

## Tata Szíve beteg? II. rész

„Tata és Tóváros szerencsés egyesítése után az új vezetőségnek és a közönségnek egyaránt foglalkoznia kell az egyesített község jövőjével. Vannak megoldatlan problémák a múltból, keletkeznek új problémák az egyesítésből. Maga az élet is vet fel újakat. A problémákat lehet megoldani ötletszerűen is, de az ilyen megoldás ritkán kielégítő. Sokszor hamar megbánjuk, de már nem lehet segíteni. Az ötletszerű döntésnek az a nagy veszélye, hogy csak a pillanatnyi helyzetet nézi és ezáltal belevág nagyobb tervek végrehajtásába, megakadályozza komolyabb programok tervszerű megvalósítását. Ezért szükséges, hogy az egyesített Tatatóváros jövőjéről körültekintéssel, megfontoltsággal gondolkozzunk és átfogó terveket dolgozzunk ki, amelyek az összes életbevágó és fontos kérdések megoldására kiterjednek és egyúttal lehetőséget nyitnak olyan kérdések megoldására, amelyek rövid lélegzetű, ötletszerű cselekvéssel soha nem lennének megoldhatók.”

/Részlet Magyary Zoltán - Mi lesz Tatatóvárosból - Tatatóváros a jövőben, 1938.szeptember 23-án megjelent művéből, bevezető gondolat/

Az előző írásban a tópart zsúfoltságának enyhítésével kapcsolatban felvetett alapvető kérdésekre egyértelműen igenlő válaszok születtek. Szükség van a keleti – tóvárosi oldal – tópart tehermentesítésére. Ennek alapvető iránya rövid távon a nyugati – tatai oldal – tópart fejlesztése, hosszú távú megoldásként az egész Öreg-tóra kihatóan a rekreációs célokat szolgáló városfejlesztés, amely magában foglalja a Fényes forrásvidéket és környezetét, beleértve a Réti-tavak és a Csever árok területeit is.

Elsőként most foglalkozzunk a tó nyugati oldalával, az ottani fejlesztési célokkal és lehetőségekkel. Milyen további szempontokat kell még a másik oldal tehermentesítésén túl figyelembe venni? Szükséges a tópart fejlődésének a közvetlen lakókörnyezetre gyakorolt hatását is folyamatosan mérlegelni, a nem közvetlenül a tó partját érintő problémákat (például parkolási kérdések) is figyelembe venni. Választ kell adni arra a kérdésre is, hogy milyen módon lehet a part és a városrész kapcsolatát a jelenleginél szervezettebbé tenni. Az eddig felmerült vélemények alapján kiemelten kell kezelnünk a minőségi fejlesztéssel szorosan összefüggő mennyiségi kérdéseket is. Szinte mindig hangsúlyosan jelentkezik, hogy a fejlesztések következtében ne a zsúfoltság, a tömeg kerüljön át a tó másik oldaláról, hanem a minőség mellett a part „szellőssége” is legyen rendezőelv a tervezés során.

Ezek az elvárások nem túlzóak, és akkor is érvényesíthetők, ha nem szigorúan minden lehetséges változást elutasító álláspontból közelítünk a kérdéshez. Eleve nem kell és nem lehet valamiféle beépítési láncolatról gondolkodni, hisz a

jelenlegi városfejlesztési és rendezési eszközök meghatározzák a lehetőségeket és az irányokat is. Sokkal inkább a területnek a „megnyitásáról”, a város tatai oldala és a tópart jó kapcsolatának kialakításáról lehetne itt szó. Az ezen a területen folyó fejlesztések – legyenek azok önkormányzati vagy magán kezdeményezések – kezdik életre kelteni a városrészt. A Hősök terétől a Kossuth téren át a Fazekas és a Kocsi utcák vonalában a Kálvária-dombig terjedő területen kirajzolódik egy új városrészi tengely szinte teljesen párhuzamosan a tóparttal. Az elmúlt időszakban a város ezen részén jelentősen nőtt a lakások száma, jellemző a fiatal családok beköltözése, akik valószínűleg új igényekkel, a fejlődés reményével érkeznek ide. Ennek a területnek nincsenek természetes lejáratai a tópartra, így indokolt elsődlegesen ezeket a kapcsolatokat megoldani.

A partnak az egyik fő értéke a környezeti állapota, a zöldfelületek és a víz közvetlen közelsége. Ezeket tiszteletben tartva és jövőbe mutatóan figyelembe véve, az új kapcsolatok létrehozásának kizárólag gépjárművektől mentes módon, gyalogos és kerékpáros megközelítésekkel kellene megoldani az úthálózat bővítését. Természetesen ez magával hozza a közeli parkolási lehetőségek megteremtésének igényét is. Kijelölt és alkalmas parkolópontok létesítésében és jó minőségű sétautak egyidejű építésében, valamint azok szigorú működtetési rendjében szükséges gondolkodnunk. Ezeket a megközelítési pontokat a Kastélytól a Remeteséig szükséges megtervezni és tudatosan fejleszteni.

A mostani írást egy térképpel egészítem ki, fókuszálva a kezelendő területre, amelyen 12 beavatkozási pontot azonosíthatunk. Célom a vizsgált terület jobb beazonosíthatósága, a vélemények megismerése és a fejlesztés komplex megközelítése.

Nyugodt öszinteséggel arról is kell beszélni, hogy a terület ilyen szintű fejlesztéséhez jelenleg nem állnak az önkormányzat rendelkezésére a megfelelő pénzügyi források. Ha azonban nem rendelkezünk egyértelmű célrendszerrel és konkrét beavatkozási akciótervvel, akkor a kínálkozó lehetőségekkel sem fogunk tudni élni, illetve olyan eseti megoldások szülehetnek, amelyek utólag mindig drágának bizonyulnak. Az alábbiakban szereplő bármely pont vitatható, a program bővíthető, a beavatkozások eszközei változhatnak. Azt azonban nem tehetjük meg, hogy figyelmen kívül hagyjuk a változást, és arra felkészületlenül esetleges válaszokat adunk. A város által azonosított beavatkozási területek a következők:

1. Kastély tér (állami tulajdon): A terület funkciója alapvetően kialakult, városi rendezvények területeként, közparkként működik. Általános megújítása jegyében közmű- és úthálózati rendszerét, kültéri bútorzatát bővíteni és korszerűsíteni kell. A Kastély felé való nyitottságát a park megújulásával összhangban

hangsúlyosabbá lehetne tenni. A terület jelenleg kihasználatlan, de jól integrálható része a Bláthy Ottó iskola előtti magasan fekvő parkrész, ahol pihenő funkciók kialakítása jól megoldható.

2. Fedeles lovarda (magántulajdon): Az épület megújítása és annak funkciója a beépítési lehetőségek keretében a tulajdonos döntése. A város elérendő célja egyrészt a terület végleges rendezése, másrészt a Kastély tér felé eső oldalon egy részben városi érdekeket is szolgáló közösségi célú fejlesztés megvalósítása. Az előzetes egyeztetések alapján itt létesülhet a rendezvényeket is kiszolgáló vizesblokk és konferencia-helyszín. Mindenképp fontos lenne ennek a partszakasznak és az istálló területének beruházásait összehangolni az elkerülhetetlen építési terhelések egyidejű megvalósulása érdekében.

3. A lovarda és istálló közötti park (önkormányzati terület): A fő cél a mai pihenő és játszótéri funkciók minőségi fejlesztése. Új és attraktív pihenőpontok kialakítása mellett többgenerációs, valódi élményt adó, tematikus játszótér kialakítását tervezzük. A területnek – mint meglévő útkapcsolat – a tópart megközelítési pontjaként is kell funkcionálnia, mindenképp szükséges a zöldfelület sérelme nélküli öko-parkolóhelyek kialakítása is a területen. A hely így a tókerülés (gyalogos, futó, kerékpáros) egyik új, erre a célra fejlesztett pontja lehet.

4. Istálló és kapcsolódó telek (magántulajdon): A tulajdonos szándéka szerint a szabályozás szerinti funkciót, szállodafejlesztést kíván megvalósítani. Szakmai oldalról nézve ezt a lehetőséget, megállapíthatjuk, hogy olyan, a tatai vendéglátásból jelenleg hiányzó szálláshelytípus létesülhetne itt, ami kiegészíti és fel is értékeli a tatai idegenforgalmi lehetőségeket. Az előzőekben felvetett szempontok közül érdemes még a minőségi (nem mennyiségi) célú fejlesztési elvet is kiemelni. Az önkormányzat részéről egyértelmű elvárás a beruházással szemben, hogy az megfeleljen a környezet és az épített örökség védelmével szemben támasztott elvárásoknak, amelyek városunkban különösen magasak. Ha van ilyen megoldás, akkor a fejlesztés illeszkedni tud a tópart városvezetés által elérni kívánt megújulásához.

5. Ligetesült terület a Kálvária utca vonaláig (önkormányzati terület): Fontos tudni, hogy ez a terület jogilag nem erdő, a NÉBIH erdőtérképén nem szerepel, hanem önkormányzati tulajdonban lévő közpark. Ennek kimondott előnye, hogy a környezetvédelmi szempontokat maximálisan figyelembe véve lehetne itt olyan pihenőligetet (a gyakorlatban parkerdőt) létesíteni, ami kimondottan növelhetné ennek a résznek a használhatóságát, a lakossági séta- és pihenési lehetőségeket. (Elhatárolt részen kialakítható lenne akár kutya-futtató is.) Ezzel teljes összhangban, funkcionálisan a „parkerdővel” egybefüggően lehetne a volt temető

területén egy emlékparkot létesíteni. Ma méltatlanul gondozatlan ez a terület. Gondolkodni lehetne a program keretében a tatai izraelita temető jobb és méltóbb megközelíthetőségén is.

6. Szabadstrand (önkormányzati terület): A valaha méltán közkedvelt partszakasz fürdésre, vagy csak kikapcsolódásra alkalmassá tételét mindenképp szükséges végiggondolni. Lehetséges megoldásként kínálkozik egy olyan stégrendszer telepítése, amely pihenésre, napozásra egyaránt módot adhat. Indokolt lenne valahol a liget és a szabadstrand találkozási pontjánál a sétahajó kikötési pontját is kialakítani, ezzel is újabb autómentes megközelítési lehetőséget teremteni, illetve „széthúzni” a látogatható pontokat a tóparton. A szabadstrand déli végétől a ma is meglévő sétautat fel kell újítani, és a gyalogos és kerékpáros közlekedésre alkalmassá kell tenni a Kálvária utca irányába.

7. Felső sétány a lovardától a Csillagvizsgálóig (önkormányzati tulajdon): Talán a legfontosabb beavatkozási pont, mert ez hozná létre a legtöbb közvetlen tóparti kapcsolatot a tatai városrészsel. A sétány megfelelő átalakítása egyben a tóparti sétány alternatívája is lehetne. Így akár a gyalogos és a kerékpáros forgalom a tópart jelentős szakaszán szétválasztható lenne – erősítendő ennek a tóparti szakasznak a gyalogos és pihenő jellegét. Három keresztirányú megközelítés is kialakulhatna a Rendház mindkét végében és a Csillagvizsgálónál. A sétány megújításának keretében a Tamás-szikla láthatóvá és biztonságosan látogathatóvá tétele is megvalósulhat. Teljesen új megoldásként a sétány nem a semmibe futna a déli irányban, hanem a sziklapartot követve a Csillagvizsgáló mellett érhetné el a Tanoda teret. A sétány ezen szakaszán a méltán híres egykori kőbányászatnak és geológiai, illetve régészeti emlékeknek a bemutatóhelyei jöhetnek létre egy „Szikla Tanösvény” kialakításával.

8. Kőporos (önkormányzati terület): A térség megújulásának másik nagyon fontos helyszíne. A tóparton megvalósítható új funkciók (pihenőliget, emlékpark, szabadstrand, erdei tornapálya) valószínűleg jelentős forgalmat is jelenthetnek. Egyidejűleg nem szabad elfeledkezni a gimnázium és annak sportcsarnoka által nap-nap után generált parkolási gondokról és az itt élők ezen problémájáról. A terület mai funkcióját is biztosító és azzal összeegyeztethető módon indokolt lehet egy új parkolási helyszín kialakítása ezen a területen. Ennek műszaki megoldásai lehetségesek, mindenképp az érintettekkel egyeztetett megoldást kellene találni.

9. Szállodához vezető lejárati út kérdése (önkormányzati terület): A szállodai beruházás kezdeményezője alapvetően a Fazekas utca felől meglévő út használatával tervezi a megközelítést. A város vetette fel annak a lehetőségét, hogy a belvárosi forgalom tehermentesítése érdekében indokolt lehet a Fekete út felőli megközelítés átgondolása. Ebben a kérdésben az előző és a következő

pontot egyben érdemes értékelni. Egy szálloda forgalma működés és építés közben is eltérő. Más az építési forgalom eseti terhelése és a normál működés kiszámítható napi forgalma, annak intenzitása és jellege. Ebben a pontban érdemes a működési forgalmat modellezni. Egy 80-100 szobás szálloda gépjármű forgalmának kisebb részét teszi ki a vendégforgalom: tapasztalatok szerint a szobaszám 45-55 százaléka között tervezhető. Ez napi szinten 40-50 vendég autóforgalmát jelenti. Ennél kicsit nagyobb mértékű, kb. 60-70 autó közé tehető a személyzeti és a napi beszállítói forgalom az egész napra elosztottan. Ezek a számok egyáltalán nem magasak a városi forgalom tekintetében – összehasonlításként gondoljunk csak az Eötvös Gimnáziumnál naponta kétszer megjelenő több száz nagyságrendű autóforgalomra. A valós kérdés az, hogy szükség van-e a Kőporos felől bármilyen közúti jellegű közvetlen kapcsolatra, vagy elegendő egy esetlegesen létesítendő parkoló pontig engedni a forgalmat, onnan pedig környezeti terhelést nem jelentő kiegészítő forgalmat megvalósítani és engedélyezni.

10. Tanoda tér és Kálvária utcák forgalomszabályozása (önkormányzati terület): Az előző két ponttal összefüggésben kell foglalkozni a két érintett utca esetlegesen megjelenő többlet forgalomterhelésével, az itt meglévő jelenlegi, elsősorban parkolási problémákkal. Biztosan növelni kell ennek a területnek a parkolási kapacitását és törekedni kellene ezeknek az utcáknak a biztonságos és csillapított forgalmi rendjére. A gimnázium állandó és a sportcsarnok elsősorban hétfélig extrém terhelése erősíti a Fazekas utcától a tó felé eső utcák egységes és csillapított forgalmi rendjének megalkotását, annak újraszervezését. Ebben is az ott lakók véleményének alapos megismerése és az alternatívák közös kiértékelése hozhat megnyugtató eredményt.

11. Átkötő út a Fekete út és a Kálvária utca között (önkormányzati terület): A város rendezési tervében régóta szerepel a mai állapotában szinte járhatatlan útszakasz kiépítése, alkalmassá tétele a gépjármű és kerékpáros, illetve a gyalogos közlekedésre. Ez a kérdés nincs direkt összefüggésben az esetleges szálloda beruházással. Ha valaki gyakorlatiasan átgondolja ennek az útnak a szerepét, könnyen beláthatja, hogy nem alkalmas az építési forgalom lebonyolítására, hisz a Fekete útra érve vagy az autópálya felé, vagy a városon keresztül kellene tovább haladni. Ennek az útnak a kérdése abból a szempontból fontos, hogy a gimnáziumhoz érkező jelentős részben átmenő forgalom kap-e egy új bemeneti-kimeneti pontot, vagy visszafordítjuk a nehézkesen járható utcákba. Ez az út extrém helyzetekben „menekülő” útként is tudná szolgálni a várost.

12. Tóparti sétány/erdei tornapálya (önkormányzati tulajdon): A tópart ezen szakaszának fejlesztése során természetesen foglalkozni kell a szabadstrandtól a

Fáklya utcáig terjedő tóparti sétánnyal és az egykori (ma már csak nyomokban fellelhető) erdei tornapályával is. Az nem kérdés, hogy ennek az útvonalnak mindig is meg kell maradnia, a körbejárhatóságot biztosítani kell. A valós kérdés az út használhatósága, van-e lehetőség a gyalogos, futó és kerékpáros forgalmat valamennyire szétválasztani, van-e olyan fejlesztési cél, ami érinti ezt a területet. Szerintem mindkét kérdésre igennel lehet válaszolni. A mai sétányt övező erdőterületek számos helyen módot adnának sétáló utak kiépítésére, amivel jelentős mértékben csökkenteni lehetne a közös úthasználatot, és közelebb lehetne kerülni a természet itt lévő csodáihoz. Valószínűleg sokan használnák a csak gyalogos ösvényeket. Ezek sorában vissza kellene építeni az egykori három kis szigetet, elsősorban pihenő és természeti megfigyelő helyként. A tornapályát ma is használják, igény lenne annak a mai kor elvárásainak megfelelő modernizálására.

Természetesen a témák és a gondolatok tovább sorolhatóak. A városvezetésnek ma az a dolga, hogy a beazonosított kérdésekben végezze el a hatástanulmányokat, folytassa le az érintett hatóságokkal, a lakossággal és a társadalmi szervezetekkel az egyeztetéseket, esetleges vitákat. Ezek alapján aztán megalapozott, átgondolt döntéseket kell hozni, és elkészíteni a kivitelezés, a megvalósítás terveit. Csak így tudunk megfelelni a bevezetőben szereplő Magyary-idézet gondolatiságának, amelynek álláspontom szerint mindenkor iránytűként kell szolgálni számunkra.

Remélem, ahogy az első cikkhez, ehhez az íráshoz is lesznek gondolkodó, előremutató és együttműködő hozzászólások, vélemények. Javaslatokat megírhatják a tata.hu weboldal Városfejlesztési menüpontjára kattintva.

Dr. Horváth József