

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 Tánicsics 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 Tánicsics M. utca felé lenne elhagyható, Ez a Tánicsics M. utca és 3-as út csomópontjának kapacitását tekintve nem kedvező, csak ha a járművek zöme a Tánicsics utcánál jobbra, majd a Körösfői, illetve Kossuth utcán újra jobbra kanyarodva hagyná el e területet. Figyelembevéve, 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 találkozik-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 hosszban 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 helyzetben 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. Javaslatai 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 kötőtpályás 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 autóbusszal történő optimális együttműködéssel.
- A másik az autóbusszal 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 autóbusszal hálózat 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 autóbusszmegálló. Ezeknek a

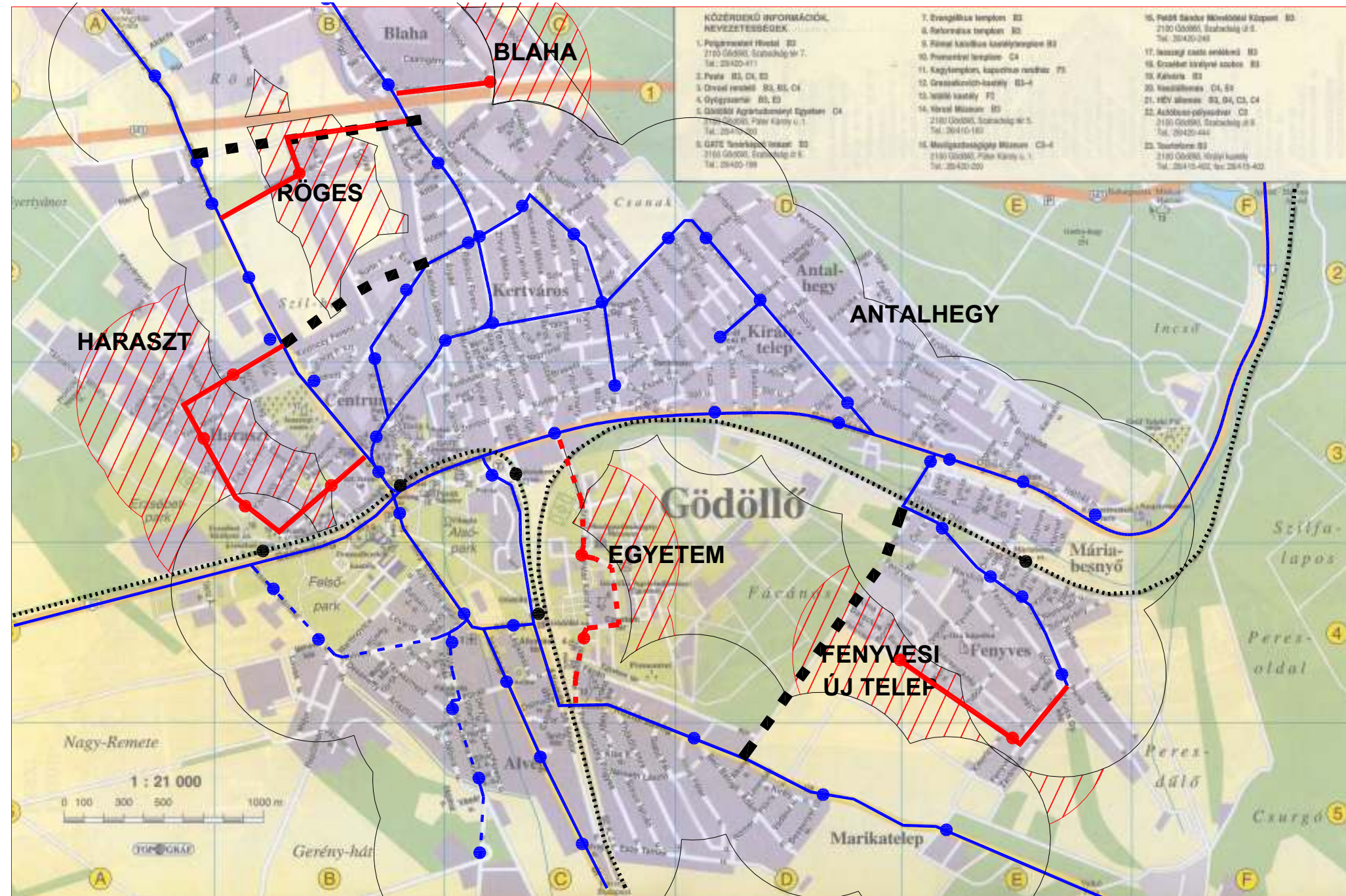
területeknek a feltárása új autóbusszvonalakkal, vagy a meglévő vonalak más vezetésével oldható meg. Javasoltunk olyan új vonalszakaszokat, amelyek az említett területeket feltárhatóvá teszik:

- **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 autóbusszal közlekedésre. Hasonló a probléma a Röges utcához.
- **Egyetemi városrész.** A terület látszólag ellátott, hiszen vasútállomás, HÉV végállomás és autóbusszal 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 látható gyakran vándorló csoportok a 3-as út, illetve az autóbusszal állomás 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 autóbusszal járat.
- **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 járattal.

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 iskolábajárás 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. Pontosnak 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, építészeti szempontból 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 átlapoló-, 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 építészeti szempontból 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 költségbeclést 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

