

TARTALOMJEGYZÉK

JELENLEGI HELYZET VIZSGÁLATA, ELEMZÉSE

- 1. A KÖZÚTI HÁLÓZAT VIZSGÁLATA**
 - 1.1.Közúti hálózat vizsgálata**
 - 1.2.Forgalmi helyzet vizsgálata**
 - 1.3.Baleseti adatok elemzése**
 - 1.4.Parkolási helyzet vizsgálata**
 - 1.5.Teherforgalom vizsgálata**
 - 1.6.Közúti közlekedéssel kapcsolatos egyéb észrevételek vizsgálata**
 - 1.7.A közúti hálózat problémáinak összegzése**
- 2. A TÖMEGKÖZLEKEDÉS JELENLEGI HELYZETÉNEK VIZSGÁLATA**
 - 2.1.A jelenlegi tömegközlekedési hálózat vizsgálata**
 - 2.2.A jelenlegi forgalmi helyzet**
 - 2.3.A HÉV, vasút és autóbusz közlekedés kapcsolatának vizsgálata**
 - 2.4.A tömegközlekedéssel kapcsolatos problémák összegzése**
- 3. GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLATA**
 - 3.1.Hálózatok és hálózati (városi, térségi, regionális) kapcsolatok elemzése**
 - 3.2.Gyalogátkelőhelyek létesítésének vizsgálata**

JAVASLATOK

- 1. KÖZÚTI HÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLATA**
 - 1.1.Javaslat az úthálózati funkciók fejlesztésére**
 - 1.2.Javaslat forgalomcsillapított övezetek kialakítására**
 - 1.3.Teherforgalmi korlátozások**
 - 1.4.Javaslat a parkolási rendszer fejlesztésére, iskolák óvodák körüli parkolás és csúcsidőszakok megoldása**
 - 1.5.Javaslatok a tömegközlekedési helyzet javítására**
 - 1.6.Javaslat a gyalogos és kerékpáros helyzet javítására**

JELENLÉGI HELYZET VIZSGÁLATA, ELEMZÉSE

1. A KÖZÚTI HÁLÓZAT VIZSGÁLATA

1.1. Közúti hálózat vizsgálata

Az országos hálózati elemek jelenlegi helyzete

Gödöllőt jelenleg az ország távolabbi helyeivel az M3-as autópálya és a 3. sz. I. rendű országos főút köti össze.

M3 autópálya

Keleti irányban haladva az M3 autópálya eddig elkészült szakasza Budapest és Görbeháza között húzódik. 2007. év tavaszáig átadásra kerül a Nyíregyházaig terjedő szakasz. Ezzel egyidőben elkészül az M35-ös Debrecen felé vezető leágazás. Az M3 autópályán Gödöllő felől haladva Miskolc az M30-as autót út közvetítésével érhető el.

Nyugat felé haladva egyelőre mindössze 15 km-t tudunk folyamatosan autópályán haladni, mert még nem épült meg a Budapestet elkerülő M0 autópálya gyűrű M3-as autópályához csatlakozó szakasza. A Budapestre ingázók tehát autópályán (is) haladhatnak, azonban a Dunántúl felé irányuló forgalom csak Budapesten keresztül (napszaktól függően mintegy 30-60 perces városon belüli közlekedéssel) haladhatnak tovább. Nagy hiánya tehát a gyorsforgalmi hálózatnak, hogy az egyes sugárirányú autópályák között nincs még meg a gyorsforgalmi szintű kapcsolat.

Az M3-as autópálya használatát sokak számára gátolja a magas használati díj. Ennek nem csak az eljutási időnövekedés a negatív következménye, de a Gödöllőre háruló jelentős átmenő forgalom is.

3. sz. főút

A 3-as út egyben Gödöllő kelet-nyugati tengelye is. Egyszerre szolgálja tehát a település központjának a szomszédos, illetve távolabbi településekhez való kapcsolódását, de ugyanakkor itt vezeti el a Gödöllőhöz nem kapcsolható átmenő forgalmat. Ennek a forgalomnak a nagy része az autópályán is haladhatna, de a már említett magas autópálya díj miatt kíván, vagy kényszerül itt közlekedni. Egy másik része ugyan nem hajthatna fel az autópályára, vagy a közeli uticélja miatt nem lenne az a számára célszerű, de ennek a forgalomnak akkor sem a városközpontban van a helye. Az úton megjelenő mintegy 20 ezer jármű jelentős része átmenő forgalom.

A térség úthálózatának jelenlegi helyzete

Az alsóbbrendű úthálózat tekintetében Gödöllő csomóponti helyet tölt be. A Budapest körüli agglomerációs gyűrű településeit felfűző útjai itt érik el, illetve metszik a két sugárirányú tengelyt, az M3-as autópályát és a 3-as utat. Ez a központi elhelyezkedés természetesen előnyökkel is jár, ami főleg a gazdaságban, kereskedelemben kamatoztatható. Közlekedési szempontból amellet, hogy a környező települések jól elérhetők, ez megint felveti az átmenő forgalom várost terhelő hátrányos hatását. Különösen nagy a Szada, illetve másik irányban az

Isaszeg felé vezető utakon az egymás közötti és az M3-as és a 3-as út valamint az említett irányok közötti forgalom. Ezeknek a kapcsolatoknak a szinterei a gödöllői belső utak és csomópontok.

Megoldást majd az jelent, ha elkerülő utak segítségével ezek a forgalmak elvezethetők lesznek a város mellett. Ez a probléma sőt az utak pontosan megtervezett nyomvonalai lassan már évtizedek óta ismertek, de a megépítésük azonban késlekedik.

A város belső hálózata

A város közlekedési vázát a 3-as út és a környező települések felé induló utak alkotják. Ezt a sugárirányú hálózatot egészítik ki a városi hálózat forgalmi- és gyűjtőútjai. Ahogy a kastélyt kiszolgáló személyzet által lakott, a központhoz közeli területen, majd a múlt XIX. század második felétől az említett utak melletti és közötti területeken szaporodni kezdtek a lakó- és üdülőépületek, úgy fejlődött az utcahálózat. Az egyes területegységek tekintetében rendezett utcahálózat alakult ugyan ki, de az egész település hálózata nem mutat a mai forgalmi követelményeket lebonyolítani tudó egységes úthálózatot. Van, hogy a szélessége miatt nem alkalmas egy utca a szerkezetben elfoglalt helyének megfelelő forgalom lebonyolítására (Lumniczer utca), máskor a HÉV állja útját a hálózat kiteljesedésének (Petőfi utca). A domborzat és a természeti környezet is lehetetlenné teszi bizonyos logikus útkapcsolatok megvalósítását (egy észak-keleti elkerülést).

Vannak a kiépített úthálózatban olyan **zsákszerű utcák**, amelyeknek az összekötésével lehet elmozdulni az egységesebb hálózat kialakításának az irányába (Röges utca - Rét utca, Batthyány utca Mátyás király utca összekötése a Vasvári Pál utca kiépítésével, stb.). Az ilyen jellegű **kiegészítések** a forgalomnak egy egészséges, szinte észrevétlen szétoszlását teszik lehetővé. Van, amikor az összeköttetés megteremtése **tehermentesít** bizonyos túlterhelt utakat (pl. a Kenyérgyári út és Haraszi út összekötése tehermentesítené a teherforgalom alól, a Széchenyi utcát). A harmadik típusa a zsákjelenségnek, amikor **sugárirányú utak összekötésével** pl. a tömegközlekedést lehetne jobban szervezni. A Repülőtéri út, Vásártéri út, de idesorolom a nem zsák-jellegű Isaszegi utat is, összekötése a várostesten belül – nem csak a majdani elkerülő út külső vonalán – hiányzik. A Honvéd utca távlatban egyre erősebb terhelését csökkentené.

Természetesen a belső és a külső úthálózat alakítása, szerepének meghatározása nem választható el egymástól, ezért itt is utalunk arra, hogy a belső gondok feloldása kisebb részt ered a belső forgalomból, nagyjából a városon átmenő és a cél-, illetve eredő forgalomból ered. Ezeknek a megoldása az elkerülő úthálózat megteremtésével lehetséges, amely a városnak létérdeke, ugyanakkor – már a költségek nagyságrendje miatt is - elsősorban országos feladat.



Gödöllő jelenlegi úthálózata

1.2. Forgalmi helyzet vizsgálata

2005 év őszén forgalomszámlálást végeztünk. A számlálás arra irányult, hogy megismerjük egyrészt az egyes útszakaszok forgalmi terhelését, másrészt, hogy megtudjuk, hogy a forgalom honnan hová irányul. A számlálás a következő módszerrel történt:

- **Kordonos számlálás:** a városhatáron megállított járművek kikérdezése során megismerjük, hogy honnan érkeznek a városba (célforgalom), ha nem a városba jönnek, akkor merre haladnak tovább (átmenő forgalom). A városba érkező forgalmat tovább bontottuk körzetekre, így az is ismertté vált, hogy a város melyik részére mekkora forgalom irányul. A kikérdezés során nem került mindenki megállításra, az adatfelvétel statisztikai jellegű volt.
- **Háztartási kikérdezés:** ennek során telefonos interjú segítségével mintegy 2000 háztartást hívtunk fel és érdeklődtünk egy teljes hétköznapi utazásaik felől. Ennek keretében nem csak „honnan-hová” adatokat kaptunk, hanem az utazás módját (személygépkocsi, autóbusz, HÉV, vasút, kerékpár, gyalog, egyéb) is megismertük. Ezek az adatok ugyancsak statisztikai jellegűek voltak, amit korrigáltunk a népszámlálási adatokhoz. A korrekció során nemcsak a lakosságot, hanem a korosztályi rétegződést is figyelembe vettük.
- **Keresztmetszeti számlálás:** ennek során a legfontosabb útszakaszokon strigulás módszerrel járműfajtánként megszámláltuk az elhaladó járműveket. Ennek során valamennyi jármű rögzítésre került, ami a statisztikai jellegű felmérések valós adatokhoz való igazítását lehetővé tette.

A felmérési adatok segítségével elkészítettük a város honnan-hová forgalmi mátrixát, ami egyrészt a jelenlegi forgalmi viszonyokról ad információt, másrészt a párhuzamosan elkészített úthálózati modell segítségével végzendő forgalmi terhelésekhez szükséges.

A számítógépes modell segítségével ábrázoltuk a jelenlegi **forgalmi ábrát** és a **kapacitáskihasználtság ábráját**, amely alapvetően megmutatja, hogy milyen viszonyban van a hálózat kiépítettsége (kapacitása) és a rajta megjelenő forgalom egymással.

A csúcsideji kapacitáskihasználtság a jelenlegi hálózaton két útvonalon mutat 100%-hoz közeli, vagy azt meghaladó értéket:

- a 3-as sz. úton a nyugati 2 sávós szakaszon teljes telítettség tapasztalható, ami a Tessedik utcai jelzőlámpás csomópontig tart. Tapasztalható is, hogy csúcsidőben csak jelentős sorbanállás után lehet túljutni a csomóponton (ez egyben a csomópont nem megfelelő kialakítását mutatja). Az, hogy utána leesik a kapacitáskihasználtság, részben a Tessedik utcára elforduló forgalomnak, részben a belső szakaszokon a többsávós kiépítettségnek tudható be.

- a 3-as számú út keleti szakaszán, ahol szintén csak két forgalmi sávós az út, tapasztalhatók a magas kihasználtsági értékek.
- a Dózsa György út több szakasza is 80-90 % fölötti értéket mutat, amit csak ront, hogy a belső csomópontokon nincsenek balra kanyarodó sávok, ezért a csomópontoknak jelentős visszatorlasztó hatásuk van. A TESCO környékén lévő új jelzőlámpás csomópontok bizonyos mértékig visszafogják a főirány, tehát a Dózsa György út forgalmát, hogy lehetővé tegyék a TESCO forgalmának kihajtását, illetve a gyalogos átkelést. A főirány viszonyainak javítása érdekében előnyös lenne, ha csak a TESCO lámpa működne a szokásos módon, a gyalogátkelő helynél lévő lámpa mindig zöldet mutatna a főirány számára, kivéve, ha valóban jön gyalogos és megnyomja a jelzőgombot. Az ESSO benzinkút jelzőlámpája sok esetben nem működik együtt a többivel, vagy lecsípi az araszoló járműsor végét, emiatt több bosszúságot okoz, mint hasznot. A további szakasz csomópontjaira (a Körösfői utcait kivéve) terv készült, ami jelzőlámpa szabályozást tartalmaz. Ezek a pontok is érvényes, hogy a főirány bizonyos mértékű akadályozásával lehet csak megteremteni az alárendelt irányok forgalmának kihajtását a Dózsa Gy. útra, vagy az út keresztezését.
- Az Ady Endre sétány jellege és kiépítettsége mellett a 90% feletti kihasználtság egy városszerkezeti anomáliaként minősíthető. Ez is mutatja az elkerülő út hiányát.
- Az Isaszegi út magas forgalma hosszú szakaszon lakóházak között bonyolódik. Ráadásul a járművek nagyobb sebességgel közlekednek, mint a belvárosi szakaszokon.

Az útszakaszok forgalmi vizsgálata a hálózat kevésbé kritikus része. A nagyobb problémát a csomópontok kapacitásproblémája okozza. A baleseti elemzéssel (ld. következő fejezet) szoros összefüggést mutat, hogy melyek azok a csomópontok, amelyek a jelenlegi formájukban sem forgalmi, sem baleseti szempontból nem megfelelőek, ezért a jelzőlámpával való ellátásuk (esetleg körforgalmú kialakításuk) indokolt.

3. sz. úti fejlesztendő csomópontok:

Állomási út, Testvérvárosok útja, Szentgyörgyi Albert út, Besnyő utca,

Dózsa György úti fejlesztendő csomópontok:

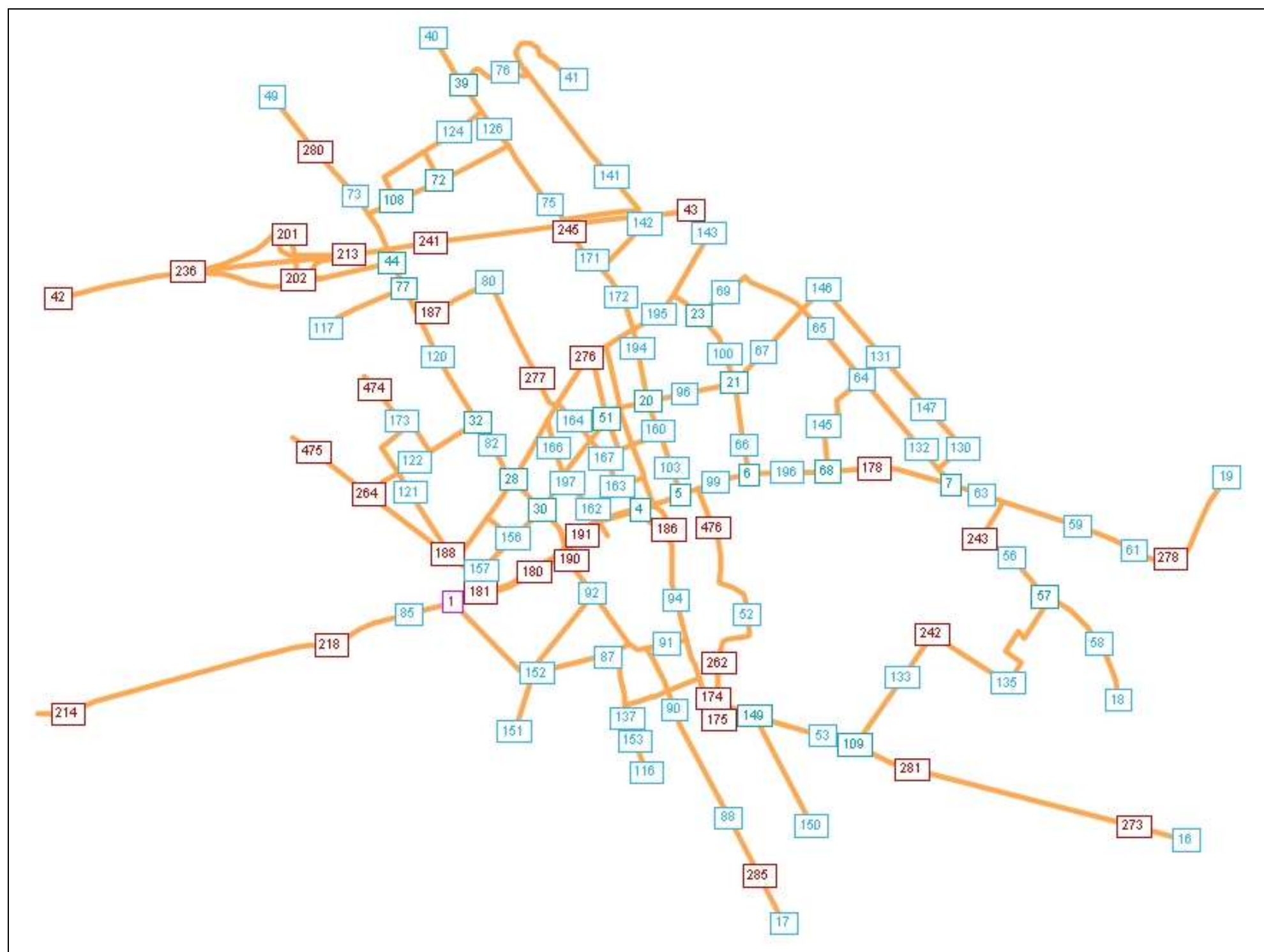
Rét utca, M3 lehajtó ág, Haraszti út, Széchenyi utca, Körösfői utca, Kossuth Lajos utca

Ady Endre sétány fejlesztendő csomópontjai

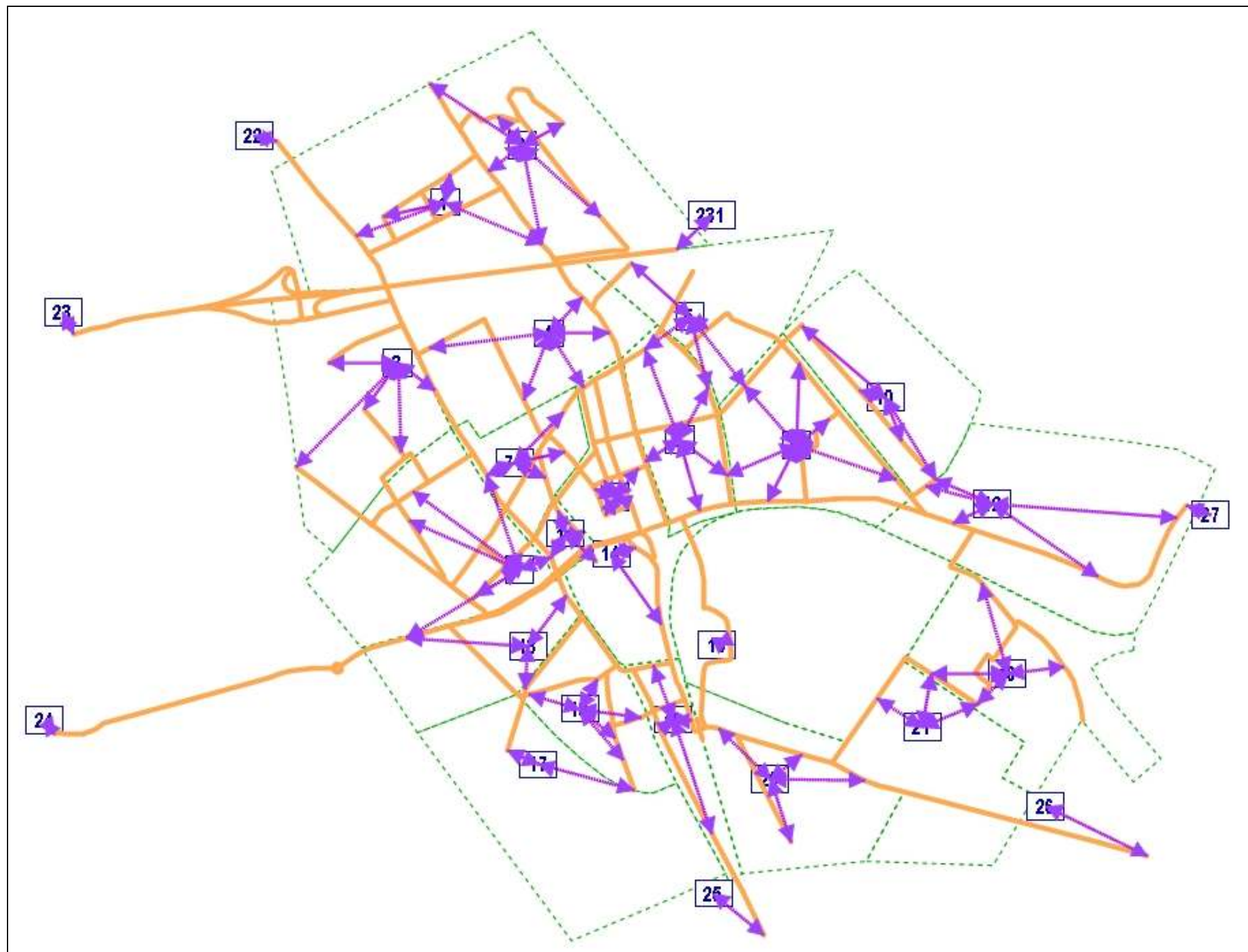
Isaszegi út, Állomási út

Testvérvárosok útja, Hunyadi út fejlesztendő csomópontjai

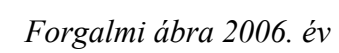
Grassalkovich út, Mátyás király utca, Rét utca.



A számítógépes úthálózati modell



A körzetenkénti forgalmak rákapcsolási pontjai a számítógépes hálózatra





Az utak kapacitás-kihasználtsága (barna:100%felett, piros:80-99%)

1.3.Baleseti adatok elemzése

A gödöllői Rendőrkapitányságon egy évre visszamenőleg gyűjtöttük ki baleseti adatokat. Összesen 352 gödöllői vonatkozású bejegyzés szerepelt a jegyzőkönyvekben. Ezek összetétele a következő volt:

• anyagi káros	240 db
• könnyű sérüléssel	96 db
• súlyos sérüléssel	14 db
• <u>halálos</u>	<u>2 db</u>
Összes ismert baleset:	352 db
Ebből személyi sérüléssel baleset:	112 db

A baleseteket helyszínrajzon ábrázoltuk. Nem szerepeltettük a 100 eFt alatti anyagi káros baleseteket, mert azoknak a nagy része tolatásos (pl. parkolóban) károkozás volt, amiből a forgalmi állapotokra vonatkozó következtetéseket nem lehet levonni. Az 100 eFt feletti anyagi káros balesetek száma (ezek kerültek ábrázolásra) 196 db.

A helyszínrajzon kiemeltük a baleset-csoportosulásokat. Ezek részben csomópontok térségében, részben hosszabb útszakaszon alakultak ki. Ezek a kiemelt helyszínek felhívják a figyelmet arra, hogy hol kell valamilyen jellegű beavatkozással élni. Kiemelten kezeltük azokat a helyszíneket, ahol kettőnél több anyagi káros, vagy/és legalább egy személyi sérüléssel baleset történt.

A következő **útszakaszokon** tapasztaltunk jelentős számú balesetet:

- Szabadság út (3. sz. főút): 60 baleset, ebből 17 személyi sérüléssel,
- Dózsa György út: 52 baleset, ebből 16 személyi sérüléssel,
- Testvérvárosok-Hunyadi-Blaháné u.:22 baleset, ebből 4 személyi sérüléssel,
- Kossuth L. u.-Mátyás kir. u. 20 baleset, ebből 6 személyi sérüléssel.

A többi baleset elszórtan helyezkedett el, tehát egyedileg célszerű vizsgálni az okokat. A csoportosan előforduló esetek ugyanakkor felhívják a figyelmet hálózati, vagy csomóponti problémákra.

Megfigyelhető, hogy a balesetek száma összefüggésben van az utak forgalmi terhelésével és a gyalogos forgalom nagyságával. Ezért jár az élen a statisztikában a Szabadság út (3-as sz. főút) és a Dózsa György út. Még egy adalék ahhoz, hogy milyen fontos az elkerülő út (utak) megépítése. Ezeken az útvonalakon kívül két vonal található a városban, ahol ha kisebb mértékben is, de ugyanezek a gondok merülnek föl. Ezeknek az utaknak a vonalán több olyan csomópont található, ahol nagy a balesetszám és a forgalmi adatok indokolják a jelzőlámpa kiépítését Ilyen csomópontok:

- 3. út-gyalogátkelőhely a buszvégállomásnál (volt gyalogos gázolás),
- 3. út - Vasútállomási út,
- 3. út - Testvérvárosok útja,
- 3. út - Szentgyörgyi Albert út,
- 3. út - Besnyő utca (itt korábban volt halálos baleset is, de még csak kijelölt gyalogátkelőhely nincs)
- Dózsa György út – Rét utca, SONY kijárat,
- Dózsa György út – M3-as lehajtó ág (terv van rá),
- Dózsa György út – Haraszti út (terv van rá),
- Dózsa György út – Széchenyi utca (terv van rá),
- Dózsa György út – Körösfői utca,
- Dózsa György út – Kossuth L. utca (terv van rá),
- Testvérvárosok útja – Grassalkovich út (ebben az évben nem, de korábban volt itt személyi sérüléssel baleset),
- Testvérvárosok útja – Mátyás király út,
- Testvérvárosok útja – Rét utca,

A **3-as út kérdése a legkritikusabb**, mert a bizonytalan jövőben van a Déli elkerülőút megvalósítása. Éppen ezért már korábban az út kezelője (Magyar Közút Pest megyei Közútkezelő Kht.) az átmeneti időszakra bizonyos csomópontok jelzőlámpás kiépítését megígérte. Ez a folyamat megindult, de a Dózsa György úti csomópontnál megrekedt. Jelen adatok is bizonyítják, hogy a jelzőlámpák kiépítését folytatni kell.

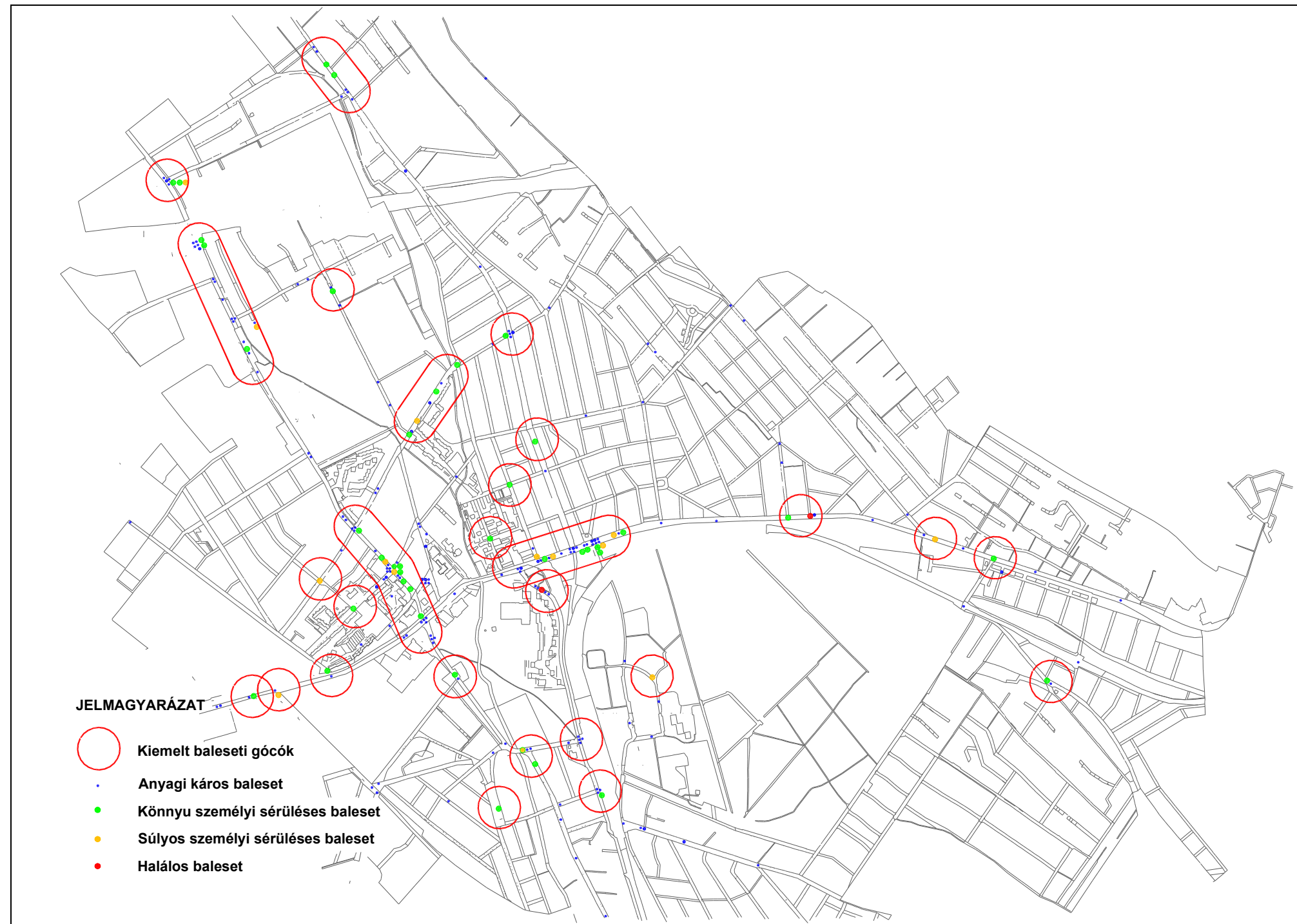
A **Dózsa úton található csomópontok** tervezése általában megtörtént, a kiépítésük anyagi forrását kell megtalálni minél előbb.

A **Testvérvárosok útja, Hunyadi út, Blaháné út tengely** egy nyílegyenes, széles út, amely ösztönöz a gyorsra. Ugyanakkor egyes csomópontokban nagy forgalom kívánja keresztezni, vagy rákanyarodni. A gyalogos keresztforgalom is az említett kereszttutak csomópontjában, valamint bizonyos helyeken a buszmegállók megközelítése miatt nagy. Ennek az útnak az említett csomópontjaiban jelzőlámpát kell elhelyezni, valamint az egész utat csillapítani kell. Elsősorban a gyalogátkelőhelyek kialakítására (csak a Mátyás király útnál és a Zombor utcánál van jelenleg) gondolunk. A gyalogátkelőhelyek fokozott védelme érdekében az út beszűkítését és szigettel való ellátását javasoljuk. Ezt a forgalom lassítása érdekében nem csak a kiemelt csomópontoknál, hanem egy egységes tervjavaslat alapján az út teljes hosszán, rendszeres távolságokban célszerű megtenni.

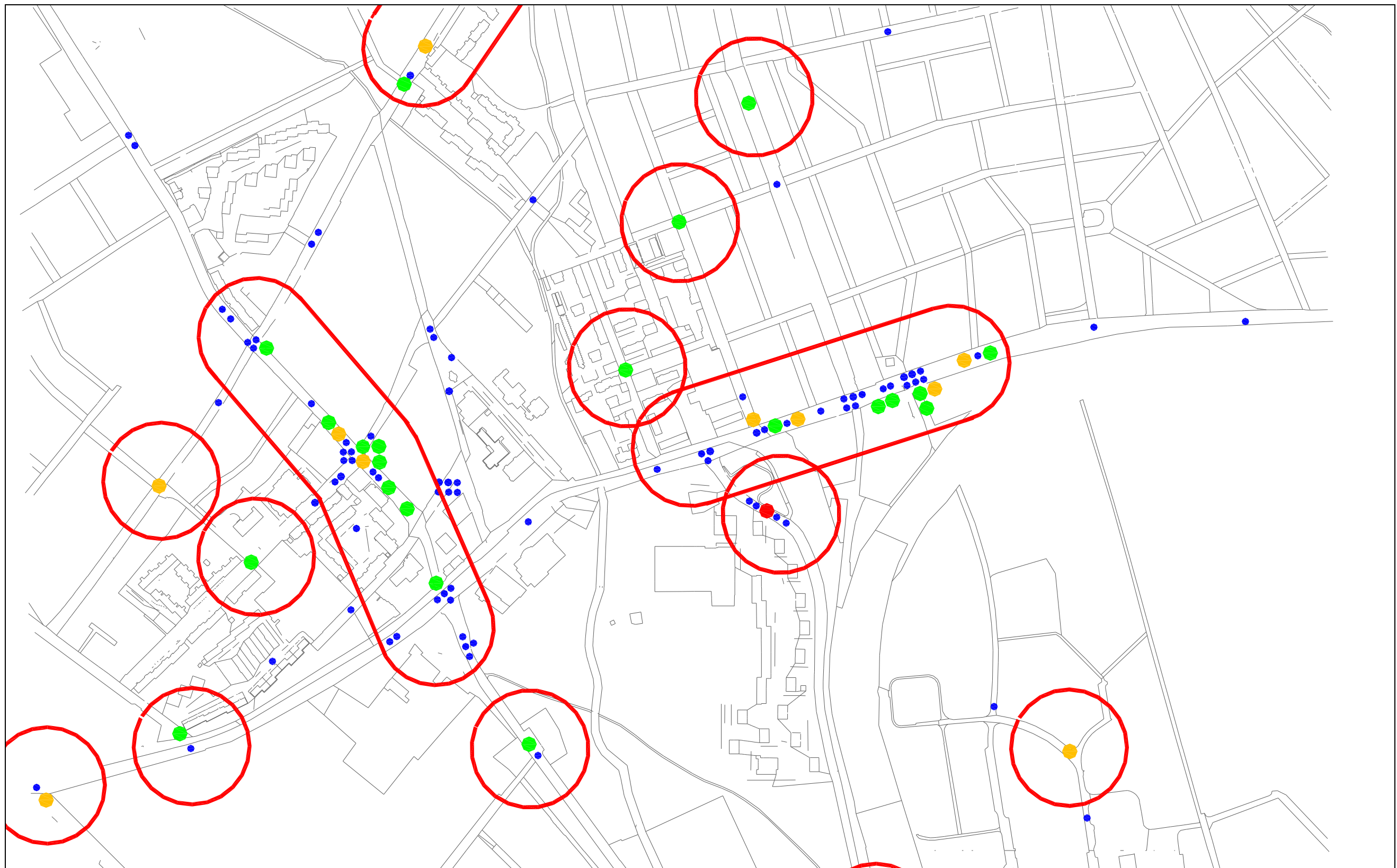
További kiemelt figyelmet érdemlő helyek:

- Röges utca – a TESCO miatt megnőtt a forgalom, amihez a lakók még nem szoktak hozzá. Szükség lenne forgalomcsillapító technika alkalmazására,

- Szőlő utca – a Mátyás király utca és Széchenyi utca összekötése, valamint a Lumniczer utca kétirányúsítása jelentősen csökkenteni fogja a forgalmat. Addig is a forgalombiztonság növelésére, a buszmegállónál gyalogátkelőhelyre lenne szükség
- Ady Endre sétány – Isaszegi út csomópontja – jelzőlámpa kiépítésére van szükség. Indokolja ezt az általános iskola közelsége is,
- Vasútállomás előtere – szükség van az átépítésére. Jelenleg is történik burkolatépítés, de elkészült a rendezési terv, ami körforgalmú csomópontot és az úttól elválasztott vasútállomási előteret és parkolókat javasol,
- Klapka György utca – Tavasz utca: a balesetek elemzése alapján szükség szerinti beavatkozás (pl. gyalogátkelőhely, szegélykorrekció) jelenthet megoldást.



Baleseti térkép



A Dózsa Gy. úton és a 3-as úton történik a legtöbb baleset

1.4. Parkolási helyzet vizsgálata

Jelen közlekedési koncepció nem foglalkozik részletesen valamennyi terület, lakótelep, stb. parkolási helyzetének a vizsgálatával. Ezzel kapcsolatosan készültek és készülnek részletes szabályozási tervek, amelyek keretében az előírásoknak megfelelően meg kell oldani a terület adottságainak megfelelően a parkolási igények kielégítését.

Ebben a fejezetben a **városközpontban lévő helyzettel (beleértve a Kastélyt is)** és a Fejlesztések c. fejezetben az igények kielégítésének módzataival foglalkozunk. A korábbi fejezetben már említettük, hogy nem kell feltétlenül minden parkolási igényt kielégíteni egy olyan területen, ahol az egyéb funkciók amúgy is nagy terhelést okoznak. Ugyanazon a behatárolt területen kell eleget tenni a számos üzlet és intézmény vonzása miatt jelentkező gyalogos forgalom igényeinek, kultúrált gyalogos főteret szeretnénk, emellett lehetővé kell tenni az üzletek kiszolgálását, figyelemmel kell lenni a biztonságra, a belváros és a kastélykörnyék vonzó megjelenésére,...stb. Természetesen ez a kérdés nem csak Gödöllőn, hanem valamennyi városközpontban felmerül, legfeljebb az adottságok függvényében a terület nagysága és a központban megtalálható funkciók aránya között van különbség.

A megoldás, amit ma már rendelet is kötelezővé tesz, hogy a városok megalkotják az adottságaiknak megfelelő parkolási rendeletet. Ebben egy részletes vizsgálat alapján meghatározható, hogy az előírások (OTÉK) szerint a területen található üzletek, intézmények, irodák, lakások, stb. mekkora parkolószámot igényelnek, és ezt össze lehet hasonlítani azzal az értékkel, amennyi parkolót különböző módon (telken belül, épület alatti garázsban, parkolóházban, esetleg közterületen el lehet (illetve el akar a város) helyezni. Városközpontokban az igények szinte mindig meghaladják a rendelkezésre álló lehetőségeket. Emiatt korlátozásokat kell bevezetni, illetve az ezután bekövetkező építkezésekhez meg kell követelni a

hozzájuk tartozó parkolószám megépítését. Ha ez nem lehetséges, akkor az építkezők hozzá kell járuljanak valamilyen, a közelben épülő, közös parkolási létesítmény (pl. parkolóház) költségéhez, az elmaradt parkolószám arányában. A rendelet lehetővé teszi, hogy az OTÉK normatívák alapján számított parkolási igényektől a biztosított parkolószám +/- 50%-kal eltérhet.

A jelenlegi munka keretei nem tették lehetővé, hogy részletes felmérés készüljön a városközpontban lévő intézményekről, üzletekről és egyéb forgalomvonzó létesítményekről, márpedig a parkolási igények meghatározásához ezekre az adatokra van szükség. Ugyanakkor néhány évvel ezelőtt készült a városközpont rendezési terve, amelyben az akkori adatok ismertek voltak. Az akkor készült parkolási mérleg (ami az akkori igényeket és az akkori tervezett parkolószámot veti össze nullszaldós volt). Azóta változott a városközponti beépítés és többet tudunk a jövőbeni szándékokról is, de ami fontosabb: változtak a különböző létesítményekhez tervezendő parkolószám-értékek (az OÉSZ helyébe az OTÉK lépett). Az új értékekben a legnagyobb változás, hogy kétszeresére emelték az üzletek után létesítendő parkolómenynységet, sőt ezen belül még magasabb érték kapcsolódik a kis üzletekhez. Gödöllő belvárosában többségében ilyen üzletek találhatók.

Másik változás, hogy egyre kevésbé látszik fenntarthatónak a Petőfi tér – Lumniczer utca sarkán lévő tömbbelsőben az ott található ingyenes parkoló, a rossz megközelíthetőség miatt egyébként sem sokan használják. Ez a parkolómenynység is szerepelt az akkori számításokban.

Van pozitív változás is, nevezetesen az, hogy az új épületek alatt általában föld alatti garázsok létesülnek, amelyeknek egy része a közforgalom által is használható. Ezt annak idején még nem reméltük, nem látszott reálisnak a finanszírozhatóságuk. Az is körvonalazódik, hogy a városháza előtti tér átépítéskor a tér alatt is garázs épül.

Teherforgalom vizsgálata

A forgalomszámlálás során külön regisztrálásra kerültek a teherjárművek is. Ennek az alapján készült el a Teherforgalom nagysága c. ábra. Az forgalmi értékek azt mutatják, hogy a hálózaton a teherforgalom a következő útvonalakon jelenik meg nagy súllyal (a közölt forgalmi értékek két irányra vonatkoznak a legterheltebb szakaszon):

- Szabadság út (3. sz. út) 162 db/óra
- Dózsa György út 112 db/óra
- Ady Endre sétány 64 db/óra
- Testvérvárosok útja, Hunyadi út 53 db/óra

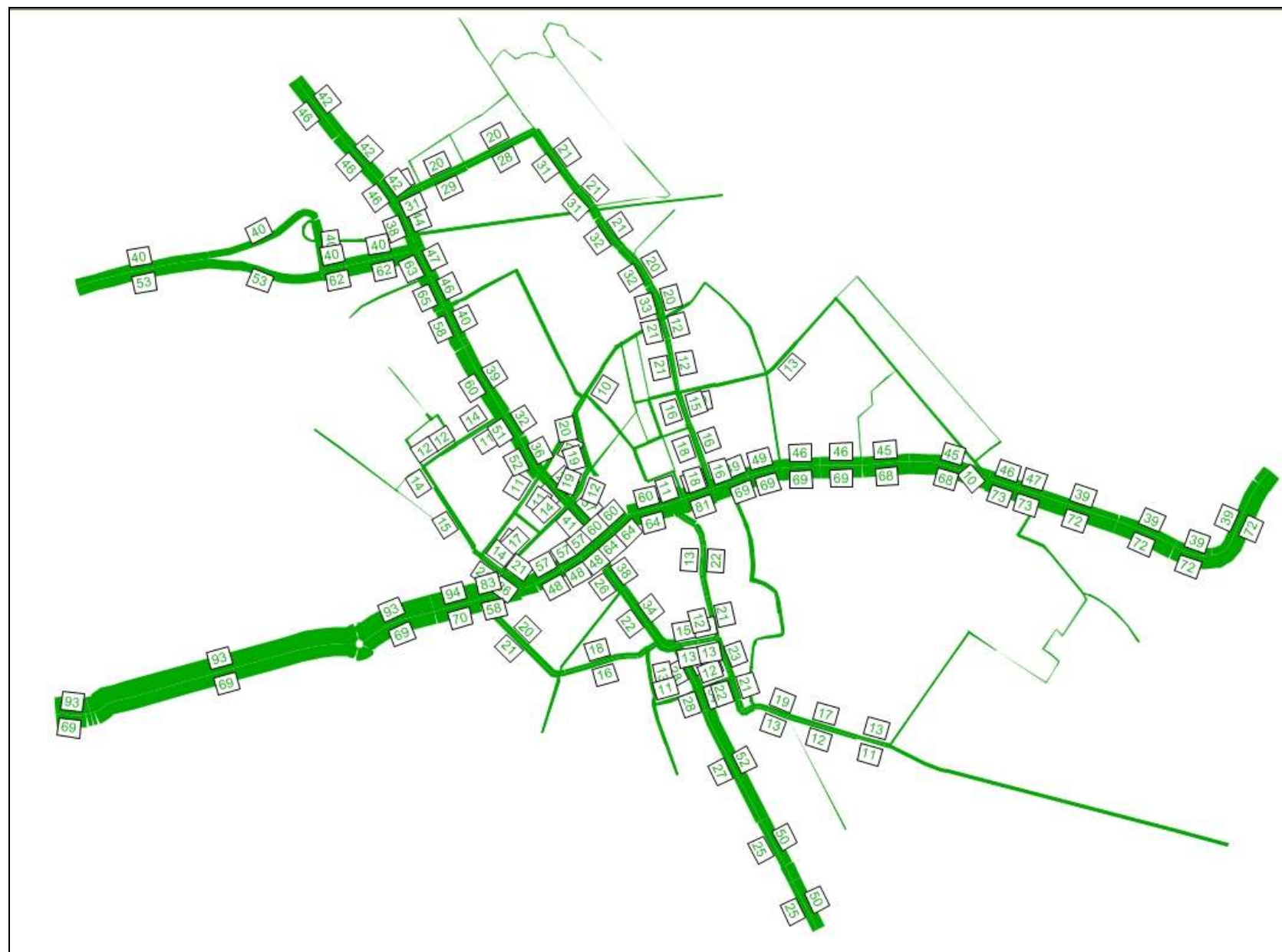
- Isaszegi út 79 db/óra
- Rét utca 49 db/óra

A forgalmak csúcsórára vonatkoznak, ami a napi forgalomnak kb. a 10%-a.

A teherforgalom döntő többségben átmenő jellegű, tehát többségében úgy okoz nagy környezeti terhelést, hogy annak nincs köze a városhoz, csupán áthalad rajta.

Jól megfigyelhető az erős átmenő forgalom a 3. sz. út, valamint a Dózsa György út, Ady Endre sétány, Isaszegi út vonalán.

A városközpontban és a Kastély környékén megjelenő kamionforgalom olyan mértékű, hogy a környezetszennyezésen túl már a nehézségével forgalmi akadályt okoz, balesetveszélyes, és esztétikailag tönkreteszi a város belsejét



A teherforgalom nagysága 2006. év (Db/óra)

1.5.A közúti hálózat problémáinak összegzése

Közúthálózat, forgalom, baleseti helyzet

A közúthálózat egyes elemei **100%-hoz közeli kapacitás-kihasználtsággal** működnek csúcsidőszakban. A két, keresztirányú főtengelyen a forgalom jelentős részét az **átmenő forgalom** adja. Bármilyen kis fennakadás (baleset, út, vagy sávlezárás) a hálózat megbénulásához vezet, mert általában a nagyforgalmú tengelyek mellett (3. sz. út, Dózsa György út) nincsenek párhuzamos, alternatív útvonalak. A városszerkezet nem teszi lehetővé, hogy a legkritikusabb útvonalak helyzetén a város belsejében útfejlesztésekkel segíteni lehessen. **A megoldást csak az elkerülő utak jelenthetik. Nem érdemes és nem is szabad a belső főhálózat szélesítésével kapacitás-többletet előállítani, mert ez a város környezeti terhelését fokozza.**

A **belső, kisebb útfejlesztések** az egyes városrészek forgalmának jobb elvezetését, ezáltal egy egyenletesebb eloszlást eredményeznek a hálózaton. Másik előnyük, hogy növelik az útvonalválasztás lehetőségeit, tehát magasabb szintű szolgáltatást jelentenek a közlekedők számára.

A kapacitásproblémák nem csak az útszakaszokon, hanem a **csomópontokban** is jelentős akadályozást jelentenek. A fő tengelyeken még sok csomópont csak elsőbbségadással szabályozott, pedig a megjelenő járműszám alapján a forgalom biztonságos lebonyolításához már régen jelzőlámpás szabályozás lenne indokolt. Kiemelten igaz ez a két állami közútra (3. sz. út, Dózsa György út), és a városi utak közül a Testvérvárosok útjára és az Ady Endre sétányra.

A forgalomnagyság és a baleseti helyzetre való tekintettel **jelzőlámpássá (esetleg körforgalmúvá) alakítandó csomópontok:**

3. sz. úti fejlesztendő csomópontok:

Állomási út, Testvérvárosok útja, Szentgyörgyi Albert út, Besnyő utca,

Dózsa György úti fejlesztendő csomópontok:

Rét utca, M3 lehajtó ág, Haraszti út, Széchenyi utca, Körösfői utca, Kossuth Lajos utca

Ady Endre sétány fejlesztendő csomópontjai

Isaszegi út, Állomási út

Testvérvárosok útja, Hunyadi út fejlesztendő csomópontjai

Grassalkovich út, Mátyás király utca, Rét utca.

Ez elsősorban a mellékirányoknak a forgalmát segíti, és a gyalogosok átkelését biztonságossá teszi, a főirány szempontjából a jelenlegi megoldáshoz képest korlátozást jelent. Ezért nem lehet azt mondani, hogy a főirány kapacitásproblémáit a jelzőlámpák kiépítése megoldja, arra csak az elkerülő utak alkalmasak.

Baleseti helyzet

A baleseti statisztikák teljesen alátámasztják a hálózati és forgalmi gondokból adódó problémákat. A baleseti térkép alapján meghatározásra kerültek azok a kritikus csomópontok és útszakaszok, amely helyszíneken beavatkozásra van szükség. Ezek jelentős része az állami úthálózaton található és a megoldást a jelzőlámpák telepítésével párhuzamosan az elkerülő útszakaszok kiépítése jelenti.

Parkolási helyzet

Az anyag elsősorban a városközpont parkolását vizsgálta. Kijelenthető, hogy a városközpont nem az a helyszín, ahol a felmerülő parkolási igényeket 100%-ig ki kell elégíteni, mert a terület erre nem alkalmas. Jó az a tendencia, hogy a megjelenő új beépítésekhez föld alatti garázsok épülnek. Meg kell alkotni a parkolási rendeletet ahhoz, hogy pénzügyi alapot teremtsen a további parkológarázsok illetve parkolóházak építéséhez. A parkolási igények nyomása ellen hat a városközpont tömegközlekedéssel és kerékpárral való jó elérhetőségének a fokozása. A Városközpont rendezési tervében megfogalmazott parkolási fejlesztések alapvetően megállják a helyüket, de az azóta történt szabályozó változások (OTÉK), valamint a beruházási folyamatok miatt mindenképpen szükség van további, az abban a tervben nem megfogalmazott, de azóta már a köztudatba beépülő parkolási lehetőségekre (pl. Petőfi téri parkolóház, Szabadság tér alatti mélygarázs, Kastéllal szembeni füves terület alatti mélygarázs).

Teherforgalom

A teherforgalom is elsősorban a két keresztirányú tengelyen, a Dózsa György út – Ady Endre sétány – Isaszegi út és a Szabadság út vonalán jelentős. Mindkét út áthalad sűrűn lakott területen és a történelmi városmagon. A megoldása korábbi próbálkozások ellenére (Rét utca) csak az elkerülő út tud megoldást jelenteni, mert az egyrészt elvezeti a város mellett az átmenő forgalmat, másrészt a célforgalmat az adott legközelebbi csomópontnál engedi be a városba (HUMÁN körüli iparterület, Ipari Park, Vásártér környéki telephelyek, stb).

2. A TÖMEGKÖZLEKEDÉS JELENLEGI HELYZETÉNEK VIZSGÁLATA

2.1. A jelenlegi tömegközlekedési hálózat vizsgálata

A távolsági és helyközi tömegközlekedés Gödöllő esetében nagyon jó adottságokkal rendelkezik. Egymással versenyezhetne az autóbusz, a vasút és a HÉV. Úgy tűnik azonban, hogy ennek a versenynek egyelőre a nyertese az autóbusz közlekedés. Fokozatosan vette át az elmúlt években a forgalom bizonyos részét a HÉV-től és a vasúttól. Ennek számtalan oka van:

- viszonylag jó járatsűrűség csúcsidőben
- több felszállási lehetőség a város területén,
- rövidebb menetidő Budapestre, mint a HÉV esetében,

A HÉV esetében:

- romló járatsűrűség,
- hosszabb menetidő Budapestre,

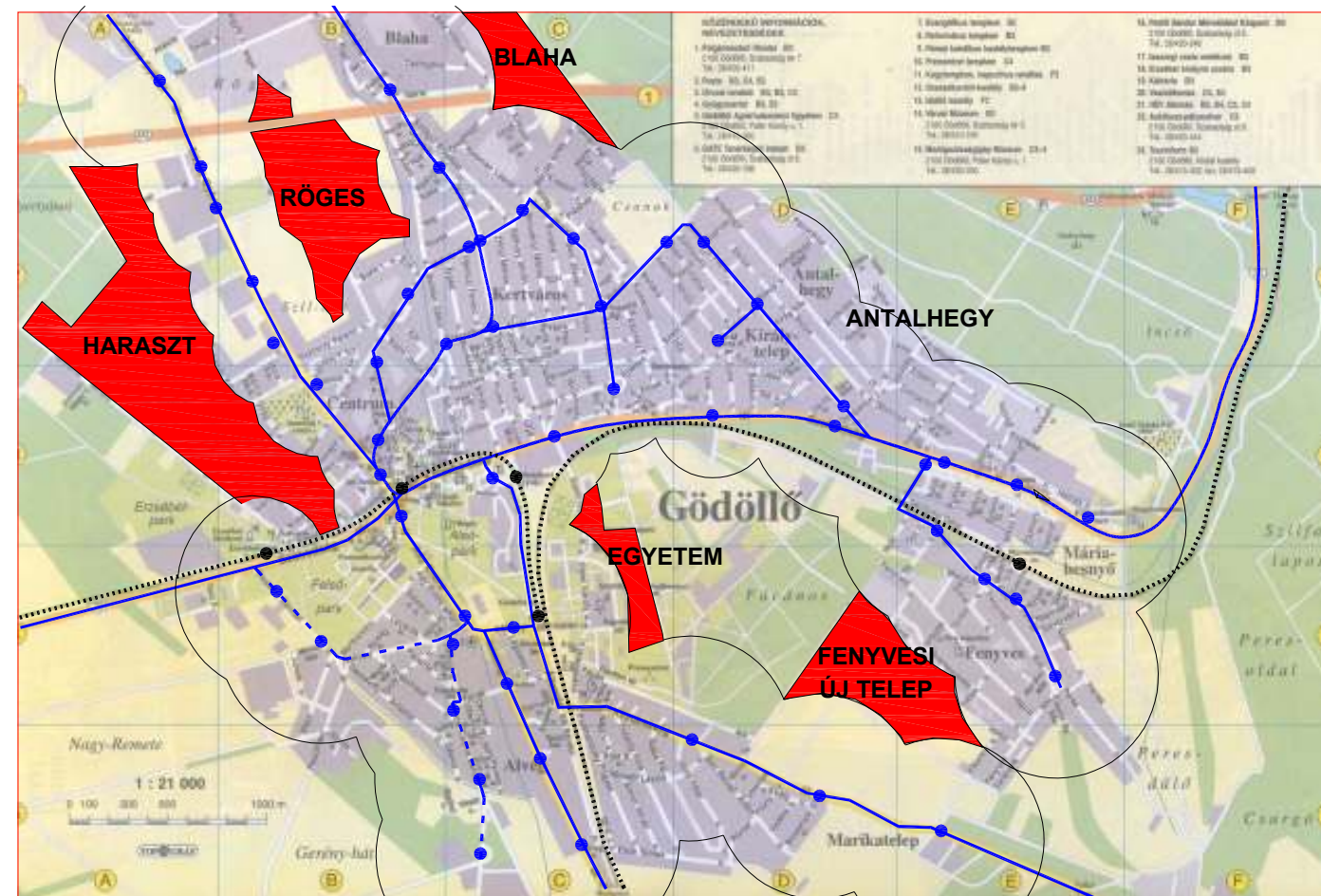
viszont

- általában nagyobb utazási kényelem,

- megállók a városközpontnál, a vasútállomásnál, vagyis jó törzsvonali elhelyezkedés.

A vasútnak két, autóbusszal csak nehezen megközelíthető megállóhelye van, a HÉV-re való átszállási igény csak a HÉV helyi forgalmi funkciója szempontjából jöhet szóba.

A város tömegközlekedését bonyolításában tehát három tömegközlekedési ágazat vesz részt: a HÉV és az autóbusz és a vasút. Az első kettő esetében kombinálódik a helyközi és a helyi forgalom lebonyolítása, vagyis a más településekkel összeköttetést biztosító járatok részt vesznek a helyi közlekedés bonyolításában is. Ugyanakkor a tipikusan elővárosi funkciót betöltő HÉV villamos jelleggel jelentős szerepet tölt be a város belső közlekedésében. Annak ellenére, hogy egy viszonylag fejlett infrastruktúra jelenik meg a városban, mégsem mondhatjuk, hogy a helyi közlekedés megoldott lenne. Egyik gond az, hogy a **területi ellátottság nem megfelelő** (pl. Felvégen a Táncsics u. Semmelweis u. környéke, vagy az új fenyvesi beépítés) másfelől **bizonyos területeken nagyon ritkán járnak a buszok** (pl. Vásártéri út, Tessedik utca környéke).



A tömegközlekedés ellátottsága (piros terület: nem megfelelően ellátott terület, szaggatott vonal: kevés járat)

2.2.A jelenlegi forgalmi helyzet

Jelen munkához nem készült a tömegközlekedési hálózatokon utasszámlálás. Ezt egyrészt a munka keretei indokolták, másrészt mert a munka kezdetekor egyáltalán nem volt ismert, hogy a sokféle lehetőség közül, amit a három tömegközlekedési ágazat nyújthat még ma sem tudjuk biztosan, hogy milyen távlati megoldást érdemes megcélozni. Az Európai Unió prioritásai között ugyanis nagyon előkelő helyen szerepel a tömegközlekedés, azon belül is a kötöttpályás hálózatok fejlesztése. Egy honnan-hová utasforgalmi számlálásnak egy olyan döntéshozatali tanulmány keretei között lesz értelme amely költségeket is hozzá tud rendelni az egyes változatokhoz.

2.3.A HÉV, vasút és autóbusz közlekedés kapcsolatának vizsgálata

A vizsgálat hálózati értelemben foglalkozik az autóbusz és HÉV, illetve autóbusz és vasút kapcsolatával. Az autóbusz hálózat jellegzetessége, hogy a központ peremén elhelyezkedő autóbusz végállomáson van a helyi járatok egyik végállomása. A hálózat szerkezete sugaras.

A HÉV és az autóbusz-hálózat kapcsolata

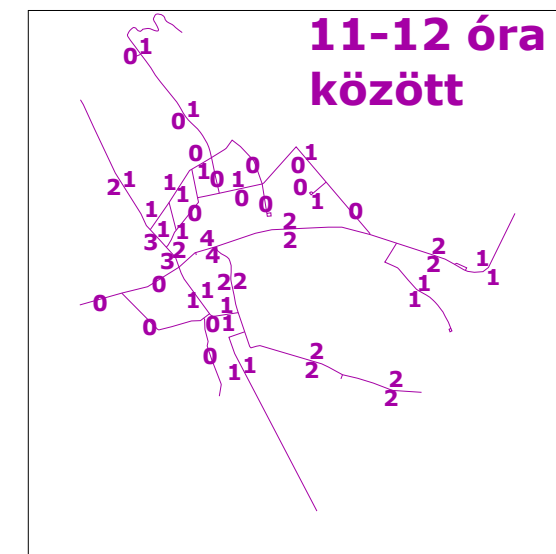
A HÉV vonala ugyan az autóbusz pályaudvar közelében halad el, de a Szabadság tér megállótól kb. 400 m-t, a Szökőkút megállótól (amely csak a város egyik része felé jelent kapcsolatot) kb. 150 m-t kell gyalogolni. A Palotakert megállótól az autóbusz végállomás kb. 350 m-re fekszik. Az ideális állapot az lenne, ha közvetlenül bonyolódhatna az átszállás a két járműfajta között. Ennek ellenére a településen kívülről érkező nagyszámú utas inkább ezt a kapcsolatot használja, mint pl. a vasút és autóbusz közötti átszállást.

A vasút és az autóbusz-hálózat kapcsolata

Az autóbusz hálózat sugaras jellegéből eredően a vasútállomást csak azok a járatok érintik, amelyek a városnak a déli felé közlekednek (Köztársaság út, Isaszegi út), ugyanakkor a város többi részéről csak átszállással érhető el. Ez a hálózati anomália nem teszi könnyen elérhetővé a város legnagyobb részéről a vasutat, ezért az utasok nem tudják kihasználni az elővárosi jellegű, nagy járatsűrűségű vasúti szolgáltatást.

Autóbuszról autóbuszra való átszállás

Az utóbbi években a HÉV járatsűrűségének csökkenése, valamint a HÉV hosszabb menetideje miatt egyre többen ingáznak autóbuszsal. Valószínű, hogy szerepet játszik ebben az átpártolásban az is, hogy a távolsági, helyközi és helyi járatoknak közös megállóik és végállomásuk van, ezért a gyaloglási távolság sok esetben 0 m. Újra kell tehát gondolni a három járműfajta munkamegosztását és az ahhoz legjobban illeszkedő hálózati kialakítást.



Busz-járatszám irányonként egyes napszakokban (db/óra)

2.4.A tömegközlekedéssel kapcsolatos problémák összegzése

Távolsági és helyközi tömegközlekedés

Annak ellenére, hogy három tömegközlekedési ágazat vesz részt a helyközi forgalom bonyolításában, nincs megfelelő összhang és munkamegosztás az ágazatok között. A konkurrenciához logikája nem eredményezi a versenyt ami főleg a HÉV esetében érezhető. A HÉV esetében tehát valamilyen eszközzel meg kellene találni az érdekeltséget, hogy a korábbi szolgáltatást nyújtsa és ezzel vonzóvá tegye önmagát.

A vasút esetében várható az egyre jobb színvonalú elővárosi vasút fejlődése. Ha sikerülne a vasútállomást a helyi közlekedéssel a város ellentétes oldaláról is elérni, akkor várhatóan sokkal többen vennék igénybe a vasutat. Ehhez az autóbusszközlekedést úgy kellene átszervezni, hogy a város minél nagyobb területéről - legalább csúcsidőben - átszállás nélkül lehessen elérni a vasútállomást.

Szükség van a 3-as úton Budapest felől érkező autóbusz-járatok esetében megállóra legalább az Erzsébet parknál.

Helyi tömegközlekedés

A helyi autóbusz-hálózatnak több problémája van:

- nem kielégítő a város egészét tekintve a **területi ellátottság** (Haraszt, Röges, Egyetem, Fenyvesi Újtelep, Antalhegy, Perczel Mór utca déli végének környéke)
- kicsi egyes vonalakon a **járatsűrűség** (Tessedik u., Vásártér környéke),
- nincs szerencsés helyen a végállomás, mert két HÉV megálló közé esik, és emiatt nagy **gyaloglási távolságok** adódnak átszállás esetén,
- mivel **sugaras a hálózat** rendszere, ezért a város nagy részéről csak átszállással érhető el a vasútállomás, honnan vasúttal már jelenleg is jobb paraméterekkel lehet a fővárosba utazni, mint pl. HÉV-vel, de az adottságok miatt ezt csak kevesen veszik igénybe. A vasútállomásnak bizonyos decentrum szerepet kellene kapni és a hálózatot átlapolttá tenni.

3. GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLATA

3.1. Hálózatok és hálózati (városi, térségi, regionális) kapcsolatok elemzése

Gyalogos közlekedés

A város gyalogos rendszere kialakulatlan.

A Szabadság tér egyelőre nem nevezhető gyalogos területnek annak ellenére, hogy ez a város főtere. A parkolás megszüntetése után lehet itt egységes, nagyobb gyalogos területet kialakítani. Az adminisztratív kijelölése a területnek csak az első lépés, mert számtalan épített és természeti elemmel lehet csak otthonos gyalogos központot teremteni.

Talán a Patak tér a másik terület, ahol egy gyalogos terület kialakulásának a koncepciója tükröződik, azonban a járműparkolás szabályozatlansága és a terület rossz állaga ezt a jó gondolatot teljesen elfedi.

Fontos elemei a gyalogos rendszernek az Alsópark, Kastélypark, valamint az Erzsébet park gyalogútjai. Ezek közül van olyan, amelyik városrészek közötti eljutást is szolgál, de többnyire pihenésre, sétálásra használják az emberek.

Gödöllő életében kiemelt szerepe van a Kastélynak, azonban a környezete és az előtere (jelenleg parkoló) nem tükrözi a fontosságát.

Fontos, hogy a városközpontot, a Kastély előtti térséget egységes rendszerre fejlesszük, mert így megsokszorozódik a használhatóságuk és az esztétikai szerepük. Hozzájárulnak a város szépségéhez, lakhatóságához és turisztikai vonzerejéhez.

3.2. Gyalogátkelőhelyek létesítésének vizsgálata

A gyalogátkelőhelyek vizsgálatakor azt a szempontot tartottuk szem előtt, hogy:

- a nagyobb forgalmat viselő forgalmi és gyűjtőút hálózatot hol keresztezi jelentős gyalogos forgalom,
- az iskolák környékén hol van olyan átkelési szituáció, ahol a biztonságot fokozni kell és
- a tömegközlekedési megállók és végállomások környékén hol indokolt gyalogátkelőhely létesítése.

Utak csomópontok

Végigutazva a hálózatnak azt a részét, ahol a közúti és a gyalogos-forgalom találkozása kijelölt gyalogátkelőhelyet igényel az tapasztalható, hogy forgalmi és a baleseti fejezetben fejlesztésre javasolt csomópontok és helyszínek átalakítása a problémák nagy részét megoldaná. Azt lehet mondani, hogy minden olyan helyen, ami az ottani felsorolásban benne van, és jelenleg nincs gyalogátkelőhely, szükséges már akár a csomópontok átépítése előtt kijelölt gyalogátkelőhelyet létesíteni. (Csak példaként: 3. sz. út – Besnyő utca, Dózsa Gy. út – Körösfői utca, Blaháné út – Rét utca, stb.)

Iskolák környéke

Az iskolák környékén jelentős előrelépés történt ebben az évben, mert kiépültek a legfontosabb helyeken a kijelölt gyalogátkelőhelyek. Fontos pozitív eredmény, hogy a gyalogátkelőhelyeknél biztonsági korlátok is létesültek. Két új helyszínre teszünk javaslatot:

- a Munkácsy utca 3-as úti torkolatában,
- a Kossuth Lajos utcában a PLUSZ áruház Dózsa György út felőli sarkánál is, mert itt is sok gyermek és felnőtt közlekedik, miközben alulról egy beláthatatlan bukkanó után nagy sebességgel érnek ide a járművek, Itt is célszerű beszűkíteni a széles burkolatot.



A PLUSZ áruház előtt hiányzó második gyalogátkelőhely

valamint felújítandó az elkopott Isaszegi út - Ady Endre sétány csomópontjában lévő gyalogátkelő.

Tömegközlekedési megállók környéke

Eddig is kiemelten kezelte a város (illetve az útkezelő) a megállók elérését szolgáló gyalogátkelőhelyeket. Ez látható többek között a 3-as úton és a Dózsa György úton. A hiányzó helyeken az előzőekben említett csomóponti fejlesztések a megállók elérését is szolgálni fogják. Kiemeljük azonban a Blaháné út - Rét utca csomópontját, ahol a gyalogátkelő helyek kialakítása mellett bizonyos irányokból járdaépítésre is szükség van a megállók eléréséhez.

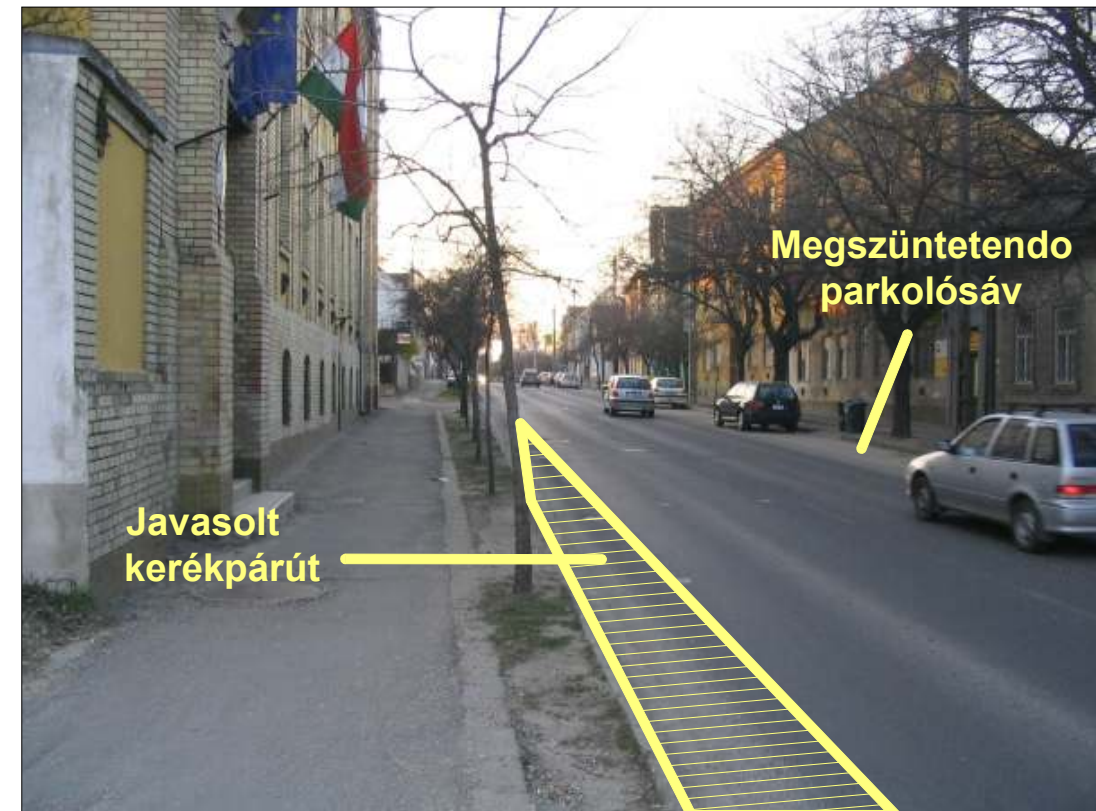
3.3. Kerékpáros közlekedés vizsgálata

Jelenleg a **Dózsa György út egy szakasza mellett** található kerékpárút, amely a városközpont felé haladva az út beszűkülése miatt a Körösfői utcánál véget ér. Továbbvezetése a szűk beépítési szélesség miatt nehéz. Szakmai körökben két változat körvonalazódott:

- a Bíróság előtti szakaszon a túloldali leállósáv megszüntetésével a Bíróság felőli járda szélesíthető és végigvezethető rajta a kerékpárút, vagy
- körbe kell kerülni Kazinczy F. körút, Rákos patak partján tervezett út nyomvonalán a városközpontig. Ez utóbbi megoldás szerepel a területtel kapcsolatos rendezési tervben is (Készítette: Profil kft.).



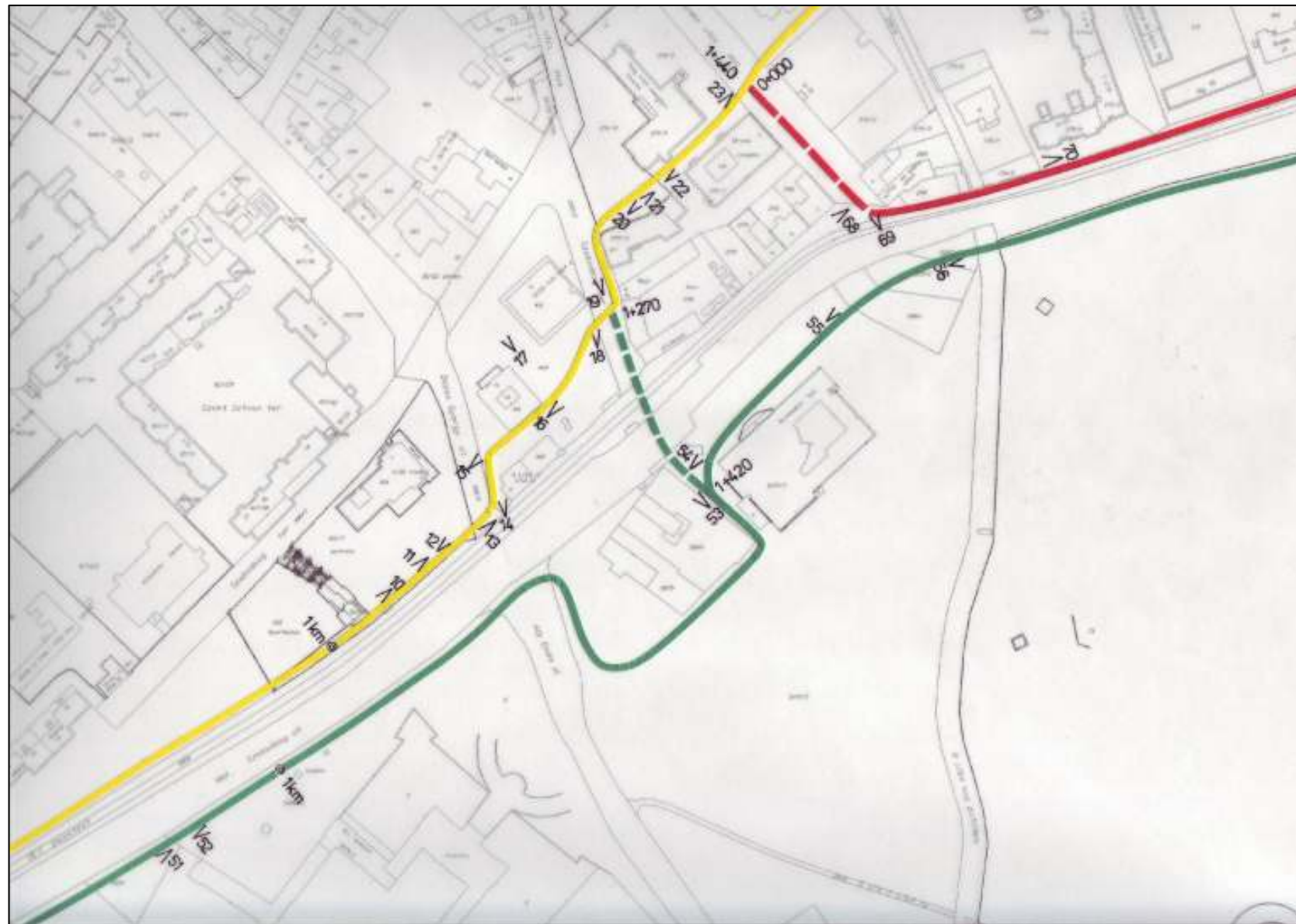
Szűk járda a Bíróság előtt



Kerékpárút építési lehetőség ugyanott a parkolósáv elvételével és a járda kiszélesítésével

A forgalmi adatok beszerzésekor a háztartási interjúk készítése során sokan szóbahozták, hogy a városban nem lehet biztonságosan kerékpározni. Gyakorlatilag a szabadidő eltöltése miatti kerékpározás volt az egyikmegjelölt ok, de sokan a munkabajáráshoz, vagy vásárláshoz is használnának kerékpárt. Mások a gyermekeikért aggódva az iskolák elérését lehetővé tevő kerékpárutakat szeretnének látni. Majdnem mindenki kihangsúlyozta a biztonságos kerékpártárolás

fontosságát. Ezzel kapcsolatosan megjegyezzük, hogy az iskolákban néhány éve a kerítésen belül találhatók kerékpártárolók. Ugyanilyen fontos lenne, hogy a tömegközlekedési állomások mellett is legyenek őrzött tárolók (pl. kamerákkal ellenőrzött). Ezzel is pótolni lehetne a tömegközlekedés még meglévő hiányosságait.



Részlet a 3. sz. út melletti kerékpárút tanulmánytervből a (városközponti szakasz alternatívákkal)