

SZAKDOLGOZAT

SZIELYMÉK

Farkas Bence

n. településmérnök

2010

SZAKDOLGOZAT

BALATONFÜZFŐ – KÖZPONTI TERÜLET FEJLESZTÉSE

Készítette: Farkas Bence
Szent István Egyetem – Ybl Miklós Építéstudományi Kar
Településmérnök szak

2010. Budapest

Tartalomjegyzék

I. Bevezetés	3.
I.1. A szakdolgozat témája és célja	3.
I.2. Földrajzi elhelyezkedés, tervezési terület-lehatárolás, tágabb környezet	4.
II. Tervi előzmények ismertetése	11.
III. Alátámasztó munkarész	21.
III.1. Terület lehatárolás indoklása	21.
III.2. Fejlesztési koncepció (területhasználat)	22.
III.2.1. Közlekedésfejlesztés	25.
III.2.2. Zöldfelület, zöldterület	28.
IV. Szerkezeti és szabályozási javaslat	30.
V. Vizsgálati munkarész: Balatonfűzfő központi területére és környezetére	34.
V.1. Történeti áttekintés	34.
V.2. Térségi kapcsolatok	36.
V.3. Területfelhasználás, területhasználat vizsgálat	37.
V.4. Településkarakter vizsgálat	41.
V.5. Beépítettség vizsgálat	42.
V.6. Szintszám vizsgálat	43.
V.7. Tulajdonviszony vizsgálat	43.
V.8. Intézményi ellátottság vizsgálat	44.
V.9. Értékvédelem	45.
V.10. Zöldterület vizsgálata	45.
V.11. Közlekedés, úthálózat vizsgálat	45.
V.12. SWOT analízis	54.
VI. Műszaki leírás	56.
VII. Ábrajegyzék	61.
VIII. Irodalom-, és forrásjegyzék	62.
Melléklet: Környezetalakítási terv M=1:1000	

I. Bevezetés

I.1. A szakdolgozat témája és célja

A szakdolgozat témája Balatonfűzfő város, központi területének fejlesztése; települési és térségi jelentőségű központtá alakítása. A terv célja Balatonfűzfő egymástól elszigetelt településrészeinek összekapcsolása a hiányzó településközpont megteremtésével, illetve a potenciálok kiaknázásán keresztül a helyben jelenleg ágazati infrastruktúra hiányában nem működő idegenforgalom felélénkítése. A dolgozat konklúziója, a központi területre elkészített Környezetalakítási terv.

A város vezetése hosszú ideje elkötelezett abban, hogy a hiányzó településközpontot – az erre a célra, a hatályos Szabályozási tervben külön szabályozásra lehatárolt területen – egy észszerűen átgondolt beépítési javaslattal megteremtse. A tervnek illeszkednie kell Balatonfűzfő távlati terveire, a meglévő adottságokhoz, a helyi értékek megőrzése mellett.

A diplomaterv átfogó célja a Balatonhoz kapcsolódó turizmus fejlesztése, egy nemcsak települési, hanem akár térségi jelentőségű központ megvalósításával. A jelenleg elmaradott idegenforgalom fejlesztése természetesen ennél sokkal komplexebb feladat, amit csupán jelen terv önmagában nem hivatott megoldani, viszont kijelölheti a fő irányokat, melyek mentén a város továbbgondolhatja az idegenforgalmi ágazattal kapcsolatos beavatkozási területeket. A turizmus élénkítése egész települést érintő stratégia kell, hogy legyen, területegységenként eltérő hangsúlyokkal és funkciókkal.

A terv hiánypótló; a településnek ugyanis nincs főtere, központja. Ugyanakkor páratlan adottság, hogy a város mértani közepén, több közlekedési folyosó metszéspontjának környezetében, egy még beépítetlen terület áll rendelkezésre, annak megvalósításához. Ugyanakkor kihívást jelent, hogy ezek a közlekedési folyosók jelenleg elszigetelik a területrészt a többi városrésztől.

A településközpont kialakítása nem új keletű gondolat. Jelentősége több koncepció alapjául szolgál, vagy teszi szükségsszerűvé annak megalkotását. Ezek a tervek egymás létjogosultságát erősítik (ld. Tervi előzmények ismertetése).

Balatonfűzfővel kapcsolatban számos, különböző indíttatásból megalkotott terv készült már el, azonban legtöbb esetben az intézkedések elmaradtak. Ez abból is adódik, hogy a település jövőbeni életképességét meghatározó fejlesztésekre vonatkozó terveik egyelőre csak gondolati szinten vannak meg, a település a saját identitását, imázsát szeretné megtalálni. Ennek keresése kiterjedt vizsgálatokra kell, hogy alapuljon, mely szükséges előfeltétele annak, hogy egy fenntartható, egész évben (és nem csupán az idegenforgalmi szezonban) működő központja legyen a városnak.

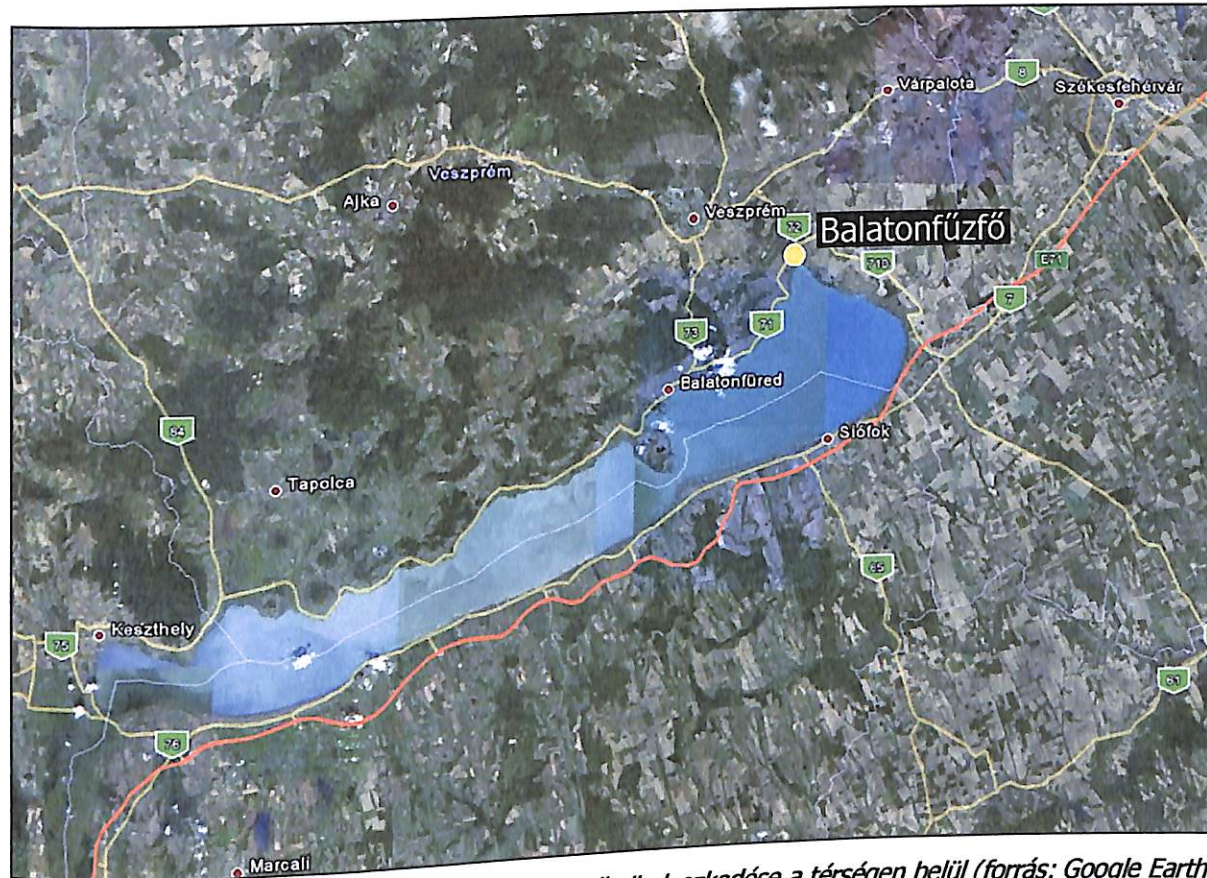
Jelen terv egyik leglényegesebb eleme a Balatonfűzfő-Hajmáskér vasútvonal Balaton törvényben meghatározott nyomvonala, amihez kapcsolódva a 2005. évi Településrendezési terv a tervezési területen vasúti megállóhely létesítését írja elő. Igény fogalmazódott meg Balatonfűzfő Önkormányzata részéről; miszerint a terület fejlesztésénél fontos megvizsgálni, hogy a vasúti megállóhoz kapcsolódóan kialakítható-e intermodális csomópont, melyben buszmegálló/buszpályaudvar, biciklitároló és gépkocsigarázs/parkolóház kapna helyet. A további fejlesztési programpontok az Alátámasztó munkarészben kerülnek részletezésre.

I.2. Földrajzi elhelyezkedés, tervezési terület-lehatárolás, tágabb környezet

A tervezett terület Balatonfűzfő város központjában helyezkedik el. A település sajátos táji arculatának meghatározója, hogy a város két jellegzetes tájegység, a Balaton-felvidék és a Mezőföld határán fekszik, amihez harmadik elemként kapcsolódik maga a Balaton. A tájnak ez a változatossága jelenleg aligha nevezhető fejlesztési potenciálnak, ugyanakkor a városképi, városszerkezeti megosztottság nem hagyható figyelmen kívül, ami a különböző tájegységekkel együtt változik. Az egyes városrészek karakterének megőrzése, erősítése a város egyik fő feladata.

Balatonfűzfő a Balaton észak-keleti sarkában, a Fűzfői öböl két partján terül el. Az öböl két oldalán a településrészek eltérő módokon növekedtek. Míg a keleti városrész a Balatontól terjedt észak, a dombvidék felé, addig a nyugati, ipari területek észak felől nőttek rá a Balatonra. A két elkülönült városrészt a

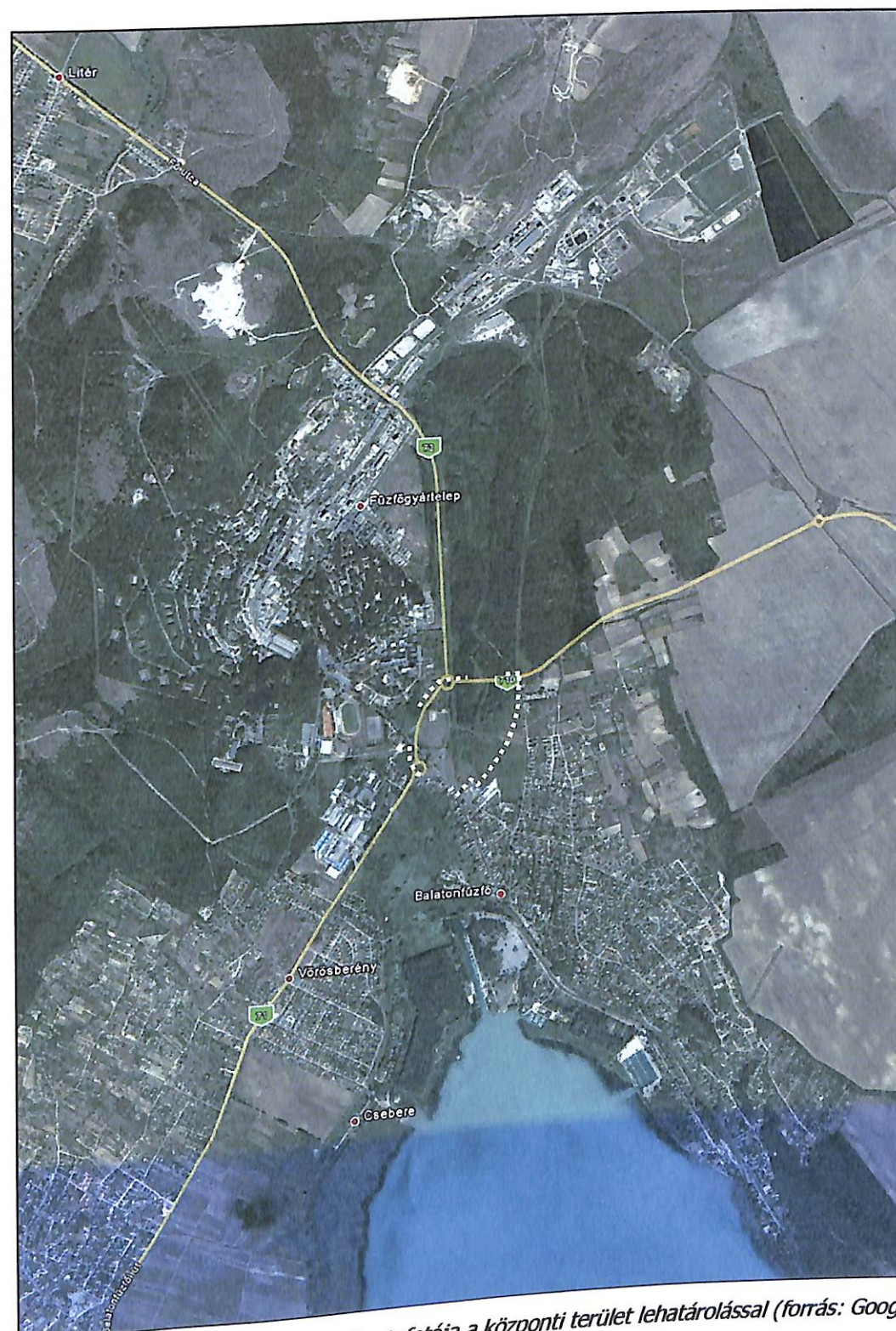
Séd-patak medre választja el egymástól. A város dél-kelti oldalán található a főzfői magaspart csúszásveszélyes területe, mely állandó gondot jelent a 71-es út és a vasútvonal fenntartásában.



1. ábra: Balatonfűzfő elhelyezkedése a térségen belül (forrás: Google Earth)

A tervezési terület Balatonfűzfő három, egymástól térben és karakterét tekintve is elkülönült városrészei között, a település mértani középpontjában helyezkedik el. Keleten, dél-keleten a település organikusan fejlődött telkes családiházias óvárosi része, észak-nyugaton az iparterület és hozzá tartozó laza beépítésű, társasházias úszótelkes jellegű, Fűzfőgyártelep nevű településrésze, délnyugaton pedig a tervezett, Tobruk elnevezésű üdülőterülete határolja. A tervezésre kijelölt területet dél felől a 71-es országos főút, nyugatról és északról a 710-es elkerülő út, keletről pedig a tervezett Balatonfűzfő-Hajmáskér Balaton közúti elkerülő út határolja. Ez az ami előnye és hátránya is a területnek, hiszen kevés településnek adatott meg az a lehetőség, hogy városközpontjának kialakítására egy országos főútvonalak metszéspontjában álló üres terület áll rendelkezésre, ugyanakkor nagy a veszélye annak, hogy a széles közlekedési folyosók izolálják a központot a többi

városrésztől. A terv kialakításánál tehát nagy hangsúlyt kell fektetni a kapcsolatok kiépítésére a környező településrészekkel.

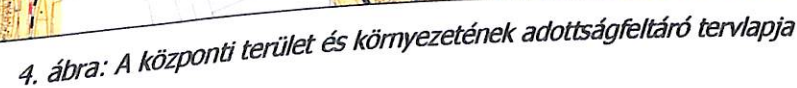


2. ábra: Balatonfűzfő ortofotója a központi terület lehatárolással (forrás: Google Earth)

A helyszín enyhén déli, délnyugati lejtésű. A vizsgálat alá vont teljes terület 19 ha, melyből a ténylegesen beépíthető rész 13 ha. A be nem építhető rész a

Jelmagyarázat

- Teljes, földrajzi csatlakozás
- Gyűjtőút, közlekedési, vízvezeték, közlekedési csatlakozás, közlekedési csatlakozás
- Sportpálya, rekreációs terület, közlekedési terület, közlekedési terület
- Sportpálya, rekreációs terület, közlekedési terület, közlekedési terület
- A KÖM adatgyűjtésén alapuló ábrák részletei és földrajzi terület
- Csúszás út
- Csúszás mellett
- Közlekedési terület
- Betérési út





1. fotó: a tervezési terület, tőle balra a 71-es út



2. fotó: a tervezési terület a Sportközpont irányába, a déli körforgalomhoz közel



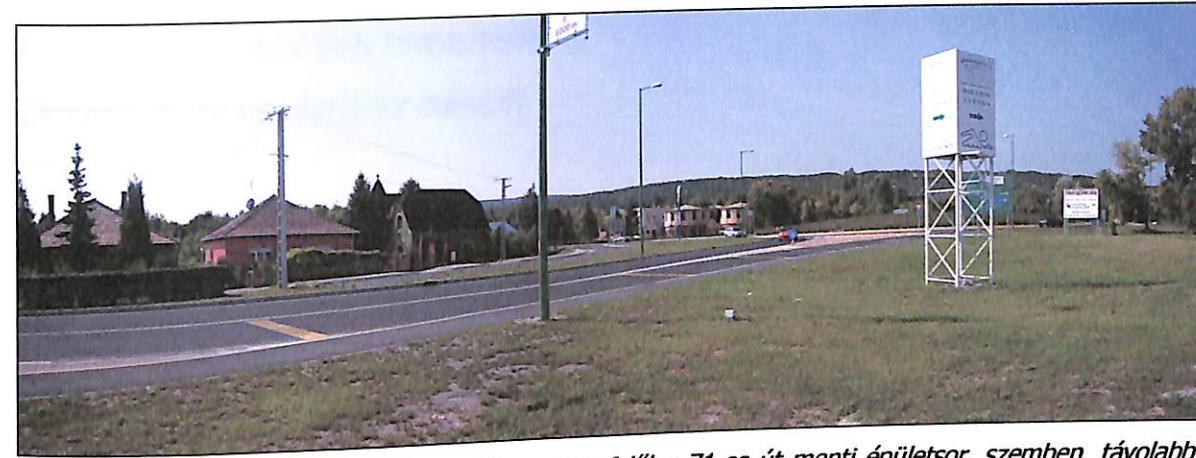
3. fotó: a tervezési terület a 710-es elkerülő út felől a két körforgalmi csomópont között



4. fotó: a tervezési terület a 710-es út másik oldala felől

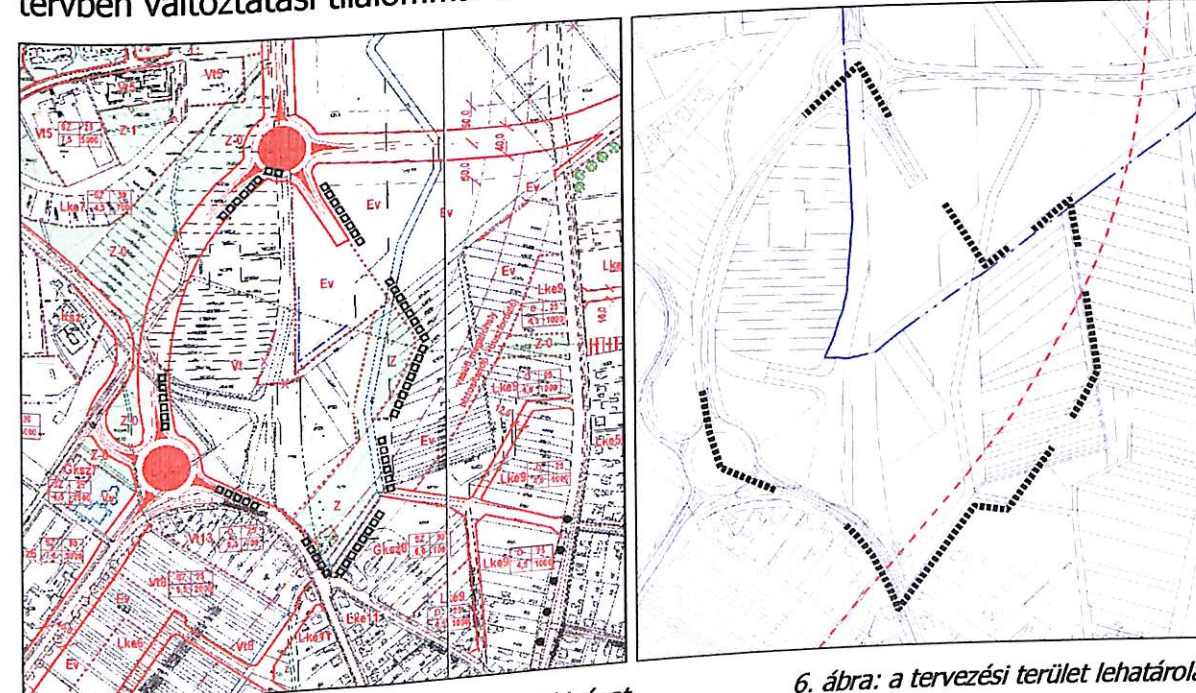


5. fotó: a tervezési területet dél felől határoló 71-es út és az út menti épületsor



6. fotó: a déli körforgalmi csomópont környezete felől a 71-es út menti épületsor, szemben, távolabb a szennyvíztisztító üzem épületével

A tervezési terület lehatárolásánál alapvetően a hatályos Településrendezési tervben változtatási tilalommal körülhatárolt területet vettem mérvadónak.



5. ábra: 2005. évi hatályos Szabályozási tervi kivágat

6. ábra: a tervezési terület lehatárolása

Eltérés csupán a keleti lehatárolásnál figyelhető meg; a saját tervben kijelölt határ a dél-keleti benzinkút telkének északi határán kelet felé tovább halad a vasúti nyomvonal keleti védőtávolságáig. Onnan tovább megy a védőtávolság mentén egészen a nagyjából kelet-nyugati tájolású volt mezőgazdasági telkeket az kelet felől lezáró észak-déli irányú telek vonaláig, majd azt a telekhatárt az erdőterületig követi. Onnan pedig dél-nyugati irányba visszafordul és az erdő telkének határán halad egészen az északi körforgalmi csomópontból a terület felé elindított út meghosszabbításának metszéspontjáig.

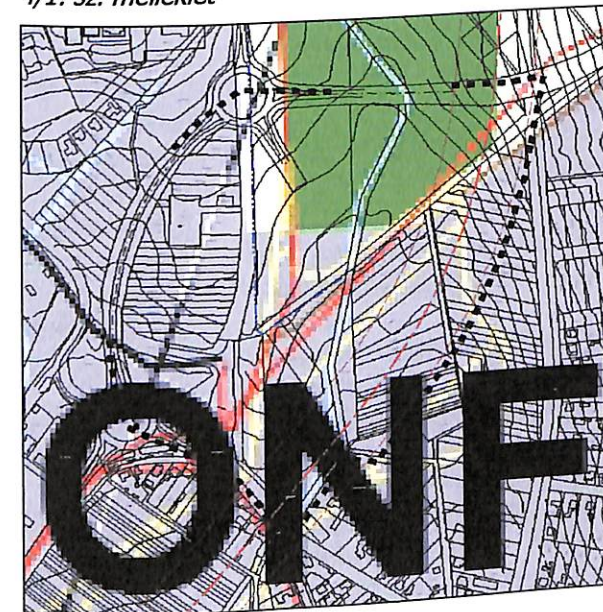
II. Tervi előzmények ismertetése

Országos és regionális tervek

Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Területrendezési terve 2000/CXII. Tv. (2008. évi LVII. tv-el módosítva)

A törvényben megállapított övezetek közül a tervezési területet a következők érintik:

4/1. sz. melléklet



- Ö-1 Magterület
- Ö-2 Ökológiai folyosó
- Ö-3 Pufferterület
- Ö-1 Magterület övezetében tartozó felszíni víz
- Ö-2 Ökológiai folyosó övezetében tartozó települési térség és felszíni víz
- Ö-3 Pufferterület övezetében tartozó települési térség és felszíni víz

7. ábra

4/3. sz. melléklet



- T-2 Történelmi települési terület
- T-2 Történelmi települési terület övezetében tartozó települési térség

8. ábra

A törvény az övezetekre a következő szabályozásokat állapítja meg:

„Magterület övezete

23. § A magterület övezete (Ö-1) tekintetében az OTvT által meghatározott országos ökológiai hálózat országos övezetre, valamint a magterület kiemelt térségi és megyei övezetre vonatkozó övezeti előírások mellett a következő előírások alkalmazandók:

- a) a kialakult tájhasználat csak a természetközeli állapothoz való közelítés érdekében változtatható meg;
- b) a látványvédelem (kilátás, rálátás) szempontjait mind a településrendezési és építészeti tervezés, mind pedig egyes építmények megvalósítása során kiemelten kell érvényesíteni;
- c) közlekedési építmények a terepi adottságokhoz alkalmazkodva, tájba illesztve helyezhetők el;

- d) települések beépítésre szánt területének növelése és fejlesztése a történeti tájszerkezet, a tájképi adottságok megőrzésével, a tájkarakter erősítésével történhet;
- e) új építmény elhelyezése tájba illesztve, a helyi építészeti hagyományok figyelembevételével történhet;
- f) új építmény a természetvédelmi kezelés és bemutatás céljából, valamint szakrális építményként (kápolna, kereszt kőkép) helyezhető el;
- g) 10 m magasságot meghaladó építmény – kápolna, kizárólag kilátó rendeltetésű építmény, viztorony kivételével – nem létesíthető, csarnok jellegű épület, reklámcélú hirdető építmény elhelyezése nem engedélyezhető;
- h) erdőtelepítés, erdőfelújítás, külterületi fásítás kizárólag őshonos fafajokkal végezhető;
- i) energetikai célú növénytelepítés nem engedélyezhető.

Pufferterület övezete

25. § A pufferterület övezete (Ö-3) tekintetében az OTT által meghatározott országos ökológiai hálózat országos övezetre, valamint a pufferterület kiemelt térségi és megyei övezetre vonatkozó övezeti előírások mellett a következő előírások alkalmazandók:

- a) a látványvédelem (kilátás, rálátás) szempontjait mind a településrendezési és építészeti tervezés, mind pedig az egyes építmények megvalósítása során kiemelten kell érvényesíteni;
- b) művelési ág váltásához, művelés alól kivonáshoz és a művelés alól kivett terület újrahásznosítása során kiemelten kell érvényesíteni;
- c) országos jelentőségű védett természeti területen szántóművelési ágban építmény nem helyezhető el;
- d) energetikai célú növénytelepítés nem engedélyezhető;
- e) a kertgazdasági terület övezetébe is besorolt területeken 2700 m²-nél kisebb telkek nem építhetők be;
- f) új külszíni bányatelek nem állapítható meg;
- g) közlekedési építmények, új villamosenergia-ellátási, táv- és hírközlő vezetékek, egyéb közművezetékek, építmények tájba illesztve a természetvédelmi hatóság által meghatározott feltételekkel létesíthetők;
- h) csarnok jellegű épület, reklámcélú hirdető építmény elhelyezése nem engedélyezhető;
- i) a területen környezetszennyező tevékenység nem folytatható, új hulladéklerakó, hulladékártató, hulladékkezelő telep – kivéve a biológiailag lebomló szerves anyagok lebontását végző és további felhasználásra alkalmassá tételét végző telepek (komposztüzemek), valamint hulladékátrakó állomás – és vegyszertároló nem létesíthető;
- j) csak extenzív jellegű, vagy természet- és környezetkímélő gazdálkodási módszerek alkalmazhatók, a kialakult tájhasználatot csak a természeti értékek sérelme nélkül szabad megváltoztatni.

Történeti települési terület övezete

27. § (1) A történeti települési terület övezetének (T-2) területét – a kulturális örökségvédelem tekintetében illetékes államigazgatási szervek állásfoglalása alapján – a településrendezési tervekben a tényleges kiterjedésének megfelelően a (2) bekezdésben foglaltak érvényesülése érdekében szükség szerint védőövezetével együtt kell lehatárolni és e törvény előírásait a településrendezési tervekben lehatárolt területen kell érvényesíteni.

(2) A történeti települési terület övezete (T-2) tekintetében az OTT általa meghatározott kulturális örökség szempontjából kiemelten kezelendő terület országos övezetre, valamint a történeti települési terület kiemelt térségi és megyei övezetre vonatkozó övezeti előírások mellett a következő előírások alkalmazandók:

- a) a település szabályozási tervében, a helyi építési szabályzatban és a helyi építészeti örökség védelméről szóló rendeletben – a külön jogszabályban meghatározottak szerint – meg kell határozni, és elő kell írni a látványvédelmet, a településképvédelmet, a zöldfelületek fejlesztését, az épületek paramétereit, az építmények helyi építészeti hagyományokhoz illeszkedő megjelenését meghatározó előírásokat és a helyi építészeti hagyományoknak megfelelő építési anyagok használatát;
- b) a közmű és elektronikus hírközlési nyomvonalas hálózatok és járulékos műtárgyaik kiépítésénél, illetve a meglévő hálózatok korszerűsítésénél a tájkép védelme és az esztétikai követelmények érvényesítése céljából a műszaki lehetőségek és a védett értékek védelmi szempontjainak mérlegelésével terepszint alatti elhelyezést kell biztosítani;

- d) települések beépítésre szánt területének növelése és fejlesztése a történeti tájszerkezet, a tájképi adottságok megőrzésével, a tájkarakter erősítésével történhet;
- e) új építmény elhelyezése tájba illesztve, a helyi építészeti hagyományok figyelembevételével történhet;
- f) új építmény a természetvédelmi kezelés és bemutatás céljából, valamint szakrális építményként (kápolna, kereszt kőkép) helyezhető el;
- g) 10 m magasságot meghaladó építmény – kápolna, kizárólag kilátó rendeltetésű építmény, viztorony kivételével – nem létesíthető, csarnok jellegű épület, reklámcélú hirdető építmény elhelyezése nem engedélyezhető;
- h) erdőtelepítés, erdőfelújítás, külterületi fásítás kizárólag őshonos fajokkal végezhető;
- i) energetikai célú növénytelepítés nem engedélyezhető.

Pufferterület övezete

25. § A pufferterület övezete (Ö-3) tekintetében az OTT által meghatározott országos ökológiai hálózat országos övezetre, valamint a pufferterület kiemelt térségi és megyei övezetre vonatkozó övezeti előírások mellett a következő előírások alkalmazandók:

- a) a látványvédelem (kilátás, rálátás) szempontjait mind a településrendezési és építészeti tervezés, mind pedig az egyes építmények megvalósítása során kiemelten kell érvényesíteni;
- b) művelési ág váltásához, művelés alól kivonáshoz és a művelés alól kivett terület újrahaznosítása során kiemelten kell érvényesíteni;
- c) országos jelentőségű védett természeti területen szántóművelési ágban építmény nem helyezhető el;
- d) energetikai célú növénytelepítés nem engedélyezhető;
- e) a kertgazdasági terület övezetébe is besorolt területeken 2700 m²-nél kisebb telkek nem építhetők be;
- f) új külszíni bányatelek nem állapítható meg;
- g) közlekedési építmények, új villamosenergia-ellátási, táv- és hírközlő vezetékek, egyéb közművezetékek, építmények tájba illesztve a természetvédelmi hatóság által meghatározott feltételekkel létesíthetők;
- h) csarnok jellegű épület, reklámcélú hirdető építmény elhelyezése nem engedélyezhető;
- i) a területen környezetszennyező tevékenység nem folytatható, új hulladéklerakó, hulladéktároló, hulladékkezelő telep – kivéve a biológiailag lebomló szerves anyagok lebontását végző és további felhasználásra alkalmassá tételét végző telepek (komposztüzemek), valamint hulladékátrakó állomás – és vegyszertároló nem létesíthető;
- j) csak extenzív jellegű, vagy természet- és környezetkímélő gazdálkodási módszerek alkalmazhatók, a kialakult tájhasználatot csak a természeti értékek sérelme nélkül szabad megváltoztatni

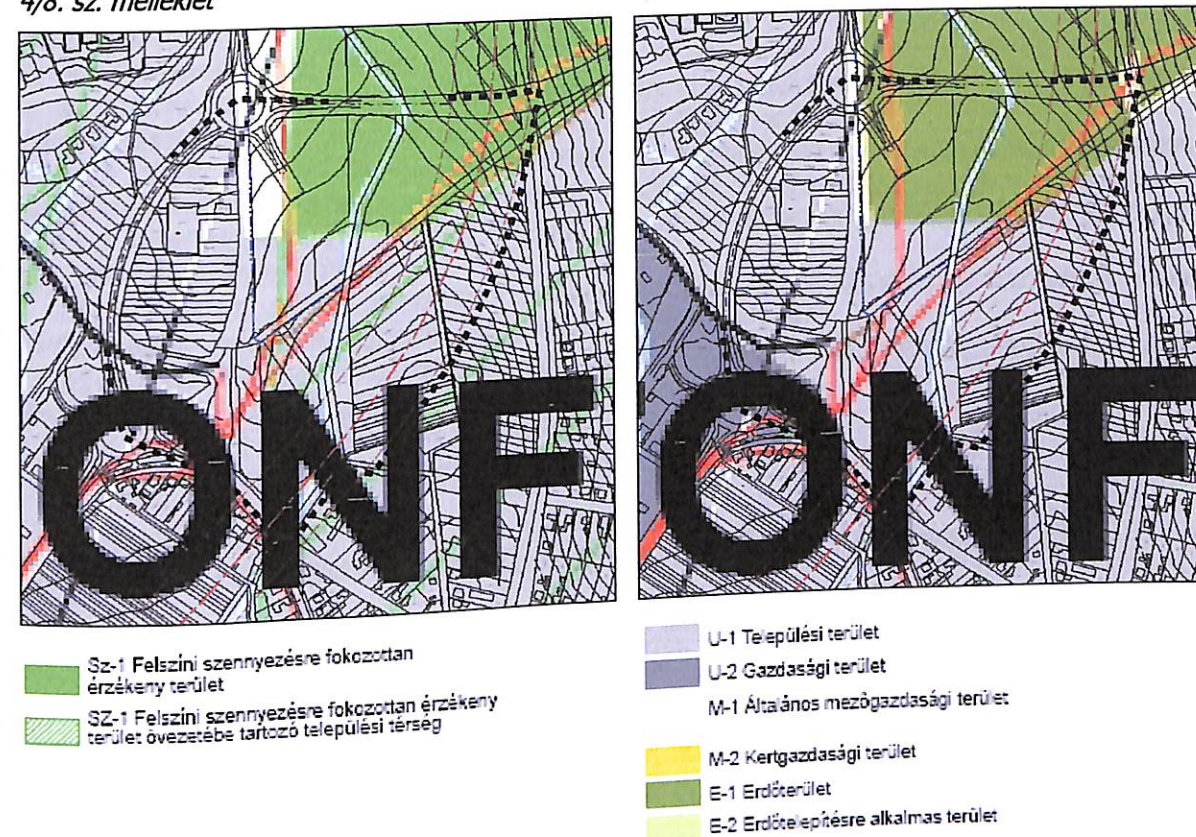
Történeti települési terület övezete

27. § (1) A történeti települési terület övezetének (T-2) területét – a kulturális örökségvédelem tekintetében illetékes államigazgatási szervek állásfoglalása alapján – a településrendezési tervekben a tényleges kiterjedésének megfelelően a (2) bekezdésben foglaltak érvényesülése érdekében szükség szerint védőövezetével együtt kell lehatárolni és e törvény előírásait a településrendezési tervekben lehatárolt területen kell érvényesíteni.

(2) A történeti települési terület övezete (T-2) tekintetében az OTT általa meghatározott kulturális örökség szempontjából kiemelten kezelendő terület országos övezetre, valamint a történeti települési terület kiemelt térségi és megyei övezetre vonatkozó övezeti előírások mellett a következő előírások alkalmazandók:

- a) a település szabályozási tervében, a helyi építési szabályzatban és a helyi építészeti örökség védelméről szóló rendeletben – a külön jogszabályban meghatározottak szerint – meg kell határozni, és elő kell írni a látványvédelmet, a településképvédelmet, a zöldfelületek fejlesztését, az épületek paramétereit, az építmények helyi építészeti hagyományokhoz illeszkedő megjelenését meghatározó előírásokat és a helyi építészeti hagyományoknak megfelelő építési anyagok használatát;
- b) a közmű és elektronikus hírközlési nyomvonalas hálózatok és járulékos műtárgyaik kiépítésénél, illetve a meglévő hálózatok korszerűsítésénél a tájkép védelme és az esztétikai követelmények érvényesítése céljából a műszaki lehetőségek és a védett értékek védelmi szempontjainak mérlegelésével terepszint alatti elhelyezést kell biztosítani;

c) új üzemanyagtöltő állomás, hulladéklerakó, hulladéktároló telep, valamint hulladékártalmatlanító és hulladékátrakó állomás nem létesíthető.
4/8. sz. melléklet 4/13. sz. melléklet



9. ábra

10. ábra

A törvény az övezetekre a következő szabályozásokat állapítja meg:

Felszíni szennyeződésre érzékeny terület övezete

31. § A felszíni szennyeződésre fokozottan érzékeny területek alövezetén (SZ-1):

- korlátozott vegyszer- és műtrágya-használatú, környezetkímélő vagy extenzív mezőgazdasági termelés, ezen belül integrált szőlőtermesztés folytatható;
- új hulladéklerakó, hulladéktároló, hulladékkezelő telep – kivéve a biológiailag lebomló szerves anyagok lebontását és további felhasználásra alkalmassá tételét végző telepek (komposztüzemek), valamint a hulladéklerakó állomás – és vegyszertároló nem létesíthető.

Települési terület övezete

37. § A települési terület övezetén (U-1):

- a településszerkezeti tervnek a történeti, építészeti, településszerkezeti, környezeti és természeti adottságokkal, valamint a felszíni vízrendezéssel, közművesítéssel, környezetalakítással, tájrendezéssel foglalkozó szakági munkarészeit, illetve a vízpart-rehabilitációs szabályozási követelményekkel érintett területekre készült tanulmányterveket a helyi építési szabályzatban kötelezően figyelembe kell venni;
- új beépítésre szánt terület határa utcahatárosan nem alakítható ki;
- új beépítés szabályozásakor a meglévő beépítési magassághoz kell igazodni;
- a meglévő építmények felújításának, helyreállításának, átalakításának és korszerűsítésének lehetőségét e törvény szabályozási előírásainak figyelembevételével a helyi építési szabályzatban kell meghatározni;
- a közmű és elektronikus hírközlési nyomvonalas hálózatok és járulékos műtárgyaik kiépítésénél, illetve a meglévő hálózatok korszerűsítésénél a tájkép védelme és az esztétikai

követelmények érvényesítése céljából a műszaki lehetőségek és a védett értékek védelmi szempontjainak mérlegelésével terepszint alatti elhelyezést kell biztosítani.

Erdőterület övezete

42. § Az erdőterület övezetén (E-1)

- a) a szőlő művelési ágban történő hasznosítás – a szőlő termőhelyi kataszteri területbe is besorolt területen – az erdészeti hatóság által engedélyezhető;*
- b) a védett erdőben csak a természetvédelmi kezelési tervben meghatározott területeken természetvédelmi bemutatási, kezelési, illetve erdészeti célból szabad építményt elhelyezni;*
- c) a nem védelmi célú erdőben épületet 10 ha-nál nagyobb földrészleten legfeljebb 0,3% beépítettséggel lehet építeni;*
- d) fokozottan védett természeti területeken lévő erdők kivételével az erdők szabad láthatóságát – tulajdoni állapottól függetlenül – biztosítani kell;*
- e) a védőerdők kivételével kerítést létesíteni csak természetvédelmi, vadgazdálkodási, illetve erdőgazdálkodási célból szabad;*
- f) új vadaskert létesítése nem engedélyezhető;*
- g) terepmotorozás, terepautózás nem engedélyezhető.*

A Balatoni Turizmus Fejlesztési Konceptiója és Programja, 2005

A koncepciót és a programot az LT Consorg Kft. készítette a Balatoni Regionális Idegenforgalmi Bizottság megbízásából. A terv 2005-ben került elfogadásra. A koncepció szerint a balatoni turizmus fejlesztésének fő hosszú távú célja: fenntartható és versenyképes turizmus megteremtése, amely alapul szolgál a Balaton régió társadalmi, gazdasági és területi kohéziójának az erősítéséhez. A koncepció ennek megfelelően a következő részcélokat fogalmazta meg:

1. A versenyképesség, a sajátos arculat és a Balaton márka megteremtése az exkluzív turizmus kiemelt fejlesztése révén
2. Megelégedett turisták és jól működő turisztikai szektor, színvonalas szolgáltatások
3. Szezonszéthúzás és a háttérterületek bevonása
4. Új és sajátos kép: vonzó élettér, gyermekparadicsom és a térség sajátos vonzerőire alapozott komplex turisztikai termékek változatossága
6. Együttműködés, jó turisztikai szemlélet a lakosság és az önkormányzatok körében, a turizmus szakmában korrekt viselkedés, jó szakmai felkészültség és nyelvtudás

Ezeket a területeket belül kell Balatonfűzfőnek megtalálni azokat a szegmenseket, amelyekben különlegeset, a többi Balatoni településtől eltérőt tud nyújtani.

A stratégia az alábbi prioritásokat határozta meg:

1. a Balatoni TDM (turisztikai desztinációs menedzsment) modell létrehozása,
2. a turizmus korszerű működési rendszerének kialakítása
3. a szűk keresztmetszetek felszámolása,
4. új turisztikai termékek kifejlesztése.

A fenti prioritásokat kiegészítve további kapcsolódó prioritásokkal, Balatonfűzfőt a következők érintik kiemelten: A szűk keresztmetszetek felszámolása, az új turisztikai termékek fejlesztése, a megközelíthetőség javítása, a víz stabilitása és a környezet védelme, az egyéb infrastrukturális hiányosságok megszüntetése, a lakossági szolgáltatások magas színvonala és a jó közbiztonság elérése.

Települési tervek

Balatónfűzfő településközpont szabályozási terve és helyi építési szabályzata, 1999

A tervet a CDC Településfejlesztési és tanácsadó Kft. készítette. A szerkezeti tervet négy fő irány határozza meg, közülük kettő meglévő (Balaton, sportközpont) és két új, a tervezők által szintén térségi jelentőségű elemnek nevezett, a terület északi részén lévő parkoló és a tervezett vasútállomás (a javasolt terv vasútállomásban gondolkodott, a MÁV jelenleg megállót tervez). Javasolt progamelemek a következők: bevásárlóközpont, pénzügyintézet, biztosító, szórakoztatóközpont, MBA oktató központ, Városháza, rendőrség, múzeum, képtár, könyvtár, régészeti bemutatóhely, vendéglátás, szolgáltatás, helyi kereskedelem, bemutatótermek, autószalet, regionális igényeket kielégítő kereskedelem, motel, piac, vasútállomás.

A terv legfeljebb földszint + két emelet illetve maximum 10 méteres építménymagassággal számol. Többségében 800-1000 m²-es telkeket alakít ki, a beépíthetőség a terv szerint 80%. A parkolást és a szükséges zöldfelületek kialakítását közös területen tervezi megoldani. A vasútállomás felőli oldalon 1,1 ha, a terület északi részén pedig további, mintegy 7000 m² felületet jelöl ki parkolás céljára (kb. 520 férőhely).

A 71-es úttól délre fekvő területen a terv még 600 m²-es telkeket, és 7,5 m építménymagasságot javasol 30%-os beépíthetőséggel, kertvárosias szabadonálló beépítéssel.

A terv a területen áthaladó nagynyomású gázvezeték áthelyezését javasolja. A városközpont tervezett intézményeinek hőellátását távfűtéssel tervezi biztosítani, a Nitrokémia távhőellátó-rendszerének biztosításával.

A terv több ponton ellentmondásos elemeket tartalmazott és kidolgozottsága sem volt összhangban a terület jelentőségével. A terv jóváhagyásra nem került.

Balatonfűzfő Településrendezési terve, 2005

A Településszerkezeti Terv készítését a Pannonterv kezdte el, majd az államigazgatási véleményezés után a Város és Ház Bt. fejezte be. Ezzel együtt már a Szabályozási tervet illetve a Helyi építési szabályzatot is ez az iroda készítette el. A tervezők az előzetes adatszolgáltatásnak megfelelően az elkerülő út tervét, illetve a Balatonfűzfő-Hajmáskér vasúti nyomvonalat is beépítette a tervbe. A területfelhasználás az 1999-ben készült tervhez képest kis mértékben módosult: a 71-es úttól délre fekvő tömböt is településközpont vegyes területként szabályozta. A terv elegendő helyet biztosít a központtól nyugatra fekvő településrészen egy esetleges sportközpont fejlesztéséhez, illetve elegendő helyet biztosít a Nike kikötőtől keletre egy turisztikai, szabadidőközpont fejlesztésére, különleges területi besorolással. Az erdőterületek kijelölése a Balaton-törvénnyel összhangban történt. A szerkezeti terv markáns eleme a központi területen kelet-nyugati irányban elhaladó nagynyomású gázvezeték, melynek kiváltásáról a terv nem rendelkezik.

A terv, a KÖH adatszolgáltatása alapján ábrázolja a régészeti érdekeltségű területeket, de pontos helymeghatározás nincs, így a városközpont területére javasolt régészeti feltárási terület helye sincsen azonosítva. A véleményezési eljárás során a KÖH nem jelezte, hogy a területet kiemelt védelemben kívánja részesíteni, vagy bemutatásra alkalmasnak tartja.

Balatonfűzfő, Sport és Üdülőcentrum tanulmányterv, 2000

A tervet a Fűzfői Központi Sportcentrum Ingatlanhasznosító Bt. megbízásából készítette az Ekler Építész Kft. a 1487/2 hrsz. alatti 1,75 hektáros ingatlanon. A program 4 fedett tenispálya valamint 2 db, közel 40 szobás közép fokozatú szálloda szakaszos megvalósítási lehetőségéről szól. Az ingatlan a település délnyugati lejtőjén fekszik, a sportpályák és sportlétesítmények, a Balaton uszoda, illetve a DOW Chemical Kft. Hungarocell üzemének területével határos. Közútról a 1486/1 hrsz. alatti szomszédos ingatlanon, bejegyzett szolgalmi úton keresztül közelíthető meg. A terület a korábbi szerkezeti terven különleges – sportterület besorolású, max. 20% beépíthetőséggel és 12 méter maximális építménymagassággal, 50% minimális zöldfelülettel, 5000 m² minimális telekmérettel. A jelenlegi szerkezeti terv a területet településközpont vegyes területként szabályozza a szomszédos 1486/1 hrsz. telekkel együtt, de a korábbi területként meghatározott paraméterekkel. Az 1999-ben készült településfejlesztési koncepciónak megfelelően a terv tartalmaz egy gyalogoskapcsolat kiépítését (gyalogoshíd folytatása) az uszoda és a tervezett településközpont között. A terv a korábbi szabályozásnak megfelelően számolt a gyalogostengelyhez csatlakozó 150 férőhelyes (50 szobás) motel elhelyezésével az 1492/2 hrsz. telken, ennek megvalósítása azonban az új szerkezeti és szabályozási terv szerint nem lehetséges, mivel a körforgalmi csomópont az új tervben a korábbinál északabbra került.

A tervezett létesítmény beépítettsége az előírt mértéket kis mértékben meghaladja, az előírt zöldfelület jelentős részét intenzív fenntartású zöldtetővel biztosítja (részben felszín alatti épületek tetején), ökológiai és városképi szempontból sem azonos a teljes értékű biológiailag aktív területen kialakított zöldfelülettel (nagy lombkoronájú fák hiánya). Lényegében egy 200 méter hosszú és 40 méter széles tömören beépített területről van szó, ahol a két szálloda legmagasabb pontja a 25 métert, a teniszcsarnok legmagasabb pontja pedig a 16 métert is eléri, bár az épület átlagos építménymagassága vélhetően az előírt 12 méter alatt maradt.

Városközpontfejlesztés, Balatonfűzfő – ingatlanfejlesztési projekt, 2003

A londoni székhelyű MCI Invest LLP vállalkozás 2002-ben javaslatot tett a városközpont PPP alapú fejlesztésére. A projekt a szerződéskötési fázisig jutott el, azonban elsősorban a tervezett közlekedési nyomvonalak körüli bizonytalanságok miatt a szerződéskötés elmaradt. A tervezett projektelemek a következők voltak:

- hivatali épületek: városháza, rendezvényterem, hivatali irodák
- bevásárlóközpont: 2 vezető áruház, kiegészítő boltok, étel és italárúsító helyek
- egészségügyi létesítmény: orvosi rendelő, gyógyszertár, masszázs, fogorvos
- irodák: bérlok helyi, nemzetközi cégek
- Balaton Aquarium: speciális élő és elektronikus akvárium
- Tematikus római fürdő és tábor
- Szórakoztató központ: mozikomplexum, nightclub, söröző bárók

Az átadott dokumentáció városépítészeti, építészeti koncepciót, részletes építészeti programot nem tartalmaz, és a rendezési tervben meghatározott gyalogoskapcsolatok, zöldterületek, szükséges parkolóhelyek, autóbuszállomás kialakítását sem tartalmazza.

Városközpont megvalósíthatósági tanulmány, M-Teampannon Kft. 2005

Az elkészített tervanyag két részből áll, egyik a helyzetfeltáró munkarész, másik pedig a Fejlesztési és pénzügyi koncepció. Ezekhez kapcsolódóan a tervben a központi területre két városépítészeti koncepció változat is készült. A tervben szereplő program alapvetően a területre kereskedelmi szolgáltató és turizmust fejlesztő pontokat állapít meg. A két városépítészeti terv egyébként nem csupán a változtatási tilalommal körülhatárolt területen tervez fejlesztéseket, hanem egészen a Balaton partjáig. Ezzel együtt a diplomatervben szereplő területlehatároláson belül a tanulmány extenzív területkihasználást javasol, ugyanakkor a jelképszerűsége való törekvés sem figyelhető meg. A tervet a városvezetés nem tartotta rövid-, illetve középtávon reális elképzelésnek.

Ötletpályázat Balatonfűzfő „Delta-területének” építészeti megformálására, 2009

Balatonfűzfő önkormányzata nyílt építészeti ötletpályázatot írt ki a városhoz tartozó „Delta” terület” beépítésére vonatkozó javaslatok megfogalmazására, beépítési tervek készítésére, valamint a területen elhelyezésre javasolt épületek tömegének, építészeti karakterének és anyaghasználatának meghatározására. A város a pályázat segítségével szeretne volna pontosítani a területfelhasználást a tervezési területen. A pályázat arra kereste a választ, hogy a tervezési terület és a Balaton között létrehozható-e működőképes kapcsolat, vagy a „Delta” terület önállóan tud csak létezni a 71. és 72. sz. főutak csatlakozási pontjában.

A pályázat győztese a 7-es pályamű, melyet a Pestterv Kft. készített. A pályamű nagyvonalú beépítési tervet készített, mely szimbólumértékű.

„A beépítési javaslat virágszirom alakzatot és szerkezetet mutató, három égtáj felől erdő borította hegyvonulatokkal körülvett, dél felé a Balatonra nyíló és néző, a Balatonba, annak jellegzetes csúcsában végződő Fűzfői öbölbe lefutó fűzfői völgyben elhelyezve, a szélrózsa minden irányába néző, minden irányhoz forduló és kapcsolódó intézményközpont kíván lenni;

A városközpont közvetlen kapcsolatban van a csomópontok tengelyében 5-6 méter magason vezetett Hajmáskér-Balatonfűzfő új vasútvonalon tervezett kétszintes, 250m hosszú, peronnal fedett vasútállomással és a fél szinttel lesüllyesztett autóbusz állomással.”

A terv kialakításának alapvető problémája, hogy a vasúti megállóhelyet a két körforgalom közötti vonal mentén képzeletben megvalósítani. A területre a Mávti Kft. 2006-ban készített beépítési tervet, melynek alapvető eleme volt ez a vasúti nyomvonal kialakítás. A város vezetése egyelőre bizonytalan még a nyomvonal kiválasztásában is, azonban az előzetes információgyűjtés alkalmával kiderült, hogy a képviselőtestület nagy része a rendezési tervben szereplő nyomvonal mellett foglal állást.

Egyéb műszaki tervek**71-es főút elkerülő szakasz engedélyezési terve**

A tervet a Kre-tura Kft. készítette. Az út Balatonfűzfő területén végig terepen megy, a tervezett városközpont területét két, 90 métert meghaladó (szabályozott terület szélessége) körforgalmi csomópont kerül kialakításra, egymástól mintegy 400 méterre. A nyomvonal a régebbi, 72-es úttól nyugatra elhúzva került kijelölésre annak érdekében, hogy nagyobb összefüggő területen lehessen a városközpontot fejleszteni és nem keresztezze a bemutatásra szánt régészeti területet. A terv nem veszi figyelembe a Balatonfűzfő-Hajmáskér tervezett vasútvonal nyomvonalvezetését. Attól függetlenül lett kialakítva, így nem is tartalmaz műszaki megoldásokat a tervezett vasútvonal keresztezésére.

Balatonfűzfő-Hajmáskér vasútvonal terve, 2006

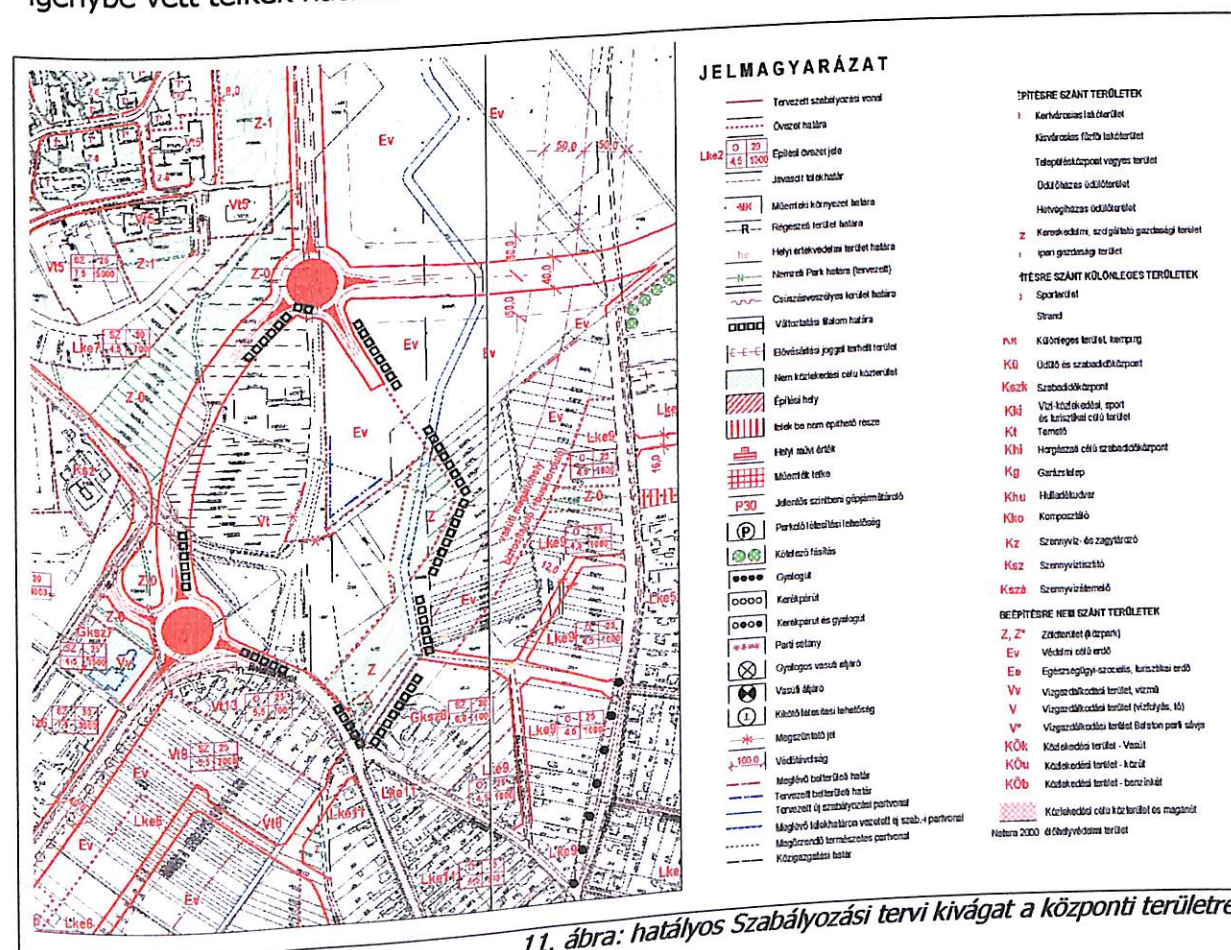
A 11,5 km-es nyomvonalat a MÁVTI Kft. tervezte a MÁV Zrt. Európai Programiroda megbízása alapján. A tervezőiroda által megállapított nyomvonal eltér a jelenleg a Településrendezési terven megjelölttől. Vonalvezetése a jelenlegi változathoz képest hamarabb (északabbra) fordul rá a csatlakozópontra, ezzel rásimulva a 710-es elkerülő út két csomópont közötti szakaszára. Lényegében a két csomópont fölött halad el, a terv szerint 8 méteres magasságban, lábakra állítva.

A nyomvonal helye jelenleg nem eldöntött. Az önkormányzattal folytatott egyeztetés alapján megállapítható, hogy a városvezetés elképzeléseihez a Településrendezési tervben kialakításra került nyomvonal áll legközelebb. Tervemben ezt a nyomvonalat vettem adottságként alapul. A környezetalakítási javaslat ehhez a verzióhoz illeszkedve lesz tehát kialakítva.

III. Alátámasztó munkarész

III.1. Terület lehatárolás indoklása

A tervezési terület lehatárolása nagyrészt megegyezik a 2005-ben jóváhagyott Szabályozási tervben változtatási tilalommal körülhatárolt területtel. A vizsgálati munkarész folyamán a területlehatárolás a keleti oldalon a benzinkút északi telekhatárától kezdve a vasúti nyomvonal keleti védőtávolságán halad végig egészen a 710-es útig. A tervkoncepció kialakítása során a tervezési terület határa pontosításra került. A központ kialakításához beépítésre nem szánt területek kikerültek a tervezési területből, és leszűkült a központi beépítéséhez igénybe vett telkek határára.



11. ábra: hatályos Szabályozási tervi kivágat a központi területre

A tervezési terület azt a zárványterületet foglalja magában, melyre nem készült övezeti terv, illetve a Szerkezeti terv javarészt településközpont vegyes területfelhasználási kategóriába sorolta. A tervezési terület keleti határánál húzódó vasúti nyomvonal vándótávolságán belül a Szerkezeti terv véderdő kialakítását írja elő, a tőle keletre lévő területekre pedig készült részletes

szabályozás, annak módosítása nem volt a dolgozat célja. A diplomaterv kialakításánál figyelme vettem a környező területekre készült szabályozást, a dolgozat törekszik a lehető legnagyobb mértékben idomulni a meglévő tervekhez.

III.2. Fejlesztési koncepció (területhasználat)

A fejlesztési koncepció kialakításánál alapvető szempont volt a vizsgálatokból, illetve a tervi előzményekből leszűrt következtetések és igények figyelembevétele. A koncepció próbálja a megfogalmazódó problémákra megtalálni a megoldást. A tervben szereplő programpontok léptéke pedig a különböző tervi előzmények értékelése révén lettek meghatározva.

A koncepcióhoz fontos hozzáfűzni pár alapvető körülményt. E terv több területegység fejlesztései között csupán egy, és a funkciók elhelyezésénél ez figyelembe veendő szempont volt. A terv csak ezek kontextusában értékelhető helyesen; egy jövőbeni rendszerben próbál gondolkodni:

A városközponti területtől dél-nyugati irányban található Sporttelep jelenleg nem használja ki a benne rejlő potenciálokat. Ugyanakkor már mutatkozott eddig is befektetői törekvés arra, hogy a már nagyhírű uszodához kapcsolódóan regionális jelentőségű Sportközpont alakuljon ki. Adott környezetben, a lehetőségeit kereső Fűzfőnek egyik legnagyobb esélye arra, hogy sikeres várossá fejlődjön, az a sportéletnek tereped adó és hozzá kapcsolódó gazdasági ágazatok fellendítésében keresendő. Az átalakuló ipartelep (megszűnő Nitrokémia) napjainkban kevesebb bevételt hoz az önkormányzatnak, mint akár 10 évvel ezelőtt. A városközpont illetően való megvalósítása csak akkor válik reális elképzeléssé, ha a településben rejlő lehetőségek kiaknázásával munkahelyeket lehet teremteni. A nyári üdülő célú idegenforgalom egy dolog, melynek továbbfejlesztésére ugyan még van kapacitás (minőségi szálláshelyek létesítése, és Balatonparttól független turisztikai célpontok, pl. ilyen a meglévő nyári bobbálya), ám Fűzfőnek ez az idegenforgalmi ágazata erősen korlátok közé van szorítva. Ez abból adódik, hogy a meglévő strandjaik mellett (melyek nyaranta tele vannak) a part menti területek nagy része természetvédelmi

terület, ami üdülési célra nem hasznosítható. Ugyanakkor nemrég alakítottak ki új jacht kikötőt, mely a tehetősebb rétegek szabadidős elfoglaltsága.

A város a jövőben az ország bármely pontjáról gyorsan elérhető lesz. A már említett M8 autópálya mellett hatalmas jelentősége van a Szentkirályszabadján tervezett polgári repülőtérnek, mely a nemzetközi turizmus fellendítésében játszik hatalmas szerepet. Tovább erősítve azt a reményt, hogy Balatonfűzfő egykor majd rákerülhet akár a kontinens sportéletének térképére.

A fejlesztési koncepció bizonyos adottságokat kellett hogy beépítsen a tervbe, mintegy körülhatárolva a tervben tervezésre felhasználható területek nagyságát. Ilyen volt például a tervezett Hajmáskér-Balatonfűzfő vasúti nyomvonal. A nyomvonal meghatározása még napjainkban is folyik, annak kialakítására már eddig is több terv készült. Az egyik a tervi előzményekben szereplő Mávti Kft. által meghatározott, mely a két körforgalmi csomópont között vezet tovább dél felé. A másik a Balaton-törvényben meghatározott, illetve a 2005-ös Településrendezési tervben átvett és használt nyomvonalterv. Jelen esetben a városvezetés az utóbbi változat mellett tűnik elkötelezettnek, így tervemben ezt a nyomvonalat tekintetem adottságnak. A vasúttal kapcsolatos további tervezés a Közlekedésfejlesztés című pontban kerül kifejtésre.

A következő meghatározó településszerkezeti elem a nagynyomású fölgázvezeték, illetve a területen elhelyezkedő gázfogadó állomás. A diplomaterv készítése során úgy határoztam, hogy a gázfogadó állomást a jelenlegi helyén megtartásra javaslom. Annak áthelyezése hatalmas költségekkel járna, így a terv anyagi megfontolású megvalósíthatósága lett volna nehezen biztosítható. Ugyanakkor a terv törekszik arra, hogy a későbbi továbbfejlesztéshez megfelelő szerkezet alakuljon ki a környező területrészekben. A gázfogadó állomás ebben a formában őshonos fák segítségével vizuálisan lehatárolásra kerül. Ezzel együtt, további korlátozó tényezővé vált a nagynyomású gázvezeték, mivel annak a tervkészítés folyamán a vezeték tengelyétől mért – Balatonfűzfő Hészben meghatározott – 30-30 méteres védőtávolságot kellett biztosítani, melyen belül épületet elhelyezni nem lehetett.

A koncepció alapvető eleme, a központi tér kialakításánál már többször megfogalmazott igény, miszerint az országos jelentőségű közlekedési folyosóknak köszönhetően Balatonfűzfő a Balaton keleti kapujává válva, a központi területnek reprezentálnia kell a kapupozíciót. Mind a Budapest felől, mind pedig Veszprém felől érkező autósok a központi területet az északi körforgalmi csomóponton keresztül fogják megközelíteni. Jelenleg sajnos az Ipartelep gyárépületei az elsők, melyeket észak felől megpillanthat az ember. Így talán még fontosabbá vált, hogy a tervezett városközpont jelképpé váljon, illetve törekedjen emlékezetessé válni. A koncepció tehát ezen megfontolásból az északi csomópont környezetében egy kilátót tervez megvalósítani. A kilátó ezen a területen való elhelyezését további adottságok is alátámasztják. Ilyen például, hogy a tervezési terület domborzata lankásan észak felé emelkedik, azaz a kijelölt területen ez a pont található a legmagasabban. Ezenkívül további tényező, hogy a gázfogadó állomás a területet elválasztja az intenzívebb kihasználású déli, összefüggő központi területektől. A gázfogadó megtartásával az attól északra lévő terület így nem hasznosítható sem lakó, sem intézményi, sem kereskedelmi igények kielégítésére. Ugyanakkor ezen funkciókra a helyigényük miatt sem alkalmas a terület, hiszen a helyszín be van szorítva az erdő, a 710-es út, és a fogadóállomás közé. A koncepcióban így e területen a már említett kilátó, ezenkívül egy hozzá tartozó étterem kapna helyet, egységes építészeti tömeggel megformálva. Mindez egy zöldbe ágyazott jelképként jelenne meg az ideérkezők számára. Telken belül és hozzá közparkként kapcsolódva intenzíven gondozott zöldfelület tervezett, fás ligetes sétány kialakításával.

A vasúti nyomvonal mentén a pálya tengelyétől mért 50-50 méteres távolságon belül lakó célú épület nem helyezhető el. Ez tovább szűkítette a lehetséges funkciók kialakítását ezen a területen. Kézenfekvőnek tűnik tehát, hogy a hasznosítható területeken intézményi funkció legyen elhelyezve. Ennek megfelelően a vasút környezetében irodaterületeket javaslok megvalósítani. Egy irodaépületben a polgármesteri hivatal kaphat helyet, melynek Fűzfőgyártelepről való áttelepítésére igény mutatkozik. A többi irodaépületben pedig különböző vállalatok, szervezetek telepedhetnek meg.

Ezek szomszédságában javasolt egy hotel és hozzá tartozó konferenciaközpont megépítése is, hiszen jelenleg Balatonfűzfőnek idegenforgalmi infrastruktúrája fejletlen, a minőségi elszállásolásra napjainkban nincs mód.

A városközponti terület dél-keleti sarkában a már említett régészeti lelőhelyhez kapcsolódó régészeti park, illetve hozzá tartozó „kultúrnegyed” kialakítása javasolt. A bemutatóhely környezetében kemence bemutatására épített épület, helytörténeti múzeum, galéria, zenei előadóterem, és vendéglátó egységek tervezettek.

A tervezési terület déli csomópontához közeli területén kiskereskedelemnek illetve közösségi szórakozásnak (mozi) és vendéglátásnak helyet adó egytömegű épület kialakítása tervezett.

A városközpontba a központképző funkciók mellett szükségszerűnek éreztem lakóterület kialakítását is, hiszen így biztosított, hogy a terület egység nem csak bizonyos időszakokban van mozgásban (pl. munkaidő kezdete, vége, nyári üdülőszezon). A tervezési terület nyugati, középső részén 36 db telkes családház beépítést terveztem. A beépítettség mértéke intenzív. A lakóterülettel határos 710-es út mentén sűrűbb fásítás és cserjésítés tervezett a zaj, a por csökkentésére, illetve a vizuális lehatárolásra.

III.2.1. Közlekedésfejlesztés

A tervezett vasúti nyomvonal adottságként átvett szerkezeti elem, ugyanakkor a dolgozat a vasúti megálló építészeti tervezésére sem terjed ki. A létesítmények megformálását és paramétereit a Mávti Kft. 2006-ban elkészített tanulmánytervéből lettek átemelve a koncepcióba. A tanulmányban többféle technológia és pályakialakítási megoldás szerepel. A jelen koncepcióban szereplő terv az, hogy a vasút a városközponti terület fölött, magasan vezetett pályán haladna, egészen a tervezett déli találkozási pontig (meglévő vasúti pálya a part ívét követve) ahol is vasútállomás lesz kialakítva. A város belterületi határán belülről a vasúti nyomvonal két esetben lép be. A másodszori belépés után, a 710-es útig töltésen, onnan pedig lábakra állított pályán haladnának a vonatok. A vasúti megállóhelyre a városvezetés szerint szükség van, mely igény

a hatályos rendezési tervben is szerepel. A nyomvonal mentén a vasúti peron hossza 250 méter. A 71-es utat nagyjából 5 méteres magasságban keresztezi. A peron mentén a zajvédelemről polikarbonát héj gondoskodik. További részletes leírás a Műszaki leírás részben szerepel.

A vasúti megállóhelyhez keleti irányba fogadóterület kapcsolódik, mely egyben kapcsolatot is teremt a környező tervezett kertvárosias lakóterületekkel. A vasúti megálló közvetlen környezetében autóbusz-megálló is helyet kapott. A koncepció kidolgozása során felvetődött a kérdés, hogy a buszpályaudvar ezen területre való áttelepítése reális elgondolás lenne-e. Azonban a vizsgálatok rámutattak, hogy ameddig egy teljesen átfogó tömegközlekedési terv nem készül a település teljes területére addig semmi sem ad alapot a meglévő pályaudvar áttelepítése. A meglévő pályaudvar Fűzfőgyártelepen található, a Sporttelep közvetlen környezetében. Az állomás területigénye itt megoldott, feladatát megfelelően látja el. A városközponti területre betelepített autóbusz pályaudvarról a járművek (központról lévén szó) vagy sugár irányba tudnának közlekedni, vagy pedig a mostanihoz hasonló hurkos útvonallal. A vasútállomás pedig nem generál akkora utasforgalmat (ezen a területen), hogy azt pályaudvarral kellene levezetni. A koncepció így a déli csomópontból kivezetett tervezett feltárási út mentén, csak az északi irányba haladó sávban tervez buszmegálló öblöt kialakítani. A két körforgalom egymáshoz való viszonylagos közelsége és azok egy úttal való összekapcsolásának köszönhetően nincs szükség mindkét irányban buszmegálló létesítésére. A közlekedés fejlesztése azonban a megvalósítás után további feladatot jelent, mégpedig menetrendtervezés tekintetében, miszerint célszerű a buszmenetrendet a Hajmáskér-Balatonfűzfő vasúti menetrenddel összhangban kialakítani, hogy a városba érkezőknek legyen időben is és térben is közvetlen átszállási lehetőségük. A vasútállomáshoz tartozó autóparkolók elhelyezése telken belül megoldott.

A városközponti terület feltárássá egy hangsúlyos, vegyes forgalmú közlekedési folyosó lett kialakítva, mely összeköti a két csomópontot, érintve a tervezett vasúti megállóhelyet. Az északi körforgalmi csomópontban dél-keleti irányban elindított út egyenesen halad tovább a vasúti létesítményekig majd

onnan ráfordul a déli körforgalmi csomópontra, melynek így új leágazást volt szükség szerű kialakítani. A közlekedési folyosó mindkét csomópontból 2x1 sávós útként indul, majd a balra kanyarodást megkönnyítendő az út a városrész legnagyobb részén 2x2 sávós ként halad keresztül. A belső sávok minden esetben a balra kanyarodást hivatottak kényelmesen megoldani, mind a „főútról”, mind pedig a „főútra” fordulás tekintetében. Az útburkolat szélessége ennek megfelelően alakul. A 2x2 forgalmi sávot egy fásított zöldsáv választja el, feloldva annak hangsúlyosságát. Ott ahol az út intézményi épület előtt halad el, a párhuzamos parkolásra lehetőséget adó parkolósáv lett kialakítva.

A városközponti területnek a környező (keleti) városrészekkel való kapcsolatát két becsatlakozó úttal terveztem megoldani. A délebbi a benzinkút telkének északi határán már meglévő út-telken halad, míg ráfordul a „főútra”. Ez a kapcsolat egyben megteremti a keleti városrészek közvetlen kapcsolatát a vasúttal anélkül, hogy a központi területen át kelljen menni. Az út mentén kerékpárút kialakítása javasolt. Az északabbi becsatlakozó út pedig az erdőterület mentén, majd a volt mezőgazdasági telkekkel párhuzamosan épít ki kapcsolatot a szomszédos lakóterületekkel.

A lakóterületek kiszolgálására minden esetben végigvezetett 2x1 sávós út lett kialakítva, végeiken „Y” visszafordítóval. „Y” visszafordító egyedül a keleti lakótömb felé vezető út végén nem lett kialakítva; a megfordulást itt az intézményi területre bevezető út becsatlakozó szakasza hivatott megoldani.

Az egyes épületek igényeihez szükséges parkolók minden esetben saját telken belül lettek megoldva. Ezen kívül közterületen kialakított parkoló tervezett az északi területen található kilátó szomszédságában. A régészeti park telkén belül pedig a központi rendezvényter kiszolgálását ellátó parkoló terület lett biztosítva.

A tervezett utak vegyes forgalmúak. Minden tervezett vegyes használatú út mindkét oldalán zöldsáv és járda húzódik, mely alól csak a „Főút” erdőterületen áthaladó szakasza kivétel, ott csupán az egyik oldalon vezet gyalogosjárda.

Kerékpárút és gyalogút kapcsolódik a tervezési területre a 710-es elkerülő út két csomópont közötti szakaszát átmetszve szintbeni átkelővel, mely mindkét csomóponttól távolabb van, mint 150 méter. A kerékpár- és gyalogosút kelet-

nyugati irányban átszeli a tervezési területet, miközben leágazik a kilátóhoz, a „Főutat” elérve pedig annak keleti felén halad a vasúti megállóig, ahol két felé válik, a már említett keleti városrészek irányába, illetve a tervezési terület dél-keleti sarkába, mely távlatokban a Balatonnal való biciklis és gyalogos kapcsolatot hivatott majd megteremteni.

III.2.2. Zöldfelület, zöldterület

A tervezett új utak mentén minden esetben javasolt 1 méternyi zöltsáv, 10 méterenkénti fásítással. A központi területre bevezetett, két körforgalmi csomópont között a 2x2 sávot minimálisan 2 méteres zöltsáv választja el egymástól, ugyancsak 10 méterenkénti fásítással.

Kötelező fásításként szerepel a koncepcióban a parkolóterületeken, merőleges parkolást biztosító parkolóban 4 parkolóhelyenként 1 fa, illetve az utak mentén több helyen megjelenő párhuzamos parkolást lehetővé tevő parkolóban, 2 parkolóhelyenként 1 fa telepítése.

Zöldterület kialakítása javasolt az északi extenzív beépítésű és használhatóságú kilátó környezetében található területen, mely egyúttal a gázfogadó állomást is körbeöleli. Fontos megemlíteni, hogy magát a gázfogadó állomás létesítményei a telekhátár mentén növényzettel vizuálisan lehatárolásra kerül. További sűrű fásítás tervezett a tervezési területet kelet-nyugati irányban keresztező kerékpár- és gyalogosút mentén, annak mindkét oldalán, és a nagynyomású gázvezeték lakóterülethez közeli védőtávolságán belül.

Védelmi jellegű fásítás javasolt a 710-es út és a lakóterület között. Az átláthatóság megakadályozására fasor telepítése javasolt a lakóterület és az intézményi terület határán, illetve az intézményi terület és szálloda telkeinek határán.

További zöldterület létesítése javasolt a nagynyomású gázvezeték és vasút védőtávolságainak metszéspontjának környezetében, mely terület építésre való hasznosítása eleve kizárt.

Telken felüli zöldfelületben ágyazottan jelenik majd meg a régészeti bemutatóhelyen maga a bemutatandó római kori épületalap. Az épületegyüttes és a vele határos kereskedelmi, szolgáltató épület között rendezvényter

kialakítása javasolt ütemesen váltakozó burkolt és zöldfelületekkel. A kereskedelmi épülethez tartozó parkoló keleti cikkelyével határosan ívelt nézőtér tervezett. A föld anyagú, füvesített dombsáv parkoló felőli oldala rézsús, tér felé néző oldalába pedig lépcsős bevágás biztosíthat helyet 2 sorban.

Az építési telkeken belül az építési övezetekben megállapított minimális zöldfelület arány biztosított.

IV. Szerkezeti és szabályozási javaslat

A 2005. évi hatályos Településszerkezeti tervben javasolt belterületi határ átvezetésére még nem került sor. A diplomaterv a szerkezeti tervben javasolt belterületi határ módosításával részben egyetért, azt azonban tovább módosítja úgy, hogy az az erdő telkén észak-déli irányban haladjon a lakóterületekig, majd azok északi telekhatárain kelet felé haladva az erdő telkén haladjon tovább észak-keleti irányban, mely szakasz már ugyancsak megegyezik a 2005-től javasolt belterülethatárral. Szerkezeti jelentőségű a két csomópont közötti feltáró út, illetve a városközponti területen kelet-nyugati irányban keresztülhaladó, majd pedig a városközpont dél-keleti sarkáig illetve a déli becsatlakozó út mentén végighaladó kerékpárút. A tervezési terület központképző funkciói (intézményi területek, szálloda, kereskedelem, kulturális szolgáltató) településközpont vegyes területi besorolásúak. Meghatározó szerkezeti elem a területet keleti irányból határoló tervezett vasútvonal területe. A tervezési terület nyugati felén található lakóterület intenzív beépítettségének köszönhetően kisvárosias lakóterületi besorolást kapott. A gázfogadó állomástól délre eső területek lakóterületig, illetve a nagynyomású gázvezeték és a vasútvonal védőtávolságának metszéspontjában kialakult nem beépíthető területen a közparkként funkcionálnak. A meglévő erdőterület pedig a lakóterületek határáig tart. Jelentős közhasználatú parkoló található a kilátó környezetében, illetve a kulturális szolgáltató telkén belül.

Területfelhasználási egységek beépítésre szánt területen

Vt-Településközpont vegyes terület

Lk-Kisvárosias lakóterület

Balatonfűzfő városközponti területen használt meglévő övezetek és paramétereik beépítésre szánt területre (Balatonfűzfő HÉSZ-ben szereplő övezetek)

AZ ÉPÍTÉSI TELEK						
övezeti jele	beépítés módja	legnagyobb beépítettség %	épületek építmény-magassága (m)	legkisebb területe m ²	max. szintter. mutató	minimális zöldfelületi aránya %
Vt1	SZ	50	10,5	3000	2,4	20
Vt2	SZ	30	6,0	1000	0,8	30
Vt3	SZ	25	4,5	3000	0,6	40
Vt4	SZ	30	9,0	1000	1,2	30

Új építési övezetek a tervezési területre:

AZ ÉPÍTÉSI TELEK						
övezeti jele	beépítés módja	legnagyobb beépítettség %	épületek építmény-magassága (m)	legkisebb területe m ²	max. szintter. mutató	minimális zöldfelületi aránya %
Lk4	Z	45	7,5	350	0,6	30

AZ ÉPÍTÉSI TELEK						
övezeti jele	beépítés módja	legnagyobb beépítettség %	épületek építmény-magassága (m)	legkisebb területe m ²	max. szintter. mutató	minimális zöldfelületi aránya %
Vt15	SZ	20	13,5	3000	1,0	40

Területfelhasználási egységek beépítésre nem szánt területen

E(v)-Véderdő

Z(kp)-Zöldterület (közpark)

V-Vízgazdálkodási terület

Kök-Közlekedési terület-vasút

Köu-Közlekedési terület közút

A városközponti területre vonatkozó Településszerkezeti tervi módosítást, illetve Szabályozási tervet a következő tervlapok tartalmazzák

AZ ÉPÍTÉSI TELEK						
övezeti jele	beépítés módja	legnagyobb beépítettség %	épületek építmény-magassága (m)	legkisebb területe m ²	max. szintter. mutató	minimális zöldfelületi aránya %
Vt1	SZ	50	10,5	3000	2,4	20
Vt2	SZ	30	6,0	1000	0,8	30
Vt3	SZ	25	4,5	3000	0,6	40
Vt4	SZ	30	9,0	1000	1,2	30

Új építési övezetek a tervezési területre:

AZ ÉPÍTÉSI TELEK						
övezeti jele	beépítés módja	legnagyobb beépítettség %	épületek építmény-magassága (m)	legkisebb területe m ²	max. szintter. mutató	minimális zöldfelületi aránya %
Lk4	Z	45	7,5	350	0,6	30

AZ ÉPÍTÉSI TELEK						
övezeti jele	beépítés módja	legnagyobb beépítettség %	épületek építmény-magassága (m)	legkisebb területe m ²	max. szintter. mutató	minimális zöldfelületi aránya %
Vt15	SZ	20	13,5	3000	1,0	40

Területfelhasználási egységek beépítésre nem szánt területen

E(v)-Véderdő

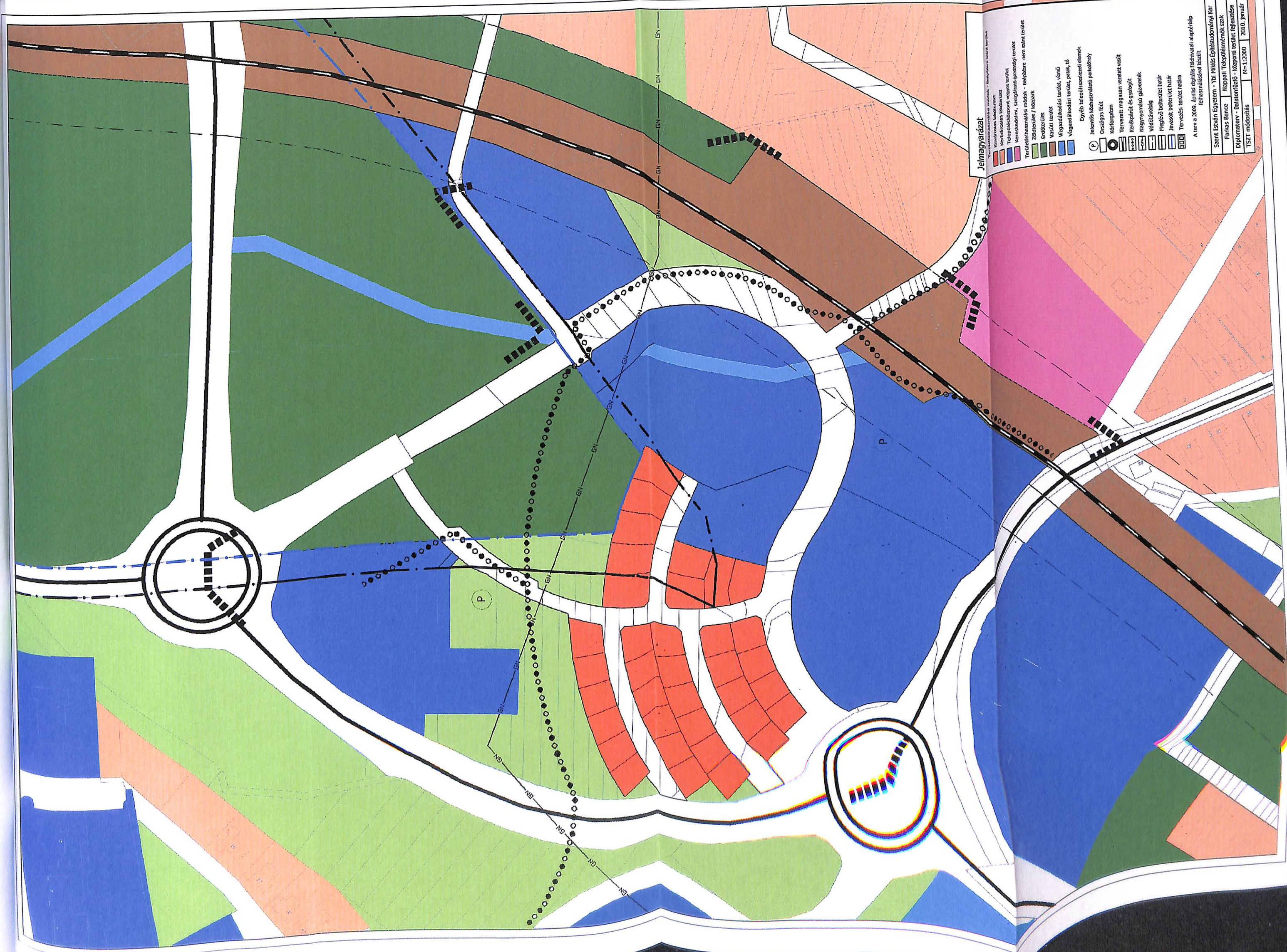
Z(kp)-Zöldterület (közpark)

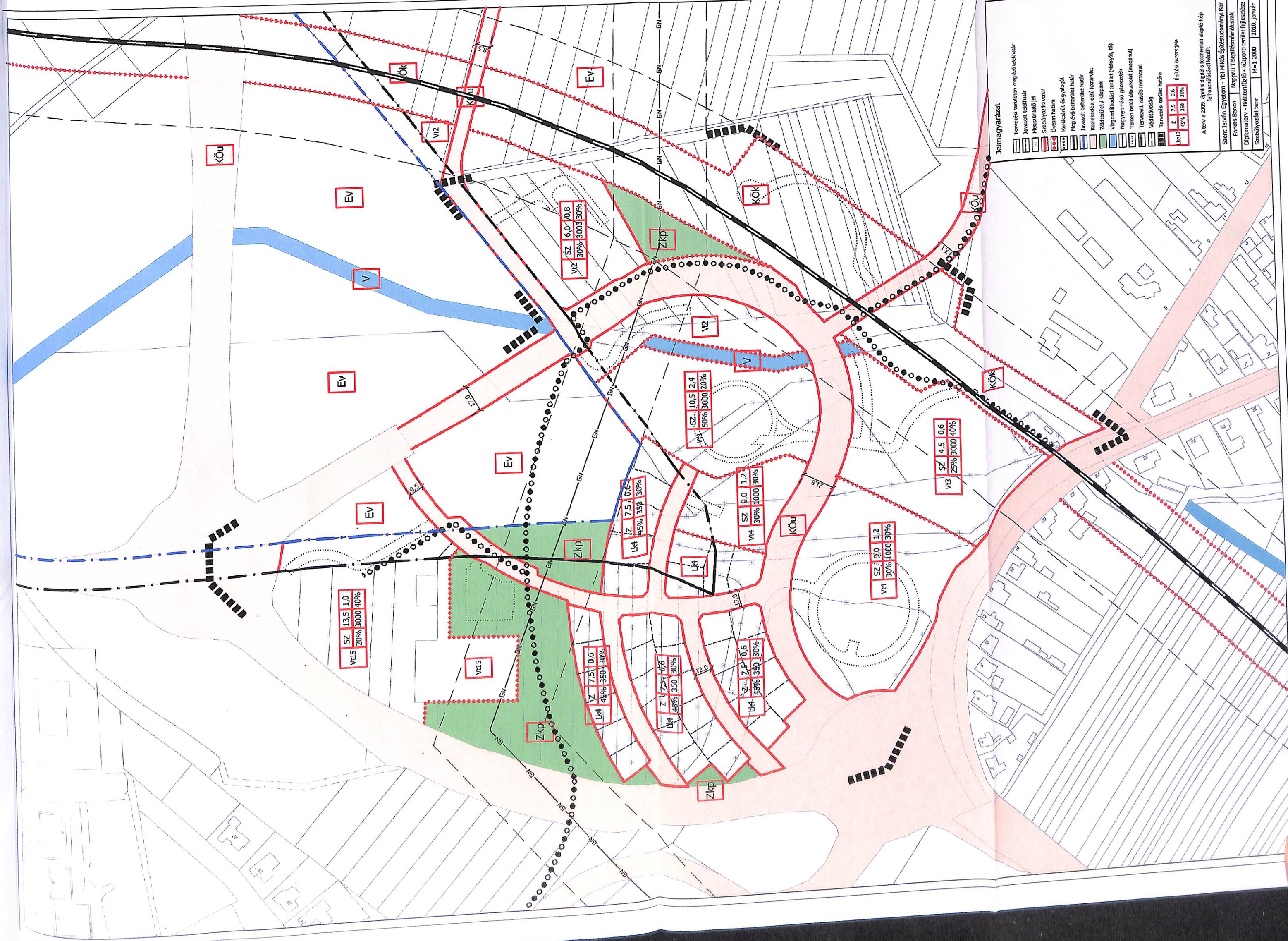
V-Vízgazdálkodási terület

Kök-Közlekedési terület-vasút

Köu-Közlekedési terület közút

A városközponti területre vonatkozó Településszerkezeti tervi módosítást, illetve Szabályozási tervet a következő tervlapok tartalmazzák





A terv a 2009. évről digitális forrásokat alapul véve
fejlesztésével készült

רבי יצחק אייזיק ווארשקער זצ"ל

nt. István Egyetem - Ybl Miklós Építéstudományi Kar

Erdős Bence	Nappali Tevékenysémműszak
-------------	---------------------------

komaterv - Balatonfüzfő - központi terület fejlesztése

	M=1:2000	2010. januar
2010. januar		

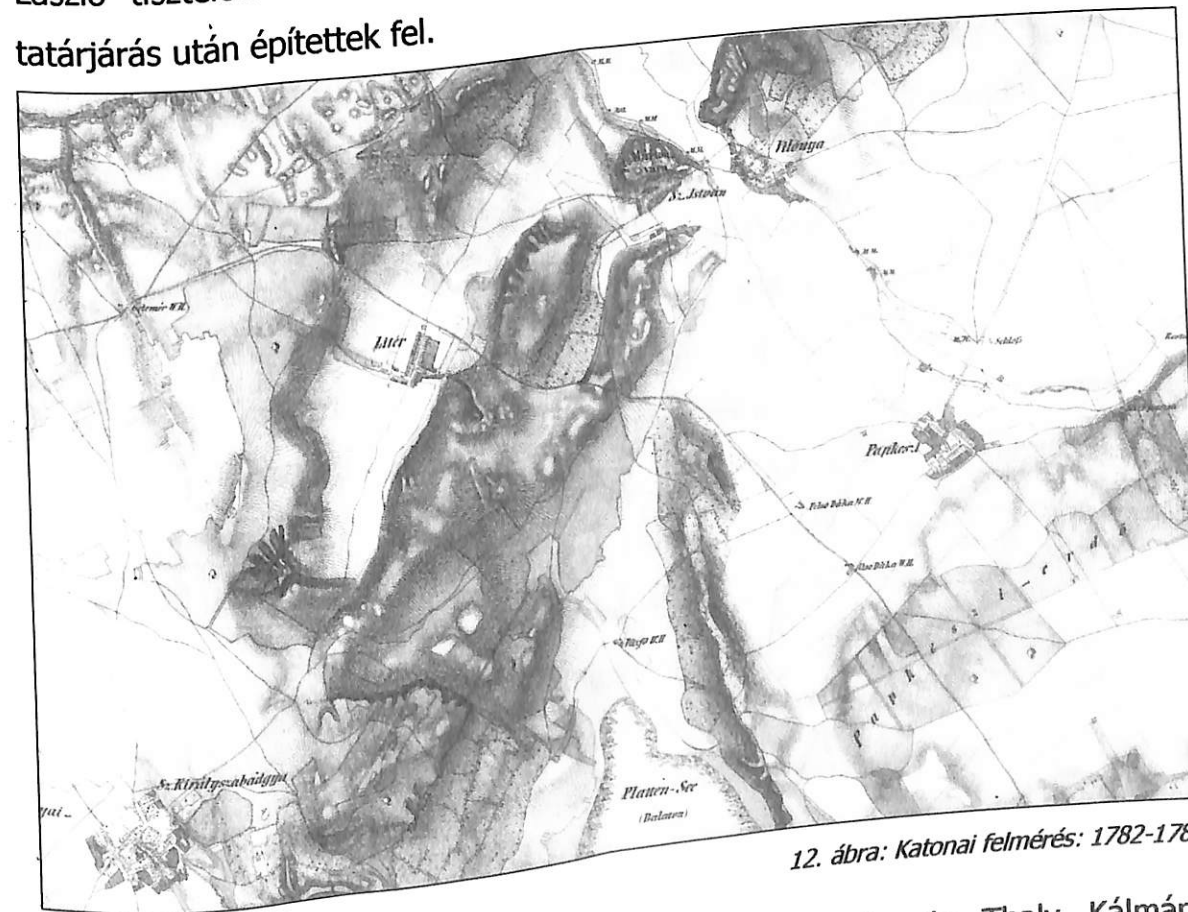
balayozasi (terv)	11-212000	2000.01.01
-------------------	-----------	------------

V. Vizsgálati munkarész: Balatonfűzfő központi területére és környezetére

V.1. Történeti áttekintés

A régészeti leletek tanúsága szerint a római korig visszanyúló múlttal rendelkező település. A „Máma” nevű falu, a település őse, feltehetően már a honfoglalás idején is létezett. Máma neve egy 990-ben kelt görög nyelvű alapítólevélben szerepel először, mely szerint István király Mámát a szomszédos településekkel együtt a veszprémvölgyi apácamonostor birtokába helyezte.

A tatárjárás idején, 1242-ben ezt a települést is feldúlták és a temploma is elpusztulhatott, mert a mai romtemplom keletkezési idejét a régészek a XIII. századra datálják. Egy dokumentum szerint 1292-ben már állt Máma Szent László tiszteletére emelt temploma, melyet minden valószínűség szerint a tatárjárás után építettek fel.



12. ábra: Katonai felmérés: 1782-1785

Máma falu pusztulásáról nincsenek írásos adatok, de Thaly Kálmán: „Dunántúli hadjárat 1707-ben” című könyve alapján állíthatjuk, hogy a XVIII. század elején, a Rákóczi-szabadságharc idején pusztult el. A csatazaj elmúltával

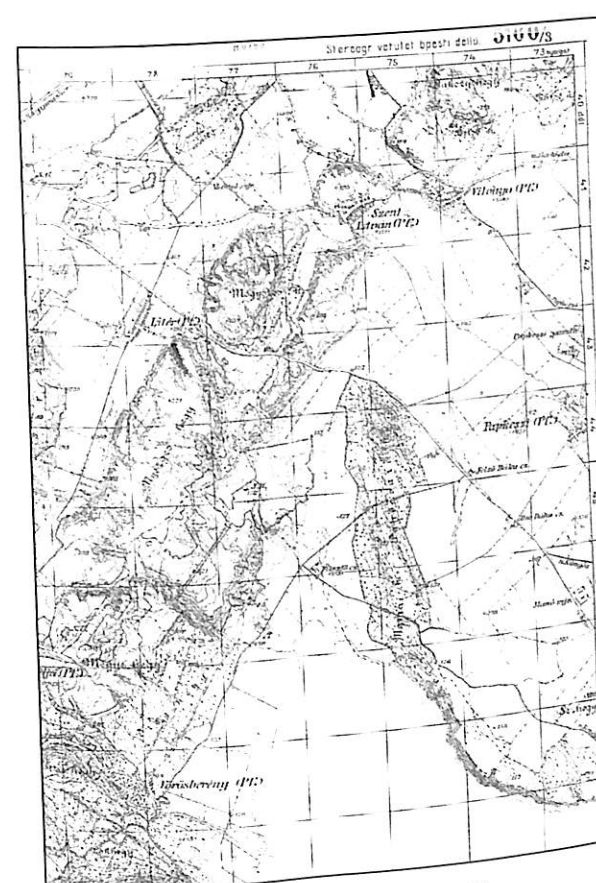
a falu lakói nem telepedtek vissza, bár temploma még állhatott, mert egy 54 évvel későbbi, 1761 augusztusában kelt vörösberényi egyházlátogatási jegyzőkönyvben a következők olvashatók: „A faluval szomszédos mámai pusztán van remeteség és remete. Távol van az emberektől, bár az esztergomi főegyházmegye engedélyével a Szt. László tiszteletére szentelt templom mellett létesült.” Tehát ebben az időben még állt a templom egy mellé épített remetelakkal. A templom későbbi pusztulásának körülményeiről nincsenek adataink. Az 1928-29-ből származó fényképen már rom, de még a nyugati oromfala is áll. A Jókai utcában található romtemplom napjainkban jeles ünnepségek helyszíne. Az újkori település ezzel a megnyilatkozással is tisztelgenni óhajt a középkori Mámának, melyet történelmi elődjének tekint.

A város mai arculata a XX. század első évtizedeiben – a vasútépítést (1909) követően – kezdett kialakulni és formálódik még napjainkban is. Fűzfő története és fejlődése egybeforrt az ide telepített vegyi- és papírparral. Az ipari jelleg miatt azonban sokáig „rejtve” maradt Balatonfűzfő idegenforgalmi adottsága, jóllehet már az 1920-as évektől kezdődően élénk fürdő- és vitorlásélet alakult ki a településen.

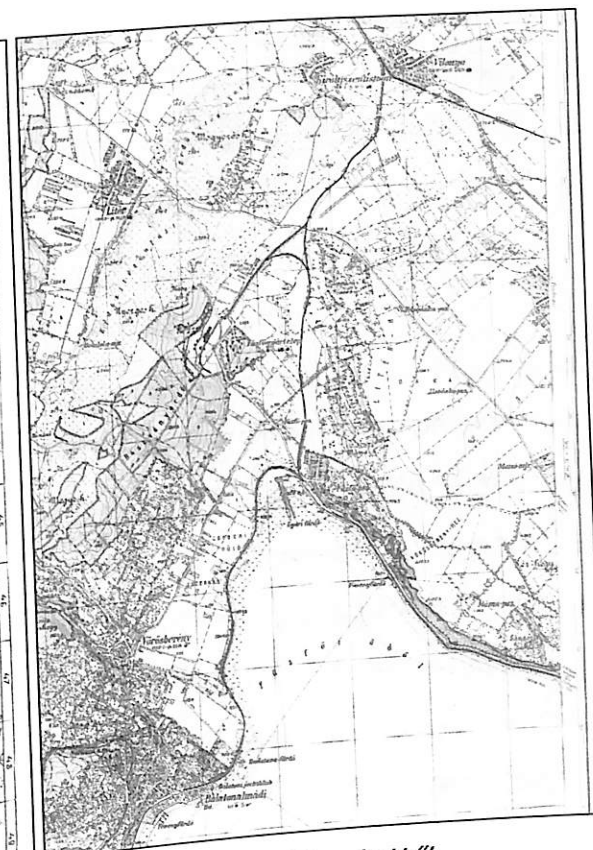
Az ipar jelenléte azonban számos olyan létesítményt is teremtett, melyeket a település saját erejéből nem tudott volna létrehozni. Ide sorolható a művelődés jelentős lehetőségeit biztosító Művelődési Központ, melynek épületét 1940-ben építette a Nitrokémia Ipartelepek Rt. Ugyancsak az ipari vállalat támogatásával jött létre az 1950-es évek közepén a környék egyik legszínvonalasabb sportcentruma, majd a megyei intézmények és vállalatok összefogásával a Balaton Uszoda, amely alkalmas úszóversenyek lebonyolítására is.

Az ipari környezetkárosító hatások visszaszorulásával párhuzamosan megjelentek idegenforgalom kiszolgálását célzó beruházások: vitorlaskikötők épültek, elkészült a Balaton-part első téli-nyári bobb pályája, újak létesültek és korszerűsödtek a vendéglátóhelyek, körvonalazódik a Balaton-parti sáv kiépítése is, parkokkal, sportpályákkal, sétányokkal – minden itt élő és ide látogató ember számára.

Balatonfűzfőt – 2000. július 1-jei hatállyal – a Magyar Köztársaság Elnöke: Göncz Árpád, Pintér Sándor belügyminiszter javaslatára várossá nyilvánította.



13. ábra: Katonai felmérés: 1872-1874



14. ábra: térkép az 1930-as évekből

V.2. Térségi kapcsolatok

Balatonfűzfő a Balaton parti települések között kiemelkedően kedvező regionális pozícióval rendelkezik, ami városközpont jövőképformálásnak meghatározó tényezője. Regionális pozíciója részben a közlekedési folyosókból, részben a fővároshoz, a megyeközpontokhoz és a régióközpontokhoz közeli fekvéséből adódik.

A város az M7-es autópályától kb. 17 km-re, a 8 sz. országos főúttól 7 km-re, Veszprémtől kb. 15, Székesfehérvártól 40, Budapesttől 120 km-re fekvő település, amelynek a 82-es, 72-es országos főutak révén még Győrrel és így Béccsel is igen jó közlekedési kapcsolata van, ezen felül pedig, még az országos főútfejlesztési koncepció szerinti M8-as autópálya is érinteni fogja, ami megteremti a gyors kapcsolatot az ország keleti felével.

Az Almáditól Siófokig húzódó keleti balatoni „kaputárság” települései, melyek közé tartozik Balatonfűzfő is, Budapesttől alig több mint egy óra, Székesfehérvártól fél óra alatt elérhetők. Az idegenforgalom szempontjából ez a tulajdonság nem elhanyagolható szempont, hiszen így akár 1-2 napra is érdemes a fővárosból vagy a régióközpontból Fűzfőre utazni. Siófoktól csak kis

mértékben nehezebben megközelíthető település, azonban ami ellensúlyozhatja ezt, ami előnye Fűzfőnek Siófokkal szemben; az a kedvezőbb természeti/táji adottsága, illetve hogy a parti területeket kevesebb oda nem illő, a tömegturizmushoz és urbanizációhoz kapcsolódó beavatkozás jellemzi. Veszprém és Várpalota közelsége pedig napi jelentőségű rekreációs forgalmat jelent (100-120 ezer fő városi lakosság, mint vonzott népesség).

A regionális kapcsolatok fejlesztésében kiemelkedő jelentőségű lesz hosszú távon a Szentkirályszabadján a volt katonai repülőtér polgári repülőtérre való átalakítása, ami a turisztikai és az üzleti célú idegenforgalom jelentős mértékű fellendítését eredményezheti, vagy akár kialakíthatja a nemzetközi sportérettel való szorosabb kapcsolatot. Az M8-as autópálya kiépítése pedig tovább növeli a térség elérését, és így akár ipari potenciáljának intenzívebb kihasználását is elősegítheti. Az átalakulóban lévő Nitrokémia ezzel esélyt kaphat rozsdaterületeinek újabb hasznosítására. Azonban figyelembe kell venni, hogy a megtelepedő intenzív iparosodás kedvezőtlenül befolyásolhatja az idegenforgalmi törekvések megvalósíthatóságát; a vélt, vagy valós negatív környezeti hatások csökkenthetik a város idegenforgalmi, lakóvárosi vonzerejét.

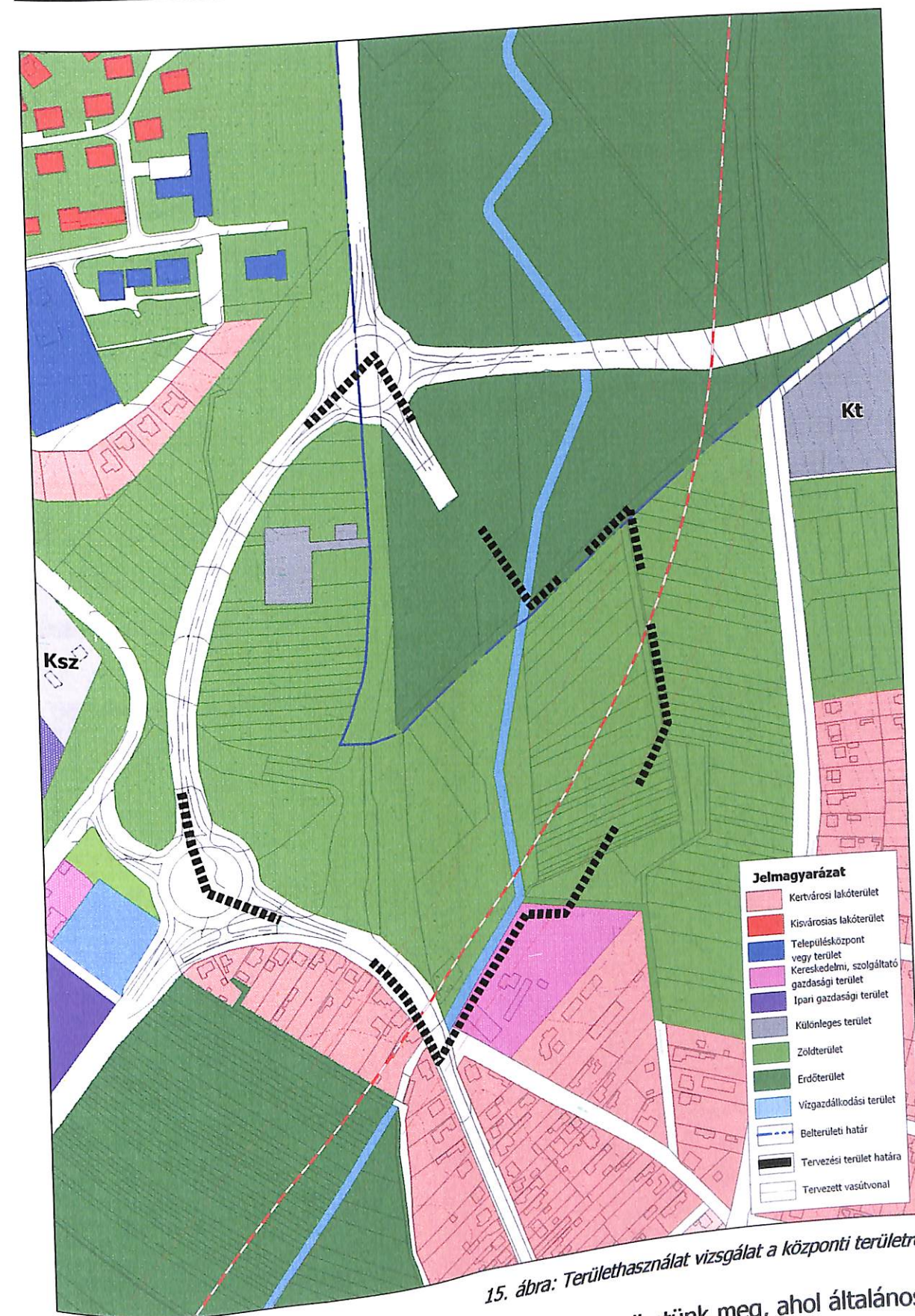
A városnak országos viszonylatban igen jó a vasúti kapcsolata is – a budapesti kapcsolatot a postavonaton kívül 13 vonatpár biztosítja, melyből két IC és egy nemzetközi expressz vonat, a 13-ból 10 vonatpáron kerékpár is szállítható. A nagy járatszám értékét ugyanakkor jelentősen csökkenti, hogy a menetidő még gyorsvonattal is több mint 2 óra. Menetidő csökkenés majd az új, északi nyomvonal, a Hajmáskéren keresztül közlekedő vasúttól várható. Megépítése 2015. körülre tervezett.

V.3. Területfelhasználás, területhasználat vizsgálata

A központi terület jelenleg beépítetlen, részben volt mezőgazdasági terület, részben pedig – a két körforgalmi csomópont kiépítése előtti – 82-es főút bekötő szakaszának telkei találhatók meg. Legnagyobb részén füves rét figyelhető meg, északabbra sűrűsödő cserjés és fás területekkel. Jelentős területet foglal el az ék alakban benyúló erdő terület, mely a hatályos szabályozás szerint véderdő. A Balaton-törvény szerinti erdő pedig a

nagynyomású gázvezeték vonaláig tart. Ettől délre már szabdaltabb, fás, cserjés terület található. A régi 82-es út bekötő szakasza a javasolt belterületi határ és az erdő területe között még a mai napig aszfalt burkolatú, ám a belterületi határ és a 71-es út közötti szakaszon eltávolították azt, azóta füves, cserjés, fás terület. Az északi csomóponthoz közelebb található gázfogadó állomás, mely fogadja a távvezetéken érkező földgázt. Jelen terv a gázfogadó állomást, illetve a nagynyomású gázvezetékét is megtartásra javasolja. Annak kiváltása magas költséggel jár, a terv azonban lehetőséget ad a jövőbeni továbbfejleszthetőségre (Isd. fejlesztési koncepció). További, kevésbé jelentős szerkezeti elem a Séd-patak.

A központ környezetében található területek területhasználat szerint a következőképpen alakulnak: A területtől délre található, a 71-es út déli oldalán húzódó beépített teleksor kertvárosias paraméterekkel rendelkezik, melyek oldalhatáron álló, legtöbbször földszintes, földszint és tetőtér beépítésűek. A telkek általában 400-500 m² nagyságúak, a beépítettség mértéke általában 20%-nál nem nagyobb. Az épületek lakó célúak, egész éves ott-tartózkodásra lettek kialakítva, zömében gazdasági épület, vagy melléképület is van a telkeken belül. A teleksortól déli irányban természetes erdőterület található, melyen vegyesen fordul elő a vízparthoz közel megfigyelhető vegetáció. A déli körforgalmi csomópont dél-nyugati sarkában található a szennyvíztisztító üzem vízgazdálkodási területe, tőle dél felé haladva, a 71-es út mellett iparterület, rajtuk extenzíven telepített csarnok jellegű épületek figyelhetők meg, sűrű növényzettel borítva. A víztisztító üzemtől nyugati irányban a tervezett sportközpont telkein jelenleg elhanyagolt létesítmények, tereptárgyak találhatók. A telkek csupán pár százalékos beépítettségűek, a gondozatlanságnak köszönhetően erősen elgazosodott területről van szó. A 710-es elkerülő-úttól nyugati irányban nagyjából 100 méter széles „zöldsáv”, zöldterület található, melyen ugyancsak a természetes vegetáció figyelhető meg. Tőle nyugatra újonnan kialakított laza beépítésű, kertvárosias teleksor található egyszintes épületekkel. Jelenleg még nem teljesen beépült, a telkek 90%-án viszont már áll lakócélu épület. A teleksor kialakítása esetlegesen hat, az városképileg és karakterét tekintve sem szervesül a környező területekhez.



15. ábra: Területhasználat vizsgálat a központi területre

A lakótelkektől északabbra intézményi területet figyelhetünk meg, ahol általános iskola és telepszerű lakóépületek találhatók, a földszinten kereskedelmi funkcióval. A tervezési terület dél-keleti sarkánál benzinkút található, melyet

V.4. Településkarakter vizsgálat

A tervezett városközponti területet, léptékében, és területhasználatból adódó építészeti arculatában egyaránt igen eltérő területek veszik körül:

A keleti településrészen telkes, oldalhatáron álló, családházias beépítés a jellemző. A településnek ez a területe tekinthető az óvárosnak, mely a Balaton partjától indulva nőtt rá a környező dombos területekre. Úthálózatának és telekosztásának struktúráját megfigyelve is kitűnik, hogy kialakulása organikus. Építménymagasság tekintetében sok helyen megfigyelhető, hogy a hagyományosan kialakult földszintes elrendezésen továbblépve, tetőtér-beépítéssel, vagy további szint-ráépítéssel éltek a tulajdonosok. Nem ritkán előfordul a városközponti területekhez közelebb, északi részekén akár a 2 szint + tetőteres beépítés. A település ezen részén a helyi lakosságot kiszolgáló lakó célú épületek találhatóak. Ugyanez a településkarakter figyelhető meg a központi területtől délre eső teleksor esetében, mely nyúlványszerűen lóg be és keretezi a tervezett városközpontot.

A déli csomóponttól dél-nyugati irányba eső területek ipari, gazdasági területek, nagytelkes, azon csarnok jellegű szabadon álló beépítéssel. A város szerkezetét tekintve talán ez az a településrész, mely a legkevésbé illeszkedik, mind a tervezett városközpont, mind magához a többi, már meglévő településrészhez. A nem kifejezetten központképző funkciók központhoz való közelsége egyébként bizonyos infrastrukturális megfontolásból még szerencsés helyzetben is vannak. Némileg oldja ezt a feszültséget az, hogy a 71-es úthoz közeli területeken a beépítettség mértéke nem olyan intenzív, mint a beljebb eső részekén, ráadásul az út menti területeken az épületeket sűrű növényzet takarja, így az nem rontja a városképet a központ felől. Ez alól kivétel a szennyvíztisztító jellegzetes, három egymásba metsződő kör alakú épülete, mely közvetlenül a déli körforgalmi csomópont mellett található.

Az itt található ipari jellegű beépítésű területektől nyugati irányban, a Fűzfőgyárteleppel dél felől szomszédos területen található a Sporttelep. Beépítettsége pár százalékos, leginkább terepsíkbán megjelenő létesítmények. Itt található az országos jelentőségű sportuszoda – mely egyben olimpiai

felkészítő hely – ezenkívül futballpálya és több tenispálya, illetve a 2 szintes sportszálló épülete.

A város szerkezetében jelentős területegység a fűzfői ipartelepekhez dél felől kapcsolódó Fűzfőgyártelep. Az 1920-ban ide települt Nitrokémia, a vegyipar és a papíripar üzemait kiszolgáló korai lakótelepei találhatók meg itt. Az északi részekben a telepszerű beépítés egy településképet tekintve védendő módon alakult ki. Itt a lakóépületek a sűrű fenyőerdőbe lettek beleágyazva, maguk az épületek egyöntetű megjelenésűek, földszint + 2 szint építménymagassággal. Ezen a területen figyelhető meg a természet és a telepszerű építkezés egy élehető léptékű együttélése. A korai telepek épületei nyeregretetők, az újabban, 70-es 80-as években építettek a korra jellemző uniformizált téglakubusok lapostetővel. Jelenleg a legtöbb közintézmény is a Gyártelep kapott helyet; ilyen pl.: a mentőállomás, orvosi rendelő, több óvoda, általános iskola, az önkormányzat épülete, művelődési ház, öregek otthona, illetve tűzoltóság. A Gyártelep úszótelkes karakterű, dél felé eső részén, már zömében az újabban épített lakótelepek figyelhetők meg, melyek szintén 3 szinten biztosítanak lakásokat. Mindezt dél felől egy negyed-kör cikkely formában családházak beépítésű teleksor zárja le, mely nem törekszik a Fűzfőgyárteleppel egységes építészeti karakter kialakítására. E telkes, családházak beépítés egyáltalán nem illeszkedik a településrész szövetébe, morfológiájába, annak kialakítása a befektetői szemlélet egyoldalú hozzáállásának bizonyítéka.

V.5. Beépítettség vizsgálat

Ahogy az az előző szakaszban említésre került a lakó célú, telkes beépítések esetében a beépítettség igen laza struktúrát mutat. A lakótelkek legnagyobb részében gazdasági épülettel vagy melléképülettel is találkozunk. A telkek beépítettsége így sem haladja meg a 20% körüli arányt. A beépítési mód pedig a már szintén említett oldalhatáros. A dél-nyugati területek ipartelepe, illetve kereskedelmi, szolgáltató gazdasági területein sem haladja meg a beépítettség mértéke a 30%-ot.