

Gödöllő Város Polgármestere

E L Ő T E R J E S Z T É S

a Képviselő-testület 2006. november 23-i ülésére

Tárgy: Javaslat a Közlekedési Koncepció elfogadására

Előterjesztő: Dr. Gémesi György

Tisztelt Képviselő-testület!

A Képviselő-testület a város 2005. évi költségvetésének jóváhagyásával döntött Gödöllő város közlekedési koncepciójának elkészítéséről. A munkát egyszerű közbeszerzési eljárás keretében a Pro Urbe Kft. nyerte meg.

A terv elkészítéséhez rendelkezésre bocsátottuk a Helyi Építési Szabályzatot, Szabályozási Terveket, gyűjtőutak 2001. évi forgalomszámlálási adatait, Gödöllő város tömegközlekedés fejlesztési tervkoncepciójának 1996. évben készült kutatási anyagát, az autópálya lehajtóval szemközti „Északi gyűjtőút” engedélyezési tervét, a Széchenyi utcával szemközti „K-Ny-i gyűjtőút” engedélyezési tervét, Őz utca engedélyezési tervét, valamint kapcsolatfelvételt javasoltunk az akkor még folyamatban lévő Településfejlesztési Koncepció készítőivel. Ezen túlmenően átadtunk minden információt a várost elkerülő út, és az M31 autópálya tervezésével kapcsolatban.

A tervezési munka, a koncepció kialakítása – vázlatosan ismertetve – a következő módon zajlott.

I. Szükséges volt a jelenlegi helyzet vizsgálata, elemzése.

1. A közúti hálózat:

1.1. A **közúti hálózat vizsgálata** kiterjedt az országos hálózati elemek, a térség úthálózatának, a város belső úthálózatának jelenlegi helyzetére.

1.2. A **forgalmi helyzet vizsgálata** során 2005. év őszén forgalomszámlálásra került sor. A számlálás arra irányult, hogy ismert legyen az egyes útszakaszok jelenlegi forgalmi terhelése, másrészt kiderüljön: a forgalom honnan hová irányul. Az adatgyűjtés a gépkocsik leállításával és kikérdezésével, háztartásoktól telefonon történő információ gyűjtéssel és keresztmetszeti számlálással történt.

Az adatok alapján elkészült a város honnan-hová forgalmi térképe, ami egyrészt a jelenlegi forgalmi viszonyokról adott információt, másrészt a párhuzamosan elkészített úthálózati modell segítségével végzendő forgalmi terhelések számítását segítette.

A számítógépes modell segítségével készült a jelenlegi forgalmi ábra és a kapacitáskihasználtság ábrája, amely alapvetően megmutatja, hogy milyen viszonyban van a hálózat kiépítettsége (kapacitása) és a rajta megjelenő forgalom egymással.

A csúcsideji kapacitáskihasználtság a jelenlegi hálózaton az alábbi útvonalakon 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 sorban állás után lehet túljutni a csomóponton.
- 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.
- 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.

1.3. Az elemzés kitért a **baleseti adatokra** is. Egy évre visszamenőleg a következő útszakaszokon volt jelentős számú baleset:

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

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 megépítése.

1.4. A parkolási helyzet, a teherforgalom vizsgálata:

Az anyag elsősorban a városközpont parkolását vizsgálta. Megállapítást nyert, 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 az pénzügyi alapot teremtsen a további parkoló garázsok, illetve parkolóházak építéséhez.

A teherforgalom elsősorban a két keresztirányú tengelyen, a Dózsa György út – Ady Endre sétány – Isaszegi út valamint a Szabadság út vonalán jelentős. Mindkét út áthalad sűrűn lakott területen és a történelmi városmagon. A 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.

2. A tömegközlekedés jelenlegi helyzetének vizsgálata az alábbi megállapításokat eredményezte:

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 konkurencia-harc logikája nem eredményezi a versenyt, ami főleg a HÉV esetében érezhető.

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

Szükség lenne a 3-as úton Budapest felől érkező autóbusz-járatok esetében új megállót létesíteni 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).
- Egyes vonalakon kicsi 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, ahonnan 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. A gyalogos és kerékpáros közlekedés vizsgálatának eredménye, megállapításai:

A város gyalogos rendszere kialakulatlan. Fontos, hogy a városközpont, a Kastély előtti térség egységes rendszerré fejlődjön, mert így megsokszorozódik a használhatóságuk és az esztétikai szerepük. Hozzájárulnak a város szépségéhez, lakhatóságához és turisztikai vonzerejéhez.

A forgalmi adatok beszerzésekor sokan szóba hozták, hogy a városban nem lehet biztonságosan kerékpározni. A szabadidő eltöltése miatti kerékpározás volt az egyik megjelölt ok, de sokan a munkába járáshoz, vagy vásárláshoz is használnának kerékpárt. Mások a gyermekeikért aggódva az iskolák elérését lehetővé tevő kerékpárutakat szeretnék látni. Majdnem mindenki kihangsúlyozta a biztonságos kerékpártárolás fontosságát. Fontos lenne, hogy a tömegközlekedési állomások mellett is legyenek őrzött tárolók (pl. kamerákkal ellenőrzött).

II. A vizsgálatok után került kialakításra a fejlesztési javaslat, melynek főbb pontjai az alábbiakban foglalhatók össze.

1. Közúti hálózat fejlesztése:

Várhatóan 2008-ban adják át az M31-es autópályát, amely az M0 budapesti körgyűrűt köti össze az M3 autópálya gödöllői csomópontjával. Kedvező, hogy a térség úthálózata magas szintű elemmel gazdagodik, egyszerűsödnek és gyorsulnak az eljutási lehetőségek nyugati irányba. Az M0 autópálya keleti szektorának tervezett 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. A környezetben megjelenő nagyforgalmú út hatással lesz Gödöllő belső forgalmi viszonyaira is. A Dózsa Gy. út forgalma csökkenni fog, a 3. sz. úté pedig jelentősen nőni. A megoldást mindenképpen az elkerülő út megépítése jelenti.

Az M31-es autópálya megépítésével összefüggő belső útfejlesztések:

- A 3. sz. útnak és csomópontjainak bővítése.
- Az M3-as autópálya lehajtójával szembeni „Északi gyűjtőtű” építése.
- A Haraszi út és a Kenyérgyári út szilárd burkolatú összekötése.

Az elkerülő út Isaszegi útig terjedő szakaszának megépítésével összefüggő belső útfejlesztések:

- A Kenyérgyári út – Haraszi út csatlakozásának összekötése az elkerülő úttal.
- Kapcsolat az elkerülő úttal a Táncsics M. utca vonalában.
- Kapcsolat az elkerülő úttal a Széchenyi utca vonalában.
- Az elkerülő út és a Vásártéri út kapcsolatának kialakítása.
- A Sík S. utca kiépítése.
- A Széchenyi utca és a Mátyás király utca összekötése („K-Ny”-i gyűjtőtű).
- Röges utca szilárd burkolatú kiépítése a Rét utcáig.
- A Vasvári P. utca kiépítése.
- Az Őz utca kiépítése és meghosszabbítása a Klapka utcáig, a vasúti aluljáró lehetőség szerinti bővítésével.

A Déli elkerülő út megépítésével összefüggő belső útfejlesztések:

- Új útkapcsolat létesítése a Bessenyei Gy. utcával párhuzamosan a Köztársaság út és a Déli elkerülő út között.
- Csomópont a Köztársaság út és az elkerülő út keresztezésénél.
- A Peres út és az elkerülő út kapcsolatának megteremtése.

További fontos és nagyléptékű belső fejlesztések:

- Új út az Egyetem területének szélén, a vasútállomás keleti peremén.
- A Munkácsy utca és Állomás utca közös csomópontja a 3. sz. úton.

2. Javaslat forgalomcsillapított övezetek kialakítására:

A forgalomcsillapítás alkalmazása több kategóriába sorolható.

- **Területi jellegű csillapítás** nagy intenzitású lakóterületen:

Lakó-pihenő övezet lakótelepeken 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 **korlátozott sebességű övezet** összefüggő lakóterületeken, családi házas lakóterületen jelölhető ki. A megengedett sebesség 30 km/óra, viszont a forgalomcsillapító küszöbök, csak az övezet bejáratainál vannak elhelyezve.

Összehasonlítva: A lakó-pihenő övezet kialakítása lényegesen nagyobb anyagi ráfordítással jár, mint a korlátozott sebességű övezeté. Ez következik abból, hogy több forgalomcsillapító küszöb építendő, és azok megvilágítása is biztosítandó. Azonban funkcionálisan jobban működik, mivel nem a gépjárművezetők fegyelmezettségén 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.

- **Vonali jellegű csillapítás** olyan útvonalakon javasolt, ahol a területi jellegű védelem eszközei nem alkalmazhatók, a városi úthálózat azon forgalmi és gyűjtő útjain ahol az út kialakítása hosszú egyenes vonalvezetésű, széles burkolatú, ahol a sebességkorlátozás nem elég a szabályok betartatására.

Eszközei: forgalomszervezés és átépítés.

- Útpálya szélességének helyenkénti csökkentése.
- Útpálya elhúzás kialakítása.
- 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.

3. Javaslat a teherforgalom korlátozására:

Cél, hogy az átmenő forgalom a lehető legkisebb zavarással haladjon át a városon.

- Az elkerülő út megépítéséig a Dózsa Gy. út városközponti szakaszát mentesítve, a teherforgalmat a Rét utca, Blaháné út, Hunyadi út, Testvérvárosok útja felé elvezetve kisebb a környezeti károkozás. Az elkerülő út Ny-i szakaszának megépítésével tehermentesül a Dózsa Gy. út.
- Az Ady E. sétányt is célszerű kiváltani és a teherforgalmat az Állomás utcán vezetni.
- Az elkerülő út Isaszegi útig történő megépítésekor az Állomás úton, Isaszegi út belső szakaszán és a Köztársaság úton meg lehet tiltani az átmenő teherforgalmat.
- A teljes elkerülő út rendszer megépülésekor a 3. sz. útról is ki lehet tiltani az átmenő teherforgalmat. 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 lesznek megközelíthetők. A belső területre irányuló szállításokra, csak útvonal-engedéllyel lesz mód.

4. Javaslat a parkolási rendszer fejlesztésére:

- A városközpontban a meglévő parkolási lehetőségek illetve újak kialakítása biztosítja a terület elfogadható parkolóhely ellátását. Az újak kialakítása felszín alatti garázsok és parkolóház építéseként képzelhető el.
- A kastély környékére a közelmúltban készült szabályozási terv tartalmazza a pontos parkolási mérleget.
- A tervezett termálfürdő mellett nincs olyan szabad terület, amelyen nagyszámú parkolóhely elhelyezésére lenne lehetséges. Ezért mindenképpen törekedni kell arra, hogy a normatív érték szerinti parkoló számot telken belül lehessen 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 térszinten elhelyezni a termálfürdő telkén belül. Ugyanakkor távlatban – szükség esetén – kétszintűvé alakítható a parkoló.
- A vasútállomás környékére is készült szabályozási 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 csúcsidejű közlekedés megoldása, 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 túlmenően azonban minden esetben vannak egyedi sajátosságok és a helyzetet javító megoldások.

5. Javaslat a tömegközlekedési helyzet javítására:

Buszhálózat

Rövid távú lehetőségek

- 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).

Ellátatlan területek:

- Haraszt városrész
- Röges városrész
- Fenyvesi újtelep városrész
- Egyetemi városrész
- Blaha városrész

Szemponthoz, hogy aránytalanul ne növekedjenek az üzemeltetési költségek, ami valószínű, hogy a járatok átszervezésével érhető csak el. Módja, hogy kissé hosszabb, esetleg körjáratokkal kell feltárni a területet.

HÉV

A HÉV fejlesztésével kapcsolatosan az egyeztetések során nagyon sokféle javaslat, ötlet hangzott el.

- 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.
- 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 készültek műszaki tervek, de biztosan kijelenthető, hogy több milliárd forintos költségről van szó.
- Sokak véleménye szerint a HÉV végállomását valahol az Erzsébet park, vagy a Szabadság tér Budapest felé eső peremén kellene kialakítani, mert így nem keresztezné a Dózsa György utat.

Célszerű, ha a város készíttet egy olyan tanulmányt, ami a lehetséges megoldásokat feltárja. A változatok kidolgozásánál bevonja a BKV-t és a VOLÁNBUSZ-t.

Vizsgálatra javasolt megoldások:

- A HÉV megálló mindkét megállója átkerül a Szabadság tér áruház felőli oldalára, a HÉV árokban vezetve halad át a 3. sz. út alatt.
- 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.
- A helyi villamos nyugati végállomása nem a „Rézgombostól” indulna, hanem a nyugati végén lévő Ipari Parktól.

- A HÉV és a 3. sz. út a Tessedik S. utca magasságában „helyet cserélne” egymással. A megoldás előnye, hogy a HÉV csak az amúgy is lezárásra javasolt Ady Endre sétányt keresztené. Hátránya a magas átépítési költség és a kastély oldalán történő HÉV-vezetés.

6. Javaslat a gyalogos és kerékpáros helyzet javítására:

Gyalogos kapcsolatok

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 még könnyen átjárható területet. Ahogy nő a forgalom, úgy szakadnak el egymástól a területegységek.

A **Szabadság tér** remélhetőleg a jövőben gyalogos térré alakul. 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 magas-szintű esztétikum rovására.

Ahhoz, hogy a Szabadság tér megteljen étellel, 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 van - történelmi tér alakítható ki. Itt két ütemben kell gondolkodnunk. Addig, amíg az Ady Endre sétányon meg 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. 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 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) összekapcsolásra kerülnének. Gödöllő számára nagy előnyökkel járna, ha az ideérkező egyre több turistát sikerülne átcsábítani a Kastély oldaláról 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.
- Nagy vonzerőt egy olyan látnivaló jelentene a városközpontban, amelynek megtekintése összekapcsolható lenne a kastély-látogatással. Erre vonatkozóan létezik egy rendkívül ígéretes ötlet: a Magyarországi Szecesszió Múzeuma.
- Fontos a két terület megfelelően vonzó összekapcsolása.

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 gondolatban megvan a váza, akkor bármilyen fejlesztés történik, annak a figyelembevételével kell megtenni, hogy akarunk-e ott valamilyen kerékpáros elemet is megvalósítani, vagy nem. (Pld: járda helyett szélesebb járdát építeni, vagy csak egyszerűen helyet hagyni a majdani kerékpárút számára.) Azután a megvalósult elemeket már csak össze kell kötni. A legfontosabb gerinceket célszerű egy fejlesztés keretében megvalósítani.

Javaslat: Célszerű több ütemre bontani a megvalósítást.

- Első ütemben a hálózat vázát képező legfontosabb tengelyeket javasolt kiépíteni és a legfontosabb uticélokot (iskolák, lakótelepek, intézmények) a hálózatra rákötni.
- A későbbi időszakban lehet a hálózat besűrítését elvégezni.

Tisztelt Képviselő-testület!

A Közlekedési Koncepció a készítés folyamatában, részben munkaközi állapotában több alkalommal tartott fórum keretében konzultációra került. A konzultációkon a város lakossága, vállalkozók, intézményvezetők, a rendőrség vezetői, a Volánbusz képviselői és a Képviselő-testület valamint a Bizottsági tagok ismerhették meg a készülő koncepciót. A tervező vetítéses prezentációk formájában ismertette a vizsgálatok eredményét és a kialakulóban lévő javaslatokat. A felvetett javaslatok is vizsgálatra kerültek és azok részbeni beépítése is megtörtént. A Közlekedési Koncepció teljes anyagát – mellékletekkel együtt – Önök CD-n megkapták, így módjukban van a részletkéresek bármikor ismételten áttekinteni.

A fentiek alapján javaslom a város Közlekedési Koncepciójának elfogadását.

Határozati javaslat

Gödöllő Város Önkormányzatának Képviselő-testülete elfogadja a Közlekedési Koncepció javaslatait, egyetért a javasolt fejlesztésekkel.

1. Úthálózat fejlesztésekkel:

- A 3. sz. útnak és csomópontjainak bővítésével.
- Az M3-as autópálya lehajtójával szembeni „Északi gyűjtőút” építésével.
- A Haraszi út és a Kenyérgyári út szilárd burkolatú összekötésével.

Az elkerülő út Isaszegi útig terjedő szakaszának megépítésével összefüggő belső útfejlesztésekkel:

- A Kenyérgyári út – Haraszi út csatlakozásának összekötésével az elkerülő úttal.
- Kapcsolat kiépítésével az elkerülő úttal a Táncsics M. utca vonalában.
- Kapcsolat kiépítésével az elkerülő úttal a Széchenyi utca vonalában.
- Az elkerülő út és a Vásártéri út kapcsolatának kialakításával.
- A Sík S. utca kiépítésével.
- A Széchenyi utca és a Mátyás király utca összekötésével („K-Ny”-i gyűjtőút).
- Röges utca szilárd burkolatú kiépítésével a Rét utcáig.
- A Vasvári P. utca kiépítésével.
- Az Őz utca kiépítésével és meghosszabbításával a Klapka utcáig, a vasúti aluljáró lehetőség szerinti bővítésével.

A Déli elkerülő út megépítésével összefüggő belső útfejlesztésekkel:

- Új útkapcsolat létesítésével a Bessenyei Gy. utcával párhuzamosan a Köztársaság út és a Déli elkerülő út között.
- Csomópont építésével a Köztársaság út és az elkerülő út keresztezésénél.
- A Peres út és az elkerülő út kapcsolatának megteremtésével.

További fontos és nagyléptékű belső fejlesztésekkel:

- Új út építésével az Egyetem területének szélén, a vasútállomás keleti peremén.
- A Munkácsy utca és Állomás utca közös csomópontjának kiépítésével a 3. sz. úton.

2. Forgalomcsillapított övezetek kialakításával:

- Lakó-pihenő övezetek kialakításával.
- Korlátozott sebességű övezetek kialakításával.
- Vonali jellegű csillapítás kialakításával.

3. Teherforgalom korlátozásával a feltételek rendelkezése állása esetén:

- Dózsa Gy. út városközponti szakaszán.
- Ady E. sétányon.
- Az elkerülő út Isaszegi útig történő megépítésekor az Állomás úton, Isaszegi út belső szakaszán és a Köztársaság úton.
- A teljes elkerülő út rendszer megépülésekor a 3. sz. útról is ki kell tiltani az átmenő teherforgalmat.

4. Parkolási rendszer fejlesztésével:

- A városközpontban felszín alatti garázsok és parkolóház építésével.
- A tervezett termálfürdő mellett a távlatban – szükség esetén – kétszintű parkoló építésével.
- Iskolák, óvodák környékének csúcsidejű közlekedés megoldásával, valamint a csúcsidőn túli parkolás megoldásával egyedi sajátosságok figyelembe vételével.

5. Tömegközlekedés helyzet javításával:

Buszhálózat fejlesztésével, ahol szempont, hogy aránytalanul ne növekedjenek az üzemeltetési költségek.

- Az ellátatlan területek fokozatos bevonásával a Haraszt, Röges, a Fenyvesi újtelep, az Egyetemi és a Blaha városrészekben.
- Egy minimálisan elfogadható járatsűrűség biztosításával.

A HÉV közlekedés fejlesztése érdekében a javasolt megoldások vizsgálatának elvégzésével.

- A HÉV megálló mindkét megállója átkerülhetne a Szabadság tér áruház felőli oldalára, a HÉV árokban vezetve haladna át a 3. sz. út alatt.
- A HÉV-nek végállomása lenne a Szabadság tér „Rézgombos” felőli oldalán. Innen közvetlen átszállással a HÉV jelenlegi vonalát felhasználó helyi villamos, vagy ugyancsak a HÉV helyét használó helyi buszjárat indulhatna.
- A helyi villamos nyugati végállomása nem a „Rézgombostól” indulna, hanem a nyugati végén lévő Ipari Parktól.
- A HÉV és a 3. sz. út a Tessedik S. utca magasságában „helyet cserélne” egymással.

6. Gyalogos és kerékpáros helyzet javításával:

Gyalogos kapcsolatok javításával.

- 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 magas-szintű esztétikum rovására.
- A Kastély előtti területen a kialakítás célja, hogy összekapcsolódjon a Kastély környezete és az Alsópark.
- Cél a Kastély előtér és a Szabadság tér megfelelően vonzó összekapcsolása.

Kerékpárutak, vagy biztonságosan kerékpározható útvonalak kiépítésével és hálózattá alakításával, valamint megfelelően kialakított kerékpáros tárolók megépítésével.

Gödöllő, 2006. november 15.

Dr. Gémesi György

**Az előterjesztés szövege hiteles: Lukács Adrienn
szervezési főmunkatárs**