

SIÓFOK

SIÓ TORKOLATI MŰVEK ÉS BH ZRT. TELEPHELY KÖRNYEZETE
TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TANULMÁNY

Város-Teampannon Kft.

2016.

SIÓFOK – SIÓ TORKOLATI MŰVEK ÉS BH ZRT. TELEPHELY KÖRNYEZETE TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TANULMÁNY




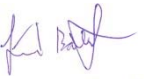



MEGRENDELŐ

Siófok Város Önkormányzata

Székhely: 8600 Siófok, Fő tér 1.
Képviselője: Dr. Lengyel Róbert polgármester

KÉSZÍTETTE

Város-Teampannon Kft.

Koszorú Lajos		Építészmérnök – urbanista
Tokai Gábor		Tájépítészmérnök
Zöldi Péter		Építészmérnök
Koszorú Bálint		Településmérnök
Szrakity Marianna		Településmérnök
Tábori Attila		Környezetgazdálkodási Agrármérnök
Jesus Sánchez Diaz Hellin		Építész-urbanista gyakornok

2016.

BEVEZETŐ

ELŐZMÉNYEK

A Kormány a KEHOP 2015 évi keretének megállapítása során döntött a 1318/2015. (V.21.) sz. Kormányhatározatban a Balaton vízlevezető rendszerének korszerűsítéséről. A kedvezményezett az Országos Vízügyi Főigazgatóság és a Közép-Dunántúli Vízügyi Igazgatóság által alkotott konzorcium. A projekt keretében el kell készíteni a siófoki vízlépcső nagy műtárgyainak (a vízleeresztő- és hajózsilip), valamint a Kiliti-duzzasztó rekonstrukciójának koncepciótervét is.

Ugyanezen a területen a Balaton Területfejlesztési Koncepció és a Balatoni Területfejlesztési Stratégiai Program elfogadásáról szóló 1821/2015. (XI.12.) Kormányhatározat is megfogalmaz fejlesztési és időbeli kereteket.

Fenti döntések a siófoki kikötő, vízlépcső és a kapcsolódó területek fejlesztésének olyan irányát és feltételeit határozzák meg, amely Siófok Város ezen területeket érintő fejlesztési célrendszerével döntéseivel nincsenek összhangban.

A fejlesztési tervek készítése során elmaradtak a Balatoni Hajózási Zrt. – melynek Siófok város résztulajdonosa – telephely- és kikötőfejlesztési elképzeléseiről történő egyeztetések, annak ellenére, hogy ezek a déli part és siófoki Balaton-part központi, területszerkezetileg legértékesebb részét érintik.

Siófok város kezdeményező partnerként 2015 áprilisában, a Kormányhatározatok megjelenése előtt felkereste a Vízügyi Igazgatóságot, egyeztetési hajlandóságát kifejezve a Sió torkolati műtárgyainak felújításával kapcsolatban. Az Igazgatóság a megkeresést korainak értékelte. A város a következő egyeztetést 2015 októberében kezdeményezte, ekkor a Vízügyi Igazgatóság már az előrehaladott tervezésre hivatkozva zárkózott el ettől. A 2016 februárjában megtartott tervezői tájékoztatókon elhangzott, hogy a tervező a városfejlesztési és hajózásfejlesztési elképzelések alapján a tervet korrigálja, ugyanakkor a következő egyeztetésen, 2016 áprilisában a terveztetést folytató Balatoni Hajózási Zrt. olyan telephely fejlesztési elképzeléseket mutatott be, melyek láthatóan a Vízügyi Igazgatóság által képviselt, korábban elkészített fejlesztési elképzelésekhez igazodtak.

Jelen szakértői tanulmány feladata, hogy a vízrendezés, a hajózás és a városfejlesztés szempontrendszerét kiegyensúlyozottan szem előtt tartva, az elkészült fejlesztési változatok esetében a megfelelő területfejlesztési következményeket feltárja, elemezze. A város tudja, hogy a tervezés alatt lévő beavatkozás az érintett terület átalakításával több évtizedre meghatározza annak szerepét, megjelenését, környezetének működését, arculatát, a városszerkezetbe történő illeszkedését.

A déli part legurbánusabb zónájában kiemelkedő szerepe van a vízkormányzásnak és hajózásnak. Az elképzelt vízügyi fejlesztések kibonthatják a városmegújítás új lehetőségeit, de meg is béníthatják azt.

Ezért e térség fejleszthetősége a 21. század Balatonjának fővárosában nem képzelhető el a sokérdekűségek együttkezelése nélkül. A feladat kidolgozása során a sokszereplős sokérdekű fejlesztési környezetben a rendelkezésre álló idő alatt elvégzett elemzések mellett a tervezők a város folyamataival is összevetették a formálódó beavatkozásokat.

A tanulmányban a város elvárásának megfelelően, a helyzetértékelés alapján további figyelembeveendő tárgyalási együttműködési szempontokat javasolunk.

MUNKAMÓDSZER

- Meglévő dokumentációk, tervelőzmények feldolgozása és értékelése.
- Internetes kutatás.
- Adatgyűjtés; statisztikák, város, BH ZRT., Vízügy, helyi építészek, Obszervatórium, ...
- Konzultációk különböző szakértőkkel

A BEAVATKOZÁS HATÁSAI ÁLTAL ÉRINTETT TERÜLET BEMUTATÁSA

KÖZPONTI HELY KIALAKULÁSA - ADOTTSÁGAI

Történelmileg a Sió csatorna, a vasút és a kikötő közelsége határozta meg a térségben a település helyét és a településközpont fokozatos és folyamatos fejlődését is. A Sió-csatorna Balatoni kitorkollásának térsége nem csak vízügyi, alkalmi vízi közlekedési, de városszerkezeti és területhasználati-funkcionális szempontból is kiemelt jelentőségű, értékű terület, Siófok város, és az egész tó vonatkozásában.

A Balaton-parti települések többségéhez hasonlóan Siófok településközpontja is a kikötőhöz és a vasútállomáshoz (szárazföldi és vízi kapukhoz) kapcsolódva jött létre, a kikötő telepítésénél pedig kínálkozott a Sió-torkolat védett öblözete. A Sió-csatorna és -zsilip, a kikötő, a hajóépítő- és javítóipar változatos funkciókat vonzottak a torkolat térségébe. Az idők **folyamán a városközpontban egyedülálló funkciószűrűség jött létre**, amelynek karakteres vonása, hogy a klasszikus városközponti funkciókhoz (kereskedelem, szolgáltatás, közigazgatás, kultúra,) ipari-logisztikai funkciók (kikötők, hajóépítés), valamint a vízkormányzás létesítményei csatlakoznak. A Balaton-part irányából ez utóbbi, a szabad átjárást gátló területek (hajózsilip, vízügyi üzemi területek, vízleeresztő zsilip, vízügyi flotta tárolása, halászati telephely) övezik a legfrekvenciáltabb, legértékesebb terület. Siófok két nagy hagyományú üdülőtérületének, az Ezüst-

és Aranypartnak is a kikötők, a város vízi kapui a találkozási zónája, de a két parti terület között a vasút és a Balaton-part által bezárt területen belül nincsen sem közúti, sem gyalogos átjárási lehetőség.

VÁROSKÖZPONT - BALATONI KAPU – KIKÖTŐK

A városközpont térségében a vasúti megálló, a főút és a kikötő összekapcsolódása rendkívül erős dinamikával pörgette fel a fejlődést és a várossá válást.

A hullámtörő gátakkal a Balaton nyílt víztükréből elrekesztett vitorlaskikötő nyugati oldalán később épült ki a teherkikötőnek szánt nyugati medence, olyan geometriával, hogy annak kétoldali rakpartjait a Sió vasúti hídjától ide ívelő iparvágányok tárták volna fel. A teherkikötő kiépítése elmaradt, a hajózsilip a félszigetet átlósan elválasztva épült meg, a nyugati medence kisebb részben a hajózsilip felvízi várakozómedencéjévé vált, ám hajózás hiányában ténylegesen a Vízügy és a BH Zrt. üzemi kikötője lett.

A Vitorlás utca és a Krúdy sétány közötti területen a lépésről-lépésre építkező, a korábbi adottságokra alapozó fejlődés egyszerre figyelhető meg a „tabula rasa” típusú, az előzményeket eltörölő, a helyzetet radikálisan átalakító beavatkozásokkal. A természeti és épített, a vízi és szárazföldi környezet határán mindez különösen izgalmas és értékes helyzeteket teremt, még akkor is, ha egy-egy beavatkozás láthatóan szűken értelmezett ágazati érdekek alapján valósult meg. Törvényszerű, hogy az ilyen területszerkezeti, területhasználati helyzetben a feszültségek tömege keletkezik és marad hátra. A jelenlegi helyzetben az **ágazati tervezés dominanciája egy összetettebb, városépítészeti és fejlesztési folyamatban szaporíthatja a konfliktusokat, de ezek dinamikáját a további átalakulás érdekében mozgósíthatja is.**

A félsziget város felőli „arca”, a volt halászati telephely telke jelenleg üres és már a BH Zrt. tulajdonában van. A területen ideiglenes parkoló kialakítása folyik, ami jellegzetes állomása a barnamezős terület újrahasznosítási folyamatának. A telek a belváros és a „sziget” közötti közvetítő helyzete alapján a város legértékesebb telkei közé tartozik, de Sió-csatornán átvívelő Baross-híd, a részben megemelt útpálya, a párhuzamos vasútvonal és zajvédő fal a belvárosi területek felé kialakítható kapcsolatot többszörösen gátolja és akadályozza a terület városszövetébe való beillesztését.

A térség területszerkezetben és funkcióban legzavarosabb része a Horgony utca mentén található zárványterület. Néhány családi házzal beépített telek, állami területek és a Halászati Zrt. töredéktelkei, melyek kialakulása az előzményekre történő folyamatos „ráfejlesztésnek” köszönhető. A Horgony utca öböl-menti vonalvezetése csökkenti az értékes partfalak használhatóságát. Az Indóház úton a közelmúltban körforgalmi csomópont épült ki, amely aránylag nagy területet használ fel a halászati öböl végében, tovább fokozva a hely szűkösségét, rögzítve a Horgony utca csatlakozási pontját. A Horgony utca a területet kedvezőtlenül

osztja fel. A csomópont kialakítása során láthatóan a forgalomtechnikai megfontolások domináltak, a területszerkezet alakításának szempontjai háttérbe szorultak.

HAJÓZÁSI ÉS VÍZÜGYI FUNKCIÓK EGYÜTTESE

A Sió torkolat történelmileg kialakult helye meghatározta a későbbi fejlesztéseket, és vonzotta a kapcsolódó funkciókat. A vízleeresztő zsilip, a hajózsilip, a személyhajó kikötő, a hajók gyártása-felújítása-karbantartása, a vitorlaskikötő, a MYC, BYC, vitorlás oktatóközpontok, MAC klubház egy kompakt sokszínű együttesként működtek. A folyamatok alakulása során a BH Zrt. telephely lett a sziget fő funkcionális egysége.

HAJÓZÁS

A BH Zrt. telephely félszigetét a víz felől a kikötő hullámtörő gátjai szegélyezik, amiken belül a hajó- és vitorlaskikötő épült ki, mely az ott jelenlévő szolgáltatások és a megjelenő vásárlóerő szempontjából a városközpont mellett Siófok második potenciális „pénzköltési centrumának” tekinthető. A közbeékelődő ipari-logisztikai területek miatt azonban területi kapcsolat nem jön létre a központok között, így a területi együttműködésből eredő sinergiák sem érvényesülhetnek a vitorlaskikötő és a városközpont vonatkozásában. Ugyanígy hiányzik a kikötő nyugati medencéjében elhelyezkedő vitorlaskikötő és a minőségi szálláshelyekben erős, de a kikötő keleti medencéjével szomszédos Aranypart kapcsolata, illetve csak nagy, riasztó kerülővel, a Sió-csatorna Baross-hídján át (vagy víziúton) jöhet létre.

A kikötő nyugati medencéje, mely a partvonalra merőlegesen a szárazföldre mélyen benyúlik, erőteljesen elhatárolja egymástól az Ezüstpart kevésbé intenzíven beépített üdülőövezetét és a kikötő középső zónájában található ipari-üzemi funkciók együttesét, funkciókeveredés ugyan nem jön létre, a zavaró hatások látvány és zajhatások formájában jelentkeznek. Ez a kikötői medence döntően a BH Zrt és a Vízügy gazdasági és építőflottájának valamint a felújításra váró hajóknak ad helyet. A keleti medence helyzete más, itt a Krúdy-sétány a hajójavító üzem és a vízügy közúti forgalmát is viseli, mindemellett a Rózsakert egyik fő gyalogos-megközelítési útvonala. A Krúdy-sétány vonalában közvetlenül torlódik egymásra az üzemi forgalom és a part gyalogosforgalma, a Mártírok útján húzódó kereskedelmi- és szolgáltatótengely épületeinek, vendéglátóteraszainak egy része is a vízügyi területek elhanyagolt, vagy nagyon sajátos, „üzemi módon” karbantartott szerviz újtaira, zöldfelületeire néznek.

A felfutó balatoni hajózás mellett a Sió gyakorlatilag nincs hajózás, hiszen az alkalmi hajószállítást nem lehet annak nevezni.

Megjegyezendő, hogy belátható távlatban nem reális a Sió-csatornán olyan léptékű személy vagy teherhajóforgalmat feltételezni, melynek gyakori vagy rendszeres zsilipelése az extrém nagy mennyiségű víz leeresztésével egy időben kell, hogy megtörténjen. (Az esetenkénti, speciális célú hajószállítás és /vagy

logisztika jól tervezhető; ezért élet- és ésszerűtlen az állandó rendelkezésre állás érdekében soha el nem érhető forgalomra méretezett infrastrukturális létesítményeket építeni és költségesen fenntartani.) A hajók zsilipelésre való alvízi várakozása és az extrém vízleeresztés időben különválasztva arányosabbá/költségtakarékosabbá tehetik a fejlesztés infrastrukturális feltételeit. Indokolt lehet még ezen kívül a Kiliti alatti szakasz IV. osztályú víziúti besorolásának felülvizsgálata, mivel a jelentős költséggel járó hajózásra alkalmassá tétele (és fenntartása) nem szerepel az ismert közép és hosszútávú közlekedésfejlesztési dokumentumokban.

VÍZÜGY

A sziget és félsziget viszonylag kis területén sokrétű feladatot kell a döntően vízügyi – vízgazdálkodási célokat szolgáló műtárgyaknak ellátnia, mindezt Siófok város legfrekvenciáltabb, balatoni partszakaszán, a Siófok vízi kapujának számító hajókikötővel szinte összenőve, a parti sétány mellett, szállodák és vízi turisztikai szolgáltató létesítmények árnyékában. A vízleeresztő zsilip jelenlegi formájában az 1940-es évek vége óta üzemel. Komplex műtárgyként épült ki, két zsilipkapuval, a kapuk mellett vízszintes, változtatható magassági helyzetű rácsozattal, mely nagyobb vízleeresztések alkalmával a zsilipkapukon átömlő vízzel távozó haltömeget is felfogta. A műtárgy statikai állékonysága megfelelő, de a megnövelt mennyiségű gyors vízleeresztéskor fellépő dinamikus igénybevételre a zsilipkapuk olyan rezonanciával válaszolnak, mely üzemeltetési kockázatot jelent. A rezonancia az átengedett víztömeg függvényében nő, emiatt a zsilip a mai vízleengedési igényeknek és gyakorlatnak kevésbé felel meg.

A vízleeresztő zsilip műszaki állapotának jelentősége ma sokkal nagyobb, mint korábban, mert a 2000-es évek elejének aszályos időjárása után az utóbbi néhány évben észlelhető lökésszerű csapadékmennyiség szükségessé teheti, hogy a zsilipen rövid idő alatt nagy mennyiségű víz leereszthető legyen. A dinamikus vízszintszabályozás módszere a mai fejlett meteorológiai szolgáltatások mellett továbbfejleszthető és finomítható, és együtt kezelendő az egyre extrémebb időjárási trendekkel.

VITORLÁSKIKÖTŐ

A Balaton fővárosának központjában helyezkedik el a kb. 270 hajót befogadó kikötő, melynek kapacitása jelentősen elmarad az igényektől így bővítése, minőségi fejlesztése feltétlen prioritást kell, hogy kapjon.

Az indokolt jövőbeli fejlesztéssel együtt a hajóágyak, trélerek városközponti tárolását városképi, területhasználati, közjóléti szempontból radikálisan csökkenteni indokolt. (az eszközök szezonban elszállíthatók, más helyen tárolhatók, bértároló-telep építhető az ipari parkban, ugyanitt a parton több szinten csarnokban, stb.)

EZÜSTPART – ARANYPART

E partszakaszok három-négy évtized alatt gyors dinamikával a balatoni üdülési minták meghatározó térségeivé váltak.

parcellázástól, - szállodasorig

lángosostól – kereskedelem-vendéglátás-szolgáltatásokig

gumimatractól – vitorláskikötő és kiszolgáló létesítményéig

.....



A TERÜLETRE IRÁNYULÓ FEJLESZTÉSI IGÉNYEK

VÁROS

A városfejlesztés dokumentumai meghatározták a térségre irányuló fejlesztési célokat.

INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA

Címszavakban a középtávú várospolitikai dokumentum elfogadott céljai:

A tematikus és területi célok között többször hangsúlyt kap a **kikötő és vitorlás kikötő** fejlesztése

A területi célok kiemelik a **Kikötő területének komplex megújítását**, külön kiemelve **vitorlás és jacht kikötőfejlesztését**

A területi célok közül kiemelkedik a **„Kikötő déli terület terület-felhasználásának optimalizálása”**

Az abszolút kulcsprojekt a **Városközpont funkcióinak nyugat, kelet és észak-nyugati irányban való kiterjesztése**

Az egymásra épülő településfejlesztési dokumentumok és kapcsolódó szabályozó eszközök összhangja erőteljesen jelzik, hogy a térség, a város jövője

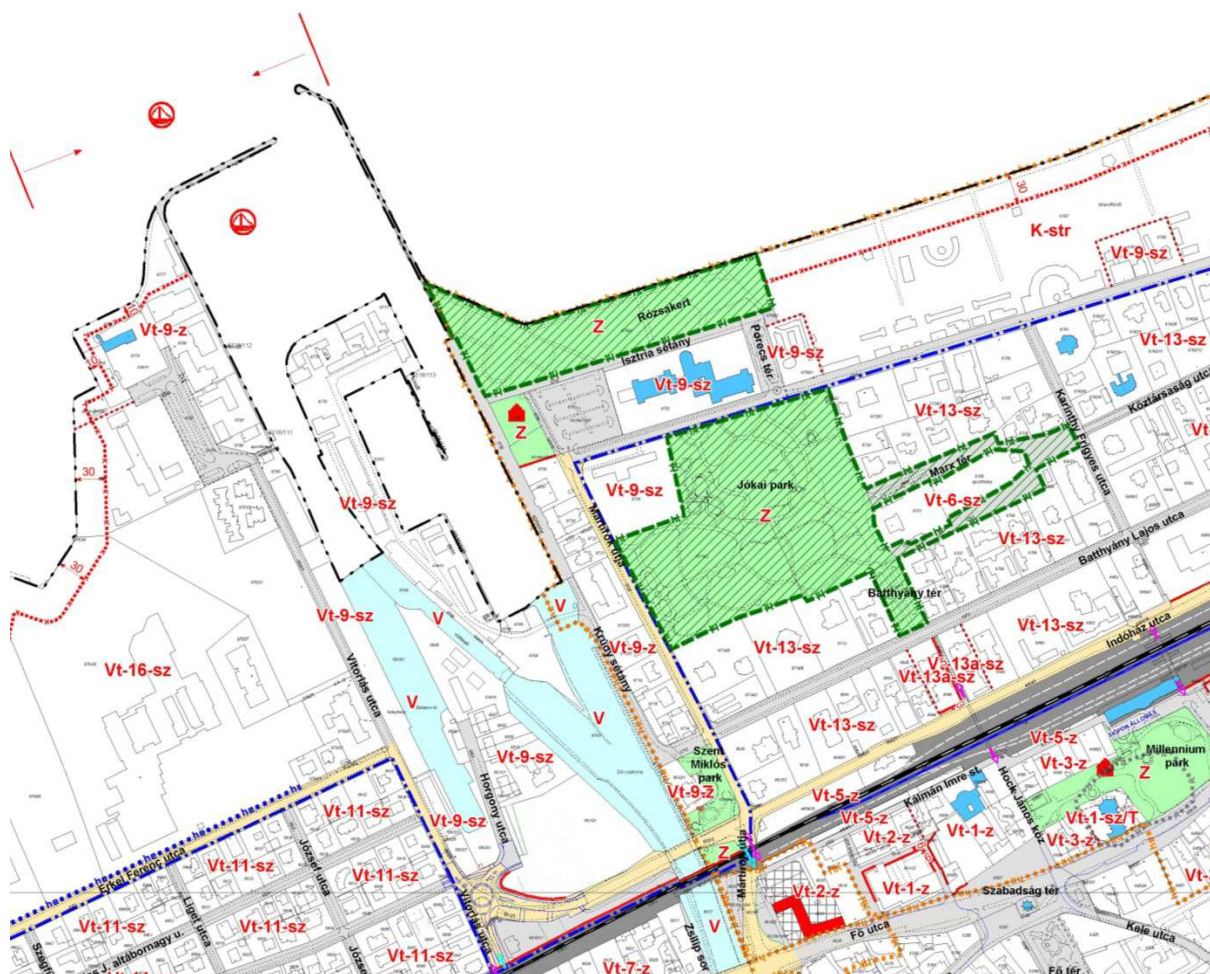
szempontjából közép és hosszú távon is előrelátó a várospolitikai. Tudva azt, hogy középtávon az egyik legnagyobb horderejű beavatkozás nem önkormányzati forrásokból fog megvalósulni a város megtette a szükséges partneri lépéseket.

TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERV

A **szerkezeti terv** leírás szerint „A Balaton közvetlen partvonalának kialakítása jelentős településrendezési kérdés, amelyet a Btv. értelmében a partvonal-szabályozási terv és a vízpart-rehabilitációs tanulmányterv szerint kell megvalósítani. A Balaton-part legexponáltabb helye a Hajóállomás térsége, az „üdülőközpont”. E terület a siófoki vízpart legjelentősebb fejlesztési térsége, amely akár a balatoni vitorlásélet egyik kiemelt központjává is alakítható (szállodák, kaszinó, kikötőbővítés, strandfejlesztés stb.). A szerkezeti tervben a Hajóállomás térségében jelölt településközpont vegyes (Vt) területfelhasználási egység rendkívül sokszínű funkciójú és beépítési karakterű területet foglal magába, amelynek ilyen jellegű megtartása, a kialakult karakter szerinti folytatása kívánatos. A területsáv két térségében - Jubileumi tér és Fasor sétány – települési alközpont kialakulásával kell számolni.”

A szerkezeti terv tehát hosszabb távon is vegyes, kikötő/üdülő/kereskedelmi/szolgáltató funkciókkal számol a területen. A szerkezeti terv alapján a város célja, hogy a (már most is központi fekvésű) kikötő a város turisztikai központjává váljon. Ennek jegyében a part mentén intenzív beépítést jelöl, amit csupán a parkok és a hétvégi házasparkok üdülőterületek szakítanak meg. A szerkezeti terv összhangban van a felsőbb szintű tervekkel.

A **szabályozási terv** megfelel a fenti dokumentumokban megfogalmazott céloknak, ennek jegyében a BH ZRT. területen ugyan úgy Vt-9 - *településközpont* vegyes - övezetet jelöl, mint a Vitorlás utca menti szállodasoron, vagy a Krúdy sétányon. Az övezetre vonatkozó előírások nem zárják ki a gazdasági szolgáltató tevékenységek épületeinek elhelyezését, amennyiben a környezeti hatásuk nem zavaró a szomszédságban elhelyezett épületek használatára. A kikötői vízi járműveket kiszolgáló üzemanyag-töltő állomás jelenléte a balatoni hajózás szempontjából nélkülözhetetlen, helyét azonban a Sziget funkcióinak meghatározása és a fejlesztési program alapján kell kijelölni.



Az építési övezet jele	A telken megengedett legnagyobb szintterületi mutató [m ² /m ²]	A beépítettség megengedett legnagyobb / a zöldfelület előírt legkisebb mértéke [% / %]	A megengedett legnagyobb építmény-magasság [m]	Az újonnan kialakítható telkek legkisebb szélessége / mélysége / területe, a beépítési mód függvényében [m/m/m ²]		
				sz	o	z
Vt-9	2,5	50 / 30	12,5	16 / 25 / 700	—	10 / 35 / 500
Vt-11	1,5	40 / 40	6,0	14 / 25 / 500	—	—
Vt-13	1,5	30 / 40	10,5	25 / 40 / 1000	—	—
Vt-13a	1,5	30 / 40	10,5	20 / 25 / 700	—	—
Vt-16	1,5	30 / 40	12,5	40 / 40 / 4000	—	—

VÍZÜGY

A kormányhatározatnak megfelelően a vízkormányzás és hajózás műtárgyainak korszerű, 21. századi követelményeknek megfelelő megújítása az évtized feladata. A zsilipek elhelyezésének 3 változatát a KöDuVízIg dolgozta ki. Ez alapján a BH Zrt. tanulmány 6+1 telephely-áthelyezési változatot dolgozott ki, melyből a KöDuVízIg-gel kialakított konszenzus alapján a 6/A változat kialakítása mellett döntött a két beruházásban közvetlenül érintett szereplő, Siófok várost az egyeztetésekbe nem vonták be. (lásd később a változatok értékelését).

Jelenleg a hajózsilip alvízi várakozómedencéjét és a vízleeresztő zsilip alatti Sió-medret a mederbe épített vasbeton sarkantyú választja el, így a vízleeresztéskor fellépő örvényléstől az alvízi várakozómedencében évente néhány alkalommal zsilipelésre várakozó hajók védve vannak. A leeresztőzsilip délebbre történő

áthelyezése esetén az örvénylés már közvetlenül érintené az alvízi várakozómedencét, ezért különleges műszaki megoldást javasoltak ennek kiküszöbölésére. A leeresztőzsiliphez az alvízi oldalon közvetlenül csatlakozó vízlevezető csatorna a Sió-mederfenék alatt épülne meg, mintegy 250 m hosszban, így a vízleeresztés által okozott örvénylés már jóval lejjebb, a leeresztőcsatorna déli végénél jelentkezne, a feljebb található várakozómedencét nem érintve.

A hajózás mai és jövőbeli alakulása azonban nagy valószínűséggel előrevetíti, hogy a Sión csak a balatoni hajózás hajóállományának mozgatásából eredő hajózással lehet/kell kalkulálni. Természetesen elképzelhető a Siófoki (Kiliti) és a Keselyűsi zsilip között rövid idényű 4-6 hetes vízi turisztika és élményhajózás megfelelő vízmennyiség esetén, ez azonban messzemenően alárendelhető a vízgazdálkodás szempontjainak.

Ebből következően, ha a Sión való hajózás előfordulásának időbeli és a sűrűségi lehetőségeit összevontan értékeljük, figyelembe véve egy korszerű vízeleresztési modell érvényesülését is, akkor egyszerű organizációs beavatkozásokkal is megoldható az alvízi várakozás biztonsága.

Felvethető, mindemellett a IV. osztályú nemzetközi vízi út besorolás korrekciója, mely a beruházás, a megépítendő hajózási létesítményt a valós igényekkel arányossá teheti.

BH ZRT. ÉS HAJÓKIKÖTŐ

A balatoni hajózás legnagyobb bázisa több funkciót egyesít: hajójavítás, karbantartás, téli kikötő, nyári kikötő, személyhajó-állomás, üzemanyagtöltő-állomás, vitorlaskikötő, vitorlások téli tároló helye, vízirendőrség-állomás.

Fontos szempont, hogy a sziget és a félsziget környezete Siófok „beruházásintenzív” területe, a telekterületre vetítve viszonylag magas beépített értékkel, bonyolult, tervezést igénylő műtárgyakkal, magas biztonsági és építészeti követelményekkel (partfalak, zsilipek, hidak, átjárhatóság, magas építészeti és környezeti minőség).

A Balatoni Hajózási Zrt. elsődleges fejlesztési célja a telephely modernizálása és a megfelelő kikötői parthosszak/vízfelületek kialakítása. A Zrt.-ben résztulajdonos Siófok városának érdeke az értékes helyet elfoglaló jelenlegi telephely területi racionalizálása, vagy új telephelyre történő áttelepítése. A vízügyi beruházások „árnyékában” döntésmegalapozó tanulmány készült, mely több elhelyezési változatot vizsgált meg. A változatok elemzésekor a városépítészeti, területszerkezeti és területfejlesztési szempontok nem, vagy nem kellő dominanciával jelentek meg, jóllehet a belvárossal határos vízparti terület jelenleg értékén alul használt, rendezetlen, és a városi struktúrákba történő beillesztése a hatályos ITS-ben is hangsúlyos célként fogalmazódik meg. Ezért az egyes változatok ismertetéséhez a későbbiekben városépítészeti szempontokat is hozzáfűzünk.

1.	BH ZRT.-telephely fejlesztése a jelenlegi üzemi területen
2.	BH ZRT.-telephely részleges áttelepítése a halászati telekre (hrsz.:6813/4)
3/a	BH ZRT.-telephely teljes áttelepítése a halászati telekre, kiszolgálás a volt Sió-mederből (felvíz)
3/b	BH ZRT.-telephely teljes áttelepítése a halászati telekre, kiszolgálás a Sió-mederből (alvíz)
4/a	BH ZRT.-telephely teljes áttelepítése a halászati telekre, kiszolgálás a Halász-öbölből (felvíz), a Horgony utca által elválasztott két telephely
4/b	BH ZRT.-telephely teljes áttelepítése a halászati telekre, kiszolgálás a Halász-öbölből (felvíz), a Horgony utca megszüntetése, egy telephely
5.	BH Zrt.-telephely áttelepítése a Kiliti-telephelyre

A balatoni hajózás vonzereje egyre erősebb, stabilabb. A belföldi és európai turizmus trendjei alapján szolid, folyamatos fejlődésével lehet kalkulálni, ennek megfelelően további vízfelületekre van szükség a kapcsolódó, minőségi szolgáltatások biztosítása érdekében. A területnyerés egyik lehetősége az északi parton a régóta tervezet gazdasági kikötő megépítése, ahol a BH Zrt. és a Vízügy is tárolhatja, állomásozhatja az építő, karbantartó, vízgazdálkodást szolgáló flottájának jelentős részét. Ennek megvalósulása és a vízi rendőrség mentés szempontjából hatékonyabb jobb helyre – nyílt vízre – telepítése értékes helyet szabadíthat fel a Siófokhoz kötött és majdan bővülő kikötői funkciók részére.

VITORLÁZÁS - VITORLÁSKIKÖTŐ

A balatoni vitorlázás reneszánsza és széleskörű elterjedése az egyik legígéretesebb turisztikai fejlesztési irány, melynek igen erős komplex szívó hatása van a térség gazdaságára. A városnak és a vitorlázóknak érdeke a megfelelő (vitorlás és kapcsolódó szolgáltatási) infrastruktúra fejlesztése, melyhez kellő tér szükséges mind a vízen mind pedig a szárazföldön.

Városképi konfliktus a hajók téli tárolását biztosító trélerek területfoglalása és látványa mely a Halász öböl nyugati partszakaszát hosszan penetrálja, a nyári főidényben elzárja a parthoz való hozzáférést és nagyon kaotikus látványt nyújt. Ennek kezelése szabályozást, tárolóterületet és fejlesztési beavatkozást igényel.

Komoly kihívás a kikötői kapacitásfejlesztés feltételeinek megteremtése. Jelenleg a belső vízfelületek gazdasági szerepű használatának ésszerűsítésével válhat lehetővé a vitorlázókikötő mértéktartó bővítése. A tárgyi beavatkozások komplex szemléletű megvalósításához kapcsolódva lehetőség van e szempont érvényesítésére. Ezen túl akár a balatoni vízszintű jól használható vízfelület-növekmény is kialakulhat az ésszerű zsilipelhelyezéssel.

TERÜLET TULAJDONOSAI

A különféle jogállású ingatlantulajdonosok **közös érdeke**, hogy az ebbe a térségbe beáramló jelentős állami források ne gyengítsék ingatlanjaik piaci pozícióját.

A közvetlenül érintett – egyes – ingatlanok tulajdonosai között célszerű szoros együttműködést **kialakítani a közös –vagy éppen ellentétes érdekek együttműködéssel történő kezelésére** (Krúdy sétány, Vitorlás utca, Horgony utca menti tulajdonosok és az önkormányzat, Halászlát Zrt. valamint a Magyar Állam a win-win megoldások érdekében).

A BH Zrt.-nek és a Vízügynek is érdeke, hogy a megújulás-fejlesztés során az alapfeladatuk biztonságos és hatékony ellátásához szükséges területen túl esetleg megmaradó saját tulajdonú területeik minél kedvezőbben hasznosuljanak.

Az önkormányzatnak jelenleg döntően közterületei vannak, melyek a térség többcélú működését, elérhetőségét, kiszolgálását biztosítják. Az önkormányzat abban érdekelt, a nyári időben (május-szeptember / 5-6 hónap), hogy a térségbe irányuló közúti járműforgalmat és a parkolást elviselhető szinten tartsa. Lényeges ugyanakkor a város szívében lévő **közterületek minőségének magas szintű és megbízható fenntartása, ami indokoltá teszi az időnként eltérő használati prioritások rendszerének felépítését.** E rendszerben az időnként megfelelő használati kedvezményezettek viselhetik e területek fenntartásának terheit, akár időszakosan megosztva is.

FEJLESZTÉSI PIAC

Siófok a déli part fővárosa hosszú ideje vonzó célpontja a fejlesztőknek. A kiépült **szálloda és apartman együttesek jelzik a turisztika új, vonzó piacképes irányait.** Az efféle üdülési formák nagy erővel képesek meglendíteni a helyi gazdaságot, húzva a szolgáltatásokat, vendéglátást, kereskedelmet, vendégkörük ugyanakkor kifejezetten igényli a sajátos helyi látványosságokat, különleges létesítmények – rendszerek megismerését, felfedezését.

Egy nagyvonalú hajózási és vízügyi funkció-együttes a terület ésszerű hasznosításával, átgondolt kapcsolati rendszerével nem csak a saját hatékony üzemeltetését képes biztosítani, hanem a mérnöki alkotások esztétikumát is behozza a városba, professzionálisan működő, városképbe illeszkedő műtárgy-együttest hozva létre.

A remélhetően magas színvonalú modern hajózási és vízügyi építészeti együttes megépülésével a város arculata és építészeti környezete is tovább gazdagodhat. Az ésszerű területhasználat lehetővé teheti a sziget jelentős részének más célú használatát, ami ebben a funkciógazdag központi zónában új lehetőségeket nyithat meg nemcsak a szigeten, hanem annak jelenleg széteső, kaotikus

állapotokat mutató szűkebb környezetében (Vitorlás utca, a félsziget, Horgony utca, Krúdy sétány).

Amennyiben kialakítható a – főbb szereplők között – a közös érdekeknek megfelelő műtárgyépítési stratégia és ehhez kapcsolható egy irányított ingatlankínálat, akkor a fejlesztésben érintett szereplők számára olyan kapcsolódó bevételek kalkulálhatók, amelyek mellett az egyszeri beruházás-centrikus szemlélet nyilvánvaló értelmetlensége nem is kérdőjelezhető meg.

Mindezen túl egy jól strukturált térben, rendezett környezetben számolni lehet a tőkevonzó képesség ugrásszerű növekedésével is.

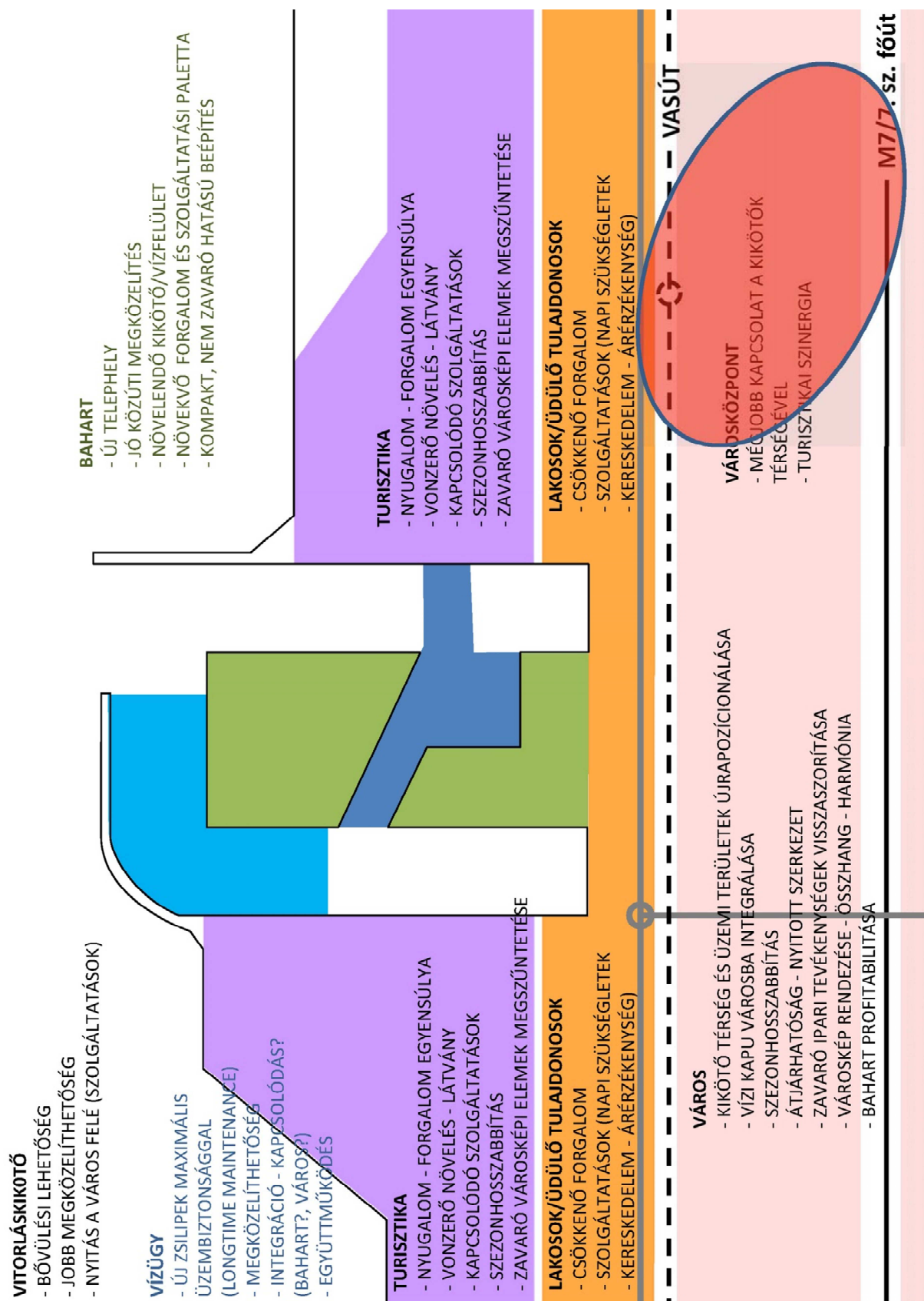
ÉRDEKMÁTRIXAz érdekmátrix bemutatja a meghatározó szereplőket, akiket a Vízügy által tervezett beruházás közvetlenül, vagy közvetve érint. A beruházás hatása különböző mértékben érinti az érdekmátrixban felsorolt egyes szereplőkhöz kötődő szempontokat.

A hatások között vannak kisebb és nagyobb súlyúak; nagy jelentőségű például a jól telepített zsilip, vagy akár egy integrált vízleeresztő és hajózó zsilip, melyek vissza nem térő módon növelhetnék az igen értékes kikötői víz és partfelületet. Közvetve ez növelné a hasznos városi területeket is.

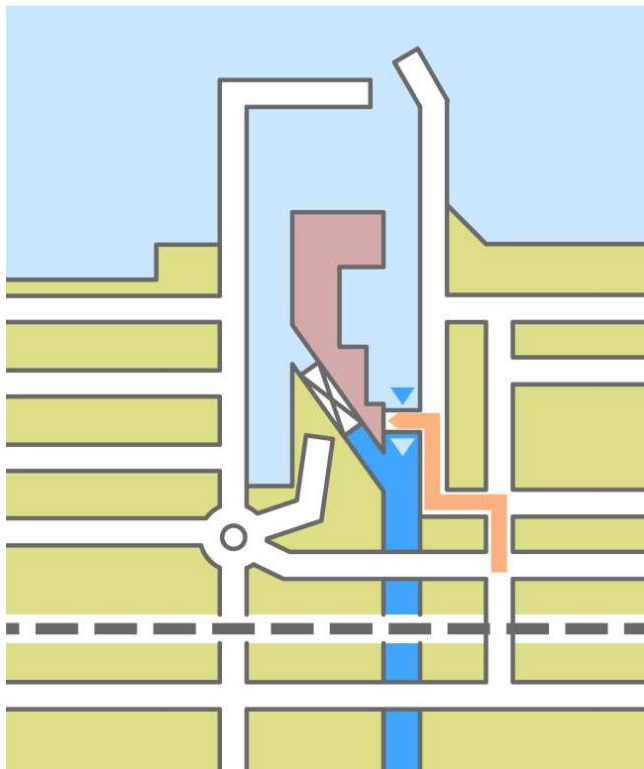
A jelen tanulmány nem térhet ki rá, de az itteni szempontok jelentős része figyelembe vehető lett volna a zsilipváltozatok súlyozott értékelésekor, szemben a nem létező és nagy bizonytalanságú hajózás 25%-os súlyával, szintén nem kapott kellő súlyt az közvetett hatások figyelembevétele.

Ezek a szempontok segíthetnek a várospolitikai döntések és a tárgyalási stratégia kialakításában (természetesen bővíthetők is)

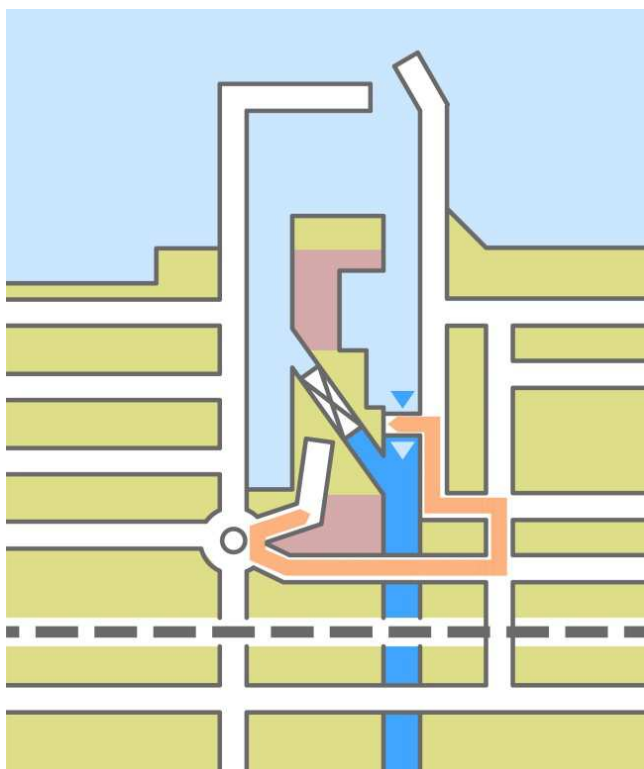
ÉRDEKMÁTRIX



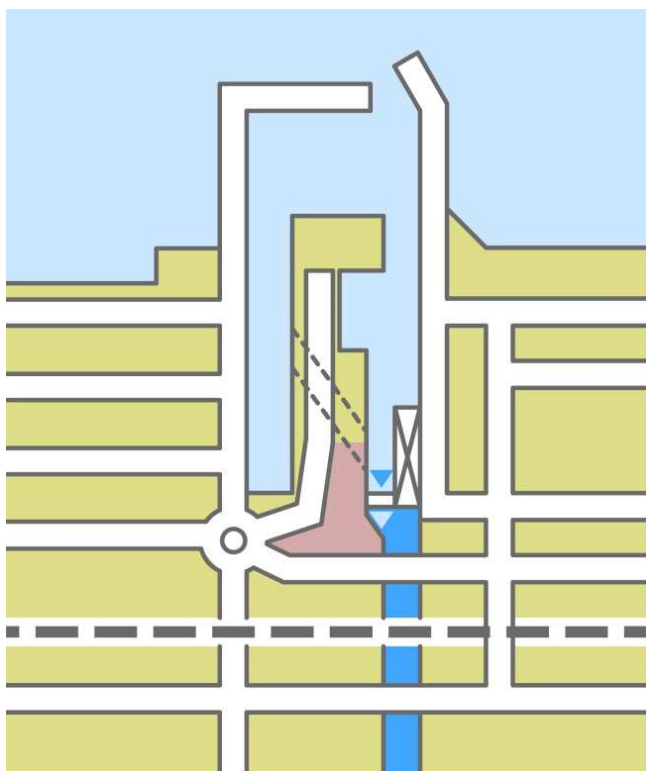
A K+F CONSULTING KFT DÖNTÉS MEGALAPOZÓ TANULMÁNY JAVASLATAINAK ÖSSZEFOGLALÁSA A BH ZRT. TELEPHELYÉNEK ÁTTELEPÍTÉSÉRŐL



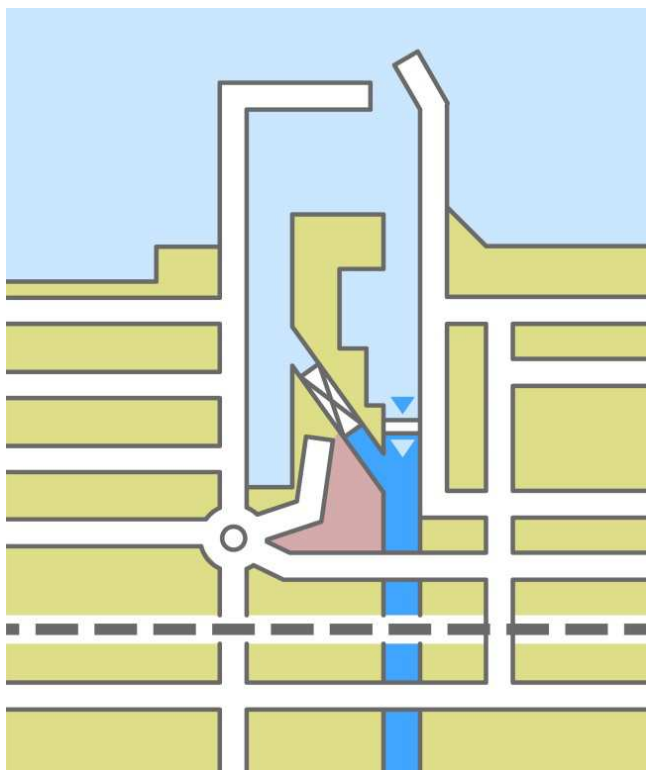
Az 1. sz. változatban a BH Zrt. telephelye a helyén marad. szükséges technológiai fejlesztések helyben valósulnak meg. A hajózás és a vízügy érdekei maradéktalanul érvényesülnek, a hajó- és vízleeresztő zsilip jelenlegi helyben, jól ütemezhetően épül át. A területszerkezetben változás nem történik, a beépített nagyértékű műtárgyak révén a környezet megosztottsága fennmarad, Siófok legértékesebb vízparti területének, a köz- célú hasznosítás ellehetetlenül. A Krúdy-sétány szigetét kiszolgáló logisztikai forgalom átmenőterülete lesz. A hajózsiliptől délre a jelenlegi mozaikos területfelhasználást nem érinti a beavatkozás, a terület egységes, értékének megfelelő átalakulása nem történik meg.



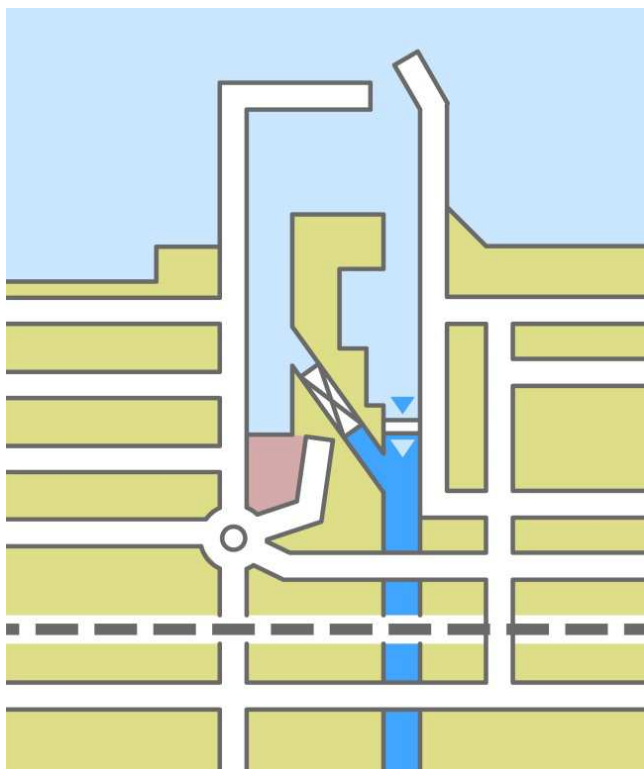
A 2. sz. változatban a BH Zrt. telephelye technológiailag BH Zrt. mozdítható része a jelenlegi helyén marad, a félsziget déli felére, a halászati telekre elsősorban a könnyen mozdítható és adminisztratív funkciók költöznek át. Mivel a hajózsilip helye nem változik, a két üzemrész közötti belső forgalom többletforgalomként jelenik meg a Krúdy-sétányon és a Baross-hídon. Így az 1. sz. változathoz képest az északi szigetcsúcson hely szabadítható fel egyéb fejlesztések céljára, de annak megközelítése jórészt a jelenlegi üzemi területen át oldható meg. A hajójavító telephely hatékony működését ez a megosztottság jelentős mértékben lerontja.



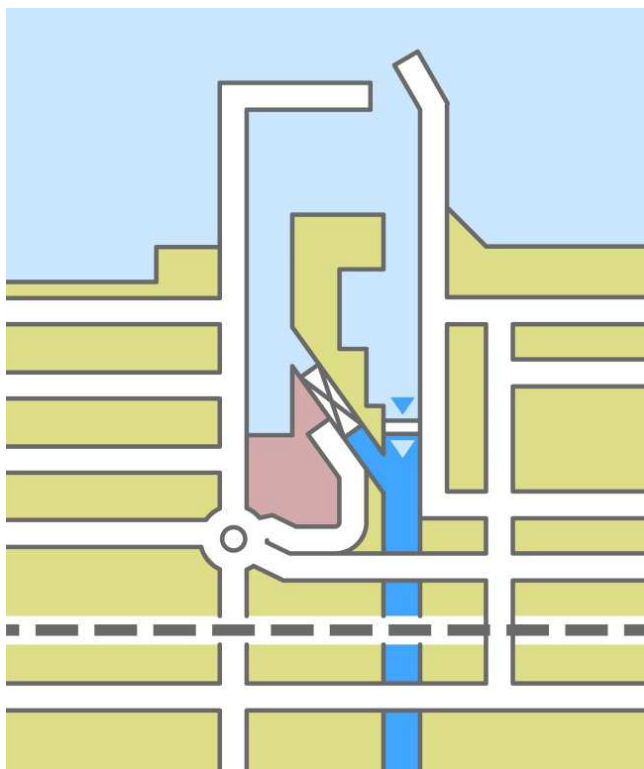
A 3. sz. változat: a vízleeresztő és a hajózsilip közös műtárgyban épül meg a Sió-torkolatban. A hajózsilip mai medencéje betölthető, így létrejön a félsziget perspektivikus hasznosításának kulcseleme, a körforgalomra csatlakozó gerincút. A hajózsilip déli végéhez húzott vízleeresztő zsilip felvízi vízszintet biztosít az egyesített immár félsziget teljes parthossza mentén. Lehetővé válik a felvízi kapcsolatot igénylő BH Zrt.-telephely egészének áttelepítése a halászati telekre. A betöltött hajózsilip helye és az attól északra található terület más célra szabadon hasznosítható. A halászati öböl megszűnő a hajóforgalma biztosíthatja a vitorlázókikötő bővítését és kiépíthetők az Ezüstpart és a félsziget közötti gyalogoshidak.



A 4. sz. telepítési változat a telephely tekintetében megegyezik a 3. számúval, de a leeresztő és a hajózsilip jelenlegi helyén épül újjá. Ennek következtében az áttelepített hajójavító üzem felvízi kapcsolata megszűnik, szerelőpartja csak a Sió-mederből, a Balaton felől átzsilipeléssel érhető el. Ez elsősorban nehézkessé teszi a BH Zrt. működését, még ha a zsilipelési díjról le is mond a Vízügy. Az északi sziget leendő ingatlanfejlesztési területei a változatban csak a Krúdy-sétányon át érhetőek el.



Az 5. sz. telepítési változat elszakad a halászati telektől és a hajójavító telephelyet a halászati öböl végébe telepíti. Az itt rendelkezésre álló szűkös hely miatt várható, hogy az üzemi funkciók az öböl végét körülölelik, azaz egy „lélektani határt” átlépve a halászati öböl keleti partján, az Ezüstpart területén is megjelennek. A halászati telek egyéb, városképileg jelentős hatású ingatlanfejlesztésre használható fel, a szigettel együtt, ez utóbbi megközelítési útvonala a Krúdy-sétány marad. E változatban mindkét felvízi öböl teljes hosszában nagyhajók közlekedése folyik, ezért itt az Arany- és Ezüstpart felé semmiféle öblökön átívelő gyalogskapcsolat nem létesíthető.



A 6. sz. telepítési javaslat a hajójavító telep áthelyezésére és a félszigeten való elhelyezésére koncentrál. A megszűnő Horgony utca nagyvonalú fejlesztési területet szabadít fel a halászati öböl mentén, így a hajójavító üzem fejlesztéseivel együtt elfér a félszigeten. A Sió-meder mellé áthelyezett feltáró út kapcsolódhat a Sió mellett kiépített kerékpárúttal és sétánnyal. A hajózsilip déli kapuja felett megoldható a szigetre vezető gyalogos – kerékpáros híd kialakítása. A BH Zrt.-telephely szerkezetileg és beépítésében jól tagolható annak érdekében, hogy oda városképileg megfelelő épületek kerüljenek.

Az összetett szempontok alapján e tanulmány készítői továbbfejlesztésre legalkalmasabbnak a 3. számú változatot tartják.

6/A-MEGOLDÁS ÉRTÉKELÉSE

A vízleeresztő és hajózsilip átépítésére kidolgozott tervváltozatok közül a 6. sz. módosított (6/a) változatban közelített egymáshoz leginkább a BH Zrt. Zrt. és a Vízügy véleménye. Mivel *a két ágazat szempontjainak túlértékelésén kívül egyéb szempontok alig merültek föl és a város kezdeményezései nem jutottak érdemi megtárgyalásra*, Siófok város kénytelen ezt a tervváltozatot a Sió-torkolatban tervezett beruházás valószínű változatának tekinteni. E változattal kapcsolatban készül a szakértői vizsgálat és azok a vázlatos javaslatok, melyek segíthetnek a város érdekeinek érvényesítésében és a további egyeztetési folyamat stratégiájának felépítésében.

A város frekventált parti térségének, idegenforgalmi gyűjtőpontjának fejlődését a tervezett vízügyi beruházás legalább ötven évre meghatározza. Ennek ellenére elmaradt a tervváltozatok érdemi városszerkezeti, városépítészeti szempontú értékelése, miközben ezek a beavatkozások úgy segíthetnék a kikötőtérség megoldandó szerkezeti és területhasználati problémáinak enyhítését, hogy nem jelentenének többletterhelést a Vízügynek. A kikötőtérség városszerkezeti, turisztikai és ingatlanpiaci pozícióján viszont jelentősen javíthatnának, vagy tartósan bebetonozhatnak kedvezőtlen nehezen kezelhető helyzeteket.

1. A tervváltozatban a hajózsilip a jelenlegi helyén épül újjá. Mivel a hajózsilipet keresztező közúti kapcsolatnak az alvízi hajózási úrszelvényt szabadon kell hagynia, a hajózsilip térségében nem jöhet létre az északi területrészt, a szigetet a város irányából legmegfelelőbb módon feltáró útkapcsolat. A sziget közúti kapcsolata csak a vízleeresztő zsilip területén, a Krúdy-sétányon vagy a Mártírok útján át valósulhat csak meg, ez a keleti üdülőövezet belső forgalmának erősödését és a közterületi minőség romlását okozza. Az Indóház úton kiépített kapacitív csomópont (vasúti aluljáró, körforgalom) nem hasznosítható.

2. A kikötői sziget és félsziget jelenlegi legnagyobb problémája zárványjellege és korlátozott megközelíthetősége. A város jogos elvárása, hogy a térség nagy volumenű vízügyi és hajózási beruházásai úgy valósuljanak meg, hogy azok egyben e területszerkezeti feszültségeket is mérsékeljék, oldják. A 6/a-változat beruházásai – jelentős költségeik ellenére – a területszerkezet hiányosságait nem oldják meg, hanem hosszú időre tartósítják azokat, rontva a turisztikai környezet minőségét.

3. A 6/a-változatban a félsziget tövében tervezett új BH Zrt. telephely összvárosi szempontból a korábbinál jobb helyen van – annak ellenére, hogy a Horgony utcát megszünteti – nem kínál lehetőséget a félsziget belső területeinek közúti megközelítésére. Így a belső területeken található, később funkciót váltó területek (családi házak telkei, Halászzati Zrt. ingatlanai) közterületi kapcsolatai elvesznek, ami a később elhelyezhető funkciók számát korlátozza.

4. A félszigeten található, a mai összefüggések szerint oda nem illő lakófunkciók megszüntetésére vonatkozó javaslat támogatható. Kérdés ki sajátítja ki/vásárolja meg az ingatlanokat.

5. Az sziget korlátozott megközelíthetősége (Mártírok útján és/vagy a Krúdy-sétányon át) hátrányosan hat annak fejlesztettségére, mind az építési forgalom, mind az állandó használat vonatkozásában.

6. A BH Zrt. telephely ebben a változatban (a Kalóztanya tervezett megvásárlásával) a halászati öböl végét körülfogva az öböl nyugati, Ezüstparthoz csatlakozó partszakaszát teljes mértékben elzárná a közhasználattól. Ezzel a telephely szigeti fekvése megszűnik, mely a zavaró funkciókat, a munkahelyi rendetlenséget területileg behatárolta. A nyugati parton a telephelyi logisztika erős átfedésbe kerülne az itt hagyományos üdülőházas területekkel, mely további feszültségek forrása lehet.

A 6/A TELEPÍTÉSI VÁLTOZAT MÓDOSÍTÁSÁNAK JAVASLATA

1. Amennyiben az *építendő vízügyi műtárgyak az ágazat döntése alapján a 6/a szerinti helyen épülnek, akkor úgy tervezendők, hogy biztosítsák a partok és sziget – félsziget közötti kapcsolatokat, a zsilipeken, partfalakon építendő gyalogutakkal, hidakkal, szem előtt tartva az üzemelési, biztonsági és fenntartási igényeket.*

2. A sziget kizárólagos keleti irányú, üdülőterületen át történő megközelítésének megoldása esetén: a forgalom (teher teljesen –személygépkocsi időszakosan – hétvégén teljesen, ...) kizárása a Mártírok útjáról. A Krúdy-sétányt javasoljuk feltáró útként kiépíteni; mindkét oldali szélesítése szükséges, a fasor megtartásával-védelmével, a szabályozási szélesség növelésével, a partfal Sió felé beljebb építésével kerítések áthelyezésével, igazi vízparti kiülős sétány építésével, teraszok helyének biztosításával, a közút, a gyalogosterületek és a parkolók vázlat szerinti meghatározásával. A partfalat és a ráépülő mellvédet elegáns-modern látványelemként kell kiképezni. Megfelelő rehabilitáció esetén a közterületi minőség azzal együtt javul, hogy az utca forgalmi terhelése nő, a parkolást indokolt erőteljesen visszafejlesztteni.

3. A nyugati öböl Vitorlás utca felőli oldala és a sziget között keresni kell azokat a látványos, élményszerű gyalogos kapcsolati módokat, melyek a négy hónapos szezonnal arányosak költségben és alárendelhetők az öböl hajóforgalmának.

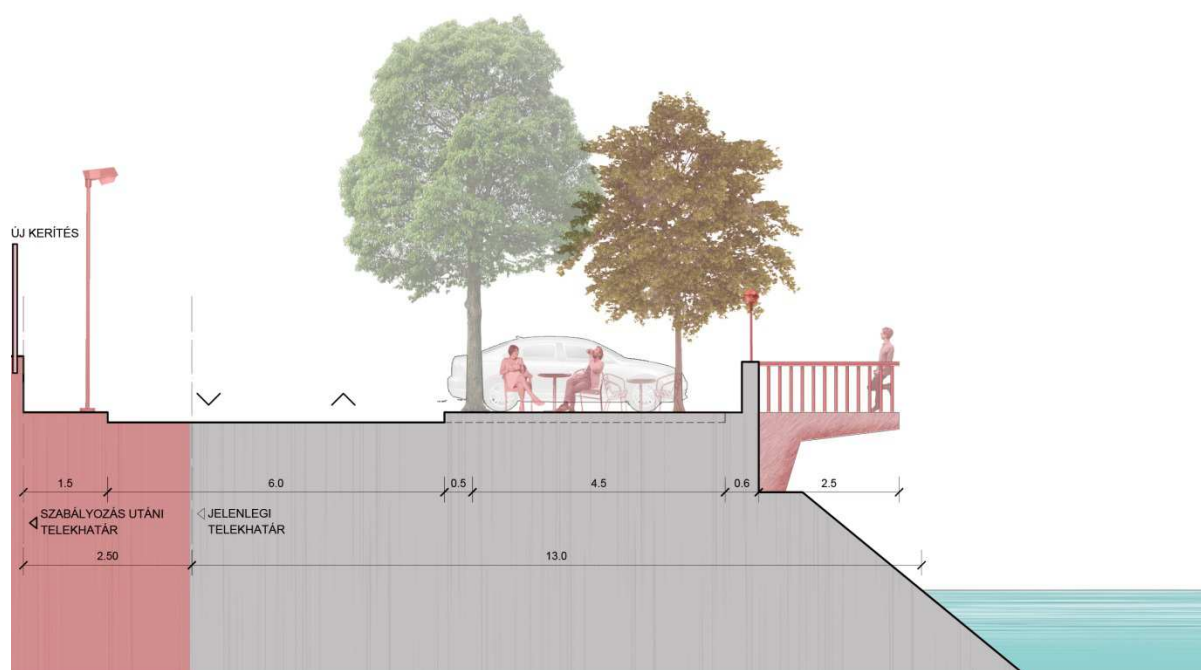
4. A félsziget nyakán tervezett új BH Zrt. telephelyet a megújuló területszerkezeti rendszerbe illesztve kell kialakítani. A telephelynek lehetővé kell tennie a félsziget/sziget belső területeinek a megközelítését, a megszüntetett Horgony utcát – más, kedvezőbb nyomvonalon – pótolni kell, akár korlátozott használatú közcélra megnyitott kapcsolatként. A telephely két részre bontása

adhat erre megoldást. A Baross hídhöz közeli részen az irodák és szoft funkciók valamint a (hajózás/vízgazdálkodás/meteorológia tematikájú) látogatóközpont, míg a Sió alvízi medencéjéhez a Halászati maradványtelekhez, a zsilip déli oldalához vezető út mellett gyalogosan és kerékpárral meg lehet nyugat és dél felől is közelíteni a szigetet.

5. A Horgony utca megszűnése esetén indokolt lehet a vízfelület növelése, az öböl kotrása, kiszélesítése, esetleg új öblözet kialakítása a halászöbölre merőlegesen (sólya/dokk)

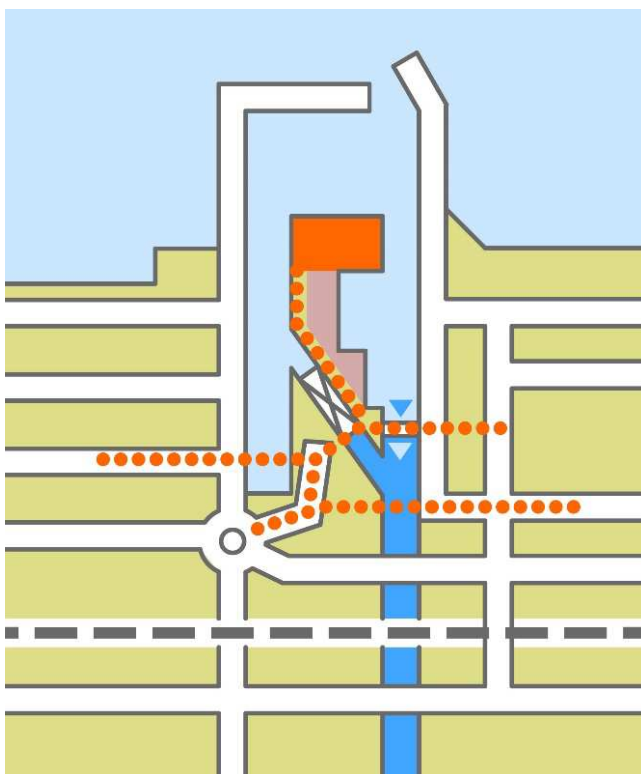
6. A félszigeten az oda nem illő lakófunkciót meg kell szüntetni.

7. A Vitorlás utca melletti részen nem javasolt a BH Zrt telephely teljes szélességben és hosszban történő kiterjesztése az öböl mentén. A nyugatról becsatlakozó úthálózathoz illeszkedve ki kell alakítani azokat az öbölparti teresedéseket, báméskodó-, vendéglátó-teraszokat, melyeken csak a szezonban lehet ideiglenes létesítményeket működtetni, majd ezeket a kicsi öbölparti teraszszigeteket azután őszől tavaszig a hajójavítás/vitorlás tárolás terének kell visszaadni. Meg kell találni azokat a különidejű, időnybeli eltérő használati módokat melyek a város és a BH Zrt. érdekeinek is kellőképpen megfelelnek.



TERÜLETFEJLESZTÉSI VONATKOZÁSOK

A sziget-félsziget területének rendezése, a területfejlesztési lehetőségeinek kibontása, az attraktív vízparti sávba ékelődő sebhely megszüntetése a vízügyi fejlesztésektől és a Bahart-telephely áthelyezésétől függetlenül is Siófok város legfontosabb városfejlesztési kérdései közé tartozik. A városnak közvetlenül, más szereplő kezdeményezésére nem várva, proaktív módon kell kidolgoznia a terület sorsát meghatározó cselekvési tervet.



Siófok helyzetében és adottságaiban egyik legértékesebb vízparti területén ma az ipari tevékenység az úr, az ipari telephely fejlesztési változataiban

részben az itteni pozíció további erősítése, a terjeszkedési igény is megjelenik. A városfejlesztési dokumentumok szerint e lehetőségek radikális szűkítésére van szükség, rámutatva, hogy a szabad vízfelületek mérete, *a szárazföld és a víztükör találkozásának adott területre vetített magas fajlagos hossza nem csupán a hajóépítés és javítás, hanem a különleges, igényes, a Balaton térségében még alig elterjedt waterfront-jellegű közösségi hasznosítás számára is egyedülálló terep.*

A terület pusztá beépítésén és parkosításán, a vízpartok igényes kialakításán túl ez az a pont Siófok vízpartján, ahol a beavatkozásoknak nem csak az a következménye, hogy egy elhanyagolt, gazdátlannak tűnő terület funkcióval telik meg és jövedelmet termel, hanem területileg messzeható változásokat indít el. Siófok központrendszere további támaszt kap, a közlekedési kapcsolatok gazdagodnak, a jelenleg tagolt vízparti sáv egységesebbé válik.

A területen megfelelő keveredésben javasolt elhelyezni a közösségi, félprivát és teljesen privát funkciókat, szem előtt tartva, hogy a „vitorlás piac” bővülése Siófok ma még kialakulatlan vízi-kapujának megnyílásához és erősödéséhez vezet. A víz felől ilyen formában megjelenő vásárlóerő kiszolgálása a terület elsőrendű szerepe lehet. Ugyanakkor a jó minőséget elváró keresletnek való megfelelés olyan, eddig kevésbé jellemző környezeti minőséget teremt, melyhez a városlakóknak és Siófok vendégeinek a szabad hozzáférését biztosítani kell.

A terület feltárásában a főszerep a gyalogos- és kerékpáros-forgalomé, a terület logikus fókuszpontja lehet a Sió mentén már kiépült sétánynak és kerékpárútnak. Az öblökben a különböző hajózási úrszelvényeknek történő

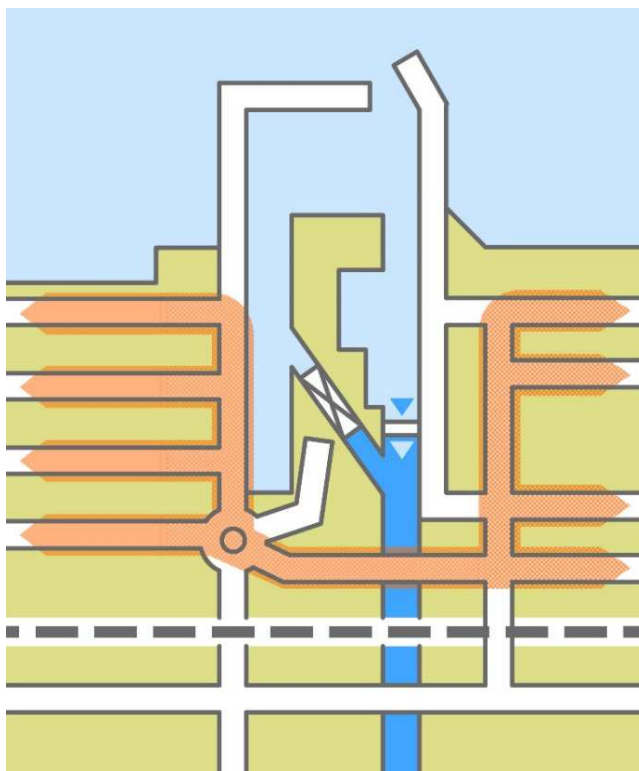
megfelelés is a magasságilag könnyebben kezelhető gyalogoshidakkal érhető el, világos tehát, hogy a parttal párhuzamos vonalakon a gyalogosoké a főszerep. A motorizált közlekedés a part menti útról (Baross-híd) a parti sávba irányuló ki- és beszállításban jut szerephez. Ezen belül a terület évi és napi ciklikus működésének függvényében további olyan időszakok kijelölése szükséges, melyekben az autóközlekedés koncentrálható, az egyéb időszakok zavartalaná tétele érdekében.

FORGALMI-TERHELHETŐSÉGI VONATKOZÁSOK

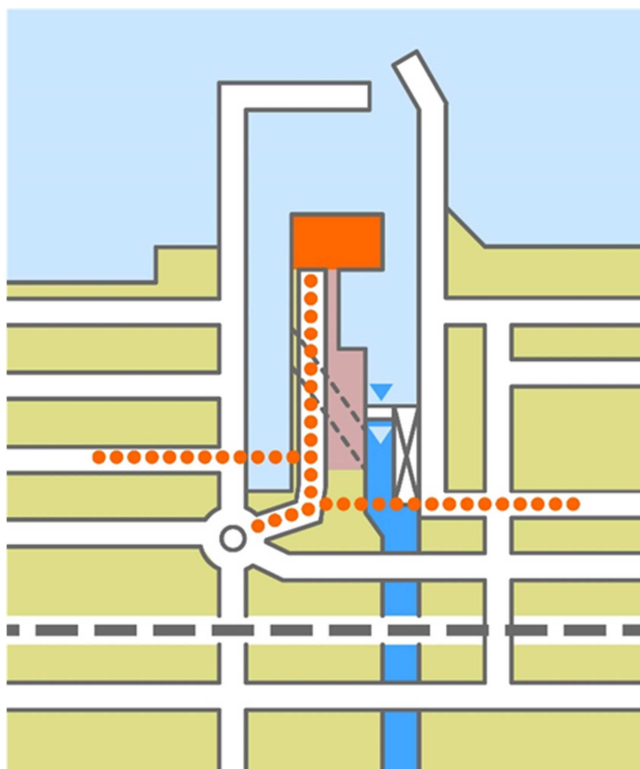
A forgalmi terhelések vizsgálatánál funkciójuk szerint meg kell különböztetni a Balaton-partra merőleges és az azzal párhuzamos úthálózati elemeket. A partra **merőleges elemek a vízparti fejlesztések** építési logisztikája és ellátása **szempontjából lényegesek, a párhuzamos elemek az integráns városszerkezet megerősödését segítik elő.** A kikötő térségében a parttal párhuzamos úthálózat a keleti és nyugati oldalon is megszakad, az Ezüst- és Aranypart parttal párhuzamos hajszálereinek forgalma egyetlen útvonalra, a Baross-híd, Indóház út vonalára tolódik ki. Ez magyarázza a Baross híd, mint harmadik belvárosi Sió-átkelőhely kiépítését és jelentőségét. Ez a híd azonban egyben lehetőséget is jelent: kapacitása és jól kiépült csomópontrendszere segítségével záloga annak, hogy a kikötői félsziget térségében a keresztirányú közúti forgalom a sziget területéről „kihúzható” legyen és a várhatóan létesülő keresztirányú hidak kizárólag a gyalogosforgalmat szolgálhassák, ezáltal a félsziget területén magas környezeti minőség jöhet létre.

Ebben a rendszerben kulcselemek az öblözet keleti és nyugati partján a Balaton-parttal párhuzamos úthálózatot „elvarró” utak, keleten a Mártírok útja és Krúdy-sétány nyugaton a Vitorlás utca. Öbölparti fekvésük és városszerkezeti beágyazottságuk miatt ezek az utcák forgalmi szerepük mellett erőteljes gyalogos- és fejlesztési tengelyek is, ezek a funkciók egymással így gyakran konfliktusba kerülnek.

Ezt a konfliktushelyzetet súlyosbítják azok a fejlesztési változatok, melyek a félsziget és a sziget feltárását oldalirányból irányozzák elő. A Mártírok útja és a Vitorlás utca meglévő terhelésének jelentős csökkentése a beállt



városszerkezet folytán ugyan irreális, de szinten tartása, illetve egyes célforgalmak kivonása valós rövidtávú cél lehet. Ebben a célrendszerben a Horgony utca jelenlegi vonalának, vagy annak megszüntetése esetén egy más nyomvonalon a **félsziget** **súlypontjában** **feltáró gerincútnak** **a szerepe kulcsfontosságú.** Városszerkezeti szempontból a leeresztő- és a hajózsilip elhelyezése abból a szempontból értékelendő, hogy a félsziget (szigetet is beleértve) térségének hosszirányú feltárását lehetővé teszik-e, illetve a feltáróút melletti új funkciókkal „kihúzhatók”-e a félsziget belsejéből a forgalomintenzív funkciók a félsziget nyakára.



JÖVŐKÉP – STRATÉGIAI CÉLOK

A 21. század Balatonjának fővárosában a nagyléptékű állami projekt nem képzelhető el a sokérdekűségek együttkezelése nélkül. A nemzeti vagyon gazdagítása együtt kell, hogy járjon a beavatkozás minél kedvezőbb hatású megvalósításával. A feladat során *a sokszereplős érdekmátrixban bemutatott fejlesztési környezetben a város és a turisztika számára az egyáltalán nem legkedvezőbb 6/a változat korrekciójára fókuszálva készültek az alábbi javaslatok.* (A Vízügyi ágazat igen erőteljesen kiemelten kezeli ezt a változatot.) A tervezők a város dinamikus megújulási folyamataival összevetve feltételezik, hogy lehetőség van a további talán együttműködőbb tárgyalások során mindenki számára elfogadható elemekkel, mindenki számára további előnyöket beépíteni a formálódó beavatkozások megvalósítási folyamatába.

Az alábbi önmagukban is komplex blokkok területén lehet win-win megállapodásokat kialakítani:

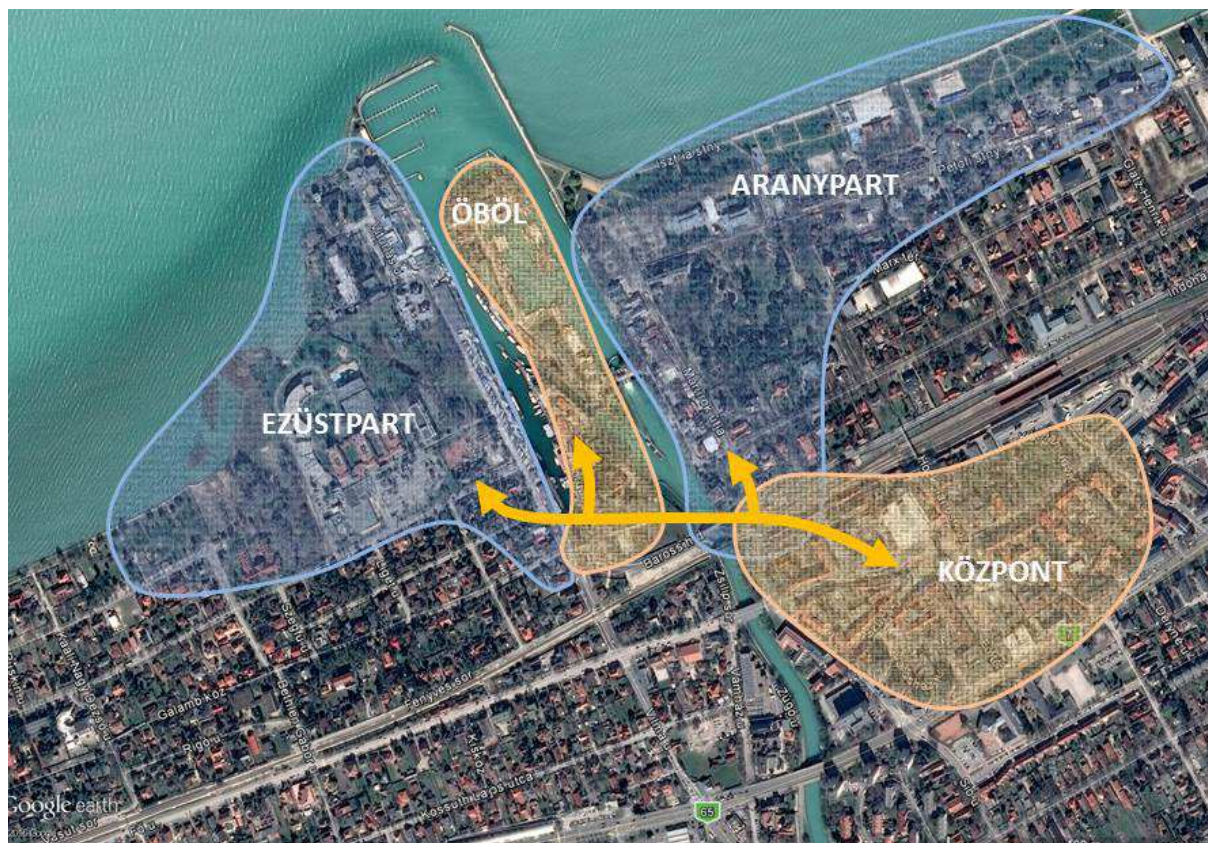
- Az Öböl és a városközponti térségnek szimbiózisa
- A sziget funkcióváltása (tulajdoni viszonyok)
- Teret adni a városi és turisztikai szerepeknek
- Kompakt modern, helytakarékos BH rt. És Vízügyi telephely
- Ciklusos városműködés – forgalmi rend
- Krúdy sétány-korzó és a Vitorlás sétány kiépítése
- Az öböl átjárhatósága és felfedezhetősége bábmészködő teraszok

AZ ÖBÖL ÉS A VÁROSKÖZPONTI TÉRSÉG SZIMBIÓZISA

A város átfogó és turisztikai funkcióinak alakulása meghatározó az üdülési tematikák-desztinációk-kínálatok-kultúra fejlődése, megújulása terén.

Siófokon, a Balaton fővárosában a turisztikai kereslet alapvetően különbözik a falusias parti településeken, vagy a „háttértelepüléseken” jellemző kereslettől. Siófok a tömegeket megmozgató, nyüzsgő, sok társadalmi interakcióval zajló, térben – időben egyenletesebben eloszló, aktív pihenés központja. A fejlődő városias környezet, a folyamatosan javuló közlekedési kapcsolatok, a színvonalas közterületi kialakítás, a jól működő városi funkciók segítik olyan szolgáltatások megtelepedését és megerősödését, melyek a jelenleg rövid turisztikai szezon megnyújtásában szerepet kaphatnak. Növekszik a „városi-korzós” gasztró-kereskedelmi, szórakoztató, kulturális szolgáltatások szerepe.

A városközpont átalakulásának folyamata látványos és szinte tapintható, jól példázza, hogy a fejlesztési szándékok magasszintű térbeli koordinálása milyen sinergiákat mozgósíthat adott területen. *A városközpont*hoz kapcsolódóan *legnagyobb koncentrált fejlesztési potenciállal a kikötői öböl térsége rendelkezik, nyilvánvaló, hogy a tervezett vízügyi és hajózási beavatkozásoknak itt is szinergiateremtő erejűek és a városközpontban megtapasztalható minőségi ugrást kell megcéloznuk.* A kikötői térség alacsony színvonalú kiépítettsége, rendezetlen közterületei és zavaros térhasználata miatt már viszonylag alacsony szervezetségű fejlesztés is látványos változásként jeleníthető meg a város lakói és vendégei számára.

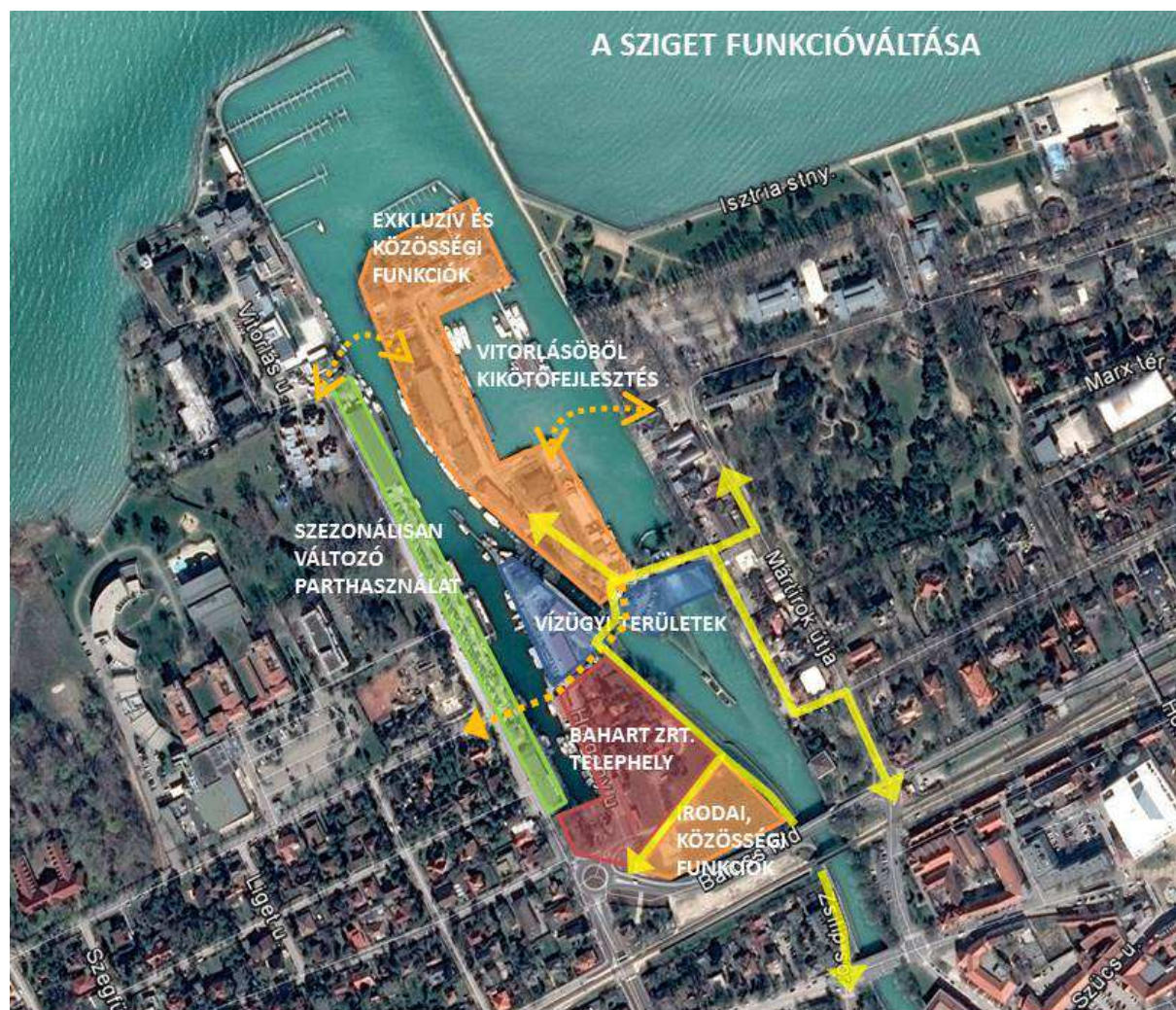


A SZIGET FUNKCIÓVÁLTÁSA ÉS MEGKÖZELÍTÉSE

A kikötőtérsgében **a sziget funkcióváltásával elhelyezkedésében és méretében nagyjelentőségű területkínálat jön létre.** A sokoldalú városias szövet és kulcspozíciójú sziget városközpont-közel, közvetlen vízparti területe nagy lehetőség.

A különleges fejlesztéshez rendelkezésre áll itt a jó vízi közlekedési kapcsolat, kitűnő kilátás, elzártabb, intimebb területrészek, a korábbi vízi és ipari telep emlékei. *Ezek az alapokon jóízű, a köz- és a privát területeket és funkciókat megfelelően keverő, térben és funkcióban, szolgáltatási szintekben változatosan tagolt, a környezeti minőséget nagyban emelő fejlesztés jöhet létre.*

A szigetcsúcson Hübner Tibor tervei alapján 1934-ben épült a MAC-klubépület, mely a II. világháború után színészüdülőként szolgált. Az épület a jelenleg egyre inkább értéknek kezelt balatoni modernista építészet egyik csúcspontja, mely megfelelő program esetén jól beilleszthető sok fejlesztési elképzelésbe.



A volt halászati telek területcsere révén a BH Zrt. birtokába kerül, megközelítőleg a mai telephellyel megegyező területtel. Az új telephelyen az üzemi és az igazgatási funkciók elválasztva települnek le, utóbbiak jól szervezett városképi jelentőségű együttest alkotnak az Indóház utca és a Baross-híd felé.

A félsziget belsejében a terület/telekszerkezetben és funkcióban oda nem illő lakótelkek megszűnnek, és a területeik akár a BH Zrt. új telephelyébe integrálhatók. A hajózsilip-menti vízügyi telephely a lehető legkisebb helyet elfoglalva, hatékony területfelhasználással újul meg.

A megközelítés a félsziget és sziget közötti gépkocsi közlekedést is lehetővé tevő hajózsilip alatti közúti kiszolgáló híddal is lehetséges.

A Vitorlás-sétány menti területsávon szezonálisan változó területhasználat jön létre: a vitorlásszezonon kívül a partfal a BH Zrt. hajózási szezonon kívüli hajójavítási munkáit szolgálja, a nyári szezonban a terület korzóként, vitorlás és hajókikötőként működik, a sziget felé alkalmi-élményszerű gyalogos kapcsolatokkal (komp, nyítható vagy magasabb kilátó gyalogos híd, stb.)(tulajdoni viszonyok)

TERET ADNI A VÁROSI ÉS TURISZTIKAI SZEREPEKNEK

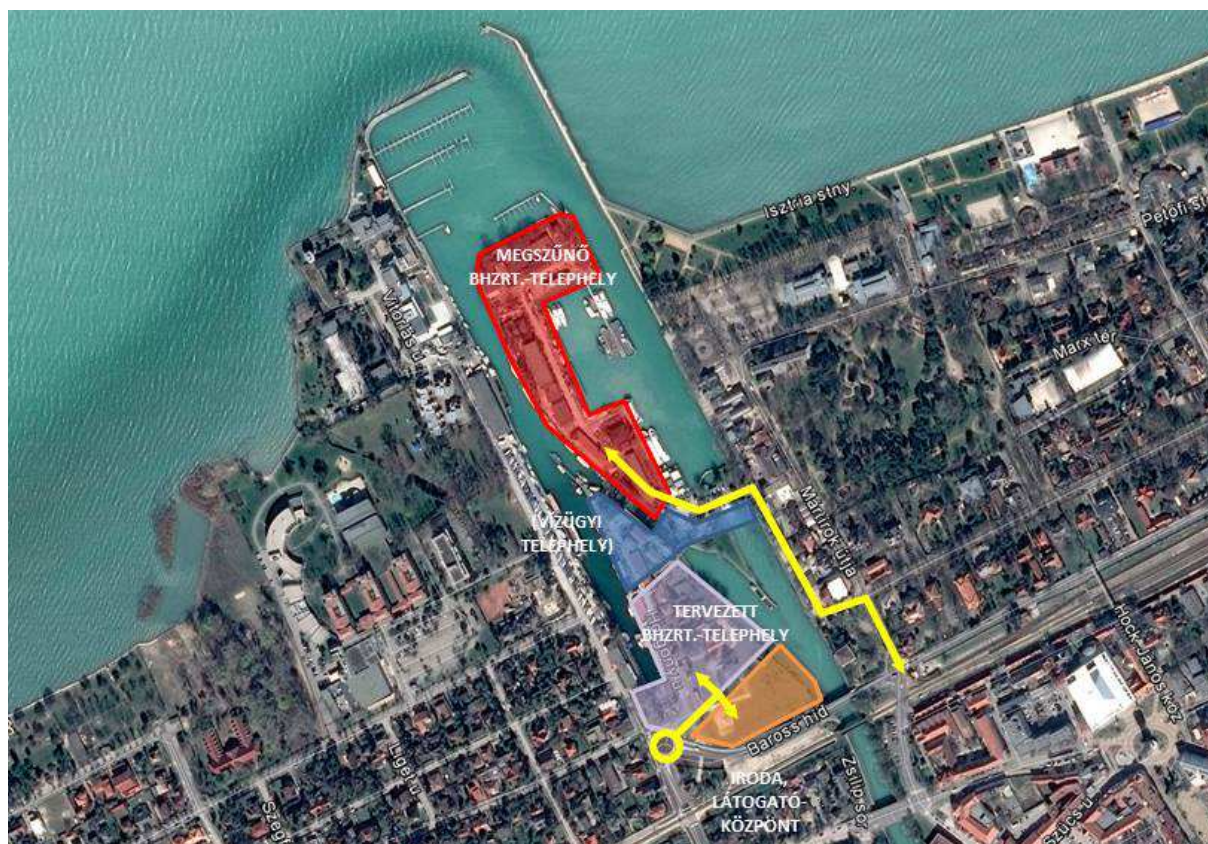
A városi milió és szolgáltatások bővülése jelenleg kifejlődő ciklusában van az egysíkú balatoni strandtematika mellett.

A kikötőtérség különös varázsát az adja, hogy a balatoni strandtematika a sziget funkcióváltásával térben összefonódik a városias közösségi és kulturális funkciókkal. Közvetlen átjárás alakítandó ki az átalakuló ipari területeken létrejövő új turisztikai kínálatokkal. A hajóépítés-javítás és a Sió-Balaton vízkormányzásának építményei, berendezései – különösen üzem közben – a térség elsőszámú látnivalóivá lépnek elő, melyek vonzerejét a BH Zrt.-vel közösen kialakítandó látogatóközpont által szervezett bemutatással, idegenforgalmi tájékoztatóláncolatba építve érdemes megvalósítani.

A hajózás az integrált térségi közösségi közlekedési rendszer részévé válik, önálló arculattal, menetdíjakkal, utazási kínálattal. Ennek megfelelően a kikötő intermodális központtá válik, jelentős területfelértékelő hatással, melyet az ingatlanfejlesztések ki is használnak. Az integráció révén a különféle hajózáson alapuló szolgáltatások egyre bővülnek és az idény akár 4 hónaposra is megnyúlik.



KOMPAKT, HELYTAKARÉKOS BH ZRT. ÉS VÍZÜGYI TELEPHELY



A 6/a változat elfogadásának feltétele lehet a BH Zrt telephely tagolása, a Sió torkolat nyugati partjának közhasználatú kiszolgáló gyalogos kerékpáros forgalmú kialakítása.

Kiemelt szempont az új Vízügyi telephely és a BH Zrt közötti tengelyen az új vízleeresztő zsilipen át a Szigetre beérkező gyalogos forgalom nyugati irányú, idénybeli-időszakos élményszerű kapcsolata a Vitorlás utca felé.

A Balaton meder területe – sajnos – kisebb mértékben növekszik, mind a keleti, mind pedig a nyugati öblök vízfelületének bővítésével, ami kedvező helyzetet teremt az érintett „vízben érdekel” szereplők számára. Bővíthet a hajókikötők területe, bővíthet a vitorlaskikötő.

A kikötőfelületek racionalizálása, a nem ide kötődő funkciók eltávolítása révén nő a kikötésre alkalmas partfalak hossza és bővíti az öblök vízfelülete is, így a jelentős bevételi forrást jelentő, jelenleg túlterhelt vitorlaskikötő jelentős bővítése történhet meg. (fekete flotta északi parti kikötő, katasztrófa védelem-vízi rendőrség jobb helyre telepítése)

A szigeten és a félszigeten található telephelyek jelenleg a legegyszerűbb zöldmezős területfoglalási logika szerint működnek. Átstrukturálásuk a térség feltárásának és a terület átszervezésének alapvető feltétele. A hajójavító üzem halászati telekre történő áttelepülése együtt jár az üzem területtakarékos funkcionális átszervezésével, melynek két alapvető módja van:

- az épületek többszintes kialakítása, mely a „nehézipari” jellegű földszinti épületrészek felett könnyebb funkciók emeleti elhelyezését teszi lehetővé,
- a terület funkcionális tagolása, az ipari funkcióknak az öböl mentén történő koncentrálása, az irodai, igazgatási funkciók Baross-híd menti elhelyezése, városias, térfalat képző formában.

CIKLUSOS MŰKÖDTETÉSŰ VÁROSI ALRENDSZEREK

A Balaton-parti települések többségének működésében szezonális ciklusok figyelhetők meg. Siófoknak a turisztikai szezonnak megfelelően lényegesen eltérő, esetenként egymást kizáró üzemeltetési követelményeket kell érvényesítenie, elsősorban a parti zónákban, városközpontban és a kikötőtérsséggel összefüggő területeken. Ez kiemelten a közutak forgalmi rendjére vonatkozik, de a Vitorlás utca menti tréler/hajótárolást, gyalogos kapcsolatok idénybeli biztosítását, parkolási rendre, parkolók változó használatát is jelenti.

Indokolt egy átfogó program részeként például a Mártírok útján működő korzó megerősítése érdekében a csúcsidőszakokban radikálisan, időszakonként erőteljesen korlátozni vagy napszakonként teljesen kizárni a közúti forgalmat.

A kikötői térség partmenti átjárhatóságát a hajózási úrszelvény helyigénye miatt az öblökön átívelő állandó hidakkal nem lehet megoldani, de a hajóforgalom szüneteiben (akár napi, akár éves ciklusokkal számolva) ideiglenes átkelők létesíthetők, melyek a part menti gyalogostengelyek folyamatosságát biztosítják.

A hajó- és vízleeresztő zsilipek térsége „szokásjog szerint” üzemi terület, melyen illetéktelenek áthaladását korlátozzák. A félsziget területének felértékelődéséhez, megközelítésének javulásához e hatósági szemléletű, nem életszerű tiltások

ideiglenes, üzemszüneti időre történő feloldása jelentősen hozzájárulhat. Tekintve, hogy a hajózsilip működtetése kivételes-alkalmi jellegű, ez az időben korlátozott átjutás szinte teljes értékű kapcsolatot jelenthet.

A Vitorlás sétány mentén a többféle funkció együttes létét az időben szétosztott funkciók jelentik, ezek évszakonkénti ciklusokat, ezen belül napi ciklusokat jelentenek, a téli, visszafogott vendégforgalmú időszakban például a hajótárolás nem okoz gondot. A főszezonban a hajóknak a vízre kell kerülnie, a kiszolgáló infrastruktúrát (bakok, trélerok) elsősorban a területen kívül, vagy a területen helytakarékosan kell tárolni és a helyszínen nagyobb súlyt kell adni a szolgáltató és vendéglátó-korzó funkcióknak.

A félsziget/sziget közötti kiszolgálása a főszezonban elsősorban az éjszakai-hajnali időszakaszban valósítható meg, ezen kívül a gyalogosforgalom abszolút elsőbbséget kell, hogy élvezzen.

A VITORLÁS UTCAI SÉTÁNY ÉS KRÚDY SÉTÁNY-KORZÓVÁ KIÉPÍTÉSE AZ ÖBÖL ÁTJÁRHATÓSÁGA ÉS FELFEDEZHETŐSÉGE, BÁMÉSZKODÓ TEREK, TERASZOK



A vasúti aluljáró megépítése, a körforgalmi csomópont kialakítása az első lépések voltak a közterületi hálózat megújításában, ezt követi a kikötőt és a félszigeten a hajójavító üzemet, zsilipet kiszolgáló Sió partra vezető kiszolgáló utca megépítése.

Az egyes Belvárosi utak komplex szemléletű felújítása során kiemelten kezelendő a gyalogos elsőbbségű sétányok hálózata, mely oldja a kikötői térség elszigeteltségét. Ennek kettő középtávon megvalósítandó eleme a Vitorlás utca

és a Krúdy sétány. Az előző ábrák javaslatain is szerepelnek azok a kapcsolatok melyek nemcsak strandként hanem nyüzsgő vízvárosként is segítenek a turisták mentális térképére rárajzolni Siófokot.

A közlekedési hálózat differenciált, minden közlekedő érdekét szem előtt tartó fejlesztése során a kikötői térség közúti kapcsolatrendszere úgy gazdagodik, hogy a terület terhelése nem nő, a jelenleg közúti forgalom által zavart üdülőövezetek (Krúdy-sétány, Mártírok útja) terhelése csökken. A Balaton-partra merőlegesen új közúti kapcsolat nyílik, mely a kikötői félsziget feltárását lehetővé teszi. A parttal párhuzamosan a gyalogoskapcsolatok kapnak elsőbbséget, ezáltal megvalósul az Arany- és Ezüstpart gyalogsterületeinek összekapcsolása, részben a kikötőöblökön keresztül, a hajózás érdekeivel egyeztetett módon történő hidak kialakításával.

Az új BH ZRT. telephely magába foglalja azt városi látogató központot, amely a Balatoni hajózás – vitorlázás – vízgazdálkodás – vízkormányzás – meteorológia – halgazdálkodás együttesének mesés múltját, izgalmas jelenét és a sokrétű együttműködésekre alapozódó jövőjét a mai eszközökkel mutatja be.

A vízleeresztő és hajózsilip átépítésére kidolgozott (6/a) változat továbbfejlesztése során érvényesítendő minimális követelmények;

A javaslat hét pontja:

- *Az Öböl és a városközponti térségnek szimbiózisa*
- *A sziget funkcióváltása és megközelítése (tulajdoni viszonyok)*
- *Teret adni a városi és turisztikai szerepeknek*
- *Kompakt modern, helytakarékos BH rt. És Vízügyi telephely*
- *Ciklusos városműködés – forgalmi rend*
- *Krúdy sétány-korzó és a Vitorlás sétány kiépítése*
- *Az öböl átjárhatósága és felfedezhetősége bámécszkodó teraszok*