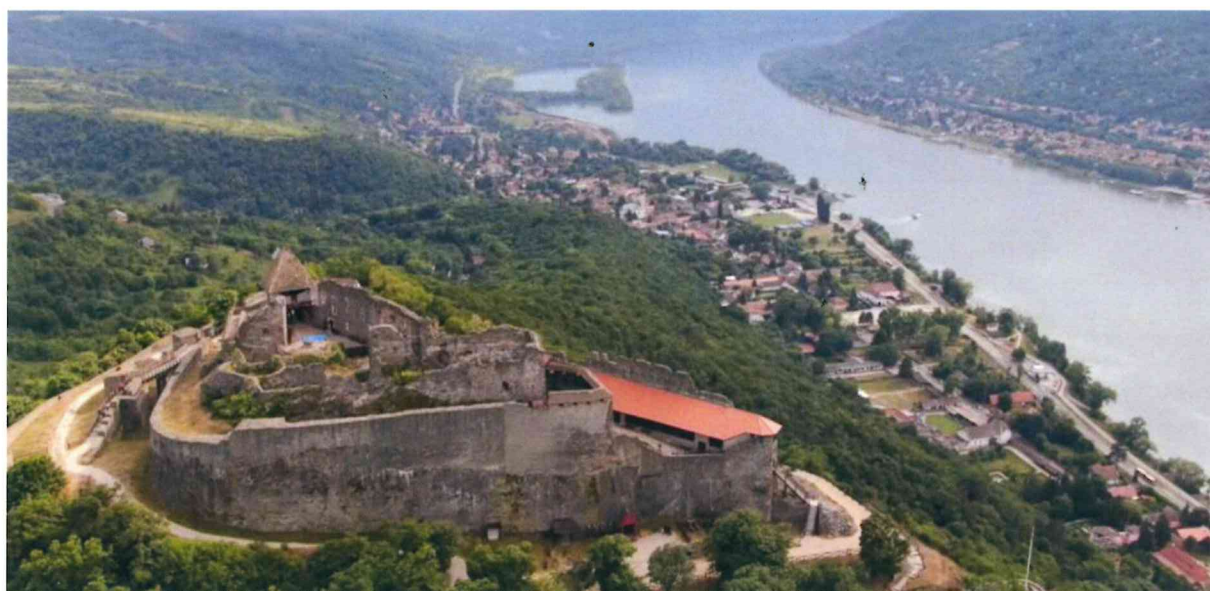

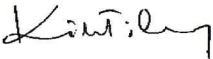





Visegrád Város Közlekedésfejlesztési Kon koncepciója



2021.

 <p>MÉRNÖKI SZOLGÁLTATÓ ÉS KERESKEDELMI KFT. 2013 Pomáz, Katona József utca 18.</p>	<p>Készítette:</p>  <p>Kiss Tibor (MK 13-9679)</p>	<p>Munkatárs:</p>  <p>Kurunczi Gergely (MK 13-64800)</p>
--	---	---



Tartalomjegyzék

1.	Bevezetés	- 3 -
1.1.	A koncepció kidolgozásának szükségessége	- 3 -
1.2.	Kapcsolódó fejlesztési elképzelések.....	- 3 -
2.	Jelenlegi közlekedési állapot vizsgálata	- 5 -
2.1.	Átfogó településszerkezeti vizsgálat	- 5 -
2.2.	Lokális településszerkezeti vizsgálatok	- 6 -
3.	Javasolt beavatkozások.....	- 7 -
3.1.	Átfogó településszerkezeti beavatkozások lehetőségei	- 7 -
3.2.	Lokális beavatkozások lehetőségei	- 9 -
4.	Javasolt beavatkozások ütemezése	- 23 -
4.1.	Első ütem.....	- 23 -
4.2.	Második ütem	- 23 -
4.3.	Harmadik ütem	- 23 -
5.	Balesetmegelőzés.....	- 24 -
6.	Összegzés	- 25 -
7.	Mellékletek: 1.sz melléklet: Átnézeti térkép a beavatkozásokkal	- 27 -



1. Bevezetés

1.1. A koncepció kidolgozásának szükségessége

Visegrád, hazánk kiemelkedő helyszíne, mely több mint ezeréves grandiózus történelemről árulkodik. Turisztikai jelentősége megkérdőjelezhetetlen. Az ide látogató turisták száma éves szinten meghaladja az 1.000.000 főt, akik túlnyomórészt autókkal és buszokkal érkeznek.

A koncepció kidolgozásának célja, a turisztikai szezonban kialakuló szélsőséges közlekedési csúcsok és torlódások mérséklése a közlekedési hálózat fejlesztésével, szem előtt tartva a helyi lakosok igényeit is.

Fontos szempont volt a kidolgozás során, Visegrád Város Önkormányzata által végzett - infrastrukturális helyzetre vonatkozó - lakossági közvélemény felmérés figyelembevétele. Szakmai szempontokat és előírásokat betartva, valamint a műszaki lehetőségek megvizsgálását követően, ezek adoptálásra kerültek a tanulmányba.

A következőkben bemutatásra kerül a jelenlegi közlekedési helyzet és a problémás területek. Azok okai, és a megoldás lehetőségei, illeszkedve Visegrád hosszú távú fejlesztési elképzeléseihez.

1.2. Kapcsolódó fejlesztési elképzelések

A közép és hosszú távú fejlesztési lehetőségek vizsgálatánál figyelembe kell venni a település várható fejlesztési programjait is, az akut, forgalomtechnikai problémák mellett.

A közlekedésfejlesztési koncepció szervesen illeszkedik Visegrád Város 2020. évi Fejlesztési Programjához, melyek közül - a közlekedési rendszer szempontjából - a következők tekinthetők relevánsnak:

- Városközponti parkoló és sétány kialakítása (1. ábra)
„1965-ben a Duna-part mentén épült meg a 11. számú főút, így a régi telkek kertjei megközelíthetetlené váltak. A terület ingatlanjogi rendezését az önkormányzat elvégezte, így lehetőség van a térképen jelölt parkoló és egy, a Palotaházat a Rendezvénytérrel összekötő sétány kialakítására. A sétány szerves része lesz a kialakuló városközpontnak, csatlakozik további 59 férőhelyes, szilárd burkolatú újjépítésű parkolóhoz, és ennek eredményeként csökken a lakott utcák idegenforgalmi terhelése is. A tervek szerint a sétány mentén, stabilizált gyepfelületen kialakítandó közel 130 parkoló-férőhelyet csak időszakosan, indokolt esetben nyitjuk meg!”



1. ábra: Városközponti parkoló tervezett állapota
(forrás: Fejlesztési Program)

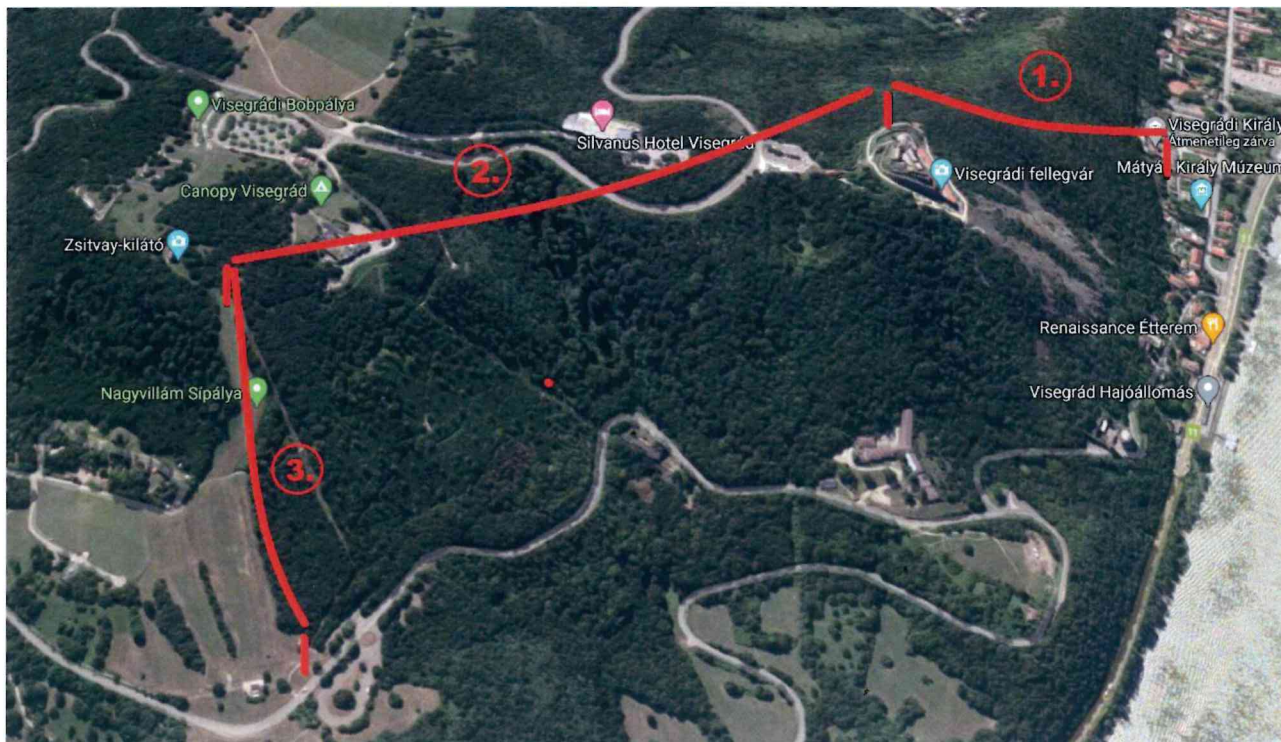


- Élményterek és emblemikus helyszínek összekapcsolása
„P+R parkolóval, Hop-on Hop-off rendszerű elektromos buszokkal, elektromos komphajóval. Visegrád közkedvelt kirándulóhely, ezért a városban és a turisztikai célpontok környezetében elsősorban a hétvégéken és a kiemelt időszakokban a nagy gépjárműforgalom és a kevés parkolóhely komoly fennakadásokat okoz.
A fejlesztés eredményeként - tartózkodási idejük növelése céljából - a településen és környezetében lévő vonzó attrakciók és tartalmas programok számukra is elérhetővé válnak.”
- Mogyoróhegyi út felújítása, kiszélesítése
„A fellegvár, a Fekete-hegy és a Mogyoróhegyi Kirándulóközpont turisztikai attrakcióinak, valamint a pihenő övezetek várost elkerülő eléréséhez szükséges, hogy a Pilisi Parkerdő Zrt. kezelésében lévő út felújítása, egy részének 1,5 méteres kiszélesítése, valamint egy rövid szakaszon új útpálya építése (6 méter szélességben) megtörténjen.”
- Panoráma út felújítása
„Az 1964-ben megépült Panoráma út a települést köti össze a Fellegvárral, a Nagyvillámmal és a Mogyoróhegyi Kirándulóközponttal. Az út vonalvezetése, valamint a Panoráma-kilátópont megépítése már önmagában is páratlan látnivalók sokaságát nyújtja. Felújítása feltétlenül szükséges.”
- Apátkúti patak sétány kialakítása
„Visegrádon található a festői szépségű, aktív pihenésre is alkalmas Apátkúti-völgy. A számos természeti látnivaló mellett turisztikai attrakciókban is bővelkedik a Pilisi Parkerdő Zrt. által fenntartott terület. Itt található többek között a Bertényi Miklós Fűvészkert, a Telgárthy-rét (ahonnan a kedvelt, Pilisszentlászlóra vezető Spartacus ösvény is indul), a közel 100 éves múltú pisztrángos tavak és a Kaán Károly-forrás.”
- Viktorin sétány és a Kálvárián keresztül a Fellegvárba vezető országos kékjelzésű turistaút fejlesztése
„A Kálvária-hegyen található Viktorin sétány (1070 m) és a kálvárián át a fellegvárba vezető országos kékjelzésű turistaút (905 m) az aktív pihenés egyik legnépszerűbb célpontja az év minden napján. Ez a legrövidebb útvonal, amely a városközpontot köti össze - a kálváriához vezető stációkon keresztül, a Kálvária kápolna mellett elhaladva - a fellegvárral.”
- Kabinos Felvonó (2. ábra)
„Városközpont – Fellegvár szakasz
A visegrádi Fellegvár – különleges elhelyezkedése miatt - a vonattal, autóbusszal és hajóval érkező tömegek számára nehezen megközelíthető. A felvonó megépítése turisztikai, gazdasági és környezetvédelmi szempontok alapján egyaránt elengedhetetlenül fontos.”
„Fellegvár – Nagyvillám sípálya szakasz
A Nagyvillám és környéke a turisták egyik legkedveltebb célpontja. A kabinos panoráma felvonó ezen szakaszának megvalósulásával idelátogatók széles köre könnyebben megközelítheti a sípályát, a Zsitvay-kilátót, a Fekete-hegyet és a Mogyoróhegyi Kirándulóközpontot.”

Nagyvillám sípálya – Panoráma út (Parkoló)



A kabinos felvonó ezen szakaszának megépítésével a Panoráma úti parkolókból a település központja elérhetővé válik azon turisták számára is, akik rövidebb gyalogos távolságot megtételére képesek. Ennek a szakasznak a megépítésével a Panoráma útról elérhetővé válna a városközpont és számos látványosság kényelmes elérése, a központi parkolók használata nélkül.



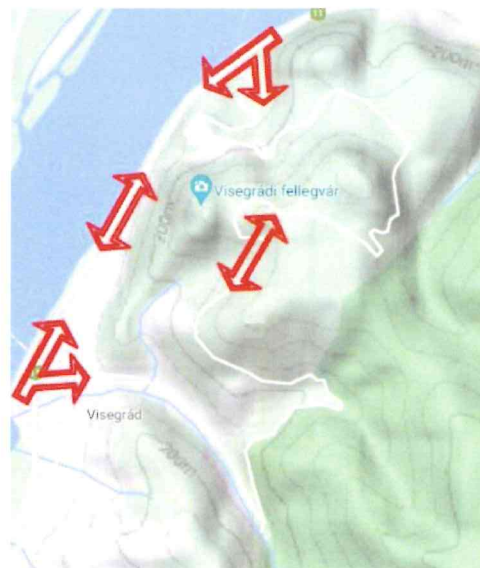
2. ábra: A kabinos felvonók kialakításának elvi rajza

2. Jelenlegi közlekedési állapot vizsgálata

2.1. Átfogó településszerkezeti vizsgálat

A Visegrádra érkező turistákat a településen megtekinthető turisztikai célpontok igen magas száma vonzza ide, akik többnyire 1 nap alatt szeretnék mindent megtekinteni. A látnivalók túlnyomó része a Panoráma út és a 11-es számú főút mentén helyezkedik el, ami egy 12 km hosszú körutat jelent, jelentős szintkülönbséggel. Ennek gyalogos körbejárására kevesen vállalkoznak, gépkocsival pedig többszöri ki- és becsatlakozást jelent a forgalomba, többszöri parkolóhely kereséssel.

A települést a turista forgalom mértékadó része a 11-es főúton közelíti meg. A főút mentén párhuzamos parkolás történik, a nevezetességek szemlélése a járművekből, és lekanyarodás a Panoráma vagy Rév utcákra a további látványosságok elérése érdekében. Ezek a tevékenységek jelentős forgalomlassító hatással vannak a főút forgalmára.



3. ábra: Főbb forgalmi irányok a 11-es Főúton és a Panoráma úton



A Panoráma utat észak felől a sípályára vezető csomópontban, dél felől a Rév utcán keresztül lehet megközelíteni és elhagyni a 11-es számú főútról. Ezeknek a csomópontoknak a jelenlegi áteresztő képessége nem tudja a turisztikai forgalom hullámaint optimálisan kezelni.

A parkolási lehetőségek száma a kiemelt időszakokban nem elegendő és nem kellőképp szabályozott, irányított. A megtelt parkolók miatti további parkolóhelyek keresése a forgalmat nagy mértékben lassítják a 11-es főúton, valamint a Panoráma úton egyaránt.



4. ábra: Forgalmi szituációk kialakulása a csomópontokban

A buszok a felsorolt közlekedési szituációkban hatványozottan lassítják a forgalmat, azok forgolódása és a kereszteződésekben történő mozgása, esetleg tolatással történő útkorrekciójuk különösen nagy torló hatást gyakorol a forgalomra.

A jelenlegi úthálózat a helyi lakosság közlekedési lehetőségeit teljes mértékben kiszolgálja, a problémát kizárólag a turisztikai szezonban kialakuló torlódások jelentik. Jelenleg a turisztikai attrakciók megközelítése minden irányból, minden gépjármű típusal lehetséges, ezáltal a minden irányba haladó buszok és személygépkocsik nagymértékben leterhelik a csomópontokat. A torlódások csökkentik a forgalomban résztvevők türelmét, mely szabálytalanságokhoz és balesetekhez vezethet, továbbá a levegő- és környezet szennyezés mértéke is jelentős.

2.2. Lokális településszerkezeti vizsgálatok

A település részletes vizsgálata során, a már kialakult közlekedési szituációkba történő lehetséges beavatkozásokat úgy kell meghatározni, hogy a globális forgalmi rend javítása érdekében kitűzött változtatásokkal összhangban legyen.

Fontos szempont, a helyi lakosság „hétköznapi” életének megfelelő színvonalú biztosítása a turisztikai időszakban is. Ez leginkább a belvárosi parkolásban és közlekedésben jelentkezik, a hivatalok, boltok, templom, stb. elérése érdekében.

A lokális beavatkozási pontok és célkitűzések:

1. A Panoráma út, valamint a 11-es főút torlódásának csökkentése a turisztikai szezonban,
2. Rendezvény téren a burkolt parkolók hiányának megoldása,
3. Belvárosi (Duna parti) parkolók fejlesztése,
4. Kerékpáros forgalom fejlesztése,
5. Rév utca forgalomtechnikai átalakítása,
6. A helyi lakosság belvárosi parkolási nehézségeinek kiküszöbölése a turisztikai szezonban,
7. Széchenyi téri csomópont forgalmi helyzetének szabályozása,
8. Mátyás Király utca felső szakaszi parkolási rendjének kialakítása,
9. Fő utca, Nagy Lajos utca, Széchenyi utca és Zách Klára utca parkolási rendjének szabályozása,
10. Motoros közlekedés szabályozása a Panoráma úton (a Mátyás Király utca irányából),
11. 11-es út és a Panoráma út Északi csatlakozásánál lévő csomópont fejlesztése,
12. Okos turisztikai parkolási rendszer kialakítása,
13. Meglévő Parkolók fejlesztése a Panoráma út mentén,
14. Panoráma útburkolat javítási- és fejlesztési munkái,
15. Gyalogos átkelőhely kialakítása a Rév utcában,



16. 11-es számú főút balesetmegelőzési intézkedései.

(1.sz. melléklet: Átnézeti helyszínrajz a beavatkozásokkal)

3. Javasolt beavatkozások

3.1. Átfogó településszerkezeti beavatkozások lehetőségei

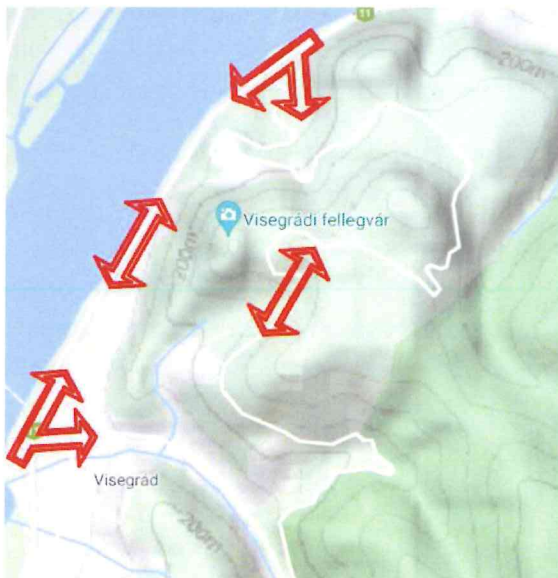
Hosszú távon a megoldást a turisztikai forgalomra méretezett úthálózat és parkoló rendszer kialakítása jelentheti. Ennek elérése több lépésben valósulhat meg.

Nulladik lépésben meg kell határozni a közlekedési rendszer főbb elemeit, céljait:

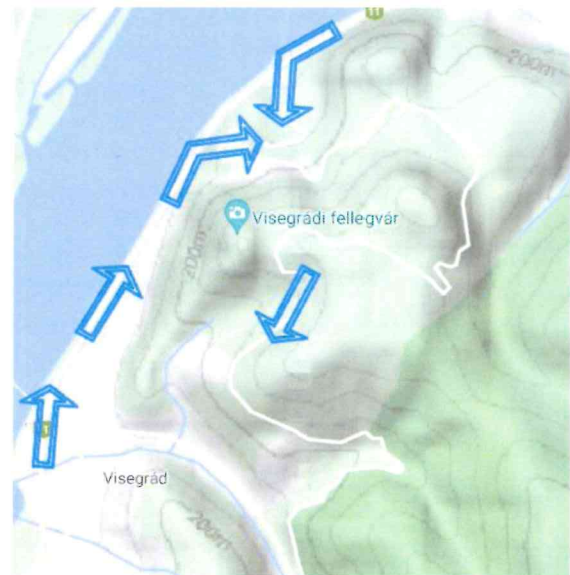
- A 11-es főút érkező és távozó forgalmának biztosítása a Panoráma út északi végén lévő csomópont fejlesztésével
- A 11-es főút érkező és távozó forgalmának biztosítása a Rév utcai csomópont fejlesztésével
- A Panoráma út szabályozása (szükség szerinti szélesítése) és burkolatjavítása
- A 11-es főútról nyíló belvárosi és Duna parti parkolók fejlesztés
- A Panoráma útról nyíló parkolók fejlesztése
- A Parkolók üres férőhelyeinek számáról tájékoztató okos tábla és mobil applikációs rendszer kidolgozása

Első lépésben a forgalomtechnikai beavatkozásokkal kezelhető akut problémákat lehet megoldani:

- amikkel a helyi lakosság közlekedési és parkolási kényelme fenntarthatóvá válik,
- a forgalomtechnikai szituációk leegyszerűsíthetőek (5. 6. 7. és 8. ábra)



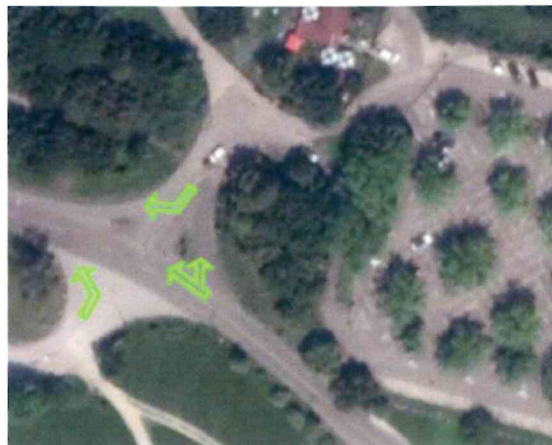
5. ábra: Buszok jelenlegi közlekedési irányai



6. ábra: Buszok tervezett forgalmi iránya



7. ábra: Buszok jelenlegi forgalmi szituációja csomópontokban



8. ábra: Buszok tervezett forgalmi szituációja csomópontokban

Második lépésben az úthálózat fejlesztésére irányuló útépitési beavatkozásokat lehet elvégezni, valamint a parkolási rendszer korszerűsítését lehet megkezdeni:

- amikkel a 11-es főút és a Panoráma út forgalma felgyorsítható és a csomópontok áteresztő képessége növelhető a turisztikai szezonban,
- a parkolók szabad helyeiről tájékoztatást adó rendszer kiépítésével irányítani lehet a forgalmat, és csökkenteni lehet a parkoló helyeket keresgélő – feleslegesen közlekedő - járművek számát.
- belvárosi parkolók korszerűsítésével és fejlesztésével a parkolást javítani lehetséges, a településképet fejleszthető.

Harmadik lépésben Visegrád Város 2020-as Fejlesztési programjainak előrehaladásához igazodva (kabinos felvonó építése, Hop on – Hop off busz) a parkolási rendszer optimalizálható, valamint az úthálózatot lehet korszerűsíteni, hogy annak nivóssága méltó legyen a visegrádi látványosságok színvonalához,

- a Panoráma úti és Duna-parti parkolók szükség szerinti fejlesztésével,
- a Panoráma út egységes padkarendezésével, szalagkorlát és támfal kialakítási munkáival.

A Visegrádra látogató turisztikai forgalom és a helyi lakosság legfőbb érdeke is az, hogy egy jól átlátható egyszerűen és hatékonyan működő forgalmi rend kerüljön kialakításra. A főváros felől a torlódásokból Visegrádra érkező sofőrök a legegyszerűbb és leggyorsabb parkolást keresik, amiben egy egységes és egyszerű rendszer nagy segítségükre lehet.

Az egyszerűsítésnek meg kell jelennie a tájékoztatásban, a forgalmi rendben és a parkolásban egyaránt.

Tájékoztatás:

- Azonos, jól átlátható – az egyirányú forgalmi rendre és parkolókra vonatkozó – tájékoztató táblák kihelyezése.
- A parkolók üres helyeiről tájékoztatást adó „okos” parkolási tájékoztató rendszer kiépítése.
- A parkolók üres helyeiről tájékoztatást adó mobil applikáció fejlesztése.

Forgalmi rend:

- A forgalom túlnyomó része a 11-es úton Budapest irányából érkezik. A belvárosi rész tehermentesítése érdekében a forgalom jelentős részét már itt a Panoráma úti turisztikai attrakciók irányába lehetne terelni,
- Motiválni lehet a turistákat megfelelő tájékoztatással, hogy a Panoráma úti parkolóknak parkoljanak és gyalogosan közelítsék meg a Belvárosi részt – akár a Hop On Hop Off buszokkal, akár az erdei gyalogos utakon, akár a későbbiekben tervezett Kabinos felvonóval.



- A 11-es útról történő lekanyarodás és arra történő rákanyarodás áteresztő képességének növelése elengedhetetlen az érkező és távozó forgalmi torlódások elkerülése érdekében.

Parkolás:

- A meglévő parkolók befogadó képességeinek maximalizálása a parkoló helyek felfestésével és a parkolók forgalmi rendjének kialakításával lehetséges,
- A meglévő parkolók bővítése az okos parkolási rend statisztikáiból felmért igények alapján,
- A tervezett kabinos felvonó végpontja környezetében kialakításra kerülő nagyméretű új parkoló építése,
- A turisták nagyméretű turisztikai parkolóba történő irányítása, a belvárosi parkolásban a helyi lakosság priorizálása.

3.2. Lokális beavatkozások lehetőségei

1. A Panoráma út, valamint a 11-es főút torlódásának csökkentése a turisztikai szezonban

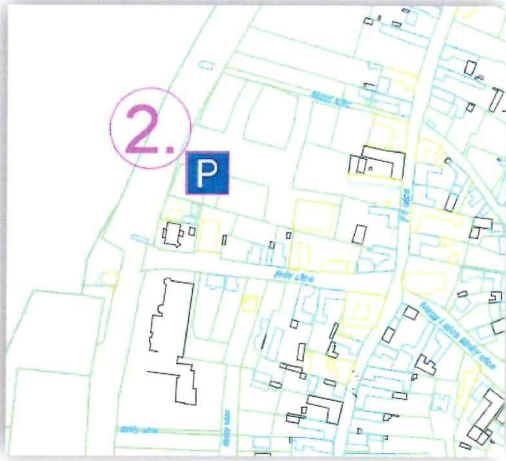
A Panoráma út buszforgalmának **egyirányúsítása** jelentős mértékben javíthatja a forgalom tempóját, valamint a parkolóba vezető csomópontok áteresztő képességét. A Panoráma úton a buszok számára északról déli irányba történhet a forgalom haladása, mely forgalomtechnikai beavatkozással kialakítható. Ezáltal a 11-es főúton egy főleg délről északra történő forgalom alakul ki, így a 11-es főút csomópontjainak jelentősen javulhat a tempója.





2. Rendezvény téren a burkolt parkolók hiányának megoldása

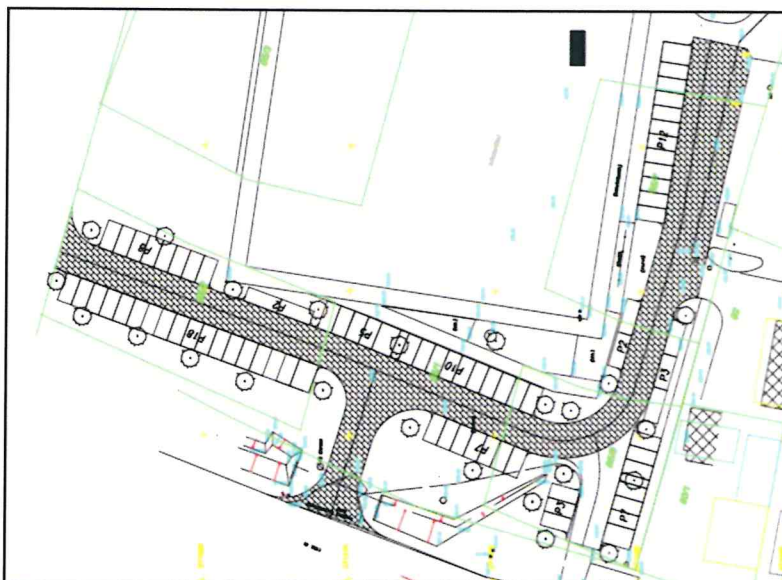
A Rendezvény téren a meglévő murvás parkoló környezetében a meglévő térköves parkolóhoz hasonló, út és parkolók kialakítása célszerű lenne, a településkép és az ott lakók kényelme érdekében.



9. ábrq: Egy lehetséges kialakítás



10. ábra: Jelenlegi állapot

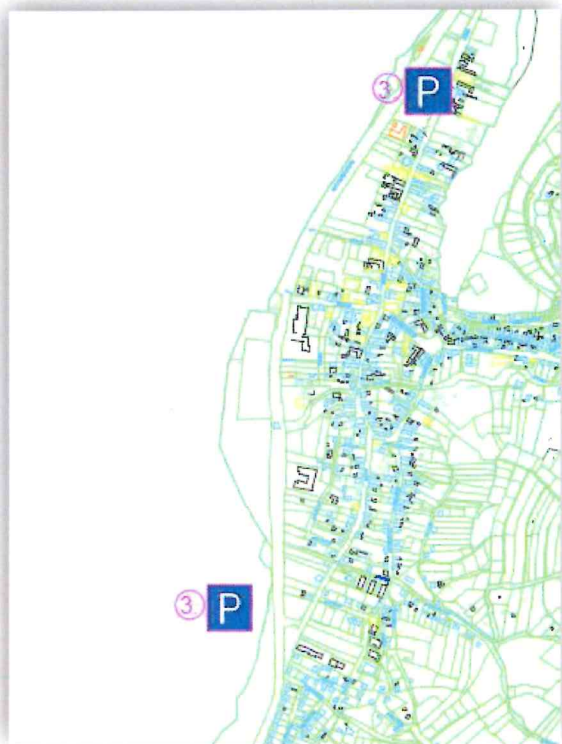


11. ábra: Tervezett kialakítás



3. Belvárosi (Duna-parti) parkolók fejlesztése

A Sportpálya mellett (Duna parton), valamint a Városközponti parkoló kialakítása (Palotaház és Rendezvénytér között) a belváros rendezett turisztikai parkolásának szabályozásához nagyban hozzájárulhat. (8.ábra)



12. ábra: Városközponti parkoló és sétány kialakítása
(forrás: Visegrád Fejlesztési Program 2020)

A belvárosi parkolóhelyek számának növelése érdekében rendelkezésre álló területek fejlesztése a településkép fejlődésének és a belvárosi turisztikai attrakciók és szolgáltatások elérésének érdekében.

4. Kerékpáros forgalom fejlesztése

A kerékpáros forgalom gerince a Panoráma út irányából a Mátyás Király út, Nagy Lajos utca és Rév utca vonala. A Rév utcai szakaszon nyitott kerékpársáv kerülhet kialakításra, míg a Nagy Lajos utca – Mátyás Király utca szakaszon kerékpáros nyom létesülhet, a kerékpáros forgalom biztonságos és rendezett vezetése érdekében.



13. ábra: Kerékpárnyom lehetséges kialakítása



14. ábra: Kerékpársáv lehetséges kialakítása

5. Rév utca forgalomtechnikai átalakítása

A lakossági közvélemény meghallgatása után, valamint a főbb műszaki irányelveket is figyelembe véve, a Rév utca forgalomtechnikai átalakítása több szempontból is indokolt.

A Rév utca teljes hosszában, ha megszűnik a parkolás, nyitott kerékpársáv kerülhet kialakításra mindkét oldalon, melyet a közúti forgalom a kikanyarodásnál igénybe tud venni. Emellett a forgalmi sávok is kényelmesebben használhatóak lesznek a közlekedők számára.

Hosszútávon, Budapest irányába külön kanyarodósáv és ehhez kapcsolódóan a 11-es főút mentén gyorsítószáv kerülhetne kialakításra, ami nagy mértékben javítaná a csomópont áteresztő képességét a turisztikai időszakban. Ennek elválaszthatatlan feltétele a gyalogos aluljáró meghosszabbítása, valamint a buszmegálló áthelyezése.



55. ábra: 11-es főút - Rév utca útkereszteződés, jelenlegi állapot



6. A helyi lakosság belvárosi parkolási nehézségeinek kiküszöbölése a turisztikai szezonban

A helyi lakosság életminőségének megtartása érdekében biztosítani lehetne a belvárosi üzletek és hivatalok környezetében a parkolást a helyi lakosságnak a turisztikai időszakban is.



Az ide vonatkozó Önkormányzati felmérés megosztotta a lakosságot.

Szakmailag bármely megoldás elfogadható, ami kellően szabályozott és egyértelmű megoldást biztosít az ide látogató hétfélig turisták és a hét minden napján közlekedő helyi lakosok számára.

A helyi lakosok prioritizálásának egyik lehetséges módja a külön parkolási engedélyek kiadása (a lakosoknak) és a parkolás ehhez igazított szabályozása.

Ennek megoldási lehetősége a táblákkal történő szabályozás, különleges esetben, a hagyományos színektől eltérő felfestés.



7. Széchenyi téri csomópont forgalmi helyzetének szabályozása

A csomópontban, a jelenlegi helyzet félreérthető, a jobbkezes forgalmi rend keveredik a körforgalom-szerű helyzettel. A jelenleg nem egyértelmű forgalmi helyzetet egyértelművé célszerű tenni függőleges és vízszintes forgalomtechnikai elemekkel.

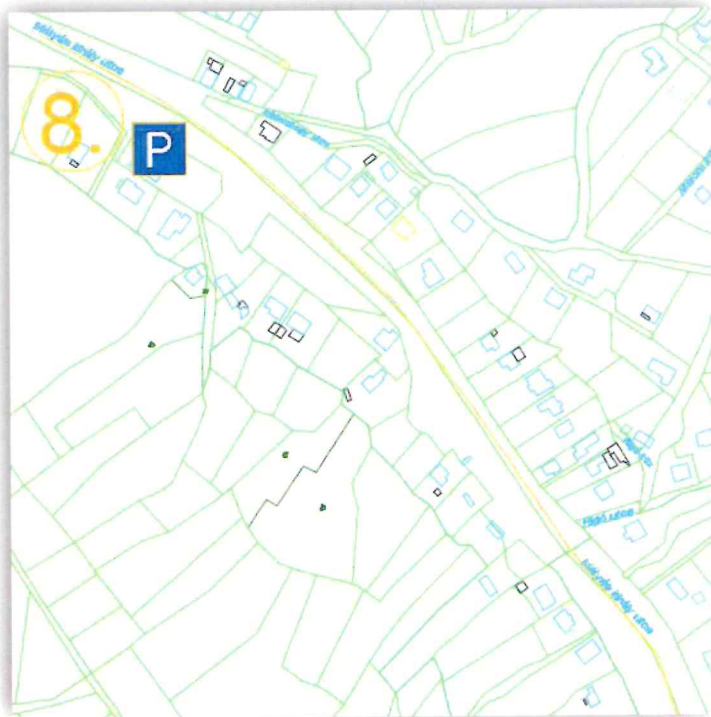




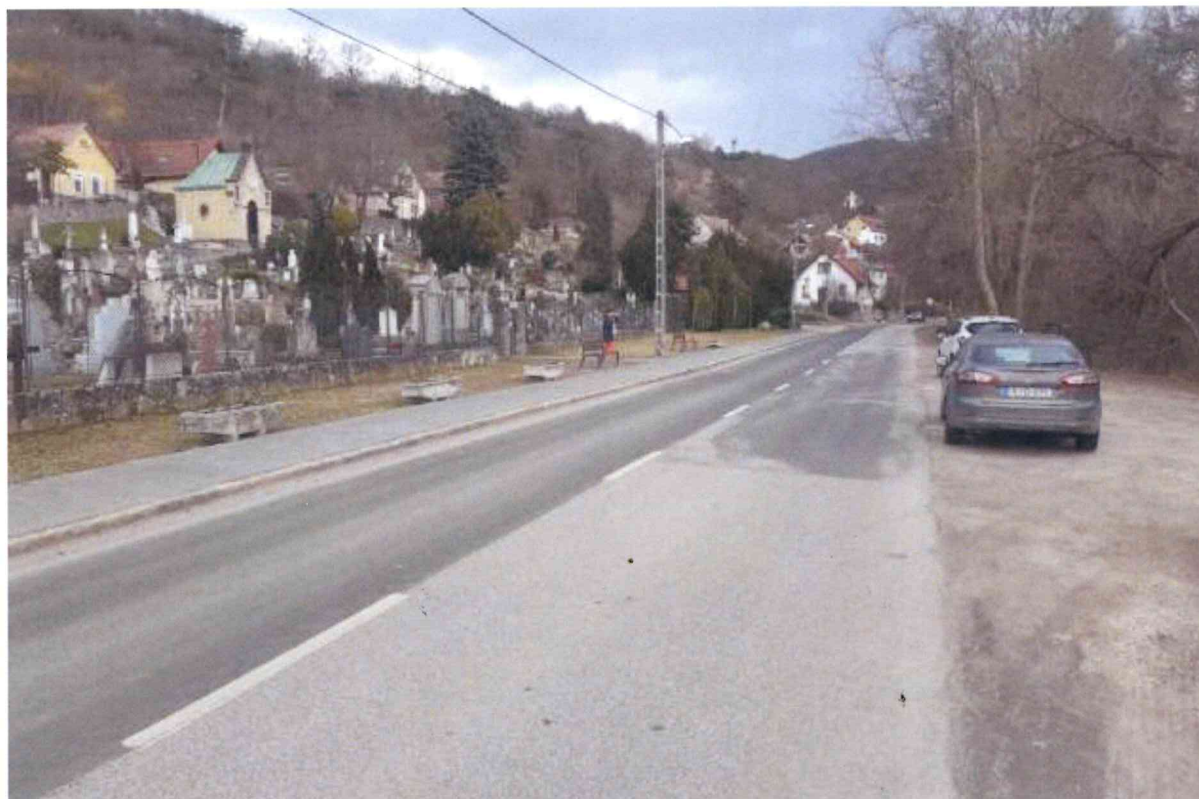
66. ábra: Illusztráció

8. Mátyás Király utca felső szakaszi parkolási rendjének kialakítása

A temetőbe érkező helyi lakosság parkolását a turisztikai szezonban is biztosítani szükséges.



Ennek egyik lehetséges módja a temető környezetében a parkolást időkorlátozással szabályozni, így a hosszabb időre érkezők másik parkoló helyet választanak. A Mátyás Király utcában a temetőtől a Panoráma út irányába a parkolás szabályozása válhat szükségessé (tiltással és parkolóhelyek kialakításával), a Pilisi Parkerdő Zrt. által kihelyezett sorompós parkolás miatt (Apátkút felé).



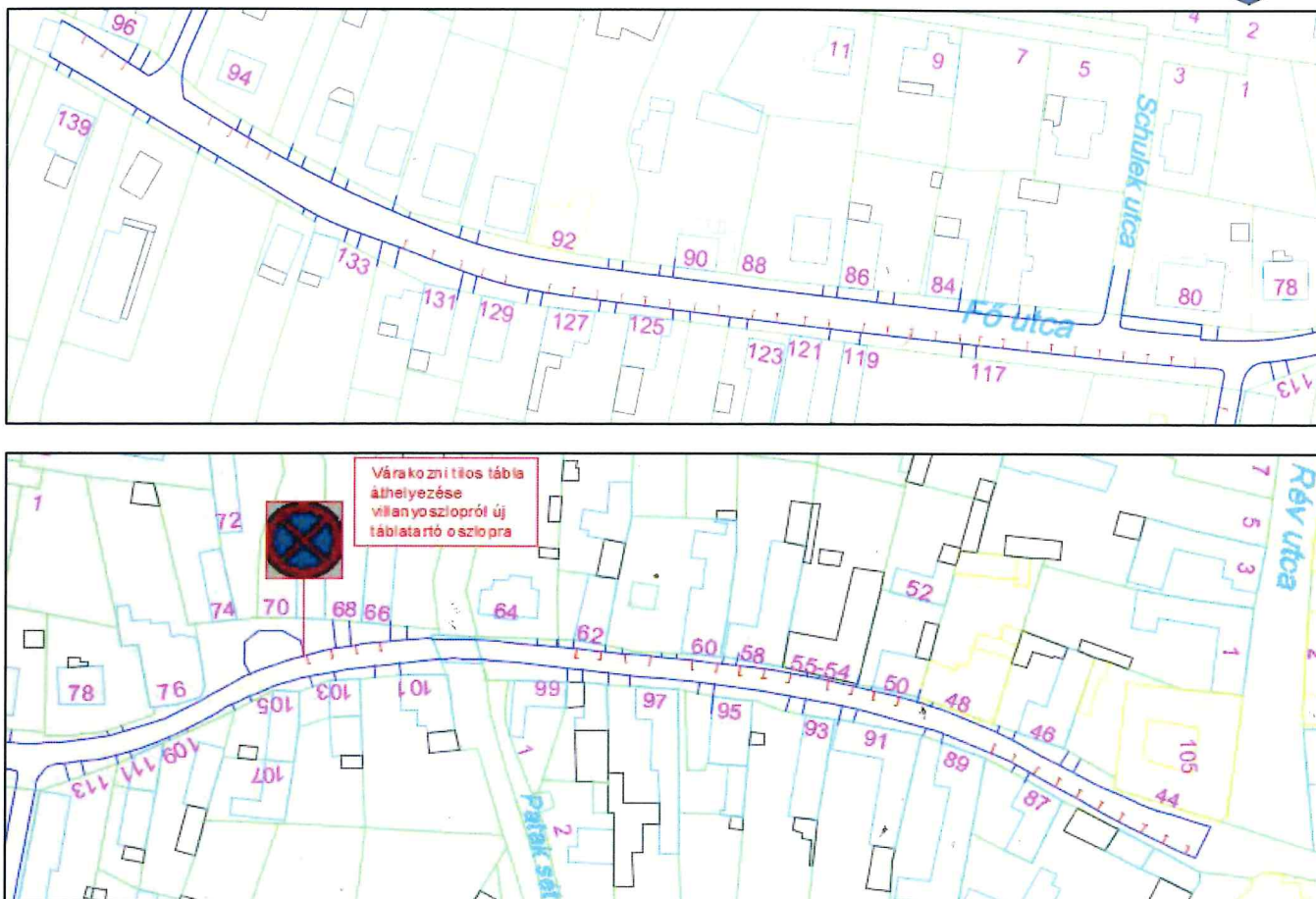
17. ábra: Jelenlegi állapot

9. Fő utca, Nagy Lajos utca, Széchenyi utca és Zách Klára utca parkolási rendjének szabályozása



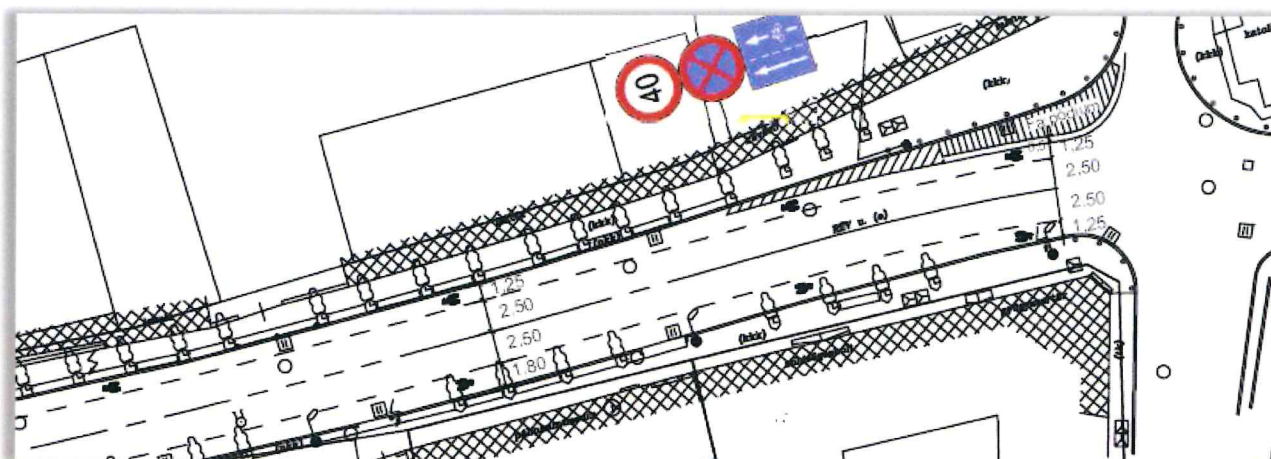
A Fő utcai parkolás kialakításánál (Rév utca és Rákóczi utcai szakaszon) a cél, az ott lakók kényelmének biztosítása, valamint a Rév utcai üzletekbe érkezők parkolásának megoldása.

A parkolást - a kanyarulatok belátását szem előtt tartva - mindkét oldalon váltakozva célszerű kialakítani. A keskeny szakaszokon nem lehet parkolóhelyeket létesíteni, ott közúti tiltó táblával kell a megállási tilalmat szabályozni.



18. ábra: A Fő utcai parkolás felfestésének egy lehetséges módja

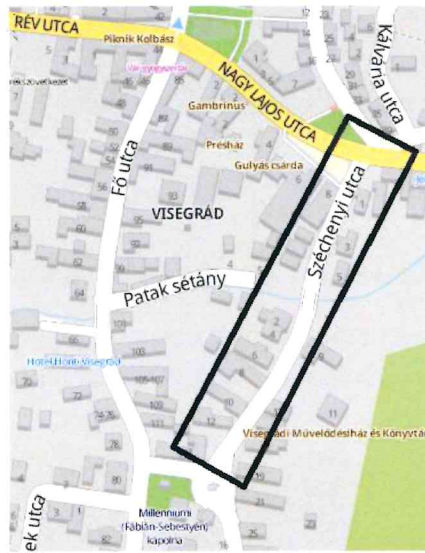
A Rév utca – Nagy Lajos utcai szakaszon a párhuzamos parkolást a kerékpársáv és a kerékpáros nyom feltételezett kialakítása miatt szabályozni célszerű. A Rév utcai szakaszon megszűnhet a parkolás, a Nagy Lajos utcán pedig felfestésre kerülhet.



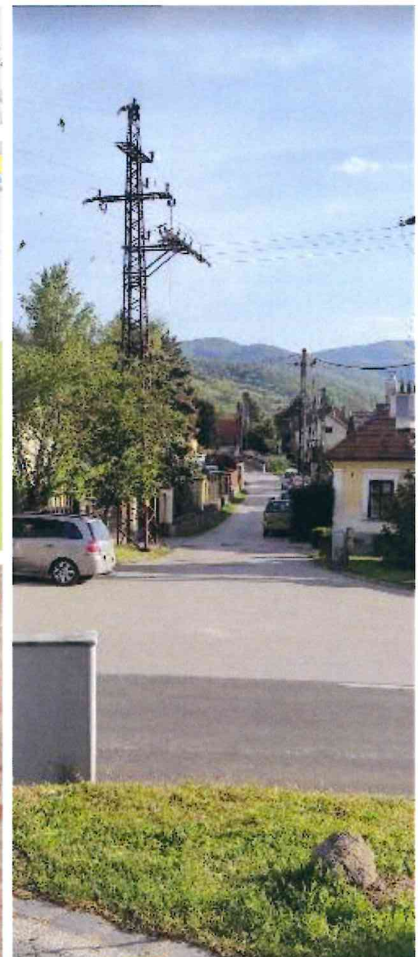


19. ábra: Nagy Lajos utca lehetséges párhuzamos parkolási elrendezés (forrás: DE-MA Projekt Kft. helyszínrajz)

A Széchenyi utca és Zách Klára utca egyes szakaszain szintén a lakosság javára célszerű a parkolást kialakítani. Ez a Széchenyi utcát (a Széchenyi tér és Nagy Lajos utca szakaszon), a Zách Klára utcát pedig a Nagy Lajos utca vége felől kialakított parkolóknál érinti.



20. ábra: A Széchenyi utca érintett szakasza



21. ábra: Zách Klára utca érintett szakasza



10. Motoros közlekedés szabályainak szabályozása a Panoráma úton (a Mátyás Király utca irányából)

A Panoráma út felfelé vezető szakasza (a Mátyás Király utca irányából) a motorosok számára leginkább veszélyes szakasz. Ezen a részen már nincsenek motorral közlekedő lakók, így a motoros forgalom ezen szakaszon történő korlátozása a helyi lakosság hazajutását nem korlátozná.



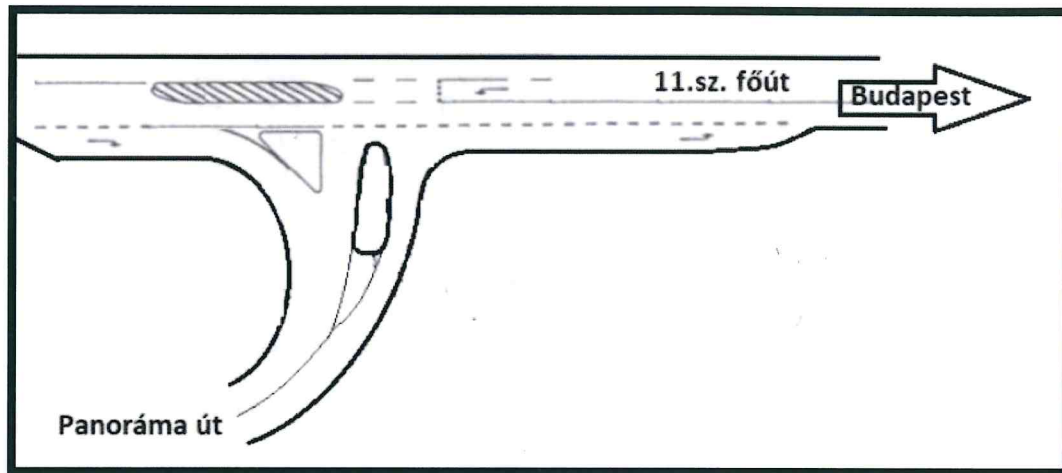
22. ábra: Illusztráció

11. 11-es számú főút és a Panoráma út Északi csatlakozásánál lévő csomópont fejlesztése

A Budapest felől érkező forgalom Panoráma útra történő gyors rávezetésével jelentősen javítható a globális forgalmi helyzet. Ehhez a csomópont fejlesztése hosszútávon elengedhetetlen.



23. ábra: Jelenlegi állapot



24. ábra: A csomópont fejlesztésének egy lehetséges módja

12. Okos turisztikai parkolási rendszer kialakítása



25. ábra: Illusztráció

A már több településen is hatékonyan alkalmazott, az üres parkolóhelyek számáról tájékoztatást adó okos táblák kihelyezésével és az ehhez tartozó telefonos applikációval a turisztikai forgalom nagymértékben irányítható, monitorozható. A belvárosi rész így várhatóan nagymértékben tehermentesíthető lehet, amennyiben a Panoráma úti parkolókból a belvárosba bejutás lehetősége megfelelő színvonalon biztosított.

13. Meglévő Parkolók fejlesztése a Panoráma út mentén

A parkoló rendszer monitorozásával, a parkolási igények felmérésével, a szükséges parkoló bővítések felmérhetőek, azok célirányos kiépítésével a parkolás fejlesztése komplettírozható. Szükség esetén mérlegelni kell majd a parkolók bővítésének lehetőségeit, valamint szükség szerint célirányosan új területeken kell parkolást biztosítani a torlódások elkerülése érdekében.



14. Panoráma útburkolat javítási- és fejlesztési munkái

A jelenlegi burkolat rossz állapotú. Annak folyamatos karbantartása elkerülhetetlen. Nagymértékű javítást azonban hosszútávon csak új, nagyfelületű aszfaltréteg építésével lehet elérni. Ezzel összhangban az egységes kép érdekében támfal építési és javítási munkákat javasolt végezni, valamint a padka és szalagkorlát cseréjés is nagymértékben javítaná az útszakasz színvonalát.



26. ábra: Jelenlegi állapot

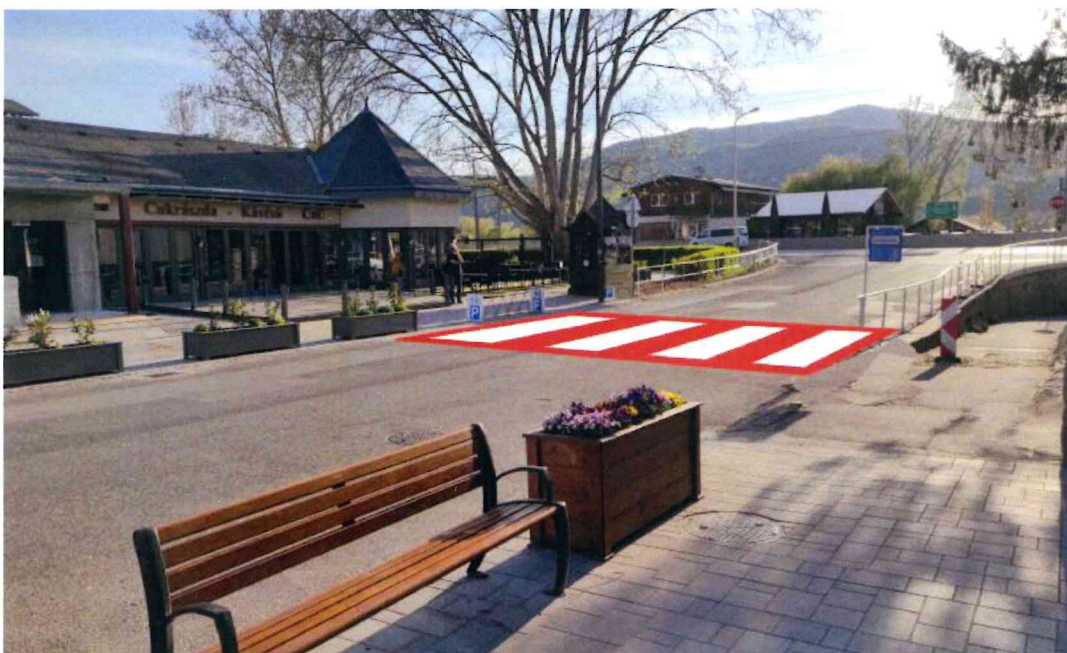
Figyelembe véve az útszakaszon elhelyezkedő turisztikai attrakciók volumenét, elengedhetetlen egy színvonalas út kiépítése, mely a hely múltját méltón tiszteli.



27. ábra: Egy lehetséges kialakítás

15. Gyalogátkelő hely kialakítása a Rév utcában

A turisztikai időszakban megnövekedett gyalogosforgalom biztonságos átvezetése érdekében gyalogátkelő hely kialakítása javasolt a Rév utca 11-es főút felőli végén. Erre a legalkalmasabb hely a gyalogos feljáró korláttal határolt vége.



28. ábra: Illusztráció



16. 11-es számú főút forgalom lassító intézkedései

Sajnálatos módon a 11-es számú főút belterületi szakaszán igen magas a megengedett sebességet meghaladó tempóban közlekedő járművek száma. A teljes belterületi szakaszon javasolt különböző forgalomtechnikai elemek beiktatásával mérsékelni a sebességet és az előírt sebesség betartását segíteni.

A településre beérkezéskor, valamint a Rév utcai csomópont frekventált környezetének megközelítésekor javasolt a járművek tempójának direkt módon történő mérséklése (pl. középzigettel), a köztés szakaszon, pedig vizuális indirekt megoldások alkalmazásával (pl. sebességmérő kamerák, burkolat átvágások)

A 11-es főút bizonyos pontjain megfontolható a gyalogátkelőhely kialakítása is, mint forgalomlassító közlekedésbiztonsági elem. Visegrád Város Önkormányzata által végzett lakossági felmérés során is felmerült ez a szakasz (pl. a „nagyparkolónál”), mint kezelendő terület.

A főút forgalomlassító intézkedéseire vonatkozó megvalósíthatósági eszközök tárháza együtt mozog a szakági kutatások és fejlesztések alakulásával, így a műszaki megoldás pontos típusa a kialakításkor egyeztetendő az érintett hatóságokkal és szakmai szervezetekkel.



29. ábra: Példa a sávellhúzás középzigettel kialakítására



30. ábra: Példa a burkolat átvágásra



31. ábra: Példák a kamerás forgalomcsillapító eszközökre



4. Javasolt beavatkozások ütemezése

4.1. Első ütem

Buszforgalom egyirányúsítása a Panoráma úton (1)

Kerékpáros forgalom fejlesztése (4)

Parkoló fejlesztések I.üteme: Rendezvény tér (2)

Belvárosi parkolásnál a helyi lakosság priorizálása (6)

Széchenyi téri csomópont forgalomtechnikai átalakítása (7)

Mátyás Király utca felső szakaszi parkolási rendjének kialakítása (8)

Fő utca, Nagy Lajos utca, Széchenyi utca és Zách Klára utca parkolási rendjének szabályozása (9)

Motoros közlekedés szabályozása a Panoráma úton (10)

4.2. Második ütem

Parkoló fejlesztések 2. üteme: Belvárosi és Dunaparti parkolók fejlesztése (3)

Rév utca forgalomtechnikai átalakítása (5)

11-es út és a Panoráma út Északi csatlakozásánál lévő csomópont fejlesztése (11)

Okos parkolási rendszer kiépítése (12)

Rév utcai gyalogos átkelőhely létesítése (15)

11-es számú főút balesetmegelőzési intézkedései (16)

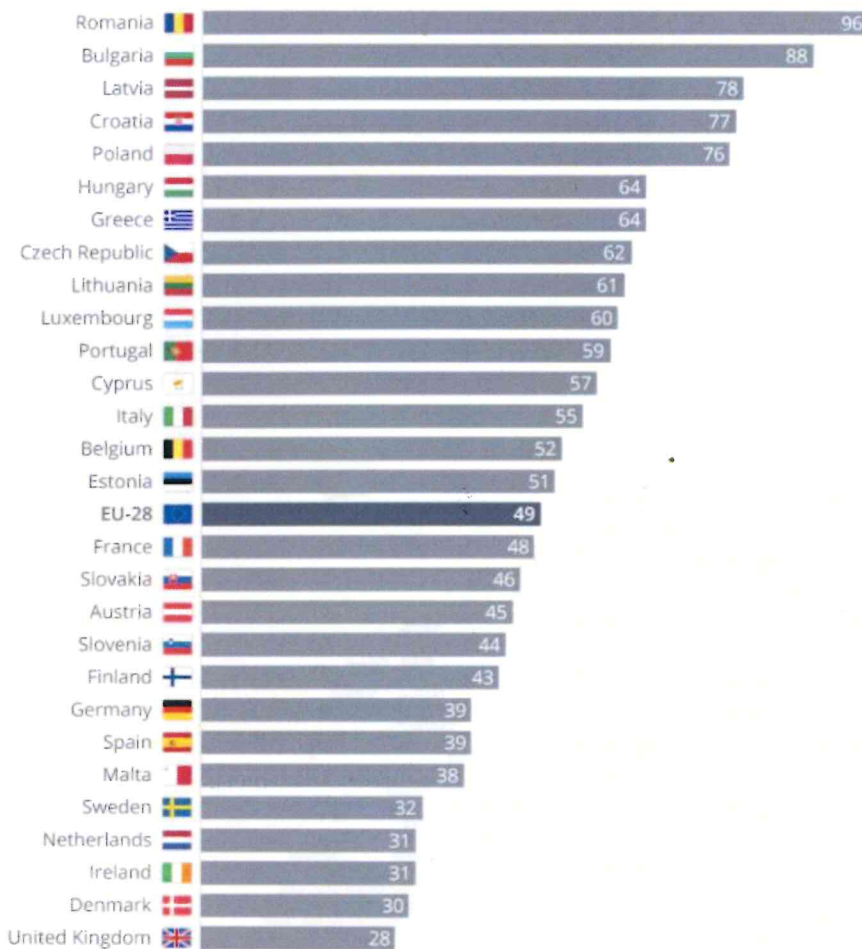
4.3. Harmadik ütem

Parkoló fejlesztések 3. üteme: Panoráma úti parkolók bővítése (13)

Panoráma út burkolat javítási- és fejlesztési munkái az attrakciók megközelítése érdekében (14)



5. Balesetmegelőzés



32. ábra: Halálos balesetek száma 1 millió főre vetítve az EU-ban, 2018. (forrás: www.statista.com)

Magyarország egy 2018-es Európai Unió felmérésén a halálos balesetek számát tekintve a 6. helyen állt. A balesetmegelőzésre és a közlekedési kultúra fejlesztésére komoly erőfeszítéseket téve, meg kell célozni, hogy az Északi és Nyugati országok közé felzárkózzunk.

A baleseti statisztikákat vizsgálva arra a következtetésre jutunk, hogy a vezető ok, továbbra is a gyorsított, és legnagyobb veszélyben a gyalogosok és a kerékpárosok vannak.

A közlekedési kultúra alakulása, fejlődése nagyon lassan megy végre, ahhoz a komplett lakosság szemléletének változása szükséges. A szokások alakulásában forgalomtechnikai eszközökkel hatékonyan lehet segíteni.

A tájékoztatást adó (mint pl. a sebesség kijelző világító tábla) rendszerek a forgalomban résztvevők számára és a gyalogosok számára is mutatja jármű tempóját. A rendszer telepítése a technológia haladásával egyre megbízhatóbb és költséghatékony módon megoldható.

A rendszám felismerő traffipax rendszerek a bírság erejével hatnak a gépjármű vezetőkire. A különböző típusú rendszerek alkalmazásával a különböző módon motiválható járművezetők is a tempójuk csillapítására bírhatóak.

A burkolatba épített akusztikai jelzések a fáradt sofőrök figyelmét hívják fel, hogy lakókörnyezetbe érkeztek.

Ezek a forgalomtechnikai eszközök a sebességre és a veszélyhelyzetre figyelmeztető és tájékoztató táblázással együtt hatékonyak.



Baleseti okok 2021-ben 04.30-ig régióként

	Ny-D	K-D	D-D	K-M	D-A	É-A	É-M	Össz.:
Gyorsajtás	120	127	110	329	156	192	144	1178
Elsőbbségi jog	85	86	60	337	127	134	73	902
Kanyarodás	46	56	35	184	62	67	46	496
Követési táv.	26	30	22	116	27	28	15	264
Gyalogos hiba	7	4	8	74	15	17	14	139
Előzés	9	16	9	22	19	14	6	95
Figyelmetlenség	25	16	13	28	12	20	12	126
Műszaki hiba	3	0	3	2	1	3	1	13
Egyéb	18	21	23	63	29	25	22	201

33. ábra: Vezető baleseti okok 2021 (forrás: Magyar Autóklub)

A modern társadalom kiemelkedő fontosságú szempontja a biztonság. A biztonságos közlekedés kialakításának főbb eszközei:

- Veszélyes szituációktól mentes forgalomtechnikai megoldások
- Forgalmi rend betartatása
- Monitoring, szükség esetén beavatkozás

Visegrád életében a fő veszélyforrást a 11-es számú országos főút jelenti. Az átmenő forgalom elterelése a belterületi szakasról nem is várható, hiszen nincs lehetőség elkerülő út építésére. A teljes belterületi szakaszon meg kell oldani a forgalom tempójának csillapítását.

A településre - mindkét irányból - beérkező forgalom figyelmét azonnal fel kell hívni, hogy belterületi szakasz következik, és lehetőséget sem szabad hagyni a 90 km/órás tempó folytatására (pl. sávelhúzás középszigettel)

Ezt követően törekedni kell különböző optikai szabályozási eszközökkel a megengedett sebesség betartására.

A Rév utcai csomópont környezetében szintén különös figyelmet kell fordítani a sebességtúllépés megelőzésére.

A Panoráma úton a motorosok ön- és közbiztonsága érdekében szintén optikai forgalomtechnikai eszközökkel biztosítani kellene a tempó mérséklését, hiszen számukra ez egy hagyományosan közkedvelt terület.

6. Összegzés

A koncepció tervben leírtak a kitűzött célokra és frekvenciált helyszínekre, valamint a várost átfogó közlekedési sajátosságaira fókuszálnak.

Mint ahogy a bevezető részben említésre került, a terv célja: a turisztikai szezonban kialakuló szélsőséges közlekedési csúcsok és torlódások mérséklése - a közlekedési hálózat fejlesztésével, a lakosság igényeit is szem előtt tartva.



Vannak olyan közlekedéssel összefüggő témák, melyek nem kerültek most kiemelésre, de folyamatos törődést és feladatot ró minden településre. Megemlítve a beruházások megvalósítása során a szűkebb környezet, például a történelmi helyszíneken alkalmazott anyagok, esztétikai megjelenését, vagy a közlekedési elemek nyilvántartását üzemeltetését.

A későbbiekben értékelni szükséges a kitűzött célok és feladatok megvalósulását. Ennek az értékelésnek a tükrében felülvizsgálandók a koncepció elemei.

Alapvető cél a fenntartható, élhető, biztonságos környezet megteremtése, megőrzése.





7. Mellékletek:

1.sz melléklet: Átnézeti térkép a beavatkozásokkal

