

## **Tata Szíve beteg? – Diagnózis és javaslat egy városfejlesztési kérdés átgondolásához**

„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 címmel 1938. szeptember 23-án megjelent művéből – bevezető gondolat/

Tata modernkori története kezdetének tekinthetjük a Magyary Zoltán által kezdeményezett 1938-as városegyesítéssel induló korszakot, ettől az időszaktól beszélhetünk az egységes és tudatos városfejlesztésről.

Az eredeti egyesítési szándék egyértelműen a két település (Tata és Tóváros) közös fejlődésében, az egymást erősítő egységesülésben látta a jövőt. Ez az időszak nagyon sok mindenben egységessé tette a várost, de a mai napig megmaradt és valószínűleg mindig is lesz egyfajta kettősség a városban. Ez természetesnek tekinthető, hisz olyan környezeti és településszerkezeti adottságai vannak a városnak, ami mindig is meghatározza a fejlődését, a mindennapi életét.

Az eredeti két város központjai megmaradtak, ezek helyett nem lehetett egy új, mesterséges városközpontot létrehozni, és igazából tere sincs egy ilyen típusú fejlesztésnek. Sokkal inkább a kiegyensúlyozottság, a település egészére figyelő fejlesztésnek és fejlődésnek van létjogosultsága. A városnak megvan a természetes tengelye is, ami az Öreg-tó, az Által-ér és összekötő kapocsként a tatai vár.

A városnak ettől a kettőségtől függetlenül – vagy talán ezt kiegyenlítő – mégis kialakult és van központja. Ez pedig vitathatatlanul az Öreg-tó, annak közvetlen

környezete és a vár. A városfejlesztési Magyary-terv ezt a területet Tata Szíve névvel illette. Ennél találóbb megfogalmazást keresni sem lehet, mert kifejezi a lényegét. Az embernél a szív adja a lüktetésünket, az életet, de ezzel a szóval fejezzük ki az érzelmeinket is. Tatának is ez a legfontosabb része. A város életminőségét, a mentális állapotunkat, a kötődésünket, a városhoz való érzelmi viszonyunkat is jelképezi Tata Szíve és annak állapota. (Érdeemes eljátszani a gondolattal, hogy az általunk ismert városoknak vajon van-e ilyen felismerhető és megfogalmazható „szíve”?)

A település két felének élete soha nem mutatott teljes egységet és egységes fejlődést. Folyamatos változásokkal, mégis látható egy egyensúlyra törekvő, természetesnek tűnő kiegyenlítődés a két településrész között. Amikor valamilyen elemében egyértelműen megbillent a városon belüli egyensúly, azt mindig követte korrekció. Az egyesítés utáni időszakban a közlekedési infrastruktúra egyértelműen Tóvárosnak kedvezett. Itt haladt keresztül a Budapest-Bécs vasúti és közúti közlekedési tengely. Ez magával hozta a munkahelyek zömének itteni bővülését (szomódi, agostyáni, baji utak környéke). Ezek folyamányaként pedig a lakosság kereskedelmi és szórakozási lehetőségei, az „élet” is egyre inkább a tónak erre, a keleti oldalára települtek. Ezzel egyidejűleg pedig a tatai oldal fejlődése lelassult, megbomlott a városi működés egysége és egyensúlya.

Mára ez a helyzet a tóparton már egyértelműen és a napi működésben látható, tapasztalható komoly gondokat okoz, Tata Szíve néha már levegőért kapkod, talán még nem beteg, de a megbetegedés jeleit mutatja.

Szükség van-e a beavatkozásra ezekben a folyamatokban?

Egyértelműen igen. Természetesen a beavatkozás mértéke eltérő lehet, nagyban függ a változás jellegétől és az érintettek körétől. Amikor a városon átvezető 1-es út kinőtte a várost – és ezzel már-már élhetetlenül túlterhelte a tataiak tűrőképességét – be kellett avatkozni. Erre a problémára adott válasz az M1-es autópálya megépítése, ami megosztotta a közlekedési terheket, mintegy visszabilentve annak egyensúlyát a két városrész között. Ehhez a fejlesztéshez a városnak annyi köze lehetett, hogy folyamatosan jelezte a problémát, és kérte az állami beavatkozást.

Az autópálya megépítése lehetőséget adott az iparterületek és munkahelyek új helyszínen történő bővítésére. Ma már az ipari park kialakulásával ebben a kérdésben is viszonylagos egyensúlyban van a város két fele. Itt már sokkal több feladata és felelőssége volt a városnak, a területet ki kellett jelölni a rendezési

tervekben, a közművek, utak fejlesztését ebbe az irányba kellett terelni. Zárójelben meg kell jegyezni, hogy az ipari park fejlesztésének és bővítésének továbbra is gazdaságilag a legfontosabb fejlesztési prioritásnak kell lennie a városban. Hosszú távon a város fenntartható működtetése elképzelhetetlen az iparüzési adóbevételek jelentős mértékű bővítése nélkül. Valószínűleg az utolsó olyan uniós költségvetési ciklus kezdődött meg idén, a mely még komoly fejlesztési pályázati pénzeket tesz elérhetővé. Ha a város nem építi ki a pályázatoktól független fenntartható városüzemeltetési és fejlesztési modelljét, akkor 8-10 éven belül megindulhat egy versenyképességi lassulás és idővel hanyatlás útján.

De mi a helyzet a közelmúltban szintén egyoldalúan fejlődött kereskedelem, vendéglátás és turizmus területén?

Részben megszületett a válasz, hisz a város új kereskedelmi/bevásárló centruma most kezd végleges helyet és formát nyerni. Teljesen logikusan a két városrész határán, mindenki, mindkét városrész számára egyformán megközelíthető módon a város közepén, jó helyen települtek az új bevásárló központok, a városi piac. Ebben a kérdésben már meghatározó volt a város szerepe. Egyértelműen befolyásolta a telepítés irányát, itt is a városrészek közötti egyensúlyra törekedve.

Elérkeztünk a legnehezebb és legkényesebb kérdéshez. Ahogy az orvoslásban a szívvel való törődés és az esetleges beavatkozás talán a szakma „csúcsa”, de mindenképp a legkényesebb és nehezebb feladat, úgy a tataiak szemében is a város Szívével való törődés és az esetleges beavatkozás a várospolitikai, a közélet legkeményebb és legérzékenyebb kérdése. Kell-e, szabad-e és ha igen, milyen módon beavatkozni?

Józan állapotban talán abban nincs vita a városban, hogy a tópart olyan egyoldalúan fejlődött és fejlődik most is, hogy ez már nem egészséges folyamat, időszakosan működési zavarokat mutat. Ma szabadidejében mindenki, aki tatai vagy Tatára érkezik, valamilyen módon a tópartra igyekszik. Ez teljesen normális is, hisz az a természetközelség és egyidejű szabadidő eltöltési lehetőség, ami ott kialakult, nem csak a városban, hanem országosan is unikális, szerethető és jól megközelíthető. Azzal kapcsolatban legyen illúziónk, hogy ez a terhelés csökkenni fog, esetleg valamilyen tiltással távol tarthatjuk az ide igyekvőket. Ez nem lehetséges, de nem is életszerű.

Nem véletlen, hogy már a 2008-ban megszületett városfejlesztési program, a Magyary-terv is kiemelten foglalkozik Tata Szívével, annak fejlesztésével és

egyoldalú terhelésének oldásával. Persze még mielőtt azt mondanánk, hogy a keleti parton már minden rendben van, kijelenthetjük, hogy ez korántsem igaz. Igazán sok mértékadó és fontos, városi és magánfejlesztés valósult meg, de a további tennivalóival is tisztában van a város. Csak néhányat kiemelve: az egész területet meghatározó sétány ma még nem méltó a helyhez, az Esély Alapítvány tábora (volt KISZ tábor) területe és sorsa hosszútávon rendezendő, sokkal több parkolási lehetőség kellene és megoldást kell találni a gyalogos és kerékpáros közlekedés összehangolására is.

A legégetőbb kérdés azonban a zsúfoltság enyhítése, az itt megjelenő terhelés „széthúzása”, a város más területeire irányítása. Ennek két lehetséges irányát lehet megfogalmazni: a tó másik oldalának fejlesztése és a teljes tó terhelésének a Fényes forrásvidék felé tolása, tehermentesítése. A második elemmel, a Fényes és környezete jövőbeli lehetséges fejlesztésével is részletesen kell foglalkozni, de mivel a tópart került a napi viták keresztútjába, ez az írás erre terjed ki.

Az első és teljesen egyértelmű tervezhető beavatkozás a tó nyugati oldalának fejlesztése. Itt megállt az idő, most ébrednek, de még mindig csak a középső részen, a vár mellett. A Platán fejlesztése elindított egy folyamatot, ami most folytatódik a kastély felújításával. Ezt a sort viszont folytatni kell, a terület tudatos feltárásával, a fejlesztési lehetőségek összehangolásával, annak mértékének és határainak egyértelmű kijelölésével. Ahogy a tóvárosi, keleti oldalon a Fáklya utca a természetes és tudatos határa az épített és természetes környezetnek, úgy a tatai, nyugati oldalon is meg kell ezt a határt tartani. A határ most is ki van jelölve a város rendezési tervében. Az utolsó jelentős beépíthető terület a mostanában sokat vitatott istálló és hozzá tartozó telek.

Ez a tópart egészen más adottságú, mint a szemben lévő oldal. Jellegénél fogva valószínűleg soha nem lesz olyan napi nyüzsgés helyszíne, mint a tóvárosi sétány. Sokkal inkább – telek- és tulajdoni viszonyai okán is – kevesebb, de nagyobb elemből állhat össze a fejlődése. Ennek a fejlesztésnek azonban kiemelt eredménye lehet, hogy végre a tatai városrészen is kiépüljenek a természetes kapcsolatok a tóparttal. Igazából ma egyetlen bejárat van ezen a területen a Hősök tere irányából. Nem lehet lejutni a partra a Rendház, a Gimnázium, a Kálvária irányából, a következő kialakult lejárati (nem kiépített és átgondolt módon) a Remeteségnél található.

A terület fejlesztése kettős céllal valósulhat meg. Megteremti azokat a célokat, lehetőségeket, ami miatt a keleti oldal mellett itt is érdemes – nem csak egy

átsétálás mértékéig – időt tölteni, továbbá az itt lakók is szervesen kapcsolódhatnak hozzá. Rengeteg adottsága van ennek a területnek: kapocs a Kálvária, a Gimnázium és a Rendház felé, továbbra is jelentős helyszíne lehet a városi nagy rendezvényeknek, különleges természeti látnivalókkal rendelkezik, és ami szintén nagyon fontos, hogy továbbvisz Tata óvárosának központja, a nemrégiben megújult Kossuth tér, és jelenleg is fejlesztés alatt álló környezete felé.

A város beazonosította – egyelőre 12 pontban – a tópartnak ezen részén az egyes fejlesztési területeket és a hozzá tartozó beavatkozási célokat. Ezek a tervek rengeteg vitára adhatnak okot, ezeket le kell folytatni, mert a terület fejlesztése nem elkerülhető és meg is indult – hol tettel, hol szándékkal. Hosszú-hosszú folyamat eredményeképpen az állami tulajdonban lévő kastély, annak parkja és a Kastély tér fejlesztésének első üteme ebben az évben lezárul, de már folyik az egyeztetés a második ütem megkezdéséről és a harmadik előkészítéséről. A magántulajdonosok is jelezték fejlesztési szándékaikat: napirenden van a volt fedeles lovarda és a volt istálló környékének megújítása is.

A vita nagyon előreszaladt ebben az egykori Esterházy lóistállót érintő konkrét ügyben, jelenleg a szekér a lovak előtt jár. Előbb a tóparti terület fejlesztésére kell választ adni, aztán arról, hogy ebbe belefér-e egy szálloda, majd végül, ha ezekre igen a válasz, akkor annak milyenségéről kell, szükséges és érdemes vitatkozni. Tudom és érzékelem is, hogy nagy a türelmetlenség egy ilyen horderejű változtatási szándék esetében. Azonban - mint aki hasonló volumenű beruházások megvalósításának aktív megvalósítója voltam - azt is tudom, hogy csak akkor szabad és érdemes dönteni, ha minden részlet a helyére került. Ez nagyon komoly türelmet és moderálást igényel, mert mindenki szeretne túl lenni a döntéseken. A lakosság, az érdeklődők lehetnek türelmetlenek, a városnak azonban türelmesnek és stressztűrőnek kell lennie. Egyáltalán nem tartunk még a döntés lehetőségénél. Nem csak dönteni felelősség egy ilyen kérdésben, hanem kapkodva vagy mérlegelés nélkül nemet mondani is.

Az önkormányzat, a rá vonatkozó alapvető törvények alapján nem csak vizsgálhatja a befektetői szándékokat, hanem elsődleges feladata és így kötelessége is. Ebben az esetben pedig nem egyszerűen egy befektető jelentkezett a Városháznál, hanem egy tulajdonos, élve a jogaival jelezte az építési szándékát. Pontosan a hely kiemelt jellege és a beavatkozás mértéke miatt kell ennek megfelelően eljárni. Ez a hely egyszeri és pótolhatatlan, a beruházás nagysága

eddig a városban sohasem látott mértékű. Ilyen döntési helyzetben még nem volt a város.

A felelős döntés megalapozásához szükséges szakmai munka elvégzése több hónap, ezt követheti – a tények ismeretében – érdemi vita és majdan döntés. Ez a döntés – a napi politikát nyugodtan kizárhatjuk belőle – hosszútávon és közvetetten is ki fog hatni Tata fejlődésére, jövőjére.

A vita akár népszavazással is lezárható. Felelősen azonban akkor lehet kérdést feltenni és valós választ kérni a tataiaktól, ha látják a válaszhoz szükséges információkat, tényeket. Túl nagy a tét ahhoz, hogy csak érzelmi alapú (ráadásul jelenleg erősen átpolitizált és túlfűtött hangulatban) döntés szülessen.

Magyary Zoltánnál többet és felelősebben kevesen – vagy talán senki sem – tettek Tata felemelkedéséért. Érdemes a város jövőjével kapcsolatos döntések súlyáról és módjáról vallott gondolatait mindig szem előtt tartani.

Horváth József