

**2+1-1+2 sávós problémakör a hazai
gyorsforgalmi utakon és autópályákon
KözOP-3.5.0-09-11-2012-0018**



A KÖZOP-3.5.0-09-11-2012-0018 projekt rövid bemutatása

Rétháti András



**ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.
Budapest, 2015. január 13.**



2+1-1+2 sávos problémakör a hazai gyorsforgalmi utakon és autópályákon

KözOP-3.5.0-09-11-2012-0018



ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.
Budapest, 2015. január 13.



Célkitűzés:

az utóbbi évtizedben számos országban
alkalmazott **2+1 / 1+2 sávós
keresztmetszetű utak**

- hazai bevezetési lehetőségeinek,
- az alkalmazás és hálózatba illesztés
 - műszaki,
 - forgalmi,
 - forgalombiztonsági és
 - gazdasági

feltételrendszerének vizsgálata

Megvalósítás

- KözOP Támogatási Szerződés:
2013.márc.5.
- Megalapozó kutatások és vizsgálatok:
2013. okt. – 2014. aug.
- Munkabizottsági fázis :
2014. szept. – 2015. ápr.
- Befejezés:
2015. máj.31.

A rendezvény célja

- Szakmai tájékoztatás:
 - Mi történt eddig ?
 - Hol tartunk most ?
 - Kiindulási alapok
 - Közbenső konklúzió
 - Hangsúlyos kérdések
- Reflexió, észrevételek, visszacsatolás

Előkészítő kutatás, vizsgálatok

- Nemzetközi szakirodalom
- Érték alapú összehasonlító vizsgálat
- Hálózati alkalmazási lehetőségek vizsgálata
- Mérések: forgalomlefolrás részletes vizsgálata (10 helyszín)
- Közlekedésbiztonsági audit (5 szakasz)

Kiindulási alapok

1. A 2+1,1+2 utak „problematikája” nem kezelhető függetlenül a hazai közúthálózat, útosztályok adottságaitól, tervezési, fejlesztési kérdéseitől
2. Nemzetközi irodalom, tapasztalatok: nincs egyszerűen, készen átvehető módszer, kialakítás, eljárás
3. Kiemelt figyelmet kell fordítani a forgalombiztonsági kérdésekre, ennek érdekében „új” hazai tervezési elveket is be kell vezetni
4. A hazai potenciális hálózaton az európai átlagnál nagyobb arányú a tehergépjármű forgalom – nagyobb előzési „kényszer”

Közbenső konklúzió

1. Szükséges az önmagukat magyarázó út tervezési elveinek KTSZ-be illesztése és hangsúlyozása
2. A korábbihoz illeszkedő útosztályozási rendszert kell javasolni, útosztályok közötti egyértelmű elkülönítéssel
3. A három (2+1, 1+2) sávós út végleges (nagytávú) kiépítésként autópályává fejleszthető
4. A 2x2 sávós autóút nagytávú, végleges kiépítés

Hangsúlyos kérdések

1. Három sávós út fizikai elválasztással vagy fizikai elválasztás nélkül („quasi” elválasztással) – megengedett sebesség = ?
2. Elválasztás lehetséges módjai: kábelkorlát, acélszalag korlát, betonelem ?
3. Csomópontok: különszintű, szintbeni, többsávós körforgalom, csak „T” csatlakozás, jobbra kanyarodó mozgásokkal ?
4. Folyamatos három sávós utak, és előzési szakaszok tervezési előírásai – önálló ÚME, vagy KTSZ kiegészítés?

Következő előadások

1. Önmagukat magyarázó utak
2. Előzmények, hazai vizsgálatok
3. Hálózati alkalmazási lehetőségek, feltételek
4. Keresztmetszet, átmenet, elválasztás
5. Jelzésrendszer
6. Észrevételek, hozzászólások

Köszönöm a figyelmet !

Rétháti András

Magyar Út- és Vasútügyi Társaság

rethatia@maut.hu



ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.
Budapest, 2015. január 13.

