



A HELYSZÍN

A tervezési területem Siófok kiemelkedő, ezáltal turisták által leginkább látogatottabb részén helyezkedik el, a Sió-csatorna torkolatában kialakított, vízzel körülvett mesterséges szigeten és közvetlen környezetében. A sziget jelenleg közforgalom elől elzárva, területén helyezkedik el a Balatoni Hajózási Zrt. teljes műszaki bázisa. A területen található a Balaton két legfontosabb ipari műtárgya, a vízeresztő zsilip és a hajóteresztő zsilip, melyek közvetlen kapcsolatot biztosítanak a Sió-csatorna és a Balaton között. A vízeresztő zsilip a Balaton megfelelő vízszintjét és ökológiai állapotát biztosítja, valamint szükség esetén a Sió-csatorna hajóútjának vízszintjét is szabályozza. A hajóteresztő zsilip a hajók átjutásáért felelős. A másik műtárgy, a hajóteresztő zsilip a hajók átjutásáért felelős. A Balatonra érkező hajók, valamint a Balatoni forgalomból kivont vízi járművek mind érkeznek a Sió-csatornára, és közvetve a Dunára, onnan pedig a kontinens bármelyik pontjára, bekapcsolódva Európa kiemelkedő vízi folyosójába. Mindkét ipari műtárgy fenntartása és fejlesztése szükséges. Állapotuk jelenleg kétértelmű és sajnos sorak is, mint ahogy az itt megtalálható műszaki bázisnak is. A hosszú- és rövidtávú tervek között szerepel ugyanis a mesterséges sziget rehabilitációja. Az illet egyértelmű és talán meg is érthető, a műszaki bázisnak innen menni kell, bár a döntés megoszorja a közvéleményt. Megérthető, hiszen a terület bekapcsolható a város vérkeringésébe, kiváló építési ötletek során hasznosítható, turiszticasalagot, kulturális és szórakoztató központtá válhat szállodákkal és változatos szórakoztató helyekkel (kaszinó, étterem, ahogy azt tervezik). Jelenleg a terület illetve a Sió-csatorna kettészeli a várost, és ez által a partot is Arany- és Ezüst- partra, megszakítva a több kilométer hosszú parti sétányt. Így egy 1-1.5 km-es kiterjedő kényeztetve az Ezüst-parti lakókat. Zavaró hatása leginkább a kikötő területén érezhető, ahol a kettéosztottságot még fokozza a bekelelő sziget is. Mégis meg kell érteni a döntéssel egyet nem érő szakembereket is. A sziget jelenleg a Balaton teljes hajóútjának a műszaki állapotáért felelős. A Balatoni Hajózási Zrt.-nek jelenleg 41 hajója van. A hajókat folyamatosan karbantartani, javítani szükséges, hogy a személy és teherforgalom folyamatos és biztonságos, de ugyanakkor gazdaságos legyen.

A ZSILIPELÉS FOLYAMATA

A folyamat karbantartáson felül négy-öt évenkénti kötelező un. parti szemlélet végrehajtani. A szemle során a hajót ki kell emelni a vízből és a műszaki állapotát alaposan felmérni, jegyzőkönyvben rögzíteni. A szemle eredménye befolyásolja a hajók forgalomban tartását, illetve forgalomba helyezését, pontosan úgy, mint a személygépkocsinak. A műszaki bázis harmadik feladata a hajók téli elhelyezése. A vízeresztő zsilip folyamatos mozgást tart fenn a környező vízfenéknek, melynek következtében a víz nem fagy be, zordabb téli esetén is csak minimális jégvastagság keletkezik, de ennek kézi vagy gépi feltörésével a hajótestet roncsoló nyomás feloldható. Az első lépés az volt, hogy megtaláljam a helyet, ahol hajójavítási és karbantartási munkákat zavartalanul folytathak. Egy hajójavító legfontosabb része az a terület, ahol a hajókat ki tudják emelni a vízből, vagy a fenékre emelhetők, hozzáférhetővé válnak. Erre két lehetőség adódik. Az egyik szerint a hajókat a partra húzzák, szakmai néven sályterekre helyezik. A másik lehetőség, amelyre kiütközött példát bőven láthatunk, a szárazdókok. A kikötő területén sályterek helye a jövőbeni tervek alapján nincs. Szóba került a hajók levezetése a hajóteresztő zsilip segítségével a Siófok-Balatoni közti határban található sályterre, mely jelenleg csak kivételes esetekben működik. Ez a megoldás a vasúti valamint közúti hidak minimális ürszelvénye miatt lehetetlen. Elképzelhetően a felvetett megoldás, hogy a hajókat több darabban történő leosztása után újra összeállítsák, majd ezt a folyamatot megismételjük a hajó visszaemlékezése után a Balatonon (ugyanúgy szükség lenne egy elkülönített ipari területre). Szintén lehetnének teszt a megvalósítást, hogy a Sió-csatorna hajóútjának a Balaton vízszintjének függvénye. A vízszintes gyakorlatát, szükségességét a Balaton vizálása befolyásolja. Ez nem számítható, nem tervezhető, elég csak feleleveníteni egy közeli rekordot, miszerint 2000. április 30. és 2005. szeptember 1-ig egyáltalán nem történt vízszintes a Balatonon. Vízszintes hiányában a Sió-csatorna nem hajóút. A hajók közösen szállítása a magas költségek miatt nem lehet gyakori megoldás, és szintén felveti az összeállítás-szártészes problémáját.

A HAJÓK ELHELYEZÉSE A SÁLYTÉREN JAVÍTÁS ELŐTT

A sziget közvetlen környezetében található egy mesterséges félsziget is, mely közvetlen megközelíthető, gyalogosan és gépjárművel egyaránt. Ez a terület foglalja magába a hajó zsilip másik oldalát. A funkcióját tekintve ma ipari kikötő magán vállalatok, valamint a Közép-dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság részére, mely hivatalosan is terület és a két ipari műtárgy kezelője. A tervemben az itt található hajóteresztő zsilipet mint szárazdókot használtam fel és mellé helyeztem el a vizsgáló és műszaki funkciókat egy épületbe integrálva. A műszaki bázis egy épületet tömörülve tartalmazza a zsilipelési lehetőséget, de ugyanakkor a nem hajóztató zsilipet felhasználja a karbantartási munkálatokra. A zsilipkamra kap egy lefedést, mely megvédi a javítandó hajókat, valamint javítja a munkakörülményeket, ezáltal meghosszabbodhat a hajók élettartama, valamint benntartja a zajokat és a felszálló port, mely jelenleg nagymértékben zavarja a kikötő vendégeit. A javításra váró hajó a zsilipkamrába beúszik, majd a víz kieresztésével könnyedén hozzáférhető akár a fenékre emelhető. A szükséges kiegészítő munkálatok elvégzése alkalmasak műhelyek, melyek közvetlen kapcsolattal rendelkeznek a zsilipkamrával. A műhelyek között megtalálható: asztalos műhely, lakatos műhely, hegesztő műhely, motorszereelő műhely és elektromos műhely. A zsilipkamra mellett hagytam egy közlekedő utat, mely targoncával is járható. A zsilipkamra felett egy 10 tonnás daru került elhelyezésre, mely a közeljövőben tervezett nagyobb méretű kompokat is kezelni képes. A csarnok kapumérete szintén a közeljövőben megváltozik a kerület méretét veszi figyelembe. A targonca és a daru tökéletes összhangban kielégítheti az itt folyó logisztikai munkálatokat. A vizsgáló funkciókat az épület másik oldalán helyeztem el a targonca- és tároló helyiséggel együtt. Az itt folyó munkálatokat két irodából lehet szemmel követni, melyek az emeletre kerültek. A zsilipkamra legfontosabb funkcionális egysége a zsilipkezelő egység, ami három részből tevődik össze: a zsilip hidraulikus berendezése, a zsilip elektronikai berendezése és a zsilipkezelő helyiség. A zsilipkezelő helyiségből igény esetén ki lehet látni a kapukra, de ma már ez nem igazán jellemző, hiszen zárt láncú kamerákkal megközelíthető akár a távolból is. A fejlettebb technológiának köszönhetően a tervembe tudtam integrálni a Balatonon kívüli duzzasztó mű működését is. A távoli működtetés lehetősége munka és költséghatékony tud lenni.

KÜLSŐ LÁTVÁNYTERVEK

Szintén fontos a zsilip közvetlen közelében biztosítani a betétegerenda raktárt is, amelyben a zsilip karbantartása illetve vészhezét esetén használt etzározó gerendákat raktározzák, tartják karban. A vizsgáló funkciók közé sorolható: mellékhelyiségek, kabinos öltöző, kabinos zuhanyzó, gépészeti helyiségek, porta, pihenő. A javítás-karbantartás fenntartása mellett fontosnak tartottam, hogy az itt folyó munkát minden apró részletével együtt a közönség megismerhesse. Szerettem volna, ha a hajójavítás vagy gyártás nem csupán ipari funkciójú, hanem az emberek számára is hozzáférhetővé válna. Mindezek érdekében kialakítottam egy látogató központot is a hajójavító üzemi emeleti szintjén. A látogatók megfelelő védőfelszerelésekben nyomon követhetik a műhelyekben folyó munkálatokat egy galérián keresztül. Olyan munkálatok esetén, ami a belépést nem teszi lehetővé a munka figyelése a végig elhelyezett ablakokon keresztül is történhet. A galériás rendszer folytatódik a zsilip csarnokában is. Az itt található galériaszint méretét tekintve sokszorosa a műhelyben találhatóknak. Ennek az oka, hogy a jelenleg ritkaságszámba menő zsilipelés a végig elhelyezett ablakokon keresztül is történhet. A galériás rendszer folytatódik a zsilip csarnokában is. Az itt található galériaszint méretét tekintve sokszorosa a műhelyben találhatóknak. Ennek az oka, hogy a jelenleg ritkaságszámba menő zsilipelés a végig elhelyezett ablakokon keresztül is történhet. A galériás rendszer folytatódik a zsilip csarnokában is. Az itt található galériaszint méretét tekintve sokszorosa a műhelyben találhatóknak. Ennek az oka, hogy a jelenleg ritkaságszámba menő zsilipelés a végig elhelyezett ablakokon keresztül is történhet. A galériás rendszer folytatódik a zsilip csarnokában is.

BELSŐ LÁTVÁNYTERVEK

LAKATOS VERA  
DIPLOMATERVEZÉS 2010  
TÉMA BEMUTATÁSA  
HAJÓJAVÍTÓ MŰSZAKI BÁZIS, SIÓFOK