

# **AZ ÚJ TERVEZÉSI ELŐÍRÁS ALAPELVEI**

**Mi indította el a tervezési előírás  
átdolgozásának szükségességét ?**



**Megbízói elvárás (Minisztérium):**

- Olyan csapat készítse, aki elkötelezett az „olcsításban”
- Alapkutatásról nem lehet szó, kulcskérdés a svájci, német stb. szabályozások ismerete
- Megbízás kiadása az átdolgozásra: 2007 március, kívánt hatályba helyezés: 2008

**A kidolgozó csapat ezt így fordította le:**

**Integráljuk a**

- forgalombiztonság
- gazdaságosság (olcsóság)

**szempontjait, elveit a szabályozásba.**

**Kutatásokra se idő, se pénz!**

**További fontos szempont:**

**Hozzáigazítás a KRESZ-hez**

**Mire gondolok itt?**

**Mik voltak a KRESZ-szel való gondok?**

**Milyen sebességre terveztük  
a gyorsforgalmi utakat a szabályozás szerint?**

<b>1967</b>	<b>150 km/h</b>
<b>1981</b>	<b>150 km/h</b>
<b>1986</b>	<b>150 km/h</b>
<b>1994</b>	<b>120 km/h</b>
<b>2001</b>	<b>140 km/h</b>
<b>2004</b>	<b>140 km/h</b>

**Miközben a megengedett maximális sebesség 130 km/h**

**Korábban 120 km/h**



**GAZDASÁGOS?**

**BIZTONSÁGOS?**

## **GAZDASÁGOSSÁG**

## **Nézzünk egy mutatót pl.: Domború lekerekítő ívek**



**Ebből a 120 km/h-hoz tartozó sort tudjuk összehasonlítani,  
mert ez szerepel minden szabályozásban**

<b>1967</b>	<b>20 000 m</b>
<b>1981</b>	<b>14 000 m</b>
<b>1986</b>	<b>15 000 m</b>
<b>1994</b>	<b>15 000 m</b>
<b>2001</b>	<b>16 500 m</b>
<b>2004</b>	<b>16 500 m</b>

**Hát ebből nem látszik a gépkocsik műszaki fejlődése!**



**Svájcban ilyet nem láttam, miért?**

**Svájc nem olyan gazdag ország,  
hogy ilyesmit megengedjen magának**

**Irodalmi kutatás:**

- Németországban megjelent cikk
- KTI (Közlekedés Tudományi Intézet) elemzés

**Németország:**

**4 000 baleset vizsgálata alapján:**

**„ azokon a helyeken, ahol nincs meg  
a megfelelő előrelátási távolság,  
nem lehetett összefüggést találni a balesetek  
És az előrelátás hiánya között”**

**Jelentős különbség a baleseti statisztikában  
Az 1 000 m sugarúnál kisebb íveknél adódott**

**KTI (Közlekedés Tudományi Intézet) tanulmány:**

**„a balesetek aránya 250 m látótávolság alatt kezd  
Növekedni, felette gyakorlatilag állandó”**

**Következtetés: 1000 m-nél nagyobb sugarú ívben  
nem tervezünk szélesítést**

**FORGALOMBIZTONSÁG**

**Ha valamelyik tervezési paraméter  
nincs összhangban a többivel, balesetveszélyes!**

**A tervezési sebesség nagyobb volt,  
mint a megengedett:**

**Az autóvezető túlzott  
biztonságérzete gyakran vezet  
gyorshajtáshoz, és ezzel a  
balesetek egyik legfőbb okához, a  
sebességkülönbséghez**



	<b>Megengedett sebesség</b>	<b>Tervezési sebesség</b>
<b>Autópálya</b>	<b>130 km/h</b>	<b>140 km/h</b>
<b>Mellékutak</b>	<b>90 km/h</b>	<b>50-80 km/h</b>

**Fontos szempont volt itt a KRESZ-nek való  
megfeleltetés a tervezési paraméterekben**

**Néhány további változás, csoportosítás nélkül:**

**Közúti úrszelvények a hidak alatt**

**Korábbi megoldás:**

**Úrszelvény:**

**4,50 m+20 cm a későbbi burkolatmegerősítések miatt=**

**4,70 m (ez szerepelt magyarázat nélkül az előírásban)**

**Gyakorlatban ehhez jött még néhány cm a tervező részéről  
a biztonság miatt!**

**Így a tervekben gyakran elértük az 5 métert**

**Visszaállítottuk a 4,50 m-t és ehhez jön a  
20 cm biztonság**

**A mostani előírás nem zárja ki  
magasabb sebességű útszakasz kijelölhetőségét**

**Néhány fontos elnevezést is szeretnénk bevezetni:**

**Legfontosabb:  
Leállósáv helyett ÜZEMI SÁV**

**Németből való fordítás:  
Standspur = leállósáv  
Jobb az angol: Emergency lane**

**Jelentős változások még a tervfajtákban,  
és tartalmukban**

**Észrevételek:**

**[www.maut.hu](http://www.maut.hu)**