

**Szent István Egyetem
Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar
Településmérnöki Szak
Levelező**

**Szigethalom
Településközpont Kialakítása
Szakdolgozat**



**Készítette:
Baloghné Mina Ildikó**



2007. május

SZENT ISTVÁN EGYETEM
YBL MIKLÓS MŰSZAKI FŐISKOLAI KAR
TELEPÜLÉSMÉRNÖKI SZAK / LEVELEZŐ

**SZIGETHALOM
TELEPÜLÉSKÖZPONT KIALAKÍTÁSA**

SZAKDOLGOZAT
2007. május

KÉSZÍTETTE: BALOGHNÉ MINA ILDIKÓ

2007. 05. 11. 

Tartalom:

Bevezető.....	1.
Összefoglalás.....	2.
I. Település bemutatása.....	5.
1.1., Térségi kapcsolatok:.....	5.
1.1.a., Földrajzi elhelyezkedés.....	5.
1.1.b., Kapcsolatrendszer.....	6.
1.2., Előzmények.....	7.
1.2.a., Település története.....	7.
1.2.b., Kronológia.....	8.
1.2.c., Tervi előzmények.....	8.
1.3., Település értékei.....	9.
1.3.a., Régészeti értékek.....	9.
1.3.b., Művi értékek.....	9.
<i>Építészeti örökség</i>	
<i>Utcaképek</i>	
<i>A beépítés</i>	
<i>Az épületek</i>	
1.3.c., Táj és természeti értékek.....	14.
<i>Település a tájban</i>	
<i>A táj megjelenése a településképben</i>	
<i>Felszíni és felszín alatti vizek</i>	
<i>Talaj, termőföld</i>	
II. Területfelhasználás (OTÉK alapján).....	17.
2.1., Beépített-beépítésre szánt területek (jellemzően belterületek).....	17.
2.1.a., Lakóterületek (lakásállomány).....	17.
2.1.b., Vegyes területek (közintézmények).....	18.
2.1.c., Gazdasági területek.....	18.
2.1.d., Üdülő területek.....	18.
2.1.e., Különleges területek.....	18.
2.2. Beépítésre nem szánt területek (jellemzően külterületek).....	19.
2.2.a., Közlekedési területek.....	19.
2.2.b., Zöldterületek.....	19.
2.2.c., Erdőterületek.....	19.
2.2.d., Mezőgazdasági területek.....	19.
2.2.e., Vízgazdálkodási területek.....	20.
III., Úthálózat, közlekedés.....	20.
3.1.a., Úthálózat.....	20.
3.1.b., Közlekedés.....	21.
2.3.c., Közművesítés.....	24.
<i>Vízellátás</i>	
<i>Szennyvíz elvezetés</i>	
<i>Csapadékvíz elvezetés</i>	
<i>Energia ellátás</i>	
<i>Villamos energia</i>	
<i>Földgáz</i>	
<i>Hírközlés</i>	

IV. Távlati célok	25.
4.1.,Szigethalom településfejlesztési koncepciója alapján:	25.
<i>Központhiány</i>	
<i>A zöldterületek, pihenőterületek, közösségi területek hiánya</i>	
4.2., A meghatározó kistérségi fejlesztési célok	27.
4.2.a., Csepel-szigeti „gerincút” kialakítása.....	27.
4.2.b., Tököli repülőtér fejlesztése.....	27.
V. Megkezdett, tervezett fejlesztések	27.
5.1., Településközpont kialakítása (kulturház, városháza, üzletek)	27.
5.2., Sport és szabadidő központ kialakítása	27.
5.3.,Meglévő ápolási központ bővítés, új iskola, óvoda építése	28.
5.4., Honfoglalás kori skanzen létesítése	28.
5.5., Forgalom átszervezés, úthálózat korszerűsítés	28.
VI. Konfliktus elemzés	29.
VII., Javasolt fejlesztések	29.
7.1.,Új településközpont kialakítása	29.
<i>A fejlesztés indokoltsága</i>	
<i>A fejlesztési terület adottságai</i>	
<i>A fejlesztés távlati célja</i>	
<i>Fejlesztés jellege</i>	
7.2., Központ-gerincút kapcsolat kialakítása	31.
<i>A fejlesztés indokoltsága</i>	
<i>A fejlesztési terület adottságai</i>	
<i>A fejlesztés távlati célja</i>	
<i>Fejlesztés jellege</i>	
7.3.,Hévíállomásnál új alközpont kialakítás	33.
<i>A fejlesztés indokoltsága</i>	
<i>A fejlesztési terület adottságai</i>	
<i>A fejlesztés távlati célja</i>	
<i>Fejlesztés jellege</i>	
7.4., Kerékpár és gyalogos forgalom számára csillapított forgalmú gyűrű létrehozása	34.
<i>A fejlesztés indokoltsága</i>	
<i>A fejlesztési terület adottságai</i>	
<i>Fejlesztés jellege</i>	
7.5.,József Attila utca humanizálása	35.
VIII. Környezetalakítási javaslat	39.
IX. Első lépcső - Központi terület szabályozása	39.
X. Megvalósítási javaslat – stratégia	40.
Köszönet	41.
Ábrajegyzék	41.
Irodalomjegyzék	41.
Mellékletek	42.

Bevezető

„ A településfejlesztés célja a szigethalmiak életminőségének javítása, ezért kiemelt célkitűzés a MINŐSÉGI FEJLŐDÉS biztosítása, a települési komfortérzet javítása ”

A fenti Szigethalom településfejlesztési koncepciójában megfogalmazott eszme szellemében született ez a dolgozat, egy átfogó áttekintés alapján. A minőségi fejlődést jól ütemezett összehangolt fejlesztések sorával, az elvek következetes alkalmazásával lehet elérni, melynek alapja a fenntartható fejlődést előtérbe helyező, átfogó gondolkodásmód.

A témaválasztásnál szerepet játszott, hogy Szigethalmon élek, és így közelről látom a hiányosságokat. Nehezítette a feladat megfogalmazását az a tény, hogy a település nem rendelkezik nagy múlttal, a budapesti agglomeráció egyik alvővárosa, gyakorlatilag nincs ipara és kereskedelme, így a kis forrásokból nem áll módjában nagy fejlesztéseket eszközölni. A tervezett beruházások hosszú távú elgondolások, melyek pályázatokon nyert pénzforrásokból, és PPP útján valósulhatnak majd idővel meg.

Ennek ellenére, vagy pont ezért úgy érzem, szükség van jól átgondolt hosszú távú célok megfogalmazására, hogy a megvalósulás lassú folyamatában legyen egy összehangoló koncepció, mely utat mutat az épp aktuális döntések kimeneteléhez.

A megoldandó feladat súlyát tekintve meggyőződésem, hogy a kisebb településeknek még fontosabb az összefogott, átgondolt stratégia kialakítása, mert szűkös kereteiket úgy tudják a leghatékonyabban kihasználni. Fennmaradni a versenyben, megtartani a lakosságot és növelni a bevételeket az állami juttatások mellett, egy jól kialakított településpolitika, átgondolt településgazdálkodás, jól szervezett és felkészített apparátus és ésszerűen kialakított stratégia függvénye, mely egységes szemléleten és előrelátó terveken alapszik.

Összefoglalás

Szigethalom nagyon fiatal település, gyakorlatilag az 1900-as évek elején kezdett benépesülni, de 3 éve már várossá avatták. Ez is mutatja azt az óriási lendületű fejlődést, amin keresztül ment.

Struktúrája telepített településjegyeket mutat, de szerkezete nem egy átgondolt koncepció alapján született, hanem inkább a gyors terjeszkedés, a környező gyárak hirtelen felduzzasztott munkáslétszámának letelepedése volt a fejlődés kulcsa. Meghatározta még a település karakter kialakulását, hogy fővároshoz való közelsége miatt sokan nyári rezidenciának, nyaralónak használták az itteni ingatlanokat. Ennek következményeként nem szokványos falusias településkép, inkább kertvárosi jelleget mutató, de aránylag szűk szabályozatlan utcaképpű településszövet jött létre. A kezdetben központnak számító József Attila utca – Kossuth Lajos utca (a Polgármesteri hivatal és katolikus templom áll itt) súlyponti szerepe mára megszűnt, és a település terjeszkedésével átrendeződtek a forgalmi viszonyok is. Központhiány alakult ki.

A gyárak bezárásával egyidejűleg átalakult a lakosság összetétele is, a helyben dolgozó szegényebb munkásréteg helyett közepes életszínvonalon élő, a fővárosból kitelepülő, ingázó réteg lett többségben. Ez identitáshiányt okoz, ami visszafogja a településgazdálkodás hatékonyságát.

A jelentős számú „beköltözött” népesség ténye, magával hozta az igényszintek változását, és életmódváltozást is. Ma már nem jellemző, hogy a telkeken állattartásból és kiskertes művelésből egészítik ki a jövedelmüket az emberek, mindinkább pihenő kerteket alakítanak ki. Megnőtt a fiatal családok száma, így a kismamák gyermekek, és kamaszok igényeinek helyi szintű kielégítése is fontossá vált a népesség megtartása érdekében.

A szükséges fejlesztésekhez a településnek nincs fedezete, mára már nincsenek ingatlan tartalékai, helyi adókból nagyon kevés bevétel folyik be. Minimális az itt letelepülő vállalkozások száma (leginkább kényszervállalkozók), mert az erre alkalmas területek infrastruktúrája csak az elmúlt években épült ki, és környezeti kialakítása elmaradt a szomszédos településekhez képest.

Nincs a településnek rendezett „kapuja”, bejárata, mely a településkép megítélése szempontjából döntő jelentőségű lenne.

Az előzőeket felismerve számos fejlesztés indult el az elmúlt években, illetőleg egyik-másik forrás hiányában egyelőre még terv szinten van.

Már beindult, illetőleg megvalósított fejlesztések között szerepel az Ápolási központ környékén az iskola-, és óvodaépítési projekt, az úthálózat portmentesítése és közvilágítás fejlesztése.

Tervbe van véve továbbá az előbb említett Ápolási központtól délre fekvő területen sport- és rekreációs központ kialakítása, a HEV nyomvonala és a Tököli reptér közötti területek infrastrukturális fejlesztése, ipari-gazdasági és kereskedelmi-szolgáltató területté való kialakítása, és ide tervezik jelenleg a Mű úton levő VOLÁN buszgarázs áttelepítését.

Kiemelt célok közt szerepel a településközpont kialakítása, mely helyet biztosítana a távlati városi szintű és színvonalú ellátáshoz feltétlen szükséges létesítményeknek és közterületeknek. Ehhez kapcsolódva a jelenleg Kultúrháznak használt épület jelentős bővítése, mai igényeknek megfelelően.

A fentiek alapján a fő cél:

*- A lakosság megtartása – helyi munkalehetőség biztosítása.
Egy csendes és gondozott kisváros kialakítása, mely nem csak az ingázók követelményeit, hanem az itthon maradók igényeit is ki tudja elégíteni, és a munkahelyteremtés végett a vállalkozások letelepedését is elősegíti.*

A kistérségi fejlesztések várhatóan jelentős hatással bírnak majd a település életére. A Tököli-reptér területén tervezett Logisztikai központ, és a volt autógyár fejlesztése, nem csak munkalehetőséget biztosít majd, de részben növeli a kisebb vállalkozások letelepedésének lehetőségét (kapcsolódó szolgáltatások), részben jelentős forgalomnövekedést okoz a környező településeken. Ez utóbbit csökkenti egy másik kistérségi beruházás: a „csepeli gerincút” kialakítása.

E tényeket figyelembe véve alakult ki az általam javasolt koncepció:

Alapja a „gerinc-út” kiépülése, melynek tervei készülnek már, pontos nyomvonalát körzetünkben még nem sikerült egyeztetni. Ez a térség forgalmának szempontjából kiemelt jelentőségű beruházás, és nagyban módosítja majd a kialakult struktúrákat.

A tervezett településközpont Szigethalom fő csomópontjában helyezkedik el (Tököli út – Szabadkai út), ezeken az utcákon halad át már most is a forgalom jelentős része. A Szabadkai útnak a HÉV síneken túl létezik folytatása (Mező utca), melynek nyomvonalán rá lehetne kötni a központot közvetlenül a gerinc útra, így kialakítható lenne Szigethalom „kapuja”.

A vasúti sínek ÉNy-i oldalán elterülő alulhasznosított terület alkalmas lenne a tervezett buszgarázs befogadására, és javaslatomban ide telepíteném a VOLÁN buszpályaudvarát is.

A hévállomás áthelyezésével (mely ma két járdaszigetből áll), itt létrehozható volna egy korszerű intermodális csomópont. Ez csökkentené a Petőfi Sándor utca forgalmát és egyben a Gyártelepi csomóponti helyzeten is javítana, a helyi buszjárat nyomvonalának áthelyeződése révén végleg tehermentesítené a József Attila utcát (melynek humanizálását javaslom), és létre jöhetne egy korszerű közlekedési – kereskedelmi alközpont, ami a település súlyponti eltolódását jelentősen javítaná.

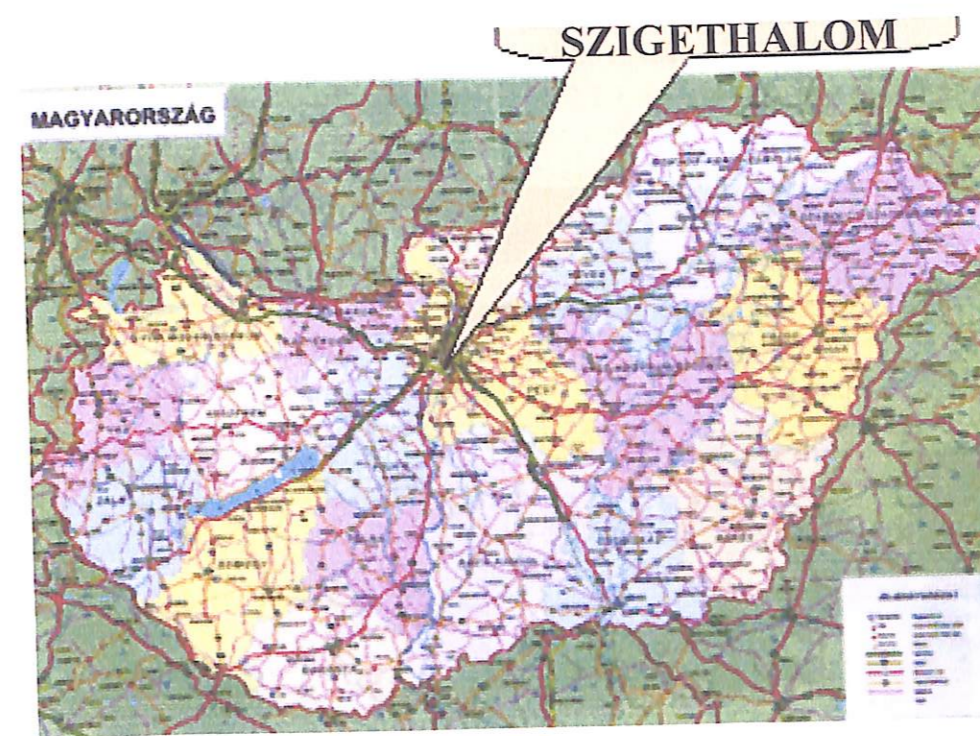
A megnövekvő forgalom zavartalan lefolyása érdekében a központban körforgalom kialakítását, és a gyalogos közlekedés akadálymentessé tétele céljából a HÉV állomás és a központ tengelyében vegyesforgalmú út létrehozását javaslom. Ez egyben a településen kialakítandó kerékpárút nyomvonalát is magába foglalná ezen a szakaszon.

E fejlesztés első lépése egy távolba mutató szabályozási terv, mely források hiányában kis lépcsőkben valósulhat meg, de kijelöli a korlátokat és lehetőségeket a várt átalakulás irányába.

I. Település bemutatása

1.1., Térségi kapcsolatok

1.1.a., Földrajzi elhelyezkedés



2. ábra Szigethalom elhelyezkedése

Magyarországon a Közép-Magyarországi Régióban, Ráckevei Kistérség északi részén, Budapeستől alig 20 km-re, Csepel szigeten a „Ráckevei-Dunaág” partján helyezkedik el ez a 13000 főt számláló nagyközségből nemrég várossá avatott település. Délről a Tököli Parkerdő több hektárnyi területe határolja. A Duna főágától a vele összeépült Tököl és a Tököli repülőtér választja el. Budapest felől Szigetszentmiklós ill. a másik úton Halásztelek alkot szinte egybefüggő lakott területet Szigethalommal.

A település terjeszkedése behatárolt, gyakorlatilag nincs beépíthető szabad bel- és külterülete. Domborzatilag kevésbé tagolt, gyakorlatilag sík, területén néhány homokdomb miatt 1-2 méternyi szintkülönbség adódik. A település éghajlata mérsékelt meleg, száraz.

1.1.b., Kapcsolatrendszer

Megközelíthető közúton a négy égtáj felől:

Északról, Budapest felől, a Dunántúllal az M 0-ás út köti össze, Délre haladva Ráckeve érhető el, Keletről az 51-es út forgalmához csatlakozik.

A tömegközlekedést helyi járatú és távolsági autóbuszok, és a Ráckevei HÉV oldják meg.

Elhelyezkedésénél fogva egyfajta központi helyen van a kistérségben.

A sziget déli részét összeköti a fővárossal (ingázók!), a Taksonyi hídon a Kistérség keleti felével, ill. az M0 autópályán keresztül az ország Ny-i felével. (Izd.: Mellékletek M4 tervlap, Kistérségi kapcsolatok)



3. ábra Település helyzete

A légifelvételen jól látható, hogy Szigethalom mennyire összeépült a környező településekkel.

1.2., Előzmények

1.2.a, Település története

A vidék az 1880-as évekig Tököl község ún. úrbéres közös tulajdona volt, amelyet legelőnek használtak. Az első parcellázások a HÉV szigethalmi megállóhelyének környékén, a Kis-Duna felé eső területen Szilágyi Lajos ráckevei járási főszolgabíró által 1898-ban kezdődtek. A település elnevezése ettől kezdve Tököl-Szilágyitelep. Rövid időre Horthyliget elnevezést viselte, majd Dózsaliget, 1950. március 1-jével Szilágyitelep nagyközség, majd 1951. január 1-jétől Szigethalom nevet kapta.

Szilágyitelepen 1908-ban tíz család élt. Ekkor már volt vasúti megállója a századfordulón átadott HÉV-nek. Az 1910-es népszámláláskor már feltüntették Szilágyitelep mint állandóan lakott külterület adatait. A nevelői lakással egybeépített állami iskola 1917-ben kezdte meg működését. Ugyanebben az évben jelölték ki a temetőt is 1600 négyszögöl területen. Az új temetőben 1922-ben emlékoszlopot emeltek a világháborúban elesett 9, innen bevonult katonának. Szilágyitelep lakóinak száma 1920-ban 429 fő, míg 1930-ban 991 fő. Az itt élők száma megháromszorozódott 1910 és 1920 között, míg a következő tíz évben megkétszereződött. A telket vásárlók zöme kishivatalnok vagy gyárban dolgozó szakmunkás volt, akik a vétel után a földet gyümölcsfával, szőlővel telepítették. 1940-1942 között építették a Dunai Repülőgépgyárat, 1940-ben épült a tökölí repülőtér, a gyártelepi állomás és a Csepel-Horthyliget közötti műút. Az 1960-as népszámláláskor 1563 kh területen 2832 fő élt, 314 fő/km² sűrűségben. A külterületi lakott helyek száma ekkor 6, ahol 993 személyt írtak össze, a község lakóinak mintegy egyharmadát. 1960-ban a községbe rendőrségi körzeti megbízottat helyeztek, rendőrirodát építettek. A község népessége 1970-ben 6016 fő, ami a tíz évvel korábbinak több mint kétszerese. A belterületi részen kívül nyilvántartott lakóhely a Bucka dűlő, Hollandi telep, Ledina dűlő, Sziget, Vasúton túli rész és egyéb kisebb külterületi részek. Az 1980-as év statisztikai adatai szerint a lakosság száma 9131 fő, amely a tíz évvel korábbinál ötven százalékkal több. 1985-ben Marlyntelepen átadták a második általános iskolát.

A Duna melletti üdülő rész fejlődése független volt a faluétól. Itt az 1980-as évek elején ivóvíz-társulást hoztak létre, aszfalt utak épültek, a gázt 1994-ben vezették be. Az állandóan ott élők száma az üdülő népesség 30 százaléka lett, így vegyes övezetté nyilvánították a következő évben.

A falu fejlődése a XX. század utolsó évtizedére felgyorsult. A település jelentős részén 1990 végére adott volt a vezetékes gázzal történő fűtés lehetősége. 1991 szeptemberében megalakult a Szigethalmi Vízközmű. A csatornázás megindítására 1996-ban társulást hoztak létre Szigethalom Vízgazdálkodási Társulat néven. A telefonhálózatot 1996-ra építették ki. A fejlesztési program következő szakaszában a pormentesített utak 40%-os arányát 100%-ra kívánják emelni.

A település életében fontos szerepet játszó Csepel Autógyárat felszámolták, termelésének a szigetszentmiklósi gyártelepen történő megszűnése az itt élők gondjait súlyosbította. Nagy a munkanélküliség, így több család visszaköltözött szülőfalujába. A házak többségét a fővárosból kiköltözők vásárolták meg, akiknek többsége Budapestre jár dolgozni, ingázik.

Az egészségügyi alapellátást megoldott. Szakorvosi rendelőintézet, több település részére, Szigetszentmiklós-Gyártelepen működik. A falu három óvodájában 380 az óvodai férőhelyek száma. A két általános iskolában, 51 tanteremben folyik a tanítás.

A Csepel Autógyár Művelődési Házának eladása után az ott működő szakszervezeti könyvtárat Szigethalom "örökölte". A könyvtár részére az önkormányzat biztosított épületet. A több mint negyvenezer kötetes állományt a község vette át.

A jelentős számú görög katolikus vallású lakosság hatására, a Görög Katolikus Egyházközségnek a kárpótlás keretén belül lehetősége nyílt külön gyülekezeti hely biztosítására.

A gyermekprogramok, a természetjáró rendezvények, sportesemények, Polgári Kör tevékenysége, nyugdíjas klubok mind-mind a sokszínűséget jelzik. 2004-ben a település városi rangot kapott.

1.2.b., Kronológia

A munkát a hivatalosan beszerezhető katonai térképek tanulmányozásával kezdtem, mely alapján felrajzolható volt a település kronológiai térképe (Isd.: M1. Kronológia). Ebből kideríthető volt hogy a település mely részén kereshetőek a legrégebbi művi és táji elemek.

Az I, II, és III, katonai térképeken még csak legelő található Szigethalom helyén. Először az 1951-es térképen rajzolódik ki a település kezdeti körvonala.

A település legrégebben lakott része ez alapján a vasúti (HÉV) sínektől DK-re helyezkedik el, a Szabadkai-Kossuth Lajos-Kolozsvári utcák által határolva. Ez a terület az 1900-as évek első felében épült be, még laza, gazdálkodásra is alkalmas, nagytelkes kialakítással.

1.2.c., Tervi előzmények

Szigethalmon jelenleg érvényben lévő településrendezési terve 2005-ben készült el, 2006-ban lett elfogadva. Szabályozási terv csak egy részterületre készült (az ápolási központtól É-ra fekvő beépítetlen területre).

A terveket a PESTTERV Kft. készítette Pekár Zoltán településrendező tervező vezetésével

Az általuk biztosított alaptérkép felhasználásával készítettem szakdolgozatom.

1.3., Település értékei

Ez idáig nem készült részletes örökségvédelmi hatástanulmány a településre. Mivel a településen nem áll, sem országos, sem helyi művi értékvédelem alatt létesítmény, ezért a rendezési terv örökségvédelmi konklúziója „megfontolásra érdemesnek tartanánk, ha a város esetleges művi és természeti értékei mégiscsak szakszerű feltérképezésre kerülnének”.

Ez azért is fontos, hogy a jövő számára megőrizhetővé váljon a „kezdet”, mely ma még közeli, de egyre inkább az elfelejtett múlttá válhat. Ma még az idősek között élnek páran, akik emlékeznek a gyerekkorukból a kezdeti időkre, de a betelepülési hullám és a természetes kihálás miatt egyre kevesebben ismerik a település múltját.

Meglévő helyismeretem alapján, a terület bejárásakor készített fényképek segítségével összehasonlítottam a településrészek különböző karaktereit, kerestem a jellegzetes beépítési formákat.

A könyvtárban kutatómunkát végeztem esetleges híres épületek, híres emberek lakó, ill. nyaralóhelyei után. Kiderült, hogy Csontos Gyulának, és Tolnai Klárinak is volt itt háza, de már nem ismert a helyük (további kutatómunkával talán kideríthetőek).

Az idősebb lakosokkal történt beszélgetések megerősítettek a kronológiában felállított elmélet helyességében, de nevezetes épületekről ők sem tudtak adatokat.

1.3.a., Régészeti értékek

A község területéről, bár önálló léte 1950-ben kezdődött, több régészeti lelet került elő, ami arról árulkodik, hogy a Duna hordalékszigetei jól védhető, az állatoknak jó legelőt biztosító, letelepedésre alkalmas területnek bizonyult. Ennek ellenére nagyobb településre utaló, konkrét nyomokat nem találtak. A taksonyi hídhoz vezető úton és környékén rézkori sírokban agyagedényeket találtak, míg a faluban 1983-ban, családi ház építése során előkerült egy bronzkori, csontvázas sír. Az edények a nagyrévi kultúrához tartozó jegyeket mutattak. A mintegy tíz darabos edényleletben több tál, fűles bögre, fazék volt. Az aszfaltút építésekor II. századi szarmata telep maradványait tárták fel.

Ezek a területeken várhatóak újabb leletek előkerülése, így a terület figyelmeztetési helyi védelmet érdemel, a további földmunkáknál régészeti megfigyelés/feltárás szükséges.

1.3.b., Művi értékek

Szigethalom történeténél fogva nem rendelkezik műemlékekkel. Még helyi védelemre javasolt épületet se tartanak nyilván, és az érvényben lévő település rendezési terv alátámasztó munkarésze sem dolgozott ki erre nézve konkrét stratégiát. Az „ófalunak” tekinthető területen – hév, Kolozsvári utca, Kossuth Lajos u., Szabadkai út - a település szerkezete is, és az épületek karaktere is elég heterogén jelleget mutat, még is fel lehet benne fedezni a falusiasabb karakterű területrészeket. Ezek jellegzetes telekstruktúrájú, beépítési módú szinte egyforma homlokzatú épületek.

A legjellegzetesebb formát azok a telkek mutatják, melyeknek előkertje 2-3 m, (nemritkán az utólagos utca kialakítás miatt 0,5 m), az oldalhatáron álló, kontyolt nyeregteretős épülethez közepén az oldalkert felől egy „toldalékot” építettek.

Ezek a toldalékok nem utólagos kialakítások, vagy előszobaként, vagy második szobaként használják.

A másik jellegzetes forma az úttal párhuzamos nyeregvetővel épült típus (szintén kontyolt), középső traktusa kissé előre ugrasztva, oromfalas, vagy toronyban végződő kialakítással. Ezen épületek kora és állaga nem indokolja a műemléki védelmet, de a múltból a legtöbbet ezek őrzik.

Építészeti örökség

A vidék az 1880-as évekig Tököl község ún. úrbéres közös tulajdona volt, amelyet legelőnek használtak. Az első parcellázások a HÉV szigetalmi megállóhelyének környékén, a Kis-Duna felé eső területen Szilágyi Lajos ráckevei járási főszolgabíró által 1898-ban kezdődtek.

Szilágyitelepen 1908-ban már volt vasúti megállója a századfordulón átadott HÉV-nek.



A vasútállomással szemben működött a Fingerhuth vendéglő (Ma is ilyen célra használják.)



A nevelői lakással egybeépített állami iskola 1917-ben kezdte meg működését.



Ugyanebben az évben jelölték ki a temetőt
1600 négyszögöl területen.
Az új temetőben 1922-ben
emlékoszlopot emeltek a világháborúban
elesett 9, innen bevonult katonának.



Fiatal település révén, jelentős nevezetességeknek híján van a község.
Országos vagy helyi műemléki védettség alatt lévő létesítmény jelenleg nem található.

Utcaképek

A városban a telepített településkép a jellemző. A közel azonos méretű telkek és az egész településstruktúra az eredeti terep- és útviszonyokhoz igazodva alakult, szabályosan hossz és keresztirányba rendezett úthálózattal.

Mivel a település alig 100 éves,
jelentős építészeti örökséggel nem
rendelkezik.



A múlt emlékeiből azonban érdemes
egy-két szép részletet megőrizni, hogy
a település történeti láncolat folyamata
követhető legyen.

A község legjelentősebb építészeti értéke a József Attila utcai telekstruktúra - mely a legrégebbi utcák egyike -, néhány jellegzetes, egyszerű és egységes képet mutató lakóházzal, ill. középülettel.



Az utcaképet a végén magasodó templomtorony zárja az összehajló lombkorona fölött.



Ebben az utcában áll az 1917-ben épített állami iskola.



A múlt évben üzemén kívül helyezett régi posta épület, melynek formája visszaköszön az utcában több lakóépületen is. Utcával párhuzamosan futó nyeregtetőjéből közepén, keresztbe előreugró oromfalas kialakítása, aránya található meg az utca végén lévő városháza épület együttesénél is.





A beépítés

A fiatal településen az 1900-as évek elején a fő tömegközlekedési útvonalra, a HÉV sínekre merőlegesen induló utcák épültek be (1000-1200 m² körüli telkeken). Ezek jórészt egy kőműves mester vezetésével, szinte teljesen egységes arculattal, egy méretben épületek meg.

Ezt követte egy nagyobb építési hullám - a környék két nagyobb gyárának beindulása, a munkások letelepedését eredményezte. Ekkor az újabb területek változatlan telekstruktúrával lettek kiosztva, de az épületek már messze nem mutattak egységes arculatot. Gyakorlatilag nincs követhető koncepció. Jórészt kisebb, olcsóbb "munkás-házak" épültek, jellegtelen „kocka” formájú, sátor tetős kialakítással.

Az 1970-80-as évektől újra fellendült az építkezési hullám, ekkor már nagyobb, komfortosabb épületek születtek, köszönhetően az infrastruktúra kiépülésének, és a Pestről kitelepült igényesebb réteg elvárásainak.

Ma Szigethalom beépített területén a beépítési struktúra hálós, tervezett jelleget mutat. Nincs jelentős eltérés a régi és új telepítések között. Jellemzően az egyedi telkes oldalhatáron álló egy v. kétlakásos családi házas beépítéssel találkozhatunk. Az „ófalú” területén egy kicsit falusiasabb, a település többi részén kertvárosi, míg a település DNy-i részén helyenként kisvárosi jelleget mutat.

Az épületek

A hagyományos lakóházak a telek északi határvonalán épültek, osztott tetőformájú, utcára merőleges gerincvonallal, amire középen egy merőleges nyeregtető csatlakozott. Alaprajzuk hármass belső tagolást mutat. (előszoba-konyha-szoba) A telepések első házaira jellemző a 45 °-os tető és keskeny ereszalja. A bejárat az előszobába nyílt, ahonnan a konyhába, majd a szobába lehetett jutni.

A fűtést a szoba és konyha közti falban elhelyezett kéménybe kötött kályhával oldották meg. Az épületek rakott, vagy vert sárfalból készültek, a későbbiek között volt már kisméretű téglából rakott szerkezet is.



Jellemzőek a lakóépület hátsó síkjához „ragasztott” kisebb-nagyobb gazdasági épületek. (istálló, pajta, kamrák, góré, műhely, ólak, stb.) Kialakításuk általában igénytelen, félnyereggetős, vályog-, vagy deszkafalazat. Csak kiskertes háztáji gazdálkodás volt jellemző, fő megélhetési forrást a gyári munka jelentette. A lakóházak korszerűsítésére, átalakítására rendszerint csak a kiköltözésekkel egyidőben került sor, amikor már az épület nagyságát, tagolását, díszítését a valóságos igényeken túl a reprezentációs törekvések is meghatározták. Az épületek anyagát akkor már a téglagyárak biztosították, de a formavilág részben a típusházak (kocka), másrészt az egyedi „atrakciók” végleteit mutatta. Az elmúlt ötven esztendőben a legtöbb porta gazdasági szerepe megszűnt. A korszerűsítések jegyében végzett – a feltétlenül szükségesen túli – átalakítások és bővítések jelentősen megváltoztatták egyes épületek homlokzatát, olykor tömegét is. Ekkor épült több, sátoztetős épület, vagy utcával párhuzamos gerincű, és szabadonálló épület.

A helyi értékvédelemről szóló önkormányzati rendelet meghozatala után lehetőség lenne az építészeti nem is nagy jelentőségű, de a hagyományos településképet őrző épületek védelmére. A döntés hozzájárulna, hogy a múlt hangulatát idéző jelentős számú épület eredeti tömegét és részleteit megtartó felújítása megtörténjen, és ne váltsák fel őket modern többlakásos társasházak.

1.3.c., Táj- és természeti értékek

Szigethalom műemlékekkel nem rendelkezik, de természeti szépségekkel igen. A Ráckevei-Duna-ág egyes részein - mint itt is - a fehér tündérrózsa és a sulyom levelei láthatók. Néhol a vízfelületen a vízidara tömege von összefüggő takarót. A vízimadarak közül szárcsák, vadkacsák gyakran előfordulnak.

A Natura 2000 hálózatot az Európai Unió madárvédelmi és élőhelyvédelmi irányelvek alapján lehatárolt területek alkotják. Kialakításuk célja, hogy az európai közösségszámára jelentős élőhely típusok, egy összefüggő ökológiai hálózat részeként hosszútávon fennmaradjanak. Ebbe a hálózatba beletartozik a Ráckevei-Soroksári Duna-ág teljes területe, és ezen belül a Gubovics-szigeti úszóláp.

Az országos ökológiai hálózat területei az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. Tv. Alapján kerültek kijelölésre, s céljuk a természetvédelmi szempontból jelentős területek közti ökológiai kapcsolatok biztosítása. Az ehhez tartozó részterületek a Kis-Duna menti területek, a Tököli Parkerdő Szigethalomhoz tartozó területe, ill. a volt honvédségi területek (az ápolási központ és a mögötte lévő erdős terület).

Szigethalom egyetlen helyi jelentőségű védett természeti területe: a Gubovics-szigeti úszóláp. (Védetté nyilvánító jogszabály: 7/1990./IX.7./Tan. Rendelet)
Az erdőben élő őzek, fácánok, nyulak visszahúzódtak a kevésbé bolygatott területekre, és erdei séta során megfigyelhetők, a tököli erdőszelvényhez tartozó részeken.

Település a tájban

Keleti oldalról a Ráckevei-Duna sűrűn beépített, de még is zöldbe ágyazott partja szegélyezi a települést.



Innen érkezik az 501-es út a taksonyi hídon keresztül, az országos 51. sz. út felől.



Délről a Tököli parkerdő kúszik be a beépített területek közé. Mellette megművelt mezőgazdasági terület csatlakozik a tököli földekkel. Tököllel összeépült a beépített területe, nyugatról a Tököli Reptér zárja le.

A főváros felől két úton (Szigetszentmiklós és Halásztelek irányából) egy „kapu” nyílik meg: - az 501-es út a település másik végén a Taksonyi hídra fut. Ez az út választja el gyakorlatilag a két egybeépült települést, Szigetszentmiklóst és szigethalmot, és egyben a volt autógyár területét, a város lakóterületétől.



A település a felsoroltak miatt elég zárt képet mutat, még a templomtornya is csak a vele szemközti utca vonalában meghatározó. Az átmenő főút is csak a település szélét érinti, ahonnan a város jelenleg igen rendezetlen képet mutat.

A táj megjelenése a településképből

A település kihasználható értékeit a természeti adottságai jelentik: A Kisduna menti nyaraló terület nem csak a telektulajdonosoknak biztosít kikapcsolódást, hanem a horgászoknak és egyéb vízi sportot kedvelőknek is. A hosszabb sétát kedvelők és a futók, a tököli parkerdőben találhatnak megfelelő terepet a testedzéshez.

A néhány helyen még meglévő homokbuckák oldják egy kicsit az alföldi jelleget, a régi városrészben jellegzetesen kihasználták ezeket a dombokat, és a dombtetőre épített házak mozgalmassabbá, színesebbé teszik a településképet.



Felszíni és felszín alatti vizek

Szigethalom térsége árvízvédelmi szempontból mentesített ártérnek tekinthető. A Duna és a Ráckevei-Soroksári Duna-ág mindkét oldalát védgátak kísérik, az utóbbi két végét zsilip zárja le a főágtól, így ez szabályozott vízhozamú tóyszerűen kialakított. Hasznosítása sokrétű: üdülés, horgászat, vízisportok, víztározás, belvizek befogadása, ipari és mezőgazdasági vízellátás, szennyvíz befogadás. A hosszú sor ellenére a természetes vízfelület adta lehetőségek nincsenek kihasználva, elsősorban a terület beépítettsége és a rossz vízminőség miatt.

A település területén és attól északra a Kisduna vízmélysége kicsi, a csepeli, soroksári, ill. szigetszentmiklósi kommunális eredetű szennyvizei, és a Kvassai-zsilipnél befolyó dunai frissítővíz hordalékai is ezen a szakaszon rakódnak le a leginkább.

A Csepel-sziget a Duna hordalékából rakódott le, így a rétegviszonyok nem kedveznek a használható felszín alatti vizeknek. A talajvizek általában a felszínhez közel helyezkednek el, szintjüket a Duna vízállása jelentősen befolyásolja.

Talaj, termőföld

Talajadottságok gyengék. A Duna hordalékából felépülő löszös altalaj, változó rétegződésű agyag, másutt homok ill. homokos-kavics struktúrát mutat.

A mezőgazdasági területek gyenge szervesanyag tartalmú, lúgos kémhatású, magas mésztartalmú földek.

Az erdővel fedett ill. nádasokkal borított területeken a talaj adottságok jelentősen kedvezőbbek, itt nem tudott olyan mértékben érvényesülni a homokos területre jellemző talajerózió.

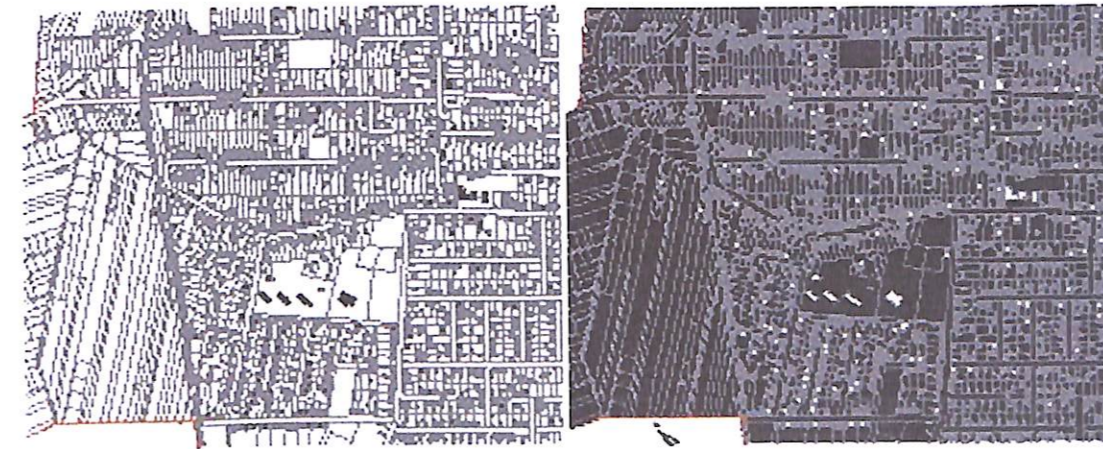
II. Területfelhasználás (OTÉK alapján)

KSH adatok

Terület (hektár) 2006. január 1-jén:	912
Lakónépesség 2005. január 1-jén:	14269
Lakások száma 2005. január 1-jén:	4753

A 912 ha össz területből beépítésre szánt: 548 ha (60%).

2.1., Beépített-beépítésre szánt területek (jellemzően belterületek)



4. ábra Tömör – üres morfológia (Meggyesi Tamás településstruktúra vizsgálati módszere)

Szigethalom beépített területén a beépítési struktúra hálós tervezett jelleget mutat. Nincs jelentős eltérés a régi és új telepítések között. Ez alól egy-két alulhasznosított terület kivétel, például a központi terület a Kultúrházzal, és a mellette fekvő kisvárosias beépítésű terület.

2.1.a., Lakóterületek (lakásállomány)

Jellemzően az egyeditelkes oldalhatáron álló egy v. kétlakásos családirházas beépítéssel találkozhatunk.

Az „ófalú” területén egy kicsit falusiasabb, a település többi részén kertvárosi, míg a település DNY-i részén helyenként kisvárosi jelleget mutat.

Jelentős beépítetlen lakóterület tartalékokkal rendelkezik a város, ezek beépítése csak fokozatosan a közműellátottság biztosítása után és jelentős igényszint emelkedés hatására indokolt.

A jelenlegi struktúra megtartása a cél, így a központi rész kisvárosi beépítésén kívül továbbra is az az egy-kétlakásos családirházas beépítés a kívánatos. A település elég jelentős részén kialakult intenzív beépítésű „lakóparkok” elterjedése a meglévő állapottól idegen elemként jelentkezik, fokozott terhelést jelent közlekedési, infrastrukturális szempontból is. A beépítésre szánt területek hasonló kialakítása kerülendő.

2.1.b., Vegyes területek (közintézmények)

A település saját üzemeltetésű közép- és felsőfokú intézménnyel nem rendelkezik. Más közeli települések (Budapest, Szigetszentmiklós, Ráckeve) látják el az ilyen feladatokat.

A település meglévő közintézményei nagyjából optimális megközelítési távolságokon belül képesek a központi belterületen jelentkező ellátási igények kielégítésére. A peremterületek ellátottsága azonban a megközelítési távolságok vonatkozásában nem optimális.

Ha a népességszám növekedést figyelembe vesszük, az igény mennyiségi és minőségi változást is szükségessé tesz.

Indokolt egy központi intézményterület kiépítésével az amúgy is rendezetlen és széttagolt településközpont egységes kialakítása.

2.1.c., Gazdasági területek

Meglévő gazdasági területek jelentős része a Mű út két oldalán helyezkedik el. Itt vegyesen telepedtek meg kereskedelmi, szolgáltató és ipari létesítmények. Ennek oka a jó megközelíthetőség, és a forgalom intenzitása. Ezek a feltételek a jövőben is adottak lesznek. A település szerkezet nem hagy helyet hasonló területek kialakulására, csak a Tököl felé vezető főút (ami majdan a Gerincút nyomvonala is lesz,) teszi lehetővé újabb gazdasági, azon belül is elsősorban ipari területek kialakítását.

A település központi területein szorványosan jelennek meg kereskedelmi, szolgáltató gazdasági területek.

2.1.d., Üdülő területek

Szigethalom üdülő területe igen hosszan a Ráckevei Duna partján nyúlik el, ill. a Taksonyi híd alatti szigetet fedi le. A terület jelentős része aprótelkes, nagy beépítettségű, gyenge minőségű nyaralónak épített, jórészt lakóépületnek használt (részben át is minősített) ingatlan. Kívánatos volna telekösszevonások ösztönzésével, a beépítési % csökkentésével az optimális kertvárosias lakóterület kialakítása.

2.1.e. Különleges területek

A település igazgatási területén elszórva helyezkednek el különleges területek. Temetők, sportpálya, az ápolási központ, és a volt honvédségi területek kerültek ebbe a besorolásba.

2.2. Beépítésre nem szánt területek (jellemzően külterületek)

2.2.a., Közlekedési területek

Közúti közlekedést kiszolgáló területeket az „Úthálózat, közlekedés” címszó alatt részletezem.

Kötőpályás közlekedés a település nyugati részén végigvezetett hév pályatestet jelenti. A Budapesttől Ráckeveig kiépített pályán rendszeres menetrendszerinti forgalom bonyolódik. Jelentősen meghatározza a település életét, sokan használják a napi munkába, iskolába járásra.

Légi közlekedési terület a település nyugati határában húzódik. Jelen pillanatban a reptér sportcélokra van használva, így a környezetterhelés nem jelentős. Távlati tervekben szerepel teherforgalom bonyolítása, ill., személyszállítás is. Ez a településre nézve is hozhat változásokat.

A Kolozsvári utcában kialakított, a légiirányításhoz szükséges terület

A település szövetben mint zöld felület jelentkezik, ehhez indokolt volna az amúgy is hiányos betonkerítés lebontása, vagy nyitott, áttört lekerítés kialakítása.

2.2.b., Zöldterületek

A település zöldterületei, zöldfelületi intézményei és a belterülethez közvetlenül kapcsolódó települési zöldfelületek egységes rendszert képeznek. A települési zöldterületek a parkok terek az utcai fasorokkal és a kerteken belüli zöldfelületekkel egy láncolatot alkotnak, mely a település ökológiai egyensúlyát, a kiszellőzést, benapozást és levegő szennyezettségének csökkentését is hivatott megoldani. Jelenleg a láncolat az utcai fasorok hiánya miatt több helyen megszakad. Ezeket a zöld sávokat beültetésekkel mielőbb javítani, rendezni kell.

A parkok, terek egy része gondozatlan, őrizet hiányában a beültetéseket rendre megrongálják.

2.2.c., Erdőterületek

A település déli részét veszik körbe az erdőterületek jelentős hányada. Ezek közvetlenül kapcsolódnak a Tököli Parkerdőhöz. A területük nagy része természetvédelmi területhez tartozik.

A fenntartása az erdészet ütemezett feladatai közé tartozik. Mai állapota közepesen rendezett parkerdő képet mutat. Nincs megoldva az erdő széli illegális szemétkerakás kérdése, a sportolási célokat elősegítő (futás, terepkerékpározás) úthálózat karbantartása.

2.2.d., Mezőgazdasági területek

Jelenleg a mezőgazdasági területek ilyen céllal nincsenek kihasználva. Nagyrészüket legelő, vagy parlagon hagyott szántó. A környéken megszűnt állami gazdaságok után a magán termelésben nem kifizetődő az amúgy is rossz talajadottságú területek művelése.

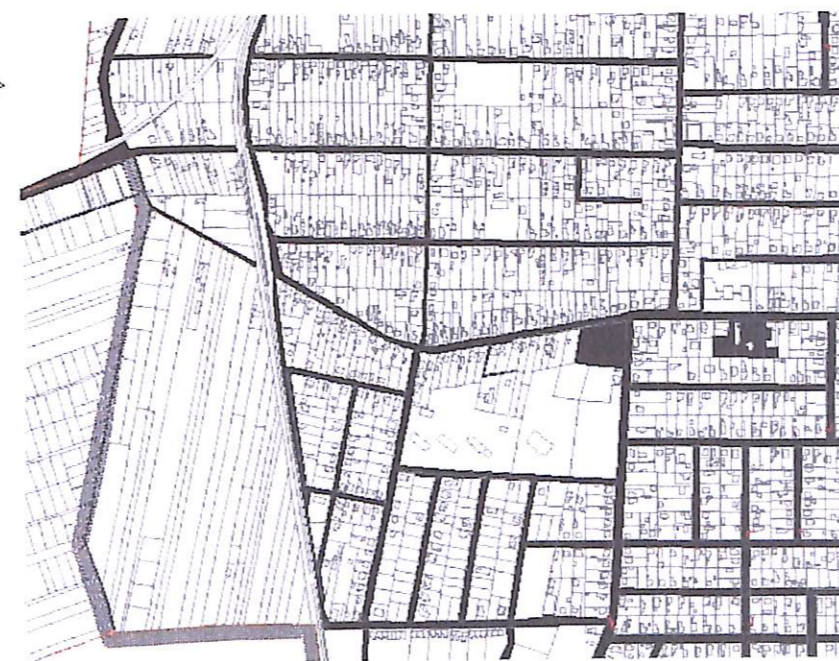
A területek hosszútávon beépítésre szánható terület tartalékokat képeznek, melynek realizálásakor fokozott figyelmet kell fordítani a beépítettségéből adódó környezeti terhelések ellensúlyozására.

2.2.e., Vízgazdálkodási területek

A Ráckevei Duna-ág területe vízgazdálkodási jelentősége mellett jelentős táji – természeti értékek hordozója is. A területet érintő bármilyen beavatkozás esetén a vízügyi hatóság mellett a természetvédelmi hivatal közreműködését is figyelembe kell venni.

A vízgazdálkodásnak megoldást kell találnia a vízminőség javítására, a vízfelület kihasználhatóságának növelése érdekében.

III., Úthálózat, közlekedés



5. ábra Közterületi struktúra vizsgálata

3.1.a., Úthálózat

A település közigazgatási területén országos jelentőségű fő és mellék utak nem haladnak át.

A legmagasabb rangú út az 5101-es jelű összekötőút, a Budapest - Ráckeve vonalon. Erre kapcsolódik a település jelenlegi fő útja (Mú út), és innen ágaznak le a településen belüli gyűjtőutak, melyekre a lakóutcák fűződnek fel.

Szigethalom útjai szinte kivétel nélkül nagyon szűkek. A meglévő közterületi szélességen belül nem bővíthetők.

Az utak minősége változó. A régebben aszfaltozott utcák, a csapadékvíz elvezetési problémák következtében gyorsan amortizálódnak, javításukra kicsi a kapacitás. Az újonnan pormentesített utak minősége jó, bár a vízvezetés megoldatlansága itt is idővel probléma lesz. A földutak nagy része igen rossz minőségű, kátyús.

Az utak melletti járdák szinte mindenütt hiányoznak, vagy hiányosak, általában ahol van, ott is csak az egyik oldalon.

Jelenlegi településszerkezetbe jelentős változás nem várható, de a népesség növekedésével a forgalom növekedésére is számítani kell, ezt bizonyítja, hogy az utóbbi évek ugrásszerű építési hullámának következményeként érezhetően megnőtt a településen belüli gépjárműforgalom (ingázás).

Ez és az utak állapota is igazolja, hogy ezen a téren fejlesztésre van szükség. Kistérségi egyeztetéssel már elkészült a „Szigeti Gerincút” nyomvonal terve, kivitelezése további egyeztetések miatt még várat magára. Ez az út az ehhez délen kapcsolódó Duna-híddal együtt mentesíti a szigeti települések belterületét az átmenő forgalomtól.

Ennek nyomvonala a település déli és nyugati határán húzódik. Megépülésével javulni fognak a település távolsági kapcsolatai, elérhetőségük gyorsabb és akadálymentesebb lesz.

3.1.b., Közlekedés

Várhatóan a gerinc út megépülése a településen belüli forgalom intenzitásváltozását is magával hozza. A sziget déli része felől érkezők a Taksonyi-hidat a településen keresztül (Tököli út -Kossuth L. utca - Mú út) érik el a legkönnyebben.

A tervezett településközpont kialakítása is forgalomnövekedést eredményez ezen a szakaszon. Így egyértelműen kialakul egy kereszt alakú fő útvonalrendszer a város két tengelyében.

A településrendezési tervjavaslat a problémák megoldására teljes települést átfogó egyirányúsított rendszer kialakítását javasolja. Tekintettel a nagy tömbökre, hosszú utcaszakaszokra, ez a közlekedést jelentősen lassítaná, bonyolítaná a kerülő utakkal a környezeti terhelés nőne, így célszerűbbnek tartom a két tengely megfelelő mértékű bővítését a településrendezés sajátos jogi eszközeivel megvalósítani.

Itt kitérnék a József Attila- Kossuth Lajos utca kereszteződésnél kialakult helyzetre. A település súlypontjának eltolódása miatt a József Attila utca forgalma jelentősen csökkent. Ezt forgalomszámlálással igazoltam.

Forgalomszámlálás:

A forgalomszámlálás átlagos hétköznap, délelőtt 10 és 11 óra között, száraz naps időben végeztem. A számolt eredményeket a szabályzatban előírt szorzó tényezőkkel súlyoztam.

Vizsgálati táblázatok:

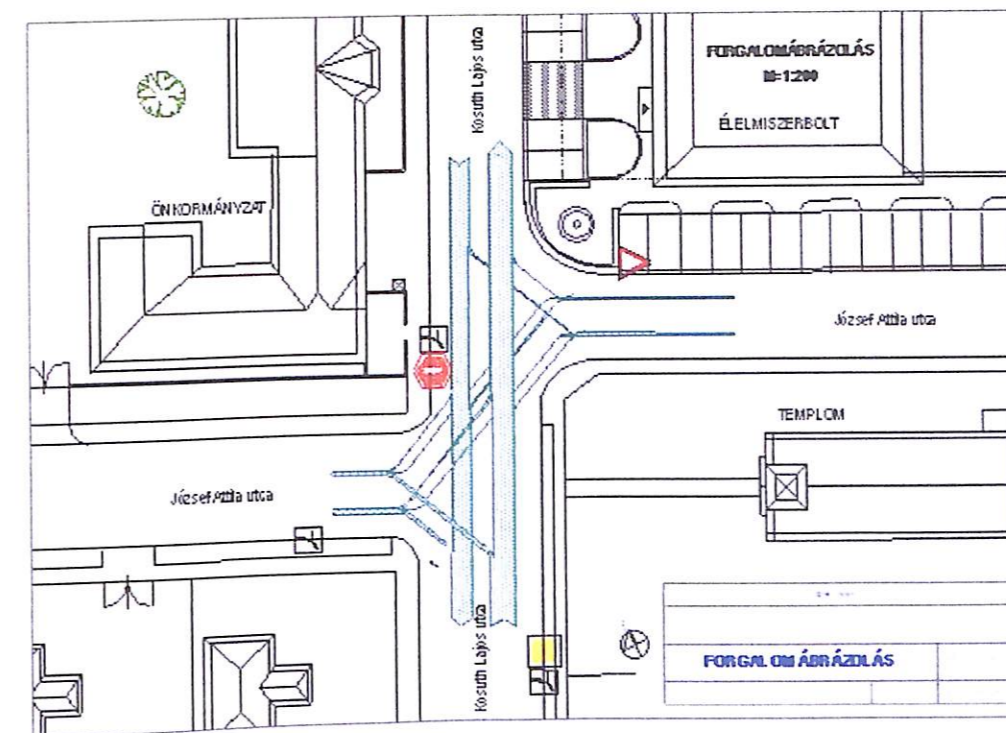
1. Kossuth L.u.É felől	Balra fordulók	Egyenesen haladók	Jobbra fordulók
Személygépjármű szt: 1	4	140	6
Tehergépjármű szt: 4	8 (2 × 4)	-	-
Motorkerékpár szt: 0,5	2 (4 × 0,5)	1 (2 × 0,5)	-
Busz szt: 6	-	-	-
Összes forgalom terhelés:	14	141	6

2. Kossuth L.u.D felől	Balra fordulók	Egyenesen haladók	Jobbra fordulók
Személygépjármű szt: 1	12	146	6
Tehergépjármű szt: 4	-	32 (8 × 4)	-
Motorkerékpár szt: 0,5	-	3 (6 × 0,5)	-
Busz szt: 6	12 (2 × 6)	-	-
Összes forgalom terhelés:	24	181	6

3. József A. u.Ny felől	Balra fordulók	Egyenesen haladók	Jobbra fordulók
Személygépjármű szt: 1	12	2	14
Tehergépjármű szt: 4	-	-	-
Motorkerékpár szt: 0,5	-	-	1 (2 × 0,5)
Busz szt: 6	-	-	12 (2 × 6)
Összes forgalom terhelés:	12	2	27

4. József A. u.K felől	Balra fordulók	Egyenesen haladók	Jobbra fordulók
Személygépjármű szt: 1	8	2	2
Tehergépjármű szt: 4	-	-	-
Motorkerékpár szt: 0,5	1 (2 × 0,5)	-	-
Busz szt: 6	-	-	-
Összes forgalom terhelés:	9	2	2

A táblázatok összesítője alapján megszerkesztett forgalommegoszlást az 5. ábra mutatja.



6. ábra Forgalomlefolyás ábrázolása

Az 5. ábráról leolvasható, hogy a csomópontban a forgalom jelentős része a Kossuth Lajos úton halad át. Ez a tény megkérdőjelezi a jelenlegi forgalomszabályozási rendszer helyességét.

A jelenleg kanyarodó főútvonal már nem a forgalmasabb útvonalat képezi, az itt haladó helyi járatú buszforgalom sűrűsége sem indokolja a Kossuth Lajos utcai forgalom akadályoztatását.

A település tömegközlekedése az agglomeráción belül igen jónak mondható. Szigethalmi buszvégállomásról a négy égtáj mindegyike felé indulnak járatok. Budapestre Halásztelek felé, ill. Szigetszentmiklóson át Csepelen keresztül és Taksony felé Soroksáron keresztül is el lehet jutni távolsági járatokkal. A HÉV ráckevei vonalának három megállója áll a lakosság rendelkezésére az utazáshoz. A településen belüli közlekedést helyi buszjárat biztosítja. E mellett jelentős a gépjármű közlekedés, de a kerékpáros és gyalogos forgalom is intenzív, főleg a reggeli, ill. kora délutáni „iskolacsúcs”-ban.

A település megközelíthetősége közúton Budapest felől egyre nehezebb. A Szigetszentmiklós-Gyártelepi vasúti átjárónál rendszeres az akadályoztatás. A csomópontok közelsége és a sorompó hatására feltorlódnak járműoszlopok, csak lassan oszlanak el. Itt várhatóan a forgalom növekedése miatt komolyabb változtatásokra lesz szükség. Vizsgálandó, hogy nem szükséges-e ezt a csomópontot a gerincút kiépülésével egyidőben kétszintűvé alakítani.

2.3.c., Közművesítés

Az elmúlt 15 évben jelentős fejlődésen ment keresztül. Önkormányzati és önerős beruházások sorával kiépült a közműhálózat, vezetékes víz, gáz, telefon és csatornahálózat jelentős része.

Vízellátás

A község vezetékes ivóvíz ellátása mintegy 85-90%-ig megoldott. A hálózat a Szigethalmi Önkormányzat tulajdonában van, a vízellátó hálózat üzemeltetését a szintén 100%-os önkormányzati tulajdonú SZIKŐ Kft. végzi. A vízellátó rendszer vízbázisa a település területén 4 kútsoportban található 8 db. vízmű kút, a rendszerben a hálózati víznyomást a fordulatszabályozós gépházakkal biztosítják. A településhálózati rendszere alapvetően körvezetékes módon épült ki, de sok ágvezeték is található rajta. A vezetékek anyaga egységesen KMPVC.

Szennyvíz elvezetés

A község csatornázása az elmúlt évtized második felében került kialakításra, mintegy 60%-os lefedettséggel. Technológiáját tekintve az elvezetés javarészt gravitációs rendszerű, rajta a szükséges helyeken átemelő berendezések és nyomóvezetékek üzemelnek. A hálózati rendszerrel elvezetett szennyvizet a Tököli szennyvíztisztító telepre juttatják, ahol azokat mechanikai és biológiai tisztítási fokozatokkal megtisztítják. A megtisztított vizek befogadója a Duna, amelynek vízminőségi kategóriája ezen a szakaszon 2.

A rendszer elválasztott a szennyvíz és csapadékvíz külön kerül elvezetésre.

Csapadékvíz elvezetés

Szigethalom kül-, és belterületein a felszíni vízrendezés nyíltárkos rendszerrel történik, a talajadottságok miatt a csapadékvizek legnagyobb részben elszikkadnak, ill. a település délkeleti részein Ráckeve-Soroksári Dunába gravitálnak. Csapadékvíz elvezetése nem tekinthető ily módon megoldottnak, hisz az autóforgalom növekedése és a járdafelületek hiánya szükségessé teszi az árokfelületek csökkentését. A településen több utcában semmilyen elvezetési vagy szikkasztási mód nem épült meg, ezekben az utcákban a vízállásos területek kialakulásának veszélye fennáll.

Energia ellátás

Villamosenergia és földgáz ellátottsága a településnek teljeskörű, ennek ellenére a nem vezetékes energia felhasználása (szén, fa, olaj) a településnek még mindig jelentős. Megújuló energiahordozók felhasználása a településen még szűk körben sem elterjedt, vizsgálata nem indokolt a közeljövőben ez nem lesz mérvadó.

Villamos energia

A településen a villamos energiát a Budapesti ELMŰ Rt. szolgáltatja. A település közvilágítása szinte az egész településen a kiefeszültségű hálózat tartóoszlopaire szerelt lámpafejvel történik. A településre jellemző, hogy minimális mértékű, éppen csak a közlekedés biztonságát szolgálja a megvilágítás. A kiefeszültségű hálózat oszlopokra szerelten került kivitelezésre. A település egységes hálózati rendszerének megőrzése érdekében az üzemeltető törekszik a szabadvezetékes elosztási rendszer további fenntartására. A település arculatformálásánál, esztétikai igényeknek megfelelően kedvezőbb lenne a közép-, és kiefeszültségű hálózatot földkábelbe fektetve kivitelezni, de ez többletköltséget eredményez. Az esztétikusabb megjelenés viszont az igényesebb lakosság vonzását eredményezi, mely mindenféleképpen cél. A közvilágítás fejlesztése is ide kapcsolódik, melynek a közlekedésbiztonságon kívül a vagyon és személyi biztonság fokozott védelmét is ki kellene elégítenie.

Földgáz

A településen a földgáz ellátás szolgáltatója a TIGÁZ Rt. Szigethalom földgáz ellátása a Tököl felől érkező nagy-középnomású vezetéken keresztül történik. A teljeskörű rendszer 1991-ben épült ki KPE vezetékekkel. A várható földgázigény-növekedés kielégítésére nincs kapacitása a rendszernek, fejlesztésre van szükség, ez már ma is gondot jelent az újabb bekötéseknél.

Hírközlés

A vezetékes és vezeték nélküli hírközlés rendszere is teljes körűen kiépített a területen. A vezetékes hírközlés szolgáltatója az INVITEL Rt., a vezeték nélküli hálózatok minden képviselője (T-COM, Pannon GSM, Vodafone) jelen van a településen. Jelentős fejlesztés ezen a téren nem várható.

IV. Távlati célok

4.1., Szigethalom településfejlesztési koncepciója alapján:

Szigethalom településfejlesztési koncepciója 2006-ban készült el. Ebben a nagyközség településrendezési tervét megalapozó településfejlesztési célkitűzéseket jelölik ki. A fent leírt települési értékek mellett figyelembe veszi a kedvezőtlen elemeket is.

Központiány

Az 50 éves településnek nincs történelmileg kialakult központja, a fejlesztések eddig nem tulajdonítottak ennek a ténynek nagyobb jelentőséget. Budapest közelsége, a nagyfokú ingázás, a főváros központi funkcióinak elérhetősége nem segítette a központteremtés folyamatát. Ezen túlmenően a Szigetszentmiklós-Gyártelep (HÉV megálló és buszvégállomás) környezetében kialakult (az elmúlt rendszerben tudatosan fejlesztett) központ, ami az

autógyár főbejáratánál közlekedési csomóponti és kereskedelmi szempontból is jelentős szereppel bír, határos a szigethalmi lakóterületekkel és az ingázók fő útvonala, átszálló helye. E mellett Szigethalom egésze monofunkcionális lakóterületként fejlődött, és csak az utóbbi években kezdődött el némi átalakulás, a településen belül más funkciók fejlődése.

A zöldterületek, pihenőterületek, közösségi területek hiánya

A főváros közelségéből, a jó megközelítési lehetőségekből adódóan a földterületek megnövekedett értéke, a már hasznosított területek intenzívebb beépítését eredményezte. Ezzel a település karaktere megváltozik, a nagy telkek felaprózódnak, a zöld felületek csökkennek, romlik a lakókörnyezet minősége. A túlépítés, túlfeljesztés éppen azoknak az értékeknek az elvesztésével, vagy veszélyeztetésével jár együtt, ami a települést és a térséget ma még vonzóvá teszi.

A személyi jövedelemadó helyben maradó részaránya, vállalkozásokhoz kapcsolódó helyi adók, annak a veszélyét vetíti előre, hogy a területnövekedéssel és a beépítés sűrűsödésével együtt járó fejlesztéseknek hosszú távon a terhei nagyobbak, mint a megnövekedett bevétel és a megoldásukhoz szükséges egyéb források.

Ezek alapján a településfejlesztés és rendezés stratégiai céljai között szerepelnek a következő, a szakdolgozat szempontjából lényeges célkitűzések:

Hosszútávon biztosítani kell

- a lakótelek állomány helyi igényeket kismértékben meghaladó bővítésének,
- az intézmények fejlődésének,
- a helyi - környezetet nem terhelő - gazdaság bővülésének,
- a szolgáltatások színvonala emelésének,
- valamint a pihenésnek, a rekreációnak területi, infrastrukturális feltételeit.

A településfejlesztés kiemelt feladatának tekinti a:

- belső területi tartalékok feltárását,
- a terület igénybevétel intenzitásának kismértékű növelését (a központhoz kapcsolódó zónákban),
- a jelenlegi és a bővülő népesség magas színvonalú ellátásához szükséges intézmények -kiemelten az oktatás, kultúra és rekreáció létesítményei - fejlesztését,
- a művelődés, a szabadidő-eltöltés és a sport-rekreáció ma még hiányzó létesítményeinek ütemezett megvalósítását,
- központfejlesztést,
- a hagyományos település központ átgondolt továbbfejlesztését, azon belül a távlatban városi szintű és színvonalú ellátáshoz feltétlen szükséges létesítmények és közterületek helybiztosítását (átgondolt és tervszerű területgazdálkodással), a fejlesztés számára nélkülözhetetlen területek biztosításával.

4.2., A meghatározó kistérségi fejlesztési célok

4.2.a., Csepel-szigeti „gerincút” kialakítása

A sziget teljes hosszában kialakítandó főút összeköti a szigeti településeket és közvetlen kapcsolatot jelent számukra a fővárossal. Ez egyben a jobb megközelíthetőséget is jelenti, de a sziget déli végpontján tervezett új híd kiépítésével Budapest déli bejáratát is létrehozza. Figyelembe véve, hogy Csepelről gyakorlatilag közvetlenül a főváros központjába érhetünk ez jelentős É-D irányú átmenő forgalmat is előidéz a térségben.

Ennek előnyeit és hátrányait is figyelembe kell venni az út nyomvonalának kialakítása során, ez olyan korszerű útpálya építést feltételezi, mely ezt a forgalmat le tudja vezetni. Gondolok itt a vasúti kereszteződések kétszintű kialakítására és a megfelelő pályaszélesség kialakítására. Ez azért fontos Szigethalomnak, mert a rosszul kialakított átkelők miatti torlódás kikerülése végett a település átmenő forgalma jelentősen növekedhet. Ez nem kívánatos következménye lenne az egyébként szükséges fejlesztésnek.

4.2.b., Tököli repülőtér fejlesztése

A repülőtér átalakításáról még nem született végleges döntések. Nagy valószínűséggel modern logisztikai központtá kívánja fejleszteni tulajdonosa.

A gerincút mentén kialakuló fejlesztési területek kihasználásának lehetőségét ez nagymértékben növeli a kapcsolódó szolgáltatások kiépülése miatt. Ez jelentős munkaerőpiacot eredményezne, de komoly forgalmi terhelést is okozna a térségben. A fentebb említett kétszintű vasúti csomópontok kialakításának szükségességét ez is alátámasztja.

V. Megkezdett, tervezett fejlesztések

5.1., Településközpont kialakítása (kultúrház, városháza, üzletek)

A település központ tervezett helyszínének előkészítése megkezdődött. A díszter mellett egykori ipari épületekben a tevékenységet megszüntették, az épületek egy részét már elbontották. Ezen a telken szeretné az önkormányzat kialakítani az új városháza épületét, melyben pincegarázs létesítését tervezik, az épületben dolgozók számára.

5.2., Sport és szabadidő központ kialakítása

A sportpálya új helyét is kijelölték az Ápolási központtól délre fekvő egykori katonai bázis területén és megkezdték a terület rehabilitációját. Itt a sportterület mellett szabadidő-, és rekreációs központ kialakítását is tervezik.

5.3., Meglévő ápolási-központ bővítés, új iskola, óvoda építése

Az Ápolási és gondozási központ bővítése tervezett beruházás. Itt öregek otthona, öregek napközi otthona és elfekvő osztály is működik, orvosi és szakképzett ápoló személyzeti háttérrel.

Jelentős a mozgáskorlátozottak, kerekesszékekkel közlekedők száma. Főleg az ő elhelyezésük, és az intézmény profiljának bővítése csökkentésképpességük gondozásának irányában indokolja a fejlesztéseket. Az intézmény mellett már folynak az építkezések. Itt a környező terület nagy létszámú betelepülése indokolja az iskola és óvoda építését.

5.4., Honfoglalás kori skanzen létesítése

A tervezett sportközpont mellett kezdte el működését önkormányzati támogatással az Őskultúra Alapítvány, mely Honfoglalás kori Skanzen felépítését tervezi. Itt rendszeres foglalkozások mellett alkalmankénti rendezvényeken ismerkedhetnek meg a látogatók az ősi magyar élet kultúrájával, körülményeivel. Íjászat, lovaglás és az egykori kézműves technikák bemutatása és oktatása folyik az állandóan működő jurta táborban.



5.5., Forgalom átszervezés, úthálózat korszerűsítés

Az úthálózat korszerűsítése folyamatban van. Az elmúlt években szinte minden lakóterületi utat aszfalt burkolattal láttak el, de nem megoldott továbbra sem az esővíz elvezetése, és ami még fontosabb a biztonságos és akadálymentes gyalogközlekedés kialakítása.

A szűk közterületek miatt ez sok helyen nehézségekbe ütközik. Ennek megoldására született javaslat: a település úthálózatának egy részén egyirányú forgalom kialakítása. Figyelembe véve a forgalmi terhelést, és az utcahosszak méretét ennek gyakorlati előnyei megkérdőjeleződnek.

A fő gyűjtőutak egyirányúsításával a közlekedés nehezkessé válik, kerülő utakat keresve megnő a lakóutcák forgalma. Célszerű lenne hosszútávon a szabályozásban, az utak kiszélesítésében gondolkodni. Az 5m-es előkertek megléte ezt a megoldást segíti.

A lakóutak forgalma nem okoz közlekedési problémát, a gyalogos biztonság elérését célszerűbb lenne forgalomcsökkentéssel, vegyesforgalmú úttá alakítással elérni.

VI. Konfliktus elemzés

SZIGETHALOM - SWOT ANALÍZIS

Erősségek		Gyengeségek	
Dunaparti területek kihasználhatósága	<ul style="list-style-type: none"> ▫üdülés ▫sport ▫pihenés 	Dunapart	tulzsúfolt beépítése zárt partszakasz
Tököli Parkerdő szigethalmi területe	<ul style="list-style-type: none"> ▫sport ▫pihenés 	Körbezárt település, fejlesztési ter. hiánya Településközpont hiánya Elhanyagolt közterületek Hirtelen sok beköltöző-sok ingázó Oktatási intézmények férőhelyhiánya Nincs helyi ipar-gazdaság-kevés adóbevétel	
Település karakter: Sok nonprofit szervezet, klubok	<ul style="list-style-type: none"> ▫falusias-kertvárosias országos szintű 	Történelmi múlt, és hagyományok hiánya Kulturális létesítmény hiánya "Városkapu" hiánya Sok alulképzett munkaerő Gyenge úthálózat Bp. közelsége - MO gyűrű zártsága	
Öregok otthona Gazdag könyvtár Középponti területi elhelyezkedés Budapest közelsége	<ul style="list-style-type: none"> rendezvények irodalmi, kulturális programok 		
Lehetőségek		Veszélyek	
"Szigeti gerincút"-közlekedés fejlődése Soroksári-Duna - vízisportok fejlesztése Tömegsport lehetőségek / futás Jó tömegközlekedés Központi fekvés-kulturális lehetőségek		Túlnépesedés - infrastruktúra hiánya Építmények minőségi problémái Szűk, rosszminőségű utak Lassú fejlődés miatt-visszatelepedés Bp-re	
Volt autógyár épületei Tököli Reptér területe	<ul style="list-style-type: none"> potenciális munkalehetőségek 		

VII., Javasolt fejlesztések:

7.1., Új településközpont kialakítása

A település egyik központi helyén, a Szabadkai utca, Thököly utca és Sport utcák által határolt tömbben, nagyobb kiterjedésű, teljes terjedelmében önkormányzati tulajdonú, vegyes rendeltetésű, alulhasznosított, kis beépítettségű terület van. A negyedik oldalról részben többszintes, részben földszintes lakóövezet határolja.



Itt helyezkedik el a volt honvédségi kulturális épület („tishti klub”) melyet az APV Rt-től vett át az önkormányzat 4 éve. Az épület jelentős felújítás után is csak korlátozottan használható, méretei, műszaki lehetőségei szűkösek a meglévő (méginkább a várható) igényekhez. E terület településközponttá alakítása az egyik kiválasztott fejlesztési cél.

Az itt lévő sportpálya jelenlegi állapotában korszerűtlen, kiszolgáló egységek nélküli, jelentős fejlesztésre szorul. Ezt új helyen az Ápolási központtól délre fekvő rekreációnak kijelölt területen kívánja a település megvalósítani.

A fejlesztés indokoltága

Szigethalom a Budapesti agglomeráció Déli szektorának gyorsan fejlődő település csoportjába tartozik, a lakóinak száma az elmúlt 10 év alatt több mint 23 %-kal nőtt. Természetes vonzáskörzetének tekinthető a szintén intenzíven növekvő Tököl is, mivel Kelet-Magyarország felé vezető közlekedési útvonala Szigethalmon át vezet. A város jelenleg több mint 13.000 vonzáskörzetének több mint 8.000 lakosa nem rendelkezik közösségi összefüvetelekre, szórakozásra alkalmas megfelelő méretű helyiségekkel, szabadtéri rendezvényekre alkalmas kultúralt területtel, a sportoláshoz szükséges épülettel és egyéb középületekkel. Egyáltalán az új város nem rendelkezik Település Központnak nevezhető összefüggő területtel, pedig ez a nemrég városá nyilvánított településnél indokolt lenne.

A fejlesztési terület adottságai

A terület a településen áthaladó két forgalmas út tengelykeresztje mellett helyezkedik el. Rendezett közparkkal (benne két emlékművel) kezdődik, közvetlenül mellette egy nem működő ipari csarnok volt, melynek bontása megkezdődött. A közpark másik oldalán új postaépület épült.

Az ipari csarnok mögött van a település sportpályája, és egy nagyobb rendezetlen terület, mely jelenleg gyakorló pálya és össznépi rendezvények helyszíne. A szabadterület kialakítására a település másik, zöldterületi környezetben levő részén lehetőség van.

A terület negyedik eleme a volt honvédségi kulturális épület („tishti klub”), a környezetében közepes színvonalon parkosított zöldterületekkel. Ez a terület rész csatlakozik a parkosított telken levő lakóteleppel mely mögött parlagon hagyott kihasználatlan területek nyílnak.



A fejlesztés távlati célja

Az eredeti elképzelés szerint a Közpark megmarad, az ipari épület helyén önkormányzati irodaház, a sport- és vásártéri területek egy részén szabadidő célú épületek épülhetnek, a megmaradó terület pedig többszintes lakások számára hasznosulhat (Vállalkozói Partnerek bevonásával).

A szabadidő célú épületek egyik eleme egy olyan közösségi ház, mely egy új, 400 fős befogadóképességű, vendégszínházak befogadására alkalmas nagyteremből, és a volt honvédségi épületből átalakított, közművelődést szolgáló (szakköri és klubhelyiségek) épületrészből áll. A sportcélú épület fedett tornacsarnokot, és kisebb kondicionáló termeket foglalna magába.

Mindezeket az új létesítményeket egy fasorral szegélyezett sétány köti össze, mely e központi területet a leendő város lakóinak gyülekező helyévé, rendezvények színterévé teheti.

Fejlesztés jellege

A fejlesztés nagyobb része új építkezéssel valósítható meg, de a közművelődési célok jelentős hányadát a meglévő lapostetős épület átalakításával és tetőráépítésével is meg lehet oldani. A meglévő épület egy eddig a Honvédség illetve az APV RT tulajdonában levő klubépület melyet az Önkormányzat 2002. évben tulajdonba vett.

A szabadtéri területek rendezése, közművesítésük, burkolásuk szükséges. A közmű csatlakozás lehetősége a határoló utcákban megvan. A fejlesztéssel érintett terület teljes mértékben az Önkormányzat tulajdonában van.

A fejlesztés megvalósulásával számos új munkalehetőség is létre jönne így több okból is előnyös lenne.

7.2., Központ-gerincút kapcsolat kialakítása

A tervezett településközpontot két települési gyűjtő út határolja. A Tököli út halad Dny-i irányba Tököl felé, és a Szabadkai út (a képen látható) Ény-i irányban haladva megközelíti a vasúti síneket, majd azok mellett elkanyarodva a forgalmat a Petőfi Sándor utca kivezeti Szigetszentmiklós-Gyártelepre.

Ez utóbbi lenne alkalmas a síneken túl futó Mező utcával összekötve, (köztük fénysorompóval védett vasúti átjáró létesítendő), hogy a településközpontot megnyissa a közlekedési gerincvonal felé.



A fejlesztés indokltsága

A településközpont eredményes működésének, kihasználtságának előfeltétele a központi elhelyezkedés. Jelenleg a tervezett fejlesztési terület bár csomóponti jellegű, de mind a gyalogos mind a gépjármű forgalom számára súlyozatlan. Ennek egyik oka a Szigetszentmiklós-Gyártelepen lévő vasúttelkeli lehetőség és tömegközlekedési csomópont kialakulása.

Egy szépen kialakított településközpont és a hozzá vezető jól elérhető „bejárat” a településkép fontos része. Nagyban hozzájárul a település megítéléséhez a jó benyomás, kedvező image kialakulásához. Közlekedési szempontból is jelentős volna függetleníteni a települést a Mú úton egyre fokozódó átmenő forgalomtól. Mivel a tervezett gerinc út lesz várhatóan a szigeti közlekedés tengelye, és egyben a Főváros egyik bejárata jelentős előrelépés lenne a közvetlen kapcsolat kialakítása.

A fejlesztési terület adottságai

A terület a település egyik legforgalmasabb részévé vált az elmúlt években. A rendezett közparkkal (Disztér) határolva kezdődik, itt még megfelelő szélességben, majd a HÉV felé haladva a Mátyás utca utáni kanyarban leszűkül, megnehezítve ezzel a kétirányú forgalmat. Tovább haladva a szélessége ismét nő, de nem éri el a már használható 16m szélességet. A Mező utca közepesen keskeny földút, melynek nyomvonala közvetlen a szabadkai út folytatása.

A Szabadkai út két sávnyi széles aszfalt burkolatú, kétoldalt rendezetlen zóldsávval (földsv), helyenként vízelvezető árokkal szegélyezve. Északi oldalán egyedileg, telkenként különböző megoldással kialakított járda húzódik. Egységes zöldfelület, vagy fasor nincs az út mentén, a meglévő fák között igazán értékes nem található.

A fejlesztés távlati célja

A kialakítandó főutca szerves részét képezné a központi területnek. Bár a gyalogos forgalom nagy részét védettebb útra (Dériné utcába) vezetnénk, már itt kialakulhatna egy kisvárosi központra jellemző kereskedelmi, szolgáltató funkciójú beépítés. Ez főként a gépjármű forgalomra számító üzlettipusoknak adna helyet, így a kialakításánál fokozottan figyelembe kell venni a parkolási lehetőség biztosítását.

Fejlesztés jellege

A fejlesztés hosszú távú megvalósítása várható, a szabályozási tervnek megfelelően. Ha az új beépítések engedélyezése, csak a tervlapnak megfelelően kialakított épületekre lehetséges idővel kialakul egy új utcakép, mely teret enged a közterület kívánt átrendezésének. Ha a forgalom növekedése megkívánja, az úttest szélesítésére a teljes szabályozási szélesség elérése előtt is mód nyílhat, mivel a jelenlegi utca szélesség és a meglévő előkertek kisajátításával megoldható az átalakítás nagy része.

A Tököli utca – Szabadkai út kereszteződésében a jelenlegi forgalmi terhelés mellett is sok a koccanásos baleset. A központ kiépülésével várhatóan a csomópont terhelése megnő, a Tököli útra kanyarodók száma lényegesen emelkedni fog. A Kossuth Lajos utcai csatlakozás közelsége, főként a forgalmi csúcsidőben a kereszteződések teljes feltöltődését, beállását fogja eredményezni.

Ennek elkerülésére körforgalom kiépítését javaslom, melynek helyigényét a meglévő zöldterület rovására ki lehet elégíteni. (Lsd.: M13. Környezetalakítási javaslat)

7.3., Hévállomásnál új alközpont kialakítás

A buszvégállomás áthelyezése jelentősen átalakítaná a településszerkezetet. Jelenleg a Szigetszentmiklós-Gyártelep Hév átjáró közelében helyezkedik el. Ide futnak be a távolsági buszok, innen indul a helyi buszjárat, és ennek közelében van a végállomása a Budapestre (Csepelre) tartó menetrendszerinti járatnak. A végállomás mellett van a VOLÁN buszgarázs, melynek kialakítása, mérete nem megfelelő. Áttelepítésének lehetőségét a vasúton túli területekre a fejlesztési koncepció is javasolja. A HÉV állomás és a területi rendelőintézet közelsége miatt sok az átszálló utas, de a terület környezeti kialakítása rendezetlen, elhanyagolt. A tér jelentős része Szigetszentmiklóshoz tartozik, közigazgatási területének a centrumtól távol eső, elszigetelt szeglete, fejlesztésében nem érdekelt. Jelenleg a szigethalmi ingázók nagy része innen indul, vagy itt száll át valamely másik tömegközlekedési eszközre. A településkéjük kialakításához jelentős befolyásoló tényező a csomópont igénytelen volta.

A VOLÁN garázs és pályaudvar áthelyezése a szigethalmi HÉV állomásra, lehetővé tenné egy olyan intermodális csomópont kiépítését, melynek léte önmagában a terület fejlődését vonná maga után. Üzletek, vállalkozások letelepedése, ezzel új munkalehetőségek teremtése várható.

A fejlesztés indokoltága

A településközpont és közlekedési alközpont létrejötte, Szigethalom számára minden szempontból kedvező volna. Megteremtődne a lehetősége egy olyan súlypont kialakulásának, mely gazdasági szempontból húzó szerepet töltené be, igényes kiépítésével a településkéjük megítélését azok szemében is pozitívrá formálná, akik csak átutazóként érintik a várost, kaput nyitna közvetlenül a központra úgy, hogy a település belső vérkeringésére nem volna jelentős forgalomterhelő hatással.

A fejlesztési terület adottságai

Jelenleg a terület a település alulhasznosított mezőgazdasági területe. Néhány lakóépület, kevés legelőnek használt terület és zömében parlagon hagyott egykori szántó található itt. Infrastrukturális lehetőségek kedvezőek, a Mező utca Ék-i oldalán lakóterület helyezkedik el, itt minden közmű kiépített. A „szigeti gerincút” megépülésével jobb közlekedési lehetőség nyílik a buszok és személygépjárművek számára, mint a meglévő mellékutakon.

A fejlesztés távlati célja

A tervezett kiépítés pozitívan befolyásolná a terület fejlődését. A gerincút megépülése önmagában gazdasági-kereskedelmi beruházások letelepedését generálja nyomvonal mentén, a tömegközlekedési csomópont a jó közlekedés, fokozott forgalom ígéretével értékesebbé tenné, kiemelné a szigethalmi területeket a versenytársakétól. Egyfajta versenyelőny, melynek kihasználása a település szűkös lehetőségei mellett igen jelentős többletbevételt jelenthet.

Fejlesztés jellege

A fejlesztés nem csak önkormányzati elhatározás kérdése, így megvalósításának feltételeiről csak a megfelelő előtárgyalások lefolytatása után lehet érdemben gondolkodni. Az érintett cégek (VOLÁN, HÉV), és a közútkezelő vállalat együttes közreműködését kell elérni és összehangolni.

7.4., Kerékpár és gyalogos forgalom számára csillapított forgalmú gyűrű létrehozása

A település úthálózatának kialakulása lehetőséget ad egy csillapított forgalmú körgyűrű kialakítására és egy a hozzá csatlakozó tengely kiépítésére, mely a települési intézményeket, a településközpontot összekötné a dunaparti területekkel, a parkerdővel és a kialakítandó sportközponttal.

A kerékpár használat biztonságossá tételéhez hozzátartozik a kerékpárok biztonságos parkolásának kialakítása. A megfelelő módon és helyen kialakított kerékpártárolók építése a fejlesztési program része kell legyen.

A fejlesztés indokoltága

Szigethalmon jelenleg a kerékpáros és gyalogos forgalom igen jelentős. A gyermekektől kezdve az idősekig, a relatív kis távolságok és a tömegközlekedés kötöttsége, a járatok ritkasága miatt, a gyalogos ill. kerékpáros közlekedést részesítik előnyben. Az utak keskeny volta, a járdák hiánya és a meglévők rossz állapota miatt ez ma nem kis veszélyt rejt magában.

Új lakóterületek nyitása, iskola és óvodaépítés – előrevetítik a fiatalok számának várható növekedését. Az élhető település kialakításának célja, az egészséges életmódra való nevelés, gépjármű forgalom csökkentésének igénye mind-mind a fejlesztés mellett szólnak.

A fejlesztési terület adottságai

A fő közlekedési tengelykereszt (Szabadkai út-Kossuth Lajos utca, Tököli út) négy részre osztja a települést. Ezeknek a részterületeknek összekötését, köztük a biztonságos közlekedés elősegítését lehetne megoldani kerékpár utak, csillapított forgalmú útszakaszok, és vegyes forgalmú utak kiépítésével. A nyomvonal a HÉV állomásról indulna, a Petőfi Sándor utcán haladna, ráfordulna a József Attila utcára. Az Árpád Fejedelem úton áthaladna a Szabadkai utat keresztezve, a Pázmándi utca végén kötne rá a tengelyre, mely szintén a HÉV állomástól jönne a Déryné utcán át az újonnan kialakítandó sétányon és központon keresztül. Folytatódna a Táncsics Mihály utcában, és a Nyár utcán át végig, majd a Parkerdön keresztül lefutna a dunaparti sétányig.

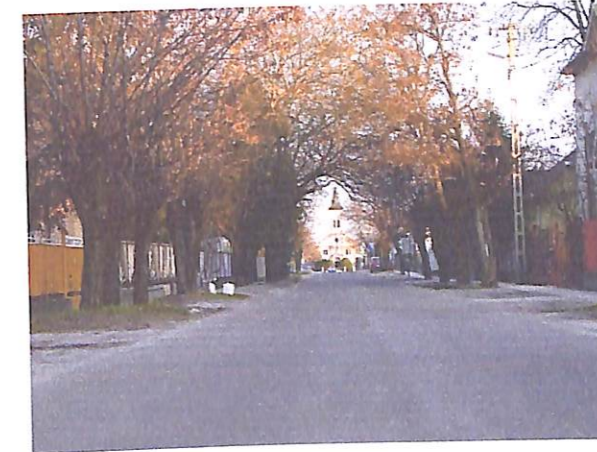
Fejlesztés jellege

A fejlesztés több lépcsőben megvalósítható. Részben fontossági sorrend részben az átalakítás mértékének nagysága befolyásolja az ütemezést. Vannak útszakaszok, ahol forgalom csillapító jelzőtáblák kihelyezése, van, ahol elkülönített kerékpárút kiépítése szükséges. A központi részen vegyesforgalmú út (Woonerf) kialakítása javasolt.

A közintézmények előtt, a tömegközlekedési eszközök megálló közelében, a parkok és játszótérek mellett kerékpártárolót kell létrehozni, lehetőség szerint úgy, hogy ellenőrzött benyomást keltsen (Pl.: a közeli közintézmény portájáról rálátni.), a kerékpár zárat legyen mihez rögzíteni, és fedett legyen.

7.5., József Attila utca humanizálása

A József Attila utca a kronológiai vizsgálat alapján az egyik legrégebbi utcája a településnek. Struktúrájában még ma is őrzi az egykori hangulatot. A jellemző helyi karakterjegyeket őrző kis családházak sora, az első iskola, és postaépület az utca végén magasodó templomtorony és az összeboruló lobkorona hangulatának megőrzése a település feladata.



Művi értékeknek híján van Szigethalom, nincs védett, vagy helyi védettségű épülete. A település fiatal volta magyarázza ezt, de a múltja, még ha nem is olyan ősidőkre nyúlik vissza, értékékként kell szerepeljen a köztudatban.

Az utcára vonatkozó forgalmi vizsgálatok, és levonható következtetések a 3.1.b., fejezetben megtalálhatók.

A humanizáláshoz szükséges a buszforgalom kivonása az utcából, és az átmenő forgalom korlátozása. Mivel a hagyományos utcaépítéshez hozzátartozik a külön szintű, elválasztott közlekedés, ezen nem változtatnék, de kiépítését egységesebbé, rendezettebbé tenném.

Fontos lenne a kétoldali járdák egységes kiépítése, az útpadka rendezése.

A zóldsávban esővíz elvezető árkok rendbetétele, helyenként kiépítése és a zöldfelületek karbantartása.



A buszforgalom nyomvonalának áthelyezése az utcában és környékén sem jelent problémát, hisz a tömegközlekedés elérhetőségének távolsági lefedettsége így is teljes, mindenütt 500m-en belül van. (Izd.: Mellékletek, M6 tervlap, Közlekedés vizsgálat)

Az előzőekben és az 1.3.b., fejezetben leírtak alapján javaslom az utca humanizálását, utcaépítés helyi védelmét.

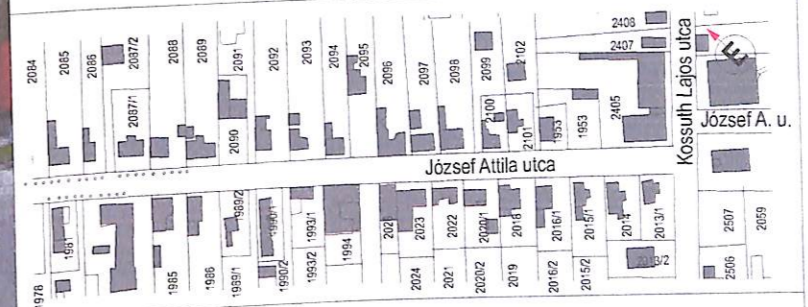
A javaslatot alátámasztó vizsgálati tervlapok a következő oldalakon találhatóak.

BETHALOM

József Attila utca
HRSZ:
Védelem foka: H 2



Leírás
 A József Attila utca megtartotta régi "falusias" jellegét. Az utcaképet jelentősen befolyásolja a sok kis családiházas beépítés, mely a település kezdeti időszakában alakult ki. Érdeemes volna az épületeket eredeti formájukban megtartani, az utcakép helyi védelme javasolt.



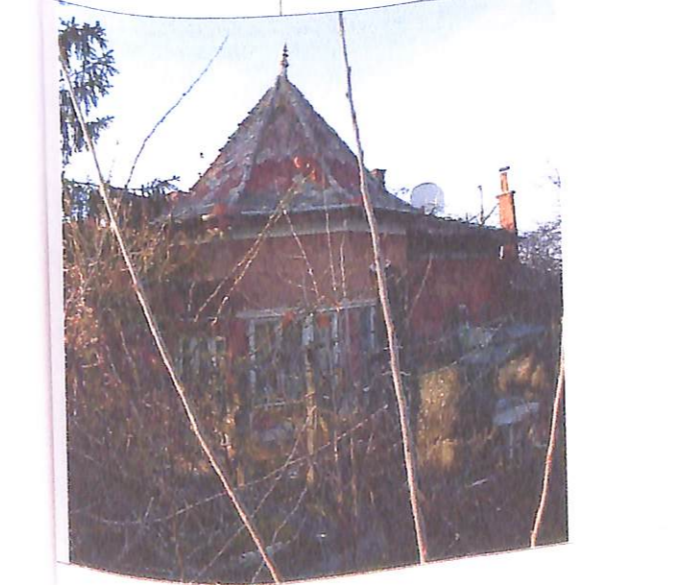
Posta
 József A. u. 23. sz.
HRSZ:
Védelem foka: H 1



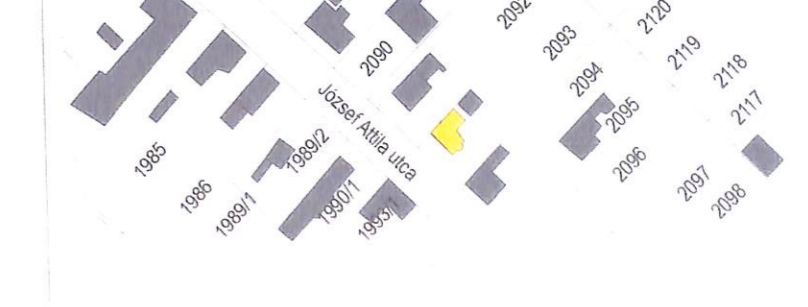
Leírás
 A régi posta épület utcával párhuzamosan futó sátoztetőjéből közepén, keresztbe előreugró oromfalas kialakítása az órmótlan épületet arányossá teszi. Tömeg-aránya több lakóépületen is visszaköszön, az utcaképet jelentősen befolyásolva. Érdeemes volna az épület eredeti formájában megtartani, helyi védelme javasolt.



József A. u. 64. sz.
HRSZ:
Védelem foka: H 2



Leírás
 A felújítandó épület megőrizte eredeti formáját, mely a posta épülettel mutat egységet. Itt a homlokzati oromfalat egy kiugró toronysapkás kiemelés hangsúlyozza, mely a régebbi településrészen gyakori elem. Az utcakép szempontjából fontos lenne védeni az épület tömegarányát, és a homlokzat jellemző arányait, formáját.



GETHALOM

Posta
sef A.u. 23. sz. HRSZ: 1951
Védelem foka: H 1



Leírás
A régi posta épület utcával párhuzamosan futó sátortetőjéből közepén, keresztbe előreugró oromfalas kialakítása az órmótlan épületet arányossá teszi. Tömeg-aránya több lakóépületen is visszaköszön, az utcaképet jelentősen befolyásolva. Érdeemes volna az épület eredeti formájában megtartani, és pl. helytörténeti múzeumot kialakítani benne. Helyi védelme javasolt épület.



sef A. u. 24. sz. HRSZ: 2054
Védelem foka: H 2



Leírás
A régi posta épületet egységet mutató lakóépület, melynek tömege homlokzata szerencsésen megtöri a kisebb homlokzati síkot mutató családiházak sorát. Az utcakép szempontjából fontos lenne védeni az épület tömegarányát, és a homlokzat jellemző arányait, formáját.



sef A. u. 5. sz. HRSZ: 1932
Védelem foka: H 2



Leírás
A nemrég felújított épületmegőrizte eredeti formáját, mely a posta épülettel mutat egységet. Itt a homlokzati oromfalat egy kiugró toronysapkás kiemelés hangsúlyozza, mely a régebbi településrészen gyakori elem. Az utcakép szempontjából fontos lenne védeni az épület tömegarányát, és a homlokzat jellemző arányait, formáját.



SZIGETHALOM - JELLEGZETES CSALÁDIHÁZAK

ef A. u. 77. sz. HRSZ: 2013/1
Védelem foka: H 2



Leírás
A hagyományos lakóházak a telek északi határvonalán épültek, osztott tetőformájú, utcára merőleges gerincvonallal, amire középen egy merőleges nyeregretető csatlakozott. Alaprajzuk hármass belső tagolást mutat. (előszoba-konyha-szoba) A telepések első házaira jellemző a 45°-os tető és keskeny ereszalja. A bejárat az előszobába nyílt, ahonnan a konyhába, majd a szobába lehetett jutni. Helyi védelme javasolt épület.



ef A. u. 30. sz. HRSZ: 2061
Védelem foka: H 2



Leírás
A néhány helyen még meglévő homokbuckák oldják egy kicsit az alföldi jelleget, a régi városrészben jellegzetesen kihasználták ezeket a dombokat, és a dombtetőre épített házak mozgalmasabbá, színesebbé teszik az utcaképet. Az épületek rakott, vagy vert sárfalból készültek, a későbbiek között volt már kisméretű téglából rakott szerkezet is. Helyi védelme javasolt épület.



ef A. u. 14. sz. HRSZ: 2045
Védelem foka: H 2



Leírás
Az utcában (és a régi településrészekben gyakori a kiugró toronysapkás kiemelés, mely hangsúlyozza az épületet. Az utcakép szempontjából fontos lenne védeni az épület tömegarányát, és a homlokzat jellemző arányait, formáját.



VIII. Környezetalakítási javaslat

A központi területre vonatkozó elgondolásokat környezetalakítási javaslatban foglaltam össze.
Ezen ábrázoltam az elképzelt közút kialakítást a járdák elhelyezését, a terek és utak kapcsolatát. Feltüntettem a közútcsatlakozások kiépítésének lehetőségét. A zöldfelületek kihasználásának, beültetésének adottságait és fasorok ültetésének szükségességét is. A vegyesforgalmú út woonef rendszerű kiépítését javaslom, a forgalom csökkentésére és a gyalogos biztonság növelésére.

IX. Első lépcső - Központi terület szabályozása

A központi terület (Petőfi Sándor utca - Aradi utca - Kossuth Lajos utca - Tököli utca - Sport utca - Mátyás utca - Déryné utca által határolt terület) szabályozása és annak vonatkozó előírásainak következetes betartása az engedélyezési eljárásokban, az első lépcsőfoka a javasolt fejlesztések megvalósulásának.
A szabályozási terv készítése során az OTÉK vonatkozó előírásait és jelkulcsát alkalmaztam. A szabályozási tervlap a mellékletekben található (M13)

Általános előírások

Az építési helyek meghatározásánál egységesen (a településre amúgy is jellemző) 5m-es előkert, 5m-es oldalkert és 6m-es hátsókert kialakítását tekintettem mérvadónak. Ettől csak az Lk-1 jelű övezetben tértem el, ahol a beépítés kialakulnak tekinthető, új építés nem várható. Itt építési vonalat nem határoztam meg, csak az esetleg szükséges további melléképületek építésére vonatkozólag építési helyet jelöltem ki.

Az építési vonalak az épületek utcafronti homlokzati síkjának kötelező érvényű elhelyezését jelölik, az övezeti besorolásnak megfelelő beépítési módra vonatkozó előírások megtartása mellett. Az építési vonal teljes hosszának minimálisan 70%-ában kell épületet elhelyezni. A Petőfi Sándor és Szabadkai utcák fésűs beépítést mutató építési telkei esetében az építési vonal elé (az előkert felé) is lehet a homlokzati síkot helyezni, az építési hely adta kereteken belül, de a homlokzat vonalvezetésének az építési vonallal párhuzamosan kell futnia.

Tekintettel arra, hogy a tervezett szabályozás, csak a település egy részét érinti, az övezeti besorolások alkalmazásakor a meglévő HÉSZ- ban (Izd.: Szigethalom Város Önkormányzatának 13/2006.(V.26.) Kt. Rendelete) foglaltakat (azokat felülvizsgálva a tervezési területre vonatkozóan) megtartottam, az övezeti jelöléseket átvettem, egy pontban módosítva.

A módosítás a Vt-2, településközpont vegyes övezetét érinti. Itt az önkormányzati rendeletben zárt sorú beépítés, 800m² minimális telekméret, és 8.00m legnagyobb alkalmazható építmény magasság van meghatározva. Figyelembe véve a település kialakult struktúráját, karakterjegyeit, és az adott övezetbe sorolt terület nagyságát és elhelyezkedését, ezeket a paramétereket módosítottam a következők szerint:
-beépítés: oldalhatáros (O), minimális telekméret: 700m², és legnagyobb alkalmazható építmény magasság: 7.00m.

A tervlapon a jelölések, és a fontosabb paraméterek fel lettek tüntetve.

X. Megvalósítási javaslat - stratégia:

„ a fejekben dől el minden ”

Jelen szakdolgozatban bemutatott és indokolt fejlesztési lehetőségek és azokat alátámasztó vizsgálati anyagok, épp úgy mint a szabályozási terv is csak egy fiktív elgondolás és gondolatébresztőnek vitaindítónak felel meg egy esetleges megvalósítási terv előkészítése során.

Ahhoz hogy ebből valóban a település épülését, fejlődését szolgáló megvalósítható project lehessen, nem kihagyható a jelen szakdolgozat lehetőségeit meghaladó előkészítő munka. Gondolok itt a közösségi tervezésre: a lakossági fórumokra, civil és gazdasági szervezetek részvételével megrendezett meetingekre. Az eredményes együttműködés egy adott szinten belül az önkormányzat, a gazdasági, a szociális partnerek, a civil szervezetek és a lakosság között elengedhetetlen feltétele a kívánt cél elérésének, a kezdeti gondolat megvalósulásának.

A fejlesztési elképzelések igazolásához szükség van, közvélemény-kutatásra, melynek eredményeként a visszacsatolás során a javaslatokkal módosítható a koncepció.

A jóváhagyandó terv folyamatos információcsere alapján kell kialakuljon, hogy a célok meghatározása valóban megfeleljen a helyi szükségleteknek.

Gazdasági oldalról jelen fejlesztéseknek nincs meg a realitása. Saját tőke nem áll az önkormányzat rendelkezésére. Éppen ezért nagy hangsúlyt kapnak a forráslehetőségek között a pályázatok, és azon belül is az EU-s támogatások.

A pályázatok mellett a források és lehetőségek megteremtésének másik útja a partnerségi kapcsolatok kialakítása. Ennek célja, a program hatékonyabb végrehajtásának, és a valós szükségletekhez való illeszkedés elősegítése, a fejlesztési kapacitás növelése. Fontos szerepe van a kidolgozás és értékelés fázisában, a megvalósíthatóság realizálásában. Segít az alternatívák közti választásban, és a pénzügyi terv kialakításában.

A partnerség létrehozható az önkormányzat és a civil-, és gazdálkodó szervezetek, pénzintézetek között. Nagysága nem feltétlenül jár együtt hatékonyságával.

A lakossággal való kapcsolattartás és az eredményes partnerség kialakításához jó kommunikáció és PR munka szükséges. A kommunikáció akkor eredményes, ha kétoldalú, a PR pedig:

„A hírnévről szól annak az eredménye, amit teszel, amit mondasz és amit mások mondanak rólad. A PR munkafolyamata tervszerű és hosszan tartó erőfeszítés azért, hogy egy szervezet és környezete közötti jóakaratot és kölcsönös megértést építsünk ki és tartsunk fenn, azzal a céllal, hogy megértést és támogatást nyerjen és befolyásolja a véleményt és a viselkedést.” (Pro-Regio előadásából)

Célja: a megértés, a bizalom erősítése, támogatás, együttműködési készség, részvétel elérése, konszenzus és nyitottság kialakítása.

A PR munka akkor eredményes, ha minden célcsoporthoz a leghatékonyabb módon jut el az információ. Ezek lehetnek rendezvények, ill. rádió, tv adások, vagy nyomtatott formában is (plakát, szórólapok, újság stb.)

Ezeken múlik a szervezeti goodwill/bizalom kialakítása és megtartása, aminek köszönhető a lakossággal való kapcsolattartás eredményessége.
 A település image, ami a befektetők szempontjából is meghatározó, nagyrészt a lakosság hozzáállásán múlik.
 A lakosság ráhangolása a célokra, a tervek elfogadtatása ösztönzés a spontán szerepvállalásra is. A települési összkép kialakulása nagymértékben függ a lakossági részvételtől.
 A szép környezet vonzza a betelepülőket, befektetőket, segíti a megtartásukat, és a fejlődést. A goodwill és image alapja, ezért kialakítása és megőrzése fontos feladat.

Köszönet:

Munkám során sokan segítettek a végleges koncepció kialakításában, és hozzájárultak szakdolgozatom elkészüléséhez.
 Itt kell most köszönetet mondjak elsősorban felkészítő tanárimnak Holényi Magdolna főiskolai docensnek, Schwarzuk Ágnes és Lukovich Tamás külső óraadó tanároknak, és tanszékvezető dr. Reischl Gábor DLA főiskolai tanárnak, akik építő kritikával segítettek a munka során.
 Köszönet illeti még a PESTTERV Kft. munkatársait Pekár Zoltán településrendező tervezőt, és Lombár István közlekedés tervezőt, akik biztosították számomra az alaptérképet, és a rendezési terveket, továbbá személyes konzultáción értékes gondolatokkal járultak hozzá a végleges koncepció kialakulásához.

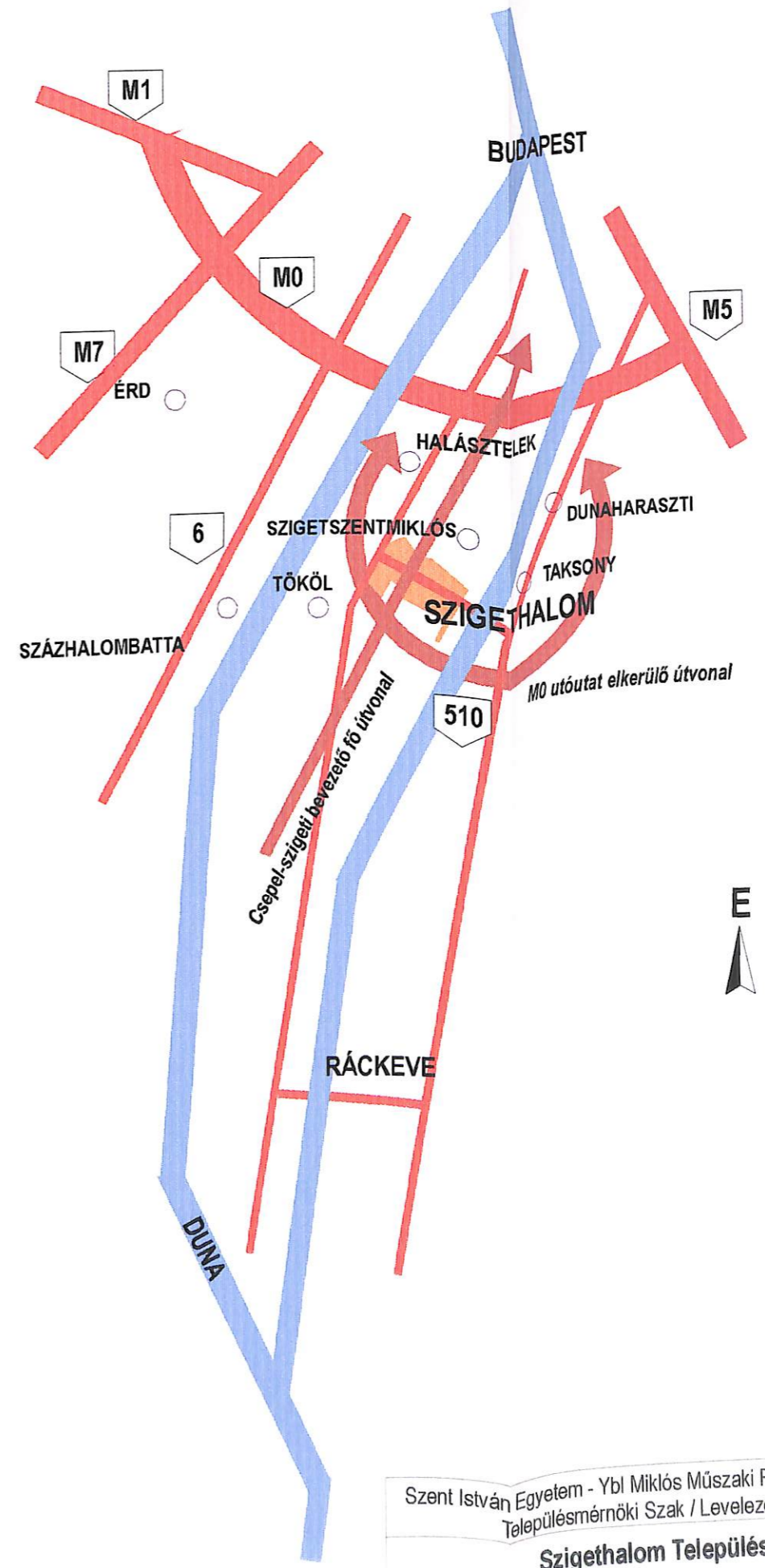
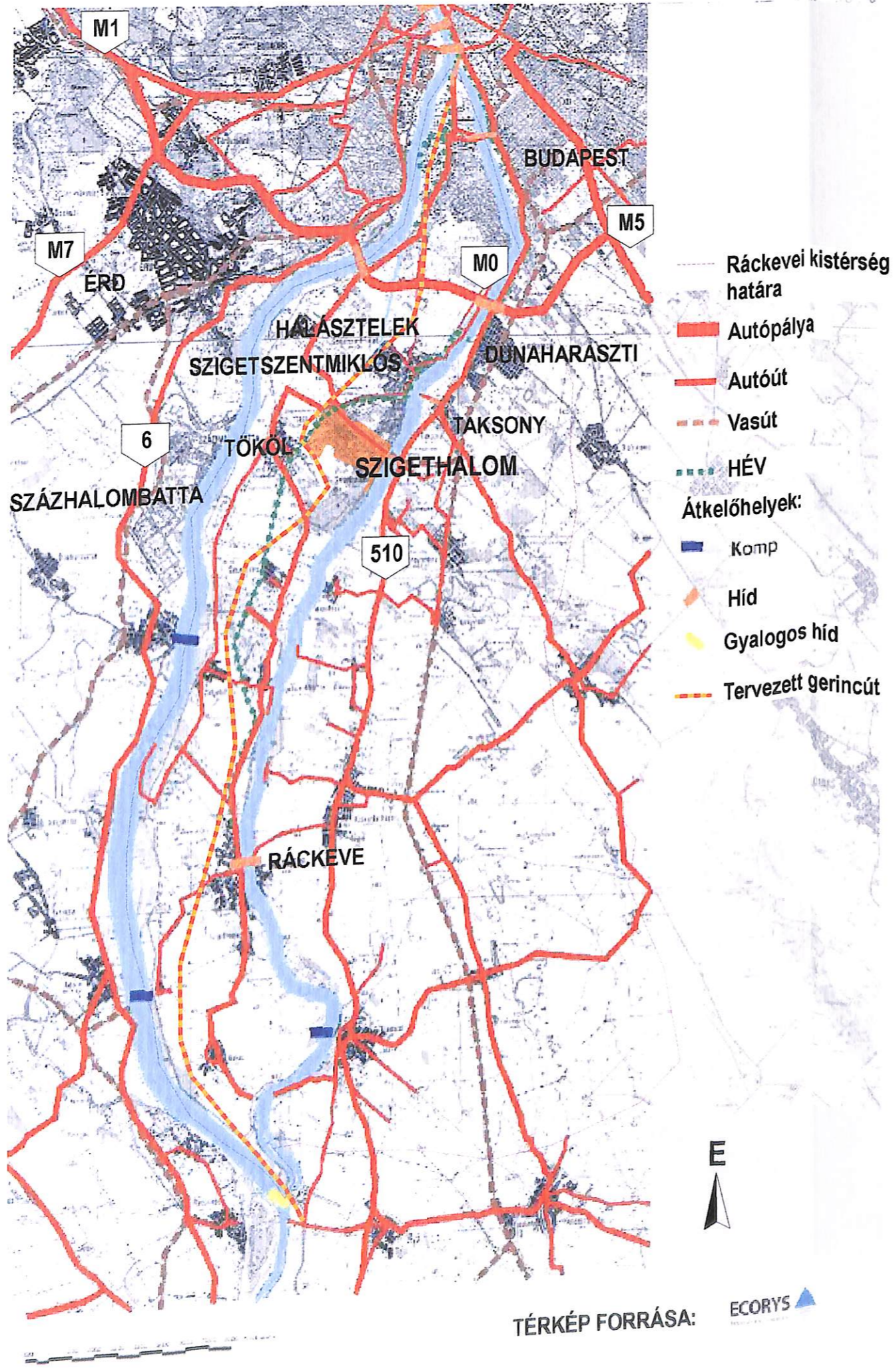
Ábrajegyzék

1.,-Tervezett fejlesztések sematikus ábrázolása.....	4.
2.,-Szigethalom elhelyezkedése.....	5.
3.,-Település helyzete.....	6.
4.,-Tömör üres morfológia.....	17.
5.,-Közterületi struktúra.....	20.
6.,-Forgalomlefolys ábrázolása.....	23.

Irodalomjegyzék

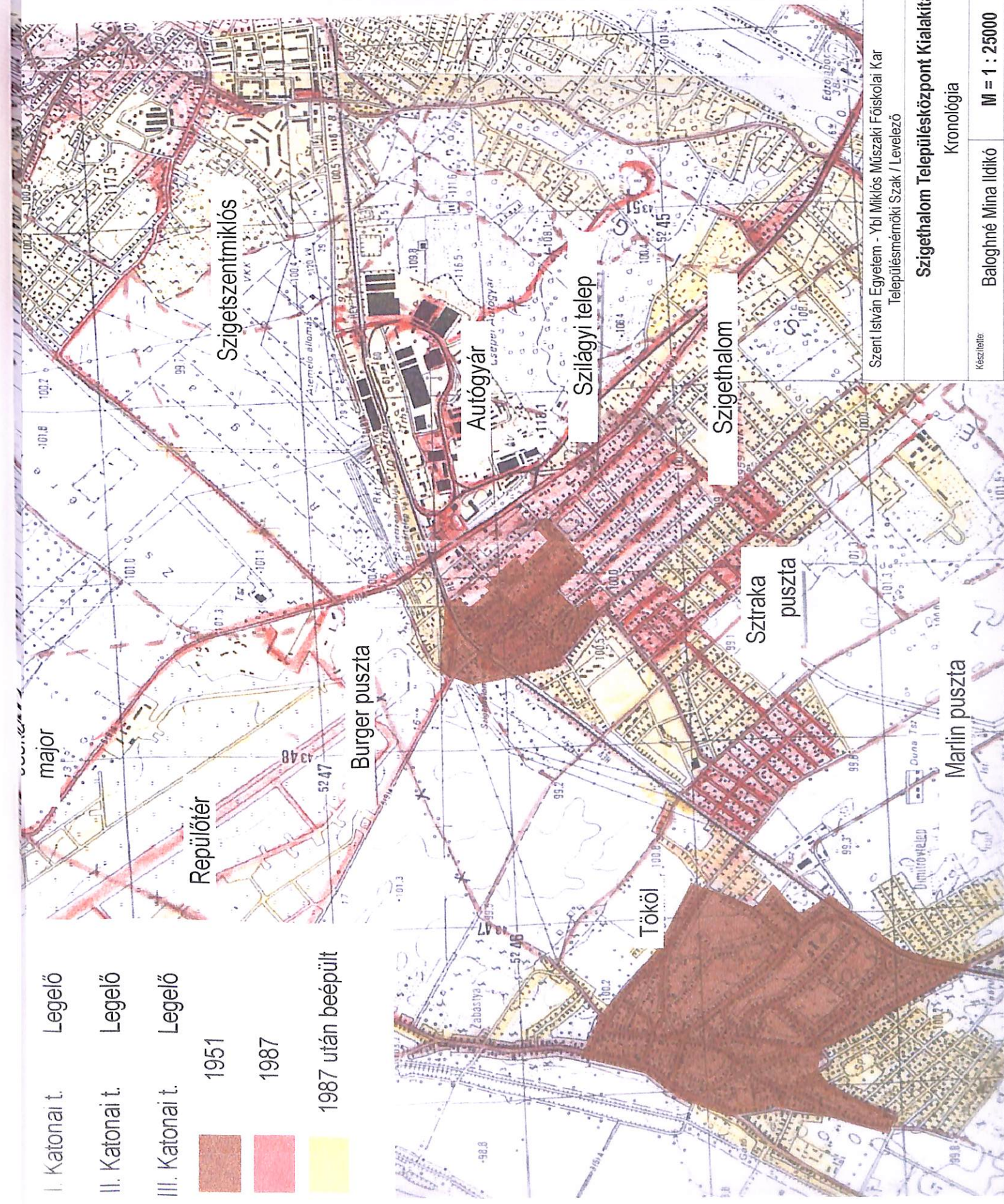
- Lukovich Tamás: A Posztmodern Kor Városépítészetének Kihívásai (Pallas Stúdió, 2001)
 Meggyesi Tamás: A város útjai és tévtíjái (Műszaki, Bp.1985)
 OTEK (Országos Településrendezési és Építészeti Követelmények)
 Szántó Katalin-F. Holényi Magdolna: Ökológikus településfejlesztés (SJEP09015/95)
 Terület és településrendezési ismeretek, Szerk: László László (MKI. 2006)

www.szigethalom.hu
www.kisduna.net



Szent István Egyetem - Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar Településmérnöki Szak / Levelező	Regisztrációs szám M-1
Szigethalom Településközpont Kialakítása Kistérségi kapcsolatok	
Készítette: Baloghné Mina Ildikó	Dátum 2007

- I. Katonai t. Legelő
- II. Katonai t. Legelő
- III. Katonai t. Legelő
- 1951
- 1987
- 1987 után beépült



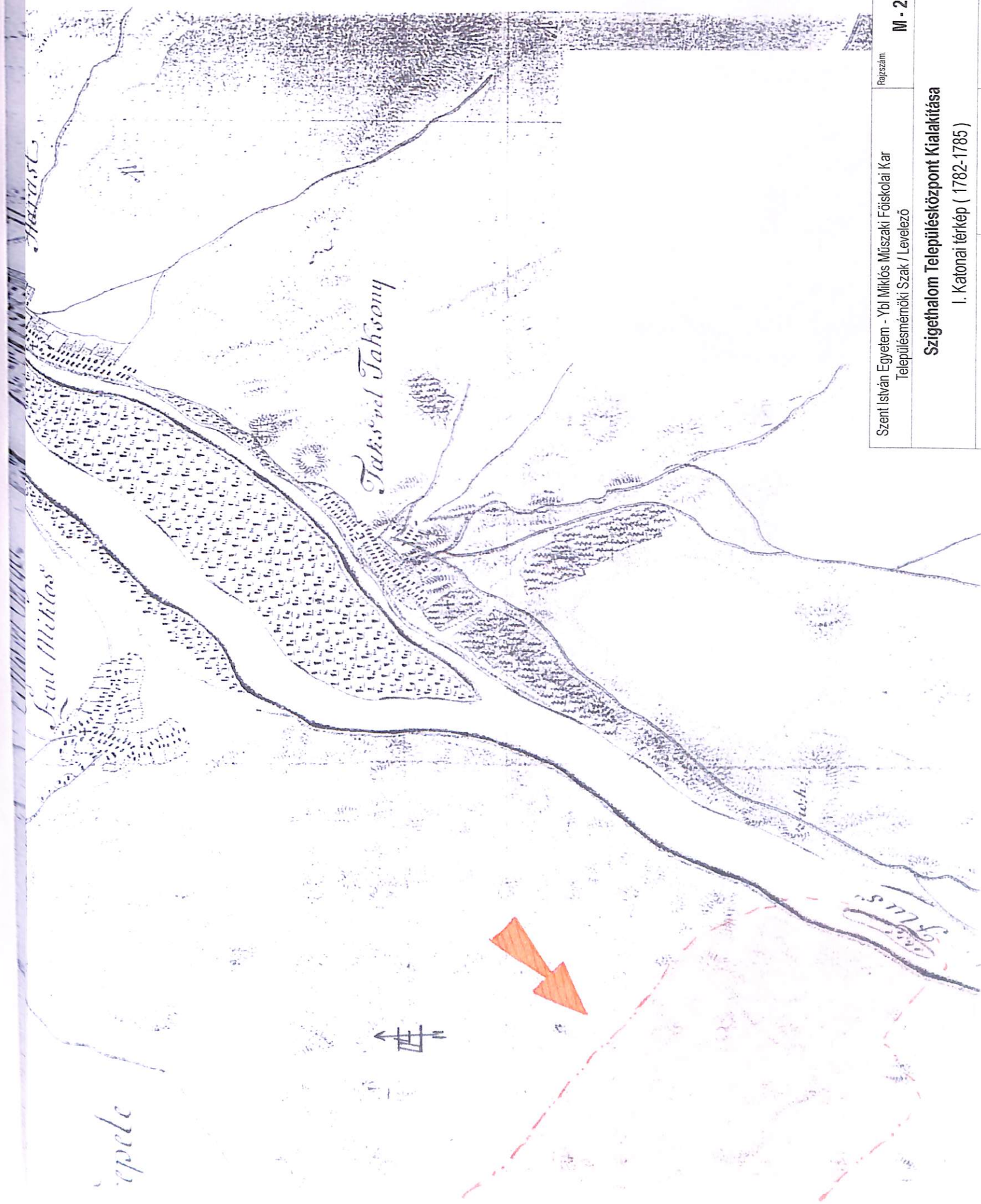
Szent István Egyetem - Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar
Településmérnöki Szak / Levelező

Rajzszám
M - 2

Szigethalom Településközpont Kialakítása
Kronológia

Készítette
Baloghné Mina Ildikó **M = 1 : 25000**

Dátum
2007. május



Szent István Egyetem - Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar
Településmérnöki Szak / Levelező

Rajzszám

M - 2a

Szigethalom Településközpont Kialakítása
I. Katonai térkép (1782-1785)

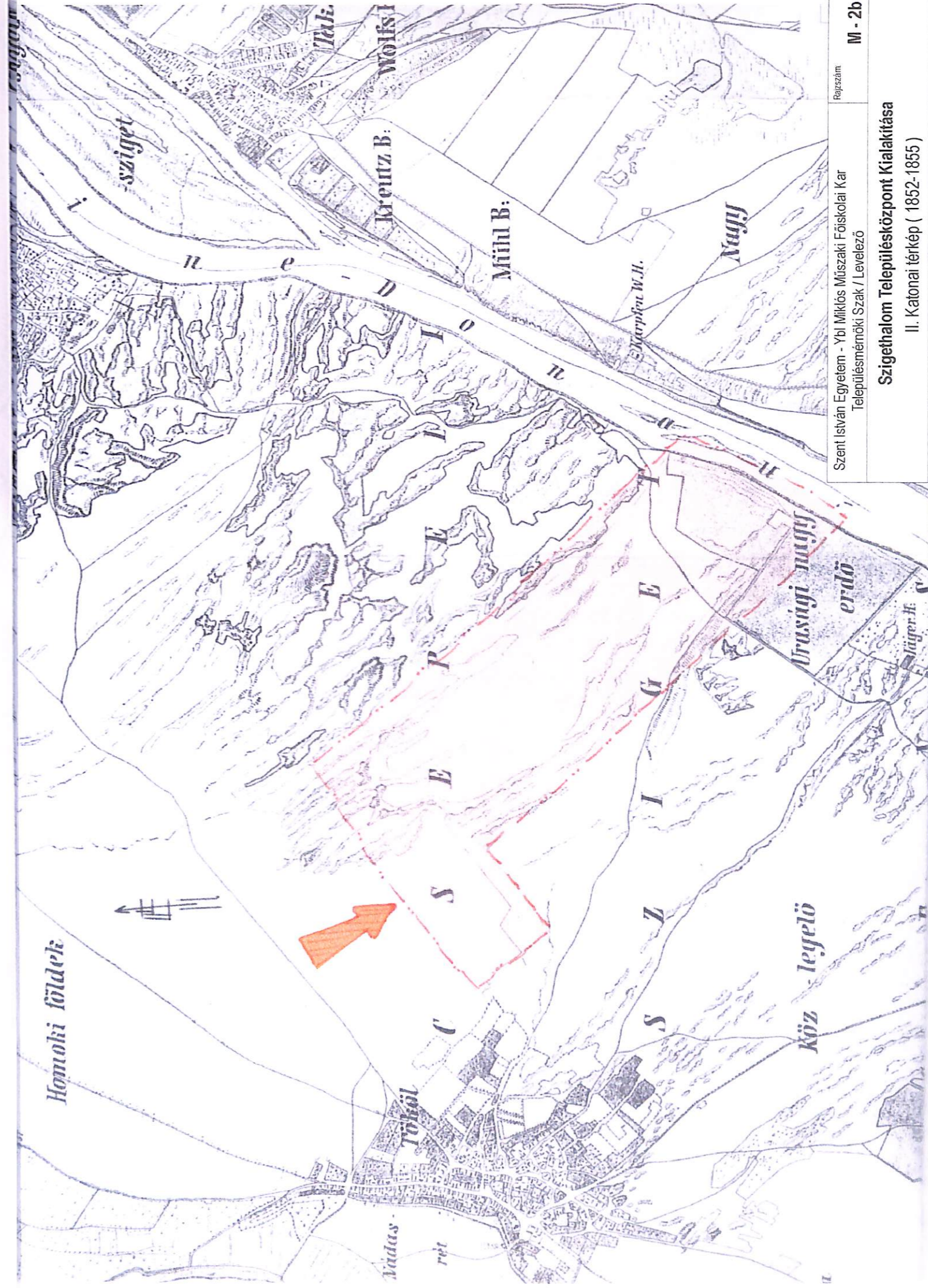
Készítette

Baloghné Mína Ildikó

M = 1 : 25000

Dátum

2007. május



Szent István Egyetem - Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar
Településmérnöki Szak / Levelező

Rajzszám

M - 2b

Szigethalom Településközpont Kialakítása

II. Katonai térkép (1852-1855)

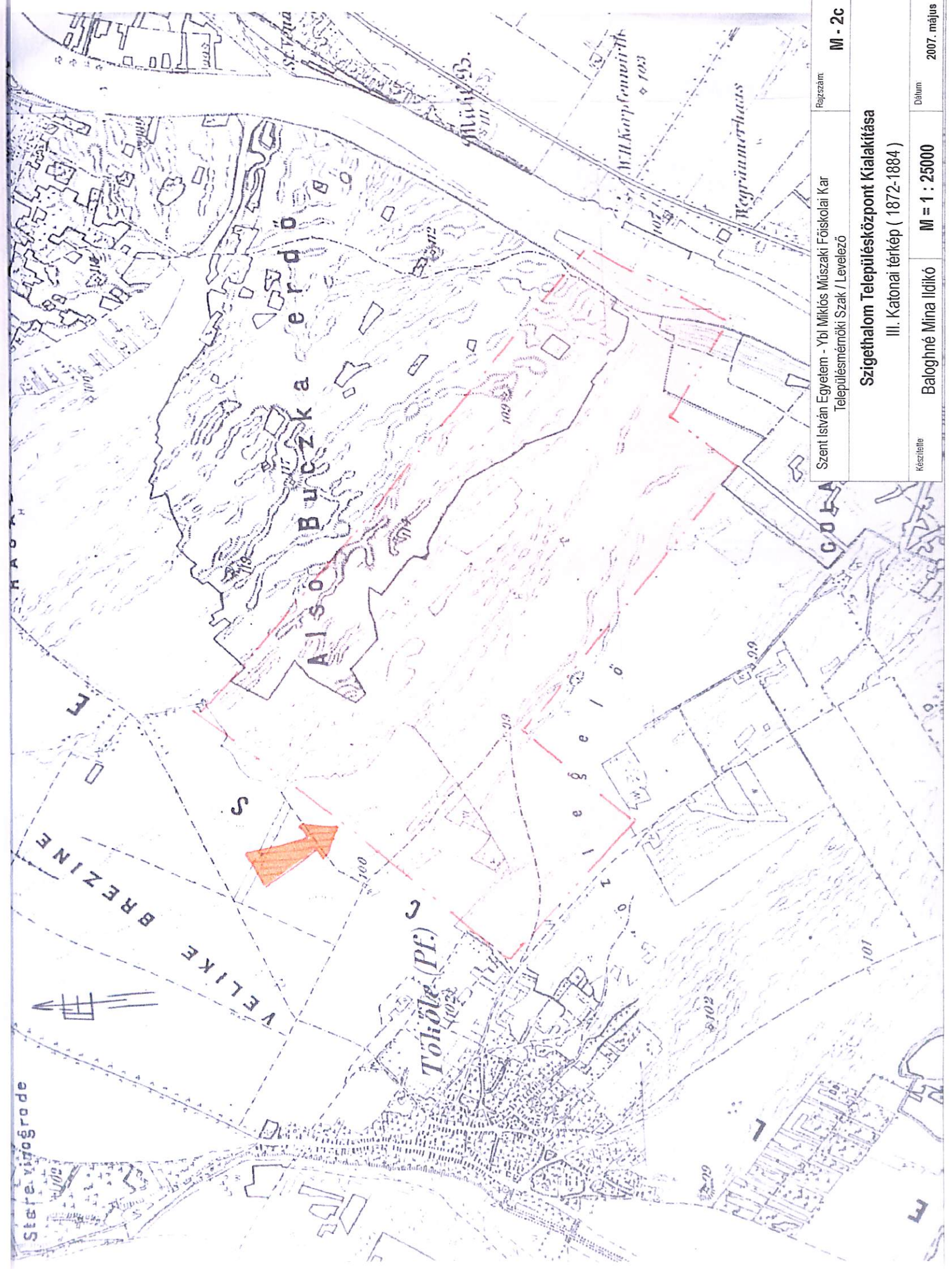
Készítette

Baloghné Mina Ildikó

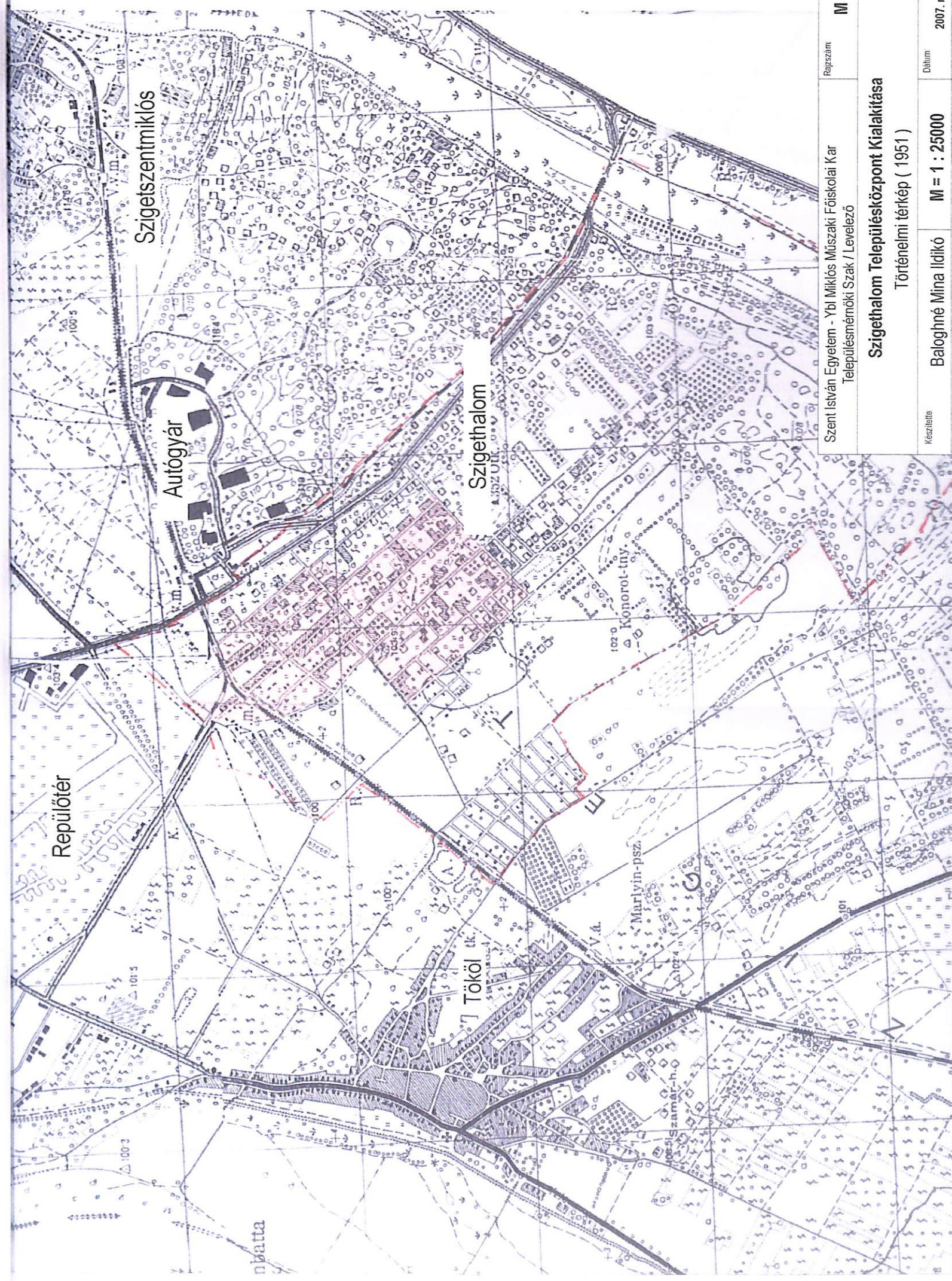
M = 1 : 25000

Dátum

2007. május



Szent István Egyetem - Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar Településmérnöki Szak / Levelező	Regisztráció	M - 2c
Szigetalom Településközpont Kialakítása		
III. Katonai térkép (1872-1884)		
Készítette	Baloghné Mima Ildikó	M = 1 : 25000
Dátum		2007. május



Szent István Egyetem - Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar
Településmérnöki Szak / Levelező

M - 2d

Rajzszám

Szigethalom Településközpont Kialakítása
Történelmi térkép (1951)

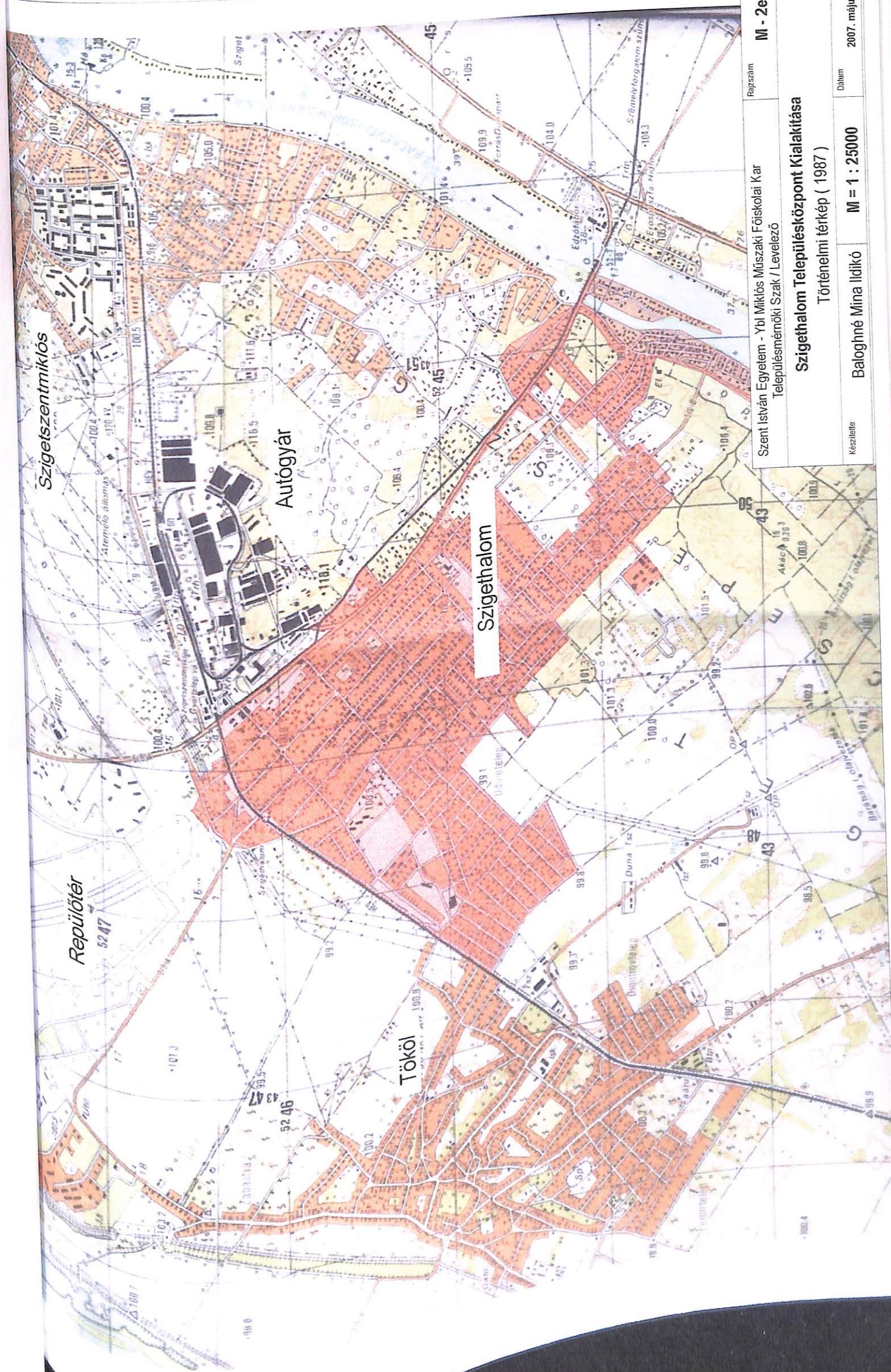
Készítette

Baloghné Mina Ildikó

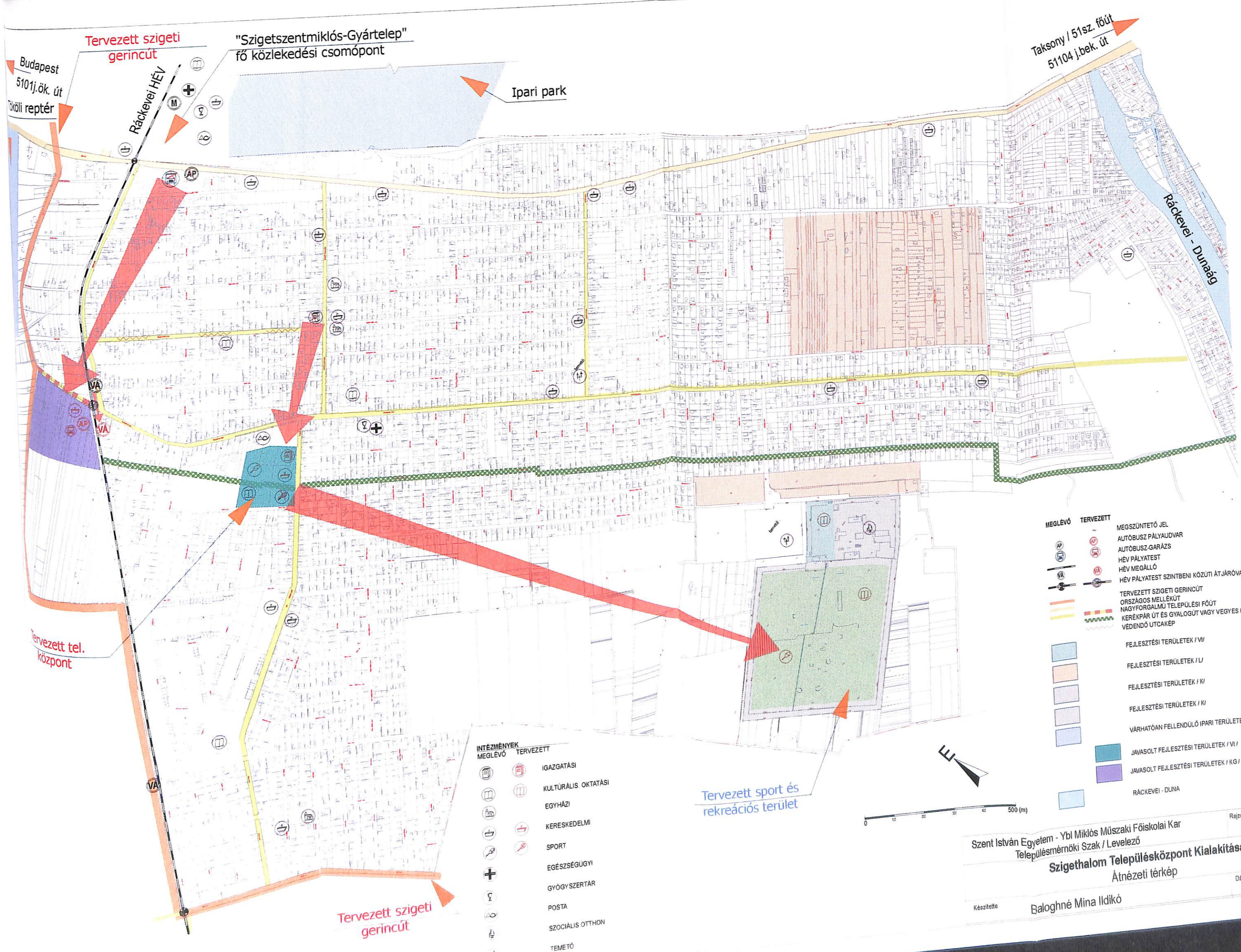
M = 1 : 25000

Dátum

2007. május



Rajzszám **M - 2e**
 Szent István Egyetem - Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar
 Településmérnöki Szak / Levelező
Szigethalom Településközpont Kialakítása
 Történelmi térkép (1987)
 Készítette Baloghné Mina Ildikó **M = 1 : 25000**
 Dátum 2007. május



Tervezett szigeti gerincút

"Szigetszentmiklós-Gyártelep" fő közlekedési csomópont

Ipari park

Taksony / 51.sz. főút
51104 j.bek. út

Ráckevei - Dunág

Budapest
5101j.ök. út
Kökösi reptér

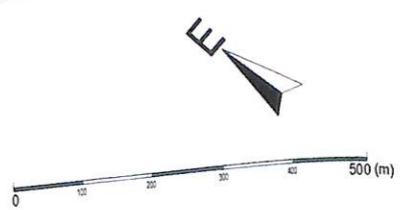
Ráckevei HÉV

Tervezett tel. központ

Tervezett sport és rekreációs terület

- | INTÉZMÉNYEK | | |
|-------------|-----------|---------------------|
| MEGLÉVŐ | TERVEZETT | |
| | | IGAZGATÁSI |
| | | KULTURÁLIS OKTATÁSI |
| | | EGYHÁZI |
| | | KERESKEDELMI |
| | | SPORT |
| | | EGÉSZSÉGÜGYI |
| | | GYÓGYSZERTÁR |
| | | POSTA |
| | | SZOCIÁLIS OTTHON |
| | | TEMETŐ |

- | MEGLÉVŐ | TERVEZETT | MEGSZÜNTETŐ JEL |
|---------|-----------|---|
| | | MEGSZÜNTETŐ JEL |
| | | AUTÓBUSZ PÁLYAUDVAR |
| | | AUTÓBUSZ-GARÁZS |
| | | HÉV PÁLYATEST |
| | | HÉV MEGÁLLÓ |
| | | HÉV PÁLYATEST SZINTBENI KÖZÜTTI ÁTJÁRÓVAL |
| | | TERVEZETT SZIGETI GERINCÚT |
| | | ORSZÁGOS MELLÉKÚT |
| | | NAGYFORGALMÚ TELEPÜLÉSI FŐÚT |
| | | KEREKPÁR ÚT ÉS GYALOGÚT VAGY VEGYES HASZNÁLATÚ ÚT |
| | | VÉDENDŐ ÚTCAKÉP |
| | | FEJLESZTÉSI TERÜLETEK / V/ |
| | | FEJLESZTÉSI TERÜLETEK / L/ |
| | | FEJLESZTÉSI TERÜLETEK / K/ |
| | | FEJLESZTÉSI TERÜLETEK / K/ |
| | | VÁRHATÓAN FELLENDÜLŐ IPARI TERÜLETEK |
| | | JAVASOLT FEJLESZTÉSI TERÜLETEK / V/ / |
| | | JAVASOLT FEJLESZTÉSI TERÜLETEK / K/ / |
| | | RÁCKEVEI - DUNA |



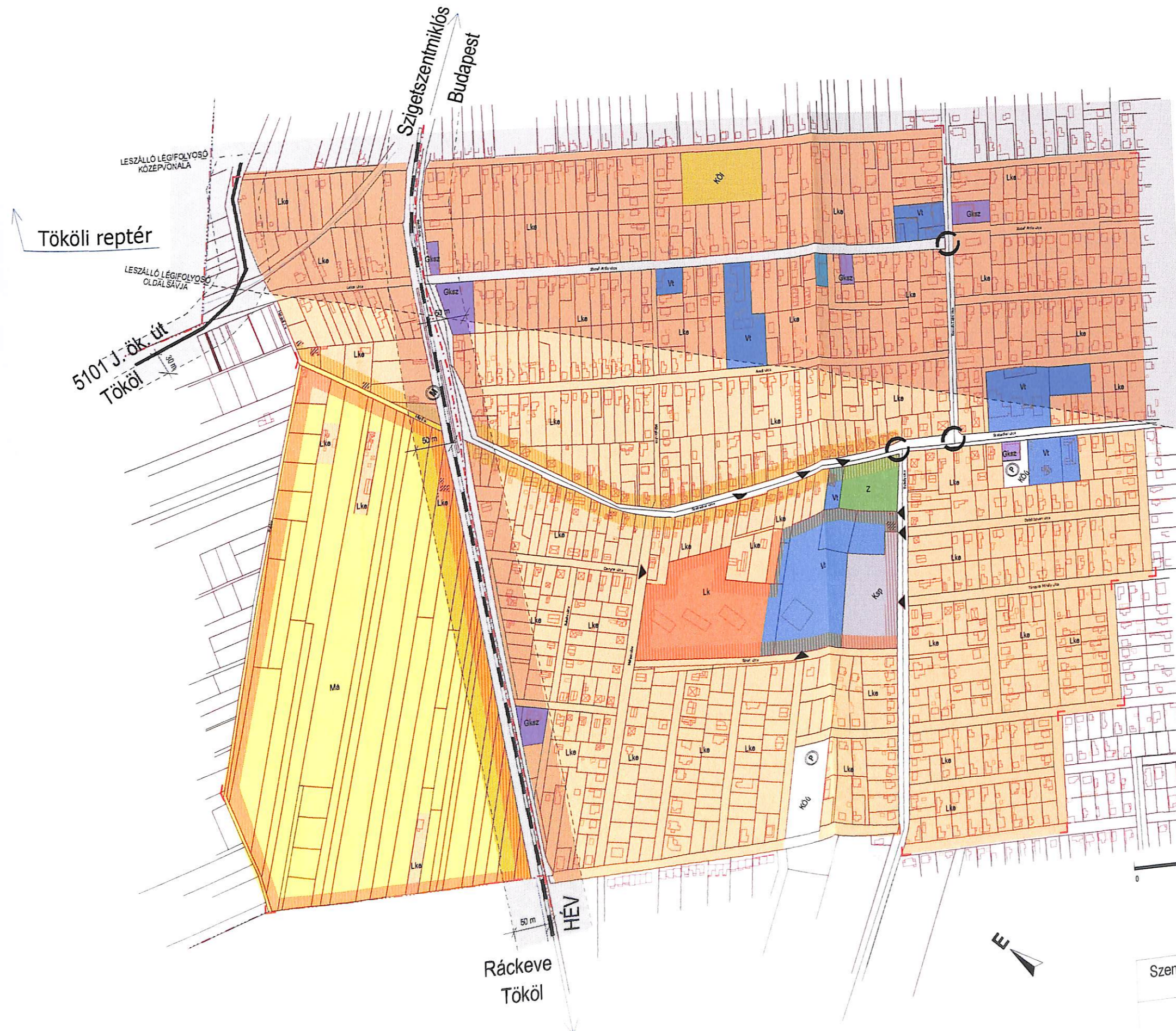
Szent István Egyetem - Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar
Településmérnöki Szak / Levelező

Szigetmonostor Településközpont Kialakítása
Átnézeti térkép

Készítette: Balogné Mina Ildikó

Dátum: 2007. május

Rajzszám: M - 3



- TERVEZÉSI TERÜLET HATÁRA
- IGAZGATÁSI TERÜLET HATÁRA
- BÉLÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET HATÁRA
- ORSZÁGOS MELLÉKÚT
- TELEPÜLÉSI MELLÉKÚT, GYŰJTŐÚT
- FONTOS SZINTBENI KOZÚTI CSOMÓPONT
- PARKOLÓ
- HÉV PÁLYATEST
- HÉV MEGÁLLÓ
- VÉDŐSÁV ÉS HATÁRA
- KISVÁROSOS LAKÓTERÜLET (Lk)
- KERTVÁROSOS LAKÓTERÜLET (Lka)
- TELEPÜLÉSKÖZPONT VEGYES TERÜLET (Vt)
- KERESKEDELMI SZOLGÁLTATÓ GAZDASÁGI TERÜLET (Gkzz)
- KÜLÖNLEGES TERÜLET/SPORTPÁLYA (Ksp)
- KÜLÖNLEGES TERÜLET, ÚT (KÖ)
- LÉGIKÖZLEKÉSI TERÜLET (KÖ)
- ZÖLDTERÜLET (Z)
- MEZŐGAZDASÁGI TERÜLET (Mb)
- BONTHATÓ ÉPÜLET
- TERÜLET FELTÁRÁSÁNAK LEHETSÉGES IRÁNYAI
- ALULHASZNOSÍTOTT TERÜLET HATÁRA
- REHABILITÁLANDÓ TERÜLET HATÁRA



Szent István Egyetem - Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar
 Településmérnöki Szak / Levelező

Szigetalom Településközpont Kialakítása - Központi Terület
 Jelenlegi területfelhasználás / Lehetőségek és korlátok

Készítette: Baloghné Mina Ildikó

Rajzszám: M - 5

Dátum: 2007. május



MEGLÉVŐ	TERVEZETT	
		TERVEZÉSI TERÜLET HATÁRA
		IGAZGATÁSI TERÜLET HATÁRA
		BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET HATÁRA
		ORSZÁGOS MELLÉKÚT
		TELEPÜLÉSI MELLÉKÚT, GYÚJTÓÚT
		FONTOS SZINTBENI KÖZÜTI CSOMÓPONT
		PARKOLÓ
		AUTÓBUSZ PÁLYAUDVAR
		HÉV PÁLYATEST
		HÉV MEGÁLLÓ
		HÉV PÁLYATEST SZINTBENI KÖZÜTI ÁTJÁRÓVAL
		KERÉKPÁR ÉS GYALOG ÚT
		VÉDŐSÁVOK HATÁRAI
		VENDŐCÚTKÉP
		KISVÁROSOS LAKÓTERÜLET
		KERTVÁROSOS LAKÓTERÜLET
		TELEPÜLÉSKÖZPONT VEGYES TERÜLET
		KERESKEDELMI SZOLGÁLTATÓ GAZDASÁGI TERÜLET
		IPARI GAZDASÁGI TERÜLET
		KÜLÖNLEGES TERÜLET ÚT
		LÉGIKÖZLEKÉSESI TERÜLET
		ZÖLDTERÜLET
		ERDŐTERÜLETI VÉDERDŐ
		MEZŐGAZDASÁGI TERÜLET

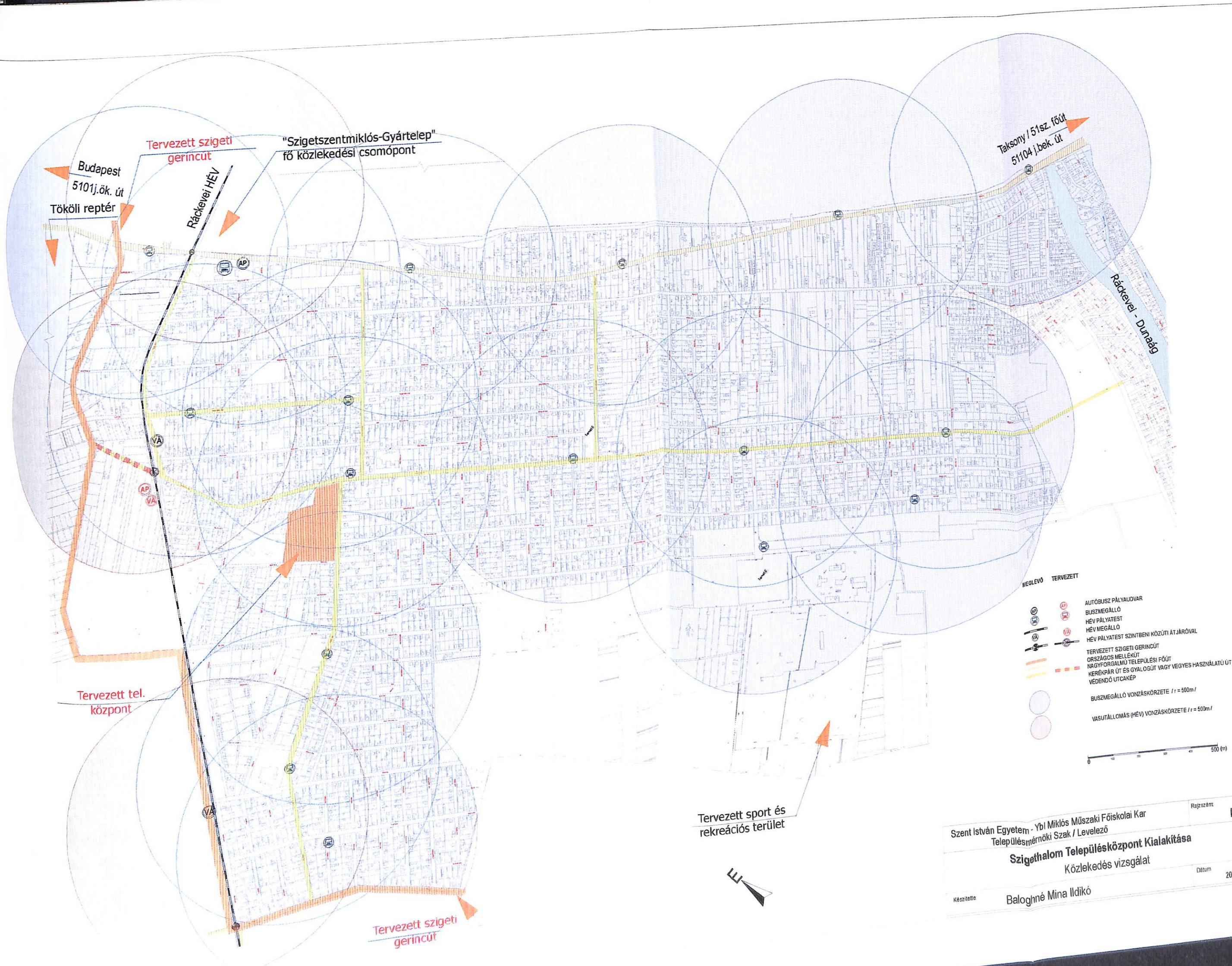
Szent István Egyetem - Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar
 Településmérnöki Szak / Levelező

Szigetalmi Településközpont Kialakítása - Központi Terület
 Tervezett területfelhasználás

Készítette: Balogné Mina Ildikó

Rajzszám: M - 6

Dátum: 2007. május



Taksony / 51sz. főút
51104 j.bek. út

Budapest
5101j.ök. út
Tököl reptér

Tervezett szigeti gerincút

"Szigetszentmiklós-Gyártelep"
fő közlekedési csomópont

Ráckevei HÉV

Ráckeve - Dunabág

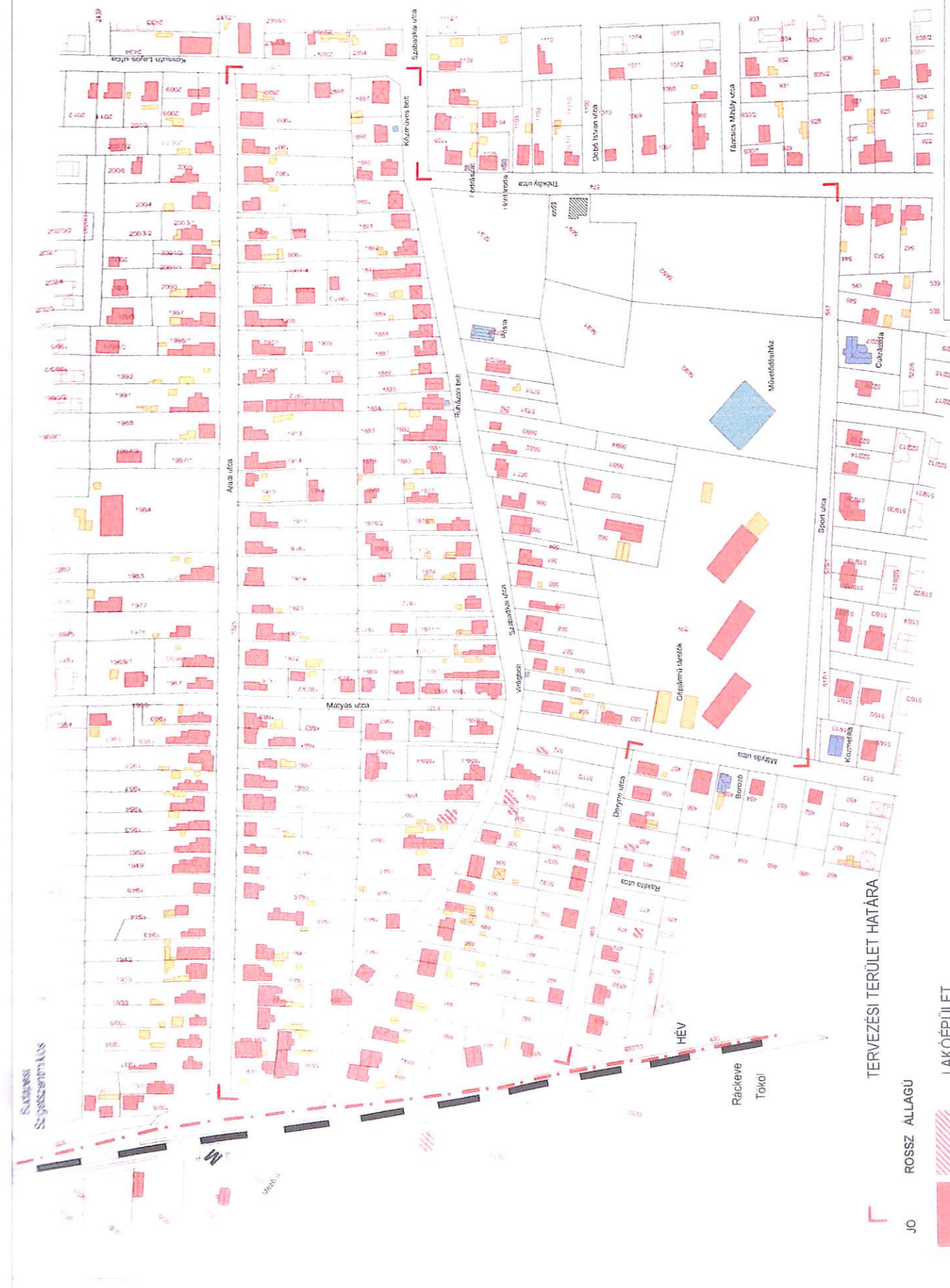
Tervezett tel. központ

Tervezett sport és rekreációs terület

Tervezett szigeti gerincút

- MEGLÉVŐ TERVEZETT
- AUTÓBUSZ PÁLYAUDVAR
 - BUSZMEGÁLLÓ
 - HÉV PÁLYATEST
 - HÉV MEGÁLLÓ
 - HÉV PÁLYATEST SZINTBENI KÖZÜTI ÁTJÁRÓVAL
 - TERVEZETT SZIGETI GERINCÚT
 - ORSZÁGOS MELLEKÚT
 - NAGYFŐRGAZMŰ TELEPÜLÉSI FŐÚT
 - KERÉKPÁR ÚT ÉS GYALOGSÚT VAGY VEGYES HASZNÁLATÚ UT
 - VEDENDŐ UTCAKÉP
 - BUSZMEGÁLLÓ VONZÁSKÖRZETE / r = 500m /
 - VASÚTÁLLOMÁS (HÉV) VONZÁSKÖRZETE / r = 500m /
- 0 100 200 300 400 500 (m)

Szent István Egyetem - Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar Településmérnöki Szak / Levelező	Rajpszám	M - 7
Szigetmonostor Településközpont Kialakítása Közlekedés vizsgálat		
Készítette	Baloghné Mina Ildikó	Dátum 2007. május



TERVEZÉSI TERÜLET HATÁRA

JÓ ROSSZ ALLAGU

- LAKÓÉPÜLET
- INTÉZMÉNY
- KERESKEDELMI / SZOLGÁLTATÓ
- MELLEKÉPÜLET
- BONTÁSA FOLYAMATBAN

Szent István Egyetem - Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar
Településmérnöki Szak / Levelező

M - 9

Szigethalom Településközpont Kialakítása - Központi Terület
Funkció és állag vizsgálat

Készítette: Baloghné Mina Ilkó
Dátum: 2007. május



JELMAGYARÁZAT
 TERVEZÉSI TERÜLET HATÁRA
 ZÖLDFELÜLET
 ZÖLDTERÜLET
 ÉRTÉKES FA



Szent István Egyetem - Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar
 Településmérnöki Szak / Levelező

M - 10

Szigetalom Településközpont Kialakítása - Központi Terület
 Zöldfelület vizsgálat

Készítette: Baloghné Mina Ildikó
 Dátum: 2007. május





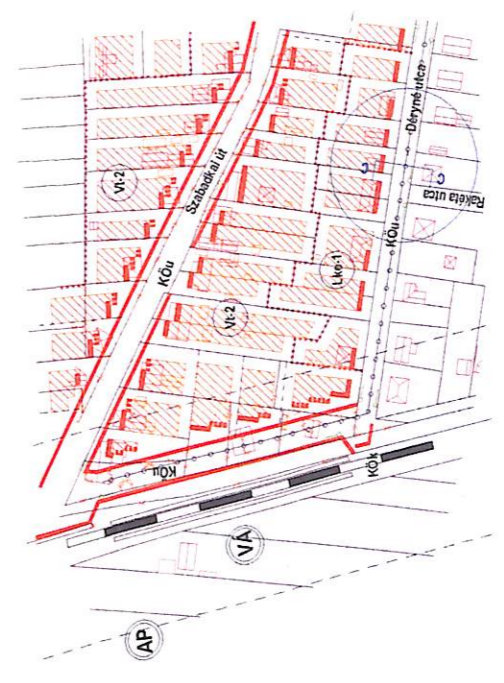
Tervezett
"Szegedi gerincút"

- TERVEZÉSI TERÜLET HATÁRA
- TELEPÜLÉSI GYÜJTŐ ÚT
- TELEPÜLÉSI MELLÉK ÚT
- FONTOSSÁG SZINTBELI CSOMÓPONT
- ZÖLDFELÜLET
- KÖZPÜLÉTI ZÖLDFELÜLET
- ZÖLDTERÜLET
- ÉRTÉKES FA
- LAKÓÉPÜLET-MAGASTETŐS (FSZT/FSZT+TÉR)
- LAKÓÉPÜLET-LAPOS TETŐS (3 SZINT)
- MELLÉKÉPÜLET-LAPOS TETŐS
- BONTÁSRA JAVASOLT ÉPÜLET
- BONTÁS ALATT ÁLLÓ ÉPÜLET
- FELTÁRÁS LEHETSÉGES IRÁNYA BEJÁRAT AZ INGATLANRA

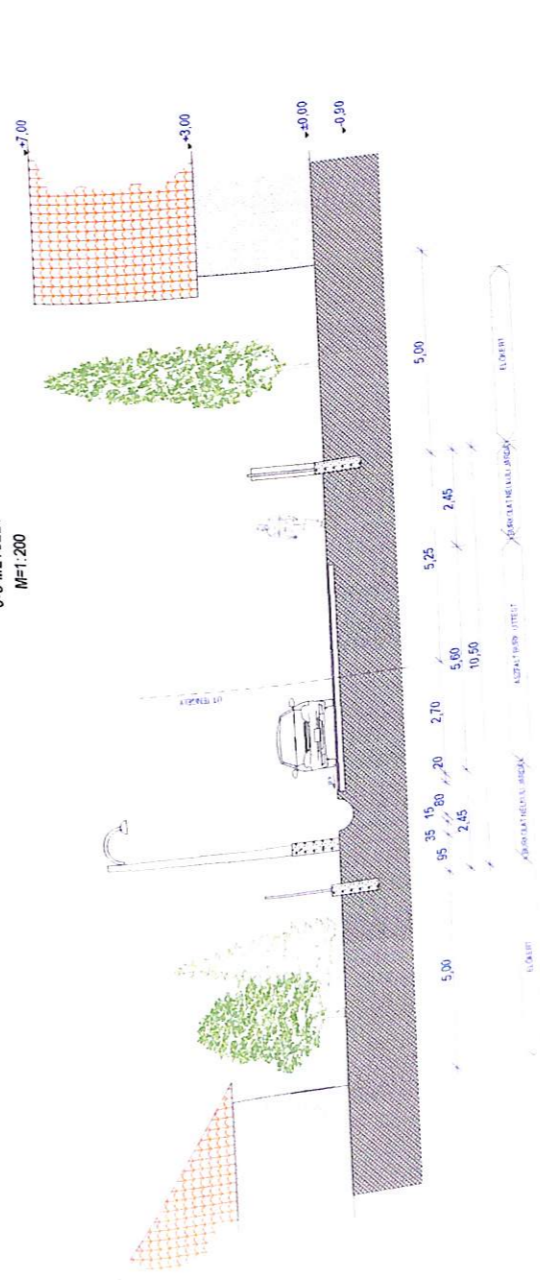
Regisztrált	M - 12
Szent István Egyetem - Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar Településmérnöki Szak / Levelező	
Szigethalom Településközpont Kialakítása - Központi Terület	
Készítette	Baloghné Mina Ildikó
Datum	2007. május



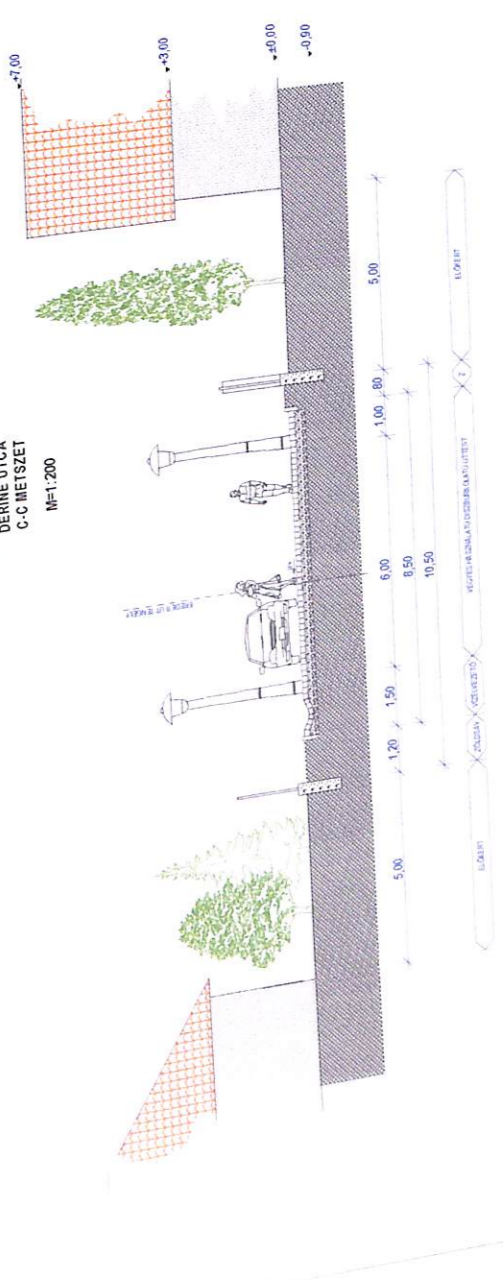
Szintézis térkép



MEGLEVŐ ÁLLAPOT
DÉRYNE UTCA
C-C METSZET
Mf=1:200



TERVEZETT ÁLLAPOT
IVEGYESI GALVÁNY ÚTI
DÉRYNE UTCA
C-C METSZET
Mf=1:200




Szent István Egyetem - Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar Településmérnöki Szak / Levelező	Rajpszám	M - 15
Szigethalom Településközpont Kialakítása - Központi Terület Keresztmetszelvény / Déryne utca / C-C metszet	Datum	2007. május
Készítette:	Baloghné Mina Ildikó	



Budapest
Szigetszentmiklós

VÁ
AP

HÉV
Ráckeve
Tököl

-  TERVEZÉSI TERÜLET HATÁRA
-  KÖTÖTPÁLYÁS TÖMEGKÖZLEKEDÉS
IRÁNYADÓ TELEKHATÁR
-  VASÚTÁLLOMÁS / HÉVÁLLOMÁS
TERVEZETT HELYE
-  TERVEZETT BUSZPÁLYAUDVAR
-  ÉPÍTÉSI VONAL
-  MÁSODLAGOS ÉPÍTÉSI VONAL
-  ÉPÍTÉSI HELY
-  ZÖLDFELÜLET
-  DÍSZBURKOLATÚ TÉR
ÉS JÁRDA
-  KERÉKPÁRÚT
-  VEGYES HASZNALATÚ GÉPJÁRMŰÚT
-  PAD ÉS PERGOLA
-  FÁK, BOKROK

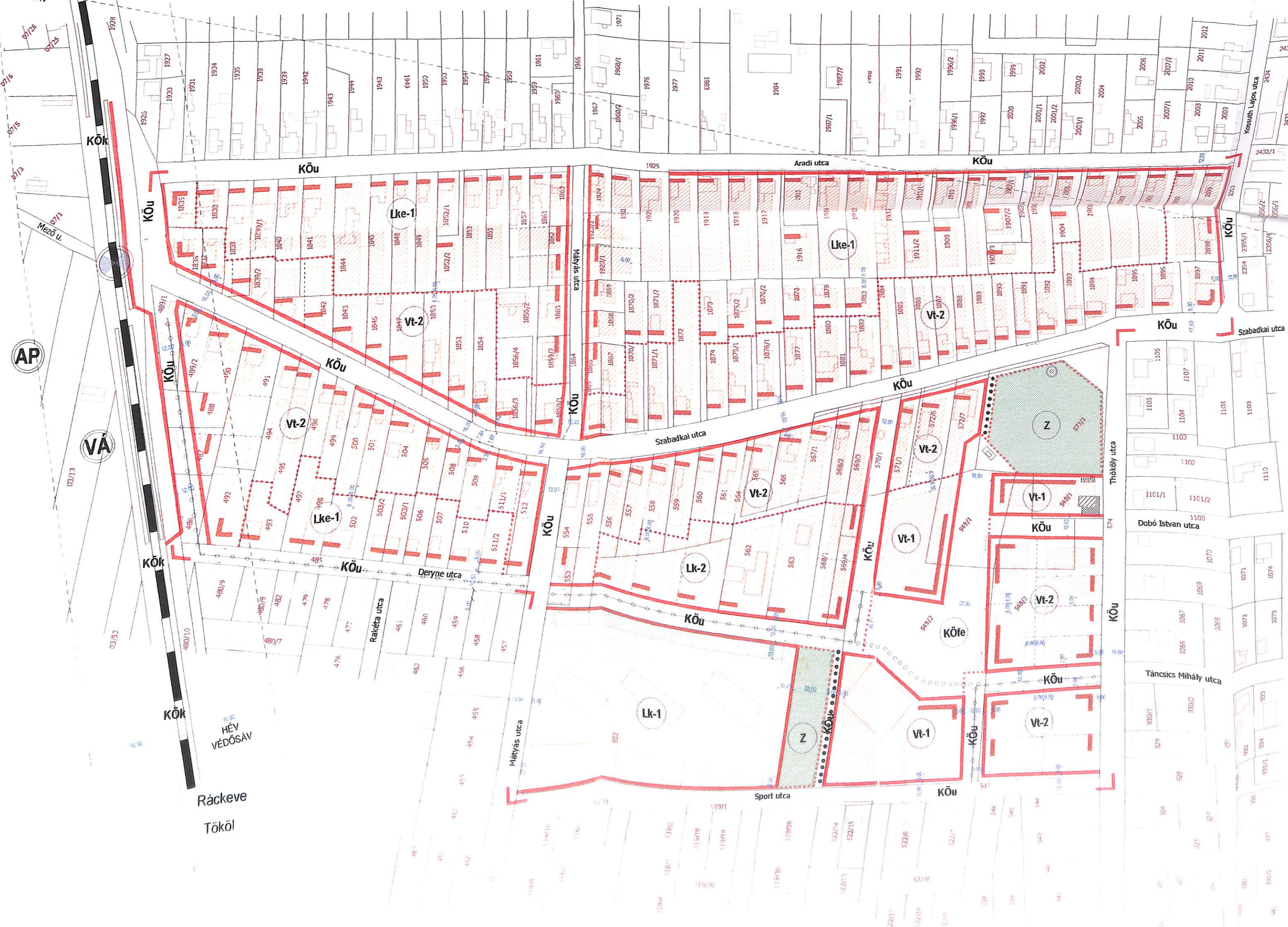
Szent István Egyetem - Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar
Településmérnöki Szak / Levelező
Szigethalom Településközpont Kialakítása - Központi terület
Környezetalkotási javaslat

Készítette: Balogné Mina Ildikó
M = 1 : 2000
Dátum: 2007 május

Regisztráció: M - 16

LESZÁLLÓ LÉGIFOLYÓSÓ
NYUGATI OLDALSÁV

Budapest
Szigetszentmiklós



AP

VÁ

KÖÜ

KÖÜ

HÉV
VÉDŐSÁV

Ráckeve
Tököl

Sport utca

KÖÜ

KÖÜ

Táncsics Mihály utca

KÖÜ

Dobó István utca

KÖÜ

Thakály utca

KÖÜ

Szabadkai utca

Köü

Szabadkai utca

Köü

Deryne utca

Köü

Rakéta utca

Köü

Mező u.

Köü

Aradi utca

Köü

Mátyás utca

Köü

Aradi utca

Köü

Köü

Kossuth Lajos utca

Köü

1925

1927

1930

1931

1934

1935

1938

1939

1942

1943

1944

1949

1961

1965

1967

1968

1976

1977

1978

1984

1987

1988

1989

1991

1992

1996

1997

1998

1999

2000

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

2013

2014

2015

2016

2017

2018

2019

2020

2021

2022

2023

2024

2025

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

2033

2034

2035

2036

2037

2038

2039

2040

2041

2042

2043

2044

2045

2046

2047

2048

2049

2050

2051

2052

2053

2054

2055

2056

2057

2058

2059

2060

2061

2062

2063

2064

2065

2066

2067

2068

2069

2070

2071

2072

2073

2074

2075

2076

2077

2078

2079

2080

2081

2082

2083

2084

2085

2086

2087

2088

2089

2090

2091

2092

2093

2094

2095

2096

2097

2098

2099

2100

2101

2102

2103

2104

2105

2106

2107

2108

2109

2110

2111

2112

2113

2114

2115

2116

2117

2118

2119

2120

2121

2122

2123

2124

2125

2126

2127

2128

2129

2130

2131

2132

2133

2134

2135

2136

2137

2138

2139

2140

2141

2142

2143

2144

2145

2146

2147

2148

2149

2150

2151

2152

2153

2154

2155

2156

2157

2158

2159

2160

2161

2162

2163

2164

2165

2166

2167

2168

2169

2170

2171

2172

2173

2174

2175

2176

2177

2178

2179

2180

2181

2182

2183

2184

2185

2186

2187

2188

2189

2190

2191

2192

2193

2194

2195

2196

2197

2198

2199

2200

2201

2202

2203

2204

2205

2206

2207

2208

2209

2210

2211

2212

2213

2214

2215

2216

2217

2218

2219

2220

2221

2222

2223

2224

2225

2226

2227

2228

2229

2230



KÖTELEZŐ SZABÁLYOZÁSI ELEMEK:

- SZABÁLYOZÁSI TERÜLET HATÁRA
- TERVEZETT SZABÁLYOZÁSI VONAL
- ÉPÍTÉSI ÖVEZET HATÁRA
- ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE
- ÉPÍTÉSI HELY
- ZÖLDTERÜLET
- KÖTELEZŐEN MEGTARTANDÓ / KIALAKÍTANDÓ TELKEN BELÜLI ZÖLDFELÜLET
- ÉPÍTÉSI VONAL
- MÁSODLAGOS ÉPÍTÉSI VONAL
- SZABÁLYOZÁSI SZÉLESSÉG
- KÖTELEZŐ FÁSÍTÁS
- GYALOGÚT
- KERÉKPÁRÚT
- VEGYES HASZNÁLATÚ GÉPJÁRMŰÚT
- KÖTŐTTPÁLYÁS TÖMEGKÖZLEKEDÉS
- MEGSZÜNTETŐ JEL

TÁJÉKOZTATÓ JELLEGŰ SZABÁLYOZÁSI ELEMEK:

- IRÁNYADÓ TELEKHATÁR
- VÉDŐSÁV HATÁRA
- BONTÁS ALATT ÁLLÓ ÉPÜLET
- TERVEZETT SZINTBELI KÖZÜTI-VASÚTI KERESZTEZŐDÉS
- VASÚTÁLLOMÁS / HÉVÁLLOMÁS TERVEZETT HELYE
- TERVEZETT BUSZPÁLYAUDVAR

ÉPÍTÉSI ÖVEZETEK PARAMÉTEREI:

TER FELHASZNÁLÁS MEGNEVEZÉSE	BÉPÍTÉSI MÓD ÉPÍTMÉNY MAG. (m)	BÉPÍTÉSI % MIN TELEKTER. (m ²)
------------------------------	--------------------------------	--

BÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK:

KISVÁROSIS LAKÓ:

Lk-1	SZ	30	Lk-2	O	30
	9,5	2000		6,0	700

KERTVÁROSIS LAKÓ:

Lke-1	O	30
	4,5	550

TELEPÜLÉSKÖZPONT VEGYES:

Vt-1	Z	40	Vt-2	O	40
	10,0	1500		7,0	700

BÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK:

KÖZLEKEDÉSI:

Kőu	SZ	5	Kök	SZ	5	Köfe	SZ	5
	5,0			7,0			5,0	

ZÖLDTERÜLET:

Z	SZ	2
	5,0	