SAPIENTIA EMTE

MAROSVÁSÁRHELYI KAR

Kézdivásárhely főterének revitalizációja és zöldhálózatának felmérése

TDK dolgozat

Hallgató: *Dani Eszter* – Tájépítészet szak, IV. év

Témavezetők: *Dr. Kentelky Endre* – Kertészmérnöki Tanszék

Dr. Kovács Kázmér – Kertészmérnöki Tanszék

Marosvásárhely

2022. május 10.

Tartalomjegyzék

1. BEVEZETÉS 3

1.1. Témaválasztás 3

1.2. Célkitűzés 3

1.3. Terminológia 4

2. IRODALMI ÁTTEKINTÉS 6

2.1. Zöldinfrastruktúra-hálózat fejlesztése 6

2.1.1. A zöldinfrastruktúra tervezés alapelvei 6

2.1.2. A zöldinfrastruktúra-fejlesztés módszertani keretei 6

2.2. Zöldhálózat tervezés 7

2.3. Revitalizáció – definíció, keletkezés 7

2.4. Városi közterek 8

2.4.1. A köztér típusai 9

2.4.2. Köztértervezés 9

2.5. Történeti városok köztereinek modernizációja 10

2.5.1. Történeti város, környezet fogalmának tisztázása 10

2.5.2. Köztér kontra közlekedés 10

2.5.3. Köztértervezés történeti környezetben 10

2.6. Shared space – megosztott tér 11

2.7. Történeti áttekintés 11

3. ANYAG ÉS MÓDSZERTAN 13

3.1. Vizsgálatok 14

3.1.1. Településszintű vizsgálatok 14

3.1.1.1. Földrajzi jellemzés 14

3.1.1.2. A történelmi analízis 15

3.1.1.3. A város épített örökségei 15

3.1.1.4. Kézdivásárhely növekedése a XIX. – XXI. században 16

3.1.1.5. Városszerkezet 17

3.1.1.6. Vízgazdálkodás 18

3.1.1.7. Zöldfelületek vizsgálata 18

3.1.2. Tervezési terület vizsgálatai 19

3.1.2.1. Főtér jelenlegi állapotának vizsgálata 19

3.1.2.2. Növényfelmérés 21

3.1.2.3. Látványkapcsolatok, konfliktusok 22
3.1.3. Tervelőzmények vizsgálata 23
3.1.3.1. Építészeti műhely konferencia – Udvartér – 2011 23
3.1.3.2. Kézdivásárhely történelmi főterének rehabilitációja – Csomópont – 2018.. 24
3.1.4. Kérdőív kiértékelése 25
3.1.5. Esettanulmány – Beszterce központi tér rendezése 38
4. EREDMÉNYEK 39
4.1. Kézdivásárhely zöldhálózatának víziója 39
4.2. Történelmi vásártér víziója 40
4.3. Környezetbarát tér víziója 41
4.4. Közösségi tér víziója 42
5. ÖSSZEFOGLALÁS - KONCEPCIÓK ÖTVÖZETE 43
IRODALMI JEGYZÉK 45
ÁBRAJEGYZÉK 46
DIAGRAMM JEGYZÉK 48
MELLÉKLETEK 49

1. BEVEZETÉS

„Kézdivásárhely a semmiből teremtett mindent, valamint innen mint gyúpontból terjedt szét a rettenthetetlen bátorság, a páratlan hősiesség szelleme, szóval K.-Vásárhely Háromszék Párisa, Háromszék szíve volt, honnan mint központból terjedt el a lelkesedés, a szabadságérzet és hallhatatlan hősiesség; mert polgárai elsők az anyagok előteremtésében és feldolgozásában, elsők a hősök között, kik midőn minden meghódolt, midőn mindenki kétségbeesett, bátran felemelék fejeiket, mint az őskor Thrasybulusai, s kis erővel oly csudadolgokat létesítenek, melyeknek párját alig találhatjuk fel a régi classicus kor eseményei között is” (Orbán, 1991).

Kézdivásárhely, románul Târgu Secuiesc, a Kárpát-medence legkeletebben fekvő magyar többségű városa, régebben Kézdiszék központja volt. A neve is mutatja, hogy már a középkorban is vásáros hely volt, a Kézdi előtag az itteni székelyek előző századi lakóhelyére utal, Szászkézdre. A város népessége 18.491 fő, melyből 14.840 magyar (“Kézdivásárhely,” 2022).

1.1. Témaválasztás

Dolgozatom két részből tevődik össze, egy nagyobb léptékű tervezési szakaszból, amely a teljes városra, zöldfelületeinek összeköttetésére vonatkozik, valamint egy kisebb léptékű szakasz, amely a főtér revitalizációjáról szól.

A város zöldfelületei között nem jött létre kapcsolat az idők folyamán, sorfásítás pedig csak a főbb utak mentén van, ezért van szükség egy zöldhálózat kialakítására.

A főtér az 1950-es évek óta a tömeges vásártér parkosítás óta tartja az akkori formáját, amely az idők folyamán elvesztette funkcionalitását, a gyalogosok helyét átvette az autós közlekedés, úgy a középpont elvesztette valódi rendeltetését. Az elmúlt 11 évben voltak már kezdeményezések a vásártér revitalizációjára, viszont a lakósság egyik tervet sem fogadta el. Emiatt van szükség egy, a város léptékéhez mért, a lakósság igényeinek megfelelő és szakmailag helytálló tervre.

1.2. Célkitűzés

Elsődleges célom Kézdivásárhelyet egy élőbb, biztonságosabb, fenntarthatóbb és egészségesebb várossá alakítani.

A város jelenlegi zöldfelületi indexe nem éri el az Európai Unió által előírt értékeket, ezért szükséges a zöldhálózattal minél jobban növelni a jelenlegi értéket.

Az egykori vásártér elveszett kereskedelmi és szocializációs funkciói után megjelenő park jelleg átalakítása újra egy olyan helyszínné változtatja a város területén, ahol a lakók

kikapcsolódhatnak és találkozhatnak. Ezen kívül helyet kell adni a különböző rendezvényeknek és csökkenteni kell az autós forgalmat.

1.3. Terminológia

Revitalizáció:

„Egy olyan cselekvési forma, amely a várospolitika részét képezi, és hatással van egy város egész életére, a múlt és a helyi hagyományok tiszteletét a lakosok helyi problémáinak megoldásával ötvözi” (Wilczkiewicz & Wilkosz, 2015).

„Revitalizáció: a különösen értékes, elsősorban sok műemléki adottsággal rendelkező, elavult, élettelen városrész "újraélesztése", a történeti érték megtartásával, minimális kiegészítő, nagyrészt helyreállító beavatkozással” (Korm. Rendelet Az Országos Településrendezési És Építési Követelményekről, 1997).

Zöldinfrastruktúra:

„Zöldinfrastruktúrának nevezzük azokat a természetes és félig természetes területeket, valamint egyéb növényzettel fedett és ökológiai funkciót betöltő területek stratégiailag megtervezett hálózatát, amelyet úgy terveztek és irányítanak, hogy széleskörű ökoszisztéma-szolgáltatások nyújtására legyen képes” (ZIFFA). (Dr. Kollányi et al., 2017).

Zöldhálózat:

„Korlátozások nélkül, vagy részbeni korlátozással mindenki számára hozzáférhető, meghatározó növénystruktúrával rendelkező terek rendszere. A zöldhálózat – mint megújított kifejezés – lefedi a rekreációval kapcsolatos zöldfelületi feladatokat, igényeket, sőt a városi szöveten kívül is működő rendszert alkotva, ki is bővíti azt” (Almási, 2007).

Zöldfelület:

„A település zöldfelülete a térben kibontakozó effektív zöld növényi felszínt jelenti. A település egésze tehát a biológiailag aktív (zöldfelületek + vízfelületek) és biológiailag inaktív (beépített, burkolt) felületekből áll” (Dr. habil. Szilassi, Péter és Dr. Ronczyk, Levente 2012).

Zöldterület:

„A településrendezési tervek értelmezésében a zöldterület állandóan növényzettel fedett közterület (közpark, közkert), amely a település klimatikus viszonyainak megőrzését, javítását, ökológiai rendszerének védelmét, a pihenést és testedzést szolgálja” (Korm. Rendelet Az Országos Településrendezési És Építési Követelményekről, 1997).

Közhasználatú, vagy nyilvános tér:

„Korlátozások nélkül vagy részbeni korlátozással mindenki számára hozzáférhető tér” (Almási, 2007).

Köztér:

„A település közösségi életének nyilvános helye. A közterek az utcákon hömpölygő mozgás céljai, térbeliségükben a célhoz érés helyei. Természetesen nem lehet mereven elhatárolni egymástól a települések közterületeinek két legfontosabb formáját, a tereket és az utcákat” (TÓTH, 1997, 100,(Balogh, 2011).

Közterület:

„A közhasználatra szolgáló minden olyan állami vagy önkormányzati tulajdonban álló terület, melyet rendeltetésének megfelelően bárki használhat, ideértve a közterületek közútként szolgáló és a magánterületnek a közforgalom számára a tulajdonos (használó) által megnyitott és kijelölt része, továbbá az a magánterület, amelyet azonos feltételekkel bárki használhat” (Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény).

Szabadtér:

„Felülről nyitott és az időjárás hatásainak kitett, az emberi használatra feltárt és tájépítészeti eszközökkel alakított külső tér” (Jámbor, 2000).

2. IRODALMI ÁTTEKINTÉS

2.1. Zöldinfrastruktúra-hálózat fejlesztése

Benedict és McMahon (2006) szerint a zöldinfrastruktúra egy nemzetközi hálózata azoknak a zöldterületeknek, melyek megőrzik a természetes funkcióiikat, és ökoszisztéma értékeiket, valamint előnyöket biztosít ezek által az embereknek. Egy keretet (gazdasági, környezeti és társadalmi egyszerre) ad fenntarthatósághoz, különbözik a hagyományos szabad terek tervezésétől (Dr. Kollányi et al., 2017).

A zöldinfrastruktúra koncepció mind nagy léptékű, „kontinentális", mind kis léptékben, vagyis helyi szinten megjelenik.

2.1.1. A zöldinfrastruktúra tervezés alapelvei

A következő 6 alapelv határozza meg a zöldinfrastruktúra tervezését:

1. Multifunkcionalitás (multifunctionality)
2. Összekapcsoltság (connectivity)
3. Élőhelyvédelem (habitability)
4. Reziliencia, rugalmasság (resiliency)
5. Identitás képzés (identity)
6. Zöld beruházások nyeresége (return on investment)

(Dr. Kollányi et al., 2017)

2.1.2. A zöldinfrastruktúra-fejlesztés módszertani keretei

Elsősorban le kell tisztázni, hogy a zöldinfrastruktúra-fejlesztés kapcsán nincs egy egységes módszertan, amely közösen elfogadott lenne az országok között. Általában nem egy országos terv a zöldinfrastruktúra terv. A tervezése, fejlesztése egy hierarchikus rendszerű, többszintű megközelítés, ezeknek a hierarchikus terveknek az összekapcsola révén biztosítható, hogy a különböző léptékek között zökkenőmentesen történjen az átmenet a nagy és kisléptékű tervek között.

A zöldinfrastruktúra védelme és fejlesztése különböző szabályozásokban jelenik meg, mint például településrendezés, mezőgazdasági támogatás, területrendezés, oktatás, egészségügy, zöldítés, út- és településtervezés stb. A feltérképezésénél a térinformatikai feldolgozás javasolt. A leginkább megjelenő logikai sorrend vizsgálata a tervekben a következő: tipológia > funkció > nyereség > multifunkcionalitás (Dr. Kollányi et al., 2017).

2.2. Zöldhálózat tervezés

Egy zöldhálózat kialakításához a városi zöldstruktúra több funkciós területei egyszerű összekötésével nem érjük el a megfelelő megoldást, mivel nem fog egy jól működő rendszert alkotni. Annak érdekében, hogy jól működhessen a hálózat, a zöldstruktúra elemek funkcióinak megfelelően a rendszer részei más-más feltételeknek kell megfeleljenek. Alapvetően három csoport alakítható ki a funkciók szerinti eloszlásban:

- városökológiai-városszerkezeti (zöldfelületi rendszer)
- társadalmi-rekreációs, gazdasági és városképi (zöldhálózat)
- környezetvédelmi

Ez a három csoport a tájtervezés és tájrendezés alappillérei.

Almási Balázs a zöldfelületi rendszert a dolgozatában települési zöldstruktúraként értelmezi, és ennek a tervezése a települések nagyságától függően lehet egy vagy kétpilléres rendszerű. Tehát a kisvárosok (20.000 főnél kevesebb népsűrűségű települések) esetében a „zöldstruktúra tervezés a zöldhálózat munkarészének kidolgozását jelenti”.

Mivel dolgozatom is egy kisvárosi téma keretein belül mozog, így a nagyvárosi esetet nem láttam fontosnak megemlíteni.

A belvárosokban a lehetőségek hiánya és a helyszűke miatt nehezebb egy zöldhálózat kialakítása, így ennek a fajta tervnek a kedvezményezettje általában a városi peremterület. A peremterületek beépítettsége szellősebb a belvárosénál, valamint a városokat sok esetben mezőgazdasági, legjobb esetben erdős területek veszik körül.

Elsősorban a javaslatok kidolgozásához szükséges a zöldhálózati tervezés jogszabályzatának ismerete. A tervezés során a város meglévő zöldfelületeinek csoportokban való sorolása, majd azok hierarchiájának a kialakítása követi. A védelem alatt álló természeti értékeket hordozó területeket külön kell kezelni. A zöldhálózati terv a következő tervlapokból tevődik össze: zöldhálózati terv és zöldhálózati ellátottság tervlapjai. A zöldhálózati tervlapon megjelennek a jelenlegi és a tervezett zöldhálózati elemek. Az összekapcsolásokat rekreációs zöldsétányok létesítésével kell megteremteni (Almási, 2007).

2.3. Revitalizáció – definíció, keletkezés

A revitalizáció mára már egy divatos fogalommá vált, mivel nem csak a tervezés kapcsán, hanem a mindennapi életben is használják a megújulás kifejezés helyettesítésére.

A.F. Clarke Wallace (1956) antropológus határozta meg a revitalizáció fogalmát és gondolatát, ő javasolta a „revitalizációs mozgalom” kifejezést, melyet úgy definiált: „mint egy társadalom tagjainak azon törekvését, hogy belső megújulással kielégítőbb kultúrát építsenek.

Ma a revitalizációt: sokoldalú erőfeszítésként határozzák meg, mindezt magába foglalja a restaurálást, a rekonstrukciót, a modernizációt és a különböző szempontból lerombolt épületek, városrészek vagy városok újjáélesztését célzó intézkedéseket (Pawłowska & Swaryczewska, 2002).

A revitalizáció a lakosok részvételének, a műszaki szabványok betartásának, a környezetbarát megoldásoknak és a nyílt döntéshozatali folyamatnak az eszméjén alapult.

Egy különleges példa Detroit, az a város, amely az egészét tekintve alávetné magát a revitalizációs folyamatnak. 1950-től kezdődően a város állapota romlani kezdett. A pénzügyi problémák miatt ma a várost magas munkanélküliség és alacsony lakosságszám jellemzik. A város tájképét kietlen gyárak, templomok, iskolák és lakóházak romjai alkotják. Felmerültek olyan elképzelések, amelyek Detroit újjászületésére irányulnak a fenntartható fejlődés elvének megfelelően, a zöld és megújuló energiaforrások tudatosan kialakított rendszerei révén, két nagy zöld gyűrűt akarnak létrehozni.

A társadalmi és gazdasági tényezőktől függnek a városrészek leromlását okozó problémák, amik olyan megoldásokat kívánnak melyek helyre szabottak, tehát az adott hely igényeihez igazítva történik a kialakításuk (Wilczkiewicz & Wilkosz, 2015).

2.4. Városi közterek

A közterek a település közösségi életének nyilvános helyei, melyek közül egyesek központi szerepet töltenek be a városi közélet és nyilvánosság működtetésében.

Ezek a helyek azt a célt szolgálják, hogy a városlakók találkozhassanak és megmutatkozzanak. Vannak átmeneti közterek, melyek lehetnek bejáratok közterei, utcáknak és tereknek a hálózata, egyéb lineáris elemek, mint vasútvonal, folyómenti rész. Ezeknek a tereknek a legfőbb használói a lakóközösségek, emellett azok a tömegek, akiknek lakása nem az adott településen van, viszont a munkahelye vagy iskolája igen, valamint azok, akik szezonális eseményeket látogatnak a településen, mint például fesztiválok. „A kortárs elmélet a városi teret a mindennapi gyakorlathoz, rutinokhoz, szerepekhez, formákhoz, emlékezetekhez, képekhez és egyéb reprezentációkhoz kapcsolódó tudásokból összeálló enciklopédiaként fogják fel, melyet az egyes társadalmi csoportok e térben zajló interakciója hoz létre, termel ujjá” (Barberis 1992, idézi Szíjgyártó 2006). A közterek nem csak a közlekedéshez szükséges teret adják, hanem szervezői a városi tér megtapasztalásának. A közterek saját egyedi hangulatát a benne eltöltött idő emlékek lenyomatai teremtik meg. A város köztereinek mozaikja, hálója meghatározza az egész város hangulatát, ez adja meg a város imázsát (Szijártó, 2010).

2.4.1. A köztér típusai

Politikai elit által definiált kulturális forma, szubkulturális csoportok öntevékenységének eredményei, a nagyságrendeket tekintve: első a tömegeket mozgató, pezsgő nyilvános terek, második az intimebb, nyugodt hangulatú terek.

A köztér, mint színpad: ennek a fogalomnak a jellegzetességei, hogy általában kampányszerűen egy cél elérésének érdekében pénzt és embereket mobilizál, valamint egy téma köré szerveződik. A színpadi funkcióban a kultúra/művészet/tudomány a termelési faktor, ilyen lehet egy városi fesztivál. Ezek az események gyakorlatilag mindenhol nagyon hasonló kulturális mintákat követnek.

A köztér, mint „kulissza": azoknak a kisebb csoportoknak, közösségének a térhasználati szokásai, melyek megmaradnak egy kisebb lokalitás, köztér létrehozásánál, ellenben nem emelkednek ezekkel a törekvésekkel a várospolitika szintjére. A kulisszák közösen létrehozott, állandó jelleggel továbbfejlesztett projekciós felületek, melyeken érzések, vágyak, fantáziák képesek önmaguk megjelenítésére.

A köztér rehabilitációjánál a társadalmi tagozódást a legkönnyebben a különböző városrészek közterein keresztül írhatjuk le. A belváros az a rész, amely történelmi értékeket hordoz, a kereskedelem színtere, valamint itt találhatóak a legfontosabb, leglátogatottabb nyilvános terek. A nagy népsűrűségű lakóövezetek zöldterületei a telep monotóniáját oldják, ellenben ezeknek nincs nagy közösségi szerepe, ezeket lehet átmeneti övezeteknek nevezni. A lakók bevonása olyan pozitív hatást érhet el, amely a későbbi hasznosítás arányának értékét növeli, mivel a lakók a legfőbb használói a tereknek, elsődleges szempont az ő igényeik kielégítése, ezáltal magukénak érzik az adott teret. Ezen cselekvések egy kooperatív városfejlesztési irányt mutatnak (Szijártó, 2010).

2.4.2. Köztértervezés

A köztértervezésnél a vegyes forgalmú felületek esetében is a gyalogos használat dominanciájának erősítése egy elsődleges szempont. Ennek elérése érdekében a következő tényezők jó kivitelezése és kigondolása segít: megfelelő növényzet telepítése, alkalmas burkolathasználat, valamint optimális utcai bútorzat és egyéb épített elemek. Kiemelten fontos a sokrétű funkciók kialakítása, különböző használhatóság lehetősége, a kevesebb néha több mottó szem előtt tartásával (Balogh, 2011).

2.5. Történeti városok köztereinek modernizációja

2.5.1. Történeti város, környezet fogalmának tisztázása

Az 1987-es Washingtoni Kartában a Történeti Városok Nemzetközi Bizottsága kimondta, hogy „A világ valamennyi városa- akár spontán fejlődés, akár tudatos tervezés eredménye, történeti város; mert történelmileg meghatározott társadalmak anyagi kifejeződése” Ennek értelmében az a következtetés vonható le, hogy, ha minden város történeti város akkor minden városi környezet is történeti környezet, mely túl általános felvetés. (ICOMOS Washingtoni Charta, 1987) Erre ad magyarázatot az új Athéni Karta, amely kimondja, hogy: „A várostervezés során meg kell őrizni a városi környezet valódi értéket képviselő hagyományos elemeit és identitását. Ilyenek egyes érdekes épületegyüttesek, a történelmi városrészek, a szabad terek és zöldterületek”. (Várostervezők Európai Tanácsa (CEU), 1995-98). Tehát a történetiség nem egyenlő a régi fogalmával, sokkal inkább a városi környezet értékes elemei hordozzák magukban a történetiséget (Balogh, 2011).

2.5.2. Köztér kontra közlekedés

Napjainkban egy elég égető problémává nőtte ki magát a közlekedés mérlegének kiegyensúlyozása. A közlekedés a második világháború után már negatív tendenciákat mutatott városfejlesztés, terjeszkedés szinten, ha szélesítették az utakat a gépjárművek csak még nagyobb helyet foglaltak maguknak és a zsúfoltság csak egyre nőtt. A hetvenes évektől kezdődött egy szemléletváltás, ami a forgalomnövekedés csökkentésén alapszik, valamint annak teljes csökkentésén. Ezzel párhuzamosan növelni kell a gyalogosok, tömegközlekedés és kerékpárosok közlekedésének lehetőségeit. A történelmi, műemléki környezetben megjelenő vegyes forgalmi utak esetében a „szegély kérdés” jelenti a legáltalánosabb problémát, mivel az utas szakági tervezésnél nem elfogadott egy olyan útszakasz, ahol a gyalogosok és autósok egyaránt szabadon közlekedhetnek (Balogh, 2011).

2.5.3. Köztértervezés történeti környezetben

Alapvetően két féle módozat lehetséges egy szabadtér tervezésénél: az első a múltbéli értékek visszahozása vagy a jelenlegi állapot erősítése (ide tartoznak: rekonstrukció, re-konstruktív jellegű modernizálás, stilizált modernizálás, modernizálás), a második pedig egy gyökeres változást jelent (historizálás, stilizálás, ellenpontozás, eszköztelenség) (Balogh, 2011).

Ezen módozatok helyes kiválasztása a történelmi értékek rangsorától, a helyi igényektől és a lehetőségek összeségéből származik. A műemlékvédelem és használhatóság egyensúlyozása nehéz feladat.

2.6. Shared space – megosztott tér

Az utcák is létfontosságú nyilvános terek, ezért alakulhatott ki a megosztott tér gondolata, Hollandiából származik. A Holland Tudásközpontban a következő meghatározás lelhető fel: „a holisztikus tervezés, a közterület kialakításának és karbantartásának új koncepciója, amelyben a tervezés úgy történik, hogy a tér minden használójának érdeke és egyéni felelőssége áll az első helyen".

A történelmi összefügés a témával, hogy ez nem egy újkeletű gondolat, hanem egy már régóta életképes megoldás, amely az idők során csak elfelejtődött, mivel a gépjárművek akkora teret hódítottak maguknak. Hans Monderman a rengeteg szabályozástól megfojtott utcákba egy gyökeresen új ötletet vitt be: a kevesebb több az utcákon is. Minél több szabályt kell betartani annál figyelmetlenebbek lesznek az emberek. Ahogy Monderman mondta: „elveszítjük a társadalmilag felelős magatartásra való képességünket". Egy vegyes használatú téren a preventív vezetés és figyelés készsége felerősödik, a sofőr újra figyelni kezd környezetére.

Fred Kent szerint „ha autókat és forgalmat tervezel, akkor autókat és forgalmat kapsz. De ha embereket és helyeket tervezel, akkor embereket és helyeket" (Tóth, 2009).

2.7. Történeti áttekintés

Kézdivásárhely helyén egy „Praetoria Augusta" nevű római város állt régen, melyre konkrét bizonyítékot 1852-ben találtak, amikor a város ÉK-i részén ásatásokat végeztek és római emlékeket kaptak (Orbán, 1991).

Első írásos, okleveles említése 1407. november 24-éről származik, Nádasdi Mihály leveléből, amikor még Torja vásáraként említi. 1427-ben Luxemburgi Zsigmond király kibocsájtott adománylevelében városi rangra emeli, pontosabban mezővárossá. (Incze, 2012) Mostani megnevezése, a Kézdivásárhely („Kyzdywasarhel") I. János király levelében jelenik meg először. A város fokozatosan Kézdiszék gazdasági és kulturális központjává lett, és csak hosszú versengés után maradt alul Sepsiszentgyörggyel szemben. Kevés információ maradt fenn a város korai szerkezetéről. A város első állandó lakosai a kovácsmesterek voltak (Dimény, 2018).

Deszkaváros néven is emlegették: „*Aesculi oppidum*", mivel az épületei mind fából épültek, ami a későbbiekben sok gondot és tragédiákat okozott. A város kialakulásának oka a Brassó és Moldva közötti kereskedelmi útvonal volt, mivel a környező falvakból a lakosság ott

eladhatta portékáikat. Először csak Torja faluból költöztek ki oda kereskedők és kézművesek, majd sokak követték. A kézművességen kívül szállítással is foglalkoztak az ottaniak (Kiss, 2010).

A 15.-16. századokban a város magját a trapéz alakú piactér adja, mely köré az első telepesek csoportosultak (Olasz, 1999).

1750-ben középvárosi besorolást kapott, Erdély egyik fontos kézműves- és kereskedelmi központjává vált. 1786-ban visszaesett a régió város hierarchiájában a kisvárosi kategóriába, majd 1875-re visszanyerte középvárosi besorolását (Dimény, 2018).

A piacteret szorosan egymás mellett álló házak sora veszi körül. Mögöttük tisztes távolságban egy újabb házsor húzódik, mely majdnem teljesen körül öleli az előtte álló telkeket. A vásártér DNy-i sarkában helyezkedik a református templom, ami régen katolikus templom lehetett, és mellette a temető. Akkoriban még a város belső területén helyezkedtek el a temetők a templomok mellett, de ezt a 16-17. századok közepén telepíthették ki a város keleti szélére. (Dimény, 2018) Mivel nem volt a városnak parkja vagy egy tere, ahol az emberek találkozhattak, ezért 1863 júliusi határozat szerint séta terek kívántak kialakítani a mostani református temető szélén az emberek számára (Dimény, 2019).

Az udvarterek kialakulása úgy történt, hogy a trapéz alakú piactér négy oldalán a telepesek hosszú telkeket kaptak, melyeken még akkoriban mezőgazdaságot is folytattak, s mivel a fő ház mellett nem lehetett terjeszkedni, így hátrafele építkeztek. Először az ott lakó családokról nevezték el az udvartereket, mivel egy adott család és az oda beházasodók laktak egy bizonyos udvartérben. Ezeknek az udvartereknek régen csak egy bejárata volt, de az idők folyamán kinyitották a hátsó részt is és létrejöttek a Nyugati és Keleti kertmege utcák, melyek merőlegesek az udvarterekre. Ez a jellegzetes települési forma az erdélyi kézműiparos városokban a foglalkozással járt együtt. Ma már csak nyomokban maradt fenn, például Marosvásárhely főterén és Székelyudvarhelyen, de inkább átjáróházak formájában. (Vámszer, 1977) Minden udvartérnek meg volt a saját szaga, például égett bőr, tokány, vadrózsa illat, és mindenki tudott mindent a másikról (Földi, 1971).

1834-ben egy tűzvész során a város nagyrésze leégett, főként a piactér és környéke. Az osztrák kormány százezer forintot segélyt ígért a város újjáépítésére azzal a feltétellel, hogy újra tervezik a város szerkezetét, de a városlakók tiltakoztak, így maradt fenn ma is az udvarteres elrendezés (Olasz, 1999).

3. ANYAG ÉS MÓDSZERTAN

A tájépítészeti revitalizációs tervek alapja a terv helyszínének megismerése. A történetisége, a kultúra és a társadalom, ami meghatározta az évek folyamán. Ez adja a keretét a jövőbeni tervnek. A helyszín megismerésének a legjobb módszere annak felmérése, elsősorban nagy léptékben, település, városi szinten, majd kis léptékben, a tervezési helyszínt nézve szabadtérhasználati, térszerkezeti, zöldterületi szempontból.

A helyszín megismerése érdekében történelmi vizsgálatokat végeztem, ezután nagy léptékben néztem a várost (városszerkezeti-, zöldfelületi-, vízhálózati-, városfejlődési-analízisek), majd kis léptékben a tervezési területet, a főteret vizsgáltam (jelenlegi állapot vizsgálata, növényfelmérés, konfliktusok- és látványkapcsolatok analízise). Ezen kívül vizsgáltam a főtérre készült régebbi terveket és azok hibáit. Ezeket a vizsgálatokat az AutoCad, ArchiCad, QGis, Photoshop programok segítségével készítettem el.

A főtérre vonatkozó előző tervek vizsgálatából kiderülhetnek azok a hibák, amelyek még kiküszöbölésre várnak.

A hely fő funkcióit és kapcsolatát a lakókkal egy kérdőív segítségével ismertem meg. A kérdőív legfőképpen a városi lakókhoz szólt, valamint a város környéki falvakban élő emberekhez, akik életében Kézdivásárhely központi szerepet tölt be. A célja az volt, hogy megismerjem a Kézdivásárhelyen és kornyékén élők, dolgozók véleményét a főtérről, elvárásaikat.

A kérdőíves felmérés online történt Google Űrlap formájában. A 31 kérdésből álló űrlapot 2022.január 15-én osztottam meg a kézdivásárhelyi és környékbeli lakósokkal és körülbelül egy hét alatt beérkezett 484 válasz. A kérdőív a következő linken érhető el (https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfCqic-48Oztnlr_gQY1ZrJg9XqFCWTshdWXVixML_2QUvW7Q/viewform?usp=sf_link).

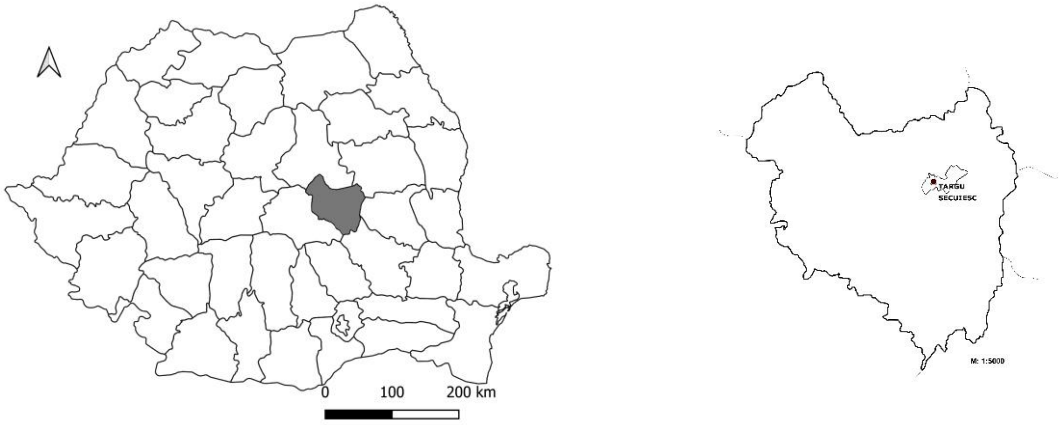
Más kutatási módszerként a felsoroltakon kívül még esettanulmányok vizsgálatát választottam, hasonló példákat keresve, melyekből már megfogalmazott és bevált megoldásokat találhatok a felmerült problémákra.

3.1. Vizsgálatok

3.1.1. Településszintű vizsgálatok

3.1.1.1. Földrajzi jellemzés

Kézdivásárhely Romániában, Kovászna megyében, a Felsőháromszéki medence közepén a Feketeügy-folyó völgyében helyezkedik el, a Kárpát-medence legkeletibb részén fekvő magyar többségű kisváros, az egykori Kézdiszék központja. Sepsiszentgyörgytől, Kovászna megye székhelyétől 30 km-re, Brassótól 60 és az Ojtozi-szorostól 23 km-re fekszik (*Kézdivásárhelyről*, n.d.).

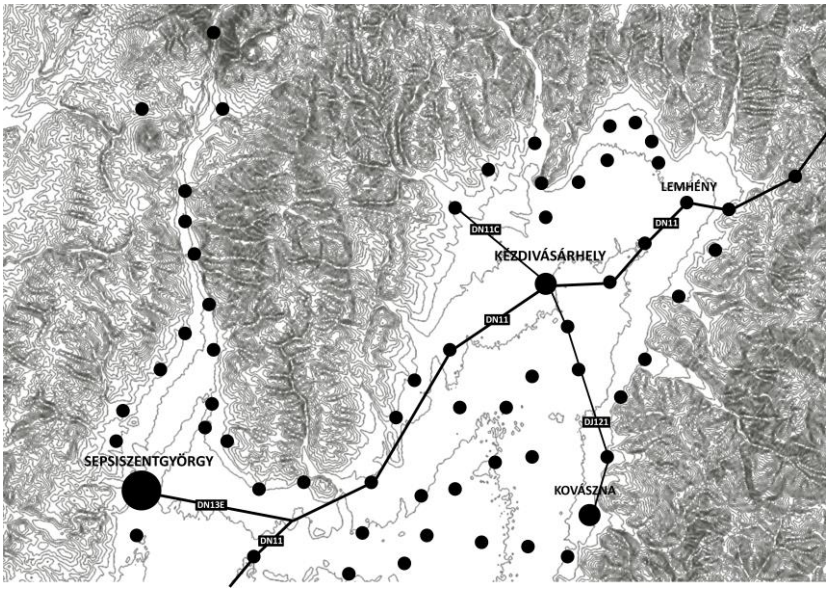


1. ábra – Kézdivásárhely elhelyezkedése országos és megyei szinten (saját munka)

Kézdivásárhely a Felső-háromszéki-medence közepén helyezkedik a Brassói-medence északi nyúlványán Kovászna megye területén, el 566 tengerszint felletti magasságon, körülveszi a Bodoki-hegység, a Háromszéki-havasok, a Nemere-hegység, a Répát-hegység és a Bodzai-havasok. A medence közepén halad át a Feketeügy-folyó (*Kézdivásárhelyről*, n.d.).

A következő falvak veszik körül Kézdivásárhelyet, amelyek a Felső-háromszéki-medencében helyezkednek el: Esztelnek, Kurtapatak, Csomortán, Kézdialmás, Bélafalva, Kézdiszentkereszt, Kézdiszárazpatak, Kiskászon, Kézdikővár, Torja, Kézdiszentlélek, Lemhény, Bereck, Kézdimartonos, Nyújtód, Kézdisárfalva, Futásfalva, Ikafalva, Ozsdola, Hilib, Szentkatolna, Csernáton, Kézdialbis, Dálnok, Gelence, Imecsfalva, Haraly, Hatolyka, Kézdimartonfalva, Kézdimárkosfalva, Székelypetőfalva, Zabola, Páva, Székelytamásfalva, Szörcse, Orbaitelek, Maksa, Lécfalva, Kovászna, Csomakőrös, Papolc, Zágon, Páké, Barátos, Cófalva, Bita, Réty, Eresztevény, Egerpatak, Nagyborosnyó, Kisborosnyó (2.ábra) (“Felső-háromszéki-medence,” 2020).

A fent említett falvak nagyobb része szoros kapcsolatban van Kézdivásárhellyel, mivel a város elsősorban munkahelyet, egészségügyi ellátást, taníttatást, kulturális életet, vásárlási lehetőséget biztosít.



2. ábra – Felsőháromszéki medence falvai (saját munka)

3.1.1.2. A történelmi analízis

Kézdivásárhely a Brassó Moldva kereskedelmi útvonalon és annak okán alakult vásárrá, majd várossá, a katonai tértképeken jól látszik, hogy a főteréből épült ki és terjeszkedett az egész város, az első katonai térképen még nincsenek kialakulva az udvarterek, azonban a második felmérésen már jól kivehetőek, (1.melléklet)

Az idővonalról kivehető a város fejlődése, az évek során két tűzvész is sújtotta, aminek során a város nagyrésze leégett, de a lakósoknak hála megőrződött az udvarteres elrendezés. A céhek felbomlása és az ipari forradalom után a vásár elkötözött a főtérről, így 1950 körül, ahogyan akkoriban más székelyföldi városok főtereit is, parkosították, ma is ezt a formáját őrzi Kézdivásárhely központja.

3.1.1.3. A város épített örökségei

A műemléki jegyzékben 1955-ben még csak a kantai Minorita kolostor, valamint a római katolikus templom szerepelt. A Velencei karta megjelenése után, 1965-ben megkezdődik Romániában is a műemlékileg védett együttesek és városrészek leltározása. Az első tanulmányban, amely ebben a témában készült a városról, csak a főtér és az épületeinek a homlokzatára vonatkozott a szabályozás. Románia is csatlakozott 1989 után a nemzetközi-

szabályozásokhoz ebből kifolyólag fogadta el a Történeti Városok Védelmének Nemzetközi Kartáját és elfogadta 1987-es irányelvet (Olasz, 1999).

A Kézdivásárhelyre vonatkozó műemlékjegyzékben 1991-ben 24 műemlék és két műemléki jelentőségű terület, a Főtér és Degécia, szerepelt. 1996-ban a helyi javaslatokkal a műemléki jelentőségű területek még 3-al bővültek, valamint a főtérnek a védőzónájával, amely az egész udvarteres városszövetre kiterjed.

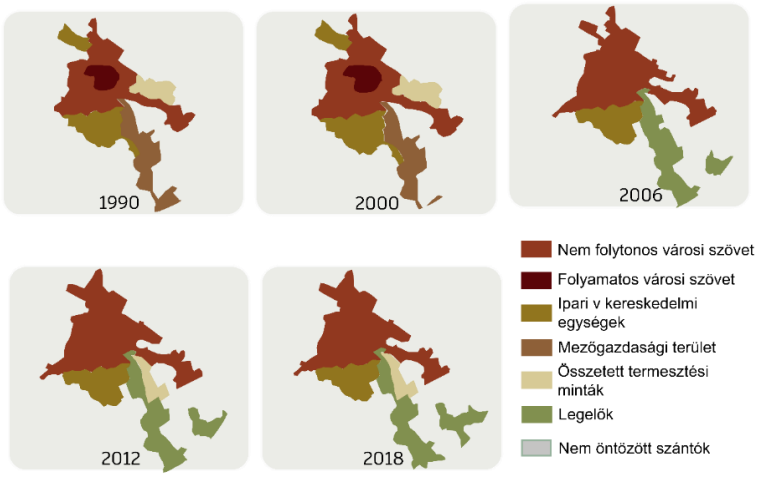
3.1.1.4. Kézdivásárhely növekedése a XIX. – XXI. században

A 19. század elején a meglévő négy céh után még hét alakult. Az ipari forradalom hódításával, 1840 után Európa szerte megszűntek a céhek, ellenben Kézdivásárhelyet nem érintette ez az esemény, csak újabb céhek alakultak (Olasz, 1999).

1834 nyarán újabb tűzvész pusztított, nagyobb az előzőnél is, ezt bizonyítja, hogy az akkori 558 házból 421 égett le. Ez után a tragédia után a határőrezred parancsnoka korszerűsítve szerette volna újra felosztani a város telkeit, erre az osztrák kormány 100 ezer forint segélyt adományozott volna, de csak azzal a feltétellel, ha beleegyeznek az új városrendezésbe. Ellenben sem a városi tanács, sem a háztulajdonosok nem akartak beleegyezni, így maradt fenna város, a világon egyedülálló udvarteres jellege . Az udvarterek azonban az idők folyamán kezdtek valamilyen szinten eltünedezni, mivel be lettek építve, mára már csak 71 udvartér maradt fenn (Incze, 2012).

1872 után az Osztrák-Magyar Monarchiában törvénnyel számolták fel a céheket, melyeket új szabályzatok alapján működő ipartársulatok váltották fel. A vámbáború miatt nehéz helyzetbe került a kereskedelem, és sokan kiköltöztek Romániába Székelyföldről. 1891-ben avatták fel a Brassó-Kézdi vasútvonalat. A két világháború között fellendülés állt be, ámbár a második világháború visszaesést hozott. A kommunizmus idején létesültek a mai napig fennmaradó ipari épületek.

A 3.ábrán jól látszik, hogy az évek során a város alatti részen a mezőgazdasági területek helyét átveszik a legelők, majd összetett termesztési minták társulnak hozzá. A város magjából eltűnik a folyamatos városi szövet.



3. ábra – Város térbeli és funkcióbeli fejlődése (saját munka)

3.1.1.5. Városszerkezet

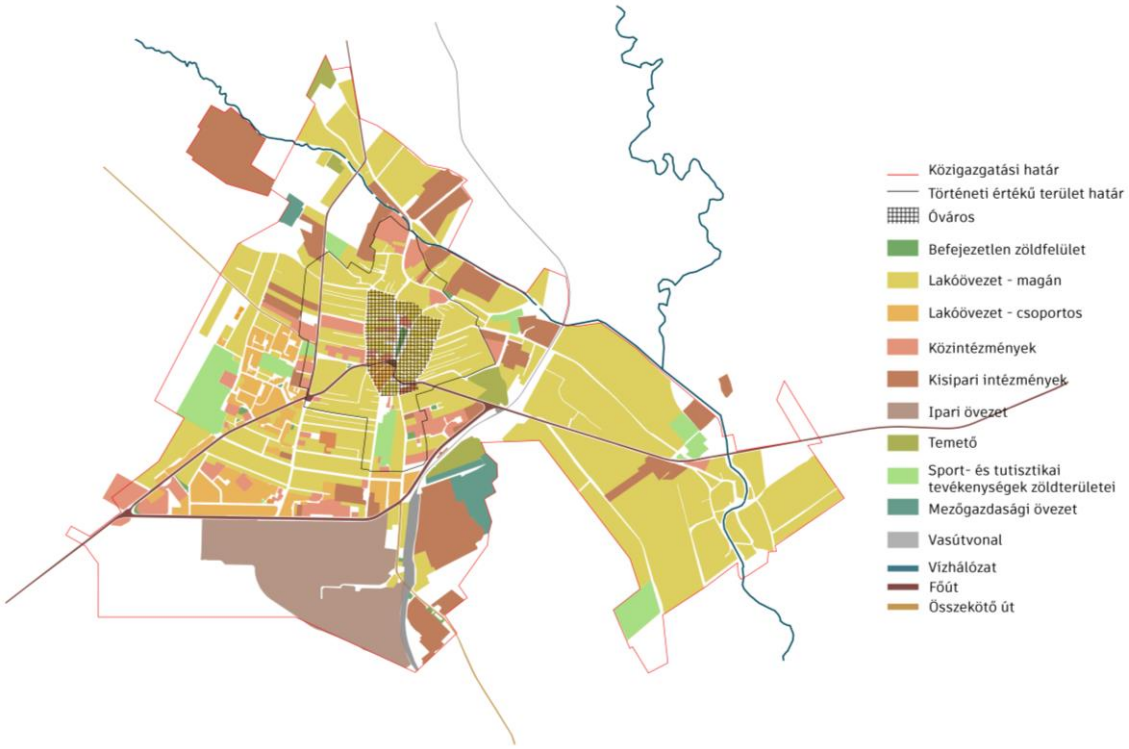
Az Óváros A osztályú védett területnek számít, ebbe beletartozik a főtér és az azt körülvevő udvartérháló. A történelmi központot körülveszi a műemlékvédelmi terület, a főtér védőzónája. A központi terület több funkcionális területből áll: közintézményeket, szolgáltatást biztosító intézményeket, kisebb, nem szennyező termelőtevékenységeket végző intézményeket, közhasználatú zöldfelületeket, egyéni és kollektív lakásokat tartalmaz (4.ábra).

Az építészeti értékekkel bíró területen kívül a lakások jól körülhatárolt telkeken helyezkednek el, egyenes utcaszerkezettel, egyéni és kollektív lakások is találhatóak, 1970-1985 között épültek a lakótömbök. A „villa” típusú lakások (földszint plusz emelet) a lakástömbök és központi terület között helyezkednek el, kerttel rendelkeznek és nagyobb telkekkel, ebből kifolyólag szellősebb elrendezésük van.

A város északi és déli szélén helyezkednek el az ipari egységek, melyek ipari, kisipari, raktár, szolgáltatási funkciókat látnak el. A déli részen működnek a főbb gazdasági egységek, idetartoznak különböző termelési profilú: élelmiszeripari, ruhaipari, fémfeldolgozási, fakitermelési és feldolgozási egységek. Nem zavarják egymást és nem okoznak környezetszennyezési problémákat. Az északi részen kevésbé kompakt és tömör egységek találhatóak, melyek a következők: vágóhíd (húsfeldolgozó egységgel), karbantartó és építő egységek, erdészeti egység, bútorgyártás stb.

A mezőgazdasági és állattenyésztési egységek a vasútállomás környékén helyezkednek el, a fő ipari egységektől keletre – idetartoznak juh és szarvasmarha tenyészetek (Arh. Corniciuc, 2012).

A várost teljesen mezőgazdasági területek veszik körül.



4. ábra – Kézdivásárhely városszerkezete (saját munka)

3.1.1.6. Vízgazdálkodás

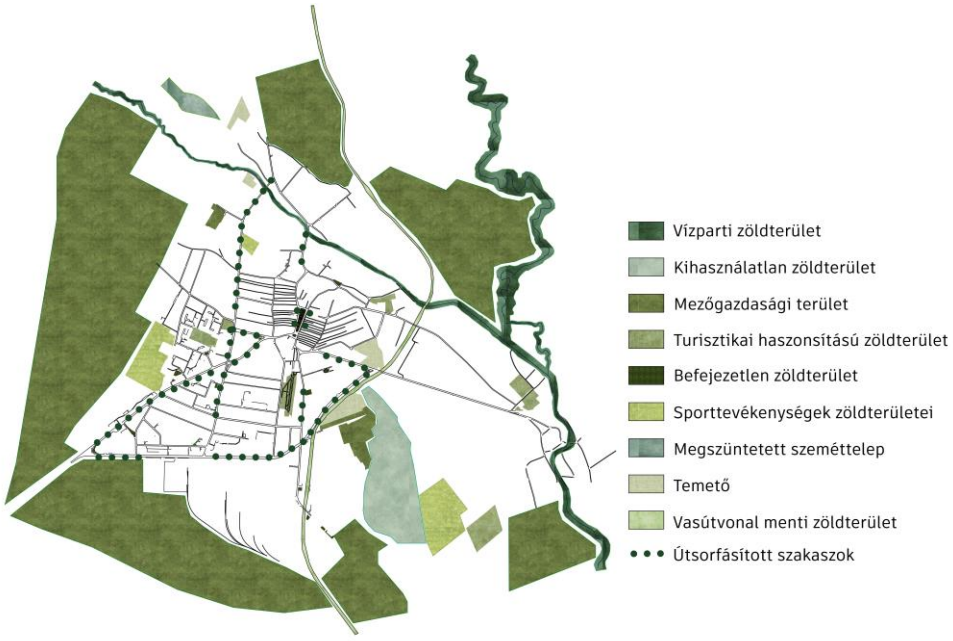
Kézdivásárhely a Feketeügy-folyó árterületén fekszik, s Torja-pataka mentén, Oroszfaluban csatlakozik a Kászon-patakához. Torja patakának hossza 23 km, forrása a Bálványos területén található, Kézdivásárhely területén Torja-patakát 1200 m hosszan szabályozzák.

Az ipari egységek megjelenése miatt a település vízhozama 50%-ra csökkent. A talajvizet 22 fúrt mély és közepesen mély kutból nyerik, melyek vizét klórozzák, méregtelenítési kezelésükre van szükség. A vízellátást és csatornázási műveket a S.C.Gosp-Com S.R.L. üzemelteti (Arh. Corniciuc, 2012).

3.1.1.7. Zöldfelületek vizsgálata

A város zöldfelületei a következők: Gábor Áron tér, Molnár Józsiás park, Millennium Park, Városi korház épületei körüli zöldterületek, a város nyugati részén a sportcsarnok kültéri pályái és egyéb területei, délkeleti részen az Oroszfaluhoz kapcsolódó Fortyogó-fürdő, a gokárt pálya; a turisztikai egységeken belül: zárt rekreációs területek az Átrium Hotel kertje (5.ábra) (Arh. Corniciuc, 2012).

Temetők területe: a református temető a város bejáratánál, északi részen, az új temető a kerülőút mentén délen, a zsidótemető az új temetőtől valamennyivel délebbre, a katolikus temető a városon kívül helyezkedik el északon, melyhez hozzákapcsolódik az ortodox temető egy kis területtel. (5.ábra)



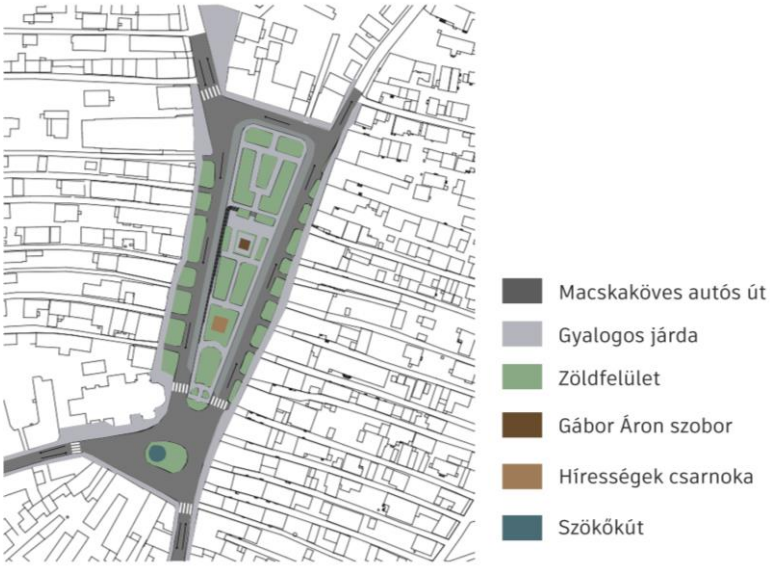
5. ábra – Város zöldfelületei (saját munka)

A 5.ábrán jól látszik, hogy a főbb turisztikai és közösségi zöldterületek között nincsen zöld kapcsolat, útsorfásítás csak a főbb útszakaszok mentén jött létre. Ennek okán a gyalogos és biciklis közlekedés sem tud kellőképpen elterjedni, mivel nem vonzza annyira az embereket.

3.1.2. Tervezési terület vizsgálatai

3.1.2.1. Főtér jelenlegi állapotának vizsgálata

Kézdivásárhely főtere trapéz alakú 4 fontosabb bejárattal, kettő a déli oldalon, amelyek a főútról csatlakoznak, valamint 2 a kantai rész felől.



6. ábra – Főtér jelenlegi állapota (saját munka)

A struktúráját tekintve felszabdalt, az egyirányú autós forgalom elválasztja egymástól a zöldfelületi foltokat és a gyalogos közlekedést. Tehát nem alkot egy komplex egységet, hanem egy kiterjesztett körforgalomként és parkolóként funkcionál. A középen elhelyezkedő zöldfelületet teljes mértékben parkolósáv veszi körbe, ezen kívül a tér északi és déli részén is parkolók húzódnak az út mentén. Gyalogos átjárók, ahogy a 6.ábrán is látható a zöldfelület elkeskenyedő részénél és az útcsatlakozásoknál vannak jelen. A parkolók nappal szinte állandó jelleggel tele vannak, rontva a tér kinézését és funkcionalitását.

A főtér legmarkánsabb eleme a Református templom, majd a Vigadó és Városháza.

A keleti oldal a naposabb, reggel az van árnyékban és a nyugati oldal napfürdőzik, a déli órákra szinte a teljes központot süti a nap, az épületek mellett mindkét oldalon megmarad olyankor egy-egy vékonyka árnyéksáv.

7. ábra – Kézdivásárhely főtere – légifelvétel

8. ábra – Látvány - főtér észak-nyugati irányból

3.1.2.2. Növényfelmérés

A következő fajok és fajták találhatóak meg Kézdivásárhely központjában (2.melléklet):

Lombhullató fák:

- *Fraxinus ornus* – Virágos kőris
- *Magnolia acuminata* – Hegyeslevelű liliomfa
- *Malus domestica* – Vadalma
- *Morus alba* – Fehér eperfa
- *Salix integra 'Hakuro-nishiki'* – Flamingó fűz

Örökzöld fák:

- *Abies normandiana* – Nordmand fenyő
- *Picea pungens* – Ezüstfenyő

Lombhullató cserjék:

- *Berberis vulgaris* – Sóskaborbolya
- *Rosa sp.* – Rózsa
- *Spirea japonica* – Japán gyöngyvessző
- *Spirea salicifolia* – Fűzlevelű gyöngyvessző
- *Spirea van houttei* – Kerti gyöngyvessző

Örökzöld cserjék:

- *Buxus sempervirens* – Örökzöld puszpáng
- *Euonymus japonica* – Japán kecskerágó

- *Juniperus communis* – Közönséges boróka
- *Mahonia aquifolium* – Közönséges mahónia
- *Tuja occidentalis* - Nyugati tuja

Lágyszárúak:

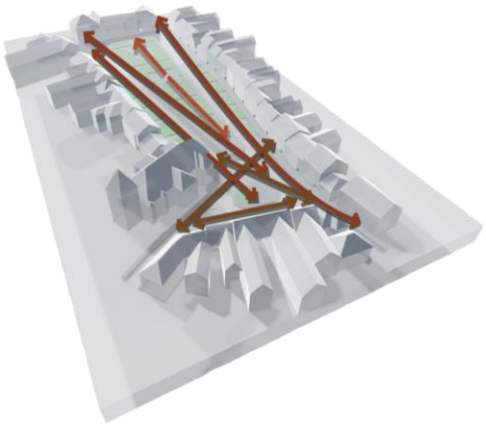
- *Alternanthera ficoidea* - Papagájlevél
- *Bellis perennis* - Százszorszép
- *Carex pendula* – Lecsüngő sás
- *Heliocrysum petiolare* – Kereklevelű szalmagyopár
- *Senecio cineraria* - Hamvaska
- *Viola x wittrockiana* – Kerti árvácska

A főtér az 1950-es években kapta meg a mai parkosított alakját, azóta a fák elérték, sőt túl nőttek a kívánt méreteiken. A tuják egészségi állapota mára nagyon leromlott, a tér közepéről az évek során sok fenyőfélét kivágtak, helyet adva a Híresség csarnokának. A növényállomány legértékesebb részei a Hegyeslevelű liliomfák, melyek tavasszal színpompás virágáradatban fürdetik a város központját, az évtizedek alatt eszmei értékekkel ruházták fel a város lakói.

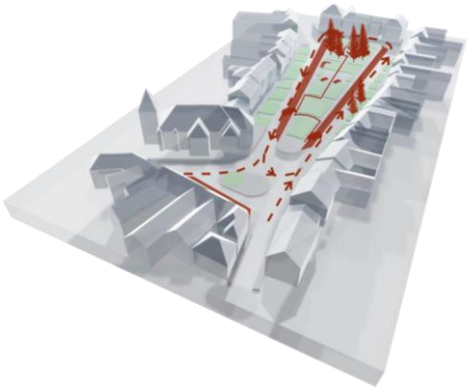
A virággruppokat a megszokott árvácskák és százszorszépek alkotják, a rózsák és egyéb dísznövények sincsenek megfelelően gondozva.

3.1.2.3. Látványkapcsolatok, konfliktusok

Az örökzöld növényzet és az állandóan teli parkolósávok blokkolják a látványkapcsolatokat, ehhez a téren lévő szintkülönbség is hozzájárul. A legfőbb látványkapcsolatok jelenleg csak a főtér átlójában jöhetnek létre, valamint a főtér közepétől a hossztengelyen a Városháza és templom felé egy darabon.



9. ábra – Látványkapcsolatok (saját munka)



10. ábra – Konfliktusok (saját munka)

Összeségében az átláthatóság és tértélmény hiánya egyik fő probléma, ezen kívül a megfelelő funkcionalitás hiánya.

3.1.3. Tervelőzmények vizsgálata

3.1.3.1. Építészeti műhely konferencia – Udvartér – 2011

A 2011-ben megrendezett építészkonferencia témája Kézdivásárhely, és célja a főtér arculatának az újra gondolása. A konferencián több építész és művészettörténész tartott előadást a városrendezésről, építészetről, annak érdekében, hogy újfajta rendezési javaslatok jöhessenek létre. A hét folyamán több javaslat is elkészült (*Építészeti Mûhely Konferencia - Udvartér - Kézdi.Infó - Kultúra - Kézdivásárhely Infó Centrum*, n.d.).

11. ábra – Tervezett látvány 1

12. ábra – Tervezett látvány 2

A terveknek 2 fő szempontja volt: a főtér és udvarterek újjáélesztése, valamint a megfelelő gazdasági háttér és épített környezet biztosítása. A forgalom vizsgálata nyomán kialakult végkövetkeztetés egy csökkentett forgalmú út a déli oldalon, az északi oldalon pedig azok számára, akik adminisztratív ügyeket intéznének, egy fordulóval ellátott zsákutca szerű megközelítés. Az épületek mentén kültéri teraszok kapnának helyet, az eddiginél kevesebb növényzettel. A jelenlegi „szeparáló” növényzet helyett egy kevésbé domináns zöld felületet gondoltak ki, mely nem zavaró pontokat biztosítana a tér látogatóinak. A tér közepe szinte teljesen kiürül egy szökőkúttól eltekintve, csak a rendezvényeknek ad egy tágasabb helyet. Ennek érdekében a Gábor Áron szobrot a református templom előtti részre helyezték át, egy zöldfelületre. A szobor frontja átlósan néz a tér másik sarka felé. A víz, mint térformáló elem is megjelenik egy hosszú folyó sávban a tér keleti oldalán, vagy kisebb vízszintes medencékben, szintén ugyanazon az oldalon (*Építészeti Mûhely Konferencia - Udvartér - Kézdi.Infó - Kultúra - Kézdivásárhely Infó Centrum*, n.d.).

13. ábra – Tervezett látvány 3

14. ábra – Tervezett látvány 4

A forgalom csökkentése nem csak egy jó ötlet, hanem egy szükséges lépés is. A parkolók száma mindig is probléma volt, mivel sem a tér, sem az udvarterek nem autós forgalomra lettek kitalálva, ennek a megoldása is egy szükséges lépés. Véleményem szerint a tervek legfőbb hibája a tér „sterilizálása" volt, mivel, ha ilyen szinten megszüntetnénk a zöldfelületeket a tér elveszítené az úgynevezett „elő" mivoltát, az embereket nem vonzza kellőképpen egy csupasz sík terület. Mivel a rendezvények csak időszakosak, ezért nem vehetők egy terv alapkövéül. Fontos ezeknek a számbavétele és a helyük kijelölése, de nem lehet egy teret csak a szezonális ünnepekre alapozni. Az elgondolás az lehetett, hogy mivel van tér, van lehetőség, így több esemény megszervezésére kerülne sor, viszont szerintem ez csak pár évig tartana, azután csak egy csupasz, kihasználatlan felület maradna.

3.1.3.2. Kézdivásárhely történelmi főterének rehabilitációja – Csomópont – 2018

A tervet helyi és külföldi építészek kezdeményezték és készítették el a főtér újjáélesztésének szellemiségében.

A tervezésnél elemezték a tér legégetőbb problémáit, amelyek az autós közlekedés, a funkcionalitás hiánya, a zöldövezetek rendezetlensége. Ezekre a problémákra keresték ők is megoldásokat.

Az autós útvonalat lecsökkentették a tér nyugati oldalán egyirányú közlekedésre, a Városháza felől a templom irányába, valamint a Varosháza előtt az Apafi Mihály utcából a Kanta utca irányába. Ezt az autós forgalmat pillérekkel választották el a tér többi gyalogos- és biciklis használatú részétől. A szobor a központ közepéről a városháza előtti részen kapott új helyet, mivel a középen nem érvényesült kellőképpen. A református templom mellé egy kör alakú kutat terveztek, mely a szoborral együtt meghatározza a tér tengelyét. A zöldfelületeket

és szökőkutat a két fő térpont által meghatározott erővonal rajzolatokba illesztették be. Az udvarterek kiemelésének érdekében egy térháló köti össze az udvartereket a téren is másfajta burkolattal hangsúlyozva (*(3) Facebook*, n.d.).

15. ábra – Csomópont tervezett főtér helyszínrajza

A terv népszavazásra volt bocsájtva, ennek okán nem került kivitelezésre, mivel negatív visszhangot kapott. Felszólalásukban leginkább a lecsökkentett zöldövezeti részekre fektették a hangsúlyt a lakosok. Véleményem szerint túl sok üres felületet hagytak, ahol nem történik semmi az áthaladáson kívül.

A városháza elé a szobor áthelyezésével egyetértek, jobb rálátást biztosít az a pont, valamint meghatározza a tér fő tengelyét. A magnóliafáknak csak felét hagyták meg, pedig a meglévő értékeket védeni kell és nem helyettesíteni.

3.1.4. Kérdőív kiértékelése

Kérdőív címe: Kézdivásárhely főterének revitalizációs terve és zöld kapcsolata a város parkjaival

Összesen 484 válasz érkezett be, amelyből 2 nem töltötte ki a kérdőívet mivel az első kérdésre, hogy „Járt Ön Kézdivásárhelyen?”, nemleges választ adott, melyet a program által automatikusan elküldte és kilépett a kérdőívből.

A kérdőívet kézdivásárhelyi lakosok és a környező falvakban élő, valamilyen kézdivásárhelyi kapcsolattal rendelkező személyek töltötték ki.

A célja az előző tervek hibáinak a kiküszöbölése volt, mivel a Csomópont 2018-as tervének kivitelezésének engedélyezése a lakosokon múlt, akik visszautasították a felkínált tervet.

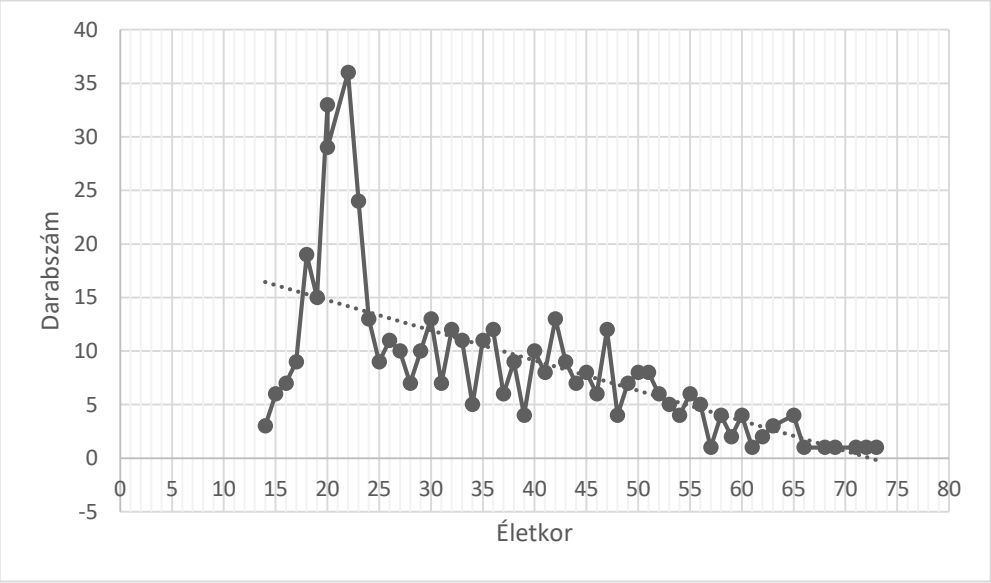
1 kérdés: Járt Ön Kézdivásárhelyen? (484 válasz)

A válaszadók 99,6%-a járt Kézdivásárhelyen, míg 0,4% nem.

2. kérdés: Neme? (484 válasz)

A válaszadók 68%-a nő volt, míg 32%-a férfi.

3. kérdés: Életkora? (484 válasz)



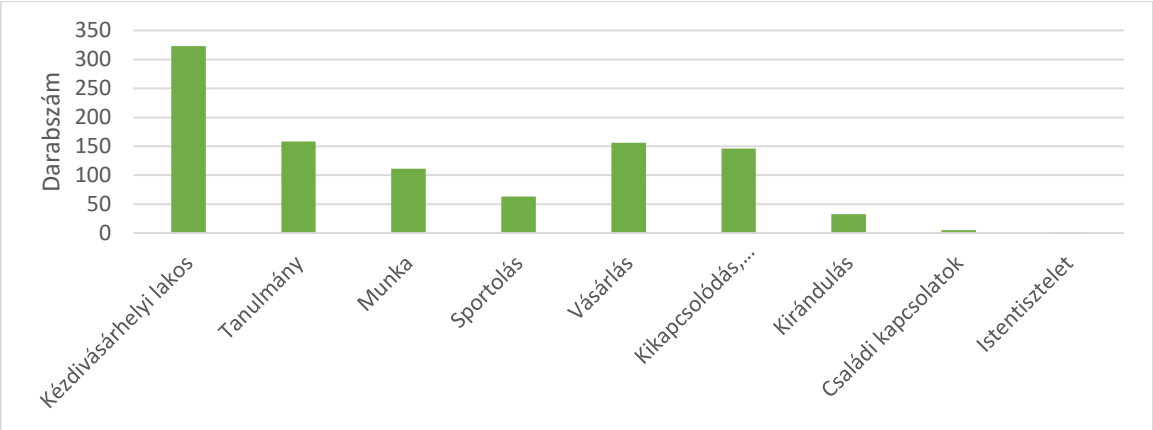
1. diagramm – Válaszadók életkora

Legnagyobb százalékban 18 és 25 év közöttiek válaszoltak a kérdőívre.

4. kérdés: Az Ön lakhelye (város vagy település megnevezése)? (484 válasz)

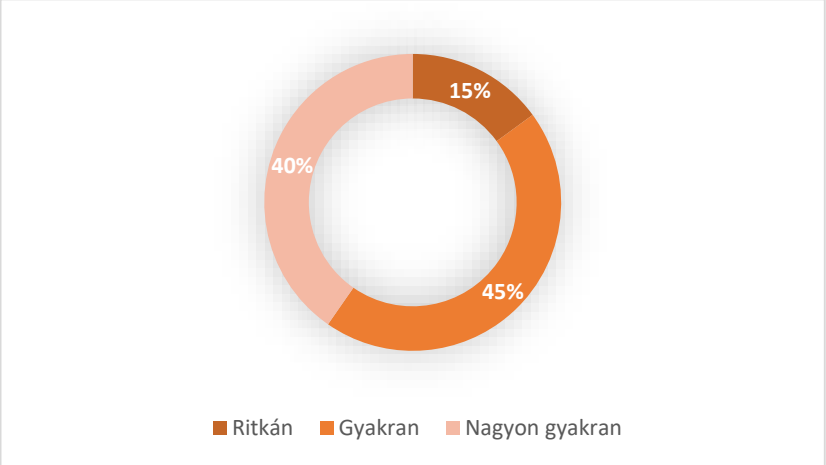
A 484 válaszadó közül 261 kézdivásárhelyi lakos, nagy százalékban érkeztek még válaszok lemhényi, sepsiszentgyörgyi, csernátoni, kézdiszentléleki, kolozsvári, torjai és kézdialmási lakosoktól.

5. kérdés: Milyen céllal járt Kézdivásárhelyen? (482 válasz)



2. diagramm – Kézdivásárhelyre való látogatás okai

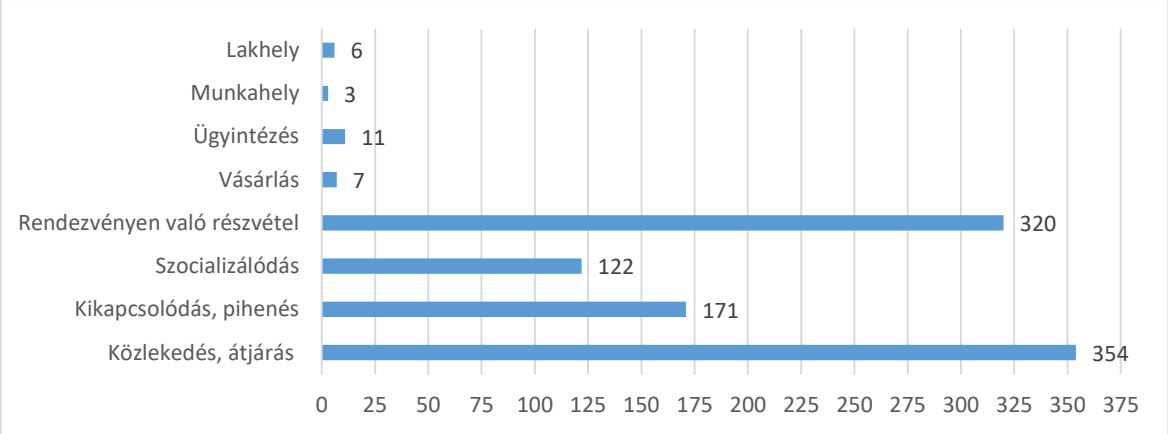
6. kérdés: Milyen gyakran látogatja Kézdivásárhely főterét? (481 válasz)



3. diagramm – Kézdivásárhelyi főtér látogatásának gyakorisága

Ahogyan a neve is sugallja, a városközpont adja meg a teret, ahol a kereskedelem, a szórakozás, a rendezvények és a politikai hatalom tud összpontosulni. Ennek értelmében a városközpont kell legyen a város leglátogatottabb köztere (*Városközpont*, n.d.).

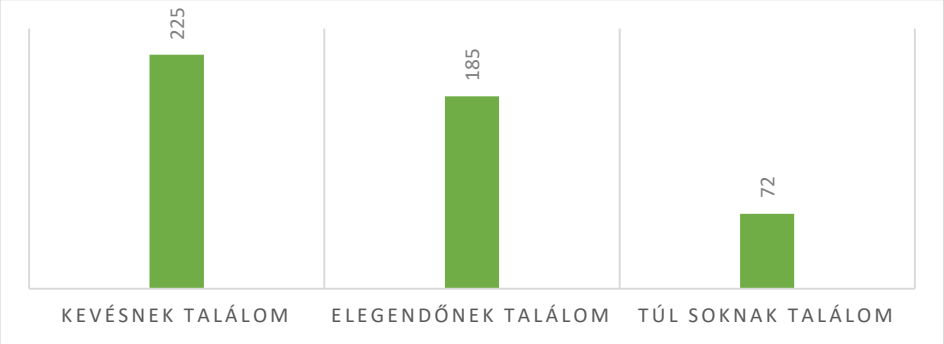
7. kérdés: Mire használja Ön a főteret? (482 válasz)



4. diagramm – Főtér funkciói

A főtér fő funkciója mára elveszett, egy kiterjesztett körforgalomként, valamint parkolóként funkcionál. Az emberek leginkább átjárónak használják, hogy elérjék úticéljukat, csak kis százalékban zajlik ezen a helyen közösségi élet, a kulturális életnek is csak a Vigadó épületében jutott hely, kültéren szinte egyáltalán nem.

8. kérdés: Mit gondol Ön a parkolók számáról? (482 válasz)

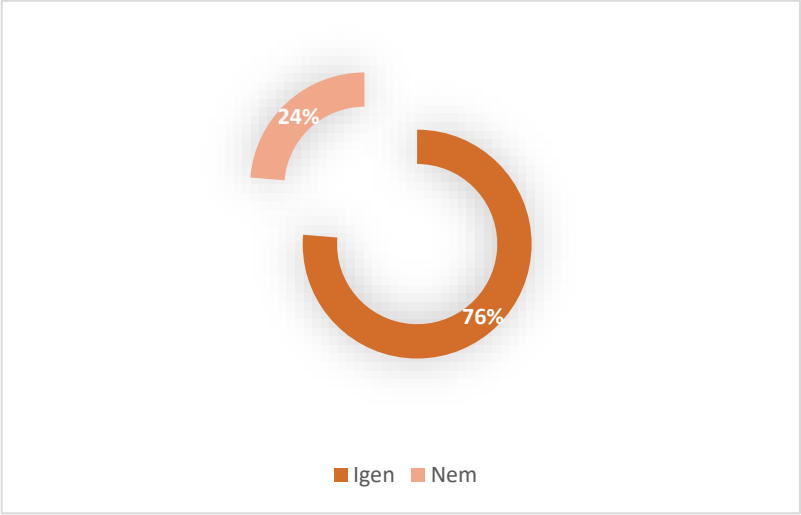


5. diagramm – Parkolók száma

A főtéri parkolósávok a nap nagy részében mind el vannak foglalva, így nehéz helyet kapni. A parkolók teljesen felszabdalják a teret, elvágják a biztonságos gyalogos közlekedés útját, a tér arculatán is ront és gátolja a látványkapcsolatokat.

A hipotézisemtől eltérően, a megkérdezettekből csak 72 személy találta túl soknak, és 225 pedig túl kevésnek a parkolók számát. A köztudatban még nem érett meg annak a gondolata, hogy a városi gyalogos és biciklis közlekedés elsődlegesebb a kényelemnél. A probléma abban rejtőzhet, hogy nincs városi tömegközlekedés. Mivel a város látja el a környező falvakat kereskedelmi szinten főként, de munkahelyekkel is, így általános az ingázás. Akinek nincs lehetősége autóval járni, az a távolsági buszokkal vagy vonattal közlekedik.

9. kérdés: Szokott-e a főtéren parkolni? (481 válasz)

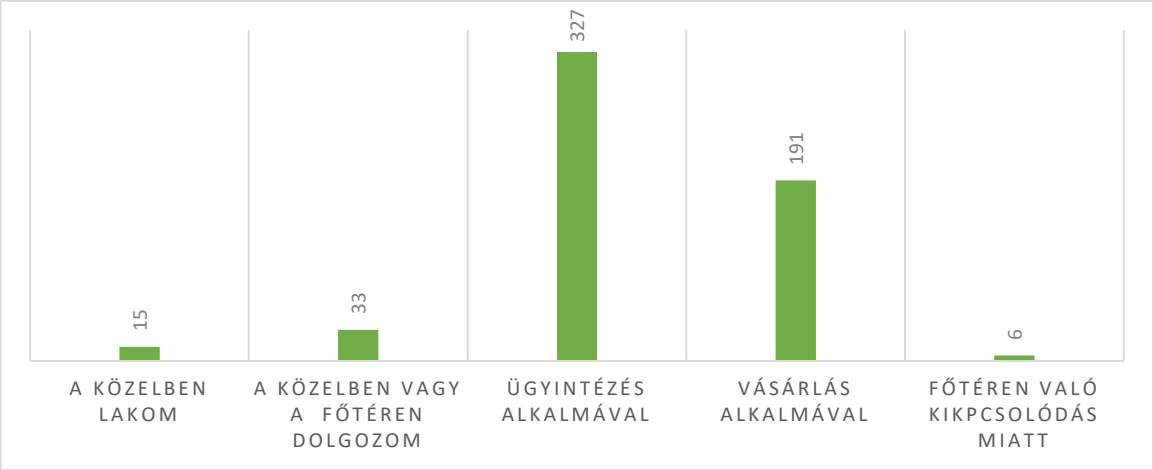


6. diagramm – Főtéren való parkolás gyakorisága

Ahogy a fenti eredmények mutatják, a megkérdezettek 76%-a használja a főtéri parkolókat.

A 2010-es évek közepén vezették be a városba a fizetéses parkolást. Amikor ez megtörtént kissé apadt a közlekedés meg a parkolás, de azóta már megint telítődve van az egész város. 2017-ben egy szavazást kezdeményezett az önkormányzat a hivatalos Facebook profilján, amely keretén belül véleményeket lehetett megfogalmazni a fizetős parkolással kapcsolatban. A szavazóknak a 62 %-a jobbnak látta, ha fizetős marad a parkolás, sokan azt is megfogalmazták, hogy a főtéren teljesen meg kellene szűntetni a parkolási lehetőséget, ez is mutatja, hogy van igény egy élőbb és egészségesebb város kialakítására (*Lezárult a fizetéses parkolás szavazása*, 2017).

10. kérdés: Ha igen, miért parkol a főtéren? (401 válasz)

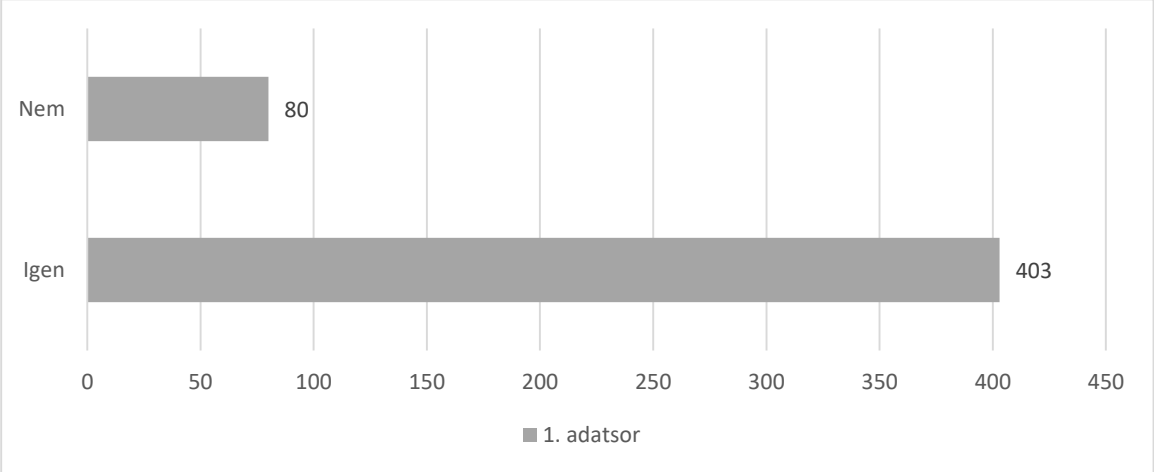


7. diagramm – Főtéren való parkolás okai

Az ott lakók közül is vannak, akik használják a parkolókat napközben, estére viszonylag kiürülnek a parkolók, így arra következtethetünk, hogy éjszakára az udvarterek lakói saját udvaraikra viszik be a járműveket. A főtéren dolgozók is intenzíven használják a parkolókat, de ez még mindig nem fedi le az összes parkoló számát.

Legnagyobb százalékban csak ügyintézések és vásárlás alkalmával veszik igénybe a helyeket. Átlagban 1-2 órára foglalnak el egy parkolóhelyet, majd utána más veszi át a helyét és egészen estig megy ez a körforgás.

11. kérdés: Szeretne Ön több biciklis utat a főtéren és a város területén? (481 válasz)



8. diagramm – Biciklis út szükségessége

Ahogy a fentebb látható eredmények is mutatják, igény van a változásra és egy környezettudatosabb város kialakítására.

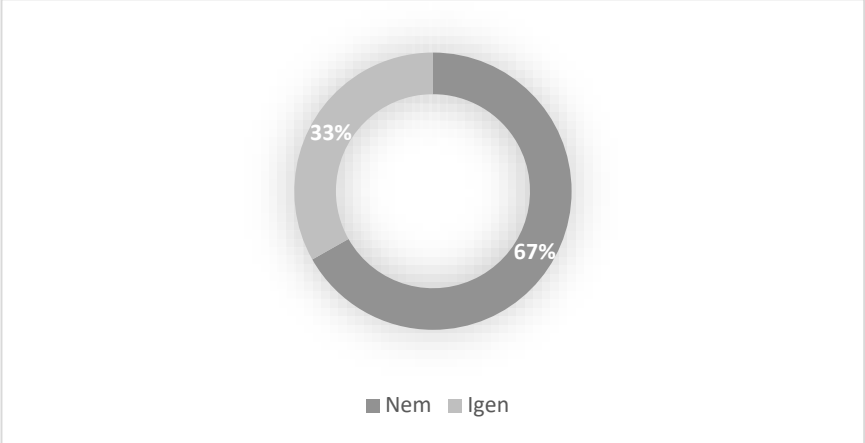
12. kérdés: Ön szerint elegendő gyalogos átkelőhely van a főtéren? (482 válasz)

9. diagramm – Gyalogos átkelőhely számának megfelelősége

Jelenleg a főtér zöldövezeti részére 2 gyalogos átkelőhely vezet át, a templomhoz közelebbi elkeskenyedő részen. A központ felszabdaltsága miatt fontos lenne a biztonságos gyalogos közlekedés, ami jelenleg nincsen jól kivitelezve, az emberek az úttesten mennek át, hogy elérjék autójukat vagy egy üzletet. Bár a macskakő és a hely szűke okán nem lehetséges a gyorshajtás, véleményem szerint így is veszélyes az úttesten való áthaladás.

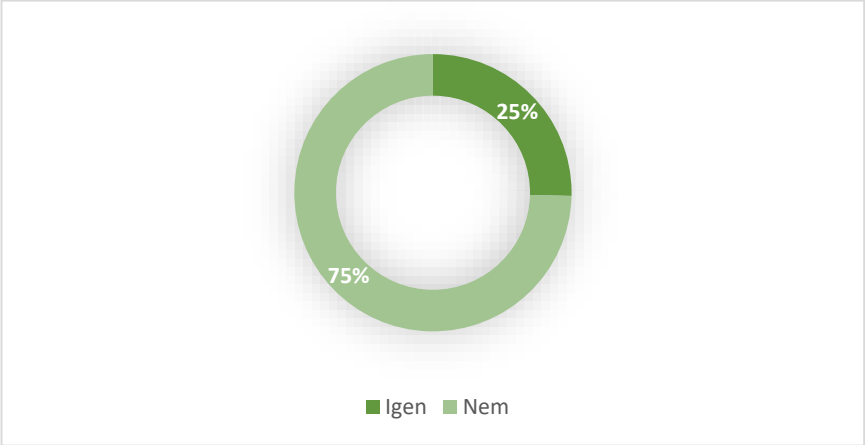
A kérdőív ezen eredménye viszont az ellenkezőjét mutatja a lakosok szempontjából.

13. kérdés: Nehézkesnek tartja Ön a gyalogos átjárást az úttesten? (482 válasz)



10. diagramm – Gyalogos átjárás az úttesten

14. kérdés: Nehézkesnek tartja Ön a gyalogos átjárást a zöldfelületen? (481 válasz)

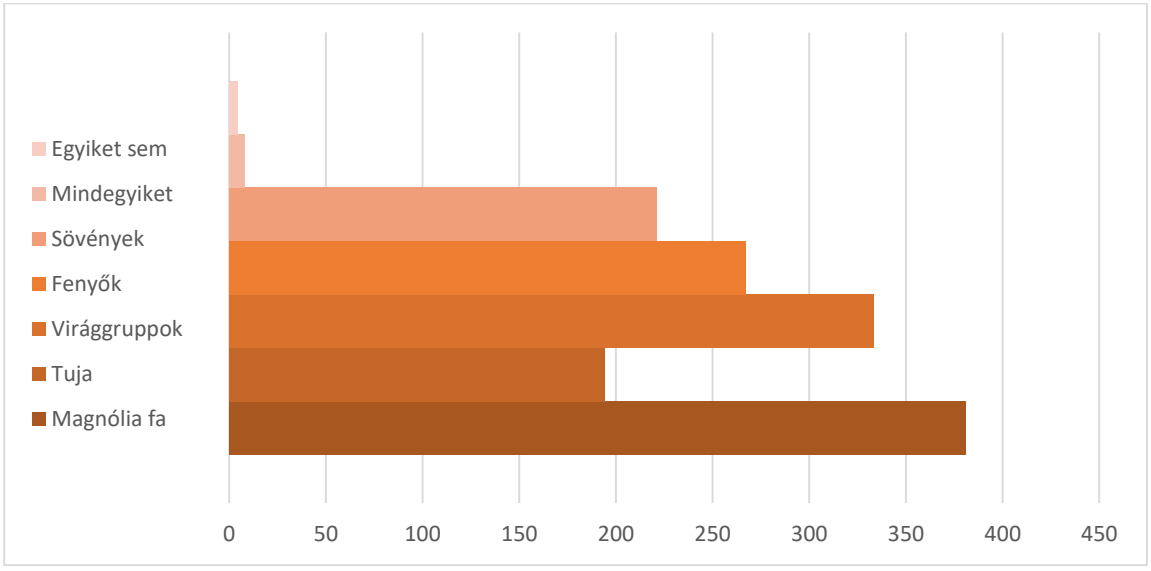


11. diagramm – Gyalogos átjárás a zöldfelületen

A fenn látható kérdés feltételének az oka az volt, hogy a főtér közepén lévő zöldövezeti rész szintén felszabdalt, nincs egy viszonylag egyenes kialakítás, ahol a legrövidebb útvonalon el lehetne jutni mondjuk átlósan a főtér egyik végéből a másikba.

A zöldövezetnek geometrikus a formavilága, szimmetrikus a főtengelye, ellenben egyes parter részek blokkolóan hatnak egymásra és a gyalogos felületek tekintetében.

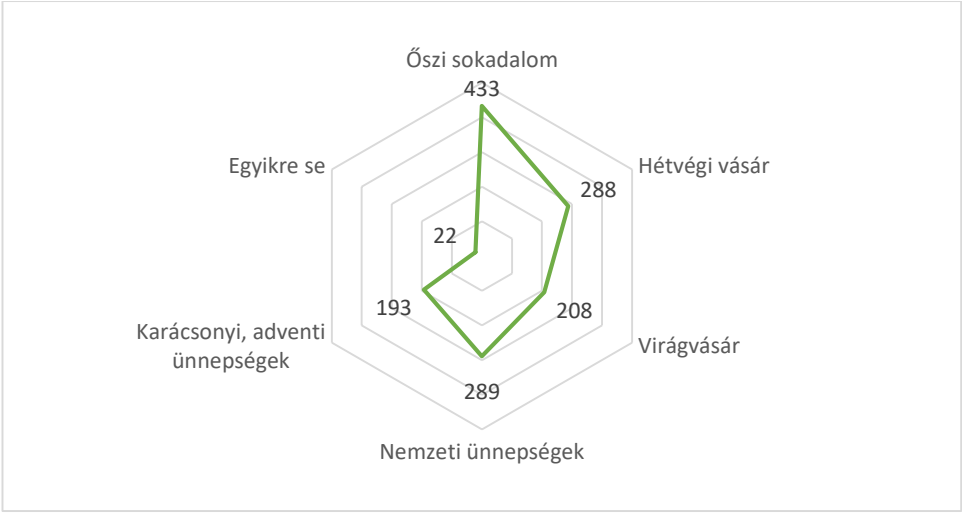
15. kérdés: A főtéri növények közül melyeket kedveli? (482 válasz)



12. diagramm – Főtéri növényzet rangsorolása

A magnólia fáknak az évek során eszmei értéke lett, így a városlakók nagyon ragaszkodnak ezekhez.

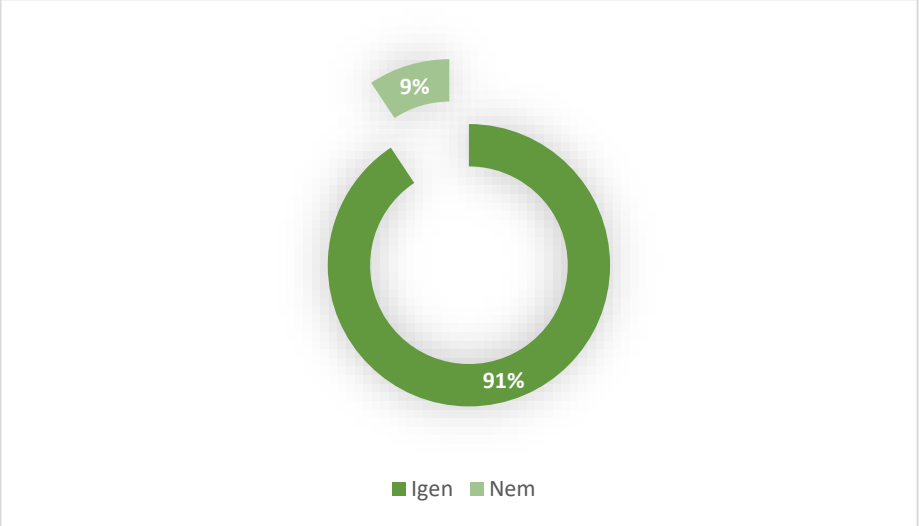
16. kérdés: Mely városi rendezvényekre szokott Ön járni? (482 válasz)



13. diagramm – Rendezvények látogatása

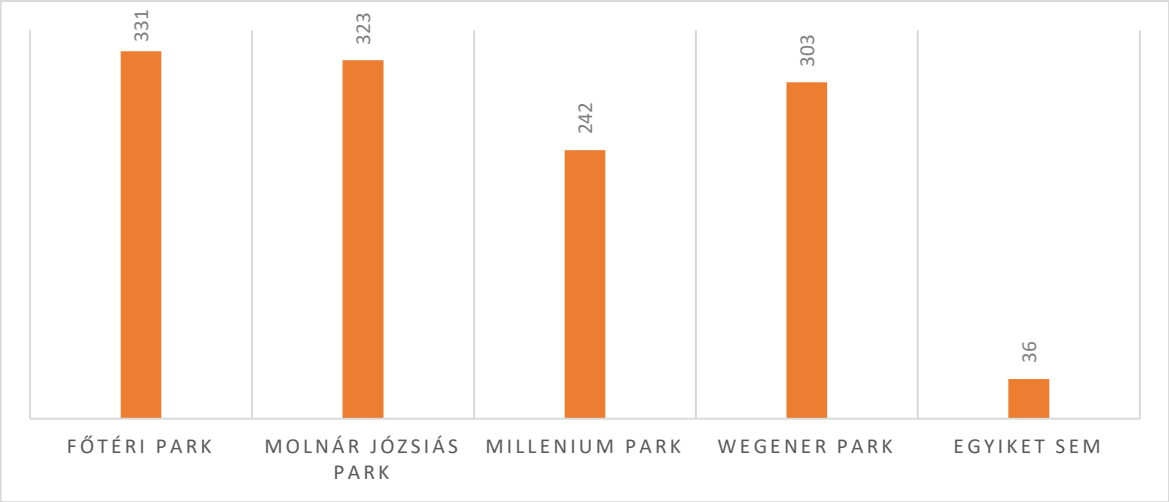
A város legismertebb és legnagyobb rendezvénye a városnapok, vagyis az Őszi sokadalom, amely hatalmas tömegeket mozgat meg minden ősszel. Legnagyobb attrakciók az esemény során a koncertek és a kézműves vásár. Ez az esemény nagy teret igényel, viszont csak egyszer egy évben kerül megszervezésre.

17. kérdés: Látogatja Ön Kézdivásárhely parkjait? (482 válasz)



14. diagramm – Parkok látogatottsága

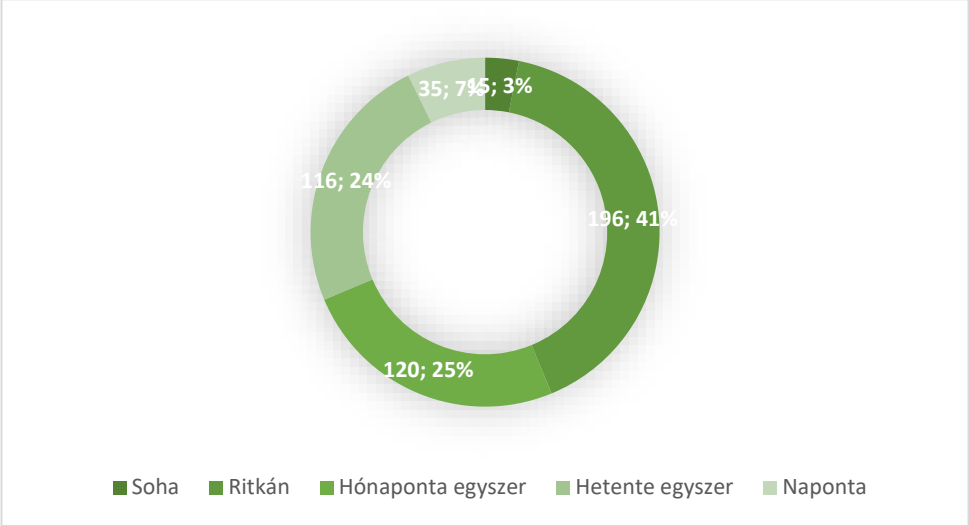
18. kérdés: Ha igen, melyeket? (482 válasz)



15. diagramm – Parkok népszerűsége

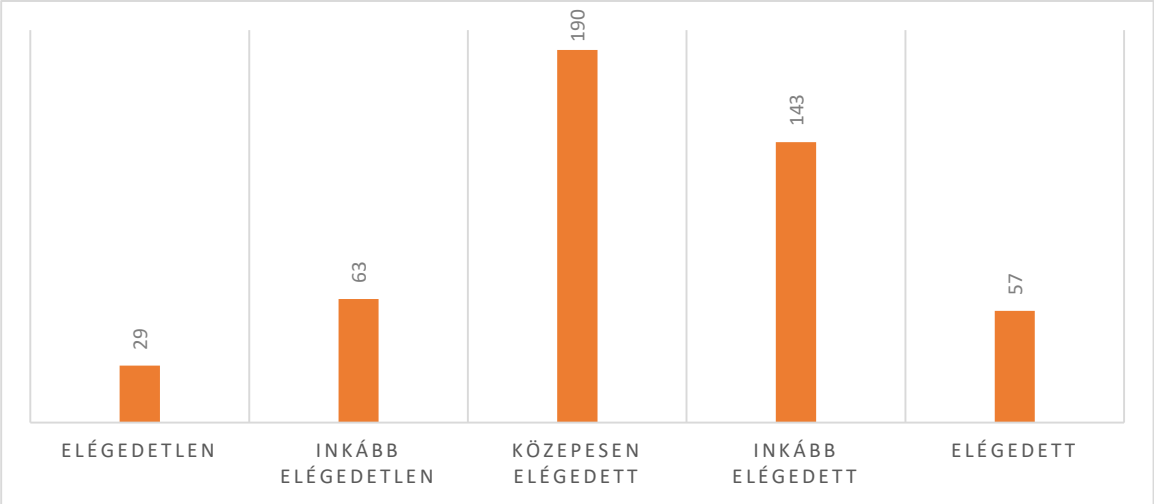
A városnak a központot leszámítva még 3 említésre méltó nagyobb parkja van, melyek véleményem szerint bőven ellátják azokkal a funkciókkal a várost, amelyet egy parknak adnia kell, valamint erősítik a város zöldfelületi indexét is.

19. kérdés: Milyen gyakorisággal látogatja a parkokat? (482 válasz)



16. diagramm – Parkok látogatásának gyakorisága

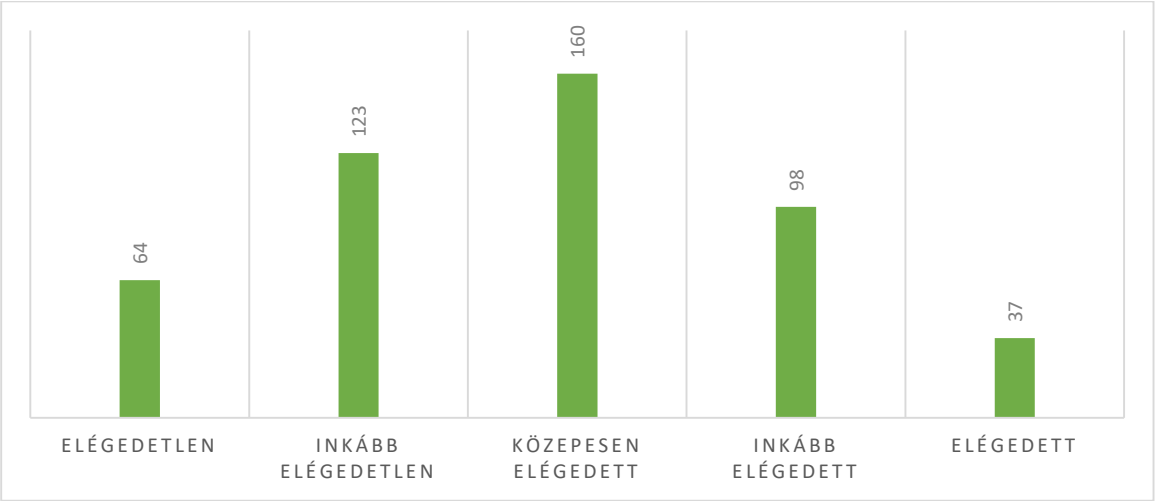
20. kérdés: Mennyire elégedett Ön Kézdivásárhely mostani főterével? (482 válasz)



17. diagramm – Elégedettség értéke a főtérrel kapcsolatosan

A közepes elégedettségi szint jól mutatja, hogy a lakosok miért voltak annyira elutasítóak az előző tervvel szemben. A tér állapota nincs teljesen leromolva és még használható, ellenben mégsem a rendeltetésének megfelelő, mégis a biztonságos megszokott utat választja a nép.

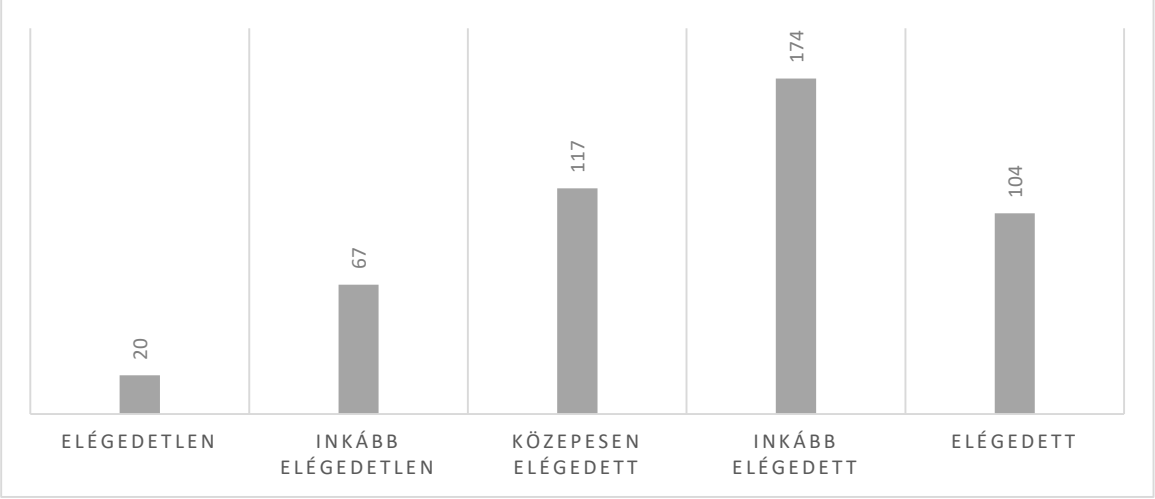
21. kérdés: Mennyire elégedett Ön a főtér közlekedési hálózatával? (482 válasz)



18. diagramm – Elégedettség értéke a főtér közlekedési hálózatával

Ebben az esetben már nagyobb százalékban elégedetlenek az előzőhöz képest, de a válaszok többsége még mindig tartózkodó.

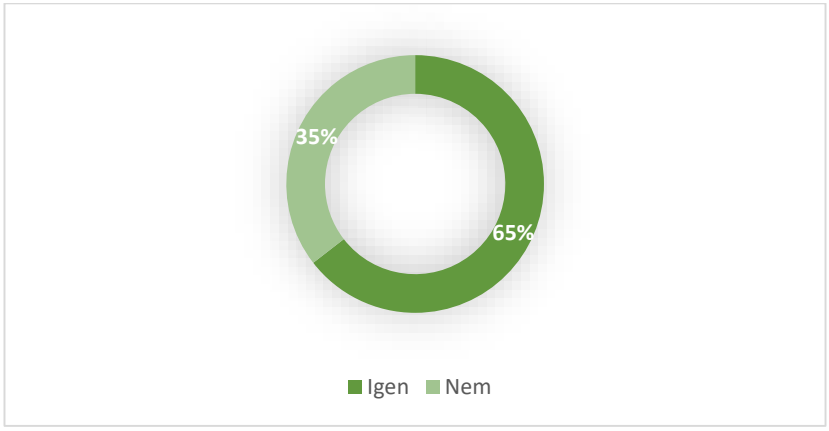
22. kérdés: Mennyire elégedett Ön a főtér növényzeti és esztétikai állapotával? (482 válasz)



19. diagramm – Elégedettség értéke a főtér növényzetének állapotával

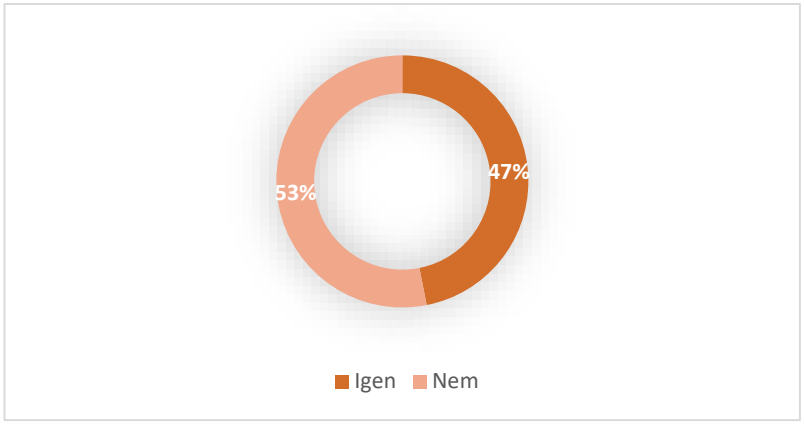
A fentebb látható értékeken is jól látszik a ragaszkodás a jelenlegi növényállományhoz.

23. kérdés: Látta a főtér revitalizációs tervét, amely 2018-ban készült? (482 válasz)



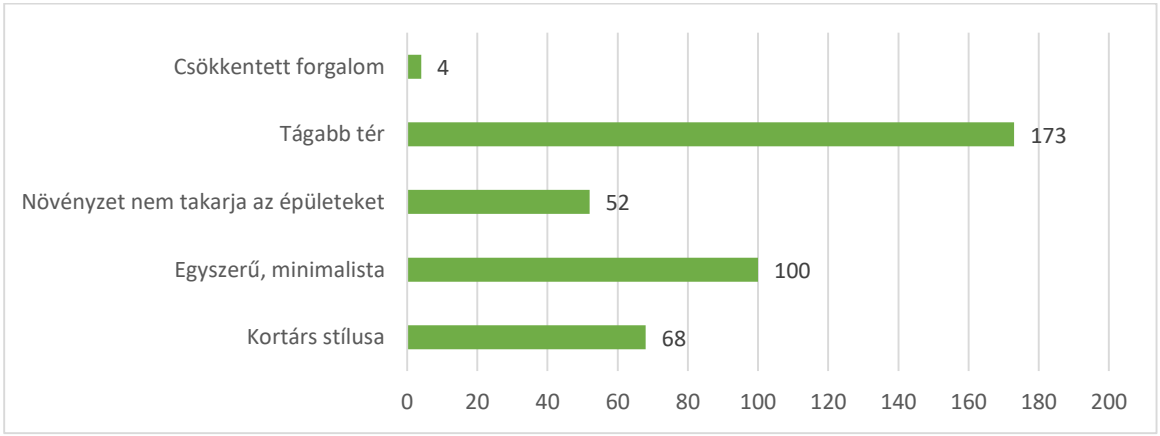
20. diagramm – 2018-as terv

24. kérdés: Ha igen, tetszett Önnek? (395 válasz)



21. diagramm – 2018-as terv értékelése

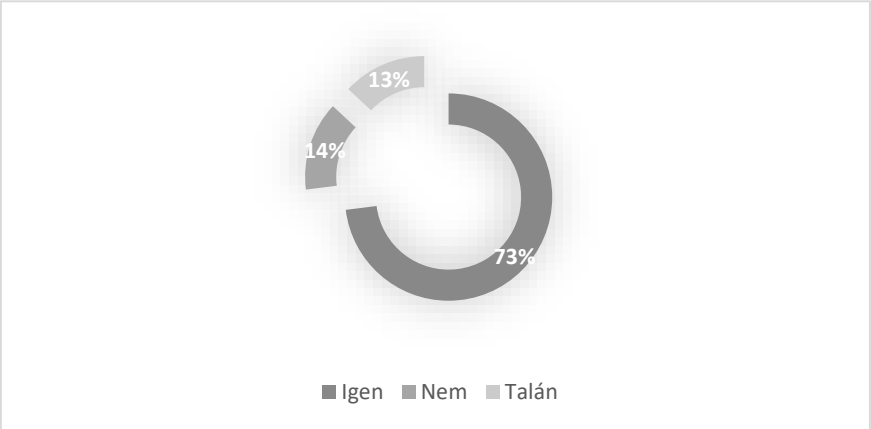
25. kérdés: Mi tetszett Önnek benne? (286 válasz)



22. diagramm – 2018-as terv értékelése

26. kérdés: Ha nem tetszett, miért nem? – Írásos válaszlehetőség, melynél 201 válasz érkezett be, ahol kifejthették véleményüket.

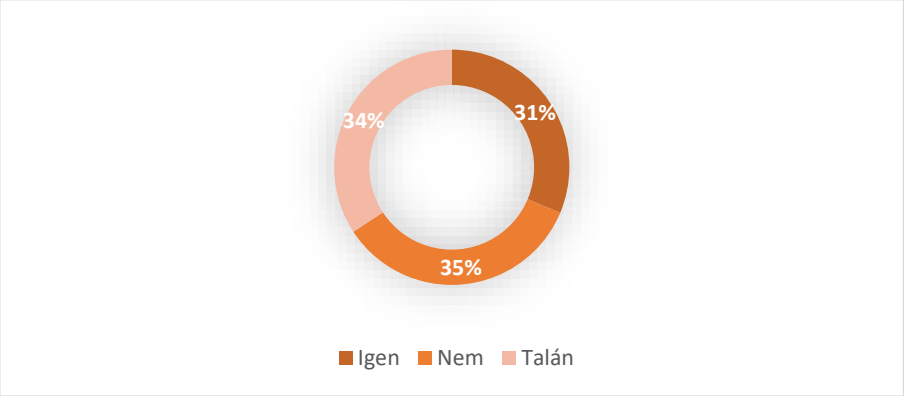
27. kérdés: El tudná képzelni a főteret sétáló tér/utcaként a forgalom megszüntetésével vagy lecsökkentésével? (482 válasz)



23. diagramm – Főtér sétálótérként

A fenti adatok is jól mutatják, hogy a gyalogos közlekedést előtérbe helyező tervre van szüksége a város főterének.

28. kérdés: Szeretné a jelenlegi állapotában megőrizni a főteret? (482 válasz)



24. diagramm – Főtér jelenlegi állapotának megőrzése

A fenneb látható válaszok is arra utalnak, hogy nem szeretnének változtatni a megszokott életterükön.

29. kérdés: Mi az, amit változtatna a főtéren? (271 válasz)

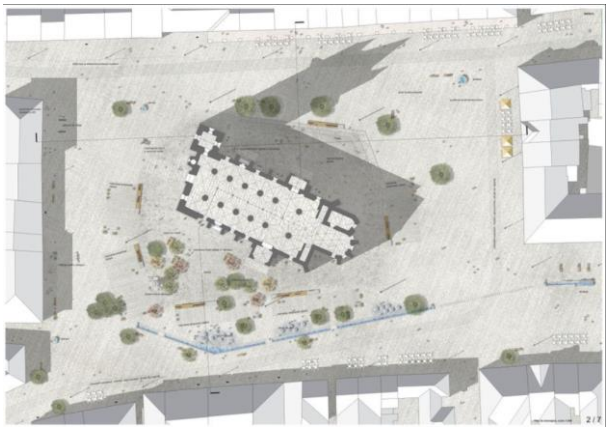
30. kérdés: Mi az, amit nem változtatna a főtéren? (232 válasz)

31. kérdés: Ha van valami más megjegyzése, javaslata, kérem írja ide le. (93 válasz)

3.1.5. Esettanulmány – Beszterce központi tér rendezése

A besztercei városháza egy pályázatot hirdetett a központi tér rendezésére. A nyertes pályázatban gyalogos közlekedésűvé tették a teret, fő céljuk a töredezettség megszüntetése és a térbeli funkcionális egyesítés. Beszterce történelmi nevezetességeit hagyományainak aktivizálására, kortárs, nem múzeumi formában a város életéhez szorosan kapcsolódóan újraegyesítették. A tér szabad és folytonos karakterét, az elrendezések formai megtartását a láthatóvá tett építészet változatossága, a lehetségessé váló tevékenységek, atmoszférák ellensúlyozzák. A parkolók, a növényzet jelentős részének és egyes hátrányos helyzetű objektumok, elrendezések megszüntetése új távlatokat, útvonalakat kínál, lehetővé teszi a tér érzékelését, megértését. A piac széles körű megnyításakor a régi és új tárgyak az utak és sikátorok által diktált geometriai konfigurációból kerülnek ki, és természetesen beilleszkednek a hely logikájába.

A templom régi bekerítését visszahozzák, hogy finoman közvetítsenek az északi oldalon zajló események és gyalogos áramlások animációja, és a déli egykori temető lenyomatán át a városi kert nyugalma között. A régi vízellátás hozzávetőleges helyén (a tér északkeleti sarkán) egy kör alakú szökőkút található, amely mozgósítja és felfrissíti a bejáratot. A jelenlegi megőrzött növényzet kiválasztása a látómezők felszabadításával, a fák állapotával és korával, valamint a piac különböző funkcionális területeinek artikulációjával kapcsolatos szempontok alapján történt (Litere et al., 2014).

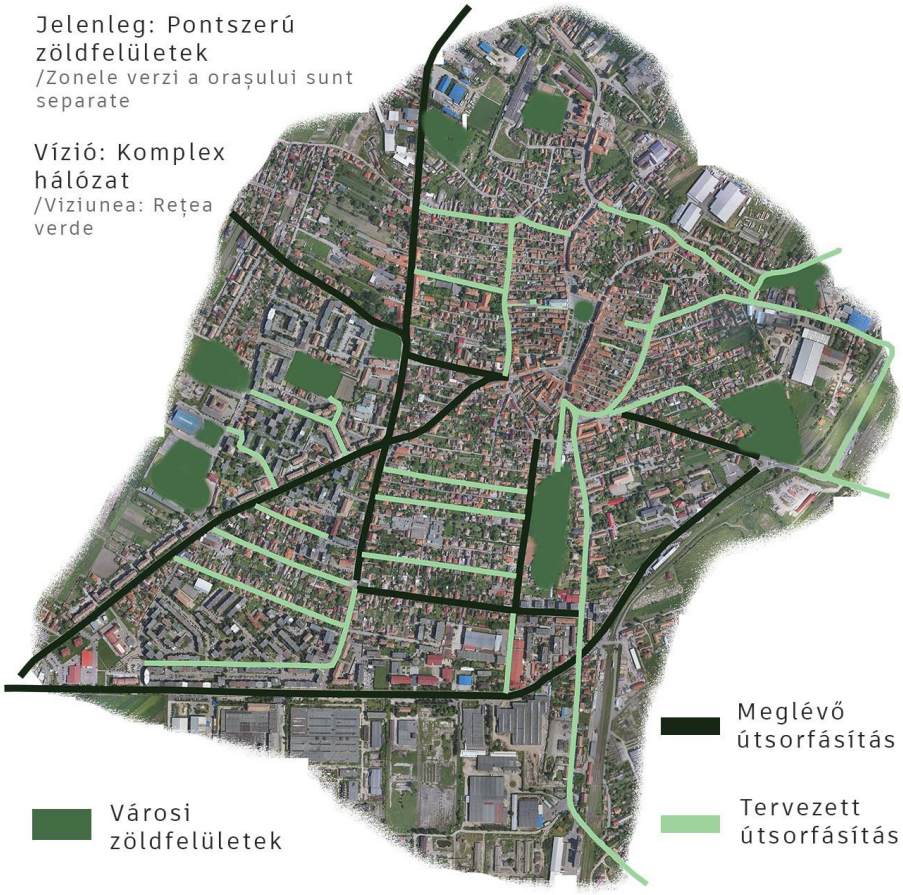


16. ábra – Beszterce központjának alaprajza

17. ábra – Beszterce központ tervének látványképe

4. EREDMÉNYEK

4.1. Kézdivásárhely zöldhálózatának víziója



18. ábra – Kézdivásárhely tervezett zöldhálózata

Kézdivásárhely tervezett zöldhálózatának a célja a meglévő zöldfelületek összekapcsolása, ezáltal a lakók ösztönzése több gyaloglásra és biciklizésre.

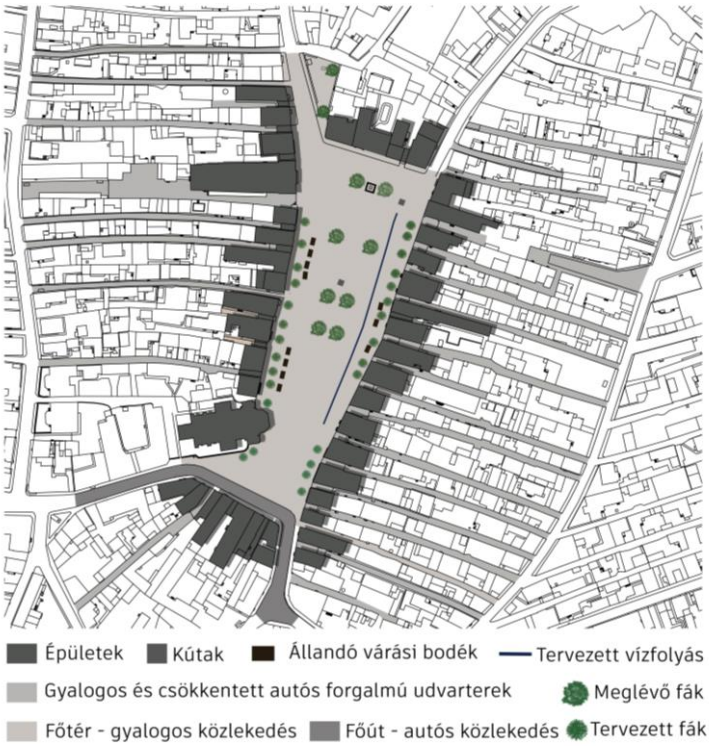
A pontszerű zöldfelületeket, parkokat és a lineáris zöldfelületeket (amelyek a vasútvonal és Torja- valamint Kászon patakának vízpartja) útsorfásítással tervezem összekötni. Mivel jelenleg csak a főbb utak mentén található útsorfásítás, ezért célszerűnek látom ezt a város belsejében is megteremteni. A 18. ábrán az utak mentén a sötét zöld szín jelöli már meglévő, valamint világos színnel a tervezett útsorfásításra javasolt.

4.2. Történelmi vásártér víziója

A kutatásaim alapján a főtér használhatóságának növelése gyalogos forgalmának erősítésével érhető el a legjobban. Ennek történelmi alapja van, mivel az udvartereket és a vásárteret sem autós forgalomra tervezték, az egyetlen jármű, ami akkoriban, amikor választani lehetett a város szerkezetének fejlesztéséről, de elutasításra került, legfeljebb a lovas szekér lehetett. Ezért az elképzelésben a tér le van zárva az autós forgalom előtt.

Ebben az esetben a tér megőrzi a piactér jellegét, a főtér közepén megmaradnak a magnóliafák. A templom mellett, a főtér közepén és a tér másik végében kutak kaptak helyet az 1900-as évekre emlékeztetve, az épületek mentén gömb koronájú fasor húzódik, amely csak kicsiny, de kellő mértékben takarja az épületek homlokzatát, ugyanakkor szolgáltat némi árnyékot.

A fasorok előtt több helyen állandó vásáros pavilonok kapnának helyet, így is fenntartva a vásár jelleget. A református templom melletti téren kapnának helyet a különböző rendezvények. A tér nyugati oldalán egy vízfolyás látható, amely a régi vízelvezető árokra emlékeztet, de sokkal csiszoltabb formában.



19. ábra – Történelmi tér víziójának alaprajza

4.3. Környezetbarát tér víziója

Az ökologikus főtéren a növényzet és a víz kap főszerepet. Gyalogos közlekedés uralja a helyet, valamint átvezet rajta egy kijelölt biciklis út. A legfőbb akadály a körforgalomként használt főtér autós forgalma, valamint a parkolók magas száma, csak ezeknek a kiiktatásával lehet létrehozni egy környezetbarát teret.

A téren sokkal több fa kap helyet, mint ahogyan régen a vásártér esetében volt, sokkal több árnyékot szolgáltat, és a vízmedencével a tér közepén, valamint a vízfolyással, ami a vízmedencébe torkollik, a tér mikroklímája sokkalta kellemesebb, mind a nyári és mind a téli hónapokban.

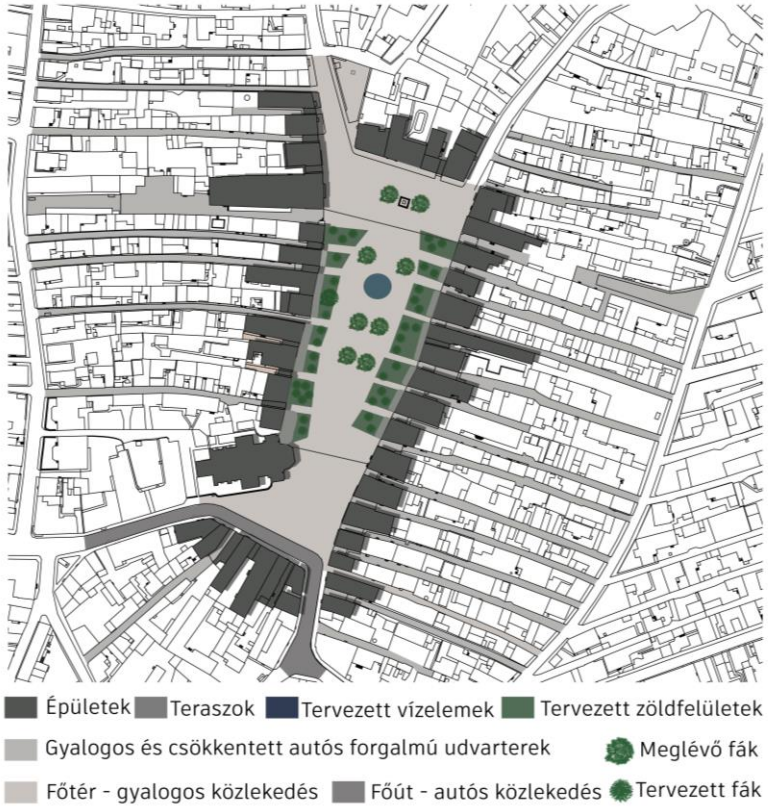
A téren sok zöldfelület kap helyet, a beültetett fák között helyi őshonos fafajták kaptak szerepet, melyeknek gyümölcseit az udvarterek lakói és a térre látogatók fogyaszthatják.

20. ábra – Környezetbarát tér víziójának alaprajza

4.4. Közösségi tér víziója

Az udvarok, udvarterek kiterjesztése a főtérre.

A fenti mottó vezérli ennek a közösségi térnek a gondolatiságát. Mivel mára már csak nagyon kis helyek maradtak az udvarterekben a zöldfelületeknek, ezért a téren folytatódnának a tér tengelyére merőlegesen, utat engedve az udvarterek útjainak. A téren a *shared space* (megosztott tér) gondolatisága lenne jelen, ahol az udvarterekben lakók autókkal bemehetnének a térre, de csak csökkentett sebességgel, figyelve a gyalogosokra. A régi kút helyén egy vízi elem kapna helyet, hogy szimbolizálja azt, valamint az épületek mentén teraszok lennének a korzózáshoz. A tér templom melletti részén lenne a rendezvénytér, és a tér felső felén pedig egy kulturális tér.



21. ábra – Közösségi tér víziójának alaprajza

5. Összefoglalás - Koncepciók ötvözete

Következtetésképp ötvöztem a lehetséges revitalizációs koncepciókat, amelyekből egy olyan közösségi tér terve jött létre, amely erősíti a történelmi és ökologikus értékeket egyaránt, mindezt kortárs megoldásokkal létrehozva.

Kívülről indulva fontos az udvarterek kihangsúlyozása egy kék-zöld hálózattal. Az udvarterekben zajló életnek és a gyalogos forgalomnak felpezsdítése érdekében a rossz állapotban lévő homlokzatokon kúszónövényekkel kialakított zöldfalak kapnak helyet. Ezenkívül egy csatornahálózat, amely összegyűjti az udvarterekből az esővizet és elvezeti a térre, azon egy vízmedencébe, a többlet víz pedig egy földalatti tartályba gyűlik össze a tér északi részén, a kialakított zöldövezet alatt. A víz elraktározása és újra felhasználása során a tér önfenntartó lenne vízgazdálkodás szempontjából. A csatornahálózat fedetlen, hogy látható legyen a víz folyása. Ezenkívül ez a vízhálózat nem csupán az ökológiai értékeket, hanem a történelmi értékeket is felelevenítené, mivel régen is az udvarterekből a főtérre folyt a víz. A tervvel ellentétben a tér két hosszanti oldalán két árokba folyt régen az összegyűjtött víz, de ez a csökkentett autós forgalom elvezetése miatt nem lehetséges, így középen egy szélesebb csatornába futna a hálózat. Ezek a csatornák egyfajta vezetőként is szolgálnak, vezetik a gyalogosokat az udvarterekbe, nem kimondottan a látnivalókhoz, hanem az udvarterek hangulatának megtapasztalása, az ottani élet megismerése érdekében. Éjjel a hálózat ki lesz világítva, ami így még látványosabban emeli ki ezt az egyedi udvarteres szerkezetet.

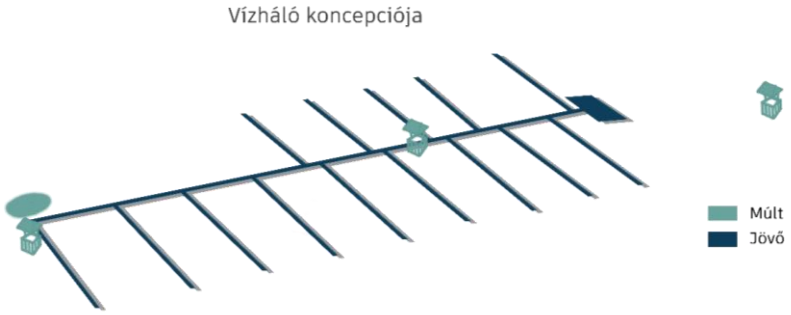
A központban a templom melletti üres rendezvénytéren ezentúl akadály nélkül tarthatók a havi vásárok, vallási és nemzeti ünnepségek, valamint a városnapok.

Az épületek menti teraszok az épületek funkcióinak megváltozását vonják maguk után, így az élet is fellendül a téren. A tér közepe megüresedne, a Gábor Áron szobor az északi részen kapna helyet a zöldövezetben, így a tér többi része a szabad találkozás helyévé válna. Az északi részen egy emelt zöldövezet kap helyet, így a tér azon oldalán egy nyugodtabb rész jön létre a fák között. A magnóliafák mellett a tér két oldalán egy-egy fasor kerül telepítésre, bécsi kiültetésben, alacsonyabb gömbkoronájú fafajokkal. A szobor körül egy díszkiültetés kerül telepítésre illatos gyógy- és fűszernövényekből.

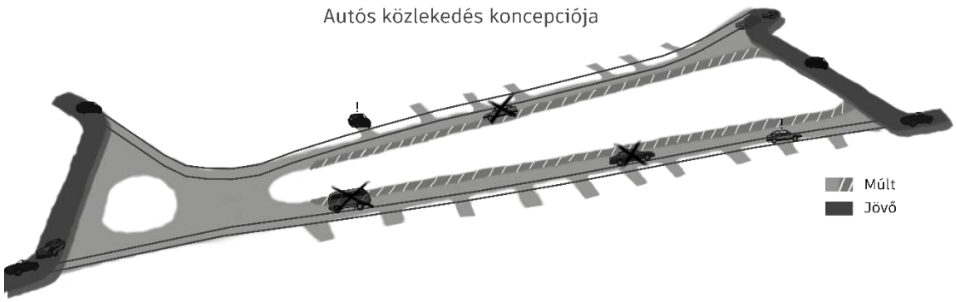
Az úthálózatot tekintve a tér északi és déli oldalán megmarad a kétsávos autóút, de a téren csak azok haladhatnak át vagy mehetnek be csökkentett sebességgel, akik az udvarterekben laknak vagy árufeltöltésre mennek. Ez a megosztott tér elvei alapján működne, mivel a téren a gyalogosok és autósok is egyaránt közlekedhetnek. Ennek köszönhetően közel a teljes tér

gyalogos elsőbbségű, amely nagyban eltér a jelenlegi helyzettől. A zöldövezetben a régi kút felelevenítésére egy ivókút kap helyet, és a többi kútra pedig a burkolat mintázata emlékeztet.

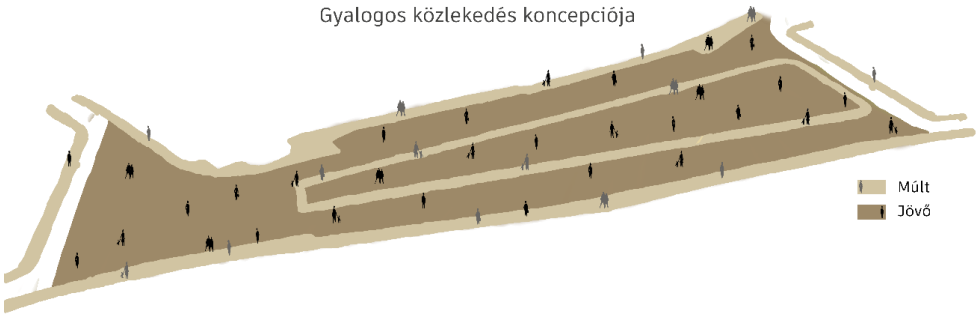
22. ábra – Zöldövezet koncepció (saját munka)



23. ábra –Vízhálózat koncepció (saját munka



24. ábra –Autós közlekedés koncepciója (saját munka)



25. ábra –Gyalogos közlekedés koncepciója (saját munka)

IRODALMI JEGYZÉK

(3) Facebook. (n.d.). Retrieved April 19, 2022, from https://www.facebook.com/media/set/?vanity=csomopoint&set=a.2228173437417380

Almási, B. (2007). *A zöldhálózat tervezés metodikai fejlesztése Budapest peremterületének példáján*. http://phd.lib.uni-corvinus.hu/248/1/almasi_balazs.pdf.

Arh. Corniciuc, M. (2012). *Actualizarea plan urbanistic general şi regulament local de urbanism al municipiului Târgu Secuiesc*.

Balogh, P. I. (2011). *Történeti városok köztereinek jelenkori modernizációja*. https://pea.lib.pte.hu/bitstream/handle/pea/8461/balogh-peter-istvan-dla-2011.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Dimény A. (2018). *A polgárosodás társadalmi és kulturális hatásai Kézdivásárhelyen: 1750-1944*. Kriza János Néprajzi Társaság; pp.33-58.

Dimény, A. (2019). *Kegyelet emlékéül állították*. T3 kiadó, Kolozsvár; pp.14.

Dr. Kollányi, L., Máté, K., Mezősné dr. Szilágyi, K., Báthoryné dr. Nagy, I. R., Dr. Török, K., Dr. Csecserits, A., & Szitás Katalin. (2017). *Zöldinfrastruktúra-hálózat fejlesztése*. MTA Ökológiai Kutatóközpont, Ormos Imre Alapítvány.

Építészeti Mûhely konferencia—Udvartér—Kézdi.infó—Kultúra—Kézdivásárhely Infó Centrum. (n.d.). Retrieved April 19, 2022, from https://www.kezdi.info/news/epiteszeti-muhely-konferencia-udvarter/2732

Felső-háromszéki-medence. (2020). In *Wikipédia*. https://hu.wikipedia.org/w/index.php?title=Fels%C5%91-h%C3%A1romsz%C3%A9ki-medence&oldid=22216612

Földi, I. (1971). Századelő az udvartereken. *Megyei Tükör*. https://adt.arcanum.com/hu/view/HaromszekMegyeiTukor_1971_01/?query=udvart%C3%A9r&pg=150&layout=s

Incze, L. (2012). *A rendtartó székely város*. Polis könyvkiadó.

Jámbor, I. (2000). Kértépítészeti tér, szabad tér, zöld tér. In *Tájépítészet 1* (p. 9).

Kézdivásárhely. (2022). In *Wikipédia*. https://hu.wikipedia.org/w/index.php?title=K%C3%A9zdiv%C3%A1s%C3%A1rhely&oldid=24620871

Kézdivásárhelyről. (n.d.). kezdi.ro. Retrieved April 3, 2022, from https://www.kezdi.ro/kezdivasarhelyrol/

Kiss, L. (2010). *Pillanatképek Kézdivásárhely történetéből*. Pro Kézdi Egyesület.

Korm. Rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről, no. 253, XII. 20. (1997). https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99700253.kor

Lezárult a fizetéses parkolás szavazása. (2017, May 17). kezdi.ro. https://www.kezdi.ro/kozelet/lezarult-a-fizeteses-parkolas-szavazasa/

Litere, E. G. A. absolvit F. de, Română-Engleză, S., lucrat, a U. B. A. debutat în presă în 1996 la publicația S. S. M. A., Timpului, D. L., ProSport, la ziarul, FM, postul de radio E., Mediafax, agenția de presă, Bistrița, dar și la clubul de fotbal G., & Online, unde a fost purtător de cuvânt D. 2011 scrie la T. (2014, November 12). *Detalii despre proiectul de modernizare a Pieței Centrale. Cum va arăta zona (FOTO)*. TimpOnline.ro. https://timponline.ro/cel-mai-bun-proiect-de-modernizare-a-pietei-centrale-realizat-de-o-firma-din-cluj-cum-va-arata-zona/

Olasz, G. (1999). Kézdivásárhely sajátságos településszerkezete és műemléki jelentőségű területei. In *Acta—1998 (Siculica)* (Vol. 1998/2, pp. 59–80). T3 kiadó.

Orbán, B. (1991). *Székelyföld leírása*. Európai idő kiadó. https://mek.oszk.hu/04800/04804/html/129.html?fbclid=IwAR3zeKpDfupcjpv0PLTnLntUPXEUdBqjYfxpSaJdDMFXo4fNwooNj2p3dIU

Pawłowska, K., & Swaryczewska, M. (2002). *Ochrona dziedzictwa kulturowego*. Jagelló Egyetem Kiadója.

Szijártó, Z. (2010). *A városi közterek és parkok rehabilitációja*. Európa kulturális fővárosa.

Tóth, G. (2009, August 16). *Where the Sidewalk Doesn't End: What Shared Space has to Share*. https://www.pps.org/article/shared-space

Vámszer, G. (1977). Az udvartér—Kézdivásárhely régi települési fomája. In *Életforma és anyagi műveltség* (pp. 217–222). Kriterion könyvkiadó. https://adatbank.ro/html/cim_pdf2468.pdf

Városközpont. (n.d.). Retrieved April 7, 2022, from https://wikihuhu.top/wiki/City_centre

Wilczkiewicz, M., & Wilkosz, M. (2015). Revitalization – definition, genesis, examples. *Geomatics, Landmanagement and Landscape*, *2*, 71–79. https://doi.org/10.15576/GLL/2015.2.71

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra – Kézdivásárhely elhelyezkedése országos és megyei szinten (saját munka)

2. ábra – Felsőháromszéki medence falvai (saját munka)

3. ábra – Város térbeli és funkcióbeli fejlődése (saját munka)

4. ábra – Kézdivásárhely városszerkezete (saját munka)
5. ábra – Város zöldfelületei (saját munka)
6. ábra – Főtér jelenlegi állapota (saját munka)
7. ábra – Kézdivásárhely főtere – légifelvétel
8. ábra – Webkamera felvétel a főtérről; forrás: https://www.kezdi.ro/ip-kamera/
9. ábra – Látványkapcsolatok (saját munka)
10. ábra – Konfliktusok (saját munka)
11. ábra – Tervezett látvány 1 (forrás: https://www.kezdi.info/news/epiteszeti-muhely-konferencia-udvarter/2732)
12. ábra – Tervezett látvány 2 (forrás: https://www.kezdi.info/news/epiteszeti-muhely-konferencia-udvarter/2732)
13. ábra – Tervezett látvány 3 (forrás: https://www.kezdi.info/news/epiteszeti-muhely-konferencia-udvarter/2732)
14.ábra – Tervezett látvány 4 (forrás: https://www.kezdi.info/news/epiteszeti-muhely-konferencia-udvarter/2732)
15.ábra – Csomópont tervezett főtér helyszínrajza (forrás: https://www.facebook.com/media/set/?vanity=csomopoint&set=a.2228173437417380)
16. ábra – Beszterce központjának alaprajza (forrás: https://timponline.ro/cel-mai-bun-proiect-de-modernizare-a-pietei-centrale-realizat-de-o-firma-din-cluj-cum-va-arata-zona/)
17. ábra – Beszterce központ tervének látványképe (forrás: https://timponline.ro/cel-mai-bun-proiect-de-modernizare-a-pietei-centrale-realizat-de-o-firma-din-cluj-cum-va-arata-zona/)
18. ábra – Kézdivásárhely tervezett zöldhálózata (saját munka)
19. ábra – Történelmi tér víziójának alaprajza (saját munka)
20. ábra – Környezetbarát tér víziójának alaprajza (saját munka)
21. ábra – Közösségi tér víziójának alaprajza (saját munka)
22. ábra – Zöldövezet koncepció (saját munka)
23. ábra –Vízhálózat koncepció (saját munka)
24. ábra –Autós közlekedés koncepciója (saját munka)
25. ábra –Gyalogos közlekedés koncepciója (saját munka)
29. ábra – A főtér funkciósémája (saját munka)

DIAGRAMM JEGYZÉK

1. diagramm – Válaszadók életkora

2. diagramm – Kézdivásárhelyre való látogatás okai

3. diagramm – Kézdivásárhelyi főtér látogatásának gyakorisága

4. diagramm – Főtér funkciói

5. diagramm – Parkolók száma

6. diagramm – Főtéren való parkolás gyakorisága

7. diagramm – Főtéren való parkolás okai

8. diagramm – Biciklis út szükségessége

9. diagramm – Gyalogos átkelőhely számának megfelelősége

10. diagramm – Gyalogos átjárás az úttesten

11. diagramm – Gyalogos átjárás a zöldfelületen

12. diagramm – Főtéri növényzet rangsorolása

13. diagramm – Rendezvények látogatása

14. diagramm – Parkok látogatása

15. diagramm – Parkok népszerűsége

16. diagramm – Parkok látogatásának gyakorisága

17. diagramm – Elégedettség értéke a főtérrel kapcsolatosan

18. diagramm – Elégedettség értéke a főtér közlekedési hálózatával

19. diagramm – Elégedettség értéke a főtér növényzetének állapotával

20. diagramm – 2018-as terv

21. diagramm – 2018-as terv értékelése

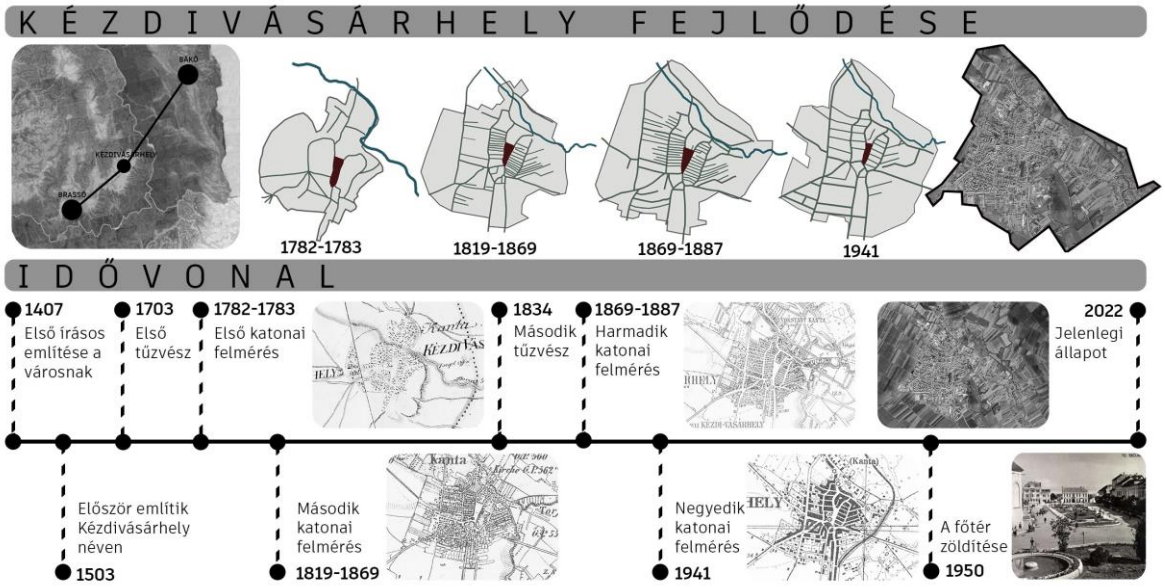
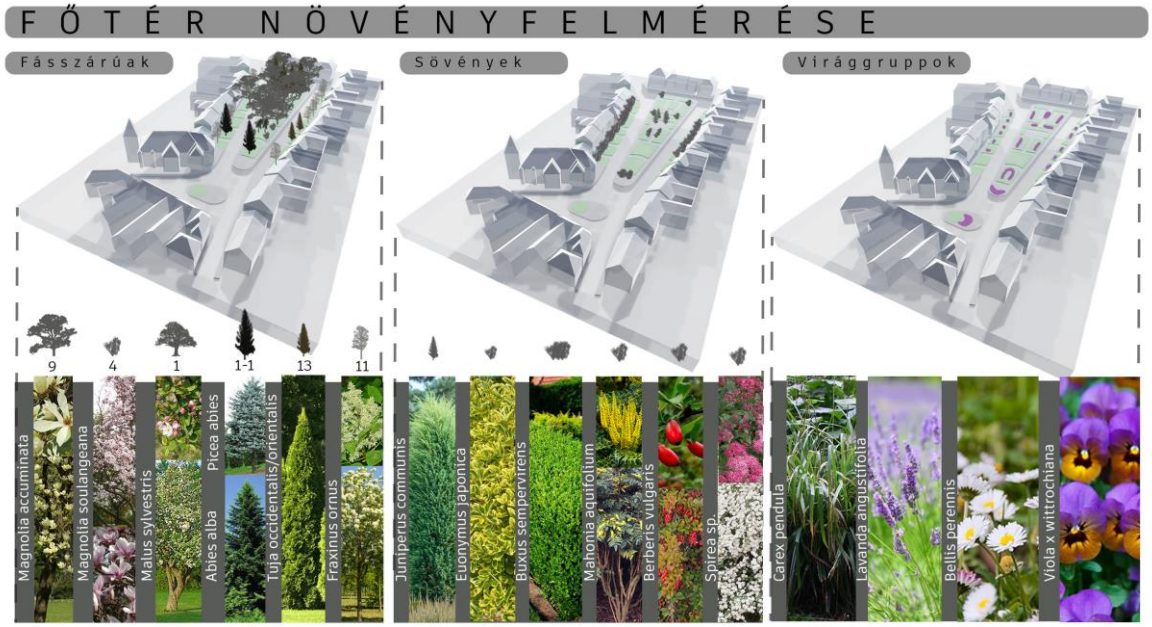
22. diagramm – 2018-as terv értékelése

23. diagramm – Főtér sétálótérként

24. diagramm – Főtér jelenlegi állapotának megőrzése

MELLÉKLETEK

1. melléklet: Kézdivásárhely történeti fejlődése tervlap



2. melléklet: Kézdivásárhely főterének növényfelmérési tervlapja