

DIPLOMATERV

Sike Bonifác Benedek

2024

Magyar Agrár- És Élettudományi Egyetem
Tájépítészeti, Településtervezési És Díszkertészeti Intézet, Budapest
„Msc” Településmérnök Mesterképzési Szak

Tata Harmadik Központja

Sike Bonifác Benedek

Tanszéki konzulens: Dr. Adorján Anna Berta

Szakfelelős:
Szövényi Anna Andrea DLA

Budapest, 2024

NYILATKOZAT

a záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió¹ nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve: Sike Bonifác Benedek
A Hallgató Neptun kódja: LNRJS6
A dolgozat címe: Tata Harmadik Központja
A megjelenés éve: 2024
A konzulens intézetének neve: Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet
A konzulens tanszékének a neve: Településépítészeti és Települési Zöldinfrastruktúra Tanszék

Kijelentem, hogy az általam benyújtott záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió² egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem.

Ha a fenti nyilatkozattal valótlan állítottam, tudomásul veszem, hogy a záróvizsgabizottság a záróvizsgából kizár és a záróvizsgát csak új dolgozat készítése után tehetek.

A leadott dolgozat, mely PDF dokumentum, szerkesztését nem, megtekintését és nyomtatását engedélyezem.

Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkor szellemi tulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem MATER Hallgatói Dolgozatok repozitóriumba. Tudomásul veszem, hogy a megvédett és

- nem titkosított dolgozat a védést követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelte után

nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem MATER Hallgatói Dolgozatok repozitóriumban.

Kelt: 2024 év 11 hó 12 nap


Hallgató aláírása

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

Tartalomjegyzék

Tartalom

BEVEZETÉS	7
ALAPVETŐ CÉLOK ÉS PRIORITÁSOK.....	8
TATA ÉS A TERVEZÉSI TERÜLET ELHELYEZKEDÉSE	9
ÁLTALÁNOS KÖRNYEZETI JELLEMZŐK	11
FEJLŐDÉSTÖRTÉNET	14
Tata fejlődése	14
bronzkortól napjainkig	14
Tervezési terület múltja	17
TELEPÜLÉSEN BELÜLI SZEREPKÖR és szerkezet változásai.....	17
HELYZET ELEMZÉS.....	20
Települési funkciók rendszere.....	20
Fő funkció csomópontok	21
Területhasználatok.....	21
Tata közlekedési rendszerei	23
Fő desztinációk.....	24
Gyalogos közlekedés.....	25
Kerékpáros közlekedés.....	26
Közösségi közlekedés	28
Gépjármű közlekedés.....	30
Nagy ökológiai rendszerek	32
Fő elemek	32
Települési Zöld- és Kékinfrastruktúra	34

fasorok és Facsoportok	37
Közösségi helyek a területen és környékén	38
Jellemző településkarakterek a területen és környékén	40
KarakterEK.....	40
Hely szelleme	41
Épület szintű vizsgálatok	42
HELYZETÉRTÉKELÉS	44
Értéktérkép.....	44
Problématérkép	45
SWOT	46
MAGASABB SZINTŰ TERVEK, KONCEPCIÓK, STRATÉGIÁK VIZSGÁLATA	47
Országos szint.....	47
Megyei szint	48
Települési szint	49
Koncepció	49
Település SZerkezeti Terv	51
RENDEZÉSI terv és helyi építési szabályzat	51
Védettségek.....	51
FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ	54
Peremfeltételek	54
Jövőkép és célok	55
Jövőkép	55
Célok	55
Intézkedések	56
ÉPületek felülvizsgálata.....	59

Települési sejt, és koncepció	60
Fő rendező elvek	61
BEÉPÍTÉS ÉS KÖZTERÜLET ALAKÍTÁSI TERV.....	76
RENDEZÉSI PROGRAM.....	82
TELEPÜLÉSRENDEZÉS ESZKÖZTÁR MÓDOSÍTÁSA	84
Településszerkezeti terv módosítása.....	84
Egyszerűsített Építési Szabályzat és Szabályozási terv	85
Beépítésre szánt területek	86
Beépítésre nem szánt területek.....	92
ÖSSZEGZÉS	94
IRODALOMJEGYZÉK.....	95
ÁBRAJEGYZÉK.....	96

BEVEZETÉS

A diplomaterv választásom több cél és érzés közös metszete miatt esett Tatára. Első sorban azért, mert ezt a települést érzem legközelebb magamhoz, így olyat szerettem volna alkotni, ami potenciálisan előre mozdíthatja a település fejlődését, és egy új, friss nézőpontot nyújt. Ezen felül szándékom volt folytatni az alapképzésen írt szakdolgozatomat valamilyen formában, melyben Tata központ-alközpont rendszerét vizsgáltam és gondoltam tovább policentrikus városfejlesztési modellek mentén. Meghatározó cél volt számomra továbbá olyan terület feldolgozása, amelyen Tata identitása konfliktusba kerül a területhasználattal. Ezen célok mentén esett a választásom „Váralja” településrészre, mely „történeti városmaghoz kapcsolódó nagyforgalmú területekből”, azt közrefogó „telepszerű beépítésekéből” és „átalakuló területekből” áll³.

Diplomatervemben az utóbbi két területtípust helyezem előtérbe melyben alternatívát vázlok fel arra, hogyan lehet a „nagyforgalmú terület” jelenleg nagy gépjárműforgalmat indukáló és gépjármű léptékű „nem helyi” helyett, nagy gyalogosforgalmat és közösségi életet létrehozó, emberléptékű és élhető helyeket létrehozni, úgy, hogy közben hű maradjon Tata identitásához.

³ Tata Település Arculati Kézikönyve

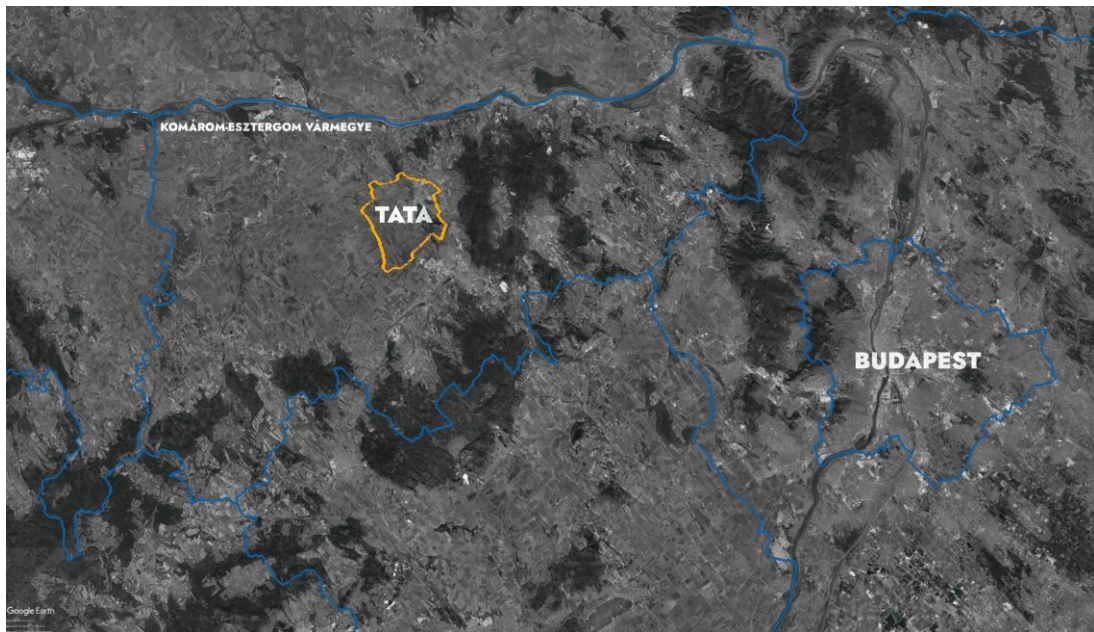
ALAPVETŐ CÉLOK ÉS PRIORITÁSOK

A diplomaterv célja, hogy *Váralja* településrész bevásárlóközpont helyett egy élhető, emberközpontú terület legyen. Ehhez egy olyan komplex szemléletű terv megalkotása szükséges mely előtérbe helyezi a globális krízis jelenségek hatásait. Ilyen például a globális környezetváltozás és az általa okozott szélsőséges jelenségek, mint a villámárvizek, hőhullámok, aszályos időszakok... Ezen jelenségek megfelelően tervezett rendszerekkel jól mérsékelhetők. A leghatásosabb és legfenttarthatóbb rendszer, ami ebben segítséget tud nyújtani a települési zöld- és kék infrastruktúra. Így diplomatervemben kiemelt hangsúlyt kapnak az azt alkotó elemek tervezései.

De a globális probléma még az egész társadalmat érintő mentálhigiéniai krízis. Ezen jelenségre települési szinten mérséklő hatást tud gyakorolni az emberközpontú, élettér létrehozása, szemben a gépjármű központú tervezéssel. Ahhoz, hogy valóban élhető települések jöjjenek létre a gépjármű utolsó helyen kell szerepeljen a prioritások listáján, és első helyen a közösség, azon belül is a gyerekek, idősek és nehézségekkel élők, hiszen, ha nekik jó a társadalom többi részének igényei is nagyrészt kielégülnek.

Ahhoz, hogy ezen eszmék milyen formában tudnak megvalósulni egy településen belül részletes elemzés és tervezés szükséges. A következőkben így a település és a tervezési terület kerülnek bemutatásra különböző vizsgálatok mentén.

TATA ÉS A TERVEZÉSI TERÜLET ELHELYEZKEDÉSE



1. Tata elhelyezkedése (saját szerkesztés)

Tata város Magyarországon, a Kisalföld és a Dunántúli-középhegység, azon belül a Gerecse találkozásánál, a Közép-Dunántúli térség északi részében, Komárom-Esztergom megyében található. A város a Tatai járás központja. Kiterjedése 78,13 km², amivel a megye harmadik legnagyobb területű települése. Lakossága 23 881 fő. A városhoz közvetlenül megközelíthető közúton a következő településekről: Baj, Kocs, Vértesszőlős, Naszály, Almásfüzitő, Szőny, Szomód, Dunaalmás, Kömlőd, Környe, Mocsá és Neszmély. Fontos megemlíteni, hogy a megyeközpont, Tatabánya, 9 km-re helyezkedik el.

A város közlekedés szempontjából kiemelten jó helyen fekszik. A településen áthalad az 1-es főút, és az M1-es gyorsforgalmi út. Továbbá a Budapest-Hegyeshalom-Rajka vasútvonalba is közvetlenül csatlakozik. A városból Budapest (50 perc), Győr (50 perc) és Komáromon keresztül a Szlovák-magyar államhatár (30 perc) is viszonylag gyorsan elérhető mind közúton, mind vasúti közlekedéssel.

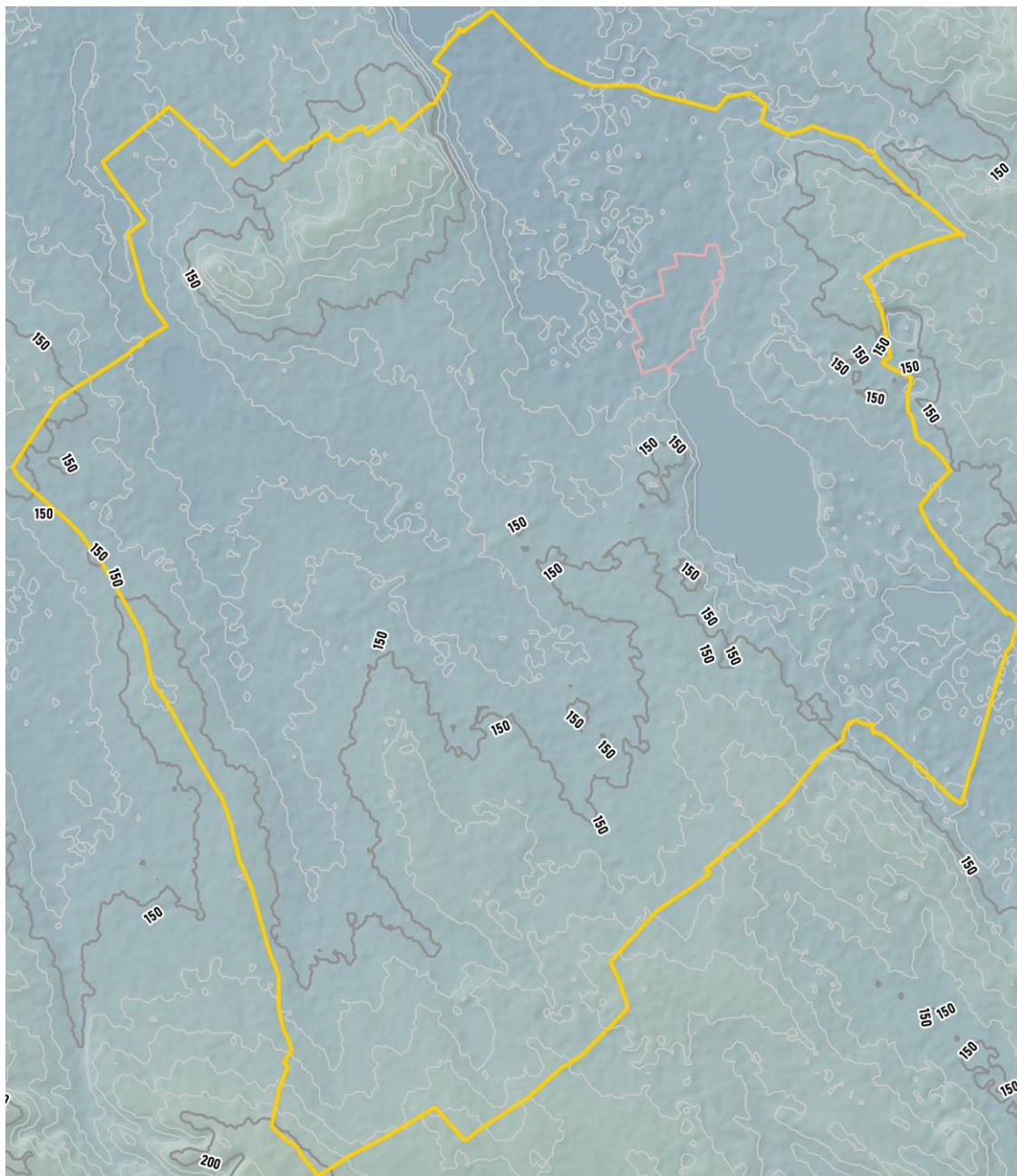
A település kiemelt turisztikai célpont történelmi és természeti értékeinek összhangjának köszönhetően. Magyarai Zoltán a települést, mint egy jól tervezett angolkertet írja le.



2. Tervezési terület elhelyezkedése (saját szerkesztés)

A tervezési terület „Váralja” településrészen található, ami a két történet városrész (Tata, Tóváros) közt helyezkedik el. A területen olyan központi struktúraalkotó elemek haladnak át mint a települési főút és az Által-ér. Ezen felül közvetlenül csatlakozik a tatai vár területeihez, illetve csatlakozik a tatai és tóvárosi történelmi településmagokhoz. A dolgozatban a tervezési területre mint „Bevásárlóközpont” fogok hivatkozni.

ÁLTALÁNOS KÖRNYEZETI JELLEMZŐK



3. Tata domborzata (saját szerkesztés)

Tata közigazgatási határait nézve, három kistáj részét képezi, melyek a Komárom-Esztergomi-síkság középtájba tartoznak, azonban maga a város belterülete csak két ilyen kistájat érint, mégpedig a Győr-Tatai teraszvidék és az Igmánd-Kisbéri medence, azonban a területet legjobban az első tulajdonságai írják le. A domborzatot nézve a terület alacsony helyzetű, gyengén tagolt teraszos hordalékkúpság.

A kistáj legmagasabb pontja 195m, a tatai Kálvária-domb. A Tatán is áthaladó Által-ér a környéken teraszos vidéket alakított ki, ez a hatás Tata domborzatának karakterét is jelentősen meghatározza. A talajvíz az Által-ér és az erőteljes karsztjelenségeknek köszönhetően magas, azonban a teraszszigetek földtani tulajdonságaik miatt szárazabb termőhelyet biztosítanak. Földtani tulajdonságait tekintve a táj sokszínű a teraszos tagoltság és a Gerecse közelsége miatt. Éghajlata mérsékelt meleg, száraz. Évente 1920-1940 a napsütéses órák száma. Az évi középhőmérséklet 9,8 és 10,2 C° között változik, a nyári évszakban pedig 16,5 és 16,8 C° közé esik. Az évben 190-192 napon keresztül nem esik fagypontra alá a hőmérséklet. A fagymentes időszak április 10-15-től október 20-ig tart. A nyári maximum hőmérséklet 33,5 – 34 C° között mozog, míg télen a leghidegebb napokon -16,5 és -17 C° közé süllyed. Az éves csapadékösszeg 550-580 mm, ez nyáron 320-330 mm. Meghatározó széliránya a ÉNY-i irányú szél, de gyakori a DK-i irányú is.

Talajai a fent már leírt teraszos felépítésű talajon kívül, a területen továbbá megtalálhatóak a barnaföldes talajok, a vízparti réti öntéses talajok, a csernozjom erdőtalajok, mészlepedékes csernozjom talajok és a csernozjom jellegű homoktalajok is. A terület patak és állóvíz területi mentén a puhafás ligeterdők jellemzők, azonban megtalálhatók a keményfás ligeterdők is. Az ármentes részeken a pusztai tölgyes társulások jellemzők, de meghatározó a terület ősi erdőssztyepp jellege is. A tatai medencében található mocsaras területek lecsapolása által létrejött tórendszerek környezetében lápi élőhelyek jöttek létre. A laza homoktalajokon akácok telepítések találhatók, melyek folyamatosan szorítják vissza az erdőssztyepp élőhelyeket.

Tata vizekben rendkívül gazdag, ehhez kapcsolódik egyik titulusa is, az „Élővizek városa”. A területen található a térségi szinten is jelentős Fényes-patak, Mikovinyi-árok és Által-ér is. Állóvizekben is bővelkedik, Tatán található a 209ha kiterjedésű Öreg-tó, valamint a 25ha kiterjedésű Cseke-tó, a Derítő-tó, a Réti-tavak, és a Fényes fürdő tavai. A talajvíz a tatai területeken a karszttevékenységek miatt magas. A rétegvizek mennyisége alacsony, a karsztforrások átlagos hőmérséklete 16 C° és 21 C° közt változik. (Dövényi 2010) A diplomamunka szempontjából is releváns a kék értékei, állóvizek szintjén az

Öreg-tó és a Réti-tavak. Folyóvizek és források szintjén kiemelten releváns az Által-ér, ami az Öreg-tó vízutánpótlását adja, majd tovább folyik a tervezési területen át, fő leeresztő csatorna funkciót is ellátva. Emellett a Malom-patak, mely a Cseke-tó melletti tükör forrásból ered, és a tó leeresztő csatornájaként is funkcionál szintén végighalad a területen. A területen halad át még a Várárok levezető-csatorna mely a Központból indulva a Réti-tavakba fut be. A Réti-tavak mellett halad el az Által-érből kiválva, a kevésbé ismert, de véleményem szerint jelentős, Csever-árok, ami a Mikovinyi-árok előcsatornája. Ezek szintén a területen futnak végig.

DEMOGRÁFIA

Tata népességszáma csökkenő tendenciát mutat, mely mellett egyre nő a 65 évnél idősebbek száma. Iskolázottságot tekintve kimagaslóan magas a felsőfokú végzettséggel rendelkezők száma és alacsony az 8 általánost el nem végzett emberek mennyisége. Foglalkoztatottságot tekintve is kimagaslóan pozitív adatokat lehet megfigyelni, hiszen a munkaképes egyének közül 2011 óta 2022-ra negyedére esett vissza a munkanélküliek száma. 4 Ingázás tekintetében a munkavállalók 40% más településre jár naponta. A legtöbben Tatabányára, Budapestre, Komáromba és Győrbe járnak dolgozni. 5 Lakhatást tekintve folyamatosan nő az elérhető lakások száma, azonban a nem lakott lakások is növekvő tendenciát mutatnak. Komfortosság tekintetében szint minden lakás összkomfortos, vagy komfortos.

⁴ <https://shorturl.at/4JEiL>

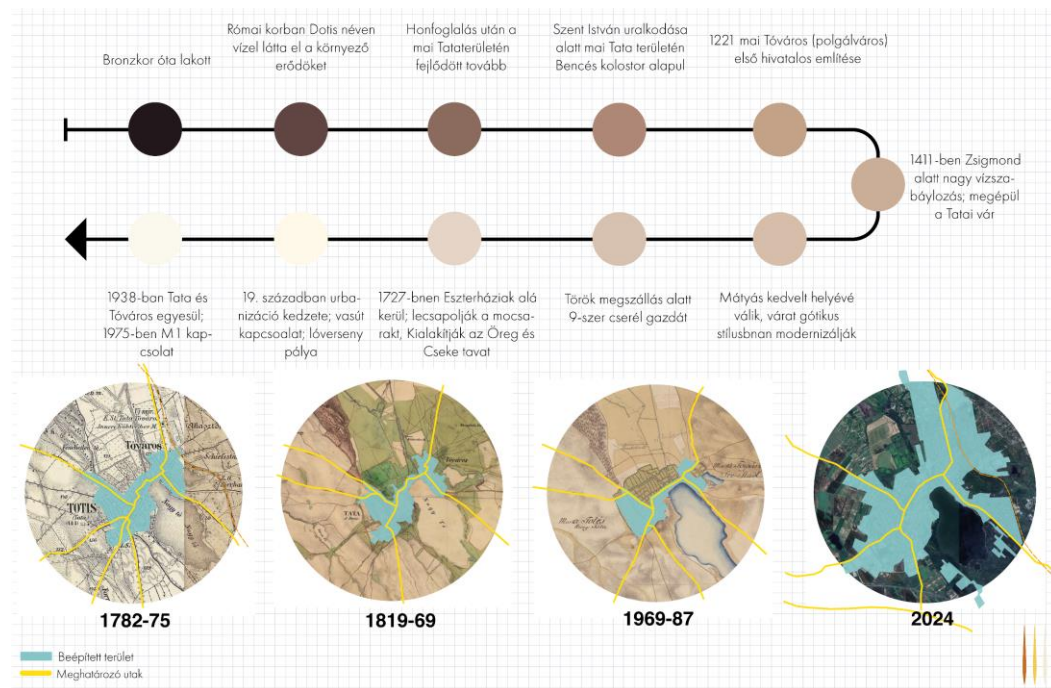
⁵ <http://webmap.lechnerkozpont.hu/webappbuilder/apps/foldgomb1708/>

FEJLŐDÉSTÖRTÉNET

A tervezési terület jelentős változásokon ment keresztül az elmúlt 100 évben. A változást szinte minden esetben az egész település szerkezetét érintő folyamatok indukálták, ezért először ezek feltárása és bemutatása következik.

TATA FEJLŐDÉSE

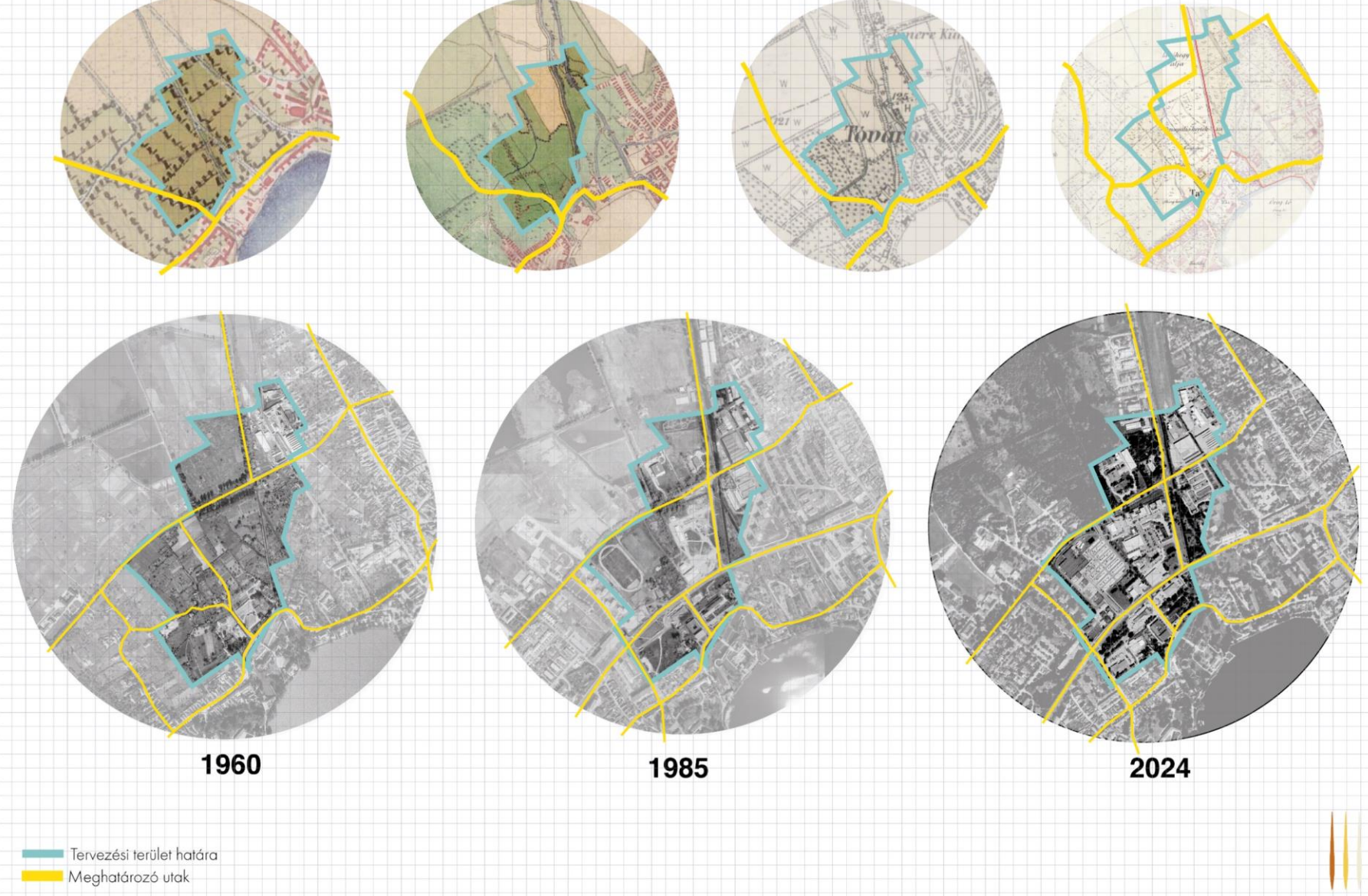
BRONZKORTÓL NAPJAINKIG



4. Tata fejlődése (saját szerkesztés)

Ahogy a fenti ábrán is látszik Tata már a bronzkor óta lakott település. Először a magasabban fekvő, a jelenleg „Felső Tata” településrész kezdett el kialakulni, mint településkezdemény. A honfoglalás után Bencés kolostort hoztak létre a területen, így létre jött az uradalmi település, majd elkezdett kialakulni Tóváros polgárvárosa. A két várost elválasztották a mocsaras területek, majd az 1410-es évek vízrendezései után az Öreg-tó és az azt szabályozó csatornarendszer főcsatornája adta a településhatárt. A tervezési területen a vízszabályozások után kiskertes művelés jött létre, és itt hozták létre a várat kiszolgáló fűszeres kertet is. A történelem során a két város számos neves uralkodónk kedvelt pihenőhelyévé vált, így a településeken folyamatos volt a fejlődés, amit az 1400-

as és 1700-as évek közti zavaros időszak tört meg. Az 1720-as években azonban az Eszterházy családhoz került az ekkor már Tatatóváros nevet viselő település. Ekkor kezdődött a város aranykora, ekkor alakították ki az Angolparkot és kertet, a tavak mesterséges partjait, és ekkor alakították az egész települést „egy jól tervezett angolparkká” ezzel összekötve a történelmi részeit. Ebben az időszakban a tervezési terület kevés változáson ment keresztül. Azonban az 1938-as évben az eddig együtt emlegetett Tata-Tóváros hivatalosan is egy közigazgatási területen belül került egyesítésre. A tervezési terület, amin korábban a közigazgatási határ húzódott, az egység megteremtésének célterületévé vált, így a kor építészeti trendjeinek megfélően telepszerű beépítésekkel, és a hozzá kapcsolódó intézményekkel próbáltak kialakítani egy új településközpontot. Az intézmények (művelődési ház és kórház) a várhoz kapcsolódó területen kerültek elhelyezésre, a rekreációs területek pedig az egykori kertes területeken alakultak ki. Ezek a fejlesztések, habár fizikailag összekötötték a történelmi városokat, valós központot nem tudtak létrehozni. Pozitívumuk volt azonban, hogy nagy kiterjedésű zöldfelületek maradtak a korábban vizes élőhelyek területein, így nem szakadt meg az a két település között régóta fennálló ökológiai rendszer. A következő nagy területet is érintő fejlesztés 2018-ban történt, amikor is a területen található sportpályák helyett nagybevásárló egységek kerültek kialakításra, így jelentősen megszakítva az ökológia kapcsolatokat.



5. Tervezési terület fejlődése (saját szerkesztés)

TERVEZÉSI TERÜLET MÚLTJA

A fenti ábrán látható, hogy a katonai felmérések térképein minimális változást lehet felfedezni a vizsgált területen. Azonban az 1960-as és 1985-ös légifelvételek, valamint a 2024-es műholdkép jelentős eltéréseket mutat, így ezen időszakra kerül a fókusz a továbbiakban.

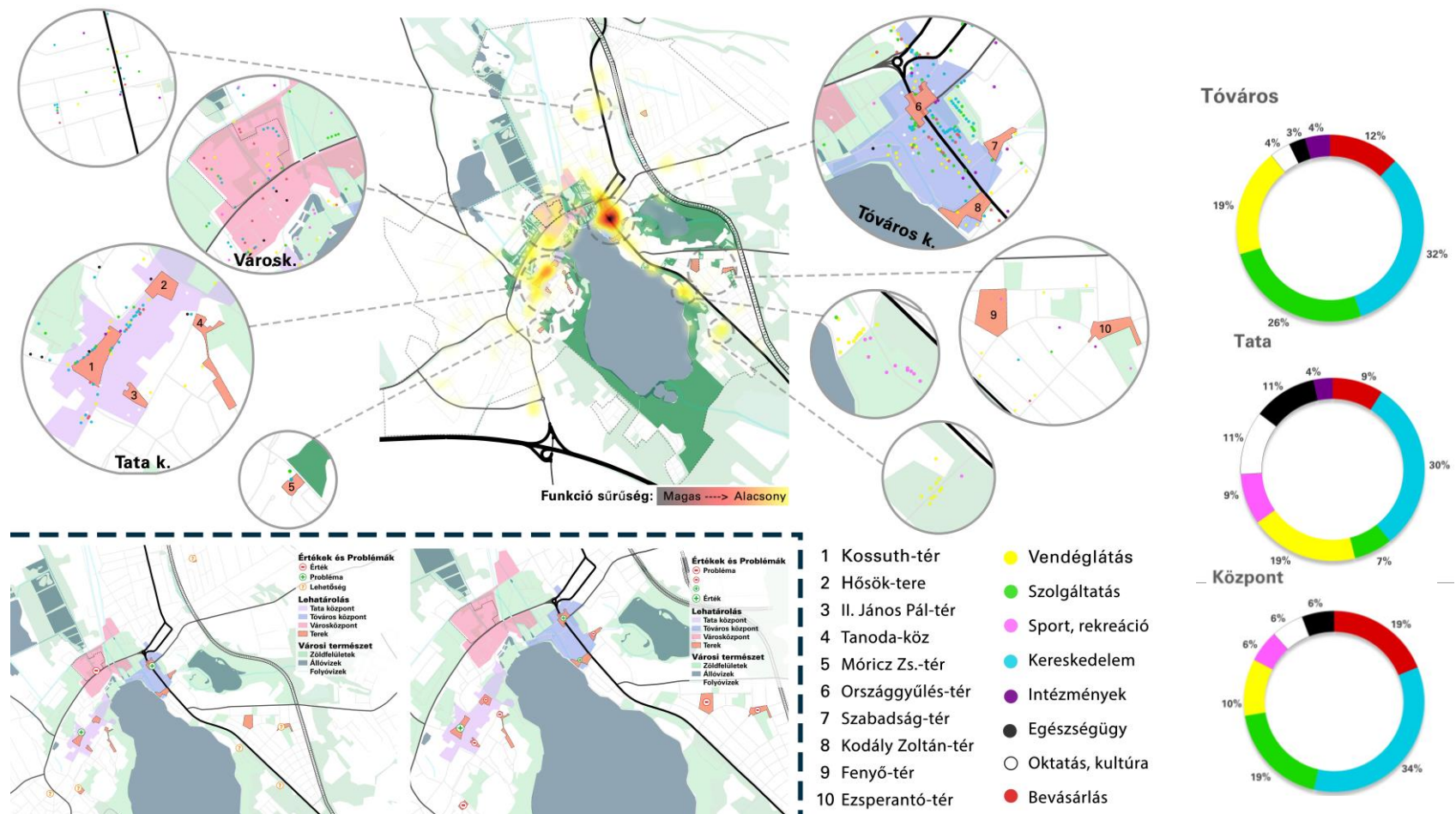
TELEPÜLÉSEN BELÜLI SZEREPKÖR ÉS SZERKEZET VÁLTOZÁSAI

A terület szerepköre az 1960-as évekig mezőgazdasági jellegű volt. Közlekedést tekintve ezen a területen lehetett eljutni több szomszédos településre. Kapcsolatokat tekintve Tata és Tóváros közti határterületet adta, illetve kapcsolatot biztosított a ma „Réti tavak” felé, ahol halgazdálkodási tevékenységet folytattak.

Az 1985-ös évekre a terület jelentősen átalakult, és nagyrészt felvette a ma is megtalálható karakterjegyeit. Tata és Tóváros összekötése érdekében kialakítottak egy új települési főutat, amit az M1-gyorsforgalmi út és az 1-es számú főút összekötése által indukált teherfoglalom miatt 2*2 sávossal kialakították meg. Ekkor került aszfaltozásra a terület É-i részén található, ma „Új út” nevet viselő gyűjtőút is. A várral „szemközt” lejtős területen, a tóvárosi és a tatái településmagokat összekötve megépítették a kórházat, illetve a művelődési ház és a buszpályaudvart. Ettől északra a 2*2 sávossal főút túloldalán sportpályákat hoztak létre, amelyek két oldalán telepszerű-, és kevés helyen sorházas beépítéseket hoztak létre. A tervezési terület ÉK-i részein iparterületek jöttek létre. Habár az új beépítések tervező elvei központjában a gépjárművek álltak, jelentős hely maradt a zöldfelületek kialakítására. A településrészt így keverten a rekreációs, kulturális és intézmény funkciók gazdagították.

A 2024-es állapot elérésig az Új-út és főút közti területen létrejöttek földszinti és tetőtéri beépítések, melyek a kiskereskedelmi egységeknek adtak otthont, illetve ezekhez kapcsolódva kapott helyet az ideiglenes városi piac is. A területen ezután megjelent több „dobozszerű” épület, kereskedelmi egységeket befogadva, nagy gépjármű parkolási lehetőségekkel. A legnagyobb változás 2018-as években következett be, amikor a sportpályák helyén nagybevásárlóközpont és több nagykereskedelmi egység kapott helyet, természetesen azokat kiszolgáló, nagy kiterjedésű gépjárműparkolókkal.

Emellett a piac is áthelyezésre és bővítésre került. A beépítés mögötti szándék feltehetően a megnövekedett turisztikai forgalom kezelése által létrejött gépjárműforgalom és a két még mindig elkülönülő településrész összekötése volt. Eredményként a kevésbé funkcionális, de közérdeket szolgáló (kórház, piac, művelődési ház, sport) területekből gazdasági érdeke mentén létrejött bevásárlóközpont lett, mely jelentősen csökkentette a biológiailag aktív felületeket, és helyettük a burkolt felületek nőttek jelentősen.



6. Tata funkció rendszere (saját szerkesztés, szakdolgozat)

HELYZET ELEMZÉS

TELEPÜLÉSI FUNKCIÓK RENDSZERE

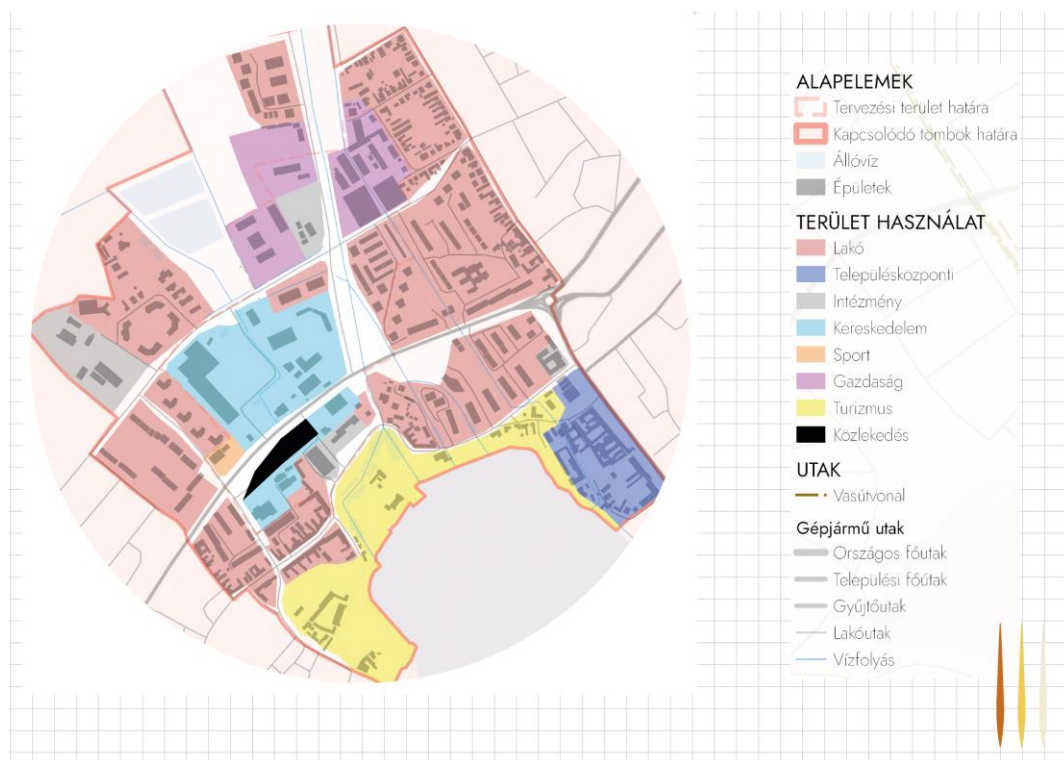
Az alapképzésen írt szakdolgozatom alapját Tata települési funkció csoportosulásai és azok különböző trendjei adták, így az elemzést az alapján írom le. Első funkcióként a kereskedelmet elemzem, hiszen ez volt jelen legmagasabb arányban mindhárom városrészben. Kereskedelem szintjén Tóvároskert történelmi városmagjában található meg a legtöbb ilyen funkciójú egység, mégpedig 45 szám szerint. Ezt követi Tata városmag 27 egységgel, majd a Központ 24 egységgel. Kimondható tehát, hogy a három központ közül a tóvárosi a kereskedelmi csomópont, hiszen a városmagok ilyen funkcióinak majdnem fele (47%-a), ezen a területen található. Másodikként a szolgáltatás funkciókat mutatom be. Szolgáltatási egységek szerint szintén Tóváros városmag rendelkezik a legnagyobb számúval, 36 egységgel, ezt a Központ követi 13 egységgel, majd Tata történelmi városmagja 6 egységgel. Jelen esetben tóváros majdnem kétharmados funkció többséggel (65%) rendelkezik a többi központhoz képest, így még határozottabban kijelenthetjük, hogy Tata város szolgáltatási központja Tóváros történelmi városmagja! A város következő meghatározó funkció csoportja a vendéglátás. Tóváros városmagja, hasonlóan az eddigiekhez, rendelkezik a legtöbb egységgel, 26-tal, ezt követi Tata városmag 17 egységgel a Központ pedig 7 egységgel. A fentiekben leírt tendenciát követve, jelen esetben is Tóváros történelmi városmagjában figyelhető meg jelentős sűrűsödés. Jelenleg az ilyen funkciójú egységek több mint fele (52%) működik itt, így szintén Tóváros városmagja mondható vendéglátási csomópontnak. Vásárlás funkciókat tekintve Tóváros városmagja 17 egységgel rendelkezik, a Központ 13 egységgel, Tata városmagja 7 egységgel. Jelen esetben, hiába Tóváros városmagja rendelkezik egység fölényrel (45%), a városközponti terület mondható bevásárlóközpontnak, mivel egységei sokkal nagyobb forgalmat bonyolítanak le! Oktatás és művelődés szintjén Tata 10 egységgel (52%), Tóváros 5 egységgel, a központ pedig 4 egységgel rendelkezik. Jelen esetben kimondható, hogy Tata város oktatási és kulturális központja Tata városmag. Itt érdemes megemlíteni, hogy a város kulturális fejlesztéseket végez a területen és környékén. Egészségügy szempontjából Tata városmag 10 egységgel, Tóváros és a Központ 4-4

egységgel rendelkeznek. Jelen esetben is elmondható, hogy Tata városmag rendelkezik több (56%) egészségügyi intézménnyel, így elmondható, hogy az Tata egészségügyi központja. Sport és rekreációs funkciók terén, Tata városmag rendelkezik legnagyobb számmal, 8 darabbal, ezután csak a Központban található 4 egység. Úgy gondolom jelen esetben nem állapíthatunk meg csomósodást, vagy koncentrációt. Intézményekből Tóváros városmagjában 6 egységnyi található, Tata városmagban 3. Habár jelenleg Tóváros városmagban található a közigazgatási csomópont, úgy gondolom, hogy Tata városmagjába, azon belül a város főterére érdemes koncentrálni az ilyen funkciókat.

FŐ FUNKCIÓ CSOMÓPONTOK

Legnagyobb funkció sűrűsödés, a már korábban is leírt városmagok területén találhatóak. Ezen sűrűsödések alakját és környezetét tekintve számomra ellentmondásosak, hiszen míg a tatai sűrűsödés a főter körül kezdődik az mégis inkább tengelyes megjelenésű, hasonlóan, míg a tóvárosi sűrűsödés a város egyik főútja mentén alakult ki, az a látszattal ellentétben inkább térbeli mintsem tengelyes. Megemlíteném azonban, ha város szinten és nem városmag szinten vizsgáljuk a funkciókat, akkor máris a várt helyzetű és alakú szituációkat láthatjuk. Érdekesnek találom ezt a helyzetet, úgy gondolom, hogy javaslat szinten akár kiindulási pont is lehet a további funkciók elhelyezésének tervezése során.

TERÜLETHASZNÁLATOK



7. Területhasználat (saját szerkesztés)

A fenti ábrán láthatóak a tervezési terület és környező tömbök területhasználatai. A tervezési területen, ahogy korábban leírásra került, jellemzően kereskedelmi, intézményi, és gazdasági területek találhatók, melyeket körbeölelnek eltérő karakterű és beépítésű lakóterületek rekreációs területek, melyek közül az utóbbi jellemzően nagy turistaforgalmat generál. A tervezés során kiemelten kezelendő feladat a turizmushoz köthető területekkel való kapcsolatok megoldása, illetve az eltérő karakterű lakóterületekhez való kapcsolódás, kiemelten a történeti településrészek lakóterületeit.

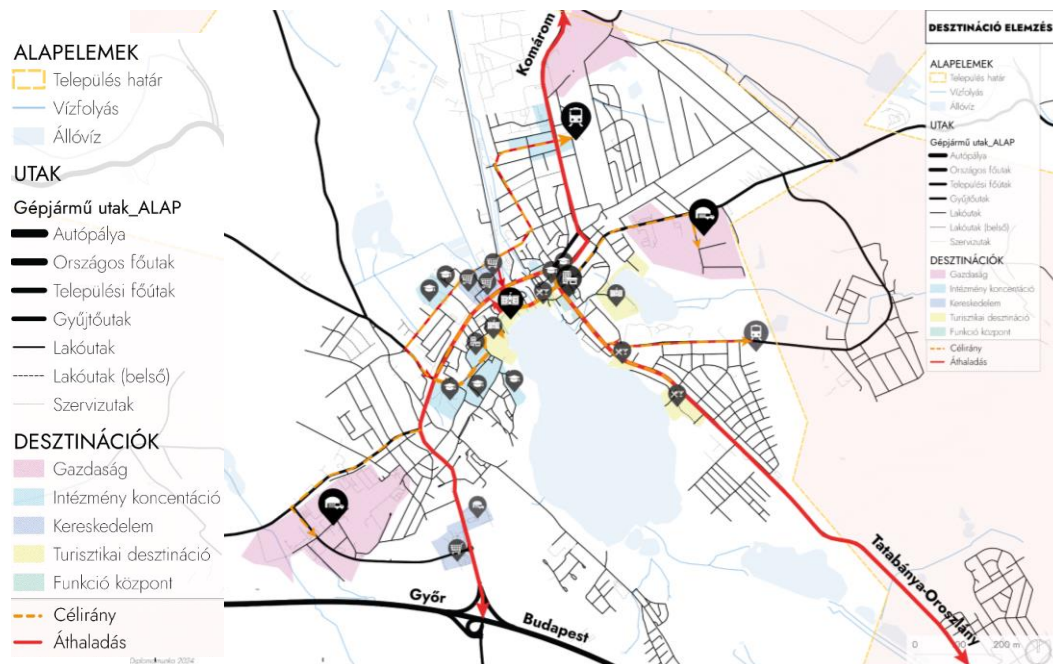
TATA KÖZLEKEDÉSI RENDSZEREI



8. Tata közlekedése (saját szerkesztés)

Ahogy korábban is említésre került, Tata kiváló közlekedési pozícióban van országos viszonylatokat nézve. Számos nagyváros, megyeközpont, de még határátkelő felé is biztosított a gyors elérés közösségi közlekedés és gépjármű által egyaránt. A település szerkezetét nagyban meghatározó vonalas elemek az 1. főút, a Vasút, valamint a Május 1. út. Ezen tengelyek és a településszéli területek találkozásánál alakultak ki nagy gazdasági területek. Az említett elemek önmagukban is jelentős elvágó hatással bírnak, de ezt tovább erősíti a gazdasági területeket összekötő elkerülőút hiánya, így a teherforgalom a település belterületére kényszerül. A tervezési területet is érinti ilyen jelentős elem, így a tervezés során foglalkozni kell az általa okozott környezeti és forgalmi terhelés hatásaival.

FŐ DESZTINÁCIÓK



9. Desztinációk (saját szerkesztés)

A település közlekedési dinamikának megértése érdekében feltárássra kerültek azok a helyek és területe

k, melyek többletforgalmat indukálnak. A fenti ábrán láthatóan, ilyen területek a település szélein lévő nagykiterjedésű gazdasági területek, a funkció központok, a turisztikai desztinációk, a kereskedelmi funkciókkal sűrűn ellátott területek. Pontszerű elemként forgalom többletet generálnak a közintézmények, kiemelten az oktatási és egészségügyi egységek, valamint vendéglátó egységek és vasúti megállók. Áthaladó forgalmat lehet megfigyelni azokon az utakon, melyek ingázás céltelepülései felé vezetnek.

Tata közlekedési rendszerében a legtöbb fontos desztináció a Május 1. út és az 1. főút rövid szakaszára koncentrálódik, ami önmagában nem okozna jelentős problémát, azonban a gazdasági területek és fő közlekedési belépőpontok közt is csak ezen útvonalak vannak jelen összekötő elemként, így ezekre hárul a teherforgalom is. Ennek kezelése megoldható lenne egy elkerülőút megépítésével a terület gazdasági területei közt, ami így a teherforgalmon kívül az alternatív útvonalként tudna szolgálni azoknak, akik a központi területeken forgalmas időszakokban csak áthaladnak.

A gépjárműforgalmi terhelést tovább csökkenthetné, ha a központok felé megvalósulna egy biztonságos, és direkt elérést biztosító kerékpáros hálózat.

GYALOGOS KÖZLEKEDÉS



10. Gyalogos közlekedés (saját szerkesztés)

A település közlekedési rendszerét tekintve a legnagyobb gyalogos forgalom a Cseke-tó környéke, az Öreg-tó partja és a településközpontokat összekötő tengelyekre összpontosul. Ebben a rendszerben a tervezési terület a várral való kapcsolat által tud kapcsolódni. A „Living Street”-re⁶ és SUMP⁷ indikátor csomagokra alapozott sétálhatósági vizsgálatok eredménye így nem meglepő módon azt mutatja, hogy a terület legtöbb, gyalogosok számára fenntartott közlekedési felületen nem jó sétálni, vagy tartózkodni. Természetesen vannak kivételek, de ezek leginkább a turizmus által érintett területeken vannak.

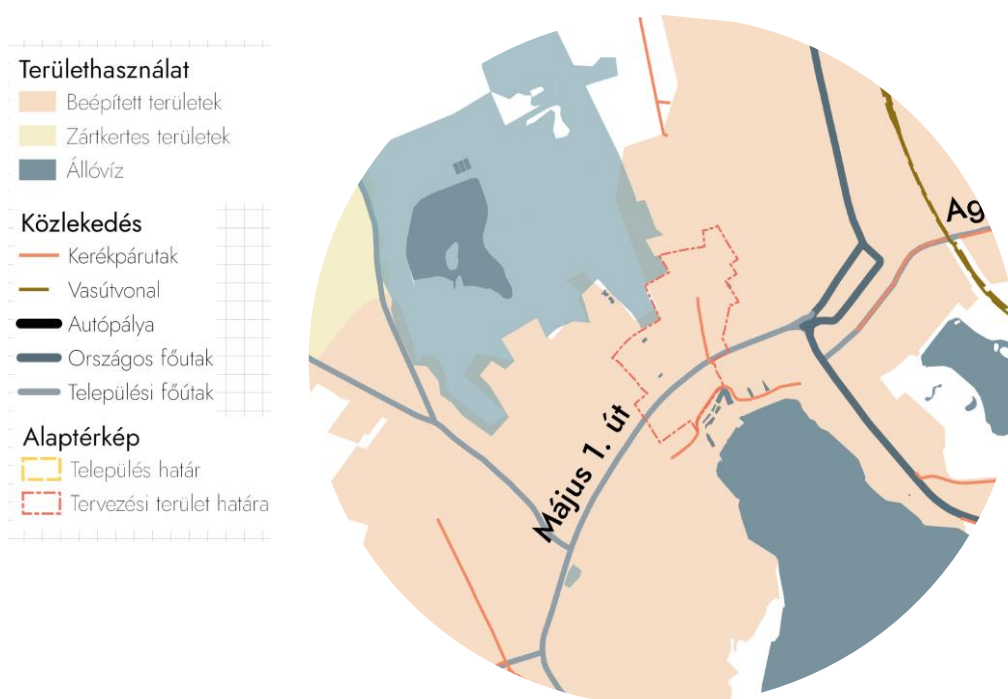
A gyalogos és gépjármű közlekedés csomópontjait vizsgálva azok száma elégséges, illetve elhelyezkedésük is megfelelő. Legtöbb esetben

⁶ 2012 – Lesly Bain, Barbara Gray, Dave Rodgers – Living Streets

⁷ 2023 – European Union – SUMP - Sustainable Urban Mobility Planning in Smaller

akadálymentesített, és közlekedési lámpával szabályozott, több helyen járdaszigettel ellátott. Mégis a tervezési területre eső főút szakaszára koncentrálnak a közúti balesetek, melyek legtöbbször gyalogos/kerékpáros és gépjárművek között történik. Ez arra enged következtetni, hogy a területen még nem elégséges a gyalogosok védelme. A tervezés során tehát kiemelt feladat lesz a biztonságos közlekedési viszonyok megteremtése mindenki számára, valamint a sétálhatóság jelentős javítása.

KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS



11. Kerékpáros közlekedés (saját szerkesztés)

A fenti ábrán látható, hogy a település peremterületein, illetve a tervezési terület egyes részein elkezdett kialakulni a kerékpáros infrastruktúra, azonban az is jól látszik, hogy a hálózat fragmentált. Pont azon részeken hiányoznak az összekötő elemek, ahol azokra a legnagyobb szükség lenne, vagyis a forgalmas főutak mentén. Habár a település gyalogos tengelyei mentén (Öreg-tó part, Cseke-tó part) engedélyezett a kerékpáros közlekedés, az nem pótolja a település központok elérését, illetve folyamatos konfliktust generál a gyalogosok és kerékpárosok közt, kiemelten a turisztikai vonatkozású területeken. A diplomaterv készítése során figyelmet kell tehát fordítani a kerékpáros infrastruktúra hálózatosságának megvalósulására. Továbbá olyan megoldásra

van szükség ami biztosítja a központok közti lehető legrövidebb úton való elérést, hiszen általános cél a gépjármű közlekedéssel szemben a kerékpáros közlekedés priorizálása.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS



12. Közösségi közlekedés (saját szerkesztés)

Tata közösségi közlekedés szempontjából kiválóan ellátott. Szinte minden lakóterületen és gazdasági, vagy ipari területen megvalósul a könnyű besétálhatóság elve, vagyis 500 méteren belül van buszmegálló. Tovább erősíti a közösségi közlekedést, hogy a helyi buszjáratok ingyenesen használhatóak, illetve a helyközi járatokat is kedvezményesen lehet igénybe venni a településen belül. A buszközlekedést rendező főpályaudvar a tervezési területen található. A településen 9 vonalon járnak buszok, továbbá a legtöbb vonal rendelkezik alternatív közlekedési útvonalakkal. Az így 18 útvonalon működő közlekedés és a viszonylag magas járatszám által Tata közösségi közlekedés szempontjából kiválóan ellátott, így a tervezés során feladat folytatni a jó gyakorlatokat.

Kötőtpályás közlekedést nézve több vasúti megálló is van Tatán. északon a pályaudvar, melyen InterCity típusú járatok is megálnak, az észak-kelti vasúti megállóban csak személyvonatokat lehet igénybe venni. Mindkét megálló környezetében található az igénybevételt kielégítő gépjármű parkoló.

GÉPJÁRMŰ KÖZLEKEDÉS



13. ármű közlekedés (saját szerkesztés)

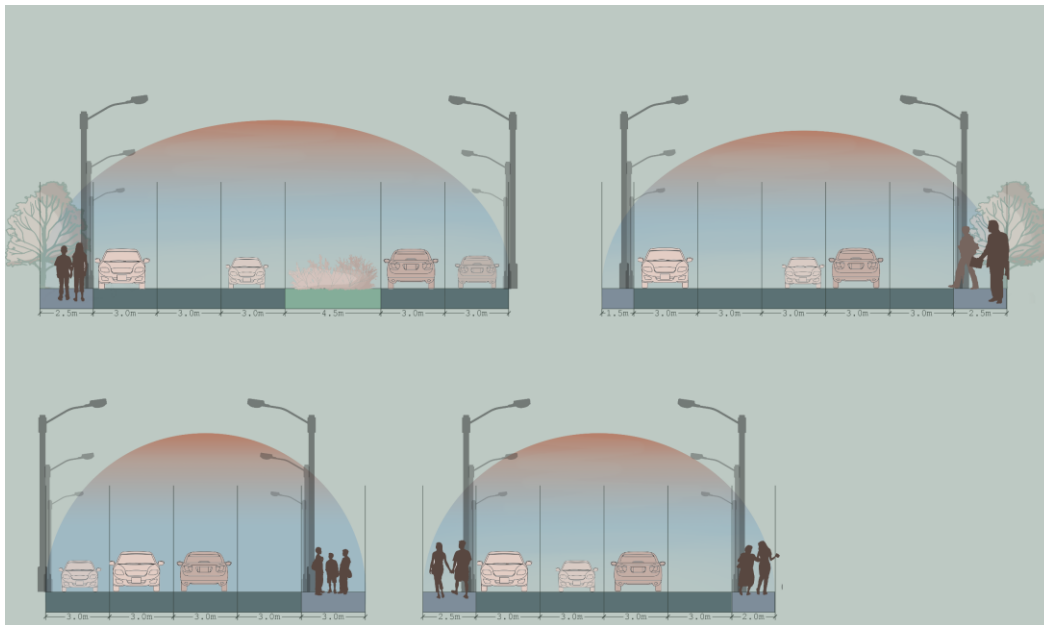
Ahogy korábban leírásra került, a területen két fontos gépjármű út halad keresztül. Ezek a Május 1. út, a települési főút, illetve az Új út, ami, olyan gyűjtőút ami összeköti a történelmi tóváros modernkorban kibővült területeit a modernkori tatai terület bővüléseökkel. Ezen utak tengelyei nagyban meghatározzák a tervezési terület tagoltságát. Ezt a hatást kiegészíti a közlekedési tengelyekre merőleges csatornarendszer, így létrehozva egy négyzethálós térosztási rendszert. Ezt a rendszert erősíti továbbá a két tengelyt összekötő utak is. Fontos közúti kapcsolat továbbá a vár külső falrendszere mentén húzódó Váralja utca, melynek nyugati szakasza egyirányú. Fontos kapcsolat még a Május 1. utat és az Új utat összekötő Oroszlány utca, mely később Fényes fasor néven fut tovább a Fényes Fürdő felé. Említésre méltó csomópont a Május 1. utat és az Interspar-t összekötő út találkozása, ami egyben fontos gyalogos átkelő a buszpályaudvar felől.

A fentiekben már említésre került, hogy a tervezési területen jellemző a nagy bevásárló egységek csoportosulása, így hatalmas burkolt parkoló felületek jöttek létre a területen. Ezek aránya a diplomamunka tervezési területén a területhasználatok több mint 40%-át adja, a beépített területeket nem számolva. Közel 800 db parkolóhely van fenntartva a nagybevásárlók számára. Habár nagy eseményekkor és neves ünnepeken a kihasználtság megnövekszik, az év legtöbb napján bőven kapacitás alatt üzemelnek ezek a parkolók. Továbbá a közösség közlekedés kiváló rendszerével együtt van lehetőség alternatív megoldásokat eszközölni a településen.

Az vizsgálatok alapján egyértelműen kimondható, hogy a terület közlekedési rendszere maximalizálja a gépjárművek kiszolgálását, cserébe minimalizálja azokat a tervezési elveket melyek egy kompakt, ember léptékű és élhető városrész alapjait tudnák biztosítani. Így a tervezés során megoldást kell találni arra, hogy a már 1973-ban megírt ⁸ műben is részletesen tárgyalt folyamatok feloldása érdekében, valamint a kompakt településszerkezet elérése érdekében a településrészt „meg kell szabadítani az autó zsarnokságától” és az élhetőséget, gyalogos és kerékpáros közlekedést előtérbe kell helyezni. Ehhez előreláthatólag erősen át kell gondolni a Május 1. út településen betöltött szerepét. Ezt tovább igazolja, hogy közlekedési csomópontokat vizsgálva, a fenti ábra jobb alsó részén egyértelműen leolvasható, hogy minden főút menti ilyen helyen jelentős a balesetek száma⁹.

⁸ 1961 - The Death and Life of Great American Cities, Jane Jacobs

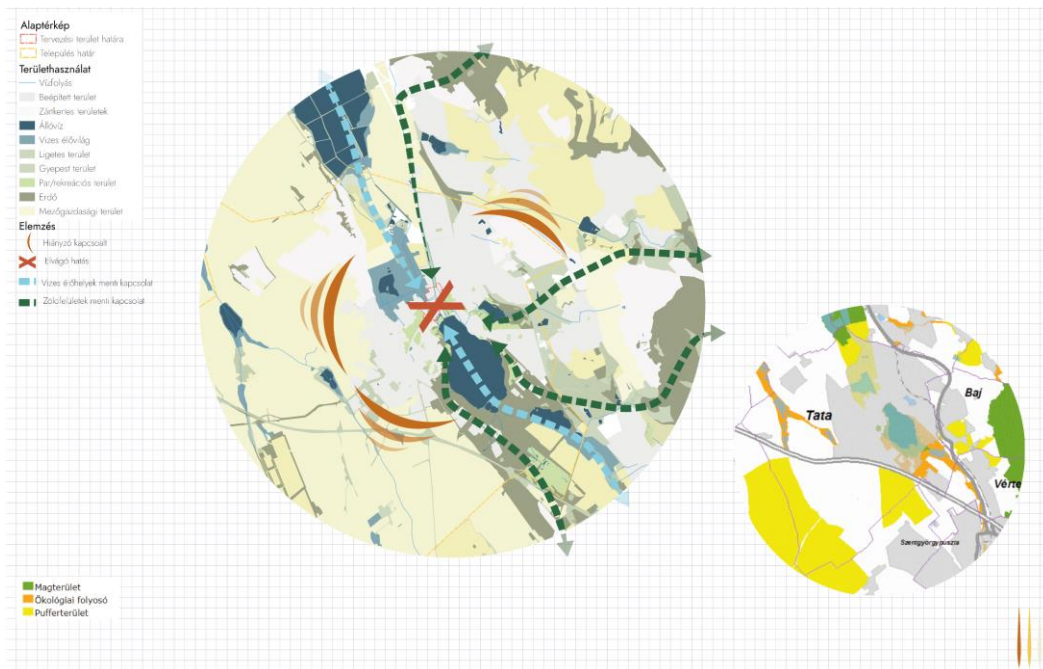
⁹ <https://terkep.police.hu/portal/>



A főút mentén felvett metszeteken jól látszik, hogy a többsávos gépjármű közlekedés mellett nem jutott hely a zöldsávokra, így az út menti fasorok, továbbá a kiültetések is hiányoznak. Ez alól kivétel az újonnan átalakított szakasza.

NAGY ÖKOLÓGIAI RENDSZEREK

FŐ ELEMEEK



15.Vad és Városi természet kapcsolatai(saját szerkesztés)

Tata 2010-ben elnyerte az NESZ „Biodiverzitás Fővárosa” díjat. Ezt olyan egyedi adottságainak köszönhetette, mint a település központjáig nyúló erdőterületek, nagy kiterjedésű vizes élőhelyek, illetve a kiterjedt park rendszere, melyek jó kapcsolatot biztosítanak a „vad” és a „városi természet” között. A település kapcsolatai a nagy ökológiai rendszerekkel a felső ábrán látható módon valósulnak meg. Továbbá azok viszonyrendszerét segít megérteni a jobb alsó ábra, mely az ökológia hálózat területeit mutatja be. Ezek alapján megállapítható, hogy Tatán az Által-ér menti élőhelyek által kialakított ökológia folyosó a legjelentősebb elem, hiszen az Öreg-tó és az azt körbevevő parkerdő egészen a településközpontokig benyúl. Második legjelentősebb kapcsolata a Nyugat-Gerecse vonulataival van, melyek egyrészt a Derítőtó és a Baji pusztaságok által teremtenek kapcsolatot, erősítve az Által-ér menti tengelyt, valamint kapcsolat jön létre a Baji-folyások, Cseke-tó és annak leeresztőcsatornája által a Rét-tavak felé. A település nyugati, valamint észak-keleti területein a nagytáblás mezőgazdasági művelés miatt hiányosak az ökológiai kapcsolatok. Azonban a diplomamunka tekintetében a legjelentősebb probléma, hogy a tervezési terület nagy burkolt felületei és beépítései szakítják meg ezáltal gátat képeznek a két fő tengelyben. Ennek orvoslása tehát kiemelt feladat kell, hogy legyen a „Biodiverzitás Fővárosa” titulust hordozó településen.

TELEPÜLÉSI ZÖLD- ÉS KÉKINFRASTRUKTÚRA



16. Kapcsolat tervezési területtel (saját szerkesztés)

A kapcsolat megszakadásának feloldásához meg kell vizsgálni a települési zöldinfrastruktúraszerkezet alkotóelemeinek viszonyrendszerét. Ennek számos jól elkülöníthető eleme van, melyek az ábrán listázásra is kerültek. Összeségében megállapítható, hogy a rekreációs erdőterületek és parkok rendszere egészen a várat körbevevő zöldfelületekig egységes rendszer alkot, melyet aztán a telepszerű beépítések nagykiterjedésű nyílt zöldfelületei váltanak fel, melyek közt összekötő elemként jelen vannak a vízfolyások és partjaik. Ahogy korábban leírásra került ebbe a rendszerbe „ver éket” a tervezési terület. A tervezés során feladatként jelenik meg, hogy a vár felé erősebb zöld kapcsolat alakuljon ki, áthidalva a „szakadást”, illetve fontos még olyan településszerkezet kialakítása, ami a telepszerű beépítéseket körbevevő zöldfelületekhez hasonlóan magas zöldfelületi arányt tud biztosítani, úgy, hogy az minél több ökológia szolgáltatást nyújtson és szolgálja az itt lakókat. A tervezési területen kiaknázatlan potenciállal bír a várakozó csatorna és környezete, ennek megfelelő integrációja további feladat a tervezés során.

- Alaptérkép**
- Tervezési terület határa
- Gépjármű utak**
- Országos főutak
 - Települési főutak
 - Gyűjtőutak
- Vizes területek**
- Állóvíz
 - Vizenyős terület
 - Vízfolyás
- Zöldfelületek**
- Mezőgazdasági terület
 - Vizes élővilág
 - Ligetes terület
 - Gyepes terület
 - Park
 - Erdő
 - Lakótelepi zöldfelületek



17. Kapcsolat tervezési területtel (saját szerkesztés)

A tervezési terület szomszédságában lévő zöldfelületek közül jó elérhetőség biztosított a vár és Öreg-tó felé. Azonban ezen kapcsolatot jelentősen gyengíti a Váralja út, valamint a főút és Váralja út közti összekötő szakasz, és azok metszetében lévő parkolók alkotta burkolt felületek.

Emellett az utak mentén nincs magas ökológiai vagy vizuális minőséget képviselő fasor.

A Réti tavak felé szintén közvetlen kapcsolat biztosított a területről, melyet erősít a Várárok levezető csatorna tengelye is. Probléma azonban, hogy a csatorna partja az új beépítések hatására sétálhatatlanná vált. További nehezítő tényező, hogy a Réti-tavak felé kapcsolatot biztosító „kaputerület” nincs egyértelműen megjelölve. További nehézség, hogy a Várárok-csatorna mentén nem lehet közvetlenül a Réti-tavak tanösvényei felé gyalogosan eljutni.

Megemlíteném, hogy a Réti-tavak és az Által- értől leágazó Mikovinyi-csatorna kapcsolatot hoz létre a Patakok köze közt.

Habár az Által-ér És Malom-patak közöttében lévő park közvetlenül kapcsolódik a területhez, azzal funkcionális kapcsolat nem jön létre, mivel nem biztosítottak áthidaló elemek a folyásokon. A parkot csak a Május 1. út felől lehet elérni, így jelentős elvágó hatás jön létre az Új úti lakótelep területei és a tervezési területek között. Ezt a hatást tovább növeli a park és a patakpartok különlegessége, hogy azt horgászterületként használhatják az arra engedéllyel rendelkezők.

A felső-tatai lakótelep zöldfelületei szintén kapcsolódnak a területhez, azonban az Interspar épületei szinte teljes egészében elszeparálják azt, egy az épületsorban lévő áttöréssel kívül.

A területen belül említésre méltó zöldfelületek a buszpályaudvarhoz kapcsolódó park, illetve az Által-ér és Mikovinyi-árok közötti csatorna menti zöldfelület.

A tervezés során figyelmet kell fordítani a települési zöldinfrastruktúra hálózatoságának funkcionalitásának növelésére. Ez megnyilvánulhat többek között a vár körüli területekhez való erősebb kapcsolódásban, a folyások elvágó hatásának feloldásában, a Réti-tavak felé a kapcsolatok markánsabb

kiemelésben, és a telepszerű beépítések zöldfelületeivel való funkcionálisabb kapcsolatok teremtésében. Fontos aspektusa kell, hogy legyen a készülő tervnek a meglévő zöld és kék elemek integrálása.

FASOROK ÉS FACSOPORTOK



18. Facsoportok és fasorok (saját szerkesztés)

Ahhoz, hogy megfelelően lehessen integrálni és összekapcsolni az infrastruktúrát alkotó elemeket fontos figyelni a lineáris és csoportszerű elemekre. A fenti ábrán látható, hogy több helyen erősen hiányos a település fasorrendszere, ez mindeképp megoldandó probléma. Mindemellett leolvasható az is, hogy a tervezési helyszínen kritikusan kevés valós kondicionáló hatást gyakorló facsoport található. Ezen elemek pótlása drasztikusan növelheti az élhetőséget, mérsékelve a burkolt felületek okozta problémákat, így a túlzott felmelegedést, a megnövekedett vízfolyási ráta okozta villámárvizek hatásait, ezek mellett rekreációs területeket is nyújt, nem beszélve a vizuális többlet értékekről.

KÖZÖSSÉGI HELYEK A TERÜLETEN ÉS KÖRNYÉKÉN



19. Kapcsolat tervezési területtel (saját szerkesztés)

A közösségi helyek vizsgálatánál szempont volt a funkcionalitás és konnektivitás. Funkcionalitás tekintetében vizsgálatra került, hogy az adott területen van-e közösségi kapcsolódást segítő elem (padok, fedett helyek, sportlehetőségek, játszó lehetőségek), ezekből mennyi van, és milyen minőségűek. Konnektivitás terén pedig a helyek közti fizikai kapcsolat létrejötte volt irányadó. Különleges elemként kerültek megjelölésre a vízpartok, itt a part sétálhatósága és elérhetősége volt vizsgált szempont.

Az elemzést bemutató ábrán jelölésre kerültek a meglévő és hiányzó közösségi helyek. Jelenleg jól funkcionáló, és egymással kapcsolatban álló közösségi helyek az Öreg-tó partja mentén, illetve pontszerűen a parkokban és a telepés beépítések közt vannak. A folyásmenti zöldfelületek mentén, illetve a legtöbb telepszerű beépítés zöldfelületein semmilyen közösségi kapcsolódást segítő elem sincs. Az olyan alapvető elemek, mint a padok is gyakran hiányoznak. A folyások partszakaszai sok esetben elérhetetlenek, vagy kihasználatlanok.

A diplomaterület tervezése során figyelmet kell fordítani arra, hogy a kialakuló területhasználatok és közlekedési rendszerek kapcsolódjanak a meglévő közösségi helyekhez, és új közösségterek kialakítása által kiaknázásra kerülhessenek a területen kívül eső funkció nélküli közösségi terek is.

A Lynch féle településképi elemzés alapján vizsgáltuk (útvonalak, kerületek, szegélyek, csomópontok és tájékozódási pontok) által megállapítható, hogy a területen hiányoznak a tájékozódási pontok. Szegélyeket tekintve, sok a nyílt, kevésbé értelmezhető határ, így nehéz komfortosnak érezni a tereket. Számos útvonal fut át a területen, melyek nagy része gépjárműhöz kötődik. Útvonalat jelölölnek ki a folyások és partjaik. Csomópontok tekintetében sok közlekedési kereszteződés található, azonban közösségi és rekreációs helyekből hiány van a területen. Kerületeket tekintve szinte teljes egészében a nagykereskedelmi karakter uralja a területet. A tervezés során feltétlenül pótolni kell a hiányzó elemeket, hogy egy karakteres, szerethető hely jöjjön létre, ahol könnyen megtalálja az arra járó a maga tereit.

JELLEMZŐ TELEPÜLÉSKARAKTEREK A TERÜLETEN ÉS KÖRNYÉKÉN

KARAKTEREK¹⁰



20. Kapcsolat tervezési területtel (saját szerkesztés)

A tervezési terület környezetében található tömbök karakter szempontjából igen változatosak. Legérzékenyebben kezelendő ilyen karaktertípus a „kiemelt jelentőségű műemléki környezet” mely magába foglalja a vár és az azzal szomszédos kastély környezetét. Ezt a területet fogják közre a „történelmi településrész” karakterei. Jelen esetben két különböző módon kialakult történelmi településrészeiről beszélhetünk. Így a tervezés során a vár területeivel való finom kommunikáció mellett közös karakterelemet kell találni a két történelmi városrész beépítései közt. Ilyen közös karakterelem lehet például, hogy mindkét településrészen zárt sorú beépítések találhatók, továbbá a történelmi településmagokban jellemző a földszint, emelet és tetőtér beépítettsége. A többi kapcsolódó tömb esetében jellemző beépítés „nagyvárosias lakótelep” szerű karakter, ami szöges ellentéte a történelmi beépítéseknek. Itt magas földszint plusz 3/4/5/6 szintmagasság jellemző, a

¹⁰ TAK----

telepszerű beépítés jellemző úszótelkes elrendezésével. Az épület formákat nézve sávházak, pontházak és L alakú épületek is megjelennek a területhez kapcsolódva. Kis számban megtalálhatóak még „társasházak területek” melyek jellemzően szabadon álló beépítési módot követnek, és stílusukban jelentősen eltérőek. Érdekes még megemlíteni az „intézményi területeket”, amikre a nagy zöldfelületi arány és a szabadon álló beépítés jellemző. Ezek a településszálen helyezkednek el, így jó átmenetet képeznek a természeti környezet felé.

HELY SZELLEME



21. Kapcsolat tervezési területtel (saját szerkesztés)

A tervezési területen a hely szellemét erősen meghatározzák a „dobozszerű” könnyűszerkezetes épületek és a nagy burkolt felületek, ahogy az a felső ábra jobb alsó részén látható így leginkább egy külterületen lévő bevásárló komplexum, vagy amerikai jellegű kereskedelmi terület hangulatát idézik. Ez a szellem éles ellenétet a Tata többi részét jellemző zöld és kék környezetből építkező szellemnek, így ezen konfliktus feloldása feladat lesz a tervezés során.

A látványkapcsolat elemzése során a fő közlekedési tengelyek kerültek vizsgálatra. Kiemelendő a Május 1. útról feltáruló látvány az Által-ér mentén, a vár felé, illetve az Interspar és Felső tatai tömbök irányába. Az Új útról szintén az Által-ér menti látvány jelentős, a többi esetben az épületek eltakarták a nagy átlátásokat. A Váralja utcáról egyértelműen a nevét is adó vár felé van jelentős kapcsolat, de a Május 1. út és várkapu tengelyt összekötő út mentén is kialakul egy reprezentatívabb érzetű tengelyhatás. A tervezés során feladat lehet egyes látványokat megszakító elemek rendezése, illetve a jelenleg jól működő látványok kiemelése. Így ezen elvek mentén fontos látvány lehet maga a vár, illetve a várkapu, ami további támpontot adhat egy központi helyzetben lévő karakteres tájékozódási pont elhelyezéséhez, ami az egész településrész fő látványit egybe gyűjti.

ÉPÜLET SZINTŰ VIZSGÁLATOK



22. Kapcsolat tervezési területtel (saját szerkesztés)

Az épület és telek szintű vizsgálatokat bemutató ábrán látható a beépítési százalék, az épület magasságok színtszámban mérve, az épület funkciók, illetve a területhasználatok. A beépítési százalék vizsgálatok alapján a legtöbb „dobozszerű” könnyűszerkezetes épület nem haladja meg a 40%-os beépítést, ez akár kedvező is lehetne, ha ugyan ezen egységekhez nem társulnának nagy

burkolat arányok. Túlépítettség figyelhető meg a terület északi részén, itt leginkább könnyűszerkezetes gazdaság épületek találhatóak. Magas beépítettsége van továbbá a történelmi városrészeknek, azonban ez illeszkedik az ilyen területek karakterisztikáihoz. Összeségében megállapítható, hogy a tervezési területen kevés a túlépített terület, azonban a nagy úszó kereskedelmi épületek által jelentősen csorbul a kompakt település elve.

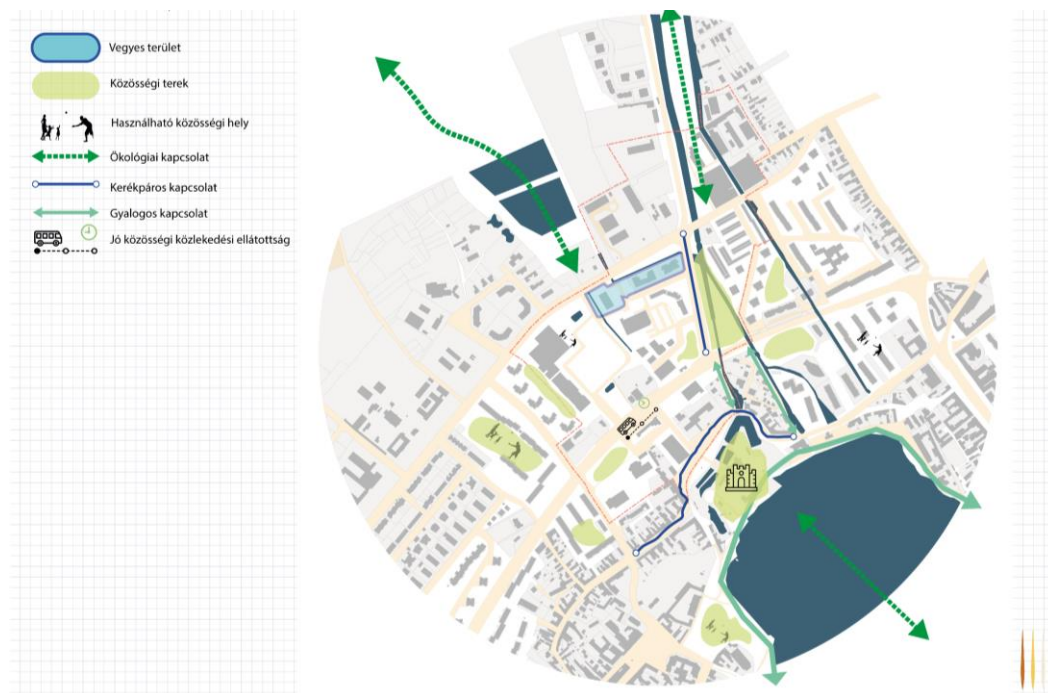
Épület magasságokat tekintve igen eltérő képet láthatunk. A telepszerű beépítéseknél jellemző a magassíkszint plusz négy emelet magasság. A kereskedelmi csarnoképületek, illetve a gazdasági épületek jellemzően 3-4 emelt magasak. A társasházak beépítéseken a földszint plusz két emelet a jellemző. A településközpontban és a kertvárosias területeken a földszintes és földszint plusz tetőtér jellemző. Tetőidomokat nézve a legjellemzőbb a lapostető, de jellemzőek az L, U és összetett tetőidomú beépítések. A tervezés során figyelmet kell fordítani a különböző épületmagasságok közti átmenetek megfelelő kezelésére.

Az épületek funkciók vizsgálati ábráján jól látszik, hogy a tervezési területen leginkább kis- és nagykereskedelmi épületek és gazdasági épületek találhatóak. Kivételt képeznek az intézményi épületek, a garázssorok, illetve két újonnan épült vegyes funkciójú épület. A környező tömbök jelentős részén lakófunkciójú épületek találhatóak, helyenként földszinti funkciókkal. Úgy gondolom a területen található vegyes funkcióú épületek pozitív precedensek arra, hogy egy településközponti területen nagykereskedelmi épületek helyett milyen egyéb lehetőségek állnak rendelkezésre a gazdasági érdekek kielégítésére, így létrehozva egy diverzebb környezetet.

HELYZETÉRTÉKELÉS

A helyzetértékelő fejezet célja tömören összesíteni a vizsgálatok által feltárt eredményeket. Ezek jelen esetben egy-egy érték és probléma térképen, illetve egy SWOT vizsgálatban kerületek feldolgozásra.

ÉRTÉKTÉRKÉP



23. Kapcsolat tervezési területtel (saját szerkesztés)

Az értéktérkép célja összegyűjteni a vizsgálatok során feltárt értékeket térképes formában. A fent látható értéktérképen megjelölésre kerültek az Által-ér és városi zöldinfrastruktúra rendszer menti ökológiai tengelyek, továbbá a tópart körüli gyalogos sétány és a vízfolyás menti sétálható partok. Vonalas elemként jelölésre kerültek a kerékpáros nyomok és utak a területen. Területi kiterjedéssel rendelkező pozitívum a számos potenciális és valós közösségi hely, illetve a vegyes funkciójú területek. Ezen felül érték még a történelmi városszövet, illetve a vár mint település szintű landmark. A területen pozitívum még a kiváló közösségi közlekedési ellátottság.

PROBLÉMATÉRKÉP



24. Probléma térkép (saját szerkesztés)

A problématérkép az értéktérkép elvei alapján működve a problémákat szemlélteti. Így arra felkerült az ökológia rendszer megszakadása, felkerült a tópart sétányon kialakuló kerékpáros-gyalogos konfliktus, illetve a funkcionális közösségi helyek hiánya. Közlekedést nézve problémát jelent a Váralja utca egérútként használata, a Május 1. út okozta számos probléma, így az áthaladó teherforgalom, a biztonságos gyalogos kerékpáros közlekedési felületek hiánya, a rezgés, zaj és légszennyezés, és végül, de nem utolsósorban az Oroszlányi úttal együtt kifejtett elvágó hatás. Jelentős konfliktus még a nagyterjedésű burkolt felületek, parkolók és garázssorok jelenléte a területen. Illetve problémát jelent, hogy a tervezési területen teljes mértékben hiányoznak a landmarkok.

SWOT

A SWOT értékelési módszer négy kategóriás mátrixban elemzi a vizsgálatok során feltárt eredményeket, trendeket. Így csoportosít erősségeket (S), gyengeségeket (W), lehetőségeket (O) és veszélyeket (T). Az SW mezőkbe olyan tényezők kerülnek melyekre van ráhatása a településnek, illetve a tervezőnek, az OW mezőkbe pedig olyan külső tényezők, folyamatok adottságok kerülnek melyekre nincs ráhatás a településnek, vagy a tervezőknek. A SWOT értékelés a következő ábrán látható:

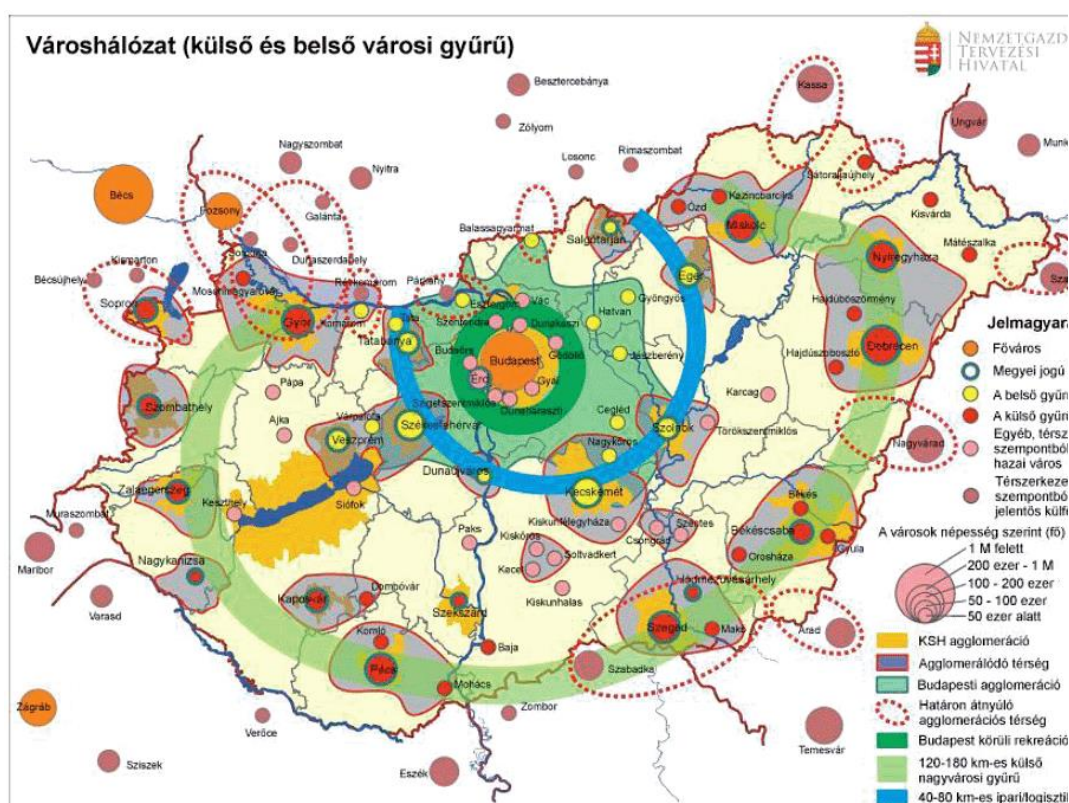


25. SWOT elemzés (saját szerkesztés)

MAGASABB SZINTŰ TERVEK, KONCEPCIÓK, STRATÉGIÁK VIZSGÁLATA

A magasabb szintű tervek vizsgálatával feltárásra kerülnek a települést érintő országos és megyei szintű fejlesztési szándékok, illetve az esetleges országos szintű infrastruktúra meglévő és tervezett elemei.

ORSZÁGOS SZINT



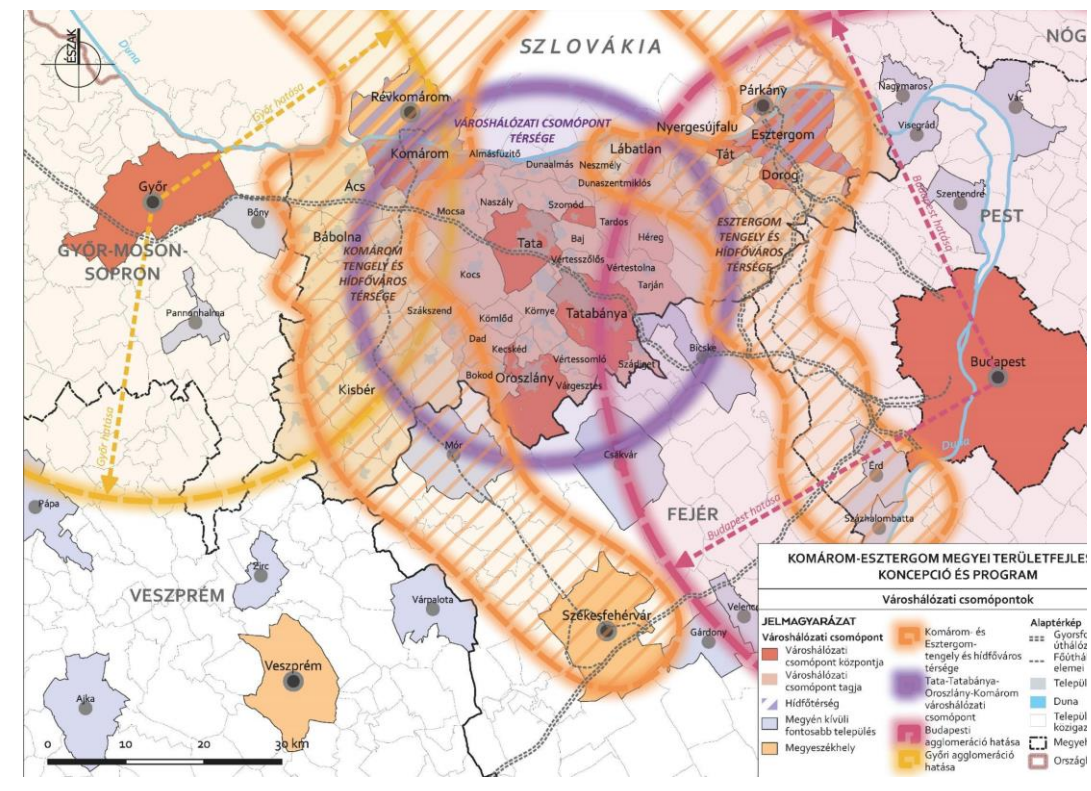
26. Városhálózat (OFTK)

Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Kon koncepció (OFTK) Tatát, Tatabányával és Oroszlánnyal együtt, mint a megye „gazdasági motorját” adó funkcionális várostérséggként írja le. Pontosabban a térség számára a következő célokat tűzi ki: „Tatabánya gazdasági központi szerepének megőrzése-további megerősítése mellett versenyképes, innovációt és befektetéseket támogató, **családbarát urbanizált táj kialakítása**, az elért eredmények megtartásához szükséges infrastrukturális és gazdasági célú fejlesztések folytatása, **az Által-ér völgyének fenntartható vízgazdálkodási, ökológiai, rekreációs fejlesztése.**

Ezen felül Tatát mint a nagyváros gyűrűt kiegészítő kisvárost említi, ez a fenti ábráról is leolvasható. A OFTK városhálózati ábráján Tata ezen felül a budapesti

agglomeráció legszélén helyezkedik el. Ezen felül az Oroszlány-Tatabánya-Tata-Komárom agglomerálódó térség része.

MEGYEI SZINT



27. Fejlesztési koncepció (KEMTKP)

Komárom-Esztergom Megye Területfejlesztési Koncepciója És Programja (KEMTKP) tovább tárgyalja a funkcionális várostérség szerepét, azt elhelyezi az Esztergom-Tatabánya tengelyen is, illetve kibővíti Révkomárom bevonásával határon átnyúló együttműködést kijelölve. A város említésre kerül továbbá a barnamezős területek fejlesztési célnál, a K+F+I tevékenységek támogatásával kapcsolatban, illetve az integrált stratégiák megvalósítását kiemelten fontosnak kezelendő települések közt. A koncepció prioritásként jelöli ki a turizmus fejlesztést, illetve megjelöli Tatát, mint a „kék és zöldinfrastruktúra gerinchálózata, komplex vízgazdálkodás tematikus célterülete”.

A térségi szerkezeti tervről leolvasható, hogy a tervezési területen áthalad országos jelentőségű tervezett kerékpár vonal. Továbbá látható egy tervezett főút is, melynek tatai szakasza tehermentesítő útként is tudna szolgálni.

TELEPÜLÉSI SZINT KONCEPCIÓ

JÖVŐKÉP		
„Magas életminőséget, minőségi munkahelyeket biztosító, szolgáltató térségi központ” „Versenyképes, fenntartható és harmonikus módon működő és fejlődő város”		
ÁTFOGÓ CÉLOK		
Átfogó cél 1: Helyi Éghajlatváltozási Stratégia		
Átfogó cél 2: A természeti és épített értékek védelemcentrikus fejlesztése	Átfogó cél 3: A tatai gazdaság minőség-, digitális és tudásorientált fejlesztése	Átfogó cél 4: A tatai társadalom életminőségének komplex fejlesztése
TEMATIKUS CÉLOK		
T1: Vizek és zöldfelületek rehabilitációja program -T1.1. Tatai vízrendszer rekonstrukciója -T1.2. Tatai zöld ökológiai hálózat -T1.3. Tatai vízimalmok rekonstrukciója -T1.4. Tata legyen Világörökségi Helyszín!	T2: Építészeti, településfejlesztési pr. -T2.1. Tata Szíve program -T2.2. Tatai városarculat fejlesztése -T2.3. Átfogó közlekedésfejlesztési pr. -T2.4. Helyi közlekedésfejlesztési program -T2.5. Kertváros, Újhegy nagykert alközp. -T2.6. Lakótelepek rehabilitációja -T2.7. Otthonteremtés új alapokon -T2.8. Zöld városenergetika, klímastrat. -T2.9. Városüzemeltetés, infrastruktúra, „okosváros” program	T3: Oktatási, kulturális. sport, család, ifjúsági program -T3.1. Felsőokt. kapcs. tud.-kult. háttér -T3.2. Tata iskolaváros fejlesztése -T3.3. Tata a kultúra városa -T3.4. A sokrétű sport és rekreáció városa -T3.5. Családbarát és ifjúsági program -T3.6. Közösségfejlesztés, egyházi és civil közösségek -T3.7. Érték- és hagyományörzés és -teremtés, identitás erősítés, Tata Brand
T4: Gazdaságfejlesztési program -T4.1. A foglalkoztatottság fenntartása és bővítése -T4.2. Innovációt, kreativitást, magasabb képzettséget igénylő iparfejlesztés -T4.3. Mező- és élelmiszer, erdő-, vad- és halgazdaság fejlesztése -T4.4. A minőségi öko- és kulturális turizmus fejlesztése a környezet- és tájvédelemmel összhangban -T4.5. Egészségipar fejlesztése	T5: Szolidaritási program -T5.1. Tata a legkisebbekért – bölcsődék, óvodák fejlesztése -T5.2. Tata az idősekért -T5.3. A tatai egészségügy fejlesztése -T5.4. A szociális gondoskodás szinterei	T6: Közigazgatás- és kapcsolatok fejlesztése -T6.1. A közigazgatás fejl., ügyfélbarát, szolgáltató önkormányzat -T6.2. A városi kommunikáció fejlesztése -T6.3. A belső és külső kapcsolatok erősítése -T6.4. Városmenedzsment fejlesztése
HORIZONTÁLIS CÉLOK		
H1: Vízrendszer a Dunáig A szubtermális vízrendszer halgazdasági, rekreációs és turisztikai és egészségvédelmi célú hasznosítása	H2: Erdők hasznosítása Az erdő- és vadgazdálkodás és a rekreáció, aktív turizmus összehangolt fejlesztése a természetvédelemmel karöltve	H3: Mezőgazdasági területek A szubtermális vízrendszerre is alapozott intenzív, digitalizált mezőgazdaság fejlesztése – zöldség, gyümölcsstermesztés, szőlészet-borászat

28. Jövőkép és célrendszer (TFK)

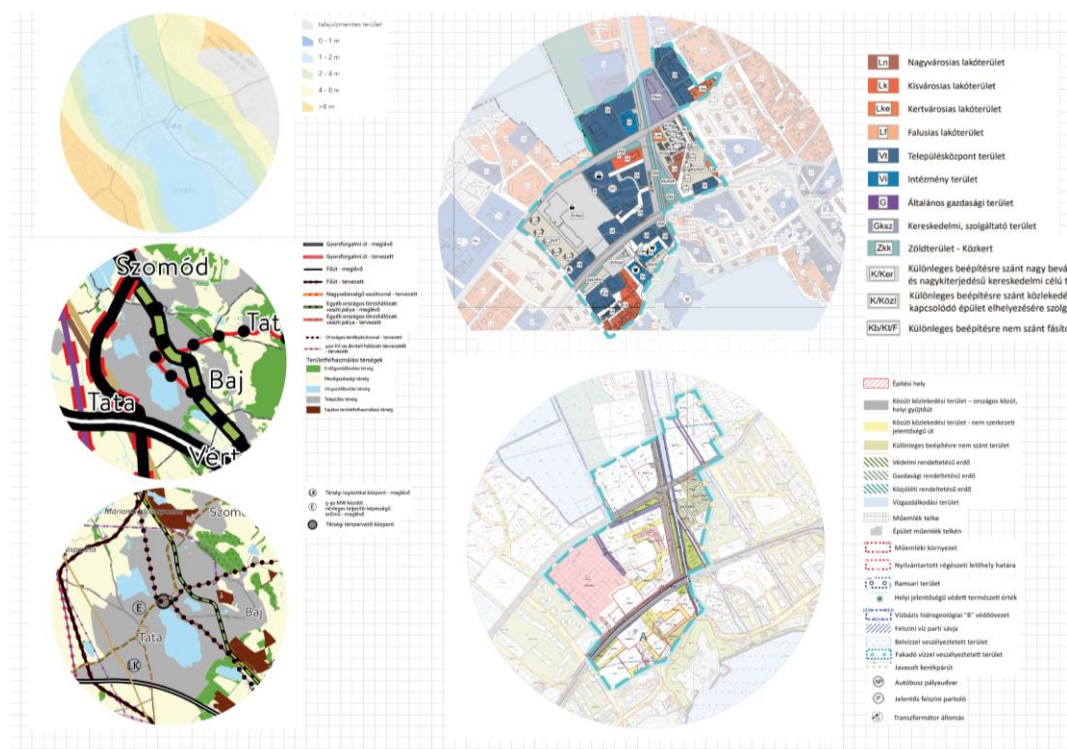
A település fejlesztés koncepcióban a következő célok kerülnek körvonalazásra Váralja település alrész számára: „Felső-Tata városrészen belül – nem önálló városrészként kiemelkedő fontosságú a Váralja, ahol a Tata Szíve program keretében történik a műemlékegyüttes megújítása, bennük komplex kulturálisturisztikai-szolgáltató funkció kiteljesítése: A Tatai Vár és az Esterházy kastély Tata két emblemikus épülete. A kastély főépülete a Nemzeti Kastély- és Várprogram keretében megújult, a további ütemek előkészítés alatt állnak. A Tatai

Vár szintén megújulhat az állami program keretében, eredendően a Zsigmond kori és Mátyás-kori, vagyis a XIV-XV. századi épületegyüttest bemutatva. E két országos jelentőségű műemlék – felújított állapotban – a város kulturális turisztikai vonzerejének zászlóshajói. A vár északi főbejáratának nagyszabású rendezése a Magyary Zoltán Múvelődési Ház és a hajdani szakrendelő épületeinek átépítésével és a vár elő közterület teljeskörű átértékelésével a területet valóban Tata Szívévé teszi. Ebbe az együttesbe tartozik a város legrégebbi és legszebb vízimalmának, a Cifra-malomnak a rekonstrukciója is. A vázolt terület a két hajdan önálló város közös összekötést is biztosíthatja.”

A koncepcióban javasolt releváns fejlesztések a következők:

- **1. sz. főútvonal kiváltása Tatabányát délről, Tatát nyugatról megkerülő nyomvonallal.**
- **Kerékpárút-hálózat bővítése és összekapcsolása.**
- Városközponti fejlesztési területek – Tata Szíve Program – nagyságának és elhelyezkedésének, funkcionális rendjének felülvizsgálata.
- Az otthonteremtés hosszútávú biztosítása – közösségi szemléletű, egyedi és kisebb, akár telepszerű építési lehetőségekkel.
- Lakótelepek sajátos használatú részeinek rendezése pl. az ún. úszótelkek mellett lakóközösségek közvetlenebb használatába vonható területek kialakítása.
- **Az intézményi fejlesztések helyigényének biztosítása. pl. Ramsari Központ számára program és hely kiválasztása tavak, vízfolyások környezetében.**
- **A terület és hálózat elemekkel bíró zöld ökológiai hálózat – ökológiai folyosók - teljeskörű kiépítése.**
- Rekreációs lehetőségek bővítése, a szomszédos településekkel összhangban.
- **Zöldfelületek differenciálási lehetőségeinek (közpark, közkert, semipublic, semiprivate közterületek) kihasználása.**
- Közterületek arculatfejlesztése – összefüggő terület kijelölése, ahol ez megvalósítandó az okosváros programmal együtt.

- Parkolási rendszer átfogó kialakítása az okosváros módszereivel együtt.
- **Az egységes tatai vízrendszer fokozott védelme – külön védelmi kategóriaként.**



29. Magasabb szintű és települési tervek

TELEPÜLÉS SZERKEZETI TERV

Az ábrán látható, hogy TSZT tervlapján a területen nagyrészt településközponti terület került kijelölésre. Mellette több helyen megjelenik lakóterület, de fontos elem a különleges beépítésre szánt nagybevásárló terület. Megjelennek még intézményi területek, illetve a teleszerű beépítések zöldfelületei, különleges beépítésre nem szánt területként kerültek besorolásra.

RENDEZÉSI TERV ÉS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT

A kapcsolódó tervlap kivágatról leolvashatjuk milyen védettségek/kötelezettségek és korlátozások érintik a tervezési területet, illetve, hogy pontosan milyen építési előírások vonatkoznak az egyes területhasználatokra.

VÉDETTSÉGEK



30. Korlátozó tényezők (saját szerkesztés)

A fenti összegző ábrán láthatóak a területre vonatkozó korlátozó tényezők. A tervezési terület déli részén megjelenik vízminőség védelmi övezet, régészeti lelőhely, műemléki védettség, illetve helyi jelentőségű védett természeti érték. A keleti részekben a folyások mentén műemléki környezet került kijelölésre. Az északi területrészt pedig Ramsari területi védettséggel érintett.

Ezen korlátozások a következő kötelezettségeket vonzzák maguk után:
Műemléki épület: (6) Műemlék, vagy a TKR szerinti HE-1 védelem alatt álló épülettel közvetlenül szomszédos telkeken a zárt sorúság meg kell szakadjon, épület-hézagot kell beiktatni, és az épület-hézag felőli oldalon kontyolt tetőt kell kialakítani, ha a védett épület kialakult beépítése nem teszi lehetővé a takart tűzfallal történő csatlakozást.¹¹

Helyi jelentőségű védett természeti érték: 12. helyi jelentőségű természeti értékek – Vadgesztenye fasor (Fényes fasor), Vadgesztenye fasor (Hattyúliget utca), Platán- és jegenyenyárfák (Erzsébet királyné tér), Kocsányos tölgy

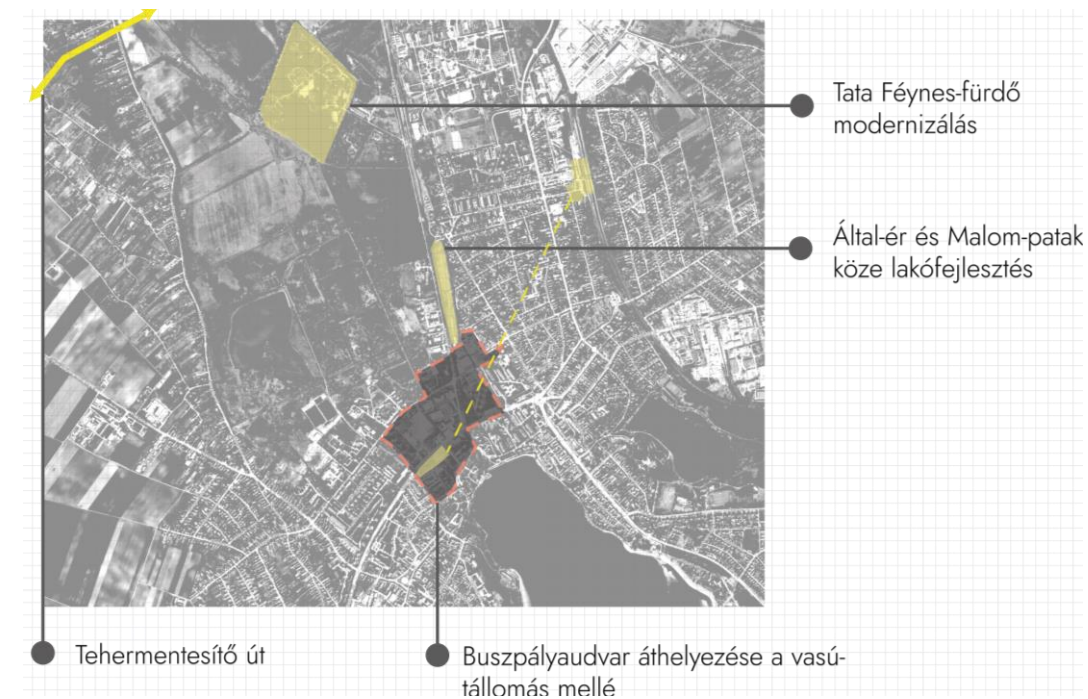
¹¹ 19/2022. (XI. 30.)
ÖNKORMÁNYZATI RENDELETTEL
JÓVÁHAGYOTT ANYAG

(Alkotmány utca 2.), Elterő levelű magas kőris (Váralja út), Platán (Rendelőintézet, Váralja út, Hajdú utca 50.), Kislevelű hárs (Bartók Béla út, Vasútállomás), Platán (Alkotmány utca 3.)¹²

¹² 12 19/2022. (XI. 30.)
ÖNKORMÁNYZATI RENDELETTEL
JÓVÁHAGYOTT ANYAG

FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ

PEREMFELTÉTELEK



31. Kapcsolat tervezési területtel (saját szerkesztés)

A koncepció elkészítése előtt fontos összegezni azokat a peremfeltételeket, amik jelentősen befolyásolják a tervezés menetét. Jelen esetben ilyen alapfelételnek vettem a magasabb szintű és településfejlesztési koncepció által is említett tervezett elkerülőutat, mely által jelentősen csökken a Mákus 1. út és az 1. főút gépjármű forgalma. Megvalósult fejlesztésként kezeltem továbbá a buszpályaudvar vasúti pályaudvarhoz való áthelyezését, így létrehozva egy térségi szinten is jelentős intermodális közösségi közlekedési csomópontot. A területet közvetlenül érintő eseményként kezeltem a városi kórház áthelyezését, amely már zajló folyamat, illetve a művelődési ház bezárását, ami már megtörtént esemény a diplomamunka készítés folyamata alatt. Közvetetten ható fejlesztésként kezeltem a Fényes Fürdő megújulását, valamint a helyi fejlesztési szándékokkal szembefordulva az Által-ér és Malom-patak közé kijelölt lakóterület fejlesztést. Ennek indoklása véleményem szerint az, hogy a két patak közti keskeny terület kertvárosias beépítése teljes

mértékben terület pazarló, valamint a településfejlesztési eszköztár dokumentumainak célrendszerivel szöges ellentétben áll.

JÖVŐKÉP ÉS CÉLOK

JÖVŐKÉP

Váralja önálló városrészén a gépjárművek helyett az emberek kerülnek előtérbe. Mindenki nyugodt szívvel engedi ki gyerekeit a barátaival az utcákra, terekre és udvarokra, mivel kényelmes és biztonságos gyalogosan és kerékpárral közlekedni. Az idősek, gyerekek, fiatalok és aktívkorúak együtt használják közösségi tereiket, mivel azok mindenki számára funkcionális térként vannak jelen. Hőség helyett árnyékban lehet sétálni, zaj helyett kellemes hangokat hallani. A diverz és természetközeli zöld-kék folyosók mentén a helyiek és az ide érkezők is szívesen sétálnak, és egy esős nap után szívesen csodálják az esővíz szikasztórendszerként is működő vízi architektúrákat. A helyek összességében büszkék a lakóhelyükre.

CÉLOK

Élhető környezet	Biztonságos, fenttartható közlekedés	Erős identitás és közösség
Emberi léptékű épített környezet	Forgalom csökkentett utak	Izgalmas közterületek
Zöld és kék infrastruktúra központi szerepe	Célirányos gépjárműközlekedés	Befogadó közösségi helyek
Ökológia szempontok kiemelt érvényesülése	Utca, mint közösségi tér	Gazdasági potenciál megtartása, és sokszínűség biztosítása
Integrált csapadékvíz gazdálkodás	Gyalogos és kerékpáros fókusz	Diverz lakhatási lehetőségek
Kompakt térszerkezet	Parkolás minimum	Történelmi örökséghez való kapcsolódás
Élő utcák és terek		

INTÉZKEDÉSEK¹³¹⁴¹⁵¹⁶¹⁷

Átfogó célok	Tematikus célok	Intézkedések, fejlesztési irányok						
Élhető környezet	Emberi léptékű épített környezet	Maximum földszint + 4 emelet	minimum 1:1 légtérarány	„szobaszerű” belső udvarok	rövid besétálhatósági távok			
	Zöld és kék infrastruktúra központi szerepe	nagykiterjedésű rekreációs erdő	vízparti területek felszabadítása	vízpartok menti funkciók növelése	fasorok és facsoportok védelme, pótlása	okos csapadékvíz kezelés	burkolt felületek mentén fásítás	
	Ökológia szempontok kiemelt érvényesülése	ökológia hálózatok összekötése	diverz vízparti élőhelyek kialakítása	helyi esővízkezelés	zöldfalak szorgalmazása	gépjármű forgalom csökkentése		
	Integrált csapadékvíz gazdálkodás	csapadékvíz gyűjtése tömbökön belül	csapadék megtartás növényzettel	tömböket összekötő csatornarendszer	magas talajvíz miatt megtartás szikkasztás helyett	Réti tavak felhagyott „medencéinek” hasznosítása	várárok elvezető csatorna összekötése csapadékvíz kezelő rendszerekkel	biológiai esővíz tisztítás

¹³ 2010 – Jan Ghel – Cities for People

¹⁴ 2012 – Jeff Speck – Walkable City

¹⁵ 2012 – Lesly Bain, Barbara Gray, Dave Rodgers – Living Streets

¹⁶ 2021 – Jürgen Breuste – The Green City

¹⁷ 2023 – European Union – SUMP - Sustainable Urban Mobility Planning in Smaller Cities and Towns

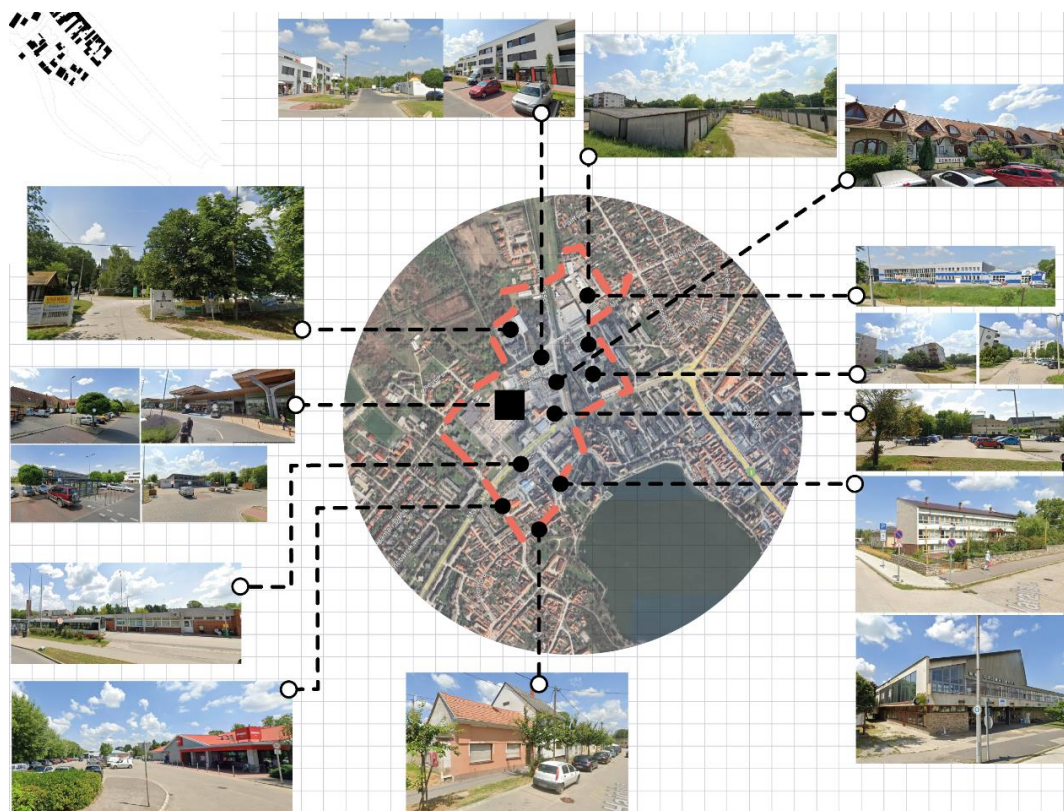
	Kompakt térszerkezet	kevert funkciós beépítés	jó közösségi közlekedési rendszer	magasabb beépítési sűrűség	rövid sétálási és kerékpározási távok	diverz és könnyen elérhető közösségi terek	célforgalomra tervezett gépjármű közlekedés	
	Élő utcák és terek	gyalogos területek jelentős növelése	földszinti funkciók megfelelő eloszlása használathoz	városi playscape kialakítása	funkcionális közösségi helyek kialakítása	árnyék, szellőzés és alacsony zajszennyezés	közösségi helyek közti kapcsolatrendszer biztosítása	biztonságérzet növelése
Biztonságos, fenttartható közlekedés	Forgalom csökkentett utak	hosszú egyenes vonalvezetés kerülése	30 km/h korlátozás	vegyes forgalmú utak használata (woonerf)	kiemelt átkelők	főúton 1*1 sáv		
	Célirányos gépjárműközlekedés	„zsákutca hatás” utca hierarchia által	több rövideb útszakasz	parkolási lehetőségek kialakítása peremterületeken	informatív rendszerek parkolási lehetőségekről	egyres területeken korlátozott áthaladás bevezetése		
	Utca, mint közösségi tér	aktív zónák ritmikus tervezése	zsebparkok létrehozása	multifunkciós terek	erős elválasztás gépjármű forgalomtól	utcabútorzat biztosítása	forgalmas helyeken funkciók elhelyezése	árnyék, szellőzés és alacsony zajszennyezés!
	Gyalogos és kerékpáros fókusz	kiemelt átkelők	magas szegélyek	elválasztó zöldsáv gépjárművektől	gyalogos közlekedésre alapozott úthálózat			
	Parkolás minimum	maximum 1 parkoló / lakóegység	„parkolj és pakolj” típusú ideiglenes közterületi parkolás	magasföldszinti, vagy pincésinti parkolás	okos parkoló rendszer	parkolóházak fogalmas területek számára		

Erős identitás és közösség	Izgalmas közterületek	városi playscape kialakítása	hagyományos játzóterek kerülése	tereprendezési és természeti elemek általi játszó helyek alkotása	vízfolyások és felszíni vízkezelő rendszerek összekötése rekreációval	multifunkcionális közösségi terek	izgalmas vonalvezetés, dinamikus látványok	interaktív, mozgatható, alacsony költségű berendezések
	Befogadó közösségi helyek	korosztály független helyek, minden korosztály igényeinek kielégítése által	agresszív, rászorulókat kizáró berendezések kerülése	helyi identitáshoz köthető kialakítás	árnyék, szellőzés és alacsony zajszennyezés!!	„urban privacy” biztosítása	interaktív, mozgatható, alacsony költségű berendezések!	
	Gazdasági potenciál megtartása, és sokszínűség biztosítása	Nagybevásárló egységek helyett diverz kiskereskedelmi egységek	állandó és ideiglenes termelői piac	földszinti funkciók	kevert funkciók!	területi sajátosságra épülő kedvezményrends zer		
	Diverz lakhatási és rekreációs lehetőségek	vegyes lakástípusok és lakásméretek	szociális bérlakások biztosítása a területen	szomszédsági egységek számára félprivát terek	inkluzív közösségi terek	Közterület és privát terek közti fokozatos átmenet		
	Történelmi örökséghez való kapcsolódás	jellemző karakterelemek felhasználása	beépítési módok közti átmenet	épületmagasságo k közti átmenet	jellemző tetőidom fajtákhoz való kapcsolódás			

ÉPÜLETEK FELÜLVOIZSGÁLATA

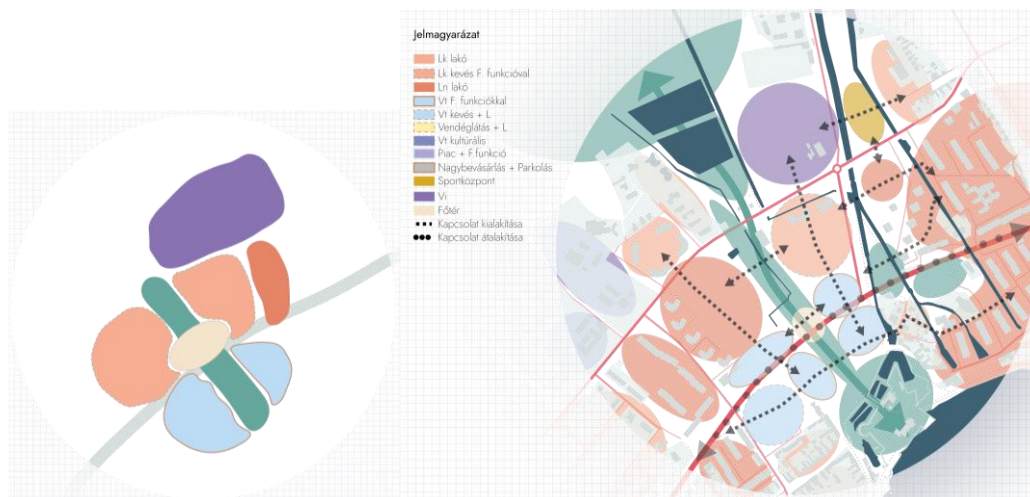


32. Megmaradó épületek (saját szerkesztés)

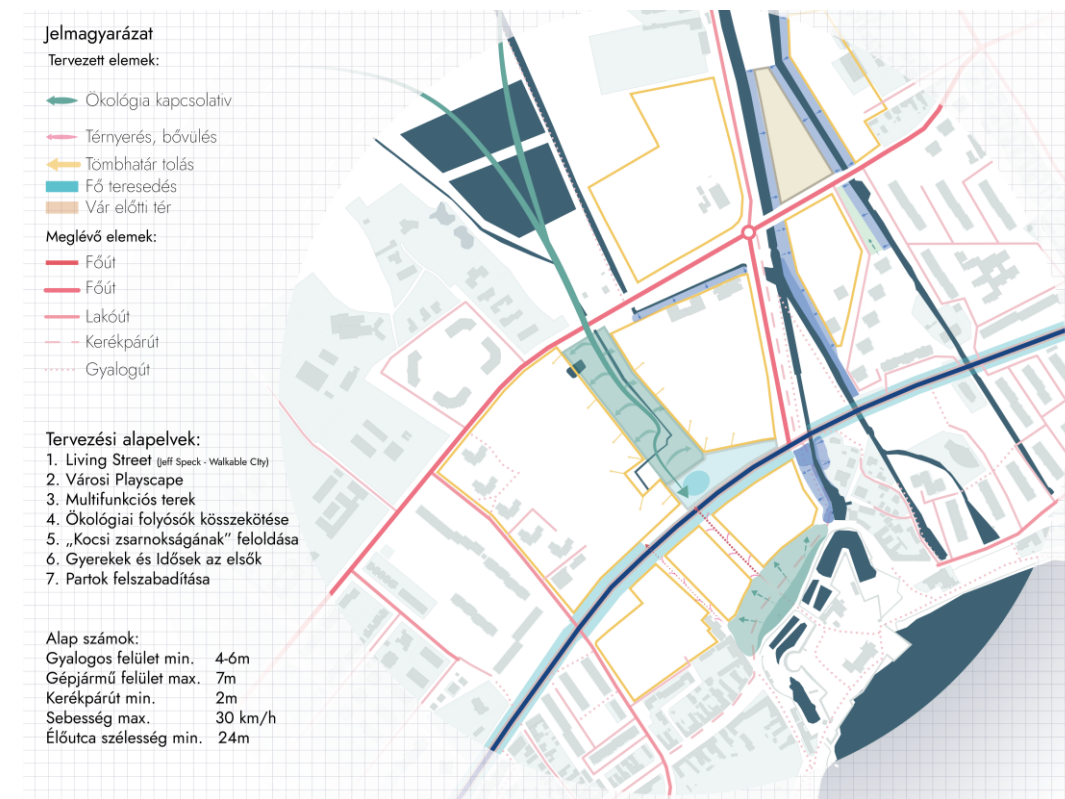


A koncepció megalkotása előtt meghatározásra került mely épületek érdemesek hosszútávon megtartásra. Szinte minden könnyűszerkezetes csarnoképület eltűnik a területről. Ezek a településszegélyeken lévő gazdasági területekre kerülhetnek áthelyezésre, ahol már hasonló működésű és karakterű beépítések vannak. Így felszabadulnak a kiemelten értékes településközponti területeket. Lebontásra kerülnek továbbá a garázssorok, illetve a leromlott állapotban lévő gazdasági épületek a terület északi részén. Szintén bontásra kerül az itt lévő benzinkút, és az L alakú földszintes kiskereskedelmi egységeket befogadó épületsor. A használaton kívül lévő művelődési ház és a várhatóan használaton kívül kerülő kórház épületeit sem tartom érdemesnek a megőrzésre a hosszútávú időszakot nézve. Így megtartásra csak az újonnan megépült vegyes funkciójú épületek, a sportfunkciójú épületek, valamint, az öregek otthona kerülne.

TELEPÜLÉSI SEJT, ÉS KONCEPCIÓ



FŐ RENDEZŐ ELVEK



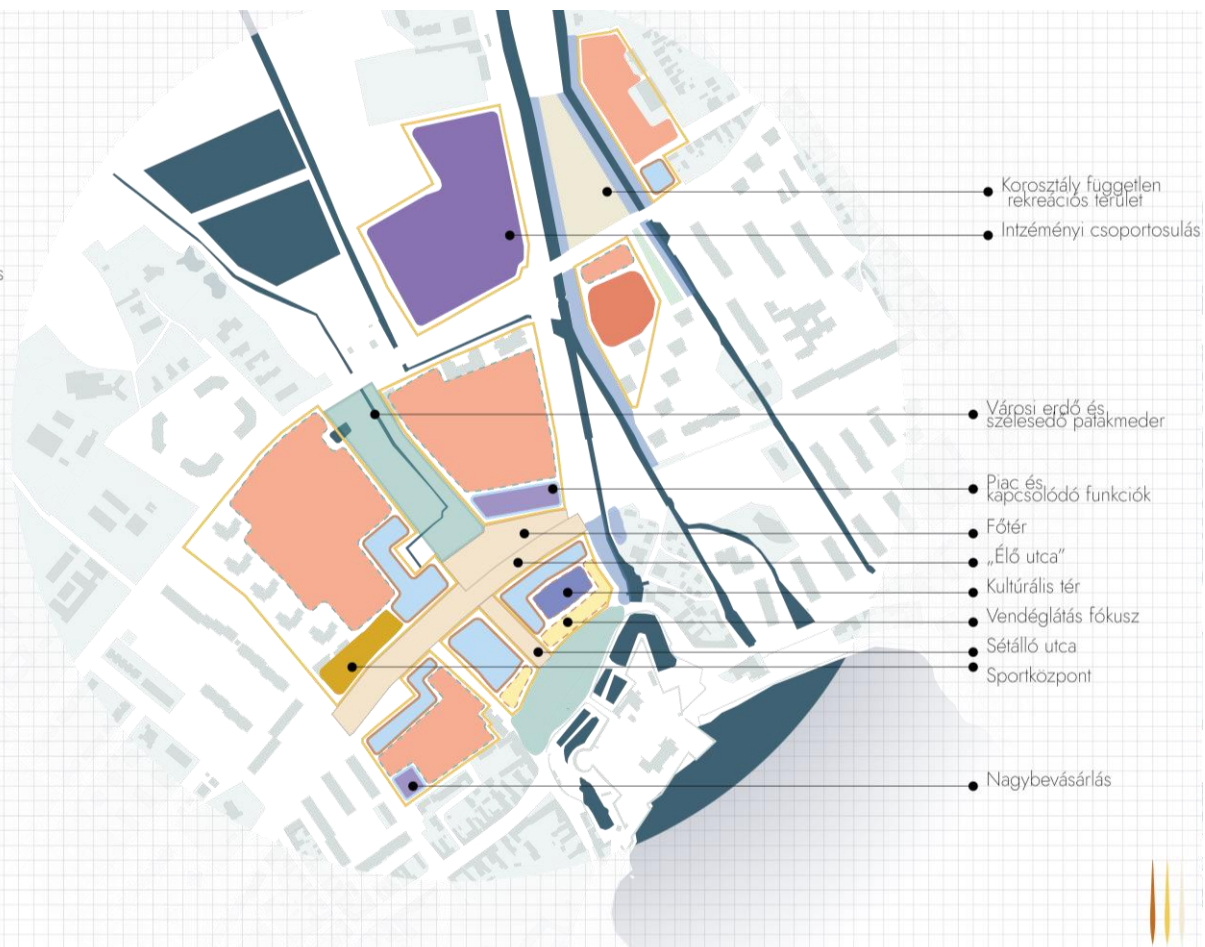
35. Rendező elvek (saját szerkesztés)

A célrendszerhez és az azokhoz kapcsolódó intézkedésekhez igazodva, továbbá a városi sejtet részletezve a koncepció megalkotásának második lépéseként meghatározásra kerültek a szerkezetalkotó elemek. Például a vár előterében lévő park és a Réti-tavak tengelyében lévő, és a megszakított ökológia kapcsolatot biztosító rekreációs erdősáv. Alapvető elvként jelenik meg a vízpartok felszabadítása és bővítése is. A legkritikusabb változás azonban a Május 1. út 2*2 sávossról 1*1 sávossra csökkentése, így teret adva egy gyalogos és emberközpontú fejlesztési tervnek. Szerkezetformáló elv volt továbbá a vár és Május 1. út közti látványtengely megtartása.

A leírt elemek és elvek, valamint a meglévő közlekedési hálózat által kijelölésre kerültek a tömbök alakulását a sárga nyilak jelzik a fenti ábrán. A tervezési területen így 11 elkülöníthető tömb jött létre. A két zöldinfrastruktúra elem, és az Által-ér és Malom-patak között kijelölt rekreációs terület mellett 8 beépítésre szánt terület körvonalazódik.

Jelmagyarázat

- Lk lakó
- Lk kevés F. funkcióval
- Ln lakó
- Vt F. funkciókkal
- Vt kevés + L
- Vendéglátás + L
- Vt kulturális
- Piac + F. funkció
- Nagybevásárlás + Parkolás
- Sportközpont
- Vi



- Korosztály független rekreációs terület
- Intzményi csoportosulás
- Városi erdő és szélesedő patakmeder
- Piac és kapcsolódó funkciók
- Főtér
- „Élő utca”
- Kulturális tér
- Vendéglátás fókusz
- Sétáló utca
- Sportközpont
- Nagybevásárlás

36. Kapcsolat tervezési területtel (saját szerkesztés)

Harmadik lépésként, a környező területhasználatokat és az előző lépésben meghatározottak mentén megalkotásra került a területhasználati koncepció. A vár fogadóterében létrejövő park és tömb peremterületén vendéglátás funkciók csoportosulás jön létre, mely kiszolgálja az ide érkezőket és az itt élőket. A vár és a főút tengelyében egy sétálóutca kerül kialakításra. Az ezzel szomszédos tömbhatárok mentén vegyes településközponti területek kerültek kijelölésre, melyek beépítései földszint funkcióssá lesznek. Ilyen vegyes területek kerülnek még kijelölésre a csökkentett sávú főút mentén. Így a várparkhoz kapcsolódó jobb tömb belső részein, a művelődési ház funkcióit tovább örökítő kulturális egységek jöhetnek létre. A tömbsorban nyugatra haladva, az előzők alapján a főút mentén vegyes terület került kijelölésre, a többi terület kisvárosias lakóterület, melyen megengedett a földszinti funkciók létrehozása, illetve a terület délnyugati sarkában korlátozott területen létrejöhet nagybevásárlási funkció.

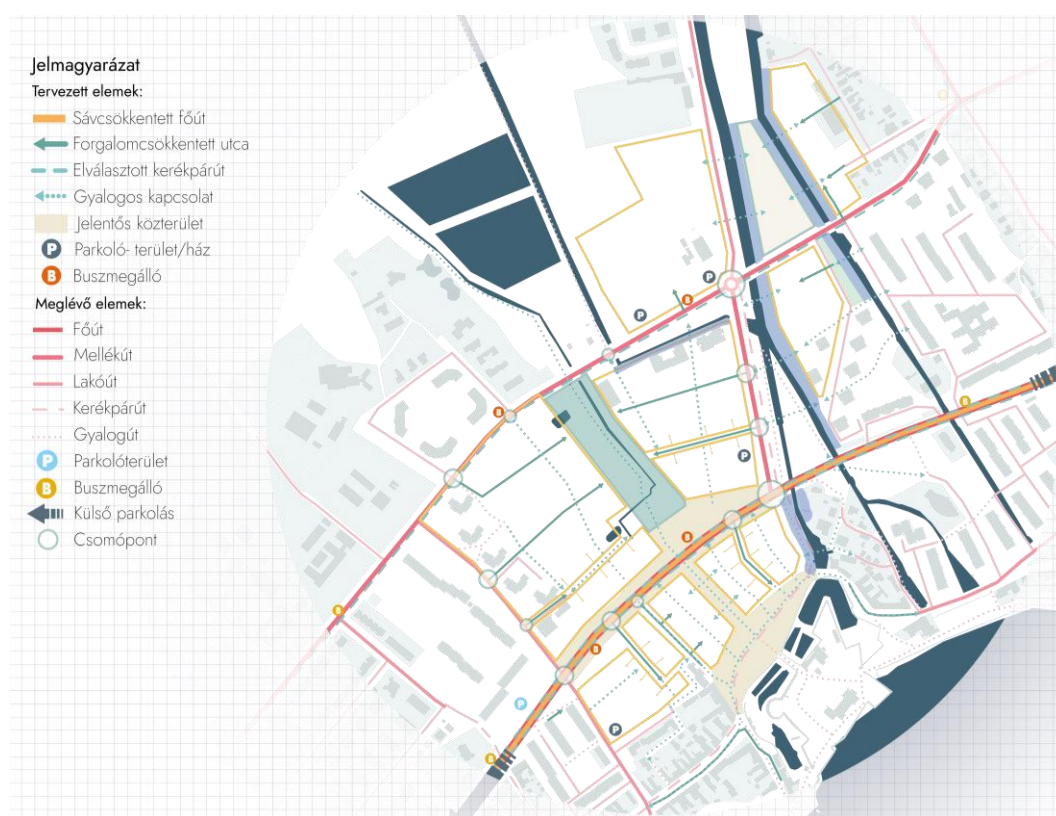
A főút túloldalán, a területen maradó sportfunkciót betöltő épületek mellett, és azokat kiegészítve sportközpont került kijelölésre, mely új helyet ad a korábbi barmezős területeken működő sport és fitness egységeknek. Ezen területrészt mellett szintén egy vegyes településközponti terület található, melynek érdekes alakját a várak leeresztő csatorna benyúlása idézi elő. A tömb többi részében lakóterület került kijelölésre, ahol megengedett a földszinti funkció létesítése.

A szomszédos terület rekreációs erdőterület, melyen csatorna folyik át. A városi erdő és a vár főút közt egy „harmadik főtér” kerül kialakításra. Mivel a két történelmi főtér leginkább reprezentációs jellegű, az új főtér lehet a rekreációs és közösségi főért, ahova az emberek találkozni járnak. A főtérről szoros kapcsolatban állna a következő beépítésre szánt tömb szélén elképzelt állandó városi piac. Az piactéren megrendezésre kerülő ideiglenes kirakódó területek a főtéren kapnának helyet, és használaton kívül közterületi berendezésként lennének hasznosíthatók, így létrehozva egy multifunkcionális helyet. A tömb többi részén földszinti funkciót megengedő lakóterület kerül kialakításra.

Az előző tömbbel határos beépítésre szánt területén csoportosulnának a településre érkező lakosságot kiszolgáló intézményi egységek. Itt a meglévő idősek otthona mellett létrejöhet bölcsőde, óvoda, általános iskola, orvosi rendelő, de akár a megyei tervekben kijelölt fejlesztési irányok mentén, a helyi

közei intézmények jellegét figyelembe véve mezőgazdasági és környezetvédelmi kutatóközpont is. Az intézmények koncentrációjával megvalósulhatnak olyan modern elvek, mint a különböző korosztályok közti tapasztalat megosztás, főleg az idős és fiatal generációkat előtérbe helyezve. Ezt segítené tovább az intézményt, de a helyi lakosságot is szolgáló interaktív, korosztályfüggetlen rekreációs terület, melynek tematikája a mezőgazdálkodás és a környezeti nevelés lenne. Ez a fejlesztés a túlépített gazdasági területeket cserélné.

A rekreációs területtől északra a kertvárost lezáró lakóterület jöhet létre, illetve délre a meglévő beépítésekhez kapcsolódó nagyvárosias jellegű lakóterület került kijelölésre.



37. Közlekedés (saját szerkesztés)

A koncepcióalkotás negyedik lépéseként a korábbi lépésekből, valamint a célokból és intézkedésekből építkezve megalkotásra került a tervezési terület közlekedési koncepciója. Ahogy korábban leírásra került a hálózat alkotásának alapja a gyalogos közlekedés volt. Így első körben a vár területeihez kapcsolódó

útvonalak kerültek felülvizsgálatra. A Váralja utca gépjárműforgalma korlátozásra került, vagy/és a vár előterében park területére csak a vészhelyzeti járművek, illetve rendezvények alatti gazdaági járművek közlekedhetnek. A volt aszfaltú nyomvonalán nagyobb teherbírású gyalogos sétány és kerékpárút kerül kialakításra, hogy elbírj a rendezvényekre érkező tehergépjárműveket.

A várhoz közelebb eső tömb fő közlekedési tengelyét a sétálóutca adta, majd az azt kiegészített a sétánytól nyugatra lévő, korábbi művelődési ház mellett futó sikátor. A sikátor mentén vegyes forgalmú út került kialakításra, ami egyben gazdasági útként fog funkcionálni a tömb vendéglátó egységei számára. Habár adja magát, hogy a keleti tömbök egy meglévő csomópontból legyenek feltárva, azok közúti kapcsolata mégis átcsúszott az azokat kettéosztó, és a piac felé kommunikáló gyalogos útvonalak tengelyébe. Ez azért szükséges, hogy a csatorna partjának területei mellett csakis gyalogos és kerékpáros utak jöjjenek létre. Itt érdemes megemlíteni, hogy az említett csatorna mellett a történelmi beépítések illegális beépítéseinek felszámolásával létre tud jönni gyalogos kapcsolat, melyet tervezetten egy híd folytat tovább a terület felé. Ezzel a feltárással a Tóvároskerti telepszerű beépítések már meglévő közlekedési hálózatában jól illeszkedő útvonal jön létre, illetve pótlásra kerül a Cifra Malompatak által elzárt, jelenleg még kihasználatlan zöldfelületek feltárása is.

Várhoz közeli, legnyugatabbra eső két tömb esetében a kiinduló tengelyt a szomszédos telepszerű beépítés úthálózata adta. Ezen felül támpont volt még a pályaudvarhoz tartozó park védelme. Így egyszer a főút felől a park mellett került kijelölésre csomópont, illetve a területet már feltárt út folytatásként jött létre út, mely egy idő után gyalogos úttá szűkül a volt sikátor útjába csatlakozva.

A főút másik oldalán az előzővel „szemben” lévő tömb közlekedésénél a korábban említett park mentén létrejövő út volt támpont, így azt tovább vezetve „gyalogos áttörési” pont került kialakításra. A gépjármű kapcsolat a sportépületek melletti létező út mentén került kialakításra. A felső tömbrészek lakóterületei számára több helyen is meglévő csomópont adta a kapcsolatot, a fő kérdés a nagyobb forgalmú utak általi fő tengelyek elhelyezkedése volt. Végül az egész településrészre jellemző horizontális rendszer folytatása került implementálásra. Itt adott volt a telepszerű beépítések épületei közt már átmenő út folytatása. A másik tengely kijelölésénél cél volt az „O” alakú társasházak kiszolgáló hurokhoz

való kapcsolódás, így a lehető legtöbb zöldterület maradt háborítatlanul. A terület forgalomcsökkentett vegyes forgalmú útjai a korábban említett hurok tengelyeiben indulnak. Az egyik a sport épületek mellett futó útba, a másik a főút túloldalán, a park menti út tengelyében lévő gyalogútba köt be.

A városi erdő tengelyében, a vár felé vezető gyalogos sétánytól kiindulva a Réti-tavak felé vezet a gyalogút. A koncepció számol azzal, hogy a várárok leeresztő csatorna mentén kialakul egy gyalogút. A piac tömbjének rendszeréhez először a folyások menti ideális átkötések kialakítása volt szükséges. Ezek a szomszédos telepszerű beépítések útvonalai, illetve meglévő hidak tengelyében kerültek kijelölésre. Ezeket tovább folytatva jöttek létre tehát a csomópontok, amikből kiindulva a horizontális tengelyeket követve kijelölésre kerültek a helyi lakóutak. A vegyes forgalmú, merőleges tengelyekhez támpont volt a Mikovinyi-árok mellett futó gyalogút, illetve a piacot áttörő gyalogút. Az utóbbi út meghosszabbításával létrejövő csomópontból került feltárássra az intézményi terület pakolója és főbejárata.

A rekreációs területek közlekedési tengelyeit, és így a folyásokat áthidaló pontjait az északkeleti tömb útkapcsolatai adták, melyek egészen végig futnak az intézmény területéig. Ezek az utak gyalogutak. A nagyvárosias tömböket átszelő lakóút szintén a folyások átkötéseiben illeszkedik.

Ahogy korábban már említettem, a főút egy-egy gépjármű közlekedési sávval csökken. A két sáv helyett elválasztott kerékpársztráda tud létrejönni a Május 1. út és az 1. főút mentén. A felszámolt sáv anyagainak újrahasznosításával költséghatékonyabban kialakítható lenne a kerékpárút. A kerékpárút mellett széles gyalogos felületek jöhetnek létre, melyek helyet adnak így a közösségi tereknek, fasornak és teraszoknak. Fontos megemlíteni továbbá, hogy minden jelölt csomópontban és kiemelt és akadálymentesített gyalogos és kerékpáros átkelők kerülnek kialakításra.

A területen nagyobb kapacitású parkolófelület jön létre az intézményi területen. A parkoló multifunkcionálisan használható, mivel az intézmények működési ideje után vendégparkolóként használhatóak a területre érkező turisták és látogatók számára. Pakolóházak kerülnek kialakításra a piachoz kapcsolódva, illetve a területen maradó nagybevásárló funkció területén. Mindkét parkolóház földszintjén kereskedelmi egységek találhatóak. Nagykapacitású parkolók

találhatóak a vasúti pályaudvarnál és a gazdasági területeken. Ezen területek közösségi közlekedési ellátottsága kiváló, sűrű járatszámokkal, így könnyen elérhető onnan a központi területek nagy része. A külső területeken tervezetten ingyenesen lehet parkolni, míg a nem helyi lakosoknak díjtarifás parkolás elérhető, így ösztönözve a P+R parkolók használatát. A várhoz kapcsolódó magasabban lévő tömbökben felszín alatti parkolás lesz biztosított, a síkabb területeken magasföldszinten, félszuterén parkolás lehetőség lesz a magas talajvízszint miatt.

A területen átalakításra kerül a buszmegállók rendszere. A főút mentén így a főtéren, illetve az annak ellenpontot adó parknál lehet igénybe venni a közösségi közlekedést. Az Új út mentén új megállók kerültek kijelölésre, biztosítva az intézmények alternatív útvonalakon való elérhetőséget.



38. Térfalak és fókuszpontok (saját szerkesztés)

Ötödik lépésként a közlekedési rendszer által továbbosztott tömbök térfalainak kijelölése következett. A várhoz kapcsolódó területeken, illetve a főút mentén zárt térfalak jönnek létre. Ezek egyrészt a történelmi beépítés ritmusát kívánják tovább folytatni, másrészt a fő közlekedési útvonalak mentén képeznek

karakteres térfalakat. A többi tömb esetében felbomló, de tömbszéleken maradó térfal kerül kialakításra átmenetet képezve ezzel a zárt sorú, és a telepszerű beépítések karakterei közt.

A területen számos fókuszhelyzetbe kerülő tömbsarok jön létre. Ezek közül mégis a legjelentősebb lesz a piac épületének sarka, mivel maga az épület eltérő képet fog mutatni a többi beépítéstől, továbbá „kapu” pozícióba is kerül. Szintén kapupozícióban lesznek a sportépületek, illetve a volt pályaudvari parkot lezáró tömb sarkai. Fő látványtengelyben lesz a sétálóutcával szomszédos tömbök mindkét „kapu” része, illetve a főtérhez kapcsolódó, sétány tengelyében lévő épületsarok is. Fókuszpontba kerülhetnek még a városi erdőt lezáró tömbök sarki, illetve a nagyvárosias beépítés saroképületei. Habár a diplomatervnek nem része az épületek kidolgozása, egy megvalósuló projekt esetében kiemelt figyelmet kell helyezni a fókuszpontokban lévő épületek magas építészeti minőségére.



39. Beépítési koncepció (saját szerkesztés)

Hatodik lépésként a térfalak épületekké formálásával megkapjuk a beépítési koncepciót. A térfalakat bemutató ábrához képest új elemek az

épületek által lehatárolt belső terek működése. A várhoz kapcsolódó tömbökben nagy belső udvarok jöttek létre, melyek a tóvároskerti városmag történelmi beépítéseinek hangulatát kívánják megidézni. Ezt a rendszert követi le a többi zárt sorú beépítés is. Az udvarok félprivát terek, melyeket az első szintes áttörésekben létrehozott kapuzatokon át lehet elérni. Így azok zárhatóak lesznek az éjszakai, vagy délutáni órákra, amikor a vendéglátó és kereskedelmi egységek már nincsenek használatban. A felbomló térfalú épületek történelmi hasonlóan működik, azonban egyel összetettebb terei vannak. Mivel ezekben a tömbökben magasföldszintes parkolás elérhető, így a földszinti funkciók elérésének érdekében részük kerülnek kialakításra így egy szintbe hozva az épületek közti terepet az első szint küszöb magasával. Ezen megoldás jól kapcsolódik a telepszerű beépítések után létrejött társasháza karakteréhez, mivel ezeknél ez a megoldás került alkalmazásra. A részüket alkotta közterületek-kert átmenet által látványbéli határ jön létre közterület és belső udvar közt, melyre tervezetten ráerősít egy/a sövény sor is. A részüket áthaladási pontokat biztosító területeken kapuk kerülnek elhelyezésre, így létrehozva a félprivát belső udvarokat. Ezen beépítések mindegyikéhez tovább tartozni fog egy szélesebb privát kert is. Ezzel a rendszerrel létrejön a közterületek és privát terek közti ideális átmenet, biztosítva a szomszédsági egység szerű tömbök közösségi helyeit.



40. Illeszkedés városi természetbe (saját szerkesztés)

Hetedik lépésként a meglévő zöld-, és kékinfrastruktúrába való illesztés következik. Az ábrán látható, hogy a várhoz közeli tömbök és piac területein több facsoport megszüntetése szükséges. Ezek a belső udvarokon belül pótolhatóak. Jól látszik, hogy a korábbi állapothoz képest exponenciálisan megnő a tervezési területen a facsoportok száma, illetve létrejön egy új park és rekreációs erdő is. Ezen felül kiegészítésre és megduplázásra kerülnek a főút menti fasorok. Ezen felül a várpark, illetve a városi erdő közt a sétálóutcán át nagyobb fasor kerül kialakításra.

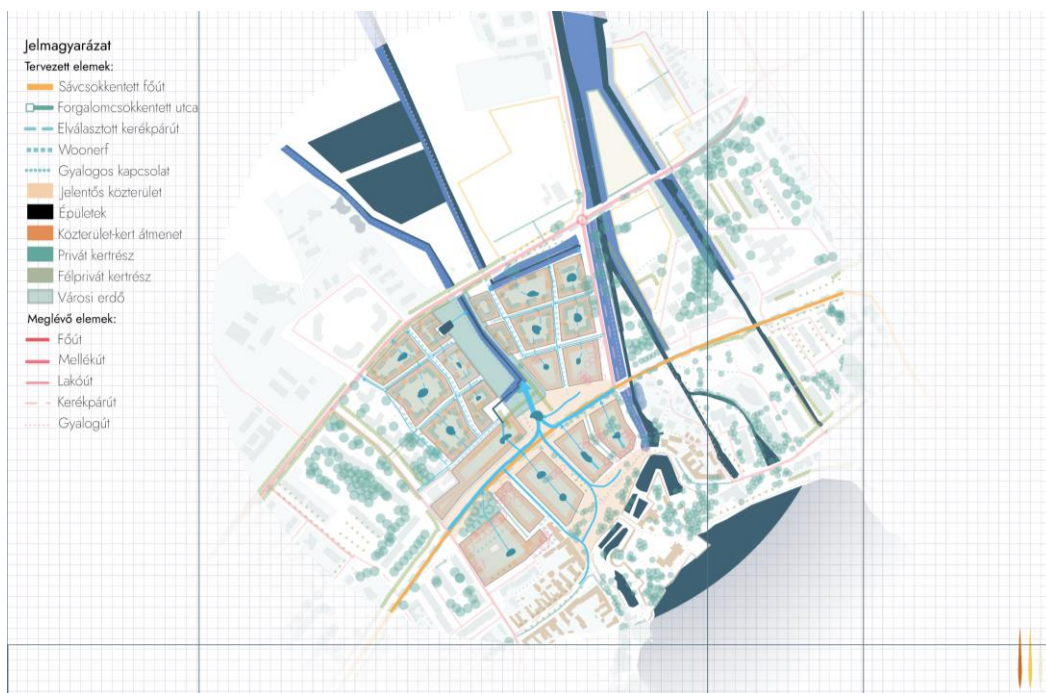


41. Csapadékvíz lefolyás (saját szerkesztés)

A zöldinfrastruktúra elemek tervezése csakis a kékinfrastruktúrával összhangban történhet, mivel ezek elválaszthatatlanul összefüggenek egymással, és jól tervezve számos szinergikus hatást fejtenek ki. Így a tervezési terület domborzat adottságait, illetve a tervezett tereprendezéseket figyelembe véve a felső ábrán látható lefolyás terv alapján, a tömbbelsőkre kerülne gyűjtésre a csapadékvíz, illetve a jelentős közterületekről és főútról a várak levezető csatorna tengelyében a főtéren kerülhetne kialakításra vízgyűjtő. A csapadékvíz elvezető csatornarendszer szerkezete a meglévő folyások merőleges irányát követné.

Az alsó ábrán látható részletes terven kirajzolódnak a vízgyűjtő medencék a tömbbelsőben, illetve az azokat összekötő csatornarendszer, és a közterületi elvezetők. A vízgyűjtők egyben víziarchitektúrák, és esőkertek egyben, valamint a csatornák is esőkertként funkcionálnak. A tömbbelsőben lévő facsoportok a vízgyűjtők körül kerültek elhelyezésre, így növelve a vízmegtartó képességet, és csökkentve a fenntartás munkákat és költségeket. A várhoz közelebbi területek csapadékvíz-többletét a központi helyen lévő vízgyűjtő fogadja be, és telítettség esetén a várak leeresztő csatornába továbbítja.

A vízrendezési tervekben továbbá szerepel a folyások menti partszakaszok sétálhatóvá tétele és azok funkcióval való ellátása. A terület szempontjából a legfontosabb partszakasz a várárok leeresztő csatorna. A folyás mentén tervezetten 8-8 méter széles kiszélesített részsű jön létre, melyben számos vízi játszóelem, interaktív oktatóhely, multifunkciós bútorzat és gyülekezésre alkalmas platform kerül elhelyezésre. Így a rekreációs erdőben található terekkel kiegészülve, valamint a beépítések közti részsűk bevonásával valóban kialakítható az egész településrészt átfogó „playscape”.



42. Részletes csapadékvíz kezelési terv (saját szerkesztés)



A részletes koncepcióban ez eddigi lépések végeredményeken összeáll ez előképe annak az élhető, biztonságos, fenntartható és erős identitást hordozó településrésznek, amit a célrendszer előirányoz. Azzal, hogy a gépjárművek világából visszalépünk az emberi léptékbe egyből egy kompaktabb, sűrűbb beépítésű, kevesebb területet pazarló, de mégis magas kihasználtságú helyek jöhetnek létre. A főút jelentős átalakításával kaphatott teret az a gyalogos és kerékpáros zóna, ami a terv szíveként funkcionál. Ez a vár park, a sétálóutca, főutca gyalogos zónájából és főtérből létrejövő, szinte teljesen egybefüggő közterület. Ez a csoport hozza létre az intenzíven használható városi közeget, amit ellenpólusként kiegészít a zöld és kék infrastruktúra hálózat, így a városi erdő, a patakpart és a belső kertek.

A tervezés során cél volt, hogy a kompakt szerkezet mellett izgalmas is legyen a terület, hiszen hiába könnye elérhetőek a funkciók, ha az oda vezető út nem tud élmény lenni. Ezt a forgalomcsökkentett keskenyebb és vegyes forgalmú utak rendszere biztosítja. A folyamatos, de kevésbé nagyvonalú törések által megmarad az átlátások egy része, de nem lesz uniformis a látvány. A maximális összhang miatt, ezeken az utcákon 30km/órával vagy kevesebbrel szabad közlekedni, továbbá a gyalogos és kerékpáros átkelők is kiemelték a forgalomcsillapítás érdekében. Az élhető környezet, zöldinfrastruktúra és közlekedés metszéspontjában helyezkedik el a csapadékelvezetés. A terület adottságihoz igazodva, először a tömbök belsejében kerül gyűjtésre a csapadék. A gyűjtésre a magas talajvíz és sík domborzat miatt van szükség. A tárolók megtelése esetén, a csapadék a közlekedési zöldterületeken futó hálózatba csatlakozva vezeti el a vizet a Réti-tavak felé. Ez a rendszer nagymennyiségű csapadékot tud kezelni, csökkentve a lefolyást, így mérsékelni tudja a villámárvizek hatásait.

Fő cél volt továbbá az erős identitás és közösség kialakulásának támogatása. Ezt a célt szolgálják az utak menti térfüzér rendszerek és nagyobb teresedések közterületeken, továbbá a félprivát kertek a tömbelsőkben. Ezekben a terekben fontos biztosítani olyan támpontokat, amikhez könnyen viszonyít a lakosság. Ilyen lehet akár a csapadékvízgyűjtő, ha vízi architektúrává alakítják. Az erős közösséget építi tovább, ha a létrejövő épületekben diverz lakásméretetek vannak, de talán a legfontosabb a meglévő karakterekhez való kapcsolódás. Ez

a várhoz közeli tömböknél adott, azonban a északi tömbök a szomszédos nyílt területek és a merev zárt sorú beépítések közt kell elhelyezkedjenek így ötvözve a két világ legjobb tulajdonágait. Ezekben a tömbökben építési tömbönként érdemes lehet „lakóközösségi tanácsok” létrejöttét szorgalmazni, amik „szomszédsági egységként” működve dönthetnének a félprivát kertek berendezéseiről, építményeiről és működési rendjéről. Így közös megegyezés alapján, a közösség igényeire lehet szabni a belső tereket.

Többek közt a fent leírt elvek mentén valósult meg a részletes beépítési és közterület alakítási terv.

BEÉPÍTÉS ÉS KÖZTERÜLET ALAKÍTÁSI TERV





44. Részletes beépítési terv, közterület metszetek (saját szerkesztés)

Következő nagy rendszert alkotó elemek a főút és főter együttese. A sávcsökkentett főút szélességében minimálisat változott, így leginkább a közterület újra osztása történt meg. Így a metszeten is látható, hogy kialakult, a egy 1*1 sávos, kétoldali, elválasztott kerékpárút, melyet 2 méteren fasor és sövény választ el a úttól, így a legsérülékenyebb csoportok is szabadon, félelem nélkül használhatják azt. Szintén a biztonságot kívánja növelni a „mozgó” vonalvezetés, mai a lassabb közlekedésre sarkallja az autósokat. A kerékpársáv és a gyalogos zóna közt változó méretű zöldfelület található. A gyalogos zóna maga is változó szélességű, 6-9 méter közt mozog. A gyalogos zónában helyet kap fasor, zsebparkok, hasonló, mint az előképen látható.

Passeig De St Joan
Boulevard
Designed by Lluís Domènech i
Gustaf Gullon

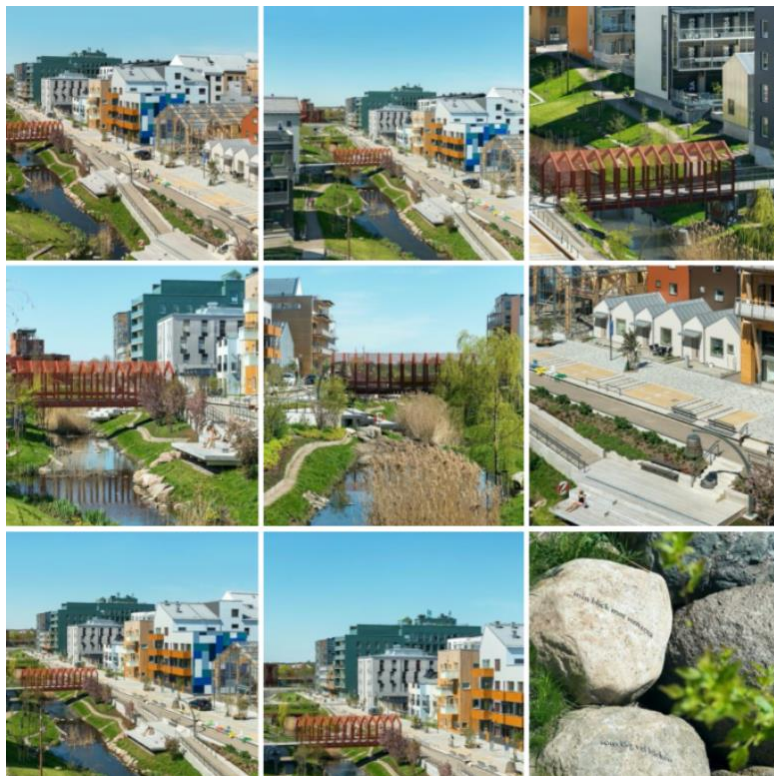
Designed by Lola Domenech /



A photograph showing a wooden walkway with a ramp and stairs leading through a dense forest of tall trees. The path is constructed of wooden planks and has metal railings. The surrounding area is lush with green grass and sunlight filtering through the canopy.

79

kisebb vízi játszóterek, interaktív ismeretterjesztő eszközök, de egyszerű pihenőhelyek is lesznek, ahogy a példa is mutatja.



Következőnek a piacot és a hozzá kapcsolódó tömböt mutatom be. Ez a tömbegyüttes, ahol a területen már volt földszinti funkciós lakó beépítésre, így ez adat a kiindulópontot, a két épülettel együtt. Ezek mellett van ma a városi piac. Azonban ez mára kinőtte magát az arra ideiglenesen felhasznált parkolóból, így a főtérhez kapcsolódva kap helyet az a 4 szint magas, belül 2 szintre oszló épület. A piachoz csatlakozik továbbá egy parkolóház, ami közel 90 parkolóhelyet biztosít, illetve földszinten teret ad még több funkciónak. A piac és parkolóház épületeit egy leginkább irodáknak elképzelt együttes foglalja keretbe, így lekövetve a vár melletti karaktert.

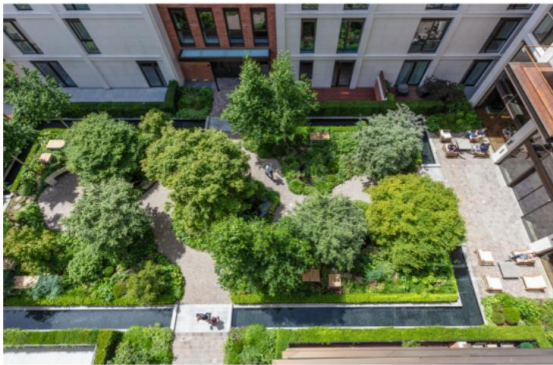
A lakótömbök működése nagyjából megegyezik mindkét oldalon. Első körben épít arra, hogy az utak mentén magasabb épületek álnak így védve a belső tereket. Ahogy a koncepcióban megfogalmazásra került a lakótömbökben nincs pakolás lehetőség, illetve az utcán is csak ideiglenesen lehet parkolni. Gépjármű elhelyezésre az épület magasföldszintjén van lehetőség, így ahogy Tatán több helyen megfigyelhető, tereprendezéssel, az első emeltre tevődik át a terepmagasság. A rézsű, és az a mentén futó kerítés vagy sövény félprivát

kerteket hoz létre, amit az alsó előképeken látni is lehet. A tömbök belsejében kerül gyűjtésre a tömb esővize is.

Holland Park Villas

designed by Gillespie + Kirk

Location / London — UK — Type / Gardens — Residential Parks — Built / 2007 — Show on Google Maps / Published on July 1, 2009



Residential Complex “In Gärten”

designed by Neuland ArchitekturLandschaft

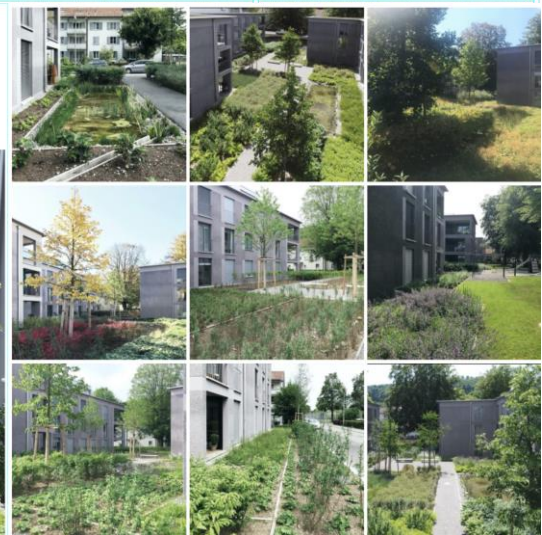
Location / Switzerland — Zurich — Type / Flood Resilience — Residential Parks — Water Features — Built / 2018 — Show on Google Maps / Published on March 22, 2022



Urban Campus Lieve, Amsterdam

designed by Bureau BHV

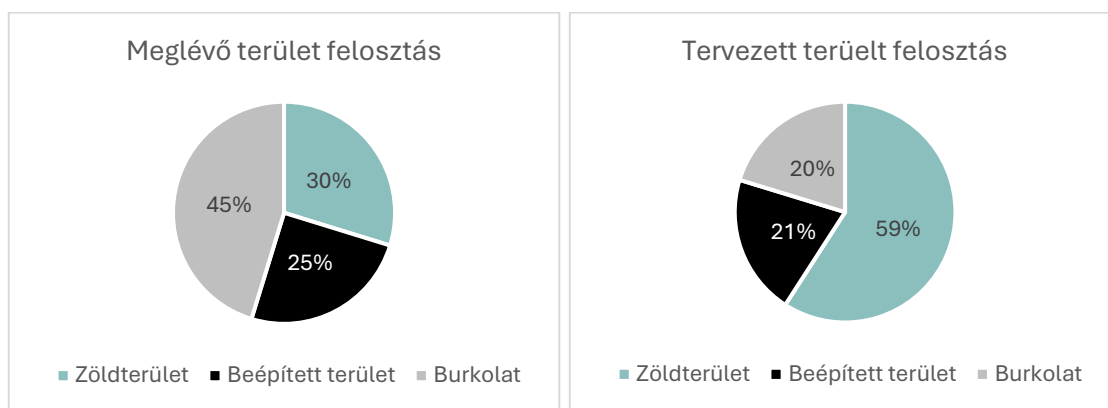
Location / Amsterdam — The Netherlands — Type / Campus — Residential Parks — Built / 2020 — Show on Google Maps / Published on September 22, 2020



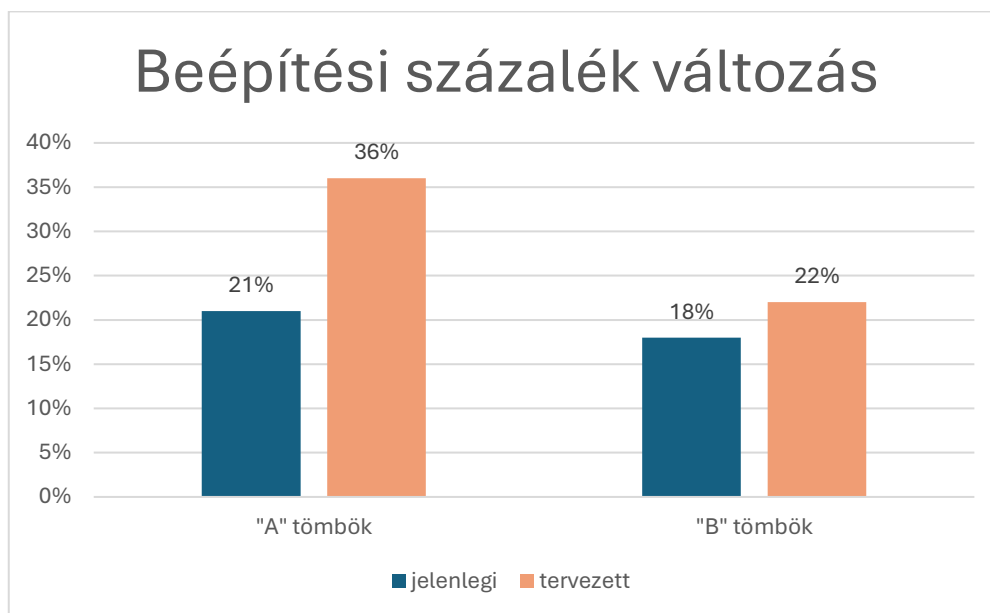
A területrészt közlekedési rendszere a lehető legtöbb forgalomcsillapító megoldást alkalmazza. Így egy biztonságos, élhető környezet jön létre a településrészben belül, támogatva a korábban leírt fő egységeket és összekötve azokat nem csak a településrészben belül, hanem kifelé is kapcsolatokat biztosít, így illeszkedve a városi rendszerbe.

RENDEZÉSI PROGRAM

A beépítési terv megvalósulásával a korábban közlekedési területek és burkolt felületek uralta helyből egy zöldfelületek dominálta terület tud létrejönni. Ahogy az alsó diagrammon is látható, megduplázódik a biológiailag aktív felületek száma. Csökkenés látható a beépítettségben. Ez ezért lehetséges a viszonylag kompakt térszerkezet ellenére, mert meg van adva a hely a természeti elemeknek. Jelen esetben ez egy túlépült gazdasági terület áthelyezését is magába foglalta, így az ott felszabaduló területek szabadon maradása jelentősen csökkenti az össz beépítettséget.



Ehhez képest a lenti diagram ellentmondásos. Ez ezért van mert az csak a részletes beépítés terv tömbjeit vizsgálja. „A” a várhoz közelebbi tömböket, a „B” az északabbra eső tömböket mutatja be. Jól látható, hogy az „A” tömbök esetében 15%-al megnőtt a beépítettség, míg a „B” tömböknél csak 3%-al. Ezt a beépítési módok béli különbségek teszik, illetve, hogy a területen kapott helyet a vércsatorna menti rekreációs erdő.

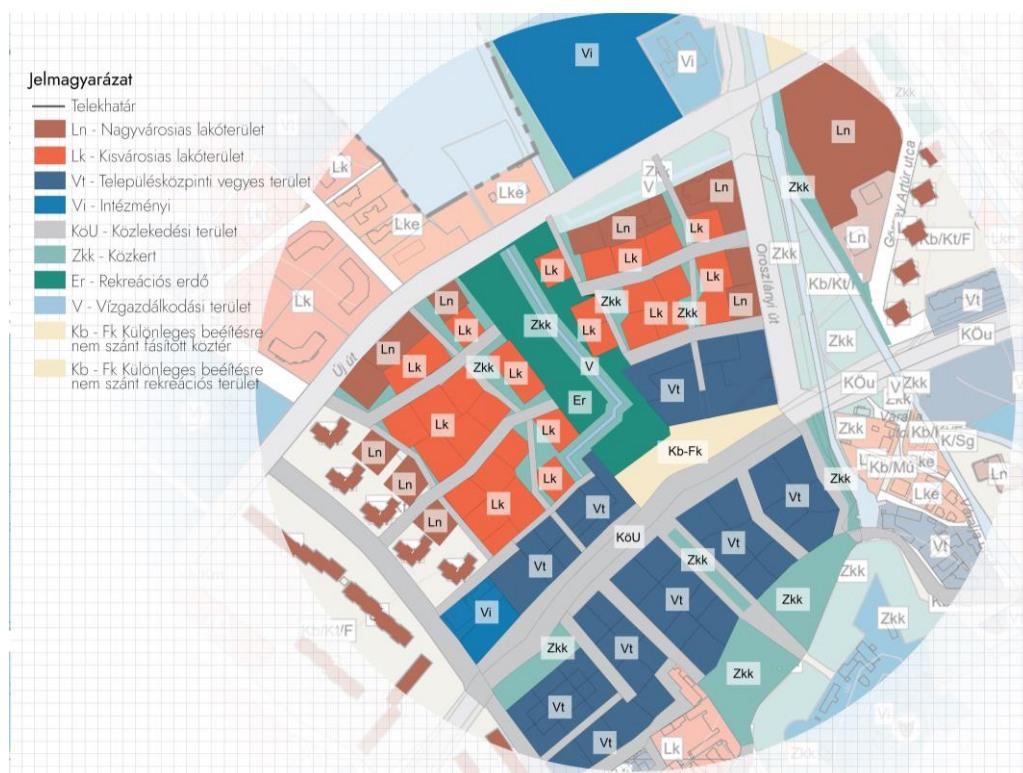
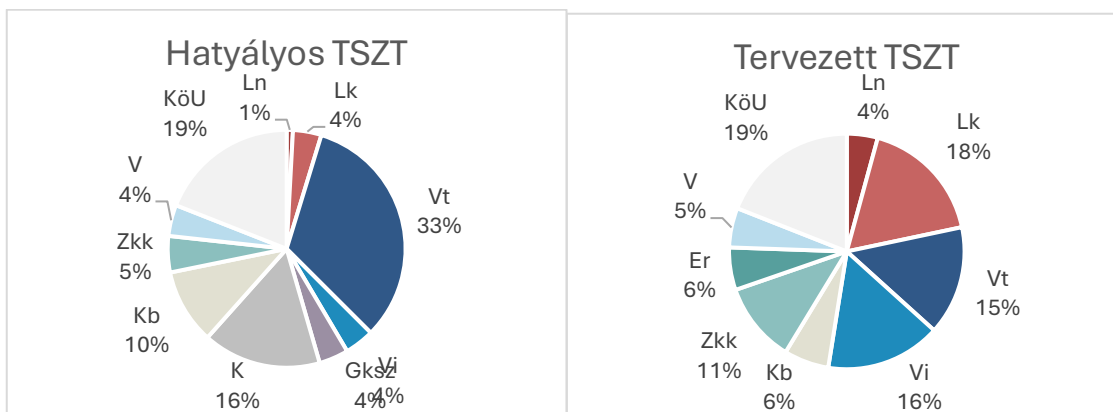


Összeségében a fejlesztés megvalósulásával közel 700 lakás jönne létre, ami 1400-nál több többlet lakost jelent. Így kritikus pont, hogy a kijelölt intézményi fejlesztések is megvalósuljanak. Lakosokon kívül a piac és a településközponti területek földszintjein 120+ új, és már a területen lévő vállalkozás számára nyílik lehetőség az új tevékenykedni. A piachoz kapcsolódó épületekben tovább létrejöhet 30-nál több kisebb és közepes irodahelység is.

TELEPÜLÉSRENDEZÉS ESZKÖZTÁR MÓDOSÍTÁSA

Az eszköztár módosítása során elv volt, hogy az alapvető célok megvalósulása biztosításra kerüljenek, és a részletes beépítés „kiszabályozása” helyett megengedő szabályrendszer jöjjön létre, ami megengedi a kreatív gondolkodást.

TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV MÓDOSÍTÁSA



45. Település Szerkezeti Terv (saját szerkesztés)

EGYSZERŰSÍTETT ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT ÉS SZABÁLYOZÁSI TERV



46. Település Szerkezeti Terv (saját szerkesztés)

	a	b	c	d	e	f
Beépítésre szánt területek						
	Építési övezet jel	Épület megengedett legnagyobb párkánymagasság (méter)	Beépítés módja	legnagyobb beépítettség	legkisebb zöldfelület	legkisebb kialakítható telek (négyzetméter)
1	Ln-VA-1	15,5	SZ	40%	45%	750 m ²
2	Lk-VA-1 (felső lakórészek)	12,5 m	SZ	40%	45%	750 m ²
7	Lk-VA-2	12,5 m	SZ	30%	55%	850 m ²
3	Vt-VA-1 (vár)	maximum a balti magassághoz mért 135 méteren	Z	65%	25%	800 m ²
4	Vt-Va-2 (piac)	15,5 m	Z	80%	15%	3000 m ²
5	Vt-Va-3 (p.ház)	15,5 m	Z	80%	15%	1500 m ²

6	Vi-Va-1 (sport)	15,5 m	Z	80%	15%	1400 m2
---	--------------------	--------	---	-----	-----	---------

Beépítésre nem szánt területek

8	KöU-VA-1 (főút)	4 m	-	10%	30%	-
9	KöU-VA-2 (lakóút)	4m	-	5%	25%	-
10	KöE-Va-3 (vegyes forgalmú út)	0m	-	0%	10%	-
11	KöU-VA-4 (sétáló utca)-	4m	-	10%	20%	-
12	Kb-Fk-VA-1 (főtér)	4m	-	10%	50%	-
13	Er-VA-1 (városi erdő)	4m	-	5%	-	-
14	Kb-Rek-VA-1 (patakpart)	4m	-	5%	-	-

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

Ln – Kisvárosias lakóterületek övezetei

Épület elhelyezésére vonatkozó előírások:

Az Ln-VA-1 övezetben:

- az előkert 0,00 méter;
- az oldalkert minimum a párkánymagasság fele;
- a hátsókert minimum a párkánymagassággal megegyező méretű kell legyen.
- Az övezetben az oldalkertet, illetve hátsókert épülettől számított 6 méteres sávján kívüli területeket át kell adni a köz számára korlátozottan használható területnek. A köz számára való élhetőséget 6:00 és 18:00 óra között biztosítani kell.

Az Ln-VA-2 övezetben:

- az előkert minimum 2 méter;

- b) az oldalkert és hátsókert minimum a párkánymagasság fele;
- c) Az övezetben az előkertet, az oldalkertet, illetve hátsókertet át kell adni a köz számára korlátozottan használható területnek. A köz számára való elérhetőséget 6:00 és 18:00 óra közt biztosítani kell.

Épületre és kertre vonatkozó előírások:

Az Ln-VA-1 és Ln-VA-2 övezetben:

- a) A tetők síkja 45 fokos kell legyen a párkányvonal síkjához mérve.
- b) A tetősíkon túlnyúlás a közterülettel határos homlokzati sík és ahhoz kapcsolód tetősíkon nem engedélyezett;
- c) a közterülettel nem határos homlokzati sík és ahhoz kapcsolód tetősíkon maximum 3 méter.
- d) Az övezetben a parkolást épületen belül a magassföldszinten kell megoldani.
- e) Az „oldalkerti rézsű” jelölésű területeken a magassföldszint és az első emelet közti magasságbeli különbséget rézsűk kialakításával kell áthidalni, úgy, hogy a terepszint egy síkba kerüljön első emelet küszöbmagasságával.
- f) a hátsókertet úgy kell kialakítani, hogy a terepszint egy síkba kerüljön az első emelet küszöbmagasságával.
- g) Az lakótömbök csapadékvízét a köz számára átadott hátsókertekben, olyan csapadékvízgyűjtő és kezelő rendszerekben kell megoldani, melyek kapcsolódnak a szomszédos tömbök, és a közlekedési felületek rendszereihez.

Rendeltetésekre vonatkozó előírások:

Az Ln-VA-1 és Lk-VA-2 övezetben nem létesíthető az épületeken belül

- a) szállás jellegű,

- b) igazgatási,
- c) irodai, rendeltetés.

Továbbá, a lakócéltól eltérő rendeltetési egység, csakis ott létesíthető, ahol a küszöbszint kapcsolódik a terepszinthez.

Lk – Kisvárosias lakóterületek övezetei

Épület elhelyezésére vonatkozó előírások:

Az Lk-VA-1 övezetben:

- a) az előkert 0,00 méter;
- b) az oldalkert minimum a párkánymagasság fele;
- c) a hátsókert minimum a párkánymagassággal megegyező méretű kell legyen.
- d) Az övezetben az oldalkertet, illetve hátsókert épülettől számított 6 méteres sávján kívüli területeket át kell adni köz számára korlátozottan használható területnek. A köz számára való élhetőséget 6:00 és 18:00 óra közt biztosítani kell.

Az Lk-VA-2 övezetben:

- a) az előkert, oldalkert és a hátsókert legalább a párkánymagassággal megegyező mélységű.
- b) Az övezetben az oldalkertet, hátsókert és előkert épülettől számított 6 méteres sávján kívüli területeket át kell adni köz számára korlátozottan használható területnek. A köz számára való élhetőséget 6:00 és 18:00 óra közt biztosítani kell.

Épületre és kertre vonatkozó előírások:

Az Lk-VA-1 és Lk-VA-2 övezetekben:

- a) A tetők síkjá 45 fokos kell legyen a párkányvonal síkjához mérve.

- b) A tetősíkon túlnyúlás a közterülettel határos homlokzati sík és ahhoz kapcsolódó tetősíkon nem engedélyezett;
- c) a közterülettel nem határos homlokzati sík és ahhoz kapcsolódó tetősíkon maximum 3 méter.
- d) Az övezetben a parkolást épületen belül a magassföldszinten kell megoldani.
- e) Az „oldalkerti rézsű” jelölésű területeken a magassföldszint és az első emelet közti magasságbeli különbséget rézsűk kialakításával kell áthidalni, úgy, hogy a terepszint egy síkba kerüljön első emelet küszöbmagasságával.
- f) a hátsókertet úgy kell kialakítani, hogy a terepszint egy síkba kerüljön az első emelet küszöbmagasságával.
- g) Az lakótömbök csapadékvízét a köz számára átadott hátsókertekben, olyan csapadékvízgyűjtő és kezelő rendszerekben kell megoldani, melyek kapcsolódnak a szomszédos tömbök, és a közlekedési felületek rendszereihez.

Rendeltetésekre vonatkozó előírások:

Az Lk-VA-1 és Lk-Va-2 övezetben nem létesíthető az épületeken belül

- a) szállás jellegű,
- b) igazgatási,
- c) irodai, rendeltetés.

Továbbá, a lakócéltól eltérő rendeltetési egység, csakis ott létesíthető, ahol a küszöbszint kapcsolódik a terepszinthez.

Vt – Településközponti vegyes területek

Épület elhelyezésére vonatkozó előírások:

Az Vt-VA-1, Vt-VA-2, Vt-VA-3 övezetben

- a) az előkert 0m;
- b) az oldalkert 0m;
- c) a hátsókert legalább a párkánymagassággal megegyező mélységű.

Rendeltetésekre vonatkozó előírások:

A Vt-VA-1 övezetben nem létesíthető

- a) munkásszálás jellegű,
 - b) sport
- célú rendeltetés.

A Vt-VA-2 övezetben csakis kiskereskedelmi rendeltetésű egységeket tartalmazó épület létesíthető.

A Vt-VA-3 övezetben parkolóház építése megengedett. Pakolóháztól eltérő rendeltetés csakis a földszinten kerülhet elhelyezésre.

Épület kialakítására és kertre vonatkozó előírások:

A Vt-VA-1, Vt-VA-2, Vt-Va-3 övezetben:

- a) Egybefüggő párkányvonalat kell létrehozni az építési tömbökön belül.
- b) A tetők síkja 45 fokos kell legyen a párkányvonal síkjához mérve.
- c) A tetősíkon túlnyúlás a közterülettel határos homlokzati sík és ahhoz kapcsolód tetősíkon nem engedélyezett;
- d) a közterülettel nem határos homlokzati sík és ahhoz kapcsolód tetősíkon maximum 3 méter.

A Vt-VA-1 övezetben

- e) A párkányvonal a balti tengerszinthez viszonyított 135 méteres magasságban kell elhelyezkedjen.

A Vt-VA-1, Vt-Va-2, Vt-VA-3 övezetben

- a) a hátsókerti területeket át kell adni a köz számára korlátozottan használható területnek. A köz számára való élhetőséget 6:00 és 18:00 óra közt biztosítani kell.
- b) Az elsődlegesen szórakozási és vendéglátási célú rendeltetési egységek számára, amennyiben rendelkeznek hátsó udvar kapcsolattal, az épület síkjától számított három méteren lehetőséget kell biztosítani ideiglenes bútorzatok elhelyezésére.
- c) Az lakótömbök csapadékvízét a köz számára átadott hátsókertekben, olyan csapadékvízgyűjtő és kezelő rendszerekben kell megoldani, melyek kapcsolódnak a szomszédos tömbök, és a közlekedési felületek rendszereihez.
- d) A Vt-VA-1 és Vt-Va-2 övezeten belül a parkolást épületen belül, terepszint alatti építményben kell elhelyezni.
- e) A Vt-Va-3 övezeten belül parkolók kialakítását épületen belül kell megoldani.

Vi – Intézményi területek

Telekre vonatkozó előírások:

Az Vi-VA-1 övezetben:

- a) az előkert 0m;
- b) az oldalkert 0m.
- c) a hátsókert minimum a párkányvonal fele.

Rendeltetésekre vonatkozó előírások:

Az Vi-VA-1 övezetben levő épületekben csakis sport rendeltetésű egység helyezhető el.

Az Vi-VA-1 övezetben a tulajdonos, a használó és a személyzet számára szolgáló lakás nem helyezhető el.

Épület kialakítására és kertre vonatkozó előírások:

- a) A párkányvonal a balti tengerszinthez viszonyított 135 méteres magasságban kell elhelyezkedjen
- b) Egybefüggő párkányvonalat kell létrehozni az építési tömbökön belül.
- c) A tetők síkja 45 fokos kell legyen a párkányvonal síkjához mérve.
- d) A tetősíkon túlnyúlás a közterülettel határos homlokzati sík és ahhoz kapcsolód tetősíkon nem engedélyezett;
- e) a közterülettel nem határos homlokzati sík és ahhoz kapcsolód tetősíkon maximum 3 méter.
- f) Az övezetben a parkolást épületen belül magASFöldszinten kell megoldani.

BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

Közlekedési területek

KöU-VA-1

A KöU-VA-1, KöU-VA-2, KöU-VA-4 övezetekben:

- a) épület csakis kerékpár és egyéb mikromobilitási eszközök tárolására,
- b) illetve közműszolgáltatásokhoz kapcsolódó rendeltetéshez kapcsolódóan helyezhető el.
- c) A „berendezési sáv” jelöléssel feltüntetett területeken a vendéglátási egységek számára a közlekedést nem zavaró módon, legalább 1,5 méter közlekedési felületet hagyva, ideiglenes bútorzat elhelyezhető.

A Köu-VA-1, Köu-Va2, A KöE-Va-3 övezetekben:

- a) a zöldfelületeken,
- b) illetve gyalogosforgalmat szolgáló területein

egymástól 150-200 méter távolságra állandó utcabútorzatot kell elhelyezni a gépjárműközlekedéstől lehetőleg jobban elkülönített módon.

A KöE-Va-3 övezetben:

- a) épület csakis közműszolgáltatásokhoz kapcsolódó rendeltetéshez kapcsolódóan helyezhető el;
- b) elválasztás nélküli, egybefüggő burkolt közlekedési felületet kell kialakítani, a gyalogos, kerékpáros és gépjármű közlekedés számára.
- c) csakis úgy lehet utcabútorzatot elhelyezni, hogy legalább 3 méter szabad közlekedési felület maradjon.

Fásított köztér

A Kb-Fk-VA-1 övezetben:

- a) kereskedelem, szolgáltatás, vendéglátás, közmű, épület elhelyezhető.
- b) biztosítani kell a környező nagyobb kapacitású, a környező területekről érkező csapadék megtartására szolgáló területet és rendszert.

Rekreációs erdőterület

Az Er-VA-1 övezetben minden a 280/2024 (IX. 30.) TÉKA Kormányrendeletben megengedett módon az ott szereplő rendeltetések és épület elhelyezhetők.

Közkert

Az Kb-Zkk-VA-1 övezetben minden a 280/2024 (IX. 30.) TÉKA Kormányrendeletben megengedett módon az ott szereplő rendeltetések és épület elhelyezhetők.

ÖSSZEGZÉS

A diplomamunka Tata egyik központi pozíciójában lévő területet vizsgálja, ami „az autó zsarnokságától” szenved, vagyis jelentős mértékben a gépjármű közlekedés határozza meg. A területen, a jellemzően településszéli pozícióban lévő nagybevásárlók uralta területtel találkozhatunk, méghozzá Tata két történelmi városrészéhez csatlakozva, a várral szemben. A területet tovább teleszerű beépítések veszik körül, valamint áthalad rajta a 2*2 sávú települési főút, ami a kiváló logisztikai helyzetben lévő Tatán a tehergépjármű közlekedés ütőere, alternatíva nélkül. A hatalmas burkolt felületek, fémdobozok, túlépület gazdasági területek és alacsony növényzeti borítottság ideális helyszínné teszi a területet az áttervezésre.

Első körben az értékek és problémák feltárása által megállapítható, hogy a területet ÉNY-DK tengelyen zöldfelületek fogják közre, így könnyű csatlakozni ökológiai rendszerbe. Tovább a területen és környékén számos kiaknázatlan közösségi hely létezik. Szintén pozitívum, hogy kiváló a terület közösségi közlekedés ellátottsága. Negatívumok tekintetében maga a főút összetett problémái, vagyis a zaj, por, rezgés terhelés, az elvágó hatás és folyamatos teherforgalom, mellett a terület szakít meg egy térségi szintű ökológiai kapcsolatot, a területen szörnyű gyalogosként sétálni, illetve összefüggő kerékpárhálózat sincs. Problémák még a nagyterjedésű burkolt felületek.

Ezekre a problémákra próbáltam meg elérhető, biztonságos és erős karakterű választ adni. A tervezést a „doboz” épületek áthelyezésével kezdtem, illetve a régi épületek lebontása mellett döntöttem, így négy kisebb épület maraszt a területemen. Ezek helyére első körben egy főtéren és a köré szervezett funkciókban gondolkodtam, majd a meglévő rendszereket elemezve „organikus háló” székelte felépítést véltem felismerni, amit tovább folytattam a tervezés során. De először az ökológiai hálózat összekötése érdekében egy központi erdősávot jelöltem ki egy vízfolyás mentén, továbbá a gyalogos közlekedést prioritizálva, és kapcsolódva a környező területek hálózatához, felvázoltam egy, a korábban „organikusként hálóként emlegetett alarendszert”

A koncepció alkotás során fontos volt, hogy kapcsolódjak a történelmi beépítéshez, és minél kevesebb zöldinfra. elem sérüljön a meglévők közül. Így a várhoz közel egy keretes beépítést javasoltam, a főutat 1*1 sávúra vettem, így kialakulhatott a főutca gyalogos zóna, várpark, vársétány, főtéren közterület együttes. A többim területen lakóbeépítést olyan keretszerű beépítést terveztem mely által félprivát belső udvarok jönnek létre, és amelyekben lehet csapadékot gyűjteni. Az emberi lépték is izgalmas terek létrehozásához, térfüzéreket metszette ki a tömbökből.

Összeségben úgy gondolom jobb alternatívát tudtam felvázolni a meglévő helyzetről, így létrehozva egy fenttartható, reziliens, emberközpontú alternatívát.

IRODALOMJEGYZÉK

FORRÁSOK

2021 - Tata Település Arculati Kézikönyve

1961 - The Death and Life of Great American Cities, Jane Jacobs

2010 – Jan Ghel – Cities for People

2012 – Jeff Speck – Walkable City

2012 – Lesly Bain, Barbara Gray, Dave Rodgers – Living Streets

2021 – Jürgen Breuste – The Green City

2023 – European Union – SUMP - Sustainable Urban Mobility Planning in Smaller Cities and Towns

19/2022. (XI. 30.) Önkormányzati Rendelettel Jóváhagyott ANYAG

ONLINE FORRÁSOK

<https://terkep.police.hu/portal/>

<https://shorturl.at/4JEiL>

<http://webmap.lechnerkozpont.hu/webappbuilder/apps/foldgomb1708/>

ÁBRAJEGYZÉK

- 1) Tata elhelyezkedése (saját szerkesztés)
- 2) Tervezési terület elhelyezkedése (saját szerkesztés)
- 3) Tata domborzata (saját szerkesztés)
- 4) Tata fejlődése (saját szerkesztés)
- 5) Tervezési terület fejlődése (saját szerkesztés)
- 6) Tata funkció rendszere (saját szerkesztés, szakdolgozat)
- 7) Területhasználat (saját szerkesztés)
- 8) Tata közlekedése (saját szerkesztés)
- 9) Desztinációk (saját szerkesztés)
- 10)Gyalogos közlekedés (saját szerkesztés)
- 11)Kerékpáros közlekedés (saját szerkesztés)
- 12)Közösségi közlekedés (saját szerkesztés)
- 13)Jármű közlekedés (saját szerkesztés)
- 14)Metszetek (saját szerkesztés)
- 15)Vad és Városi természet kapcsolatai (saját szerkesztés)
- 16)Kapcsolat tervezési területtel (saját szerkesztés)
- 17)Facsoportok és fasorok (saját szerkesztés)
- 18)Közösségi helyek (saját szerkesztés)
- 19)Karakterek (saját szerkesztés)
- 20)Látvány kapcsolatok (saját szerkesztés)
- 21)Épület szintű vizsgálatok (saját szerkesztés)
- 22)Értéktérkép (saját szerkesztés)
- 23)Probléma térkép (saját szerkesztés)
- 24)SWOT elemzés (saját szerkesztés)
- 25)Városhálózat (OFTK)
- 26)Fejlesztési koncepció (KEMTKP)
- 27)Jövőkép és célrendszer (TFK)
- 28)Magasabb szintű és települési tervek
- 29)Korlátozó tényezők (saját szerkesztés)
- 30)Peremfeltételek (saját szerkesztés)
- 31)Megmaradó épületek (saját szerkesztés)

- 32)Épület vizsgálat (saját szerkesztés)
- 33)Települési sejt és koncepció (saját szerkesztés)
- 34)Rendező elvek (saját szerkesztés)
- 35)Funkció séma (saját szerkesztés)
- 36)Közlekedés (saját szerkesztés)
- 37)Térfalak és fókuszpontok (saját szerkesztés)
- 38)Beépítési koncepció (saját szerkesztés)
- 39)Illeszkedés városi természetbe (saját szerkesztés)
- 40)Csapadékvíz lefolyás (saját szerkesztés)
- 41)Részletes csapadékvíz kezelési terv (saját szerkesztés)
- 42)Részletes koncepció (saját szerkesztés)
- 43)Részletes beépítési terv, közterület metszetek (saját szerkesztés)
- 44)Település Szerkezeti Terv (saját szerkesztés)
- 45)Település Szerkezeti Terv (saját szerkesztés)

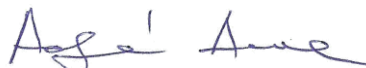
NYILATKOZAT

Sike Bonifác Benedek (LNRJS6) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a diplomamunkát áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A szakdolgozatot portfóliót a záróvizsgán történő védeésre javaslom / nem javaslom.

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem

Kelt: Budapest, 2024 év november hó 11 nap



belső konzulens