasági-társadalmi összefüggéseire is (pl. nagybirtokrendszer, kivándorlás). A feltárt történelmi összefüggések tanulságai és a településfejlesztési tervek elemzése alapján megerősít néhány eddigi fejlesztési elhatározást, új fejlesztési javaslatokat tesz, sőt fokozatosan megszüntetni javasol egyes – történelmi időléptékben felhalmozódott – torzulásokat, hiányosságokat. Annak érdekében, hogy a fejlesztések a történeti településértékek minél tudatosabb megbecsülésével történjenek, településszerkezeti formakincstár összeállítására tesz kísérletet. Hasonló értéktárak összeállítását szorgalmazza más településeken is.

A kutatás tág lehetőségeket vázol fel a műszaki településtudomány és a földrajztudomány számára és várhatóan serkentőleg hat az átfedő területeiken is. A dolgozat módszertani javaslatot tartalmaz a településfejlesztés számára, a térszerkezet- és településszerkezet-fejlődéstörténeti munkarész bevezetésével. Egyúttal hangsúlyozza, hogy a fejlesztések és a történeti értékvédelem arányát-mikéntjét településenként egyedileg indokolt meghatározni.

## SUMMARY

## Settlement Structure Research with Geomorphologic Approach on Hungarian Oppidums in the Kisalföld Flatland, with Special Regard to the Town Kapuvár

by Attila SOMFAI

The dissertation deals *with investigations on historical Transdanubian settlements*, widely in time and space, and especially with the development of villages and oppidums (market-towns) on the North-Transdanubian part of Hungary. The investigations are focused on the settlement structure and the construction of certain settlements, i.e. on street and square composition, parcel-system, building-up of the parcels, and on the background of their historical changes from technical, social and economic points of view.

Following the principle of greater-to-smaller progress, first the square structure on Western Transdanubia is analysed, with special regards to the settlement structure and traffic network. In certain smaller regions, square composition dissonance seems to be observed therefore a structural refinement of the settlement structure is proposed through establishing a new settlement category of “independent small town”.

In Hungary, special contrasts can be observed in the typical historical settlement development of the regions of Transdanubia (Dunántúl) and the Great Flatland (Alföld), especially in the oppidums (market-towns). Till now, research work was concentrated mainly on settlements on the Alföld, and in certain respects on Southern Transdanubia, but no comprehensive analysis has been published on market-towns situated in the Kisalföld – i.e. the northern flatland region of Transdanubia.

In this work an attempt is made – on the basis of analysis on some typical market-towns in the region Kisalföld – to present a topographic-approach classification of market-towns, as well as to summarize their characteristic features. The first formulations mentioned in this work are to be supplemented, completed and even more definitely expressed during further wider investigations.

Settlement structure of historical villages and market-towns can be divided into two main groups on the basis of their *morphological composition*: There are mainly *originally line-type settlements* for the whole Transdanubian part of the country (and so the Kisalföld – i.e. the northern flatland region of Transdanubia), and many *originally cluster-type settlements with double inlot composition* characteristic for the Alföld flatland region (most of them were nearly round shaped) on the other side. Within both main groups, lots of subgroups are distinguished based on the analysis of correlation between *relief and settlement structure* of the settlements. Identification of settlement parts – be either original or in later times joined - was set forward by multi-phase investigation of settlement state going back in history to more than 200 years thereby establishing the basics for a more value-conscious development of settlement structure.

In the second part of the dissertation, analysis of the historical progress in square composition and settlement structure is given and shown on the example of an erstwhile market-town, namely Kapuvár in the Kisalföld region. Comparisons of historical maps were made using computer-based folio-technique. A close correlation is pointed out between regional development and the changes in relief and water conditions, as well as the interconnections related to the economical and social relations (e.g. landlordism or population migration) of the above mentioned factors. On the basis of teachings of experience drawn from the historical references explored, and the analyses of settlement development plans, certain recent decisions already settled are being confirmed, some other developments are newly suggested, or even it is proposed that individual deformations or imperfections aggregated in historical time scales should gradually be removed or corrected. In order to achieve that developments be fulfilled on an ever-increasing consciousness and appreciation of historical settlement values, an attempt is made to work out a thesaurus of settlement structure elements. Similar compilations of local values are being proposed in other settlements, too.

Broad range of possibilities is presented both for the technical settlement science and the science of geography through this research, and it is anticipated to contribute to the progress on the interlaps in a stimulant way, as well. A methodological proposal is presented for settlement designing through the involvement of the section square composition and settlement structure development in historical times. At the same time it is emphasised that the ration between the developments and the conversation of historical values, as well as how they must be executed, should be individually determined at the settlements concerned.