

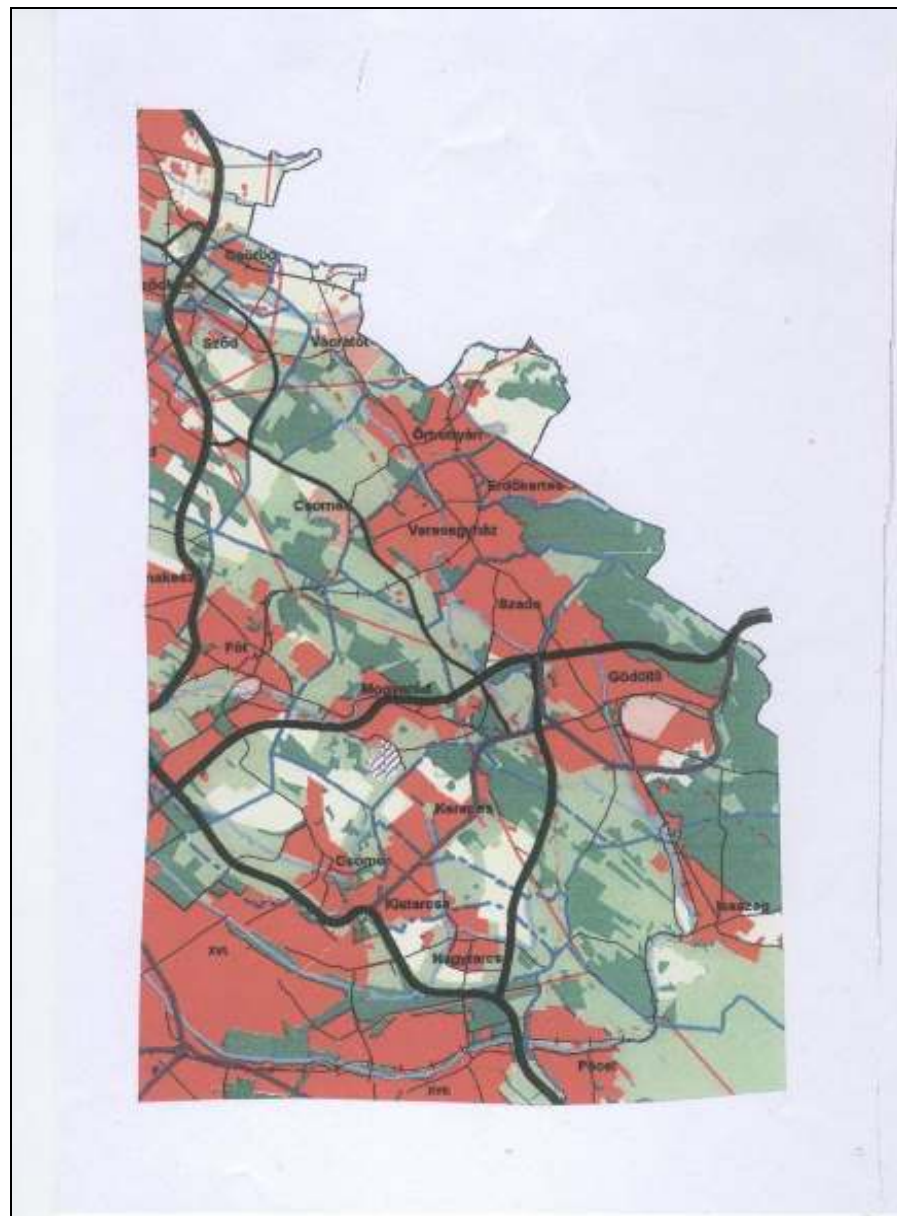
JAVASLATOK

1. KÖZÚTI HÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLATA

1.1. Javaslat az úthálózati funkciók fejlesztésére

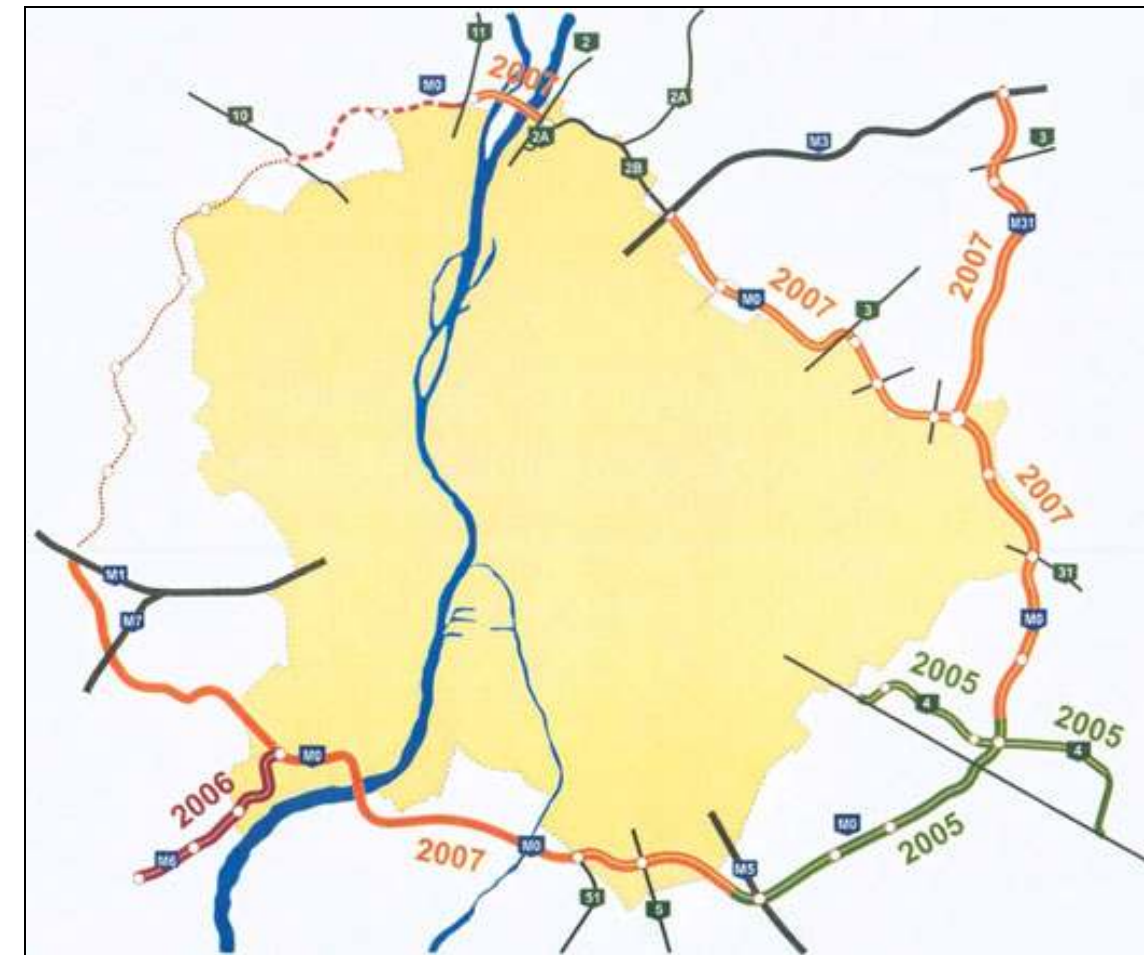
A Gödöllőt érintő országos hálózati elemek (gyorsforgalmi utak, országos főutak) várható fejlesztése

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



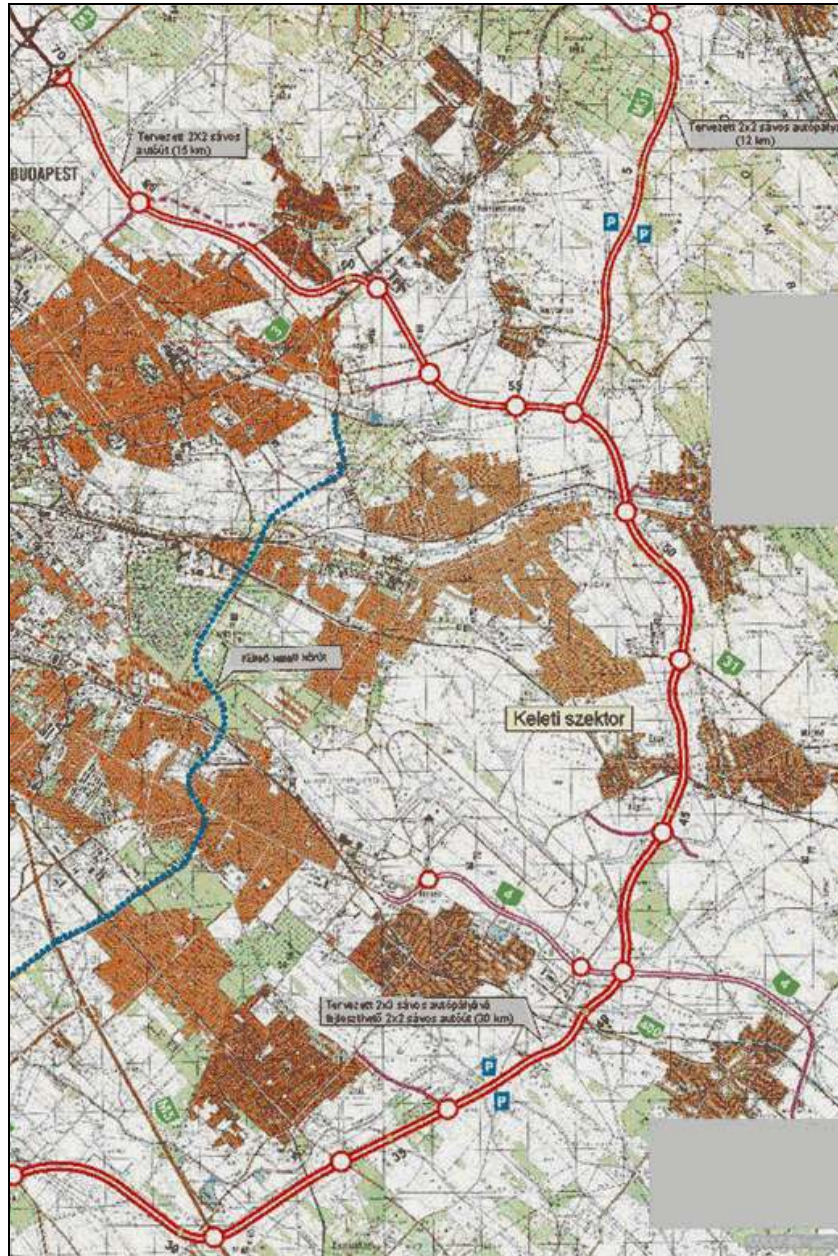
. A Budapesti Agglomeráció Tervének részlete

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 kényeszerű 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 találhatóak. 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 agglomerációjából érkezik a 3-as út bevezető szakaszán fog a városba érkező, 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 úté pedig jelentősen nőni.

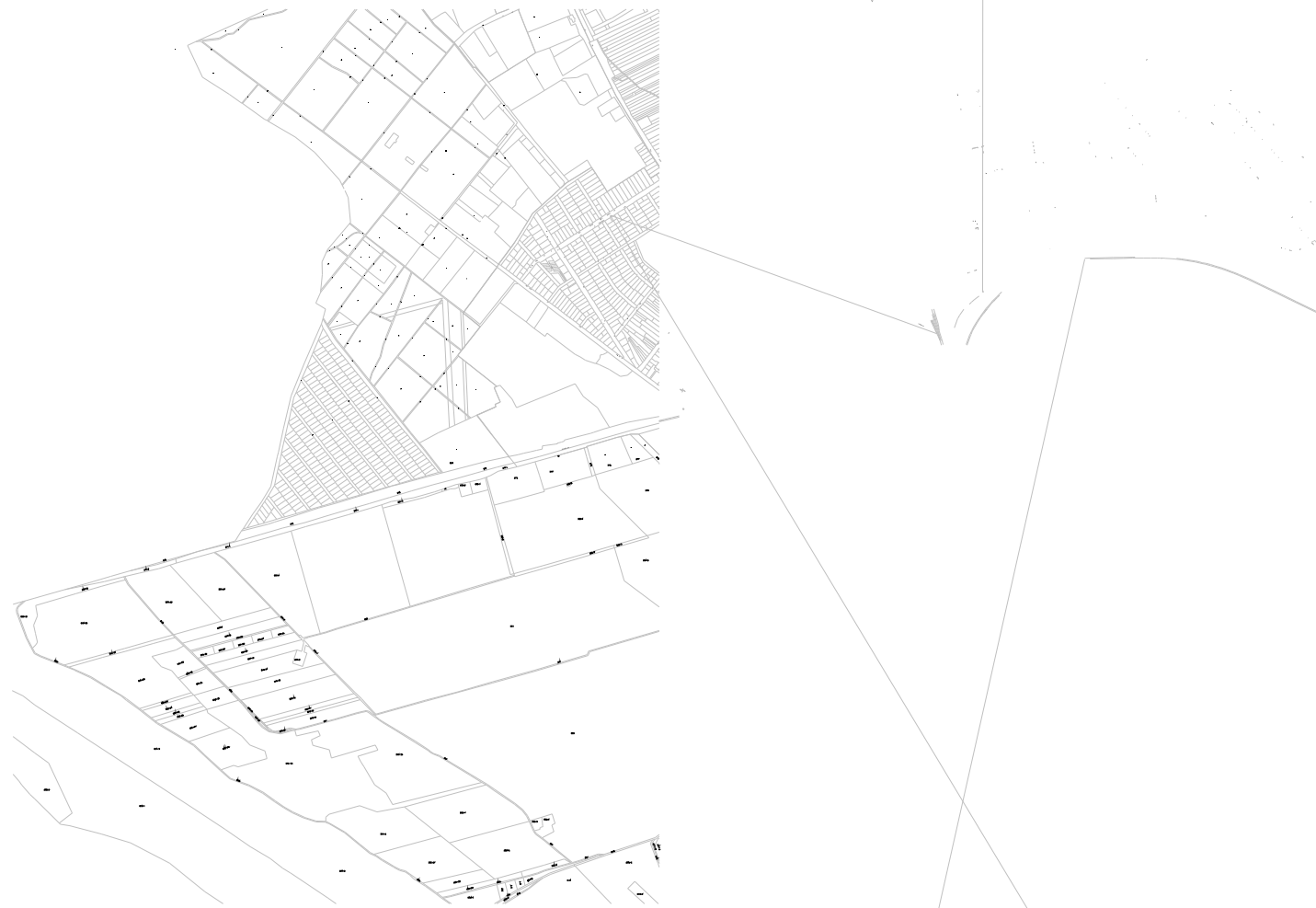
Már a jelenlegi forgalom is komoly gondot okoz a 3-as út átkelési szakaszán, illetve a keresztező utak csomópontjaiban. Ezt többek között az átmenő forgalom okozza. A megoldást mindenképpen az elkerülő út építése jelenti. Az elkerülő út a várostól délre halad, kezdőpontja a 2005-ben a 3-as úton megépített körforgalmú csomópont, visszacsatlakozása a jelenlegi nyomvonalhoz 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 főúthálózatához 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 nyomvonalával 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 csomópontrendszer 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 területbiztosítás 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 csomópontrendszer. (Ez a javaslat a mogyoródi szerkezeti tervben is szerepel.)



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 lépünk, 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 világhíresség 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 építésekor 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

! # ! CC2/ " ,78\$ "0C"/ ;4: /2;
\$"C"7 ;2:4FJ&2/, "& " 56#,7 (&\$"0"\$&> ";, 2'& " 54\$& 6\$\$'206&, "
".&+F*%=" 1\$9;+F9/&&"%>
" HHH # '3 1!
! " ! < \$\$
@ # # " # '3 # !
\$ \$ 6 " #
//20 " 05,&,0.\$ 56#,7 (&\$"0"\$/'"0 " ;2:4FJ&4\$2 "
=.:&, 2%025G%8 (& ;2:4FG%4\$2095 02%%>)9: & 4 3 2 5

6:2\$.&1" ;2:)9\$\$"CCJ&*\$" " 4& .&1*,: E #
6 # | \$!
E "\$#*5, *% .&1" 0,4FJ&4\$2E # 6 #
!
H ' ' .&1" 0,4FJ&4\$2 4\$;2:)9\$\$"CCJ&*\$" " %"F0" . &1*,:> " #"\$(&,
"%.%3*5+ %2)2&8\$4: '\$25,/&, C8#J&4\$4#2%
! " # " " !
: 6 # \$\$ # ! # 6 # \$.
& # 6 # "
6 "

0 !, ' 1 ' % , (.! , + ,
' .% /
H 2/=45:=*5, (& L !"5"\$&, (& 1\$"&% "09"*\$/"0 6\$\$' 206&4\$2 "' 2%025G%8
(&&"%5\$\$ \$ # 6
" !\$\$ # # \$ # @#
" # # 6 "
" # \$ " !
K "F1\$9%"& " 2%025G%8 (&&"% " */1\$,1\$ D .&1"%#0"/ .
B " # # 6 "
" # \$ " !
M "F1\$9%"& " 2%025G%8 (&&"% " '41)2/=, .&1" #0"/%* # G%%
" # # 6 !
6 " # \$ " !
N ' 2%025G%8 (& 4\$ " 2FG%8&45, (& 1\$9;+F9/&3*%0"0J&*\$"> #"%";,/&
" 2FG%8&45, (& \$'4%2\$J&4\$2 \$:# \$
" # # 6 " 6 #
" # # " !
A ' 2%025G%8 (& 4\$ " *\$*5&45, (& 0"F1\$9%"&/"000&*\$" .
= " " # " 6
" # # " !
O J0 */795 .&1" 0,4FJ&4\$2 . 6 # #
\$ # 6 ! (
\$, .:6 : # &
! # # " # & \$
" #
4%B < # %2'5)"&+ %2\$' "' 7=
/752 \$4&*/="/0 " "\$&4%= 2%8&&, \$"0"\$'5 * + .!3
9 # - 6"
"\$ ++ 2 , - + , .% /
44 '41)2/=, .&1" 4\$ " D*&=\$ 0,5*%= .&1" 6\$\$'206&4\$2\$@ 6 #
: # ! 6 # \$ # #!
1!



3 4 '% ! (, ' %
5 !, ' +.%, (.! , + ,
' .% /
47 3 (&0"F1\$9%"& %4&2\$J&4\$2 " 2\$\$2/=2, =65:= %&F*5).";9\$/"
6'&*5"\$*: (& 4\$ " 4%, 2%025G%8 (& 06'6&& \$ # "
! \$# 6 # 9 " #
! 6 # & 2 #
" # # \$\$
6 ! \$\$ \$ # ! "
"

4J \$9;+F9/& " 6'&*5\$"\$*: (& 4\$ "' 2%025G%8 (& 0252\$'4\$4/4%= !

"\$\$ #
\$!
N 252\$ (& 4\$ "' 2%025G%8 (& 0"F1\$9%"&*/"0 ;2:&25\$2
6 "\$ 8 3 & 9 " #

++ .)+ ,. %
4G 3 (& "' :=2&2; &25G%2&4/20 \$'4%4/> " #"\$(&*%02%2&, F252;4/
- " # ! ## 6 " #

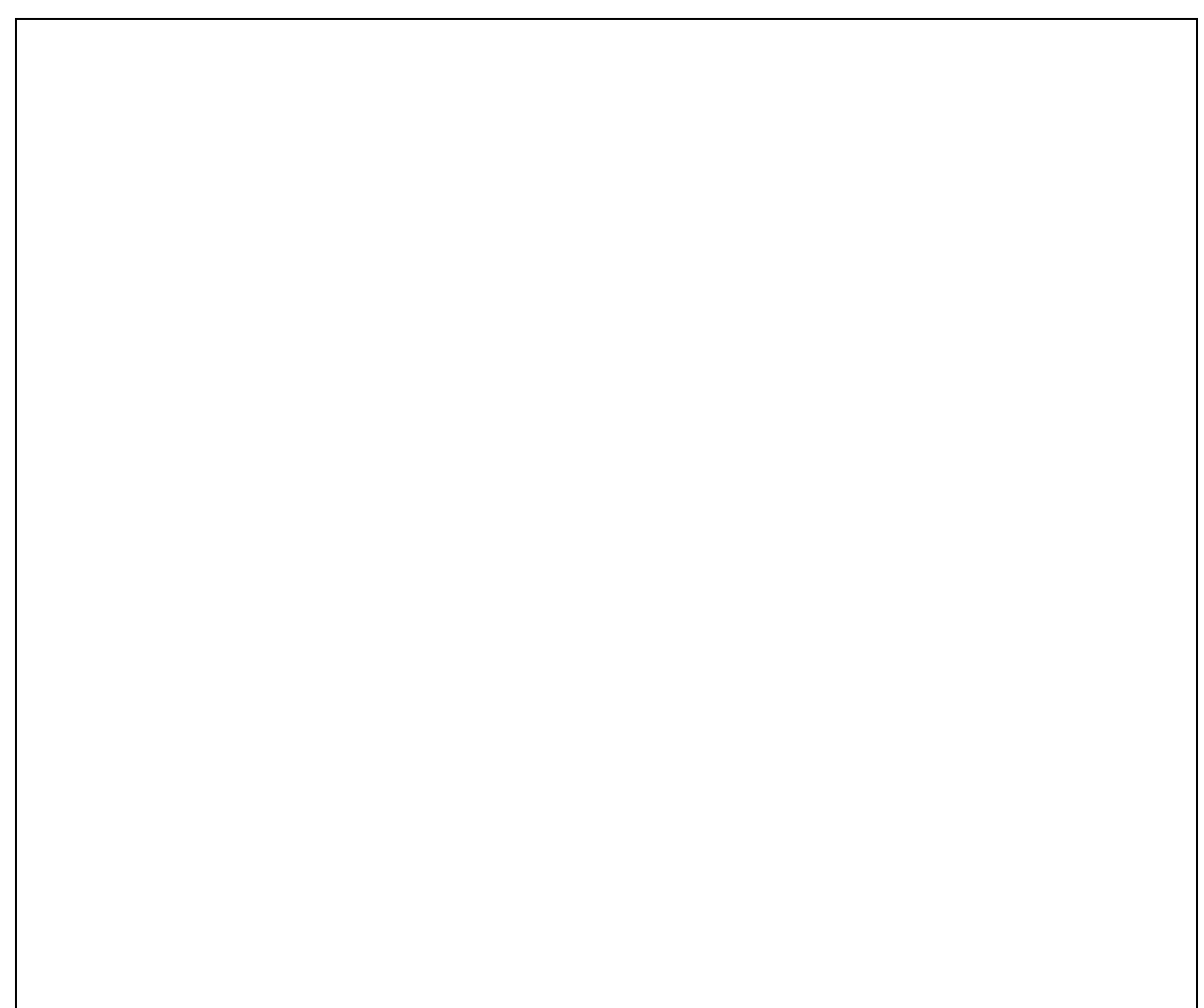
\$ 6 # # \$! \$. # & "
5 " " @ " " 5
6 6 # # " \$ #
\$ \$! 8 BF=3 !
\$ \$ \$ 5 # \$: #
.\$ 6 &# 5 6
#

4K D./0*1\$= .&1" 4\$ %%9;*\$.&1" 06'6\$ 1\$9;+F9/&3" " EB"\$ (&9/5
\$ " BF= " # " B
BF= (# # , '3
" ! # 6
! # \$ #3 \$ '3 # # \$

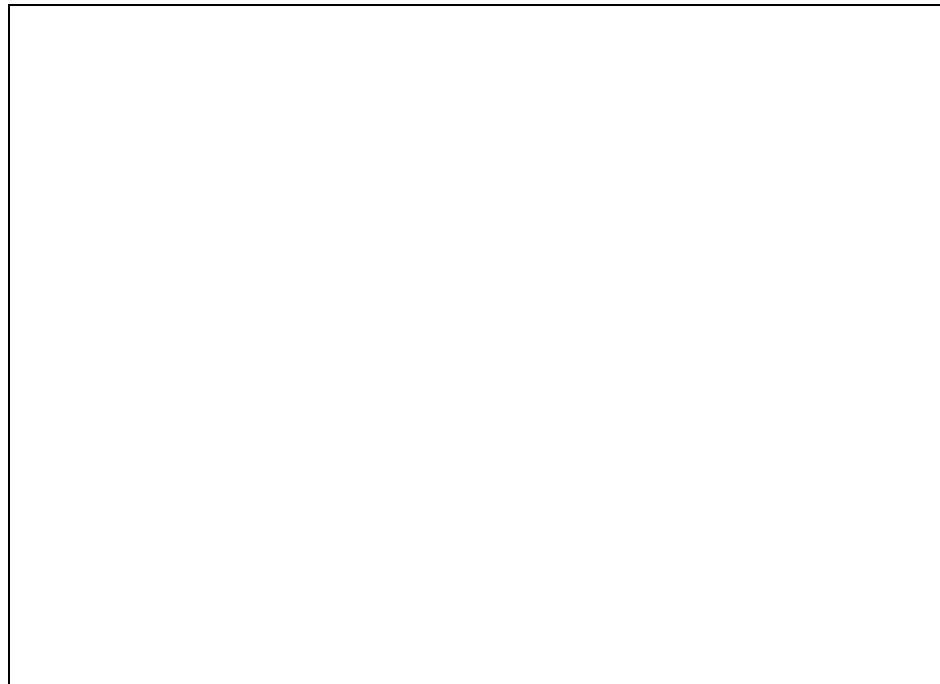
95:"%:, &25#2'4\$
5\$\$ \$! " #
; 6! # 3 ! 5
6 # # \$ 6"
! # \$ # !
3 # # " ; 6!
\$\$# \$ # ! #
"# 6 \$

\$\$\$ \$
\$ # 6 C) #
'43 # 1!
! '3 - # # #
! ! # \$ 6! \$ "

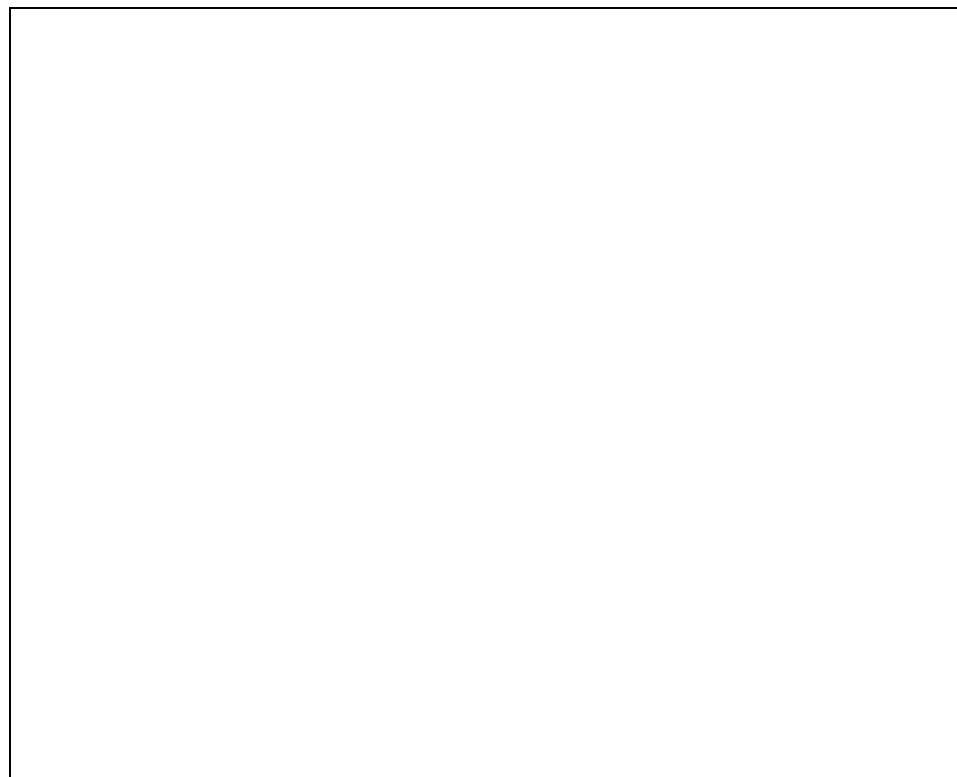
@ \$\$ " \$! "\$ \$ " \$
") # " & " /% "\$
\$# " # " 6
" # # "' 2;%J&2&& 2%025G%8 .&"0 ;2:4FJ&4\$2 2%%2/452 , \$ "
C2%\$8 &25G%2&202/ " ;,)9')" \$9/%+ 3*5;I\$'; -9: 08%2027/, . \$
; ; " " # \$ # \$!
!# " " # \$ # \$!
\$! # \$ \$ \$ \$
\$ " # # \$ \$



!"#\$% &



Az utak kapacitásának kihasználtsága (2005. év)²



A forgalom változása a jelenlegihez képest (2018 év)³

1.2. Javaslattal forgalomcsillapított övezetek kialakítására

A forgalomcsillapítás 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 megállókat 300-500 m gyaloglási távolságon belül az övezetből elérhetőek 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 forgalomcsillapító 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 forgalomcsökkenést 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). Ezekon 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 betartására, 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.



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 iparterületek, nem szükséges igénybevenni a Széchenyi utcát és a Táncsics utca 3-as út felőli szakaszát. Ezzel lehet védeni a Haraszi lakóterületet a környezeti terheléstől.

• **III. ütem**

Az Elkerülő út elér az Isaszegi útig. A Vásártéri úton és a Repülőtéri úton elérhetőek 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.
 - Városháza mögötti parkoló (kétszintessé átépítendő) 67 ph.
- 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.
 - Piac alatt (meglévő) 50 ph.
- 377-427 ph.

Parkolóház:

- Petőfi téri parkoló helyén 60-80 ph.
- 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
Apartment	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

Tessedik S. u. – Martinovits u. sarkán lévő volt óvoda helyén (tartalék parkoló) 150 ph

Tessedik S. utcai parkolósáv (tartalék parkoló) 90 ph

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 térszinten 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 túlmenően 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.