

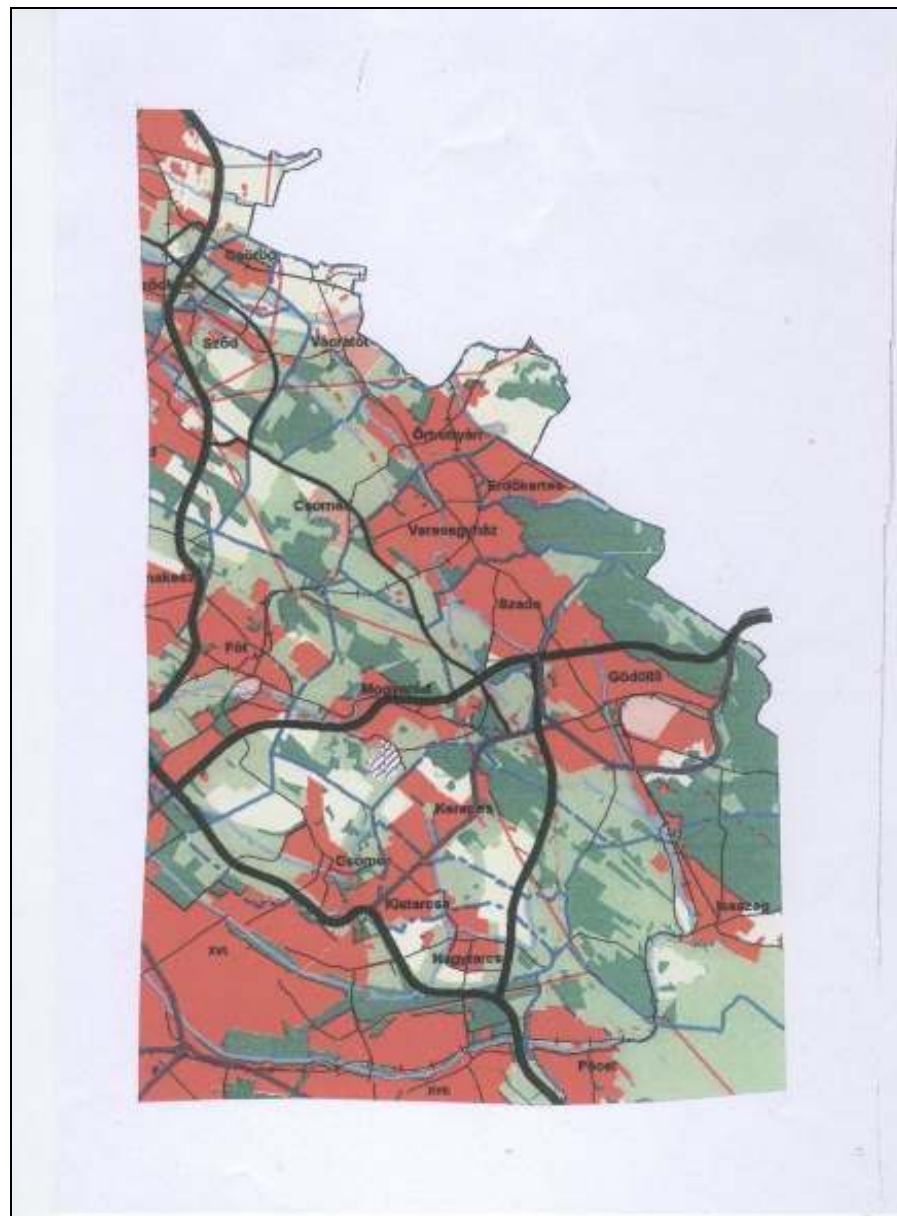
JAVASLATOK

1. KÖZÚTI HÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLATA

1.1. Javaslat az úthálózati funkciók fejlesztésére

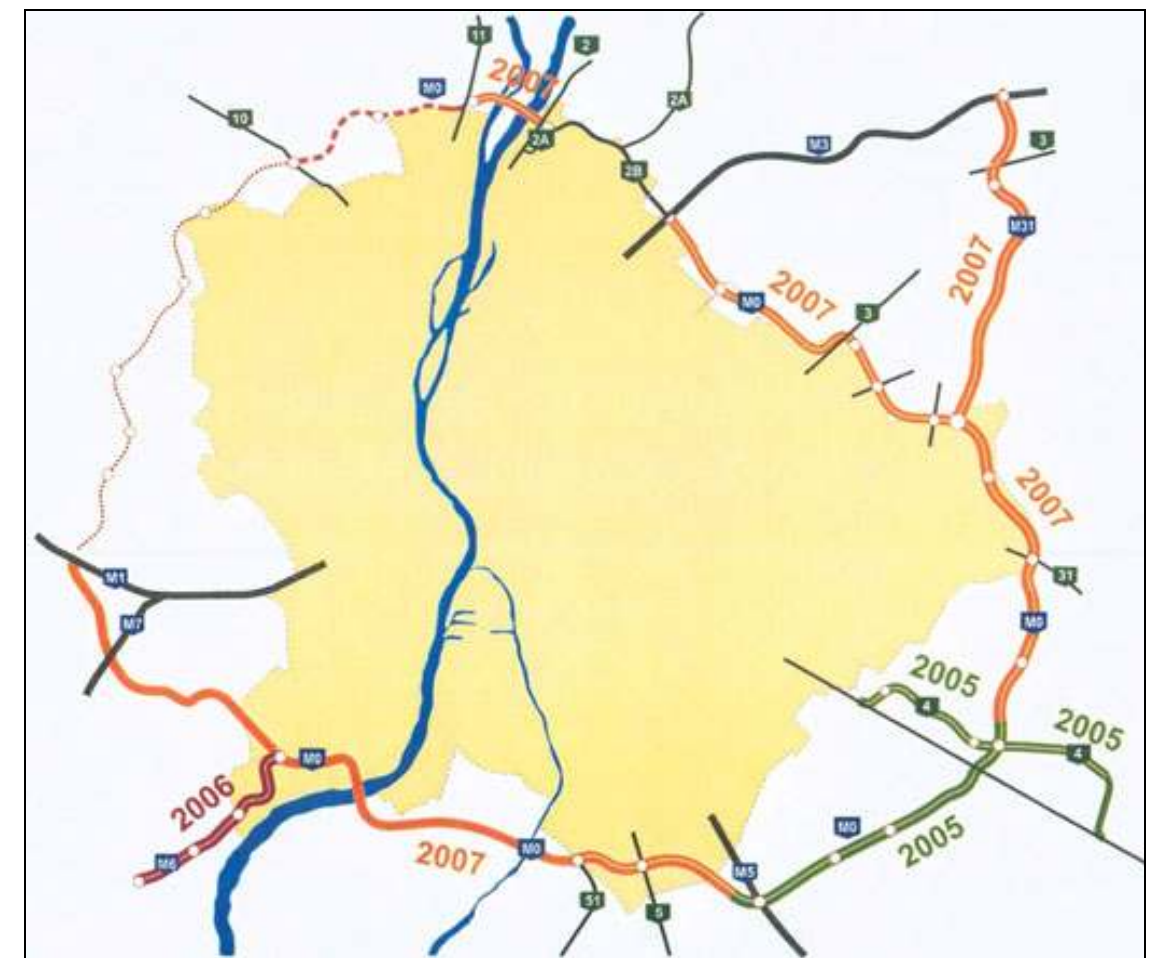
A Gödöllőt érintő országos hálózati elemek (gyorsforgalmi utak, országos főutak) várható fejlesztése

Induljunk el a nagy összefüggések, tehát a Gödöllőt a más országrészekkel összekötő útkapcsolatok felől.



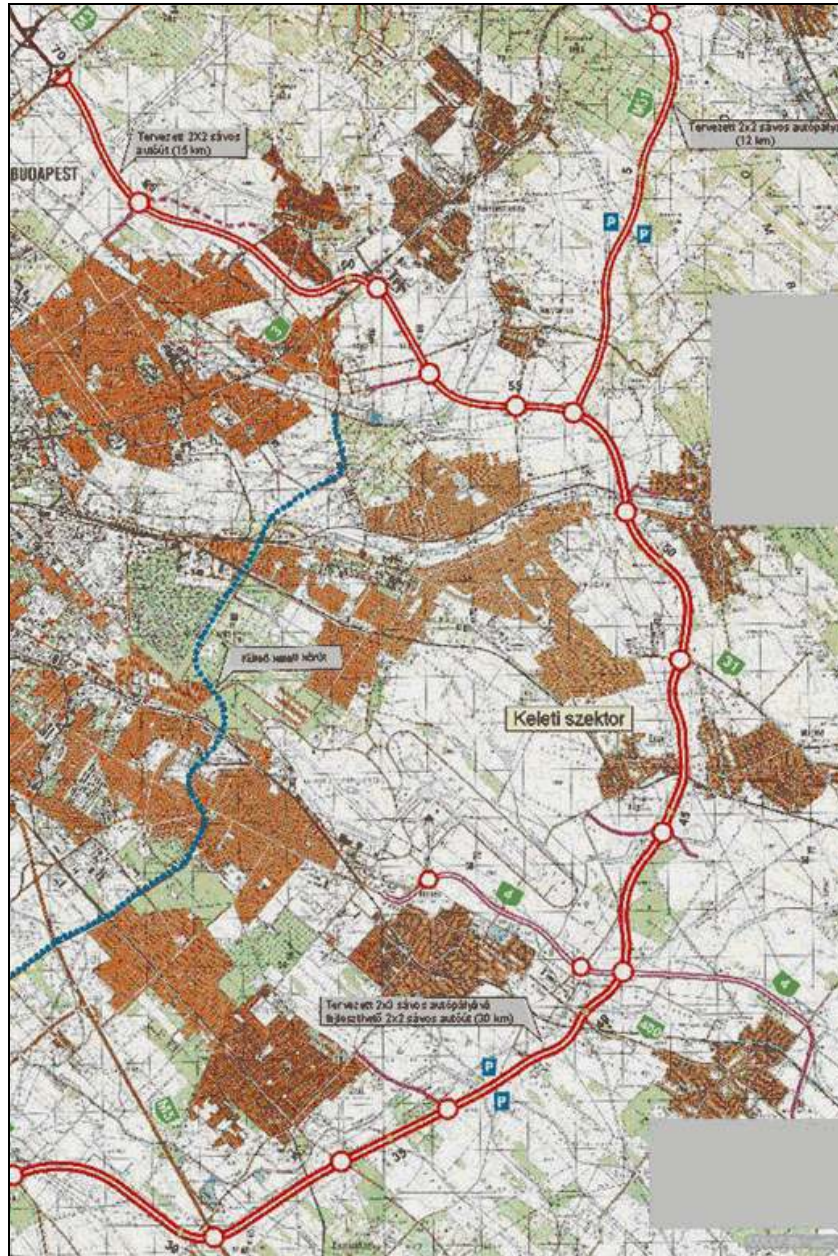
. A Budapesti Agglomeráció Tervének részlete

Meghatározó változások várhatók a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése terén a térségben. **Várhatóan 2008-ban adják át az M31-es autópályát**, amely az M0 budapesti körgyűrűt köti össze az M3 autópálya gödöllői csomópontjával (köznapi elnevezése: „Gödöllői átkötés”). Kedvező, hogy a térség úthálózata magasszintű elemmel gazdagodik, egyszerűsödnek és gyorsulnak az eljutási lehetőségek nyugati irányba. Az M0 autópálya keleti szektorának 2007. évi átadásával együtt megszűnik a Dunántúl irányába haladók Budapesten való kényszerű áthaladása, valamint gyorsan és kényelmesen elérhető lesz Budapest dél-keleti és déli része.



Az M31 és az M0 autópályák Budapest körül¹

¹ A szakaszok mellett az NART. honlapján jelzett átadási évszámok találhatók. Pirossal az új építésű, vagy a bővítendő szakaszok kerültek ábrázolásra.



Az M0 keleti szektora és az M31 autópálya

A környezetben megjelenő nagyforgalmú út alapvetően hatással lesz Gödöllő belső forgalmi viszonyaira is. Eddig Budapest felé a forgalom nagy része két csatornán keresztül közlekedett, az M3 autópályán és a 3-as úton. A köztük a munkamegosztást nem kis részben a díjfizetés határozta meg. Az új M31-es autópálya Budapest délkeleti részét célozza meg, közvetlenül kapcsolódik a Budapestet elkerülő M0 autópályához és nem utolsó sorban ingyenes lesz a használata. A Gödöllőre irányuló és a Gödöllőn áthaladva a 3-as úton továbbhaladó forgalomnak az a része tehát, amely Budapest déli részéről, Budapesten túlról, vagy a Budapest délkeleti agglomerizációjából érkezik a 3-as út bevezető szakaszán fog a városba érkezni, illetve továbbhaladni. Ezek jelentős része jelenleg az M3-as autópályán ér a városhoz és nagyrészt Dózsa György út

közvetítésével éri el az uticélját. Egyszerűen fogalmazva tehát: ezután a Dózsa György út forgalma csökkenni fog, a 3-as út pedig jelentősen nőni.

Már a jelenlegi forgalom is komoly gondot okoz a 3-as út átkelési szakaszán, illetve a keresztező utak csomópontjaiban. Ezt többek között az átmenő forgalom okozza. A megoldást mindenképpen az elkerülő út építése jelenti. Az elkerülő út a várostól délre halad, kezdőpontja a 2005-ben a 3-as úton megépített körforgalmú csomópont, visszacsatlakozása a jelenlegi nyomvonallhoz a besnyői templom közelében lesz. Ezzel elérhető, hogy az átmenő forgalom, valamint a város távolabbi pontjaira irányuló célforgalom ezt az utat vegye igénybe és csak az uticélhoz legközelebbi városi csomóponton menjen be a város belső hálózatára. (Pl. a Budapest felől Besnyőre, vagy a Fenyvesbe igyekvők számára sokkal gyorsabb és zavartalanabb lesz az elkerülő használata, mint végighaladni a város belsejében.)

A térség úthálózatának fejlesztése (országos mellékutak, elkerülő szakaszok)

Szorosan kapcsolódik a gyorsforgalmi és főúthálózathoz a hálózati hierarchia következő lépcsője az országos mellékutak rendszere. Ezek a települések közötti összeköttetést szolgálják. A meglévő hálózat ismertetésekor már említettük, hogy ezek az utak is gyakran bonyolítanak olyan forgalmat, amely egy adott település – jelen esetben Gödöllő – szempontjából átmenő forgalmat jelentenek és mint ilyen, csak az adottságok kényszere miatt terhelik a város központját. A távlati fejlesztések egyik jelentős feladata, hogy elkerülő utak kijelölésével feloldja ezt a káros hatást.

A 3-as út már ismertetett elkerülő nyomvonallával szinte összeolvadva öleli körül a várost a Nyugati elkerülő út, amely a Vác, Szada felől érkező forgalmat vezeti tovább Isaszeg felé. Úgy is fogalmazhatunk, hogy a Keleti elkerülő út az észak-déli átmenő forgalmat, a Déli elkerülő út pedig a 3-as úton bonyolódó kelet-nyugati átmenő forgalmat vezeti el, melyeknek közös szakasza a 3-as út és az Isaszegi út közötti szakasz.

Itt hívjuk fel a figyelmet, hogy a Nyugati elkerülő út a tervek szerint az M3-M31-es autópályák közös csomópontjába csatlakozik. Az itt kialakuló csomópont-rendszer a terület hálózatának gyenge pontja lesz, ugyanis az M3-as autópálya felett átvezető híd két végén lévő körforgalmú csomópontban nagyon nagy forgalom koncentrálódik. A két autópálya összekötő ágain kívül innen indul a Gödöllői elkerülő út, a Vác felé vezető agglomerációs elkerülő út, a Szadán végighaladó útba bekötő új út. Előre látható, hogy itt a teljes hálózat kialakulásakor forgalmi torlódások fognak előállni. Emiatt fontos legalább terület-biztosítás miatt is megtartani azt a távlati nyomvonalat, amely az M31-es autópálya és 3-as főút csomópontjától halad észak felé és a JET kútnál híddal keresztezi az M3 autópályát, majd beleköt az agglomerációs elkerülő útba. Így elkerülhetővé válik a kritikus M3-M31 csomópont-rendszer. (Ez a javaslat a mogyoródi szerkezeti tervben is szerepel.)



Gödöllő tervezett távlati úthálózata

A város belső hálózatának fejlesztése

A jelenlegi helyzetet elemző korábbi fejezetből lehet továbbhaladni az egészséges, belső hálózat kialakítása irányába. Ennek az első lépése mindenképpen a prioritások meghatározása. El kell döntenünk, hogy minden keletkező igényt ki akarunk-e szolgálni, vagy nem, a város minden területét adjuk-e át az autós forgalomnak, vagy bizonyos területeket teljesen, vagy részben óvjunk meg a forgalomtól. Az úthálózat fejlesztése ezen a ponton kapcsolódik össze a tömegközlekedésnek, a kerékpáros közlekedésnek, a gyalogos zónák kialakításának és a forgalomcsillapításnak kérdésével.

A prioritások meghatározása

Ha a prioritásokat kívánjuk meghatározni, akkor vissza kell az előző fejezethez lépnünk, hiszen a legfontosabb, hogy **a nagymennyiségű átmenő forgalmat az elkerülő utakra kell terelni**. E nélkül a belső hálózaton is olyan torz igényeket kellene kielégíteni, ami amellet, hogy soha nem sikerülne teljesen, folyamatosan rontaná a környezeti- és forgalombiztonsági helyzetet.

A következő fontos szempont, hogy hol szeretnénk védett **gyalogos területet (területeket) kialakítani**. Azon túl, hogy ez az emberi élettér egyik legfontosabb helyszíne (találkozási-, pihenő-, bevásárló hely) függetlenedni tud a szükséges rossztól, a járműforgalomtól. Nyilvánvalónak tűnik, hogy a belváros, a Szabadság tér, a gyalogos terek közül a legnagyobb és legfontosabb, de további kisebb gyalogos területek, útszakaszok kialakítására is mód van egy-egy nevezetesség, üzletsoportosulás, vagy zöldterület környezetében. Csak megemlítjük (mert a későbbiekben még részletesen foglalkozunk ezzel a témával), hogy a Kastély előtt is mód van egy elegáns térség kialakítására (aminek a tervezése folyamatban van), de sorolhatnánk tovább: a vasútállomás előtere, a besnyői Kegyetemplom környezete, a kastélypark egyes részei, a Patak tér, vagy egy más jellegű helyszín a csanaki lakóterület kis központja, stb. Ezekről a helyszínekről ki kell szorítani a járműforgalmat, de ugyanakkor jól elérhetőek kell legyenek.

Ezzel meg is érkeztünk a következő fontos prioritási elemhez, a tömegközlekedéshez és a parkoláshoz. Persze ezek a tényezők önmaguktól is léteznek, ma is működnek, prioritásként kezelve azonban a mainál megfelelőbb helyre kerülhetnek a város életében, jobban szolgálják a kultúrált közlekedési viszonyok kialakítását – mint célt. **A tömegközlekedés** és az egyéni (személygépkocsival történő) közlekedés aránya nagyon fontos mutatója egy településnek. Az elpártolás a tömegközlekedéstől a személygépkocsik elszaporodása miatt világjelenség és csak nagyon jó koncepciókkal és nagy anyagi áldozatokkal lehet a részarányt megtartani, vagy esetleg javítani.

A parkolás tekintetében alapvetően fontos, hogy megfelelő mennyiségű parkoló álljon rendelkezésre a keresett helyszínek, vagy lakóterületek környezetében, de ez nem azonos azzal, hogy minden esetben “a kapuban kell kiszállnunk az autóból”. Ebből a szempontból szakmailag nagyon előremutató az a folyamat, hogy Gödöllőn minden nagyobb épület építéskor megkívánják a föld alatti parkolók létesítését és az, hogy a közeljövőben megszülessen a parkolási rendelet, ami szabályozza a parkolási politika egyéb vonatkozásait (pl. ha valakinek nincs módja az épület alatt a megfelelő parkolószámot elhelyezni, akkor fizessen be egy parkolási alapba pénzt, amelyből a közelben épülő parkolóházban biztosítható a fennmaradó parkolószám).

Ha beszéltünk a gyalogos területekről, akkor legalább ilyen fontos, hogy mit kezdjünk azokkal a lakóterületekkel, amelyekben nincsenek jelentős, egész várost érintő uticélok, tehát a nyugodt hétköznapi létezés szinterei kellene, hogy legyenek. Ezek azok a forgalmasabb utakkal határolt belső területek, amelyek lakói joggal várják el, hogy a környezetük nyugodt és biztonságos legyen. Ezeket a részeket meg kell óvni az odatévedő és nemegyszer gátlástalanul száguldozó járművektől, akik nem tartják tiszteletben a környezet jellegét.

Új utak a város belső úthálózatában

Nehéz meghatározni, hogy milyen sorrendben ismertessük azoknak a javasolt utaknak a sorát, amelyeket a terv javasol. Legcélszerűbbnek az látszik, hogy a sorrendet az határozza meg, hogy szakmai szempontból ma milyen megépülési sorrend látszik a legszükségesebbnek és a legvalószínűbbnek. Ez nem biztos, hogy egybeesik azzal, hogy melyik volna a legfontosabb, mert bizonyos esetekben valamelyik országos útfejlesztéshez logikusan kapcsolódik egy-egy beruházás.

Az M31-es autópálya megépítésével összefüggő belső útfejlesztések:

1. **A régi 3-as útnak és csomópontjainak bővítése** (elsősorban állami feladat). A fejlesztést az indokolja, hogy a 3-as úton a jelenleginél lényegesen nagyobb forgalom fog a városba érkezni (ezzel párhuzamosan enyhülni fog a Dózsa György út terhelése). A fejlesztés szélesítést és a csomópontok (Tessedik S. utca, Táncsics utca) sávszámának növelését igényeli a Szabadság térig terjedő szakaszon. Nehézséget okoz az Erzsébet park megálló magasságában a kastélypark és a HÉV közötti szűkület.
2. **Az M3-as autópálya lehajtójával szemben (Renault szalon mellett) új út** építése a Hunyadi János útig. Az M31-es autópályának kiépül 2008-ban a csomópontja az M3-as autópályával. A jelenlegihez képest egy sokkal nagyobb csomópontrendszer alakul ki. Logikus lépés lenne, hogy az ehhez kapcsolódó városi útfejlesztés is ebben az időszakban épüljön meg. Ez a fejlesztés is csökkenti a Dózsa György út terhelését.
3. **A Haraszi út és a Kenyérgyári út összekötése**. Fontos elem, mert a Széchenyi utca környékén élőket megszabadítja az ott bonyolódó, a Humán

környékére irányuló kamionforgalomtól. **Ebben az időszakban még nem szabad megépíteni azt a rövid útszakaszt, ami ezt a részt összeköti az autópálya csomóponttal,** mert ráöntené a forgalmat a Haraszt városrészre!!! Itt kerülné el ugyanis az M3-as felől érkező forgalom a Dózsa György úti torlódásokat és átvágna a lakóterületen. Nagyobb forgalom viselésére a Táncsics M. utca másik végén a régi 3-as úti csomópont egyébként sem alkalmas, az első pontban leírt változások után pedig különösen nem lesz. **Ennek a kritikus rövid útszakasznak a megépítése a Nyugati elkerülő út megépülésekor kell, hogy megtörténjen.**

Az Elkerülő út Isaszegi útig terjedő szakaszának a megépítésével összefüggő belső útfejlesztések:

4. **A Kenyérgyári út – Haraszti út csatlakozásának összekötése az elkerülő úttal.** Ebben az ütemben már megépíthető ez az útkapcsolat, mert az elkerülő úton vonzóbb közlekedni, mint a belső kis utcákon. Az út a Tigáz és az Avon környékén lévő ipari létesítmények közvetlen megközelítését, valamint a háttérben fekvő lakóterületek elérését szolgálja.
5. **Kapcsolat az elkerülő úttal a Táncsics M. utca vonalában.** Az út a Humán környékén lévő ipari létesítmények közvetlen megközelítését, valamint a háttérben fekvő lakóterületek elérését szolgálja.
6. **Kapcsolat az elkerülő úttal a Széchenyi utca vonalában.** A mintegy 800 m hosszú útszakasz a Ganz területén lévő ipari létesítmények hátsó megközelítését, valamint a háttérben fekvő lakóterületek elérését szolgálja.
7. **Az elkerülő út és a Repülőtéri út csomópontjának kialakítása, valamint a Repülőtéri út szélesítése.** Az út befelé a Göbész és a Sieberz környékén lévő ipari létesítmények közvetlen megközelítését, kifelé a repülőtér valamint az itt fekvő lakóterületek elérését szolgálja.
8. **Az elkerülő út és a Vásártéri út kapcsolatának kialakítása.** Az út a Vásártér környékén lévő vállalalkozási területek közvetlen megközelítését, valamint az itt fekvő lakóterületek elérését szolgálja.
9. **A Sík Sándor utca kiépítése.** Az út tehermentesíti a párhuzamos Isaszegi utat, amely ezzel egyidőben csillapítható (pl. a gyalogátkelőknél járdaszigetekkel, stb). A Sík Sándor utcának az elkerülő úttal külön szintű csomópontja lesz, ami az elkerülő út és a vasút külön szintű keresztezéséből automatikusan következik.
10. Ha a teljes Nyugati elkerülő út megépül, akkor **lezárható lesz az Ady Endre sétánynak a Kastély előtti szakasza.** Ezzel „összenőhet” az Alsó- és a Felső park, kiteljesedhet a Kastély reprezentatív környezete.

Néhány további – erre az időszakra ugyancsak aktuálissá váló - belső fejlesztés:

11. **A Széchenyi utca és a Mátyás király utca összekötése.** Tehermentesíti a Szőlő utcai lakótelepet és elősegíti a szomszédos tömbök kommunikációját a Dózsa Gy út két oldala között.

12. **Röges utca meghosszabbítása a Rét utcáig.** Lokális célokat szolgál, könnyíti a Röges út közelében lakók közlekedését.

13. **A Vasvári Pál utca kiépítése.** Lokális célokat szolgál, könnyíti a környéken lakók közlekedését.

14. **Az Őz utca kiépítése és meghosszabbítása a Klapka utcáig, a vasúti aluljáró lehetőség szerinti bővítésével.** Elsősorban a területen fejlődő lakóterület számára növeli a város más területére való eljutás lehetőségét. Segítheti egy jobb tömegközlekedési hálózat kialakítását is a térségben. Az utat úgy célszerű kialakítani, hogy a hosszú egyenes út ne váljon a száguldozás színterévé.



Az Őz utca a Fenyvesi új lakóterület megközelítő útja

A Déli elkerülő út befejező szakaszának megépítésével összefüggő belső útfejlesztések:

15. **Új útkapcsolat létesítése a Bessenyei György utcával párhuzamosan a Köztársaság út és a Déli elkerülő út között.** Elsősorban az itt fekvő lakóterület elérését biztosítja, de mivel használhatják a Fenyvesi új lakóterület megközelítésére is, nem célszerű ezt a kapcsolatot a Bessenyei György utcán vezetni, inkább egy azzal párhuzamos új úton, ahol még kialakítható a nagyobb szabályozási szélesség, ezért a lakóterület zavarása nem lesz számottevő.

16.Csomópont a Köztársaság út és az elkerülő út keresztezésénél. A Valkó felől érkező forgalom itt rátérhet az elkerülő útra és tovább nem terheli a belső úthálózatot.

17.A Peres út és az elkerülő út kapcsolatának megteremtése. Innen közelíthető meg leggyorsabban a Peres-dűlő és a Fenyves keleti része.

További fontos és nagyléptékű belső fejlesztések

18.Új út az Egyetem területének szélén, a vasútállomás keleti peremén. A Köztársaság út vasúti átjárójának kiiktatása sokat segítene a város keleti és középső része közötti forgalom bonyolódásában. A különbszintű kapcsolat a beépítési adottságok miatt csak aránytalanul nagy áldozatok árán volna lehetséges. Ezért született az a javaslat, hogy a Testvérvárosok útja kerüljön összekötésre a Köztársaság útjával a vasút keleti oldalán. Ez ugyan egy új híd építését igényli a vasút felett, azonban olyan helyen, ahol nem ütközik területi nehézségbe és összekapcsolható a Palotakert HÉV-megálló környezetében jelentkező beruházásokkal. Ezzel egyidőben a Szentgyörgyi Albert utca hídja megszűnik, az Egyetem elérése az új úton és hídon keresztül történik.

19.A Munkácsy utca és Állomás utca közös csomópontja a 3-as úton. Ez a lehetőség összefüggésben van a HÉV távlati lesüllyesztésével. Ha ezen a szakaszon a HÉV fölött halad (a jelenlegi szinten) a 3-as út, akkor kézenfekvő egy csomópont kialakítása, ahol a Munkácsy utca, ezáltal a mögöttes lakóterület is szabad ki- és bejárást kap a 3-as út mindkét irányába.

Forgalmi tervezés

Ebben a fejezetben az úthálózat tervezésének az egyik nélkülözhetetlen eszközéről – az ún. számítógépes forgalmi modelltől - lesz szó. Egyfelől el kell számolnunk azzal, hogy a megállapításaink milyen objektív háttérre támaszkodnak, másrészt az alkalmazott módszerek ismertetéséből az is látható, hogy a jelen munkához - nem kis energiával – létrehozott számítógépes modell a későbbiekben is felhasználható forgalmi kérdések eldöntéséhez, útlezárások hatásának vizsgálatához, útépitések sorrendjének meghatározásához, stb.

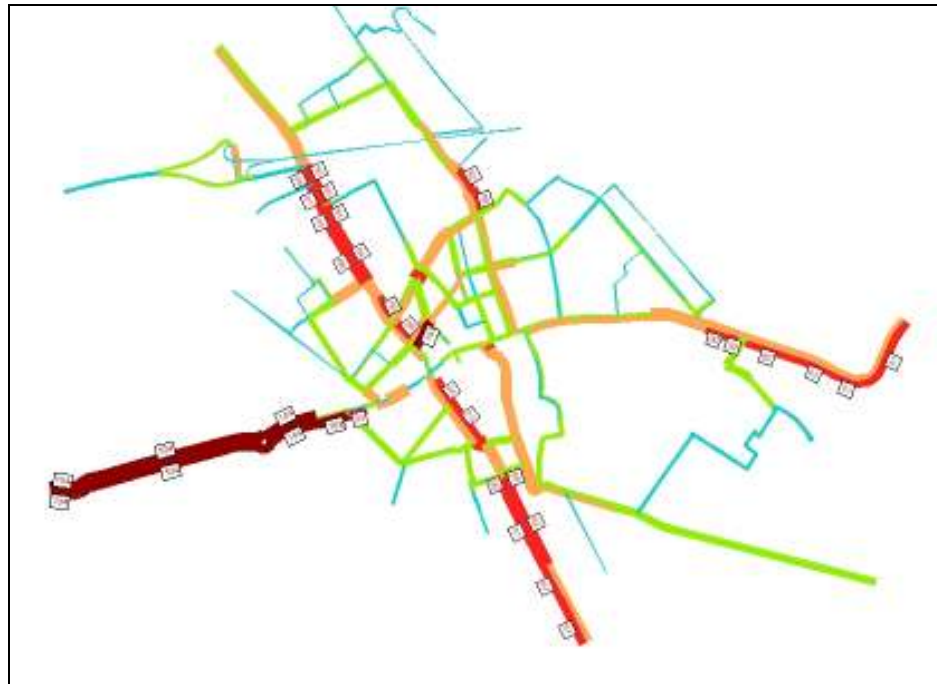
A forgalmi terhelések értékelése

A forgalmi terhelések adatait használtuk, amikor a korábbi fejezetekben a különböző fejlesztések forgalmi hatását említettük. Csak emlékeztetőül: innen kaptunk adatokat az M31-es út által okozott forgalmi átterhelődésre a Dózsa György útról a 3-as útra, de a Kenyérgyári útnak az idő előtti rákötése az autópálya csomópontja is ezekből a számítógépes terhelésekből voltak láthatóak.

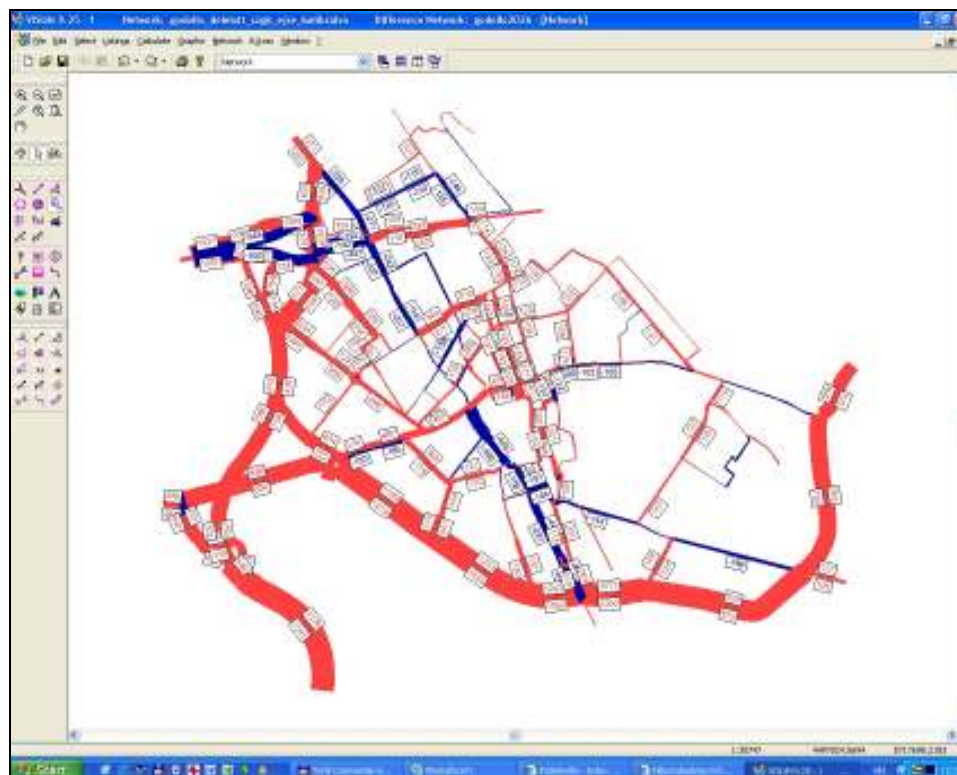
Talán a legfontosabb és a város szempontjából a legáltalánosabb következtetést is innen vonhatjuk le: mivel a járműszám az elkövetkező 20 évben még biztosan növekedni fog és a gazdaság fejlődésével párhuzamosan a szállítások volumene is emelkedik, **az említett elkerülő utak megépítése ellenére is a belső területeken a maihoz hasonló járműszám fog közlekedni.** A különbség – és ez nem csekély – hogy az a forgalom már nem az átmenő forgalomból adódik, hanem főképp a várost valamilyen formában érintő forgalomból. A környezeti nyomás szempontjából pedig fontos különbség lesz, hogy a teherforgalom csak minimális mértékben veszi majd igénybe a belső utakat.



Gödöllő távlati forgalmi terhelése (2018. év)



Az utak kapacitásának kihasználtsága (2005. év)²



A forgalom változása a jelenlegihez képest (2018 év)³

1.2.Javaslat forgalmcsillapított övezetek kialakítására

A forgalmcsillapítás alkalmazását több kategóriába soroltuk:

- **Területi jellegű csillapítás nagy intenzitású lakóterületen**, elsősorban lakótelepeken (a következő oldali ábrán piros színnel jelölve).

Lakó-pihenő övezet lakótelepek és összefüggő lakóterületeken létesíthető. Ott alkalmazható, ahol rendszeres tehergépkocsi forgalmat vonzó létesítmény nincs. A megengedett sebesség 20 km/óra. Sebesség csökkentő küszöbök az övezet úthálózatán megfelelő sűrűségben helyezendők el. A lakó-pihenő övezet kijelölésének további feltételei:

- úthálózata jól elkülöníthető legyen a környező úthálózattól,
- a térség átmenő forgalmát az övezetet határoló utak le tudják vezetni,
- az övezeten forgalmi és gyűjtőút ne haladjon keresztül, az övezeten közforgalmú közlekedési járat ne haladjon keresztül,
- a célforgalom főleg az ott lakók, és pihenők érdekeit szolgálja,
- az övezeten belül ne legyenek ipari, vagy mezőgazdasági üzemek, nagy forgalmú közintézmények (gyermek és oktatási intézmények kivételével), nagy áruforgalmú kereskedelmi létesítmények,
- az övezet egységes, összefüggő lakó-üdülő területet alkosson,
- a terület nagysága korlátozott, legnagyobb kiterjedése nem lehet 1 000 méternél nagyobb,
- az övezetbe egy útvonalon be- és kilépő forgalom nem haladhatja meg a 150 jármű/óra értéket csúcsidőben,
- a határoló útvonalon levő közforgalmú közlekedési megállók 300-500 m gyaloglási távolságon belül az övezetből elérhetők legyenek,
- a haladás gépjárművel az övezeten belül, lehetőleg ne legyen több, mint 500 m.

A **korlátozott sebességű övezet** szintén lakótelepek és összefüggő lakóterületeken jelölhető ki. Egyéb szempontok hasonlóak, mint a lakó-pihenő övezetben felsoroltak. A megengedett sebesség 30 km/óra., viszont a forgalmcsillapító küszöbök, csak az övezet bejáratainál vannak elhelyezve.

Összehasonlítva: a lakó-pihenő és korlátozott sebességű övezet kialakításának feltételeivel-, és azok funkcionális működésével kapcsolatosan az alábbiak állapíthatók meg: **a lakó-pihenő övezet kialakítása lényegesen nagyobb anyagi ráfordítással jár, mint a korlátozott sebességű övezeté.** Ez következik abból,

² A sötét bordó szín a 100 % felett-, a kék a 20% alatt kihasznált útszakaszokat jelenti

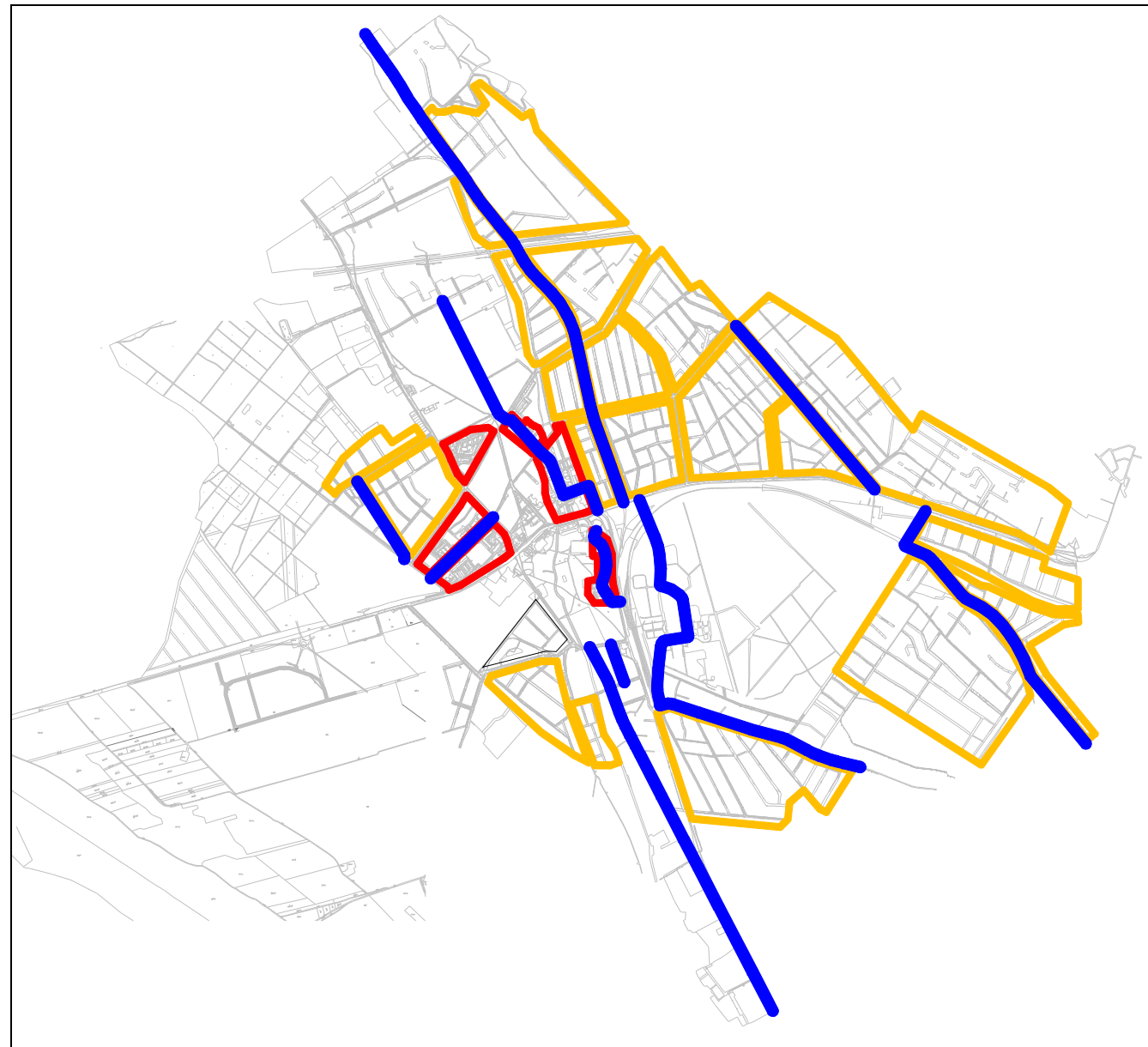
³ A piros szín a forgalomnövekedést, a kék a forgalmcsökkenést jelenti. A ma nem létező utak esetében a teljes forgalom növekedésként jelenik meg.

hogy több forgalomcsillapító küszöb építendő, és azok megvilágítása is biztosítandó. Azonban funkcionálisan jobban működik, mivel nem a gépjárművezetők fegyelmezetlenségén múlik a sebességhatár betartása, hanem a kiépített műtárgyak sűrűségétől. Ezzel szemben a korlátozott sebességű övezetekben, mivel csak a bejáratoknál van küszöb elhelyezve a 30 km/óra megengedett sebesség betartása nem garantált az övezeten belül.

- **Területi jellegű csillapítás a családiházias lakóutcás területek esetében** (az ábrán sárga színnel jelölve). Ezeken a területeken elsősorban a korlátozott sebességű övezet alkalmazása javasolt.

- **Vonali jellegű csillapítást javasolunk** az olyan útvonalakon (az ábrán kék színnel jelölve), ahol a területi jellegű védelem nem alkalmazható, de az út kialakítása (hosszú egyenes vonalvezetés, széles burkolat, stb.) olyan, hogy a sebességkorlátozás nem elég a szabályok betartatására, fizikai akadályok alkalmazására is szükség van. Eszközei:

- Útpálya szélességének helyenkénti csökkentése.
- Elválasztó sávok, középszigetek vagy szűkítések létesítése.
- Kiszolgáló sávok létesítése.
- Sebességkorlátozás kijelölése, alacsony sebességet figyelembe vevő zöld hullám megvalósítása.
- Nagyobb gyalogos forgalmi áramlatok átkelési helyein közbenső védőszigetek és kijelölt gyalogátkelőhelyek kialakítása.



Forgalomcsillapításra javasolt területek és útvonalak

1.3.Teherforgalmi korlátozások

A teherforgalom korlátozását tekintve egyszerűbb a kérdést úgy megfogalmazni, hogy hol ne tiltsuk a nehéz-teherforgalmat. Ezzel kapcsolatban ütemekben kell gondolkodnunk:

• **I. ütem**

ebben az ütemben a **jelenlegi úthálózaton** vezetünk be korlátozásokat. Itt abból az alapelvből kell kiindulni, hogy az átmenő forgalmat a lehető legkisebb zavarással vezessük át a városon. Erre kézenfekvőek lennének az országos utak belterületi szakaszai, azonban ezek közül **kivétel a Dózsa György út városközponti szakasza**, mert itt a forgalom már jelenleg is túl nagy környezeti problémát okoz. Ezért ezt a szakaszt kiváltva, a forgalmat a Rét utca, Blaháné utca, Hunyadi út, Testvérvárosok útja felé elvezetve kisebb lenne a környezeti károkozás (nagyobb az említett útvonalon a beépítési szélesség és kisebb a laksűrűség). **A másik neuralgikus útszakasz az Ady Endre sétány.** Ezt az útszakaszt is célszerű lenne kiváltani és a teherforgalmat az Állomás utcán vezetni.

• **II. ütem**

A teherforgalom további korlátozását az Elkerülő út egyes szakaszainak megépülésekor, ütemezve lehet bevezetni. Az Elkerülő első szakasza az M3-M31 csomóponttól a 3. sz. főútig fog megépülni. Ezzel összefüggésben kizárható a teherforgalom a Dózsa György útról (ha ez az I. ütemben nem történik meg) és a Haraszt városrészről (a Kotlán Sándor utcától kezdve). Ebben az időszakban a teherforgalom számára ugyanis már megközelíthetőek lesznek az Elkerülő út felől a Humán környéki ipartelepek, nem szükséges igénybevenni a Széchenyi utcát és a Táncsics utca 3-as út felőli szakaszát. Ezzel lehet védeni a Harashti lakóterületet a környezeti terheléstől.

• **III. ütem**

Az Elkerülő út elér az Isaszegi útig. A Vásártéri úton és a Repülőtéri úton elérhetők kívülről az ipari telephelyek, ennél fogva az addig fontos tengelyként működő Állomás utcán, az Isaszegi út belső szakaszán és a Köztársaság úton is meg lehet tiltani az átmenő teherforgalmat.

• **IV. ütem**

Ez az az időszak, amikor **megépül a teljes elkerülő rendszer**, tehát a 3-as útról is ki lehet tiltani az átmenő teherforgalmat. Lényegében ettől kezdve a város belsejébe csak a városi célforgalom léphet be, de a nehéz teherforgalom számára az iparterületek csak kívülről, az elkerülő útról, a lehető legrövidebb útszakaszokon legyenek megközelíthetőek. A belső területre irányuló szállításokra csak útvonal-engedéllyel legyen mód.

1.4.Javaslat a parkolási rendszer fejlesztésére

A városközpont

A városközponton a Petőfi utca, Petőfi tér, Kossuth Lajos utca, tízemeletes épületek, Rézgombos körüli terület és 3-as út által körbezárt területet értjük. Bár ahogy említettük, nem állnak rendelkezésre a megfelelő adatok a valós igények számításához, a korábbi tervek, valamint a látható tendenciák alapján egy elfogadható egyensúlyi helyzet körvonalazódik. A körülhatárolás ellenére ennek a területnek a kielégítéséhez számítjuk a terület peremén található Művelődési ház melletti parkolót.

A következőkben felsoroljuk, hogy melyik **meglévő parkolási lehetőségek megtartása illetve újak kialakítása** biztosíthatja a terület elfogadható parkolóhely ellátását:

Felszíni, közterületi parkolóhelyek:

• Petőfi Sándor utca (meglévő)	170 ph.
• Kossuth Lajos utca (az utca átépítése utáni tervezett)	30 ph.
• Művelődési Ház melletti parkoló (meglévő, bővítendő)	145 ph.
• <u>Városháza mögötti parkoló (kétszintessé átépítendő)</u>	<u>67 ph.</u>
	412 ph.

Felszín alatti garázsok:

• Tűztorony ház (építés alatt)	59 ph.
• Könyvtár (meglévő, de még nem működik a bejárata)	30 ph.
• Községháza (építés alatt)	38 ph.
• Községháza és könyvtár között (átépüléskor javasolt)	40 ph.
• Városháza előtti tér alatt (javasolt)	100-150 ph.
• Piac passzázs alatt (tervezett)	60 ph.
• <u>Piac alatt (meglévő)</u>	<u>50 ph.</u>
	377-427 ph.

Parkolóház:

• <u>Petőfi téri parkoló helyén</u>	<u>60-80 ph.</u>
	60-80 ph.

Összes kialakítandó parkoló: 849-919 ph.

A kastély környéke

A kastély parkra és környékére a közelmúltban készült rendezési terv pontos parkolási mérleget tartalmaz:

Igények:

Múzeum	kb. 4500 nm	90 ph
Templom	570 nm	30 ph
Rendezvényterem	400 fő	80 ph
Szálloda	116 szoba	116 ph
Apartman	13 db	13 ph
Színház	95 fő	20 ph
Igazgatóság épülete	50 alk.	10 ph
Infrastrukturális háttér rendezvényekhez	50 alk.	10 ph
A parkban létesülő rendezvényterület	2000 lát.	200 ph
Összesen:		569 ph

A **múzeum** igényei számára elsősorban az Ady Endre sétány mellett megépítendő parkoló (72 ph), valamint maga az út mellett, a fák közötti szakaszokon létesítendő leállósáv (kb. 50 ph.) szolgál. A főbejárat előtt jelenleg működő parkoló megszüntetésre kerül.

A **templom** számára a kastély oldalán a 3-as út melletti parkoló(k) a legalkalmasabbak, azért is mert évtizedek óta ezen a fás területen állnak meg a templomot látogatók. Megjegyzendő, hogy épül a közelben az új katolikus templom, aminek következtében az itteni igények csökkenni fognak, elsősorban nem rendszeres misézésre, hanem különleges alkalmakkor fogják a kastély-kápolnát használni.

A **szálloda** és az apartmanok igényei az épületek alatt ill. mellett kerülnek kielégítésre.

A **rendezvényterem és a színház** legtöbbször a esti időszakban működik, míg pl. a múzeum és az igazgatóság elsősorban nappali időszakban. Ezért alapesetben feltételezhető a különidejűség, ekkor elsősorban az Ady Endre sétány melletti parkolók használhatók. Egyéb esetekben rendelkezésre áll a Martinovits utcai, szálloda előtti parkoló, valamint különösen nagylétszámú rendezvények idején a Tessedik utca melletti leállósáv és az óvoda helyén távlatban kialakítható tartalékparkoló.

Tervezett parkolók:

Ady Endre sétány melletti parkoló	70 ph
Ady Endre sétány melletti leállósáv	50 ph
3-as út melletti két parkoló	64 ph
Martinovits utcai szálloda alatt	116 ph
Martinovits utcai parkoló a szálloda előtt	34 ph
Martinovits utcai leállósáv	20 ph

Martinovits utcai parkoló a Tulipa kertészet területén	26 ph
<i>Tessedik S. u. – Martinovits u. sarkán lévő volt óvoda helyén (tartalék parkoló)</i>	<i>150 ph</i>
<i>Tessedik S. utcai parkolósáv (tartalék parkoló)</i>	<i>90 ph</i>
Összesen:	570 ph

A tartalék parkolókra akkor lesz szükség, ha valóban meghaladják az igények az elsősorban javasolt Ady E. sétány és Martinovits utcai parkolók kapacitását. Ezért azok kialakításánál azt kell szem előtt tartani, hogy ezek viszonylag ritkán lesznek igénybevéve. Ezért az óvoda helyén esetleg létesülő parkolót a parki környezethez illő, fásított, nem zárt burkolattal javasoljuk kialakítani. A Tessedik S. utca melletti leállósávot pedig 4-5 parkolónként fákkal megszakítva, gyephézagos műanyag rácsból célszerű megépíteni.

A termálfürdő környéke

A tervezett termálfürdő viszonylag eldugott helyen, az Ady Endre sétány mellett helyezkedik el. Nincs körülötte olyan szabad terület, amelyen nagyszámú parkolóhely elhelyezése lenne lehetséges. Ezért mindenképpen törekedni kell a normatív érték szerinti parkolószámot telken belül elhelyezni. Ugyanakkor arra is kell stratégiával rendelkezni, ha a fürdő vonzereje nagyobb lesz, mint amire ma számítunk. A most ismert koncepció szerint kb. **100 parkolót** lehet térszínt elhelyezni a termálfürdő telkén belül. Ugyanakkor távlatban – szükség esetén – kétszintűvé alakítható a parkoló.

A vasútállomás környéke

A vasútállomás környékére is készült rendezési terv, amely a vasút- és a HÉV állomásra érkezők, valamint az ott dolgozók parkolási igényén túl a P+R igényeket is kielégítik. A térségben mintegy **60 normál és 140 P+R** parkolóhely helyezhető el.

Iskolák, óvodák környékének parkolása, a csúcsideji közlekedés megoldása
Régi probléma néhány forgalmas iskola csúcsideji forgalmának lebonyolítása és az ezzel összefüggő, valamint a csúcsidőn túli parkolás megoldása. Alapvetően az általános iskoláknál jelentkezik ez a probléma, mert a kisebb gyermekeket a szülők autóval hozzák az iskolába. Ott jobb esetben rövid megállás alatt kiszállnak, de az alsó tagozatosok esetében gyakran bekísérik a gyerekeket. Csúcsidőszakban százas nagyságrendű jármű érkezik egészen rövid idő alatt az iskolához, amely forgalomnak a teljesen korrekt lebonyolításához általában nincs hely. Az általánosságokon túlmenve azonban minden esetben vannak egyedi sajátosságok és a helyzetet javító megoldások. A legkritikusabb helyzetben lévő iskolák:

- Erkel Ferenc általános iskola,
- Hajós Alfréd Általános iskola és
- Munkácsy Mihály Általános iskola.