

Az **Erkel iskola** jellemző sajátossága, hogy zenei tagozatú, ezért a városból és a környékről minden irányból érkeznek tanulók. Viszonylag kevés az olyanok száma, aki közlekedik gyalogosan, vagy kerékpárral érkezik. A megközelítő útja közvetlenül a Szabadság tér, illetve a Táncsics utca felől az Erzsébet körút, de jól elérhető mintegy 150 m gyaloglással a Kossuth utca felől is. A közelmúltban a bejárat előtt található parkolók bővítésre kerültek, ami a parkolási problémákon jelentősen javított, azonban a reggeli iskolakezdés körüli csúcsforgalom lebonyolításán nem tud érdemben segíteni. A szűkös lehetőségek között megfontolásra javasoljuk a bejárat előtti útszakasz egyirányúsítását. Ez ugyan megoldaná a biztonságos érkezést és továbbhaladást, de szűkítené a lakótelep közlekedési szabadságát, ugyanis a kedvező egyirányúsítás a felfelé irány lenne, ebben az esetben viszont a lakótelep csak a Táncsics M. utca felé lenne elhagyható. Ez a Táncsics M. utca és 3-as út csomópontjának kapacitását tekintve nem kedvező, csak ha a járművek zöme a Táncsics utcánál jobbra, majd a Körösfői, illetve Kossuth utcán újra jobbra kanyarodva hagyná el e területet. Figyelembe véve, hogy az utóbb említett utcáknak a Dózsa György úttal alkotott csomópontja előbb utóbb jelzőlámpás lesz, ezeken a pontokon biztonsággal rá lehet hajtani a város főúthálózatára. Mivel a megoldás kétséges, hogy találkoz-e a szülők támogatásával, megérne a kérdés egy közvélemény kutatást, aminek a fő kérdése az lenne, hogy hajlandók-e a szülők az említett kört megtenni a biztonságos és kultúrált kiszállásért cserébe. Ezzel együtt a lakótelepiek elfogadását is meg kellene szerezni. Megemlítjük, hogy az iskola körüli gyalogos érkezési gyalogátkelő helyeinek felfestése nagyon pozitív eredmény.



Az Erkel utcai iskola előtti parkolók

A **Hajós Alfréd iskola** főbejárata az Isaszegi útra, a gazdasági bejárat a Légszesz utcára nyílik. A jelenlegi állapot szerint az Ady Endre sétány és az Isaszegi út csomóponti felálló szakasza csúcsidőben az iskola bejáratáig, sőt azon túl ér. Ugyanitt kell a kiszállást is elintéznük az érkezőknek. Csúcsidőn kívül a parkolás az iskolával szemben lévő saroktelken (volt tenispálya) ugyan megoldott lenne, azonban sokan mégis az Isaszegi út szélén parkolnak, ami állandósítja a közlekedési nehézségeket. Az iskola bejáratával szemben mintegy 30 méter hosszon kialakítottak leállósávot, de ez sem jelent tökéletes megoldást.



A tenispálya helyén működő parkoló napközben

A gyalogosan érkezők számára a bejáratnál biztonságos korláttal is védett gyalogátkelőhely került kialakításra. Gyalogátkelőhely található a sarkon a csomópontnál is de ennek felfestését rendszeresen fel kellene újítani, mert gyorsabban kopik a fékező és kanyarodó járművek miatt.

A helyzeten csak kismértékű javulást lehetne elérni az említett leállósáv meghosszabbításával, mert az alap gondot a csomópont közelsége és a nagy forgalom okozza.

Drasztikus, de biztonságos megoldás lehetne, ha a reggeli **csúcsidőszakban csak a Légszesz utcai bejáraton keresztül lehetne az iskolához érkezni**. Ebben az időszakban a főbejárat nem is lenne nyitva. 8 óra után már helyre állhatna a jelenlegi forgalmi rend.



Az Isaszegi úti bejárat környéke délelőtt



A Légszesz utcai bejárat

A Munkácsy iskola esetében kevésbé kritikus a helyzet. Itt az iskola mellett egy jól kihasznált parkoló található és az iskola előtti leállósáv is alkalmas a ki és beszállásra.

Segítené a reggeli csúcsidőszak érkezési forgalmának a lebonyolításában, ha az említett leállósávot meghosszabbítanák (az árok lefedésével) a parkoló bejáratáig. Ezzel további 4-5 jármű megállására volna mód.



A Munkácsy iskola melletti parkoló



A Munkácsy iskola előtti útszakasz

1.5.Javaslatok a tömegközlekedési helyzet javítására

Hálózatfejlesztési javaslatok

Az említett problémák enyhítésére és megoldására valószínűleg más megoldás kínálkozik rövidtávon, illetve nagyvonalúbb elképzelések is teret kaphatnak hosszabb időtávlatban. A rövidebb időszak lehetőségeit még erősebben behatárolják a gazdasági lehetőségek, nagyobb távlatban viszont mindenképpen figyelembe lehet és kell venni, hogy az Európai Unió prioritásai közé tartozik a tömegközlekedés és azon belül is a kötöttpályás tömegközlekedés.

Mik a lehetőségek rövidtávon:

- az ellátatlan területeket be kell vonni a megfelelő ellátásba, (intenzíven beépített területen 300 m, egyéb területeken 500 m-es gyaloglási távolság a kívánatos ellátási színvonal),
- egy minimálisan elfogadható járatsűrűséget a város lakóterületein holtidőben is biztosítani kell (pl. 1 óra).

Hosszútávon sokféle megoldás adódik. Addig, amíg nem látható, hogy az uniós támogatások milyen módon és mértékben mozgósíthatók a város számára, az a legcélszerűbb, ha a település döntéshozókészítés szintjén kidolgozza az életképes változatokat olyan mélységig, hogy a költségekkel és az esetleges területi konzekvenciákkal is tisztában legyen. A változatok között célszerű kidolgozni a ma még nem megvalósítható, de magas színvonalat képviselő megoldásokat is. Azért fontos ez, mert adott esetben csak elő kell húzni azt a megoldást, ami az adódó pénzügyi lehetőséghez illeszthető.

Alapvetően két irányban érdemes gondolkodni:

- Az egyik lehetséges irány a HÉV vonal minél jobb kihasználása, fejlesztése, esetleg kiterjesztése. Ennek is sokféle változata lehetséges, pl. a villamos jelleg erősítése. Természetesen ez az megoldás is együttjár az autóbusz hálózattal történő optimális együttműködéssel.
- A másik az autóbusz-hálózat magasabb színvonalra való emelése, a HÉV szerepének a maihoz hasonló szinten való megtartásával, de a kritikus pontok javításával.

Buszhálózat

Ebben a fejezetben olyan megoldásokról lesz szó, amelyek a HÉV jelenlegi szintű szolgáltatásával számolnak, és az autóbuszhálózat fejlesztésével érnek el eredményt.

Mindenek előtt olyan megoldásokat kell keresnünk, amelyek a szolgáltatás színvonalát úgy emelik, hogy még elviselhető anyagi többletterhelést jelentenek.

A vizsgálatban feltártuk, hogy vannak olyan ellátatlan területek, ahol az elfogadható (sűrűbben lakott területen 300 m, külsőbb területeken 500 m gyaloglási távolság) távolságon belül nincs autóbuszmegálló. Ezeknek a

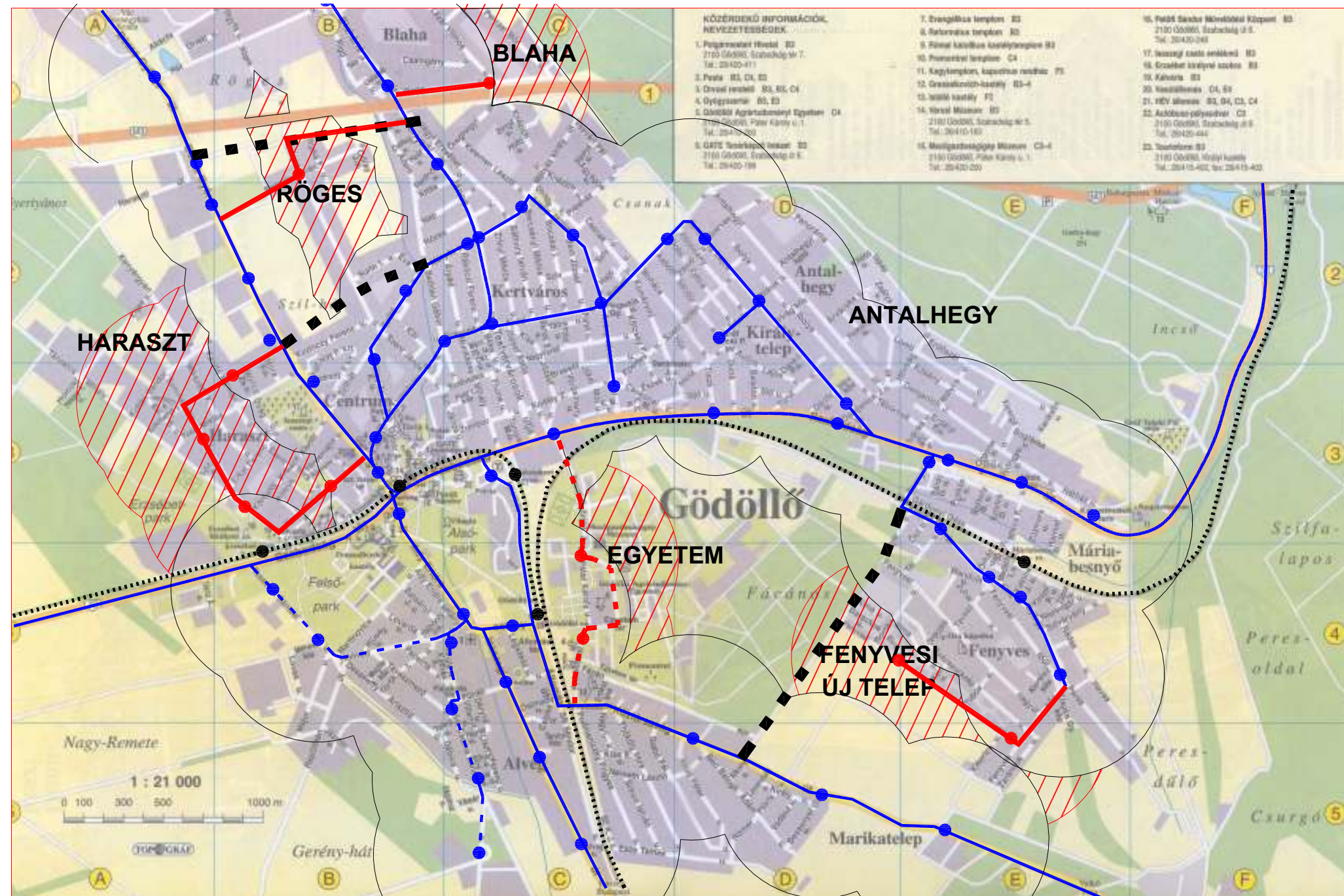
területeknek a feltárása új autóbuszvonalakgal, vagy a meglévő vonalak más vezetésével oldható meg. Javasoltunk olyan új vonalszakaszokat, amelyek az említett területeket feltárhatóvá teszik:

- **Haraszt városrészt** a Kossuth Lajos utca – Táncsics M. utca – Semmelweis utca – Széchenyi utca útvonalon vezetett viszonylat tudná feltárni.
- **Röges városrészt** a legkedvezőbbben a Röges utcáról lehetne feltárni, azonban ennek az utcának a keresztmetszeti méretei és a sok parkoló jármű nem teszi lehetővé. Ezért egy másik megoldást javasolunk, ami az új Berente utcát, a Röges utca egy szakaszát és a mielőbb megépítendő M3 lehajtó ág és Hunyadi út közötti új utat venné igénybe. Megálló lenne a Berente utca, Röges utca sarkánál, ami a területnek a közepén van.
- **Fenyvesi újtelep városrészt** a legjobban az Őz utcáról lehetne feltárni, azonban annak a kikötése a Klapka utcára egyelőre bizonytalan távlatban van. Területileg és hálózat-szervezésileg kedvezőbb, ha a 2-es járat vonalát meghosszabbítanánk a Fenyves köz, Jászóvár utca vonalon. Ezt a megoldást csak akkor lehet megvalósítani, ha az említett utcákat burkolatszélesség és közlekedésszervezés (parkolás korlátozása, esetleges egyirányúsítás, stb.) szempontjából alkalmassá tesszük az autóbusz-közlekedésre. Hasonló a probléma a Röges utcához.
- **Egyetemi városrész.** A terület látszólag ellátott, hiszen vasútállomás, HÉV végállomás és autóbusz járat is érinti. Ha azonban a hatalmas területen szétszórt létesítményeket tekintjük, azok jelentős része kiesik az 500 m-es gyaloglási távolságból (pl. a kollégiumok, stb.). Azért láthatók gyakran vándorló csoportok a 3-as út, illetve az autóbuszállomás felé, mert ott található csak valós választék, ami az utazási igényeknek megfelel. A megoldást az jelentheti, hogy legalább csúcsidőben az Egyetem belső útján haladjon végig egy autóbuszjárat.
- **Blaha városrész:** A hegy felső része csak a Hegy utca felőli végén van megfelelően kiszolgálva, az autópálya környékén nincs. A Gerle utcán kialakított fordulóval (kisebb méretű busz közlekedtetésével, tolatásos megfordulással) lehetne a területhez közelebb jutni és kiszolgálni. Ez a járat azonos lehet pl. a Rögest feltáró járatgal.

Az a feltétel, vagyis hogy aránytalanul ne növekedjenek az üzemeltetési költségek, lehet, hogy csak azon az áron teljesíthető, ha a járatok átszervezésre kerülnek. Ennek az a módja, hogy kissé hosszabb, esetleg körjáratokkal kell feltárni a területet. Ezzel valamennyivel hosszabb utazási idők adódnak egyes közlekedők számára, viszont ezen az áron újabb területek kapnak kiszolgálást. Ezzel párhuzamosan pedig el kellene érni, hogy minden napszakban – ha ritkábban is –

de rendszeres buszközlekedés legyen az egész városban. Azt az ellentmondást, hogy napközben adódnak olyan időszakok, amikor viszonylag kevés ember akar a városrészek között közlekedni és emiatt az egész rendszert (sok busz, sok

buszvezető) működtetni pazarlás volna, lehetne ugyanazt az elvet alkalmazni, hogy viszonylag bonyolultabb útvonalon, hosszabb menetidővel, kevesebb járat közlekedjen.



A buszhálózat javasolt fejlesztése (fekete vonallal határolt terület: tömegközlekedéssel jelenleg ellátott terület, piros vastag vonal: a buszvonalak fejlesztése, piros sraffozott terület: a tömegközlekedéssel ellátott terület növekedése, fekete szaggatott vonal: egyes távlati útfejlesztések)

Máshogy fogalmazva:

- a munkába- és iskolabajárás csúcsidőszakaiban a maihoz hasonló, de a nem ellátott területeket is kiszolgáló rendszer működne,
- délelőtt, kora délután és este pedig egy másik, bonyolultabb útvonalon közlekedő hálózat lépne életbe, amely kevesebb járművel, de egy elfogadható és jól megjegyezhető rendszerességgel valamennyi városrészt érintene.

Az ilyen menetrendeket úgy kell kialakítani, hogy az mindenki számára megjegyezhető és áttekinthető legyen. Pontosan lehessen tudni, hogy mikor áll át napközben az egyik hálózatról a másikra a közlekedés. Erről természetesen minden megállóban térképes útbaigazításra van szükség.

A fentiek mellett még egy szempontot érdemes vizsgálni. Állandóan visszatérő téma, hogy jó lenne, ha az autóbusz pályaudvar visszakerülne a vasútállomás elé. A kérdés jogos, mert a 3-as úton végighaladók Gödöllő belvárosának a legzavarosabb, építészetileg a legkevésbé vonzó arcát látják. Az építészek nem tudják addig ezt a helyzetet feloldani, amíg itt marad, vagy legalábbis ilyen nagyságrendben és formában van jelen a pályaudvar.

A teljes visszaköltöztetés már nem lehetséges, mert a hely egy része vasútállomás előtt elépült. Egyébként is a központi elhelyezkedés volt annak idején fő ok az ideköltözésre. Az a kérdés, hogy csak így üzemelhet-e az autóbusz-pályaudvar, vagy **van-e olyan üzemeltetési mód, amivel kisebb környezeti nyomás nehezedik a városközpontra, de mégsem csorbul a tömegközlekedés színvonala?**

A válasz a korszerű technika alkalmazásában rejlik. Ma már a buszokat olyan követő rendszerekkel lehet felszerelni (Magyarországon is alkalmazzák), ami alapján mindig lehet tudni, hogy hol van a jármű, illetve be lehet avatkozni, ha meghibásodás, vagy jelentős késés tapasztalható. Az autóbusz-pályaudvar volt régen az a hely, ahol – amikor a buszok megérkeztek - a diszpécser szolgálat tapasztalta az esetleges eltéréseket, illetve utána be tudott avatkozni. A modern technika nem igényli ezt a fizikai “találkozást”, nem kell feltétlenül minden járatnak érinteni, vagy végállomással rendelkezni a pályaudvaron. Csak azoknak a járműveknek a tárolását kell ott megoldani, amelyek rövidesen tovább is indulnak. Emellett persze ki kell alakítani egy tárolóhelyet, de annak nem kell a városközpontban lenni, lehet olyan távolságban, ami még nem növeli jelentősen az üzemeltetés költségeit, de nem is zavarja a központ életét. **A korszerű technika igénybevételével meg lehetne osztani a jelenlegi busz-pályaudvar és a vasútállomás között a terheket is.**

Annál is inkább lenne létjogosultsága a megoldásnak, mert a MÁV készül az elővárosi vasutakon (Hatvan-Budapest) bevezetni az ütemes menetrendet, ami egy könnyen megjegyezhető és jó járatsűrűségű szolgáltatás lesz Gödöllő számára is. Megjegyezzük, hogy a vasút ma is csúcsidőben 20-30 percenként közlekedik Budapest felé. **A probléma az, hogy a gödöllői helyi tömegközlekedés**

egyáltalán nem követi az elővárosi vasút adta lehetőséget. A sugaras rendszer miatt, ami ma a gödöllői buszhálózatot jellemzi, mindenkinek át kell szállni a busz-pályaudvaron, ahol általában várni is kell a csatlakozásra. Úgy kellene tehát átszervezni a hálózatot, hogy a város nyugati feléből a járatoknak ne a buszpályaudvarnál, hanem vagy a vasútállomásnál, vagy még továbbhaladva a város keleti szélén legyen a végállomása. Ezzel a jelenlegi sugaras, egyközpontú rendszer helyett egy átlapolt-, vagy részben átmérős rendszer üzemelne.

Egyik előnye tehát a rendszernek az ingázókat érinti, mert így a keleti és középső városrészből átszállás nélkül el lehetne érni a vasutat, amivel akár 29 perc alatt a Keleti pályaudvarnál lehetünk.

A másik előnye, hogy a városközponton túlnyúló vonalak esetében csökken az átszállási kényszer (ehhez olyan pontokat kell összekötni, amelyek között nagyobb a kapcsolati igény és a végpontok.

Harmadiknak említjük azt az előnyt, hogy a kisebb “súlyú” autóbusz-pályaudvar jobban beilleszthető építészetileg a városközponti környezetbe.

A fejezet elején utaltunk arra, hogy az autóbusz-pályaudvar jelenlegi megjelenése gátja a gödöllői városkép vonzóvá tételének. Egy kisebb forgalmat bonyolító pályaudvar már sokkal nagyobb lehetőséget nyújt a kedvező városkép kialakításához.

HÉV

A HÉV fejlesztésével kapcsolatosan az egyeztetések során nagyon sokféle javaslat, ötlet hangzott el. Az hogy a gödöllőiek fantáziáját ennyire foglalkoztatja a HÉV kérdése két dologra mindenképpen rávilágít:

- mindenki fontosnak és megtartandónak gondolja a HÉV-et,
- nehezen viseli a város a HÉV elvágó hatását, ami a közlekedési gondokon túl esztétikai problémákat is felvet.

A legismertebb vélemény szerint (egyébként ez szerepelt a korábbi szerkezeti tervben is) a HÉV-et le kell süllyeszteni. Bár kijelenthető, hogy műszakilag ma már szinte minden megoldható, de az sem mindegy, hogy milyen áron. Bár nem készítettünk műszaki tervet és az alapján költségbecslést, de az biztosan kijelenthető, hogy több milliárd forintos költségről van szó. Ezen túlmenően a HÉV kocsiparkjának a cseréjére is szükség lenne (ez persze az előregedés miatt előbb-utóbb e nélkül is aktuális), mert a felső áramszedő miatt sokkal magasabb alagutat kellene építeni, mint egy – a metróhoz hasonló – alsó áramszedős (illetve kombinált) vasút esetében.

Sokak véleménye szerint a HÉV végállomását valahol az Erzsébet park, vagy a Szabadság tér budapesti peremén kellene kialakítani, mert így nem keresztezné a Dózsa György utat, újra rá lehetne kötni a Petőfi Sándor utcát a 3-as útra és

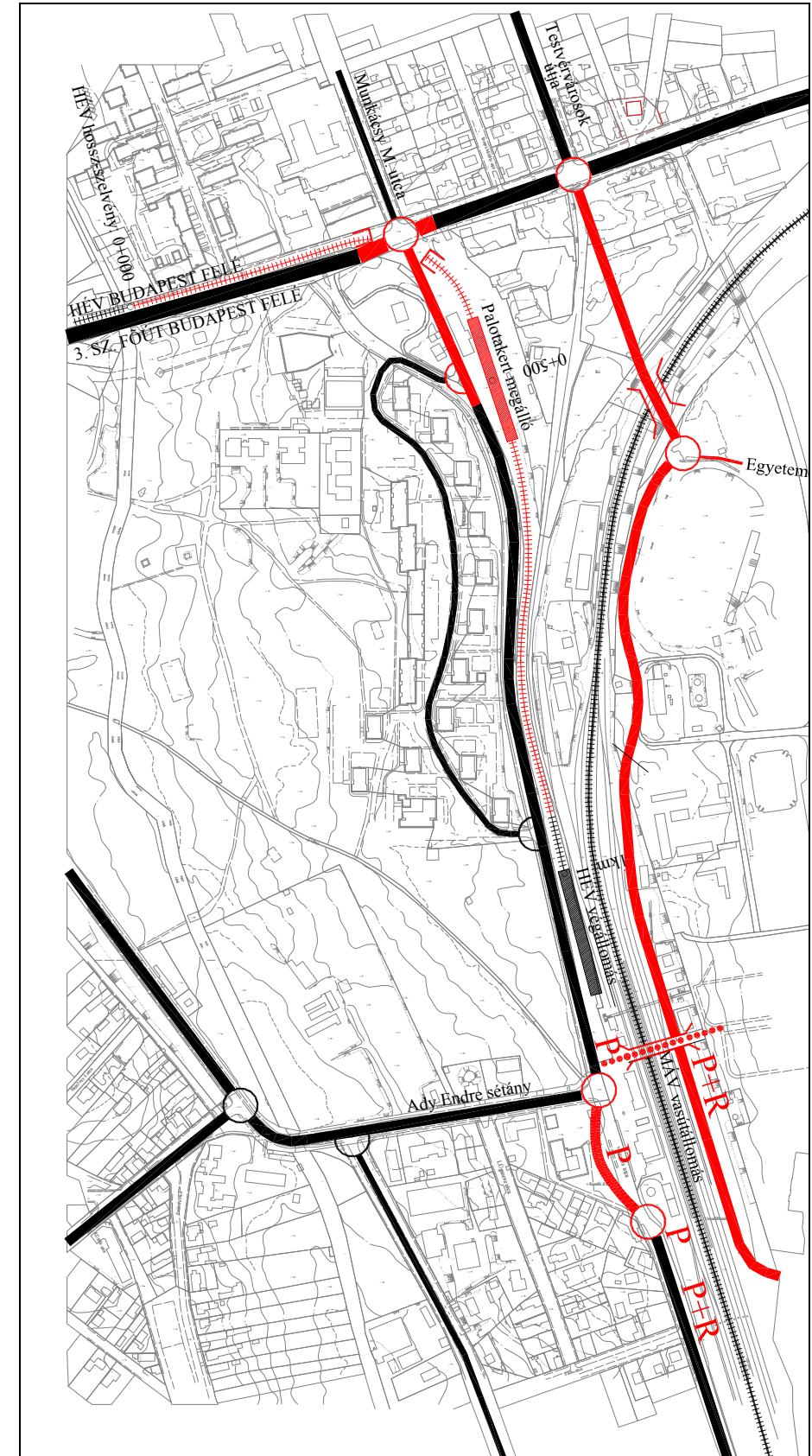
megszűnne a 3-as úti sorompó. A megoldás hátránya, hogy az említett végállomások környezetében az autóbushálózattal nem lehet kialakítani közvetlen, jó átszállási kapcsolatot és megszűnik a városnak az egyik részén (Erzsébet park és Vasútállomás között) üzemelő, max. félórás járatsűrűséget biztosító „villamos”. Persze be kell látni, hogy a jelenlegi HÉV és busz közötti átszállási lehetőségek sem jók, mert sokat kell a HÉV-megálló, illetve az autóbusz állomás között gyalogolni. A Petőfi utca rákötése a 3-as útra pedig a jelenlegi parkolófunkciója miatt kérdőjelezhető meg, mert a tolatásos parkolás és a megemelkedő forgalom nem egyeztethető össze.

Azt tartjuk a célszerűnek, hogy a város készíttessen egy olyan tanulmányt, ami a lehetséges megoldásokat feltárja. Rendszerezi azokat előnyök és hátrányok tekintetében. A változatok kidolgozásánál bevonja a BKV-t, valamint a VOLÁN vállalatot és valamennyi megoldáshoz költségbecslést készít.

Felvetünk néhány további megoldást, amelyeknek az összehasonlító vizsgálatára az említett tanulmányban mindenképpen szükség volna.

HÉV fejlesztésre alapozott megoldások:

- A HÉV mindkét megállója átkerül a Szabadság tér áruház felőli oldalára, (ezzel lerövidül a Dózsa György úti csomópont zárási ideje) és a HÉV árokban vezetve halad át a 3-as út alatt, majd a Palotakerti – még mindig félig süllyesztett - megálló után emelkedik vissza a jelenlegi szintjére és éri el a jelenlegi végállomást. Ez a megoldás tűnik ma a legrealisabbnak.
- A HÉV-nek végállomása van a Szabadság tér Rézgombos felőli oldalán. Innen közvetlen átszállással a HÉV jelenlegi vonalát felhasználó helyi villamos, vagy ugyancsak a HÉV helyét használó helyi buszjárat indul. Ez a helyi járat függetlenített pályán halad (lehet, egyvágányú, vagy egynyomú) és egy, vagy két járművel, ide-oda közlekedve a város egyik végéből a másikba, viszonylag jó járatsűrűséget tud biztosítani. A menetrend kialakítása olyan, hogy minden HÉV érkezéskor azonnal indul. Lehet egyvonalú (a jelenlegi HÉV vonalon), de bővíthető Besnyő és a Testvérvárosok útján Blaha felé is. Egy ilyen jellegű rendszer magas szinten kell együttműködjön a buszhálózattal, amelynek lesznek változatlanul a sugárirányú utakon közlekedő helyi utazásokat is



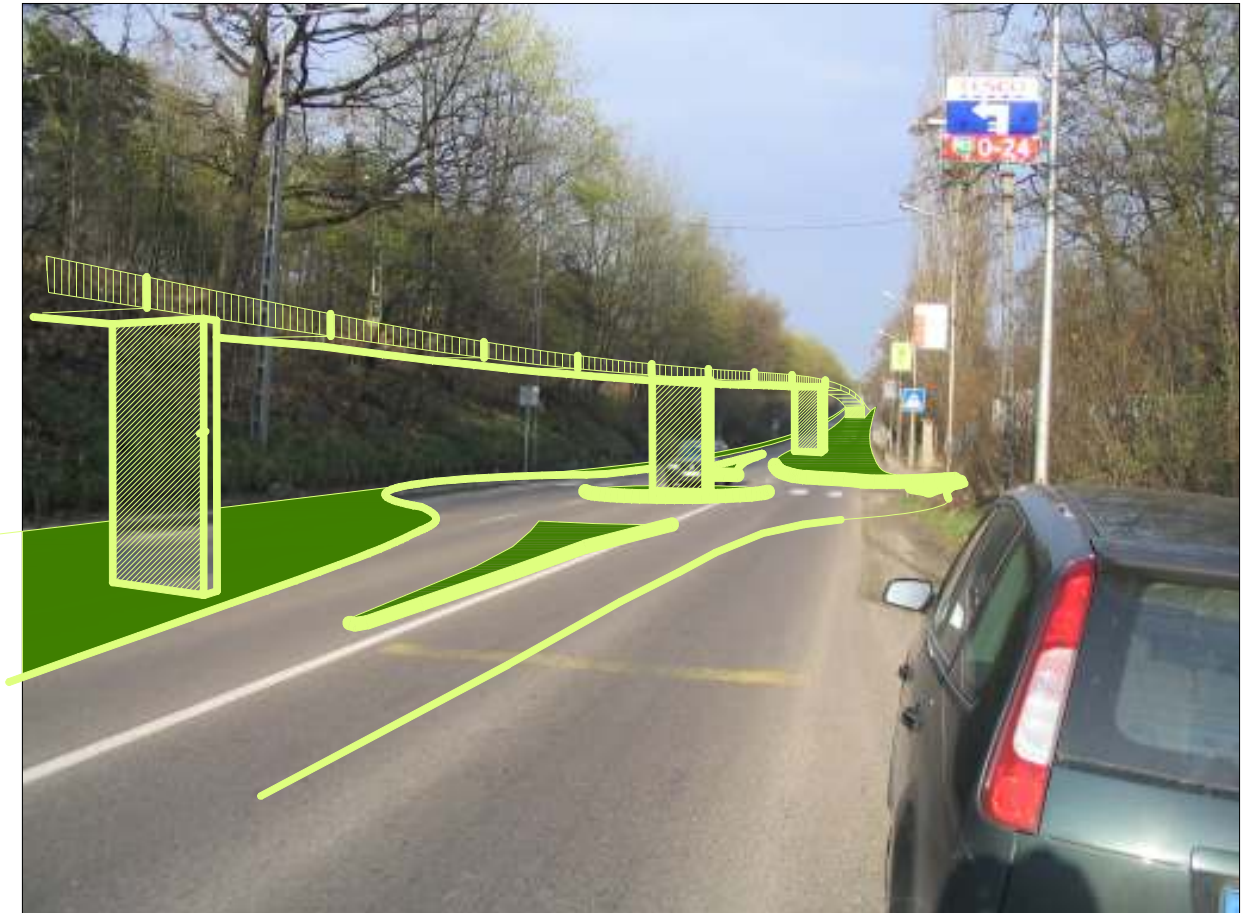
*A HÉV tervezett lesüllyesztése a Rákospataktól a végállomásig
(részlet a Palotakerti Részletes Szabályozási Tervéből)*

bonyolító helyközi járatai, de a városi helyi járatokat erre az új, kötöttpályás törzshálózatra kellene rászervezni.

- Az előbbi megoldásnak az alváltozata, hogy a helyi villamos nyugati végállomása nem a Rézgombostól indulna, hanem a városnak a nyugati végén addigra remélhetőleg teljesen benépesülő Ipari Parktól. Ezek után lehet itt is végállomása a HÉV-nek, de a két vágányt egymás között megosztva lehet a Szabadság térnél is, hogy Budapesttől a városközpontig átszállás nélkül el lehessen jutni.
- A HÉV-nek a várost kettévágó hatását és a megállóinak az autóbusz-végállomástól és megállóktól való nagy távolságát tudná a következő megoldás kezelni: a HÉV és a 3-as út a Tessedik S. utca magasságában „helyet cserélne” egymással. A köztük lévő mintegy 4-5 m-es szintkülönbség ezt itt lehetővé teszi. Ezután a HÉV haladna a kastély oldalán, de nem a kastélypark területének rovására, hanem a 3-as út burkolatának a helyén. Ugyanígy az út a HÉV helyére kerülne (ez támfal építéssel járna). Ezzel megszűnnének azok a kritikus keresztezési pontok, amelyek ma gátolják a város belső közlekedésének jó lebonyolítását. A HÉV végállomása két helyen is lehetséges. Az egyik megoldás szerint közvetlenül az autóbusz-pályaudvarnál, lenne fejállomásként kialakítva, 30-50m-es átszállási távolsággal. A másik szerint a vonal továbbvezetésre kerülne a vasútállomásig. A megoldás előnye, hogy a HÉV csak az amúgy is lezárásra javasolt Ady Endre sétányt keresztezi. Hátránya a viszonylag magas átépítési költség és a kastély oldalán történő HÉV-vezetés (amennyiben ez hátrány).

Szeretnénk hangsúlyozni, hogy nem kerülhetne a Gödöllő nagyságrendű városban szó helyi villamos közlekedtetéséről, ha a teljes infrastruktúráját nulláról kellene kiépíteni. Ezeknek a variációknak akkor van létjogosultságuk, ha a HÉV meglévő eszközeinek részbeni igénybevételeével lehet a villamost (vagy villamos-szerű egyéb rendszert) kialakítani. Ezzel az adottsággal viszont sokkal jobb és környezetkímélőbb eredményre is juthatunk, mint máshol, ahol nincsenek ilyen kiinduló lehetőségek.

Nyilván hosszú út vezet ilyen nagyratörő tervek megvalósításához, de éppen ezért fontos, hogy a megfelelő tervek a megfelelő időben már rendelkezésre álljanak.



Ez is egy változat: a HÉV és a 3-as út „helycseréje” a Tessedik utcai csomópontnál

1.6. Javaslat a gyalogos és kerékpáros helyzet javítására

Gyalogos kapcsolatok (gyalogutak, gyalogos terek)

Ebben a részben elsősorban a városközpont tereinek és a köztük lévő gyalogos kapcsolatoknak a fejlesztési feladatairól beszélünk, de az ezzel összefüggésben lévő úthálózati és parkolási kérdések is szóba kerülnek.

A gyalogos tartózkodás lehetséges színterei közül a két legfontosabb elem a Szabadság tér és a Kastély előtti térség (amelyek ma még nem nevezhetők magas színvonalú gyalogos tereknek, de távlatban azzá válhatnak), de ide tartozik a kissé

leszakadó parkrész a Rézgombos körül, valamint a Művelődési ház körüli terület is. A terv szándéka az, hogy:

- az egyes területek megfelelő színvonalon kiépüljenek,
- a különálló területek az új körülmények adta feltételek között újra összekapcsolódjanak.

A terek és az azokat összekapcsoló gyalogutak alkotják a gyalogos hálózat egészét. Ha ehhez hozzáértjük a városi parkokat is, akkor Gödöllő egészen kiváltságos helyzetben van, hiszen a Kastélyhoz tartozó parkrészek igen nagy területet képviselnek. Ugyanakkor a közlekedés fejlődése azt eredményezte, hogy egy markáns tengelykereszt (a Szabadság út és a mellette haladó , illetve a Dózsa Gy. út, Ady E. sétány) négyfelé vágta ezt a korábban – mondjuk száz évvel ezelőtt – még könnyen átjárható területet. Ahogy nő a forgalom úgy szakadnak el egymástól a területegységek.

A **Szabadság tér** remélhetően a nem túl távoli jövőben gyalogos térré alakul. A tér néhány évvel ezelőtti elvágása az átmenő forgalmat kizárta a térről, de meghagyta a parkolást. A régi Járási Hivatal folyamatban lévő átépítése során az épület udvara alá kerülő parkológarázs megközelítését szolgáló rámpa még az idén megépül. Ez a lejárát egyúttal szolgálhatja majd egy a Szabadság tér alá kerülő, nagyobb befogadóképességű garázs megközelítését is. A parkológarázs pótolni tudja a mai felszíni parkolókat, sőt még többet is el lehet helyezni. Megépülése feltétele a felszíni rendezésnek. A pénzügyi fedezet megteremtéséhez megpályázhatók városrehabilitációs, vagy egyedi létesítményekhez kapcsolható források.

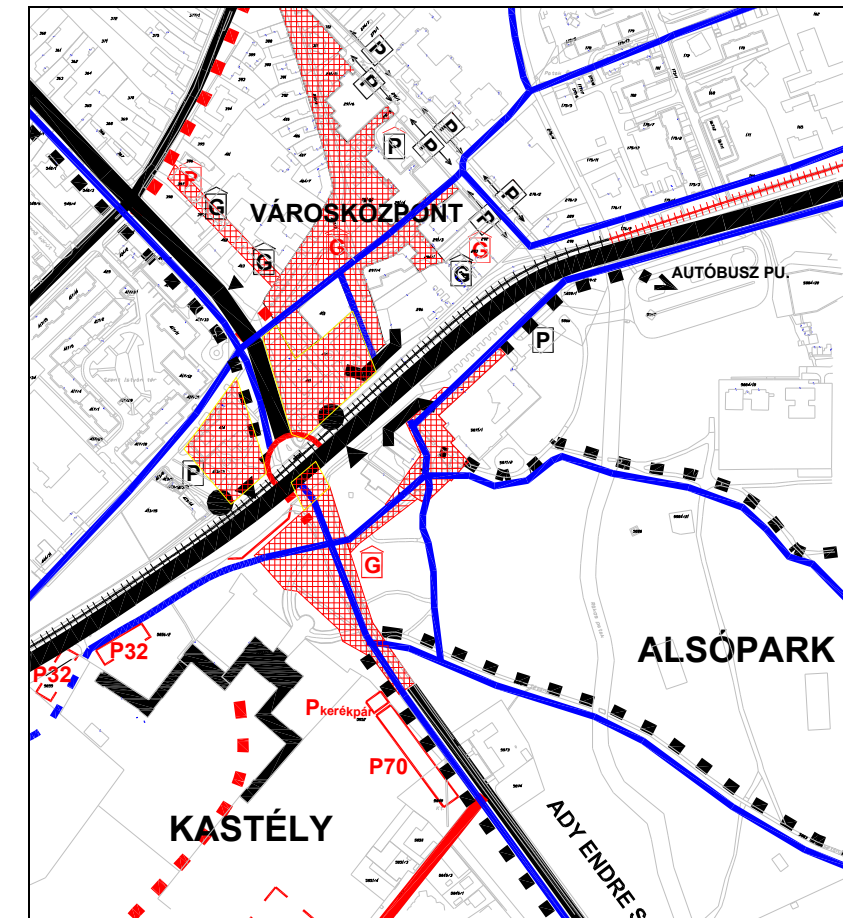
A Szabadság tér rendezését egységes koncepció alapján kell kezelni a teljes gyalogos övezet területén, ami a Petőfi térig illetve a Petőfi utcáig terjed. A rendezés során úgy kell megoldani az üzletek és az ingatlanok kiszolgálását, hogy az ne menjen a gyalogos funkciók elsődlegességének és a magasszintű esztétikum rovására.

Ahhoz hogy a Szabadság tér megteljen élettel, árnyas teraszok, pihenőhelyek, vízfelület, szökőkút, programok, stb. szükséges.

A Szabadság térről kiinduló „gyalogos csápok” közül egyre közelebb van a teljes megvalósításhoz a Dózsa György úttal párhuzamos passzázs, amely a volt Járási Hivatal kapuján belépve indul és a Tűztorony házból kilépve a Kossuth utcánál végződik.

A **Kastély előtti területen**, ahol ma még parkoló és az Ady Endre sétány aszfaltburkolata hirdeti a technikai világunk elsődlegességét egy – a környezethez illő – történelmi tér alakítható ki. Itt két ütemben kell gondolkodnunk. Addig, amíg az Ady Endre sétányon fent kell tartani a gépjárműforgalmat (a forgalom kihelyezése az elkerülő útnak az Isaszegi útig történő megépítésével egyidőben várható), csak egy szerényebb megoldás lehetséges, a végleges állapotban azonban ennél egy nagyvonalúbb térkialakítás és ehhez illeszkedő sétány, lovas-út, stb.

várható. Ebben az időszakban már a parkolás is máshol kap helyet. **A kialakítás egyik legfőbb célja, hogy összekapcsolódjon a Kastély környezete és az Alsópark** (amelyben azután folytatódhatnak az „események”: az újraélesztett csónakázó tó, a tervezett termálfürdő).



A gyalogos terek összekapcsolása (szaggatott vonal: gyalogos tengely, kék vonal: tervezett kerékpárút)

A terek, nevezetesen a két fő helyszín, a Kastély előtere és a Szabadság tér, valamint az apróbb, de hangulatilag nagyon is fontos kiegészítő elemek (Rézgombos környéke, Művelődési ház körüli terület) összekapcsolásának a kérdéséhez értünk. **Gödöllő számára nagy előnyökkel járna, ha az ide érkező egyre több turistát sikerülne átcsábítani a Kastély oldaláról a „túlpartra”, másképp fogalmazva a városközpontba.** Ennek több feltétele van:

- **megfelelő színvonalú környezet** (a Szabadság tér gyalogosításával ez megvalósul),
- **megfelelő vendéglátó létesítmények**, akik eséllyel versenyezhetnek a kastélyba látogató turisták kiszolgálásáért (ne felejtjük el, hogy egy Gödöllőn elköltött ebéd még mindig olcsóbban megúszható, mint egy

azonos színvonalú budapesti). Itt is egy lépéssel előbbre jutunk, amikor a Népbolt helyén épülő szálloda, étterem és kávézó elkészül.

- Azonban az igazán nagy vonzerőt egy **olyan látnivaló jelentené, amelynek megtekintése összekapcsolható lenne a kastély-látogatással.** Erre vonatkozóan létezik egy rendkívül ígéretes ötlet; a Magyarországi Szecesszió Múzeuma, amely számára keresve sem lehetne hitelesebb helyszínt találni, mint Gödöllő. Megfelelően átalakítható épületet is lehetne találni erre a funkcióra.
- Végül fontos a két terület megfelelően vonzó összekapcsolása.

Tulajdonképpen ez az utóbbi kérdés tartozik szorosan a gyalogos közlekedés témaköréhez, de talán nem volt hiábavaló egy kis kalandozás az egyéb összefüggések irányába.

Tehát hogy „növezzük össze” a Kastély környékét a városközponttal. Itt is több ütemben gondolkodunk. Az első ütemben a mai útvezetésekkel és HÉV kialakítással számolunk, mégis látunk előrelépési lehetőséget:

bár a legrövidebb út a 3-as út – Dózsa György út csomópontján keresztül halad, azonban ez a terjengős aszfaltrengeteg riasztó lehet a turisták számára. Már az Ady Endre sétány lezárása előtt egy reprezentatív gyalogút lenne kialakítható a két pont között. A nyomvonala: kastély bejárat – testőr laktanya déli oldala – Pálma vendéglő déli oldala – cserkész szobor – aluljáró – Szabadság téri gyalogos városközpont. Sétány kialakításakor nagy igényességgel kell eljárni, pl. takarni kell az áruház gazdasági bejáratát és a megközelítését is a másik oldalról célszerű megoldani.

Az út vonalvezetése tehát nem teljesen egyenes, ezért kicsit hosszabb is, mint a légvonal lenne. Ezért úgy kell parképítési tájékoztatási és építészeti eszközökkel kialakítani az említett gyalogút környezetét, hogy az a lehető legvonzóbb legyen és orientálja a közlekedőket arra, ezt az utat válasszák. A gyalogút kialakításánál az eleganciára kellene törekedni, amihez sok dolog hozzátartozhat: igényes burkolat, nagyobb szélesség, kisebb teresedések, árnyékos leülőhelyek, teraszok (Pálma, Testőrlaktanya), szobrok, stb.

Nagyobb távlatban elképzelhetőnek tartjuk, a két térség (kastély-oldal és városközponti oldal) nagyvonalúbb, külön szintű összekötését is. Az elkerülő utak megépülése és az Ady Endre sétány lezárása után a Szabadság és a Dózsa Gy. út szélessége csökkenthető. Addigra talán a HÉV-vel kapcsolatos lehetséges koncepciók közül is valamelyik elfogadást nyer. A külön szintű megoldás lehetőségét inkább a gyalogos átvezetés lesüllyesztésében látjuk. A formája egy – a csomópont mind a négy sarka felől menetelesen süllyedő – teknőszerű tér lenne,



Első ütemben a Kastély és a Szabadság tér összekötésére szolgáló sétány



A sétány kialakításakor a városközpont oldalán takarni kell az áruház gazdasági bejáratát

amely fölött a jelenlegi szinten, de lábakon haladnának az utak és a HÉV (vagy villamos). Az aluljáróban, a Kastély és a városközpont gyűjtőpontjában elhelyezhető lenne idegenforgalmi és információs iroda, múzeumi pénztár, souvenir-bolt, stb. Ez egy távlati kép a városközpontról, amelyet a mindenkori realitások formálni fognak, de meg kellett fogalmazni ahhoz, hogy a lépéseinkkel egyre közelebb kerüljünk hozzá.



Nagytávlatban a Kastély és a Szabadság tér között a gyalogos átvezetést egy lesüllyesztett tér formájában lehetne kialakítani

Kerékpáros javaslatok

A kerékpáros közlekedés, fontos-, korszerű- és egészséges eleme az egész közlekedési rendszernek. Ahogy a tömegközlekedés, úgy a kerékpáros közlekedés is csökkenti a közúti forgalmat. Ha lehet biztonságosan kerékpározni, van hol biztonságosan tárolni a kerékpárt, akkor sokan fognak kerékpározni. Ehhez kerékpárutak, vagy biztonságosan kerékpározható útvonalak kiépítésére és hálózattá alakítására, valamint megfelelően kialakított kerékpáros tárolók kialakítására van szükség. Ez nem megy egyik napról a másikra, de ha a hálózatnak megvan gondolatban a váza, akkor bármilyen fejlesztés történik, annak a figyelembevételével kell megtenni, hogy akarunk-e ott valamilyen kerékpáros elemet is megvalósítani, vagy nem. Járdá helyett szélesebb járdát építeni, vagy csak egyszerűen helyet hagyni a majdani kerékpárút számára. Azután a megvalósult elemeket már csak össze kell kötni. Persze a legfontosabb gerinceket célszerű egy fejlesztés keretében megvalósítani. A város kerékpárút hálózatának javaslatát több fórumon is bemutattuk és az ott megjelenő - rendszeresen kerékpározó – érdeklődők javaslatait is figyelembe vettük a végleges hálózat kialakításánál.

Javaslatunkban több ütemre bontottuk a megvalósítást. Első ütemben a hálózat vázát képező legfontosabb tengelyeket javasoljuk kiépíteni és a legfontosabb uticélokat (iskolák, lakótelepek, intézmények) a hálózatra rákötni. A későbbi időszakban lehet a hálózat besűrítését elvégezni a helyszínrajzi javaslat alapján. Remélhetőleg időközben megépülnek, vagy legalábbis bizonyos elemek megvalósulnak azokból a regionális elemekből Gödöllő-Váci regionális kerékpárút, 3-as út melletti kerékpárút, stb.), amelyekhez a belső hálózat hozzákapcsolható és amelyek lehetővé teszik a térségben a biztonságos településközi (elsősorban a turizmus és a szabadidős kerékpározás számára fontos) kerékpáros mozgásokat.



A tervezett kerékpáros hálózat (sötétkék vonal: I. ütem, sárga vonal: II. ütem, világoskék vonal: alternatív nyomvonal, kék pont: iskola, sárga pont: lakótelep, piros pont: intézmény, nevezetesség). A pöttyök a fontos kerékpáros uticélokot jelölik: pl. iskolák, stb.