

**A TURIZMUS TÉRHÓDÍTÁSÁNAK OPTIMALIZÁLHATÓSÁGA A
TÖRTÉNETI VÁROSSZÖVETEK KÖRÜLI FEJLESZTÉSEKKEL**

Szerzők: Iványi Réka, Suszter Vanda

Konzulens: Kádár Bálint Phd

A dolgozat Tudományos Diákköri Konferencia keretében készült.

Jelen kiadvány és annak minden része szerzői jogvédelem alatt áll. A szerző beleegyezése nélkül történő felhasználása tilos, különös tekintettel a fénymásolásra, fordításra, mikrofilmesítésre és az elektronikus rendszerekbe történő mentésre, illetve elektronikus feldolgozásra.

Köszönetnyilvánítás

Szeretnénk megköszönni konzulensünknek, **Dr. Kádár Bálint**nak a kutatásban való segítséget és ösztönzést, valamint **Dr. Balizs Dániel**nek a vektoros térképek elkészítését.



M Ű E G Y E T E M 1 7 8 2

Budapest Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem

Építészmérnöki kar

Urbanisztika szekció

2018.

ABSZTRAKT

A témánk alapjául, a nyáron Spanyolországban végzett szakmai gyakorlatunk tapasztalatai szolgáltak. A Guillermo Reynés Architecture Studio gyakornokaiként részt vehettünk Palma de Mallorca kikötőjének turisztikai célú fejlesztésében, melyhez első sorban urbanisztikai elemzéseket kellett elkészítenünk.

A kikötő a megérkezés és a távozás helyszíne, szerves része a városnak, kívül esik viszont a turisztikai célpontok vonzáskörzetéből. Megfigyeltük, hogy a látványosságokból adódóan a legtöbb külföldi látogató sűrűsödve, gócpontokba tömörülve, a történeti városmag területén tölti el a néhány órás szabadidejét. A távolabb eső turisztikai célpontok kevesebb embert vonzanak. Hogyan lehetne mégis bevonni a városi vérkeringésbe ezeket a területeket is? Palma városában folyamatos fejlesztések figyelhetőek meg, amelyek ezt a problémát próbálják orvosolni. A mallorcai tapasztalatok hatására felmerült bennünk a kérdés, hogy magyarországi viszonylatban is megjelennek-e ezek a városszerkezeti kérdések, így kilenc hazai várost vettünk vizsgálat alá.

Dolgozatunkban a központ és a távolabb eső turisztikai fejlesztések közötti interakciókat vizsgáljuk a Space Syntax program segítségével, amely különböző analíziseket végez az utcahálózatok kapcsolódásainak bonyolult rendszeréből. Eredményül pedig megmutatja nekünk, hogy matematikailag, mely utcák és útvonalak a legkihasználtabbak és melyek legkevésbé. Majd ezeket az elemzéseket összevetjük a belvárosok tényleges funkcionális felépítésével. Keressük a választ a kereskedelem és az integráltság kapcsolatára valamint a szegregált és integrált területek összeköttetéseire hazai példákon keresztül, párhuzamban a nyáron elvégzett palmai kutatásokkal.

ABSTRACT

Our essay is based on the research made in the summer internship we have spent in Spain. As the interns of Guillermo Reynés Architecture Studio we got a chance to participate in the development of the port in Palma de Mallorca. We had to start with the urban analysis.

The port is the place of the arrival and departure but still an important part of the city. Though it is far away from the main touristic places. By our observation most of the tourists spent their free time in the historical centre. Less people were willing to go to the spots which are far away. How could we join these areas to the circulation of Palma? There are continuous developments to solve this problem.

During the stay in Mallorca, it came to our mind, maybe we have the same structural questions in Hungary. That's why we started to analyse nine Hungarian cities.

In our essay we are making a research of the touristic developments out of the city in interaction with the city centre. We are making analysis with the program, Space Syntax, which is based on the numbers of connections in the city grid. The results show us the mostly and least used streets and areas. We merge it with the functional structure of the city and find the optional areas which are worth to invest in.

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS	5.
KUTATÁSI KÉRDÉSEK	8.
METÓDUS.....	11.
SPACE SYNTAX	13.
PALMA DE MALLORCA	19.
MAGYAR VÁROSOK.....	23.
Debrecen.....	24.
Eger	27.
Keszthely	30.
Komárom.....	33.
Pécs.....	36.
Szentendre	39.
Szombathely	42.
Veszprém.....	45.
Visegrád	48.
DISZKUSSZIÓ	51.
BIBLIOGRÁFIA.....	53.



BEVEZETÉS

Témánk alapjául, a nyáron Spanyolországban végzett szakmai gyakorlatunk tapasztalatai szolgáltak. A Guillermo Reynés Architecture Studio gyakornokaiként részt vehettünk Palma de Mallorca kikötőjének turisztikai célú fejlesztésében, melyhez első sorban urbanisztikai elemzéseket kellett készítenünk.



1. kép: Guillermo Reynés Architecture Studio, Palma de Mallorca

A pályázat célja, amelynek megvalósításáért az irodánk is versenyzett, a kikötő turisztikai fejlesztése, a látogatók bevonása a jelenleg kieső területre is. Egy ilyen program számos megválaszolandó kérdést eredményez. A tervezés egy ilyen helyzetben részletes kutatással indul, úgy, mint az infrastruktúra, szolgáltatások, körzetek, látványosságok jelenlegi helyzetének feltérképezése.

A történeti városmagban folyamatos impulzusok érik a Palma-ra látogatókat. A látványosságokból adódóan sűrűsödve, gócpontokba tömörülve figyelhető meg az emberek mozgása. A távolabb eső turisztikai célpontok kevesebb embert vonzanak, ezért fontos, hogy milyen módon alakítjuk ki a fejleszteni kívánt területet, mivel ezek nagyban befolyásolják a már meglévő nevezetességek látogatottságát is. Abban az esetben, ha nem megfelelően járunk el, a város önkormányzatának vágya, miszerint bővíteni szeretnék a turizmus által használt területeket, nem valósul meg. Ezekben a kérdésekben az építészeti, tervezői háttér kulcsfontosságú lehet. Egy kiterjedtebb hálózat kialakítása a város gazdasági hasznán kívül enyhítené a konfliktusokat a helyi lakosok és a turisták között és mindemellett felszabadítaná a túlszűfolt belváros terhét.

Így kezdett el foglalkoztatni minket a kérdés, hogyan lehetne mégis bevonni a távolabb, azaz a történeti városszöveten kívül eső területeket a városi vérkeringésbe... Milyen távol kell

elhelyeznünk egymástól érdekes fejlesztéseket, hogy a turisztikai tér áramlása folyamatos legyen? Megéri-e kereskedelmi funkciókat telepíteni egy olyan turisztikai látványosság köré, amely önmagában áll és nincs közeli összeköttetésben másikkal, esetleg a történeti várossal? Össze lehet-e kötni a távolabb eső célpontokat egymással és a központtal úgy, hogy egy összefüggő, állandó sűrűségű hálózatot kapjunk?

Célunk, hogy bebizonyítsuk, hogy a hotelek, üzletek és egyéb kereskedelmi funkciók oda települnek, ahol ez a térhálózat a legkedvezőbb módon van kialakítva. Minél jobbak a kapcsolatok, annál szabadabban áramlik a gazdaság és kiaknázzhatóbbá válik a potenciális profit, amely a város adottságaiban rejlik, de esetlegesen nincsenek megfelelően kihasználva.

A mallorcai tapasztalatok hatására felmerült bennünk, hogy magyarországi viszonylatban is megjelennek-e ezek a városszerkezeti kérdések. Így megvizsgáltuk az összes hazai várost, ahol fellelhető jelentősebb turizmus, majd egy bizonyos szempont alapján szűkítettük ezt a listát, miszerint azt kerestük, hol található a városmagon kívüli jövőbeni fejlesztés, illetve már meglévő turisztikai attrakció. A végső városok, melyek a vizsgálat tárgyát képezik dolgozatunkban a következők: Debrecen, Eger, Keszthely, Komárom, Pécs, Szentendre, Szombathely, Veszprém és Visegrád – párhuzamba állítva Palma de Mallorcával.

A vizsgált városok struktúrája nagyon hasonló, miszerint van egy óvárosi városközpont tele történelmi eredetű épületekkel, emlékekkel és a turistákat kiszolgáló funkciókkal, illetve van egy vagy több a városközponttól távolabb eső már elkészült vagy éppen folyamatban lévő fejlesztés.

Ezek a magyarországi, történeti városok méretükben különböznek Palma-tól, ami egy nagyobb középváros, de itthon ekkora léptékkal nem találkozunk. Hazánkban ugyanis szakadék figyelhető meg Budapest és a vidéki városok között. Alig van olyan mutató, amely alapján ne Budapest lenne Magyarországon a „leg-ek” települése. A leggazdagabb, a legfejlettebb, a legtöbb tőkét vonzó. Ez a kontraszt pedig egyre csak nő, hiányoznak az árnyalatok, kettészakad az ország, élesedik a Budapest-vidék ellentét. Vajon korrigálható-e ez a folyamat?! Két lehetőség közül lehet választani, vagy a főváros rovására fejleszteni a vidéket vagy kidolgozni a hátrányos helyzetű térségek igazságos (mást hátrányba nem hozó) felzárkóztatásának rendszerét. Ez is szempontul szolgált a dolgozatunk témaválasztása során, miszerint javaslatokat szeretnénk tenni a vidéki turizmus fejlesztésére, ezáltal enyhítve ezt a konfliktust.



KUTATÁSI KÉRDÉSEK

Dolgozatunkban a központot és a távolabb eső turisztikai interakciókat vizsgáljuk. Keressük a választ a kereskedelem és az integráltság kapcsolatára, valamint a szegregált és integrált területek összeköttetéseire. A célunk az volt, hogy feltárjuk az összefüggést a között, hogy hol vannak az attrakciók, hova mennek az emberek, illetve ezek a csomópontok hol helyezkednek el térben egymáshoz képest és miként kapcsolódnak. Rengeteg kérdés merült fel bennünk a téma boncolgatása során.

1. Érdemes-e fejleszteni a városmagon kívül?
2. Hol a legkedvezőbb a fejlesztések elhelyezése?
3. Van-e kapcsolat a turistalátványosságok, a szolgáltatások és az utcahálózat között?
4. Hány méteres vonzáskörzetük van a turista célpontoknak?
5. Mennyit hajlandóak az emberek sétálni, hogy egy-egy nevezetességet megtekintsenek?
6. Hol helyezkednek el a turistákat kiszolgáló funkciók?
7. Hogyan működik ez a hálózat? - Ez az egyik legalapvetőbb kérdés, amellyel a vizsgálatot kezdtük.

„How we design cities is how we understand them.” (Bill Hillier, (2007), The golden age for cities, Urban Design 100th Issue 16-19. oldal)

Miként Bill Hillier is mondja. a városokat, a hálózatot, akkor érthetjük meg, ha tervezzük őket. Úgyis tekinthetünk rájuk, mint strukturálisan funkcionáló modellek. A szövet megértésére Kevin Lynch elvei adták meg a választ. (Kevin Lynch, (1960), The image of the city, 46-88. oldal) Miszerint öt féle objektum van, ami alapján az emberek eligazodnak egy városban, leírják azt:

1. utak/ösvények
2. sarkok
3. negyedek
4. csomópontok
1. 5. ”landmarkok”



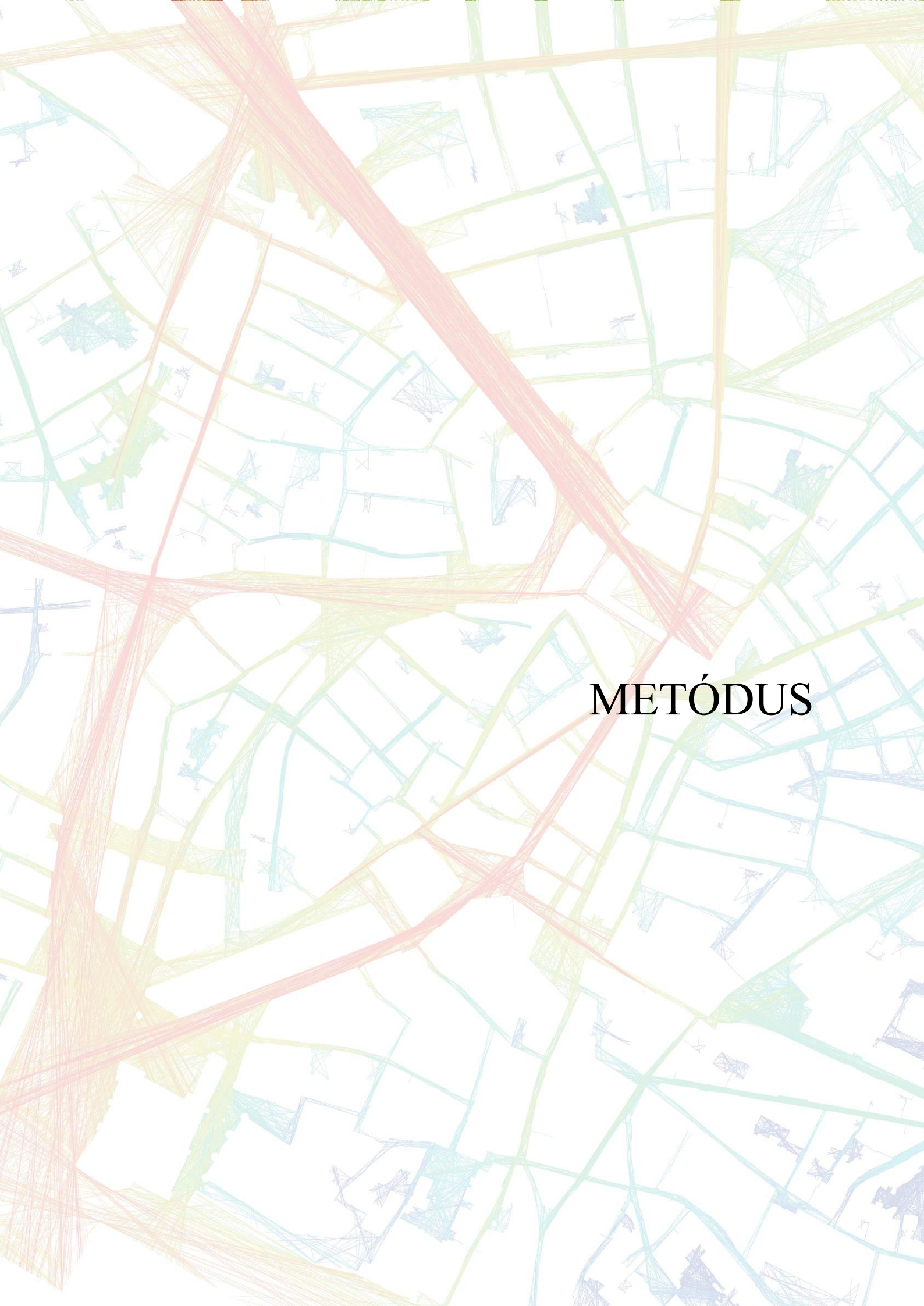
2. kép: Kevin Lynch, (1960), The image of the city

Ezek nem függetlenek egymástól, például a csomópontok az utak találkozásai, az utak találkozásai a sarkok, a sarkok hálózata a negyedek... Első szempillantásra minden nagyváros

spontán interakciók halmaza, ám elemeire bontva ez a káosz megérthető, fejleszthető, tervezhető. Ennek a káosznak a definiálását végezte el Lynch:

„The paths, the network of habitual or potential lines of movement through the urban complex, are the most potent means by which the whole can be ordered.” (Kevin Lynch, 1960, *Image of the city*, 96. oldal)

A tevékenység, amit egy városban láthatunk az igazából egy keverék, a keveréke különböző emberek, különböző útjainak. Új emberek integrációja a már meglévő helyekre. A tereket használhatjuk arra, hogy a mozgásnak új formáit alakítsuk ki. Kapcsolatokat alakítsunk ki, beintegráljuk vagy szegregáljuk a teret. A keretes város nincs összekötve fejlesztésekkel. Az integrált város egy más modell, azt jelenti, hogy egymással szomszédos, folyamatos fejlesztésekkel vannak összekötve a város bizonyos részei. A kulcsa a sikeres várostervezésnek a kapcsolódó utcahálózat. A kereskedelem nagymértékben összefügg az integráltsággal. Amennyiben nem megfelelőek a gyalogos útkapcsolatok, úgy valószínűbb egy úgy nevezett „turista getto” kialakulása, ami egy szegregációt eredményez, ahonnan nehéz kilépni, így gazdaságilag a város stagnál.



METÓDUS

A vizsgálati módszer négy lépésből áll:

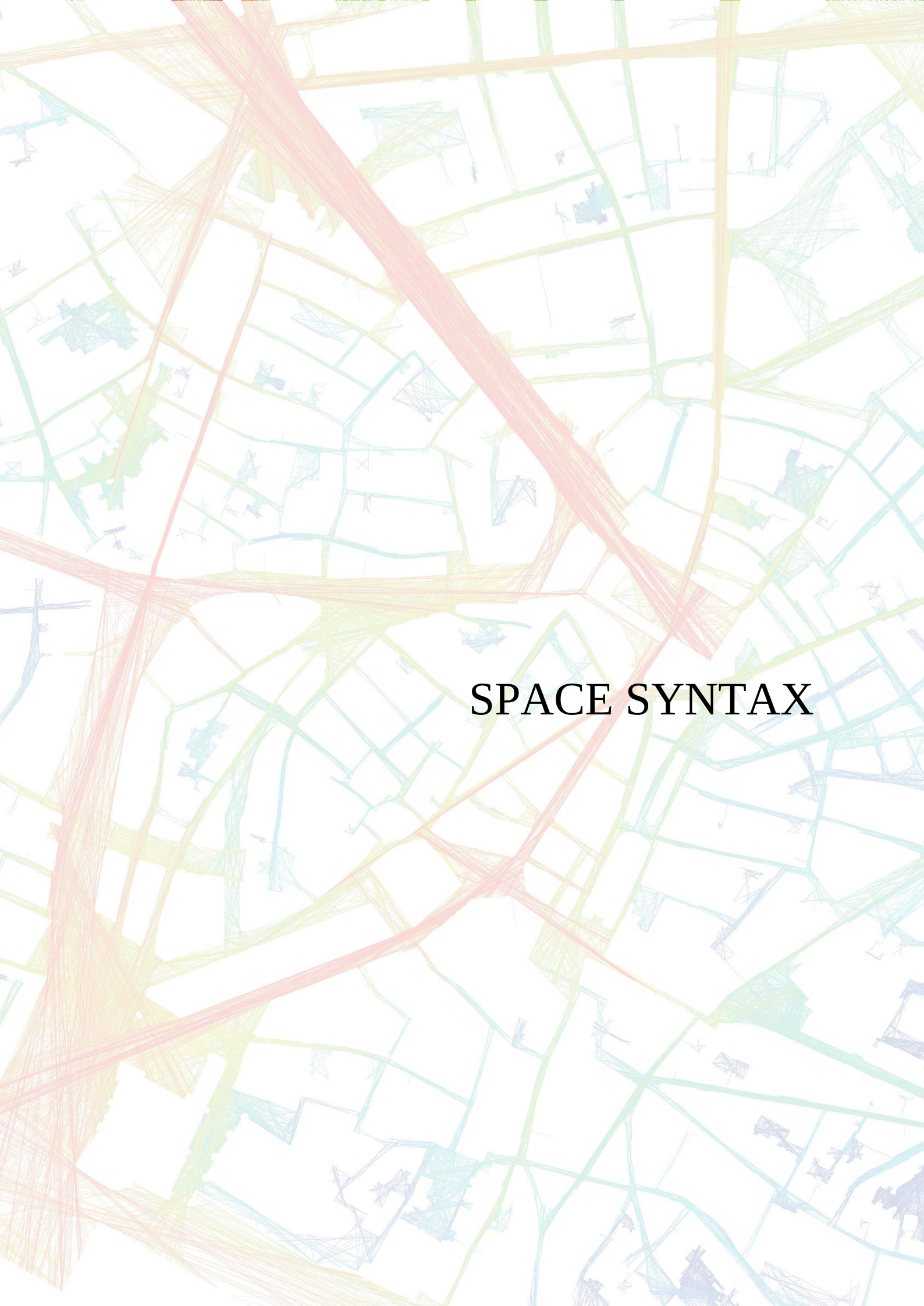
1. Első lépésként kiválasztottuk a hazai városokat, melyeket párhuzamba állítottunk a spanyolországi példával. A Google keresőmotorjának segítségével összegyűjtöttük és jelöltük azonos léptékű térképeken az adott városokban található főbb turisztikai látványosságokat, majd jelöltük ezek térbeli, valamint egymáshoz képest lévő elhelyezkedésüket. Itt figyelembe vettük azt is, hogy ezeket az épületeket, tereket, intézményeket a helyiek vagy a turisták látogatják-e nagyobb számban.

2. Második lépésként az <https://www.openstreetmap.org> szabad licenz alatt elérhető oldalról letöltöttük az összes város vektoros térképét, majd a Google Maps gyalogos úthálózatával összevetettük és eltávolítottuk a valójában nem létező utakat. Az elemzésre kész térképeket lefuttattuk a Space Syntax nevű programmal.

A beimportálás után „drawing map”-pé konvertáltuk, hogy megfelelő formátumot öltson az elemzések futtatásához. Kijelöltük minden városban a saját csomópontjait, ahol turisztikai érdekeltséget véltünk felfedezni és megadtuk a programnak, hogy ezekből a pontokból kiindulva végezze a számításokat. A fő funkció a szegmensek vizsgálata a programban, ezt kétféleképpen tettük meg. (4. kép) Mérhetjük a lépések/fordulások mélységét metrikusan vagy szögletesen. Megadtuk alapvizsgálati gyalogos távolságnak a 250 métert, ugyanis a megfigyeléseink alapján, miszerint a turista célpontok gócpontokat eredményeznek, legnagyobb valószínűséggel ekkora távolságot tesz meg egy turista két attrakció között illetve impulzus nélkül. Ezek alapján az egyik fajta analízis középpontjában az áll, hogy ezzel a távolsággal számolva meddig juthatunk el, és hány fordulaton keresztül. A másik analízis figyelembe veszi, hogy ha hosszabb az út, de egyenes, akkor nagyobb valószínűséggel pontosabb eredményt ad az emberi tényező volta miatt. A tökéletes végtermékhez a két különböző analízist összeszoroztuk, ezáltal kaptunk egy színes térképet, amely a meleg színektől a hideg színek felé haladva mutatja meg a hálózat adott részeinek kihasználtságát. A piros utak a legaktívabbak, a sötétkék utak pedig alvó, legkihasználatlanabb utak.

3. Kutatást végeztünk a kiszolgáló funkciók elhelyezkedésével és számával kapcsolatban, majd az így kapott eredményeket térképen ábrázoltuk. A vizsgált funkciók esetünkben a következők voltak: múzeumok, éttermek, kávézók, templomok, szállások és üzletek.

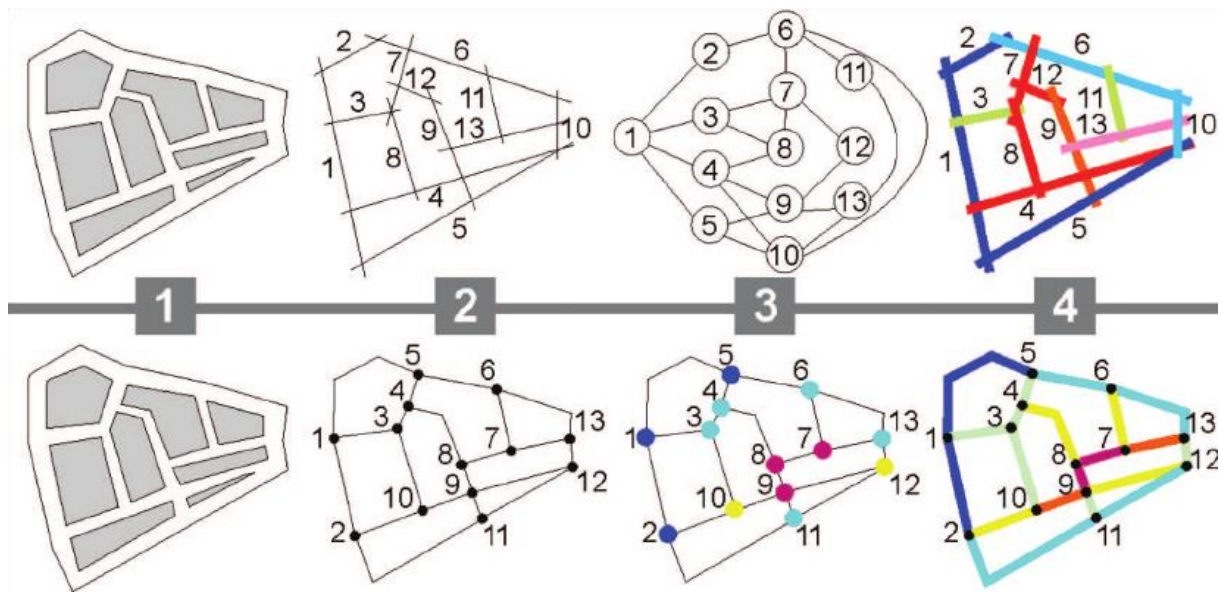
4. Összevetettük az előző lépésekkel kapott térképeket, hogy bebizonyítsuk a teóriánkat, miszerint a Space Syntax-szel könnyedén megmondható, mely területen érdemes turisztikailag fejleszteni és sikeresen kibővíteni az erre szánt területeket és melyeken nem.



SPACE SYNTAX

Mi is az a Space Syntax és miért ezt a módszert választottuk?

A Space Syntax az 1980-as évek óta ismert és alkalmazott program a városépítészeti tervezésben. Bill Hillier és kollégái fejlesztették ki a neves University College London egyetemen. Ez a program egy módszert biztosít számunkra, melynek segítségével könnyen mérhetjük a közösségi tereket szociális, gazdasági és kognitív faktorokkal összekapcsolva. Tulajdonképpen a Space Syntax analízis a tér megértésének metódusa.



3. kép: Paolo Crucitti, Vito Latora and Sergio Porta, (2006), Centrality in networks of urban streets

A Space Syntax modellek megmagyarázzák a meglévő mozgási mintákat és előrejelzik a jövőbeli következményeket, bemutatva számos kulcsfontosságú tényező relatív hatását:

1. A térbeli elrendezés vonzereje: az utcai vagy helyiséghálózat geometriája, ami befolyásolja a nagyobb mozgást a közvetlen és összekapcsolt utcákon vagy tereken.

2. Területhasználat: a különböző földhasználatok helye, mérete és típusa, beleértve az épületek látnivalóit.

3. Közlekedési magatartás: a közlekedési csomópontok elhelyezkedése és kapacitása, mint például a vasút / metró és a busz / villamos megálló.

A Space Syntax Integrált Modellezés elsőként bemutatja, hogy ezek a tényezők milyen mértékben különböznek az egyes városok és épületek különböző utcái és terei között, és hogy hogyan vezetnek a különböző mozgási mintákhoz, földhasználatához, földértékhez és biztonsághoz. A megközelítés úgy működik, hogy egy térség vagy egy helyiség elrendezésének utcamintáját átalakítják egy gráffá. A városi rendszerekben gyakran kiindulási pontként használják a terület középvonali térképét, ahol a hálózat a tér egyes "szegmenseire" oszlik, ahol minden szegmens két kereszteződés, utca vagy út. Az épületekben a hálózat tipikusan a tér önálló „csempéire” oszlik minden szobán belül.

Minden csempe ezután egy matematikai algoritmussal kerül kiszámításra annak érdekében, hogy kiszámítsa a hálózaton belüli elérhetőségét, azaz hogy milyen viszonylag könnyű vagy nehéz elérni ezt a szegmenst az összes többi szegmensből, vagy milyen valószínűsége van a mozgásnak a hálózat különböző pontjai között, ami áthalad a komponensen. Ily módon a szoftver kiszámítja mind a „to movement” és a „through movement” karakterisztikákat mindegyik alkotóelemre.

A program három fő funkcióval rendelkezik:

1. Funkció: A „szögletes mozgás” analízise

E téma sikeres megközelítésének kulcsa azon felfedezés, miszerint az épületekben és a városokban az emberek gyakran a legkevésbé bonyolult utat választják a kiindulási- és célpontjuk között. Más szavakkal megfogalmazva, az emberek többsége a közlekedésük során próbálja minimalizálni a szögeltéréseket az úton, amin keresztül eljutnak a céljukhoz, még akkor is, ha ez néha egy jóval hosszabb utat eredményez. Ez az alapvető vonása a szögletes közlekedésnek a Space Syntax előtt egyik programba sem volt beépítve, még nem számoltak a valós emberi tényezőkkel, nem tanulmányozták pszichológiai szempontból is az emberek viselkedését a köztereken, utcákon.

2. Funkció: A multi-scale viselkedés értékelése

Ebben az aspektusban a Space Syntax megközelíti a térbeli elrendezés multi-scale analízisét, azáltal, hogy a rövid és hosszú távú utakat folyamatosan értékeli, azaz megmutatja, hogy a különböző részei ugyanannak a hálózatnak miként viselkednek a megtett út hosszúságának függvényében. Gyakrabban használjuk a hálózatnak ugyanazon részeit egy rövid út során, mint egy hosszabb utazás megtételekor.

3. Funkció: A térbeli elrendezés és a térhasználat vonzereje



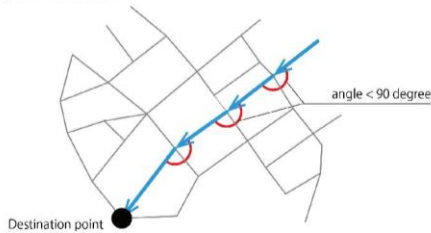
4. kép: Integráltság Keszthelyen

A térbeli elrendezés és a térhasználat vonzerejének egyidejű elemzése a harmadik kulcsfontosságú tényezője a Space Syntax modellek egyediségének és sikerességének. Integrált modellezési megközelítésük bemutatja a térbeli elrendezés alapvető szerepét az emberi viselkedés potenciális befolyásolásában. Megmutatja, hogy az egyes térhasználati faktorok kihasználják-e ezeket a potenciálokat vagy sem. Az integráltság megmutatja, hogy az utcahálózat kapcsolatai mennyire fejlettek. A turisztikai területek vizsgálatakor azonban nem az integráció a fő szempont, hanem az attrakciók és környezetük. A turizmusnak tehát nem alapeleme az integráltság, de nagyban fejleszti azt. Mivel ezek a legtöbb módon megközelíthető egységek, így az általános szolgáltatások eköré a rendszer köré szerveződnek.

4. Funkció: Step depth analízis

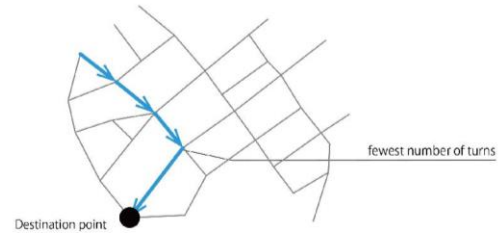
Angular:

The shortest path is the one that minimises the angle between selected segment and the other segments in the system.



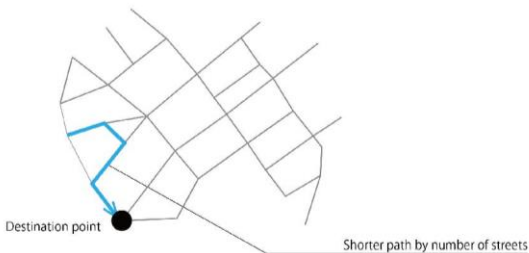
Topological:

The shortest path is the one that uses the fewest number of turns.



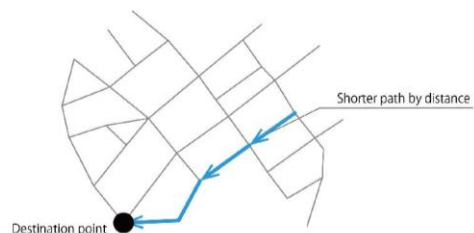
Segment:

The shortest path is the one that uses the least number of streets to get to other segments in the system.



Metric:

The shortest path is the one that is physically shortest.



5. kép: Claudia Yamu, Akkelies Van Nes, (2018), *Space Syntax: a method to measure urban space related to*

A step depth egy grafikus elemző szoftverkiegészítő, amely „lépésmélységet” számít egy aktuális helytől mérve.(5. kép)

Azt mutatja meg, hogy hány fordulatot kell megtenni ahhoz, hogy a jelenlegi pozícióból egy másikba eljussunk. Minden , ami direkt módon látható a kezdőpontból az a „1-es mélység”, minden ami látható ebből a pontból az a „2-es mélység”, és így tovább. Ez a vizuális mélység pedig megmutatja nekünk a legrövidebb utat a gráfon keresztül. Az ember arra törekszik az ilyen esetekben, hogy a lehető legkevesebb fordulattal jusson el egyik pontból a másikba. A turisták általánosságban 250 métert tesznek meg egyik pontból a másikba, hogy újabb nevezetességeket fedezzenek fel, éppen ezért a step depth analíziseink során 250 méteres sugarakkal számoltunk. De ez a távolság nem sugárként, hanem valós utcahosszként értelmezendő. Ennek a kiszámításában segít nekünk a ez a szoftver.

Előnyök, amiért ezt a programot választottuk:

1.Megvalósult és bizonyított:

Több száz projektben használják világszerte. A nemzetközi alkalmazhatóság hírnevet teremtett ugyanúgy, mint a kiterjedt mozgási adatbázis, amely lehetővé teszi az új projektek teljesítményértékelését.

2. Kutatáson alapszik

Kiterjedt, szakértői felmérésen alapuló kutatás, már több mint negyven éve fejlesztik folyamatosan a University College Londonban és a Space Syntax Limited globális kutatóközösség köreiben.

3. Multi-modális

A gyalogosok, a kerékpárosok, a tömegközlekedés és egyéb magánjárművek egy modellben történő analízise elősegíti az integrált városi környezet kialakítását.

4. Többlépcsős

Az utcai hálózatokat egyszerre több aspektusból elemzi, az egész rendszertől kezdve egészen az egyes utcaszegmensek, építési telkek és nyilvános terek mikroelemzéséig, lehetővé téve a városi hálózatok stratégiai és részletes analízisét.

5. Integrált

Több változót képes beintegrálni a városi paraméterek közös térbeli keretébe. Méri a kulcsfontosságú tervezési bemeneteket valamint az utcai hálózat geometriáját, a térhasználatot, az aktívan használt irányokat egy épület megközelítésére, és a közlekedést.

6. Eredmény orientált

Az építészeti és városépítészeti tervezéssel kapcsolatos döntéseket közvetlenül összekapcsolja a funkcionális eredményekkel, beleértve a gyalogos, biciklis, autós közlekedési mintákat, közterület használati mintákat, a bérleti díjakat, a földértéket és a biztonságot.

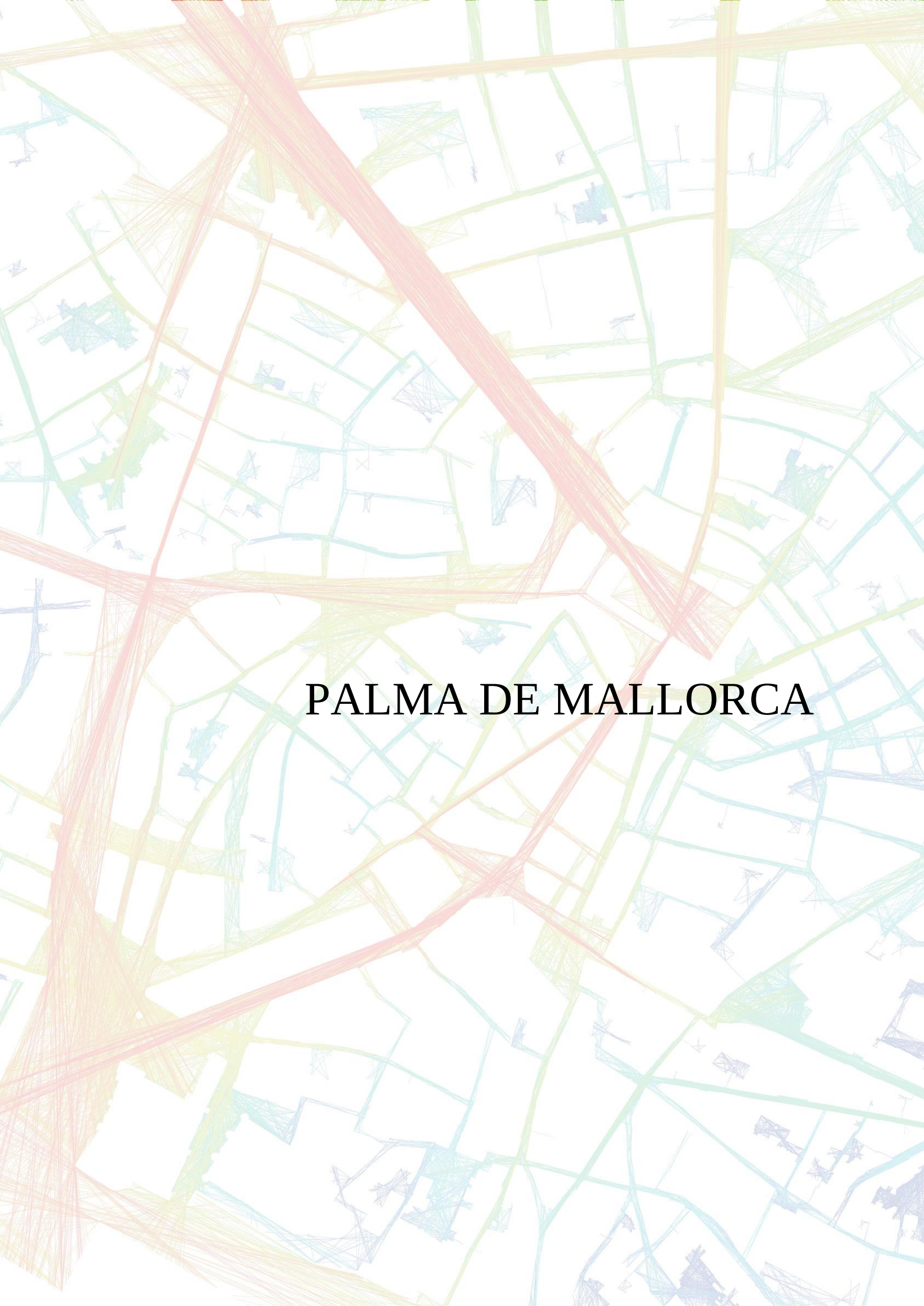
7. Beruházás központú

Bemutatja a mozgás és az ingatlan gazdaságtan kapcsolatát a bérleti díj, a földérték és a befektetési hozam tekintetében.

8. Gyors

Nagyon gyors visszajelzéseket ad a tervezési döntésekről, ezáltal költséghatékony. Lehetővé teszi a jövőbeli opcionálisan felmerülő fejlesztések következményeinek előrejelzését.

Mindezen tulajdonságok által döntöttünk úgy, hogy ezen kifinomult program alkalmazásával bizonyítjuk be a tézisünket.

The background of the image is a complex, abstract pattern of overlapping, hand-drawn lines and shapes. The lines are primarily in shades of red, orange, yellow, and green, with some blue and purple accents. They form a dense, interconnected web that covers the entire page. The lines vary in thickness and direction, creating a sense of movement and depth. Some lines are straight, while others are curved or zigzagged. The overall effect is a vibrant, textured background that resembles a stylized map or a network diagram.

PALMA DE MALLORCA



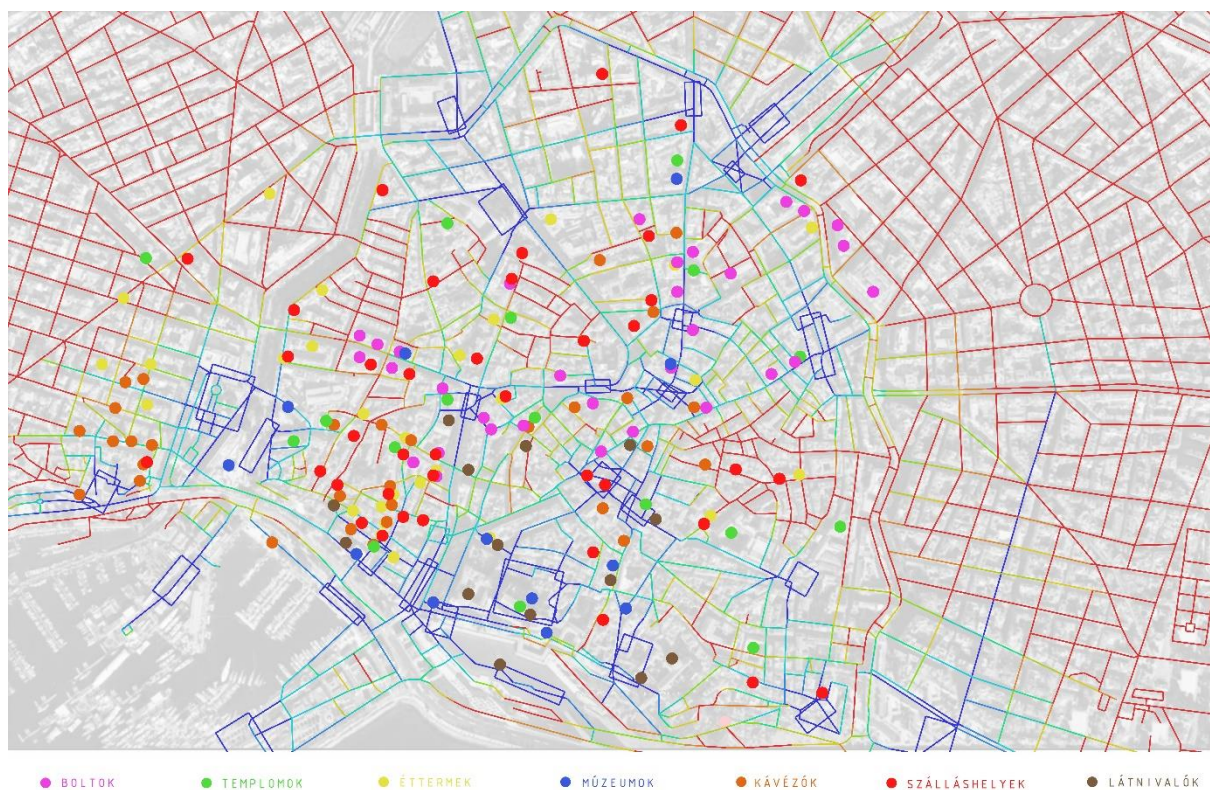
6. kép: Turista attrakciók, Palma de Mallorca

Az ESPON program keretében (Nodregio 2004) az európai városhálózatot (azaz a funkcionális város-területek, FUA hálózatát) gazdasági, igazgatási, irányítási, közlekedési, idegenforgalmi, kulturális szempontból értékelték. Palma a potenciális megaközpont besorolást kapta, miszerint kisebb, kevésbé versenyképes, periférikusabb helyzetű középvárosnak tekinthető. Dinamikus változás figyelhető meg aszerint, hogy a közlekedési és kommunikációs kapcsolataik milyen mértékben fejlődnek, sikerül-e olyan, sajátos profilú szolgáltatáshálót kifejleszteniük vagy letelepíteniük, amelynek jelentősége nagyobb térségben is érvényesül.

Palma de Mallorca, a sziget és az egész Baleárok fővárosa, egy hatalmas, kifinomult, kozmopolita város. A csodálatos, rejtett öbölben épült Palma városa az egész szigetcsoport közigazgatási, hivatali és turistaipari központja, valamint jelentős tengerészeti gócpont. Itt találjuk a legelőkelőbb szállodákat, éttermeket, szórakozóhelyeket és a hírességek otthonait. Palma városát a rómaiak alapították, a mohamedán időkben kulcsfontosságú város volt, majd amikor a keresztény seregek a 13. században meghódították és az Aragóniai Királyság része lett, jelentősége egyre nőtt. A város mindig is egy földközi-tengeri csomópont volt, és az ide látogatóknak nyilván szemet szúr az az itáliai hatás, ami a várost virágkorában, a 14-15. század éveiben érte.

A városnak három elkülöníthető része van. Az egyik a régi negyed, másnéven Óváros, ami századunk elejéig körül volt falazva, ennek a központja a katedrális. Az öböl mentén nyugatra találjuk a modern, új várost. A harmadik városrész a kikötő és a sétálónegyed, a Paseo Marítimo, közvetlenül a katedrális alatt, magában az öbölben található. Az itt kezdeményezett fejlesztések alapja a bécsi ring, ahol sikeresen kiterjesztették a turisztikai területeket. Palma térképét nézve jól láthatóan kiolvasható a régi városfal vonala, amely mentén az új fejlesztések

pozitív hatással lennének a központra is. Egy kiterjedtebb szerkezetű turista hálózat alakulhat ki, felszabadítva a központra nehezedő nyomást, mint sűrűségben, mint konfliktusban.



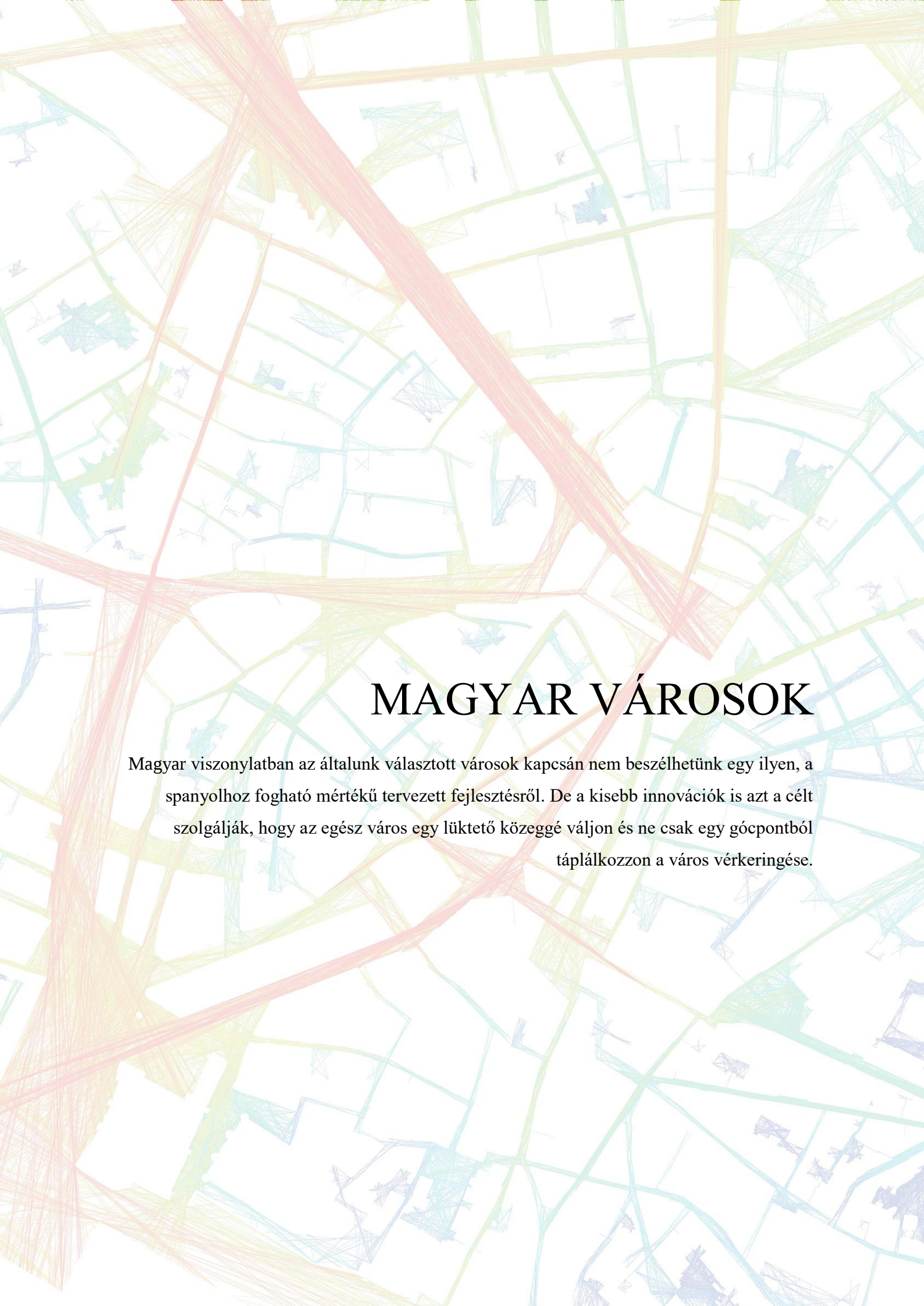
7. kép: Turizmus és kereskedelem kapcsolata, Palma



8. ábra: Integráltság, Palma

Minden város esetében két féle elemzési módot végeztünk el a space syntax számítógépes szoftver alkalmazás segítségével. Az egyik esetben azt vizsgáltuk, hogy milyen kapcsolat figyelhető meg a különböző általános szolgáltatások, mint kávézó, étterem, múzeum, üzlet, szálláshely és a látványosságok vonzáskörzetében lévő utcahálózatok sűrűsége között. A másik analízisünk pedig hasonló módon a szolgáltatások és a város utcahálózatának integráltsága között mutatja meg a kapcsolatot.

Palma városában jól megfigyelhető, hogy a legtöbb üzlet és étterem a kézzel jelzett területeken, az attrakciók körül helyezkednek el, ugyanis ott a legkönnyebben elérhetőek azok a turisták számára. Ez viszont azt eredményezi, hogy sok helyen „csomósodások” alakulnak ki, amelyek túlzott zsúfoltságot eredményeznek. A fejlesztéseknek éppen ezen megfigyelés alapján az olyan területeken kéne újabb látogatásra méltó célpontokat létrehozni, ahol jelenleg pirossal jelzett, azaz kevésbé látogatott területek van. Ennek következtében a városi hálózat kiterjedhetne egészen az egykori városfalon kívüli területekre, ezzel a turizmus által kialakult sűrűsödéseket enyhítve.



MAGYAR VÁROSOK

Magyar viszonylatban az általunk választott városok kapcsán nem beszélhetünk egy ilyen, a spanyolhoz fogható mértékű tervezett fejlesztésről. De a kisebb innovációk is azt a célt szolgálják, hogy az egész város egy lüktető közeggé váljon és ne csak egy gócpontból táplálkozzon a város vérkeringése.

DEBRECEN



9. kép: Turista attrakciók, Debrecen

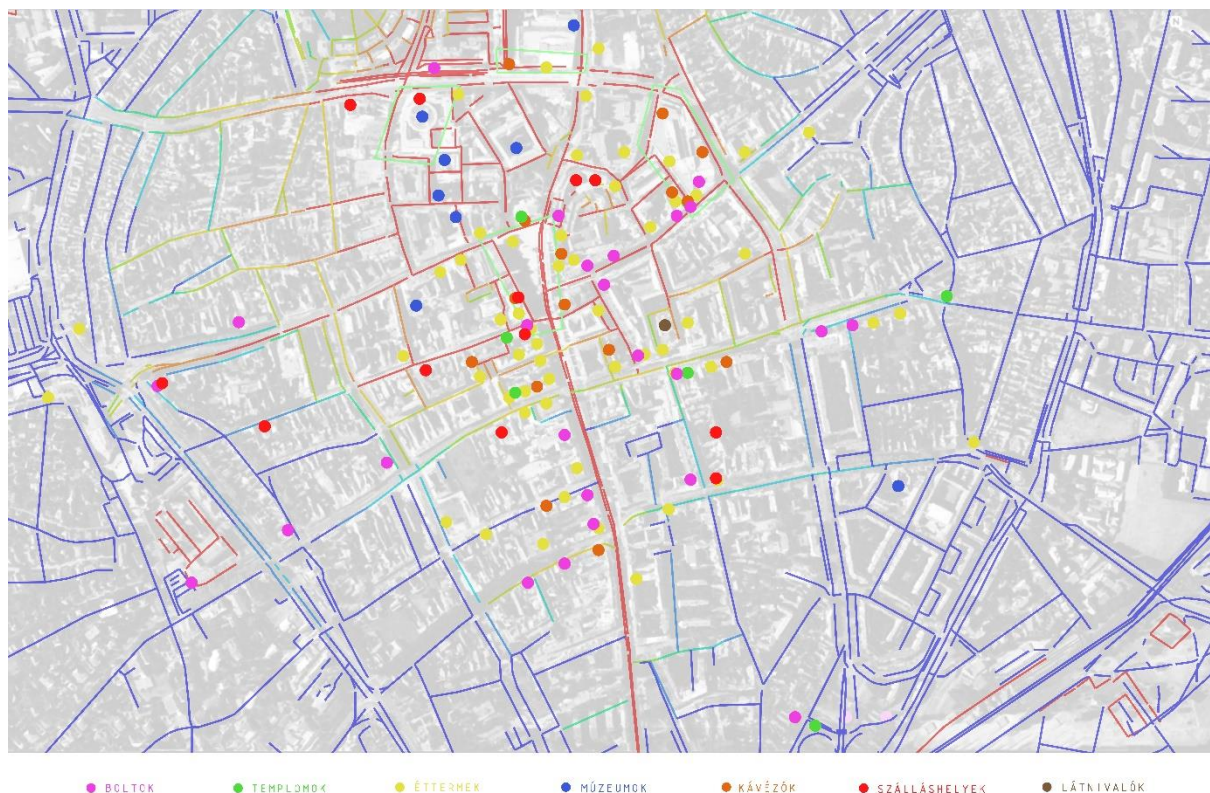
Debrecen – a cívis város, a maradandóság városa, a fénymadár városa. Ezek a fogalmak kapcsolódnak állandó jelzőként az Alföld központjához. Évszázados távlatok eseménysorozata révén igazolható, hogy a város vitalitása példátlan – úrrá lett kemény erőpróbákon, túlélt tragikus korszakokat, ráadásul rendre új erőre kapva fejlődött Magyarország második legnagyobb városává.

Az 1989-1990-es rendszerváltás után Debrecen látványos fejlődésnek indult. Az ezredforduló után közösségi terek és intézmények nyíltak, illetve újultak meg.

A fiatalok számára izgalmas élményt nyújtanak a belváros szórakozóhelyei a maguk vibráló, sokszínű kínálatukkal. Míg a nyugodtabb kikapcsolódást keresők számára a páratlan termálvízre alapított szolgáltatások érdekesek. A természetimádók számára a városon belül a Nagyerdő nyújt kikapcsolódási lehetőséget.

Az IVS nyolc akcióterületet határoz meg a városban. Az úgynevezett funkcióbővítő városrehabilitáció keretében a belváros, a Nagyerdő, valamint a déli iparterület fejlesztése a cél, valamint az úgynevezett Multimodális Községi Közlekedési Központ megépítése a Nagyerdő mellett. Szociális típusú – az ott élők életkörülményeit javító – városrehabilitáció zajlik majd a tervek szerint a Dobozikertben, a Nagysándortelepen, Nagymacson, valamint a

Faraktár és a Vágóhíd utcák határolta úgynevezett Sóház városrészben.



10. kép: Turizmus és kereskedelem kapcsolata, Debrecen



11. kép: Integráltság, Debrecen

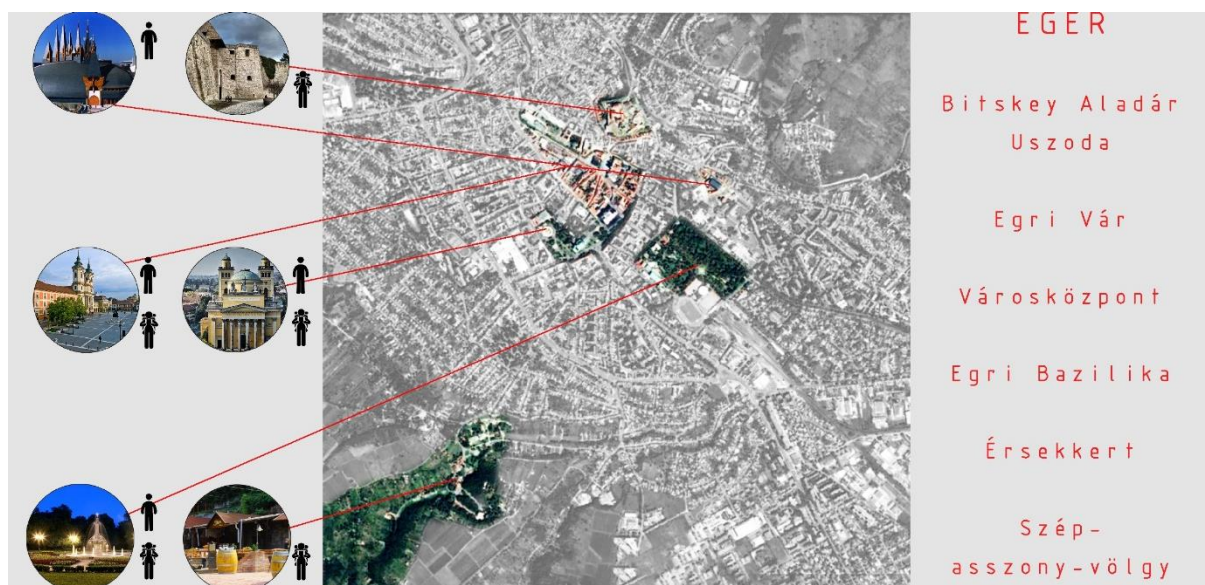
Debrecen turisztikai látványosságait mutató térképén megfigyelhető egy nagyon markáns észak-déli tengely, amely a főút vonalán húzódik. A kiszolgáló funkciók többsége pedig ezen

a tengelyen helyezkedik el, illetve a belváros északi részén, ami a múzeumok és bevásárló központok jelenlétével magyarázható.

A viszonylag kedvezően integrált belvárosi térképről is az olvasható le, hogy az integráltabb területen helyezkednek el a főbb funkciók, amelyek kiszolgálják a város lakóit és a turistákat egyaránt.

A fejlesztésre érdemes területek azok, amelyek kevésbé integráltak és, ahhoz hogy a város szerves részévé válhassanak, új funkcióra van szükségük.

EGER

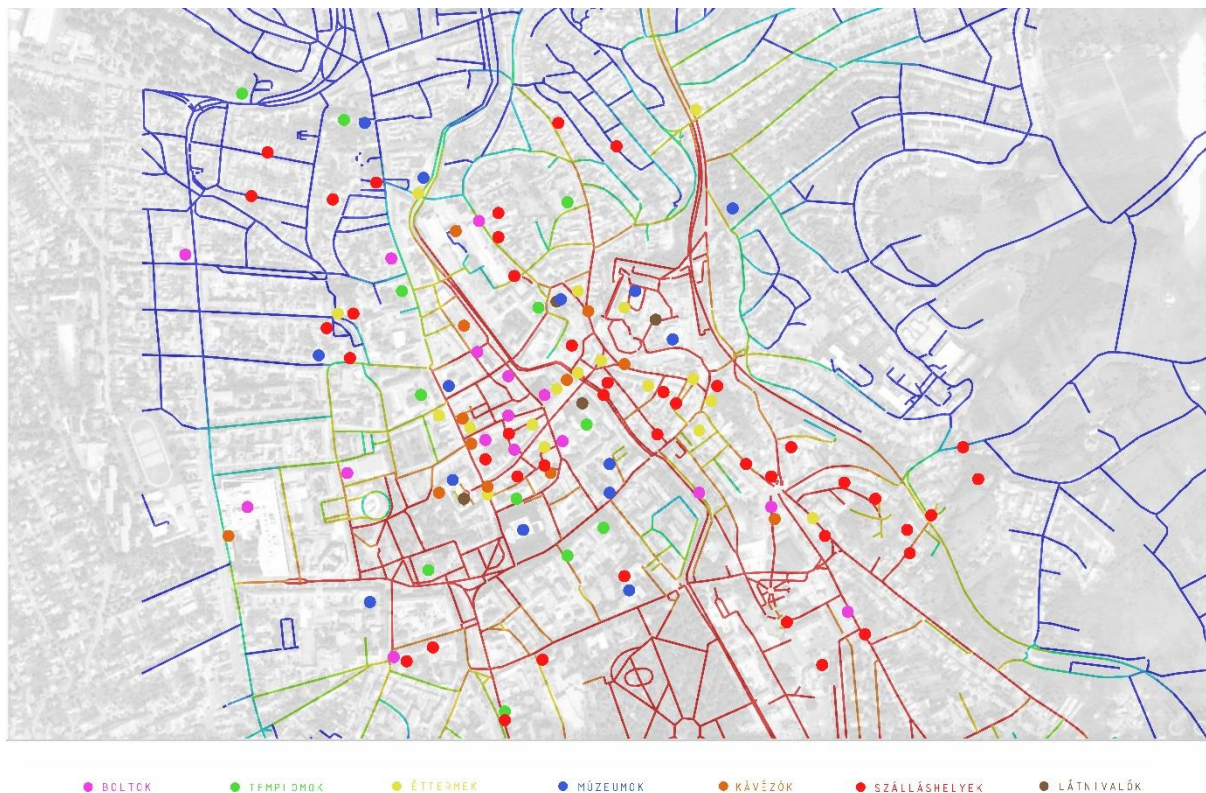


12. kép: Turista attrakciók, Eger

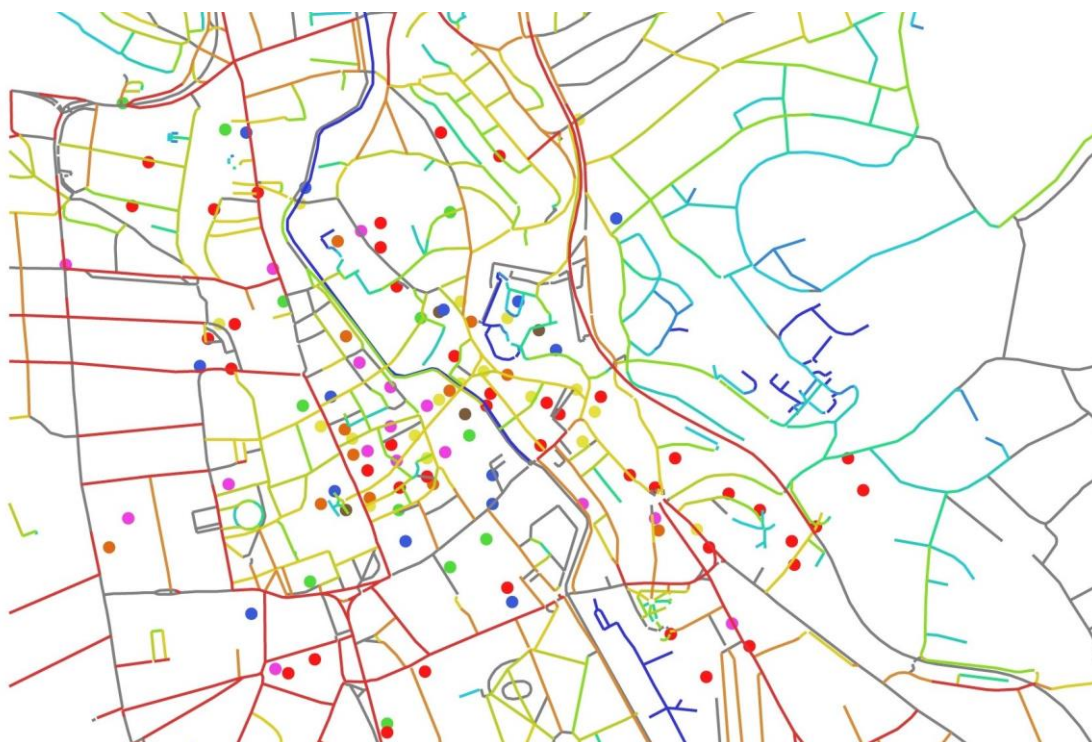
Eger „egy kis ékszerdoboz szokták mondani, a város ugyanis bővelkedik a látnivalókban. Az Egri vár, mint nemzeti emlékhely, múzeumok, templomok és török építészeti emlékek várnak bennünket. Az egri hangulatot tovább fűszerezi a városmag építészeti szerkezete, a kanyargós utcák és belső, zárt udvarok. De azt sem szabad elfelejtenünk, hogy Eger festői környezetben fekszik, így bármerre indulunk is el, hangulatos kis falvakat találhatunk a közelében, mint a Szépasszony völgye, Szilvásvárad vagy éppen Bélapátfalva, melyek közül néhány világörökségi helyszín is.

A változások korában élünk, ahol a verseny a városok szintjén zajlik. Ha egy város nem tesz lépéseket az előremozdulás érdekében, háttérbe szorul azokkal szemben, akik megteszik ezeket a lépéseket. A város Integrált Városfejlesztési Stratégiájának elkészítése lehetőséget adott egy olyan komplex, területi alapú és szemléletű stratégia kialakítására, melyben a várossal szorosan

együttműködve kialakultak és megtervezésre kerültek a város időtávokra lebontható fejlesztési céljai, stratégiája, és jövőképe.



13. kép: Turizmus és kereskedelem kapcsolata, Eger



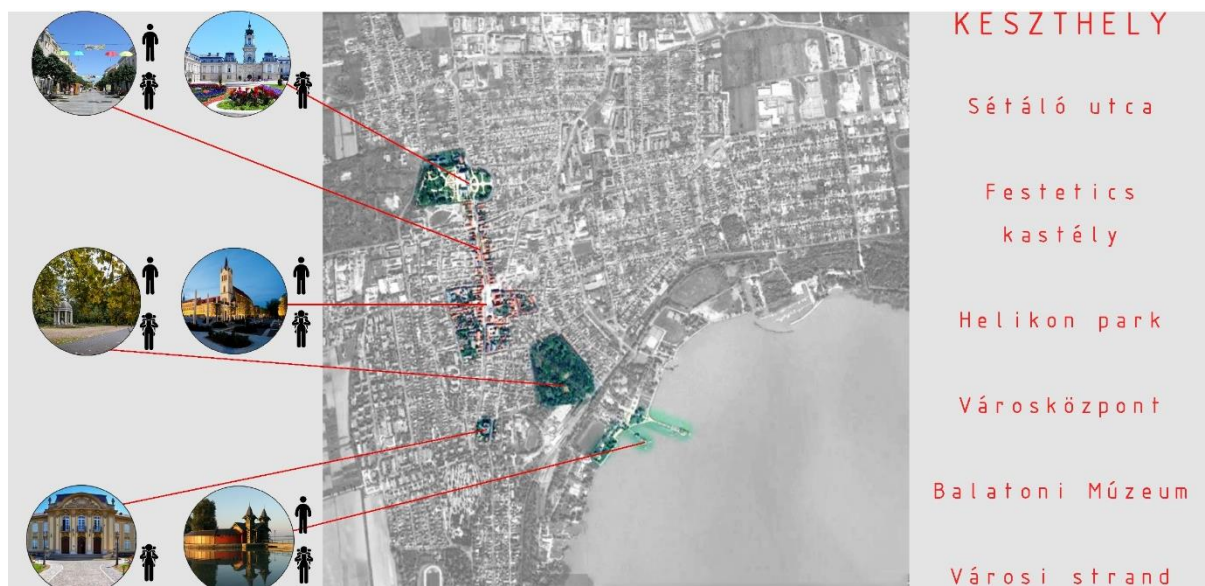
14. kép: Integráltság, Eger

Eger belvárosa turisztikai szempontból kedvező kialakítású, ami a térképen úgy figyelhető meg, hogy a pirossal jelzett területek egybeolvadnak. Ez azt jelenti, hogy egy érdeklődő látogató egyik látványosságtól halad a másikig és így tovább, mivel ezek gyalogosan is kedvező távolságban helyezkednek el egymástól. Mindezt a kereskedelemmel összevetve is azt tapasztalhatjuk, hogy leginkább az attrakciók köré tömörülnek, kihasználva a turizmusból származó profittermelési lehetőséget.

Az integráltsági térképen szembetűnő megint csak, hogy a legtöbb módon megközelíthető, azaz a legintegráltabb területeken helyezkednek el az üzletek. Jelen esetben ez egybeolvad a turisztikai célpontok által kialakult vonzáskörzettel is.

Városfejlesztés esetén ez a már meglévő, jól felépített hálózat kiterjesztése lehetne a cél.

KESZTHELY

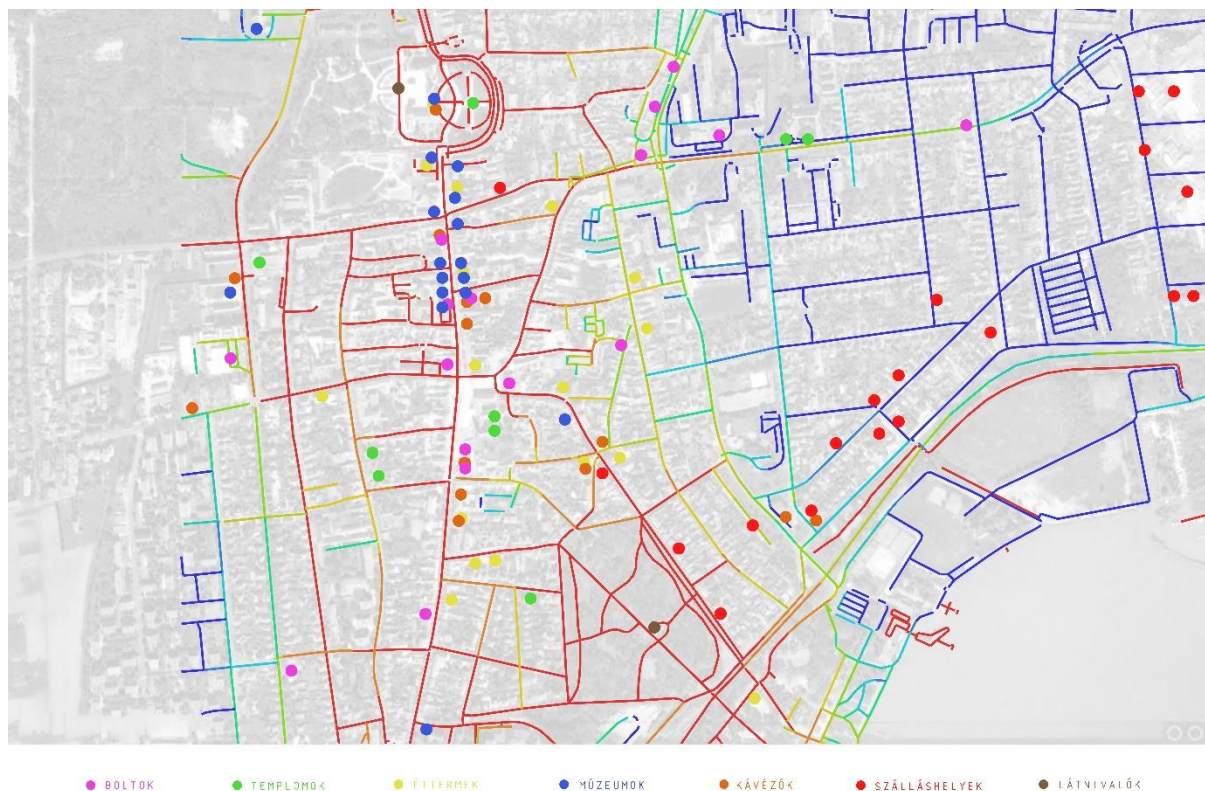


15. kép: Turista attrakciók, Keszthely

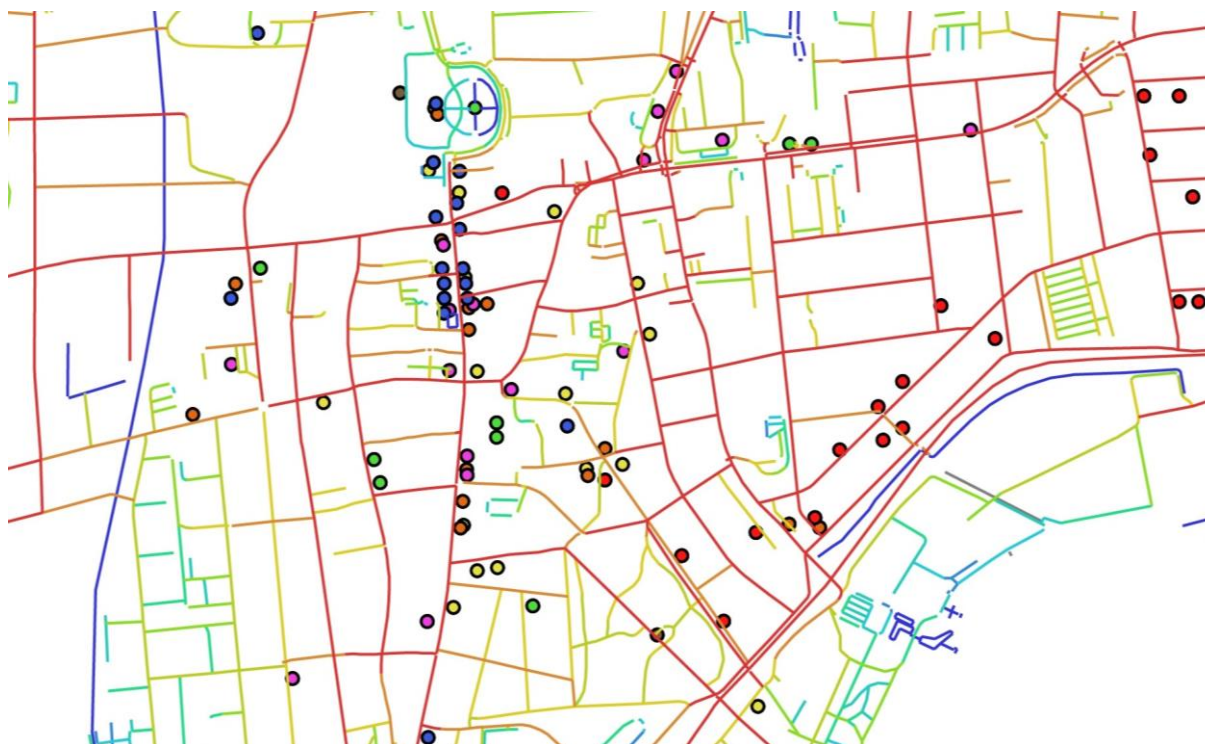
Keszthely a Dunántúlon, Zala megyében, a Balaton nyugati szegletében fekvő, élénk turizmussal, fontos gazdasággal, ősi történelemmel és kultúrával rendelkező város, a Keszthelyi járás központja. Jó úton halad, hogy megfeleljen a „Balaton fővárosa” címnek. Megépült a sétálóutca, új épületet kapott a Fejér György Városi Könyvtár, 2002-ben megnyílt a Balaton Színház és Kongresszusi Központ. 2006-tól kezdődően Keszthely példás sikereket ért el az európai uniós pályázati lehetőségek kihasználásában.

Hosszú távú városfejlesztési stratégia készült, és több fejlesztési projektet dolgozott ki és beruházásokat tervezett meg a városvezetés. 2010-ben indult a belváros nagyszabású megújításának első üteme, mely a régi fényét adja vissza a patinás Keszthelynek amellet, hogy modern elemekkel ötvözi. A kellemes sétatér, nyüzsgő, élettel teli, sokszínű városközpont a minőségi turizmus élénkítéséhez is hozzájárul. Szintén ezt a célt szolgálja a keszthelyi Balaton-part megújítása, ahol díszkivilágítást kapott a parti sétány, megújult a móló bejáratánál található

tér, valamint a Hullám és Balaton szálló műemlék épületének környezete is megszépült.



16. kép: Turizmus és kereskedelem kapcsolata, Keszthely

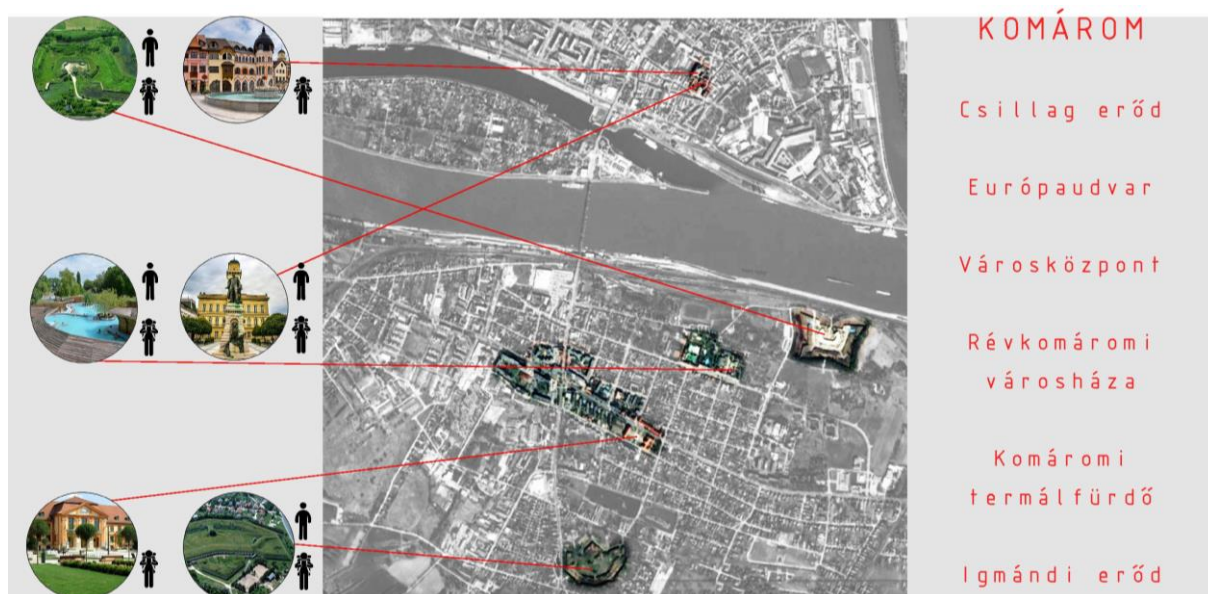


17. kép: Integráltság, Keszthely

Keszthely két fő irány mentén orientálódik a városszövetben, ami jól kirajzolódik a kereskedelmi funkciókat ábrázoló pontok segítségével. Az egyik irány a sétáló utca, ami a déli irányból közelíti meg a Festetics kastélyt, a másik irány pedig a Balaton partján húzódik végig. A turizmust jelölő térképen láthatjuk, hogy a kiszolgáló egységek a kékkel jelzett területeken is megjelennek. Erre pedig az integráltsági térkép ad választ nekünk, miszerint a part menti szakasz kedvezően integrált terület, így oda szerveződtek ezek a funkciók.

Ahhoz, hogy ez a rendszer még kedvezőbben működhessen, mind gazdasági mind turisztikai szempontból, a fejlesztéseket a jól integrált területekre lenne célszerű elhelyezni, ahol már alapból megtalálhatóak az éttermek, kávézók, üzletek, de amíg nincs különösebb attrakció addig ezt a területet csak a helyiek használják, ami gazdasági szempontból nem előnyös.

KOMÁROM



18. kép: Turista attrakciók, Komárom

A Duna jobb partján fekvő város eredeti neve Új-Szőny (római kori neve: Brigetio) volt. A települést 1896-ban egyesítették a Duna bal partján fekvő Komárommal. 1919-ben a várost kettészakította az új csehszlovák -magyar határvonal, ezzel egy időben indult meg a déli rész valódi fejlődése.

Komárom mintegy 20.000 lakosú kulturális, idegenforgalmi, és kereskedelmi központ a Duna jobb partján. Az elmúlt évtizedekben többszintes lakóházak, lakótelepek, vendéglők, szállodák, kempingek, üzletek sora épült a kiegyensúlyozottan fejlődő Komáromban. Idegenforgalmát megalapozta az 1965-ben 1263 m mélységben talált 58 °C-os gyógyvíz, mely gyógyulni vágyók ezreit vonza ide. A termálvizes gyógy- és strandfürdő, a télen-nyáron üzemelő uszoda egész évben fogadja bel- és külföldi vendégeit. A fürdő környéke alig néhány év alatt idegenforgalmi, szolgáltató központtá alakult. A város hangulatát századunkban emelt köztéri alkotások teszik vonzóvá.

"Az erődök városa" cím révén rendszeres kulturális programokkal népszerűsítik az erődöt, hangsúlyozva a létesítmény hadtörténeti, hadászati jellegét és szerepét. Hagyományőrző katonai egyesületek találkozói, rendhagyó történelemórák idézik a nagy történelmi eseményeket, melyeknek a város helyszíne és a vár révén fontos szereplője volt. A XIX. sz. végére felépült erőd teljes önellátásra rendelkezett be és a jelenleg folyamatban lévő legjelentősebb program célja a pékség helyiségeinek, kemencéinek felújítása, beüzemelése és rendeltetésszerű használatuk biztosítása.

Komárom Integrált Városfejlesztési Stratégiájában a helyzetelemzés alapján három lehetséges fejlődési forgatókönyv rajzolódott ki. Az egyik az idegenforgalomra épül, a másik az ipari park szerepének, dominanciájának megerősítésére, a harmadik komplex szemléletben készült.

Komáromról szót ejtve nem szabad elfeledkeznünk, annak testvérvárosáról, a szlovák Komárnóról sem. A szlovák város gazdasági fejlődéséhez nagyban hozzájárult az új hajógyár kiépítése, melynek dolgozói számára új lakótelepek épültek. A nagyszabású, nem mindig kellően átgondolt építkezések következtében a régi Komáromból csupán annak történelmi magja maradt meg. Itt található a legtöbb fennmaradt történelmi műemlék.



19. kép: Turizmus és kereskedelem kapcsolata, Komárom/Komárno



20. kép: Integráltság, Komárom/Komárno

Komárom városa kissé kilóg az eddig elemzett városok sorából, mivel a Duna északi és déli felén terül el. A két városrész két külön ország is egyben. Nagyon fontos tengely alakul ki a híd hatásvonalában, amely folytatódik a városon belüli területen is. A főbb kereskedelmi egységek is ezen tengely mentén oszlanak el.

Az északi és a déli városrész is kedvező integráltsággal rendelkezik, amelyet jól szemléltet a piros kiterjedt utcahálózat.

Sikeres fejlesztési eredmények abban az esetben érhetőek el, ha ezeket az integrált területeket megtöltjük látványosságokkal, a látogatók figyelmét felkeltő attrakciókkal.

PÉCS

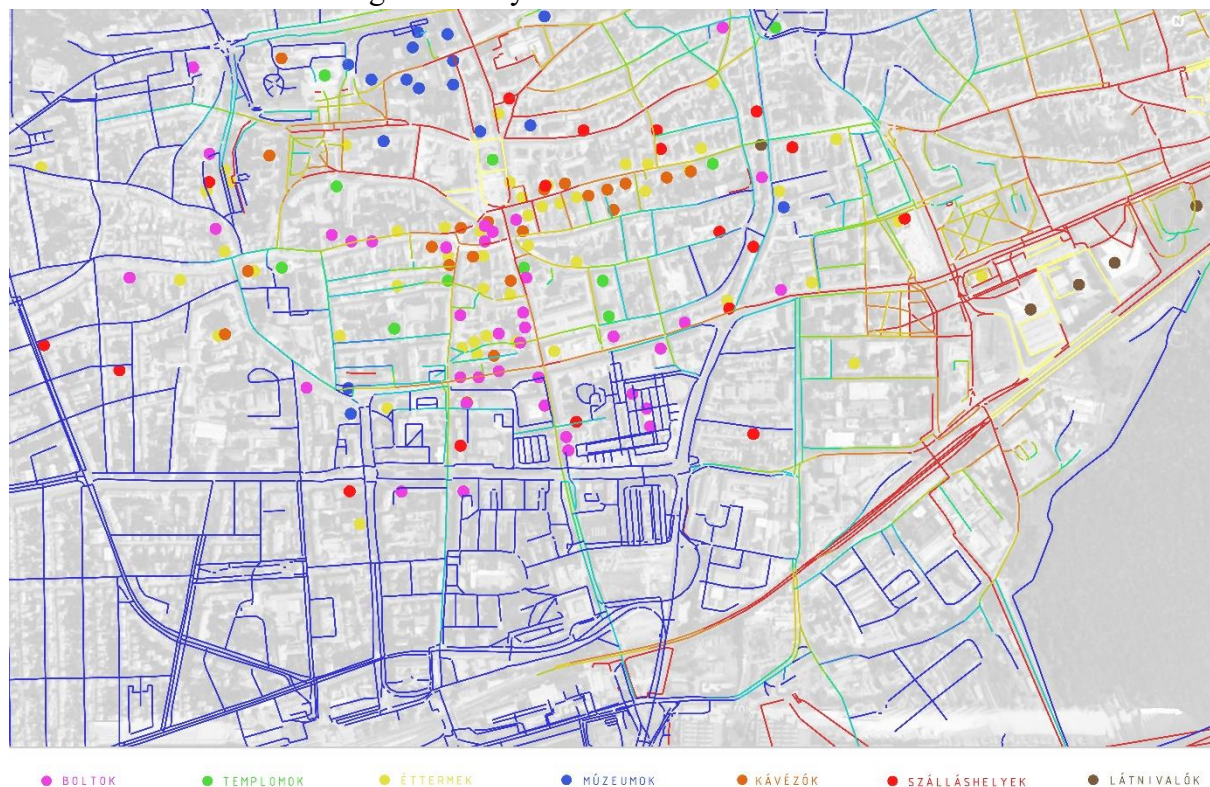


21. kép: Turista attrakciók, Pécs

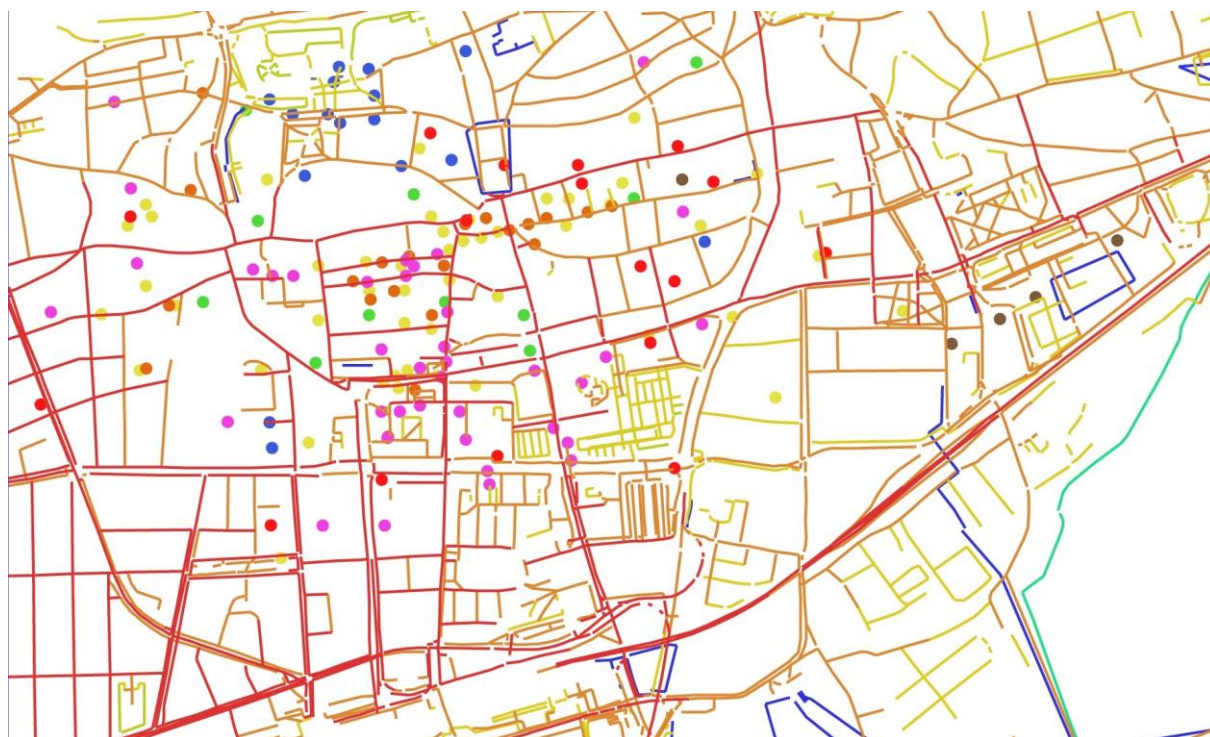
Magyarország dél-dunántúli régiójában, lankás dombok és zöldellő erdők között fekszik Pécs. A mediterrán hangulatú város 2010-ben Európa Kulturális Fővárosa volt, és mondhatjuk, hogy ma is az. A város megannyi látnivalója közül kiemelkedik a 2014-ben hungarikummá nyilvánított Zsolnay Kulturális Negyed. Ez a kulturális központ a város magjától szegregáltan helyezkedik el. A tengely, ami összeköti az új negyedet és a központot, helyet ad a Pécsi Tudásközpontnak és a Kodály Központnak is. Ezek az intézmények ezt a szegregációt igyekeznek feloldani.

Az IVS szerint jelentős vonzerő lehet a szomszédos országokból érkező turisták számára a Zsolnay Negyed, a modern és kortárs művészet, valamint az ifjúsági fesztiválok. A kulturális

turizmus élénkítésére koncentrálna kiemelt szerep juthat a Kodály Központnak, mint a konferenciaturizmus lehetséges színhelyének.



22. kép: Turizmus és kereskedelem kapcsolata, Pécs

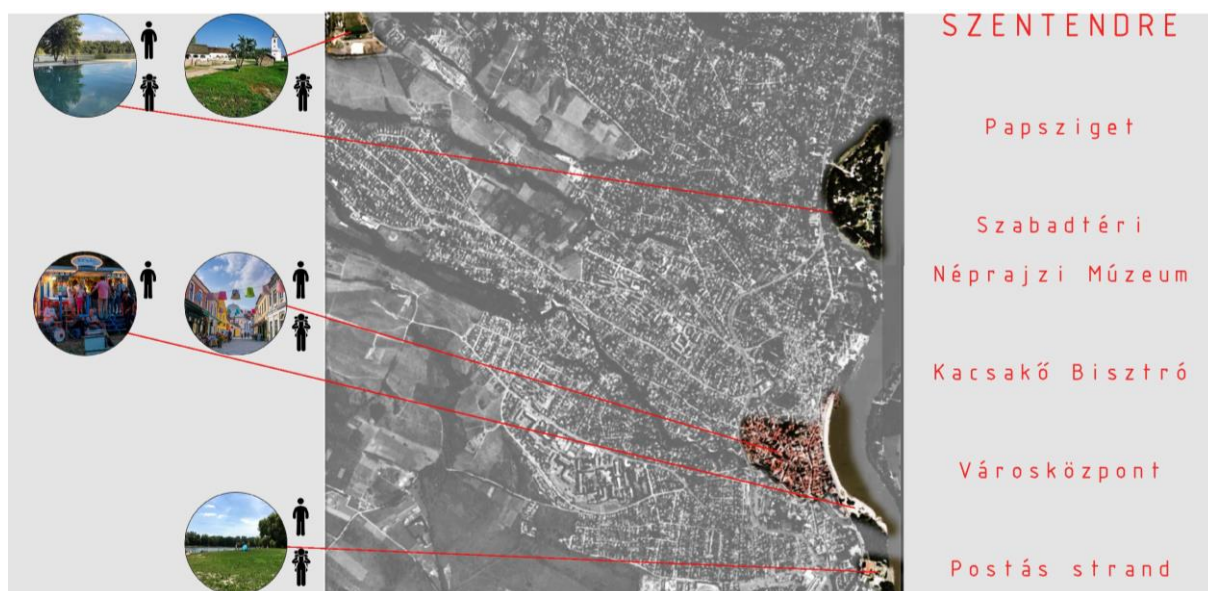


23. kép: Integráltság, Pécs

Pécs városában két jellemző turisztikai központ figyelhető meg. Az egyik a belváros, a másik pedig a Zsolnay negyed. A kiszolgáló egységek egyrészt a látványosságoknál, másrészt pedig a belváros déli területén helyezkednek el az integráltságnak köszönhetően.

A Zsolnay negyed fejlesztése során kialakult egy új kulturális központ a városmagon kívül, ám a fejlesztés gyengesége, hogy a belvárosi központtól távolabb esik és nincs megfelelő összeköttetésben vele. Bár a belváros felé haladó főútra megépült a Kodály Központ és Tudásközpont is ezzel kiterjesztve ezt a kulturális hálót, a megfelelő kapcsolat mégsem alakult ki a belvárosi résszel.

SZENTENDRE

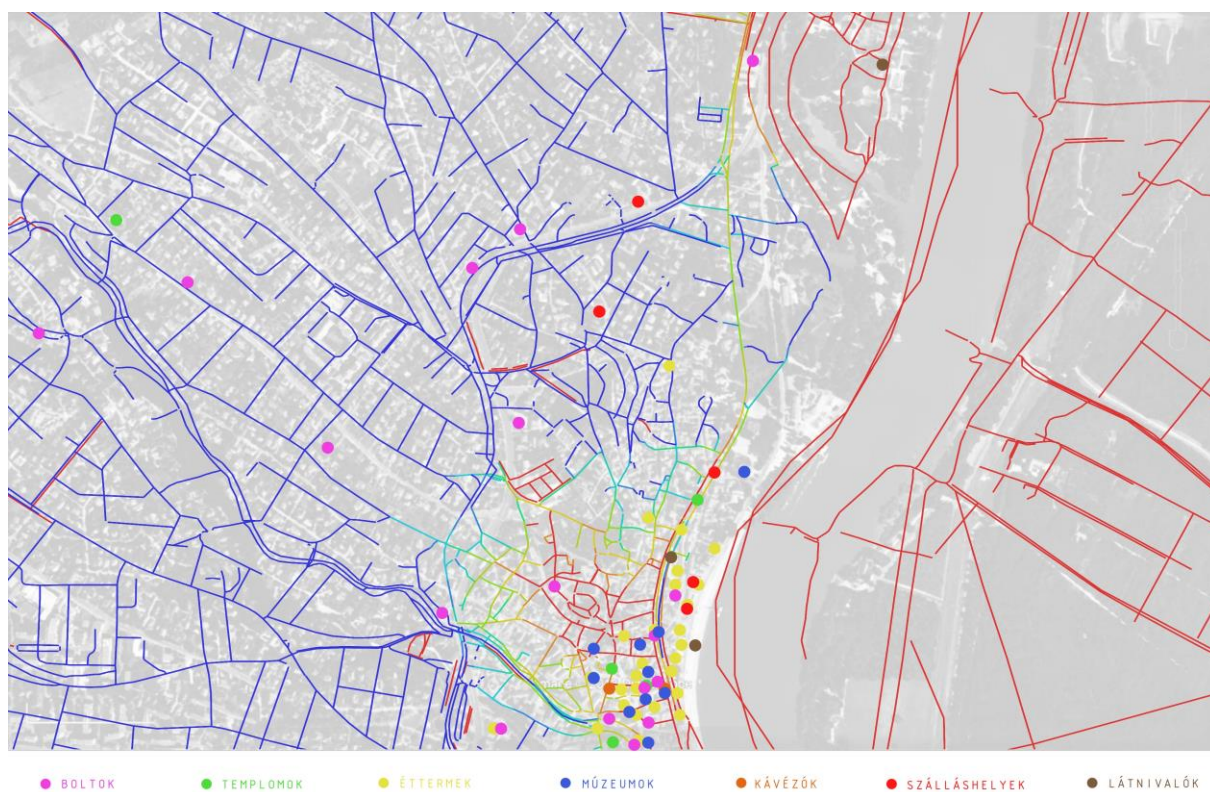


24. kép: Turista attrakciók, Szentendre

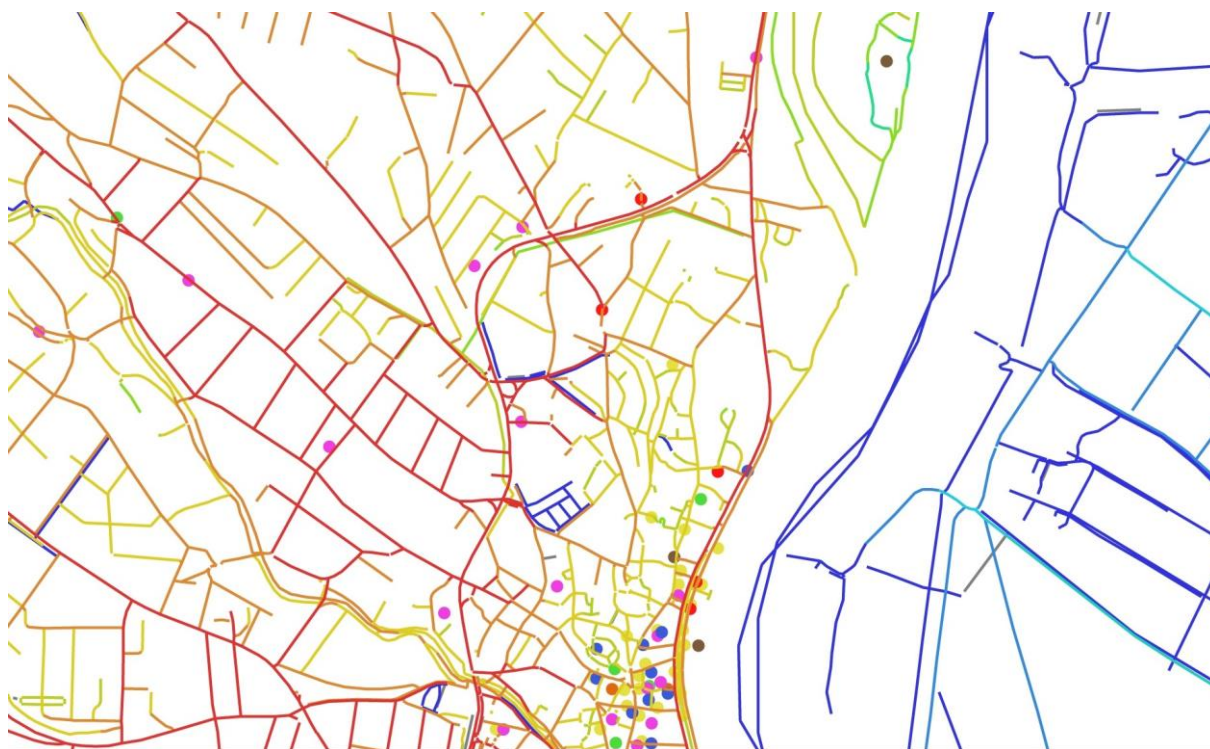
Szentendre város Pest megyében a szentendrei járás székhelye. Elsősorban művészetével és kultúrájával ragadja magával a látogatót. A város kultúráját elsősorban a délszláv örökség, illetve a városhoz köthető, leginkább kortárs művészek határozzák meg. Annak ellenére, hogy egy viszonylag kis városrészről van szó, virágzó kultúrát tudhat magáénak a terület. Múzeumok, szezonális installációk és a természeti adottságokat kihasználó fejlesztések színesítik az utcaképeket. A városfejlesztés fontosnak tartja a Duna közelségének a kihasználását, így állandó pályázati kiírások jelennek meg a partszakasz élénkítésének érdekében. Az egyik ilyen pályázat, amelyet „Üzenj a mosolyoddal” címmel írt ki a város, közösségi interakciókra épülő, kötetlen műfajú, de Szentendrére utaló és fényképek készítésére, megosztására ösztönző alkotásokra ösztönözte a pályázókat. Így kerültek a színesre festett kövek a Duna-korzó szentendrei szakaszára.

A Belváros-Óváros az IVS elsődlegesen kiemelt akcióterülete. A cél egyértelműen a művészetek városa arculathoz illeszkedő szolgáltatások fejlesztése oly módon, hogy azok eredményét a lakosság is élvezze, igénybe vegye. Ennek elengedhetetlen és elsődleges eszköze a turizmus fejlesztése, részben kiránduló turizmusként, de minél nagyobb számban

célállomásként is, szálláskapacitás kiépítésével. Szentendre önálló turisztikai desztináció.



25. kép: Turizmus és kereskedelem kapcsolata, Szentendre



26. kép: Integráltság, Szentendre

Szentendre legfőbb előnye a Dunapart és ennek a kihasználása. A Postás strand része a vérkeringésnek, sok kiszolgáló funkció települt oda. Kiaknázatlan terület viszont a Pap sziget,

hiszen egyenlőre önállóan működik és nem lép elég interakcióba sem a belvárossal sem más attrakcióval sem. Vizsgáltuk még, hogy a Szabadtéri Néprajzi Múzeum milyen kapcsolatban áll a városszövettel. A történeti várost és a két különálló opcionális fejlesztési területet vizsgálva arra a következtetésre jutottunk, hogy az úthálózat integráltabb a múzeum felé, a Pap sziget előnye azonban a vízpart.

SZOMBATHELY

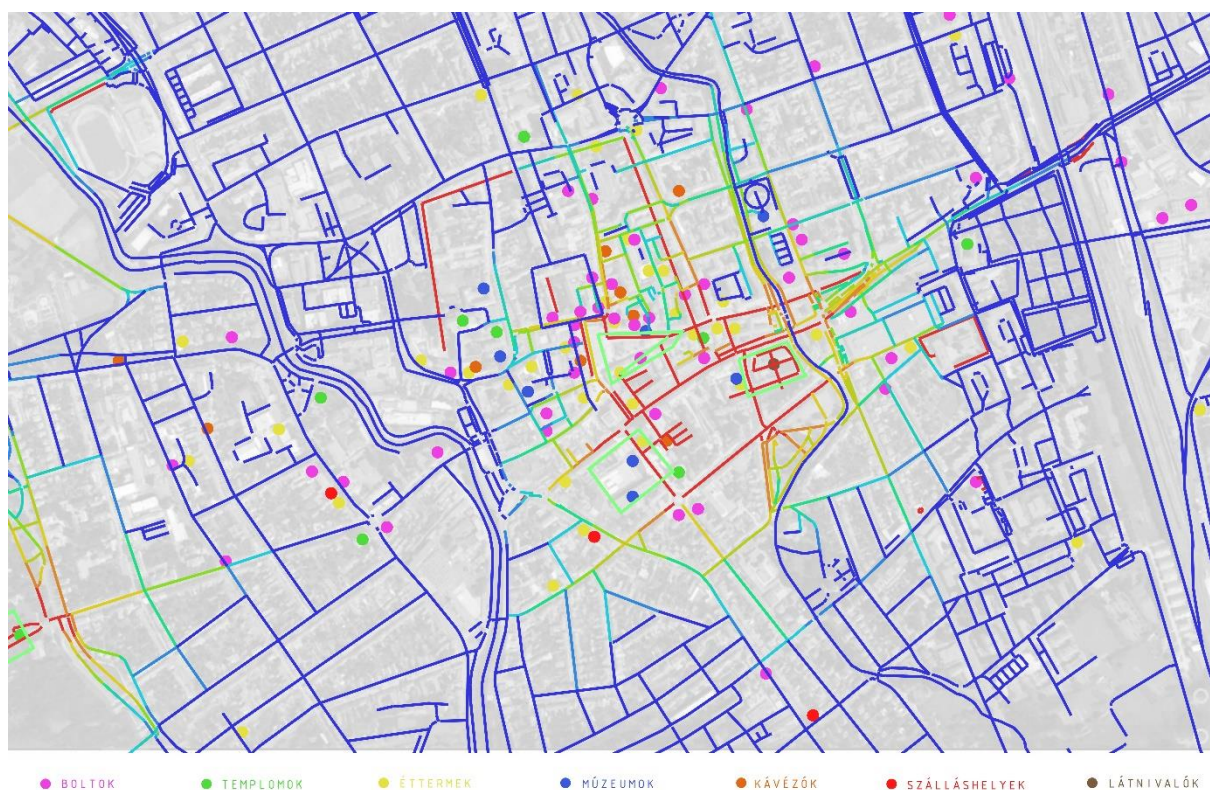


27. kép: Turista attrakciók, Szombathely

Szombathely, a dombokra épült vasi megyeszékhely, Magyarország legrégebb alapítású városa, melyet a Nyugat királynőjének is neveznek. Egyik jelentős erőssége földrajzi helyzete, mely – különösen kulturális nyitottságával megerősítve – számos irányban potenciális kapcsolódási pontokat ígér. A formális megye- és régióhatárokon belüli (tényleges vagy névleges) funkciók mellett legalább olyan fontos az a térszerkezeti szerep, amit egy város valóban betölteni képes. E tekintetben figyelmet érdemel az, hogy az EU csatlakozás új távlatokat nyitott Szombathely számára:

Szombathelyen és környékén 80-90 milliárd forintnyi fejlesztés valósul meg 2022-ig a Modern Városok Program keretében, kétharmad részben hazai költségvetési forrásból. A következő négy évben megvalósuló fejlesztések alapvetően közlekedési, iparfejlesztési, kulturális, sport és városfejlesztési célú beruházásokat jelentenek, Szombathely elképzelései pedig jól beleilleszkedtek a huszonhárom megyei jogú nagyváros fejlődését szolgáló programba. A Modern Városok Program keretében a kormány támogatja Szombathelyen a Gothard-kastély felújítását, a Schrammel-gyűjtemény méltó elhelyezését, a Szombathelyi Képtár és a Romkert felújítását, a buszpályaudvar átköltöztetését a vasútállomáshoz, egy fedett teniszcentrum és egy lovassportközpont építését, valamint a városi fedett uszoda családi wellnessrészleggel bővítését

is.



28. kép: Turizmus és kereskedelem kapcsolata, Szombathely



29. kép: Integráltság, Szombathely

Szombathelyen a városközponttól távol helyezkedik el a vasi Skanzen és a Csónakázó-tó is. A fő kiszolgáló funkciókat is mind a városmagon belül találtuk meg. Egy nagyobb léptékű

fejlesztés esetén, amely pont félúton helyezkedik el az előbb említett két terület között, pozitív irányba való kilendülést érhetünk el. Ugyanígy közelítve az Isis szentély felé, hiszen az elemzéseink szerint a háló jól integrált a történeti városszöveten kívül is.

VESZPRÉM

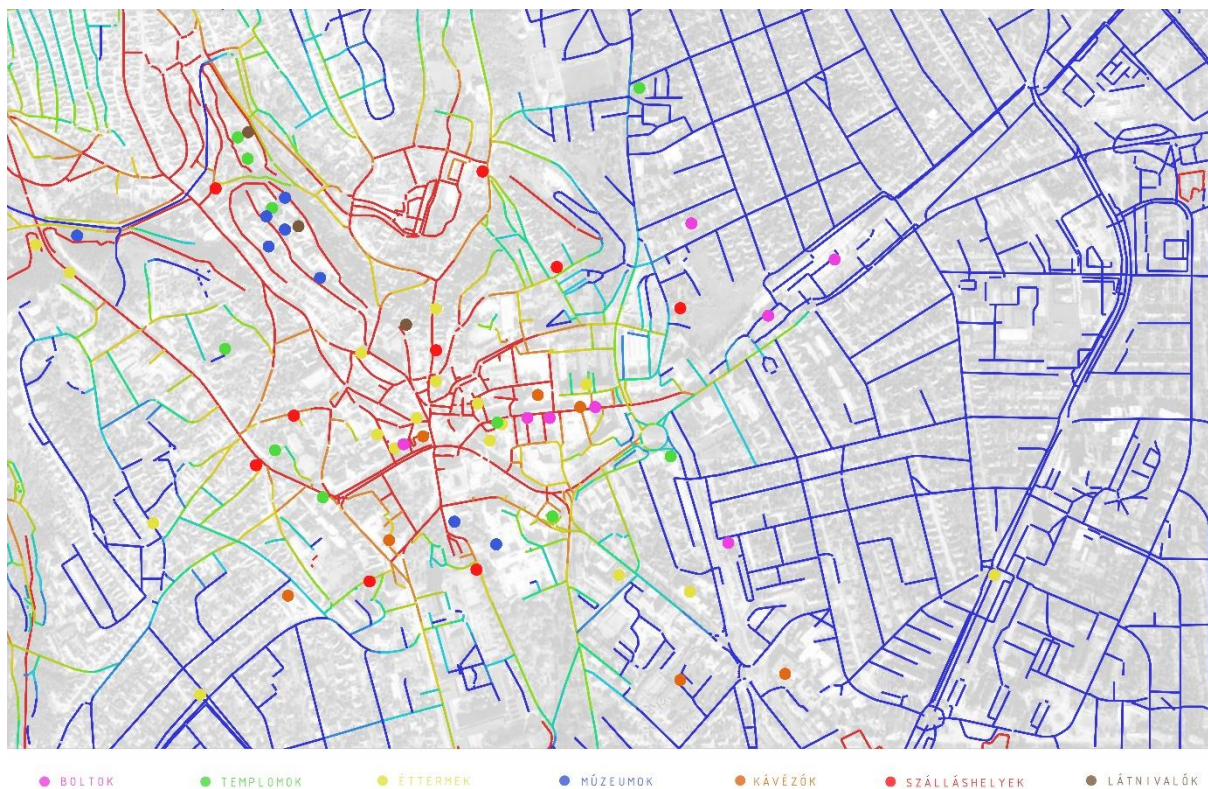


30. kép: Turista attrakciók, Veszprém

Veszprém csendes, szemérmes város, figyelni kell rá. Sokat kell sétálni utcáin, terein, hogy megértsük sajátos lelkületét. Hallgatni kell a harangzúgást, figyelni kell a falait, épületeit. Veszprém dombjai és völgyei, boltívei és tornyai, a lejtős, szűk utcák és a tágas terek sok olyan titkot rejtenek, melyek felfedezésre várnak. Eltévedni nem lehet, mert a középpontban mindig ott a veszprémi vár... A királynék városában a művészet is otthonra talált. A város kiemelt együttese számos művészeti ágban egész éven át színvonalas programokat kínálnak, de az itt található múzeumok, egyházi kiállítások, galériák is hasznos időtöltést ígérnek. A város büszkesége az ötezer férőhelyes Veszprém Aréna, amely a sport mellett zenei események, konferenciák, regionális vásárok és kiállítások helyszíne is. A Fejes-völgyben bújik meg a Kittenberger Kálmán Növény-és Vadaspark, ahol a nagy kedvencek mellett különleges állatritkaságok élnek. Az állatkert mellett a Veszprémvölgy felújított rendezvénytere, sétányjai, játszóterei várják a családokat aktív pihenésre, kikapcsolódásra.

A város legújabb látnivalója a megszépült Séd-völgy Veszprém szívében. Lombos fák, megbújó Árpád-kori emlékek, hatalmas játszóterek, kanyargó patak... Az Európai Unió támogatásával megvalósuló idegenforgalmi beruházás révén Veszprém városa egyedülálló turisztikai látványossággal lett gazdagabb. A projekt eredményeként a Séd-patak völgyében olyan látványos, számos műemléket érintő túraútvonal került kialakításra, amely a veszprémi várat összeköti az állatkerttel.

Az IVS a településfejlesztési koncepció és a konkrét fejlesztésekről szóló megvalósíthatósági tanulmányok közt elhelyezkedve jelöli ki a város fejlesztési irányait, területeit egy minden lényeges szempontra vonatkozó helyzetelemzésre alapozva.



31. kép: Turizmus és kereskedelem kapcsolata, Veszprém



32. kép: Integráltság, Veszprém

Veszprém belvárosa jól integrált, jól működik. Az elemzések alapján jól bevonható a rendszerbe a Püspöki Pihenő, a Szent Katalina Kolostor és a Visegrádi Vár is. Javasoljuk a belvárostól indulva ez irányba való fejlesztéseket. A Séd patak völgye pedig jó helyzetet teremt arra, hogy akár az állatkertig kiterjesszük a turisztikai hálózatot.

VISEGRÁD

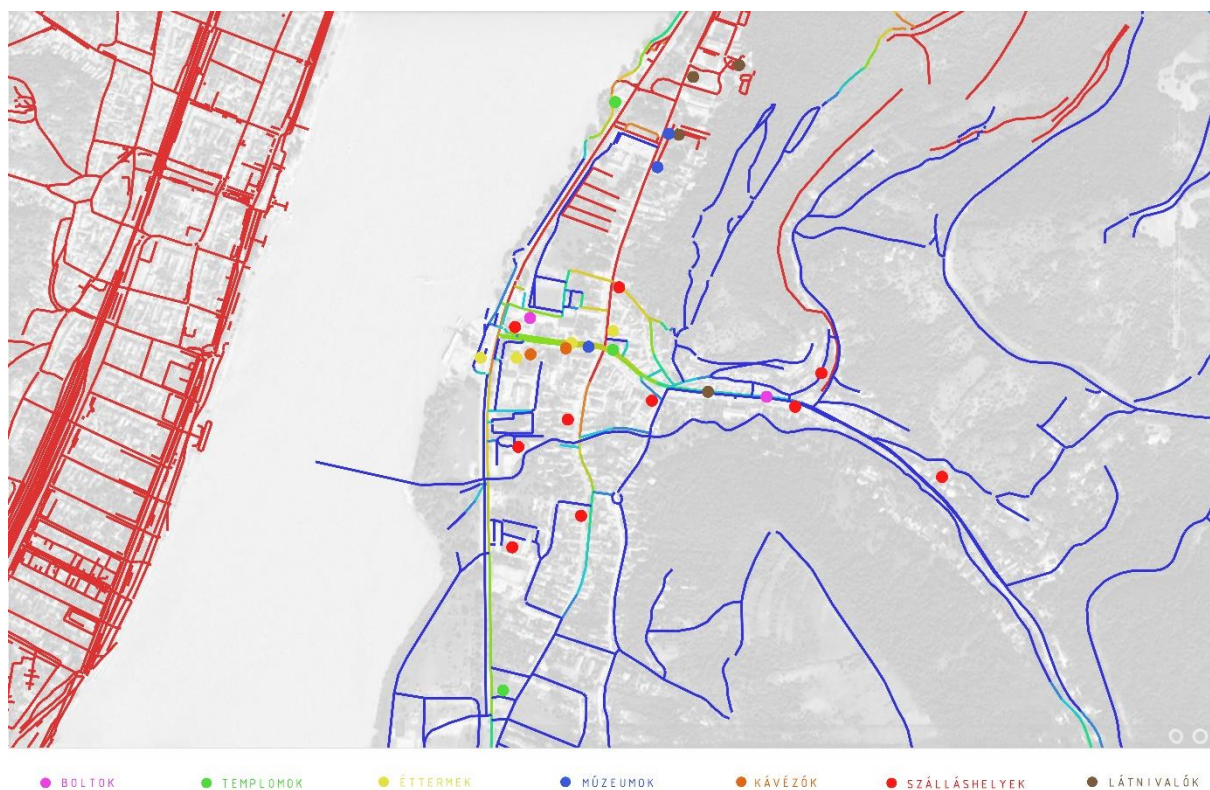


33. kép: Turista attrakciók, Visegrád

Ma Visegrád a hazai és nemzetközi turizmus kedvelt célpontja, mely az ország egyik leglátogatottabb üdülőkörzetében, a Dunakanyarban fekszik. Bár lakóinak száma alig több, mint 1800 fő - az ország egyik legkisebb városa - nem kevesebb, mint 300 ezer vendéget fogad egy évben. Visegrád sokszínű kulturális örökségéből a római kort a Quadriburgiumi Játékok, a középkort, a város legnagyobb rendezvénye, a Palotajátékok idézi fel. A város programjai között régi zenei, komoly-, és könnyűzenei koncertek mellett a német nemzetiségi népzenei rendezvények színesítik a kínálatot. A mozgást és a szabadidő tartalmas eltöltését keresők egész évben változatos lehetőségek közül válogathatnak. A várost körülölelő Pilis-hegység a bakancsos és kerékpáros turizmus, a természetjárás, a vadászat, a téli-nyári sportok minden igényt kielégítő színtere, a Duna pedig a vízi sportok gyakorlására nyújt lehetőséget. A pihenésre, üdülésre vágyókat Visegrádon kényelmes szállodák, panziók, vadászházak és hangulatos magánszállások várják. Az itt található hotelek, spa és wellness világa olyan egészségmegőrző és wellness programokat kínálnak, amelyek megteremtik azt a harmóniát, ami a tökéletes kikapcsolódáshoz, ellazuláshoz elengedhetetlen. Visegrádot a múlt és a természet szerves együttélése teszi nemzeti történelmünk különleges emlékhelyévé.

A 2008-as Integrált Városfejlesztési Stratégia szerint Visegrád gazdaságának motorja és jövőbeni fejlesztési lehetőségeinek legfőbb letéteményese a helyi illetve a Dunakanyar térségébe irányuló idegenforgalom. A meglévő nemzetközi szintű vonzerőkre alapozva (történelmi emlékek, termálvíz, tájképi érték) a kulturális és egészségturisztikai orientáció erősítése szükséges. Ennek főbb elemei lehetnek az egy időben nagyobb számú vendégkört

fogadni képes szállodaprogram kifuttatása és a (termál-/strand-) fürdőfejlesztés. Az egynapos kirándulótömeg ellátása és térségben tartása is kiemelendő cél.



34. kép: Turizmus és kereskedelem kapcsolata, Visegrád



35. kép: Integráltság, Visegrád

A vizsgált városok közül Visegrád a legszerényebb látnivalókban és kereskedelmi/ kiszolgáló funkcióban. Jól megfigyelhető a fő utca vonala, amely mentén már megtalálhatóak a kávézók, éttermek és a szálláshelyek, a múzeumok már távolabb találhatóak. Negatívként értékeljük, hogy főként egy úttal kötik össze a belvárosi látnivalókat a külsőbbekkel, nem pedig egy hálózattal, azonban ennek is meg van az előnye, ugyanis csak azon az úton tudnak eljutni oda a turisták és van olyan múzeum ami gyalogtávban van, ezért látjuk a potenciált a kereskedelem fejlődésére ezen az úton. A többi városmagon kívül látnivaló már túl messze van ahhoz, hogy gyalogos úthálózatban gondolkodjunk.



DISZKUSSZIÓ

Megmutattuk, hogy a turisztikai térhálózat gráf modellje egy használható eszköz a várostervezésben és az építészetben, még a turisztikai jelentőségű történeti város kifejlett morfológiája esetén is. Bemutattuk, hogy a várostervezés hogyan tudja a turisztikai térhálózatot egy integráltabb rendszerré fejleszteni valamint, hogy a különböző léptékű térhálózatok hogyan használhatóak a kiegyensúlyozott turisztikai hálózatok elérésére különböző léptékekben.

Az elvégzett vizsgálatok során, néhány helyzetben meglepő kérdésekkel találkoztunk. Ahol van attrakció és útvonalak, ott miért nincsenek szolgáltatások? Valószínűleg a van, de nem a turistáknak, hanem a helyieknek, ezeket lehetne optimalizálni, úgy, hogy új attrakciót fejlesztünk, vagy a szolgáltatásokat helyezzük át egy integráltabb környezetbe. Általában a belváros kevésbé integrált, éppen ezért a központi mag köré szerveződnek az integráltabb utcahálózatok.

A Space Syntax alkalmazás segítségével kiemeltük az egyes városok attrakcióit, amelyek egy vonzáskörzetet alakítottak ki. A vizsgálatok során pedig arra jutottunk, hogy akkor lesz a városszövet kialakítása a legkedvezőbb, ha a szolgáltatások és kiszolgáló funkciók ezen vonzáskörzeteken belül helyezkednek el, a szolgáltatások kínálatának térileg megvalósítható megerősítésében, egy fenntartható turisztikai rendszert megcélózva, hasonlóan a bécsi rendszerhez.

Azokban a városokban, ahol az attrakciók vonzáskörzete az elemzésünk szerint majdnem összeér, vagy esetleg találkoznak is ezek a csomópontok, ott azt állapítottuk meg, hogy érdemes minél több kereskedelmi funkciót odatelepíteni.

Ahol viszont távol helyezkedik el egy attrakció a többitől, ott egy esetleges új látogatásra érdemes funkciót javaslunk letelepítésre a kettő közé félúton.

A harmadik lehetséges út a fejlődés elérésének szempontjából a történeti városszöveten kívüli fejlesztés. Ezzel a javaslattal a forgalmasabb, turisztikailag túlterhelt várossal rendelkező helyeken javítanánk.

Az eredményekre támaszkodva arra a konklúzióra jutottunk, hogy egy jól elosztott, integrált utcahálózattal eloszthatjuk a turistákat, direkt telepítésekkel irányíthatjuk mozgásukat és intenzitásukat. Ennek következményeképpen, a város gazdasága fejlődik, felélénkülhet a kereskedelem, valamint csökkennek a társadalmi feszültségek.



BIBLIOGRÁFIA

Sonit Bafna, (2003), A brief Introduction to its logic and analytical techniques

Carlo Ratti, (2004), Space Syntax: Some inconsistencies

Kádár Bálint. (2017a). Egy tervező esete a szelfiző turistával, A városi turizmus térbeli rendszereinek mérhetősége és tervezhetősége. Metszet, 8(4), 50–55. oldal

Kádár Bálint. (2013b). Differences in the spatial patterns of urban tourism in Vienna and Prague. Urbani Izziv, 24(2), 96–111. oldal

Kádár Bálint, (2015), Towards a Network-Based Spatial System for Sustainable Urban Tourism, Regions Magazine, 299, 13–15. oldal

Kádár Bálint, (2013a), A morphological approach in defining the causes of tourist-local conflicts in tourist-historic cities, In: Resourceful Cities conference Berlin 29-31 August 2013

Turner A., (2004), DepthMap4: A Researcher's Handbook, UCL, 28. oldal

Routledge, (2012), Key Concepts in Tourism, Urban Tourism, P. Robinson, London

Vanity Unfair, (2015), Examining the Impact of development authorities on the designation and development of public space: Barangaroo Case Study, State of Australian Cities Conference, Queensland

Phipipp Rode, (2015), How connected is your city? Urban transport trends around the world

Thor Flognfeldt jr., (2005), Human mobility in a globalising world, The tourist route system-models of travelling patterns, 35-38, oldal

Elsevier, (2015), Procedia-Social and Behavioral Sciences, Unsing Historical Heritage as a Factor in Tourism Development

Mark Kushner, (2014), The future of architecture will be Instagrammed, TED

Ricky Burdett, (2015), Cities in numbers: how patterns of urban growth change the world

Kevin Lynch, (1960), The image of the city, MIT Press

Alexander Christopher, (2015), City is not a tree:

https://en.wikipedia.org/wiki/Connected_Urban_Development

<https://spacesyntax.com>

<https://www.debreceen.hu/hu>

<http://www.eger.hu/hu/>

<https://visiteger.com/>

<https://www.kesthely.hu/>

<http://www.komarom.hu/index2.html>

<http://www.pecs.hu/>

<http://www.zsolnaynegyed.hu/index.php>

<http://szentendre.hu/>

<https://www.termalfurdo.hu/telepules/szombathely-137>

<http://epiteszforum.hu/fejlesztések-szombathelyen-es-kornyeken>

<http://szombathelypont.hu/latnivalok/romai-emlekek-nyomaban/isis-szentely.277/>

<http://www.veszprem.hu/veszpremieknék/turizmus-szabadid>

<http://veszpremvolgy.hu/>

<http://www.visegrad.hu/hu>

http://portal.debrecen.hu/hirek/helyi/integraltvarosfejlesztési_helyihirek.html