

2+1 – 1+2 sávós problémakör a hazai gyorsforgalmi utakon és autópályákon

Folyamatos 3 sávós (2+1 / 1+2) utak hálózati alkalmazási feltételrendszere

Felméri Béla és társai

(Dr. Csorja Zsuzsanna, Hóz Erzsébet, Jákli Zoltán, Dr Koren Csaba, Püski Ottó, Tóthné Temesi Kinga, Siska Tamás, Keresztes László, Besse László)

Bár a cím kizárólag a gyorsforgalmi hálózattal foglalkozást sugallja, az eddigi vizsgálatok, kutatások során világossá vált, hogy a probléma sokkal kiterjedtebb, és szélesebb körű foglalkozást igényel.

A három sávós utak hazai alkalmazásának bevezetése előtt fel kell tenni a hálózatfejlesztést alapvetően befolyásoló kérdést:

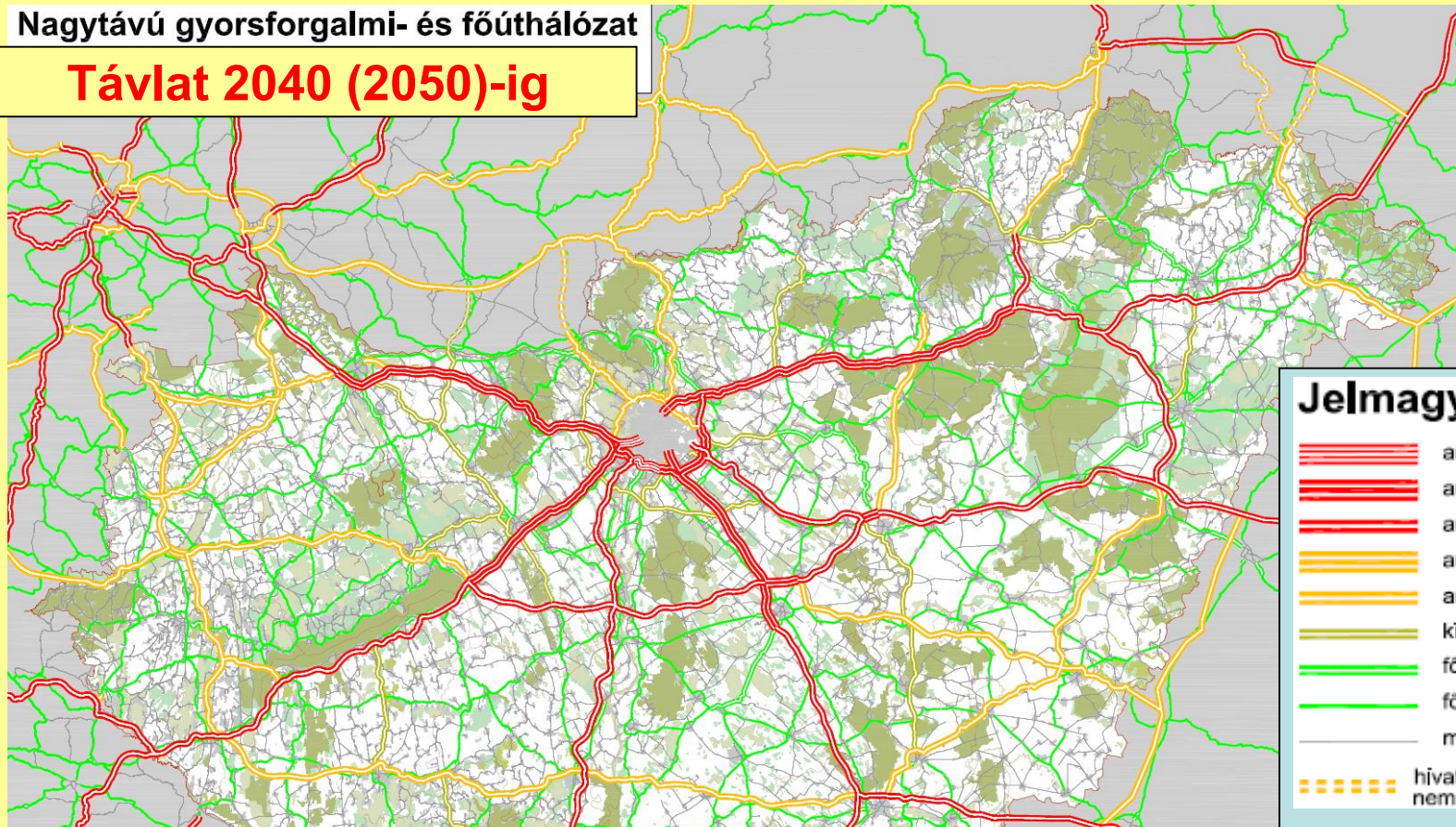
A Budapest-központú fejlesztések vagy a harántirányú-keresztirányú kapcsolatok hangsúlyosabbá tétele a kívánatos?

A választól függően lehetséges megoldások:

1. scenárió: megtartjuk a jelenlegi közúthálózati struktúrát és a Budapest-központúságot,
2. scenárió: erősítjük a harántirányú és keresztirányú tengelyeket, átrendezve ezzel a közúthálózati forgalmunkat.

Nagytávú gyorsforgalmi- és főúthálózat

Távlat 2040 (2050)-ig



Jelmagyarázat

- autópálya (2x4)
- autópálya (2x3)
- autópálya (2x2)
- autóút (2x3)
- autóút (2x2)
- kiemelt főút
- főút (2x2)
- főút (2x1)
- mellékút
- hivatalos elképzelésben nem szerepel

Jelmagyarázat

- autópálya (2x4)
- autópálya (2x3)
- autópálya (2x2)
- autóút (2x3)
- autóút (2x2)
- kiemelt főút
- főút (2x2)
- főút (2x1)
- mellékút

- Natura 2000 kiemelt természet megőrzési terület
- Natura 2000 különleges természet megőrzési terület
- Natura 2000 madárvédelmi terület
- Nemzeti park, Tájvédelmi körzet

cca. 2500 km gyorsforgalmi út építése, bővítése
cca.3100 km új főút fejlesztés, mellékutak főúttá fejlesztése, településselkerülő utak hossza **750 km**
KÖLTSÉG: 6813 Mrd Ft (7000 Mrd Ft)



ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.
 Budapest, 2015. január 13.



„Csak a nagyságrendi költség-kihatás
érzékeltetésére” (+/- ...!):



5 %	--	~ +/- 350 Mrd Ft	--	(~ 11,7 Mrd Ft/ év)
10 %	--	~ +/- 700 Mrd Ft	--	(~ 23,3 Mrd Ft/ év)
15 %	--	~ +/- 1050 Mrd Ft	--	(~ 35,0 Mrd Ft/ év)
20 %	--	~ +/- 1400 Mrd Ft	--	(~ 46,6 Mrd Ft/ év)
25 %	--	~ +/- 1750 Mrd Ft	--	(~ 58,3 Mrd Ft/ év)



ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.
Budapest, 2015. január 13.



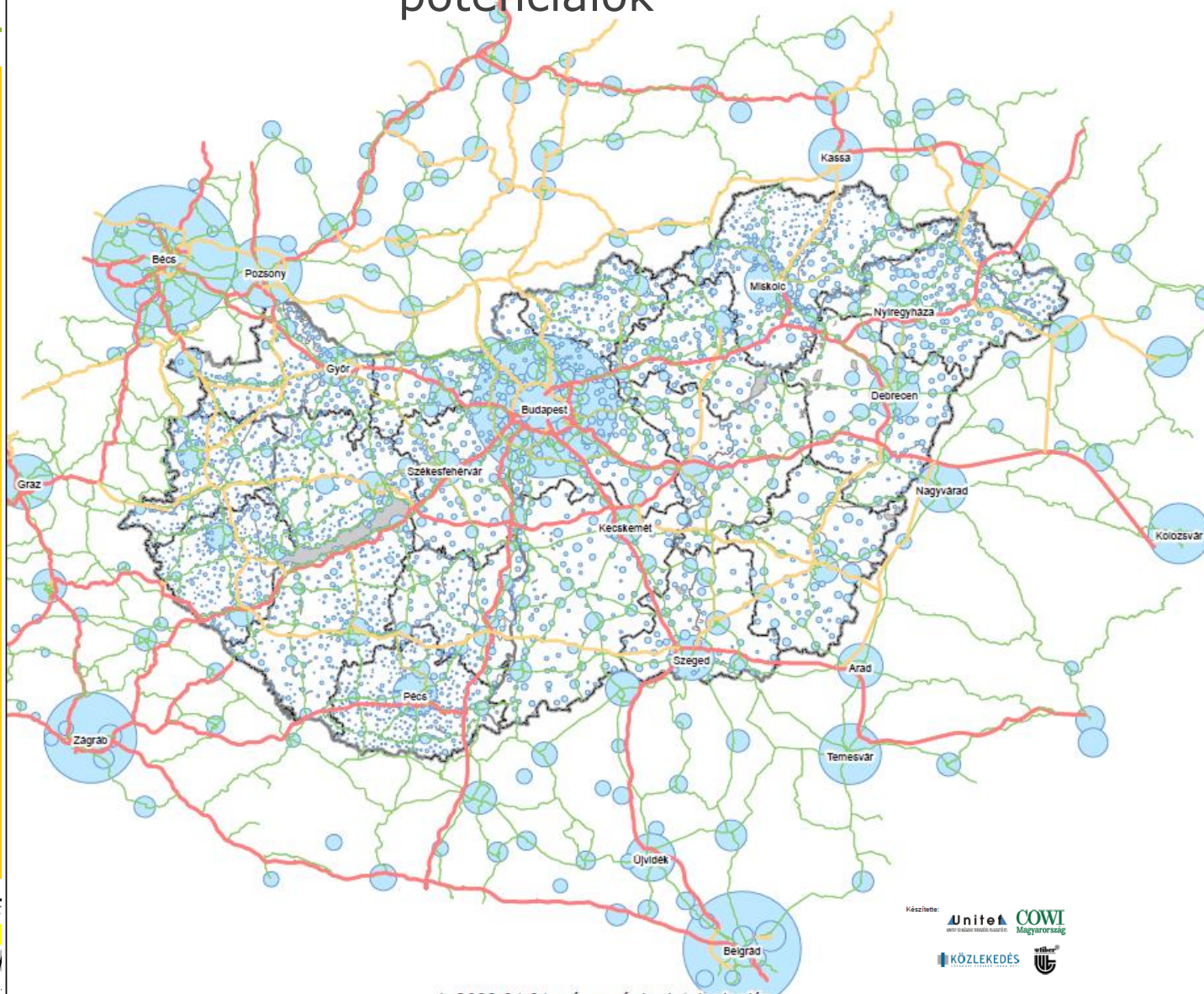
A tervezett gyorsforgalmi sűrűség – jelenlegi nyugat-európaihoz képest



ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.
Budapest, 2015. január 13.



A nagytávú közúthálózat és a jelenlegi lakossági potenciálok



Jelmagyarázat

- Autópálya
- Autóút
- Kiemelt főút
- Főút

Településpotenciál

- 300.000 lakos



Készítette: **Unite** **COWI**
Magyarország
KÖZLEKEDÉS **wiber**

MAGYARORSZÁG MEGÚJUL

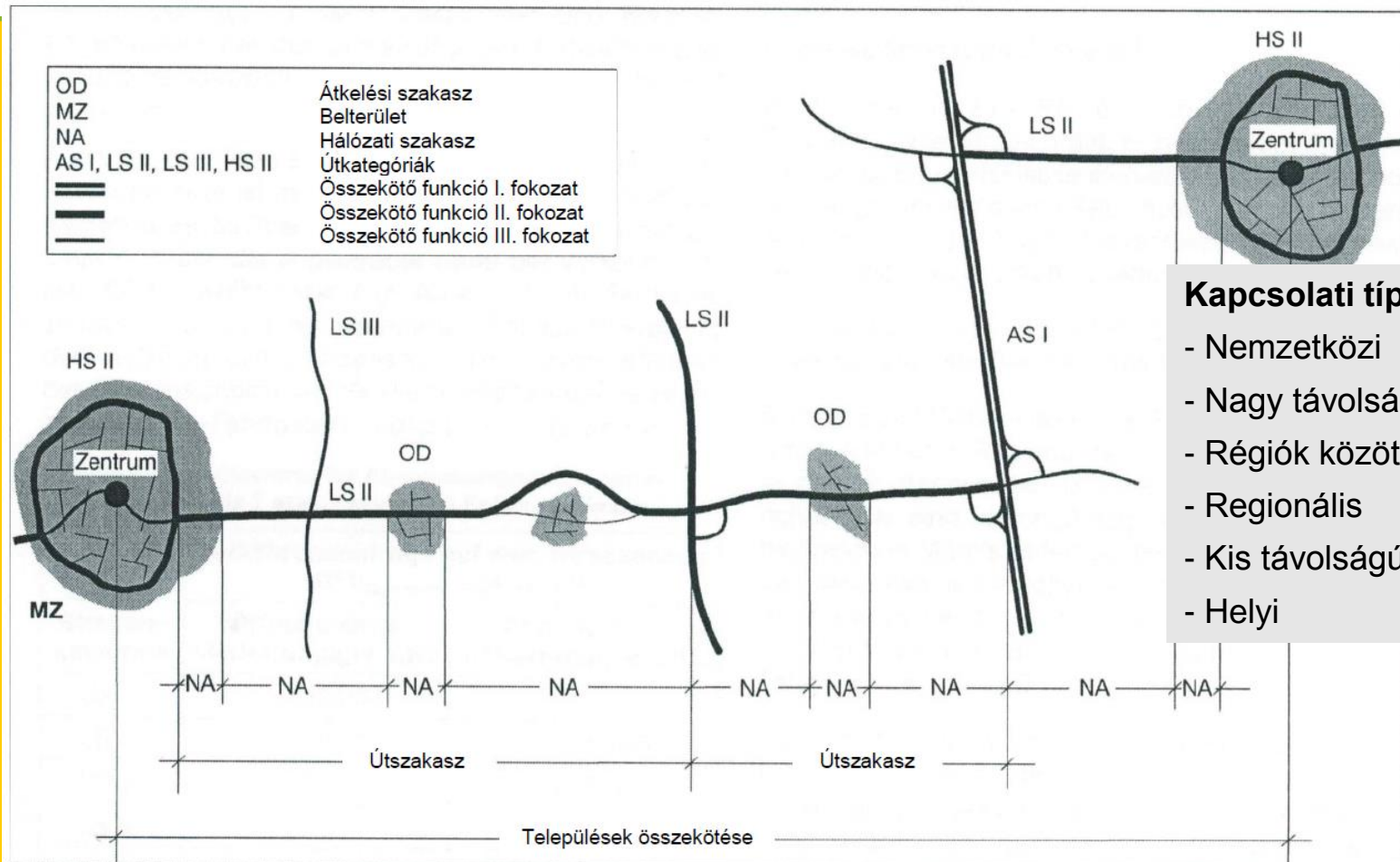
A projekt az Európai Unió támogatásával valósul meg.

*: 2009.01.01. népességi adatok alapján.

„Integrált hálózatfejlesztési irányelv”

(Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) című útügyi műszaki előírás

/"Kutatási jelentés – KTI -- Universitas-Győr Nonprofit Kft."/



Egyes utak forgalmi szerepe

ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.

Budapest, 2015. január 13.

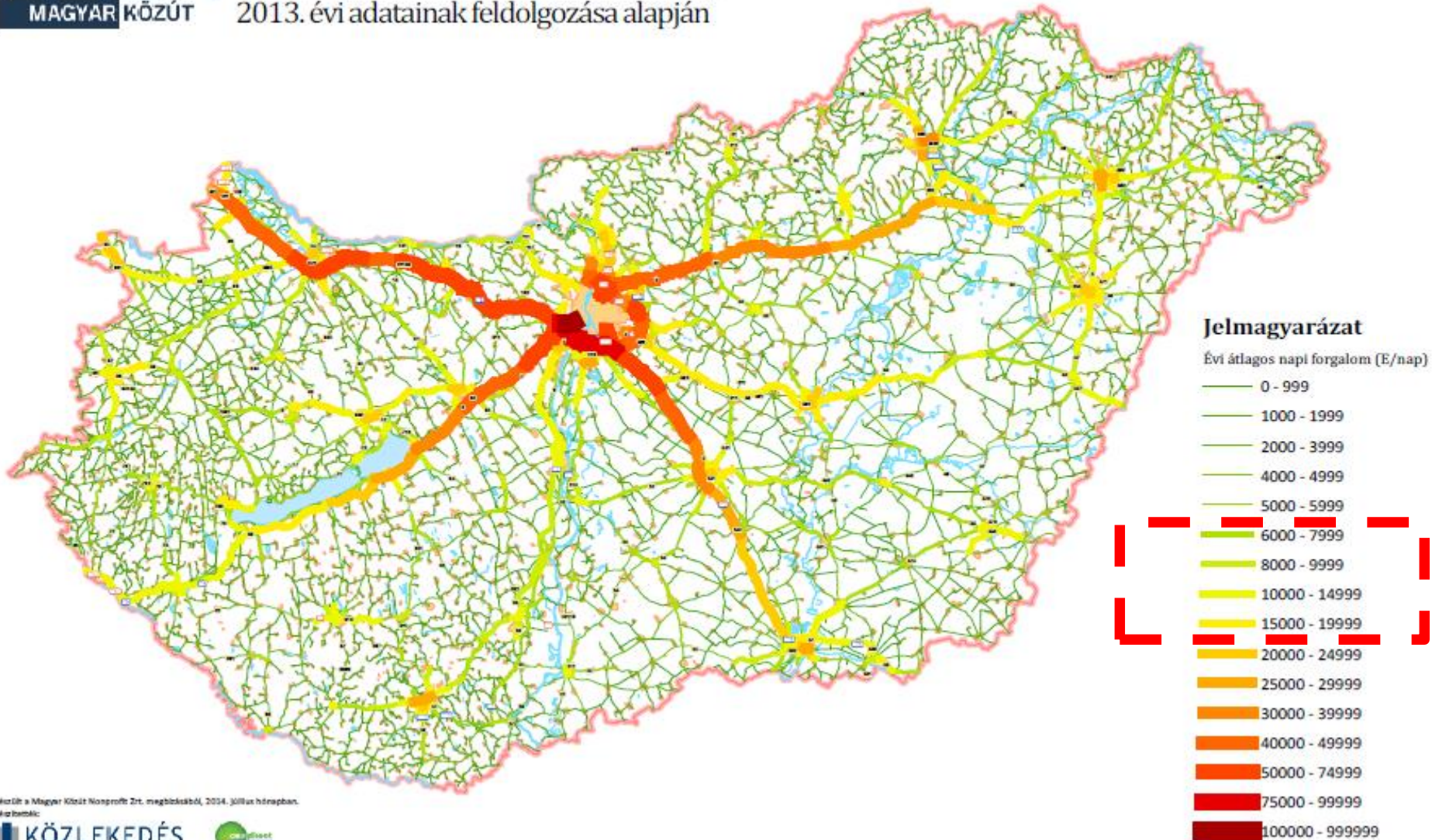
Forgalmi terhelés a főúthálózatunkon: 2013



MAGYARORSZÁG ORSZÁGOS KÖZÚTI FORGALMA

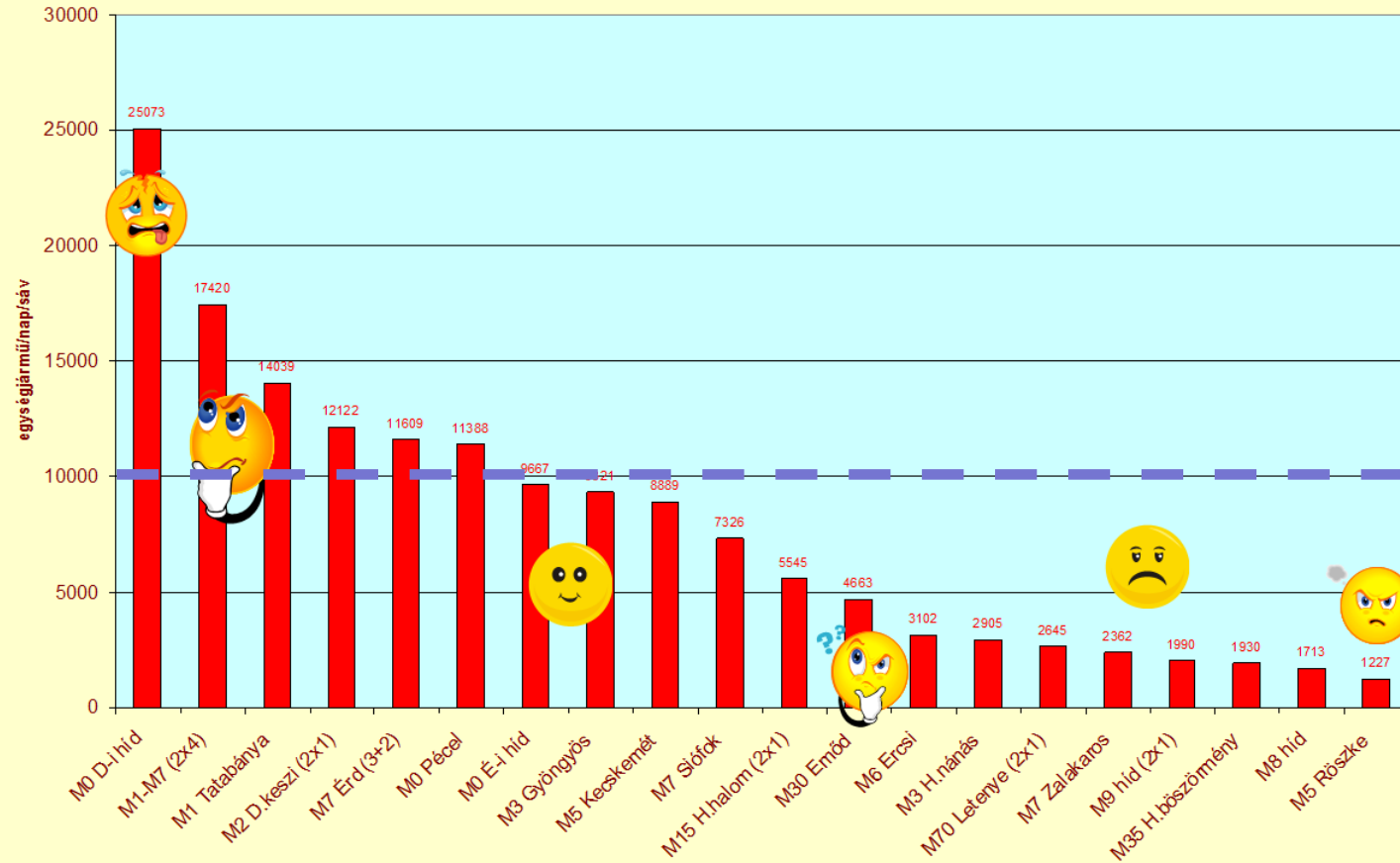
Az Országos Közúti Keresztmetszeti Forgalomszámlálás

2013. évi adatainak feldolgozása alapján



Gyorsforgalmi utakon jellemző kapacitás-kihasználtság (Ajtay Szilárdtól...)

A gyorsforgalmi utak egy sávra jutó forgalma 2008-ban

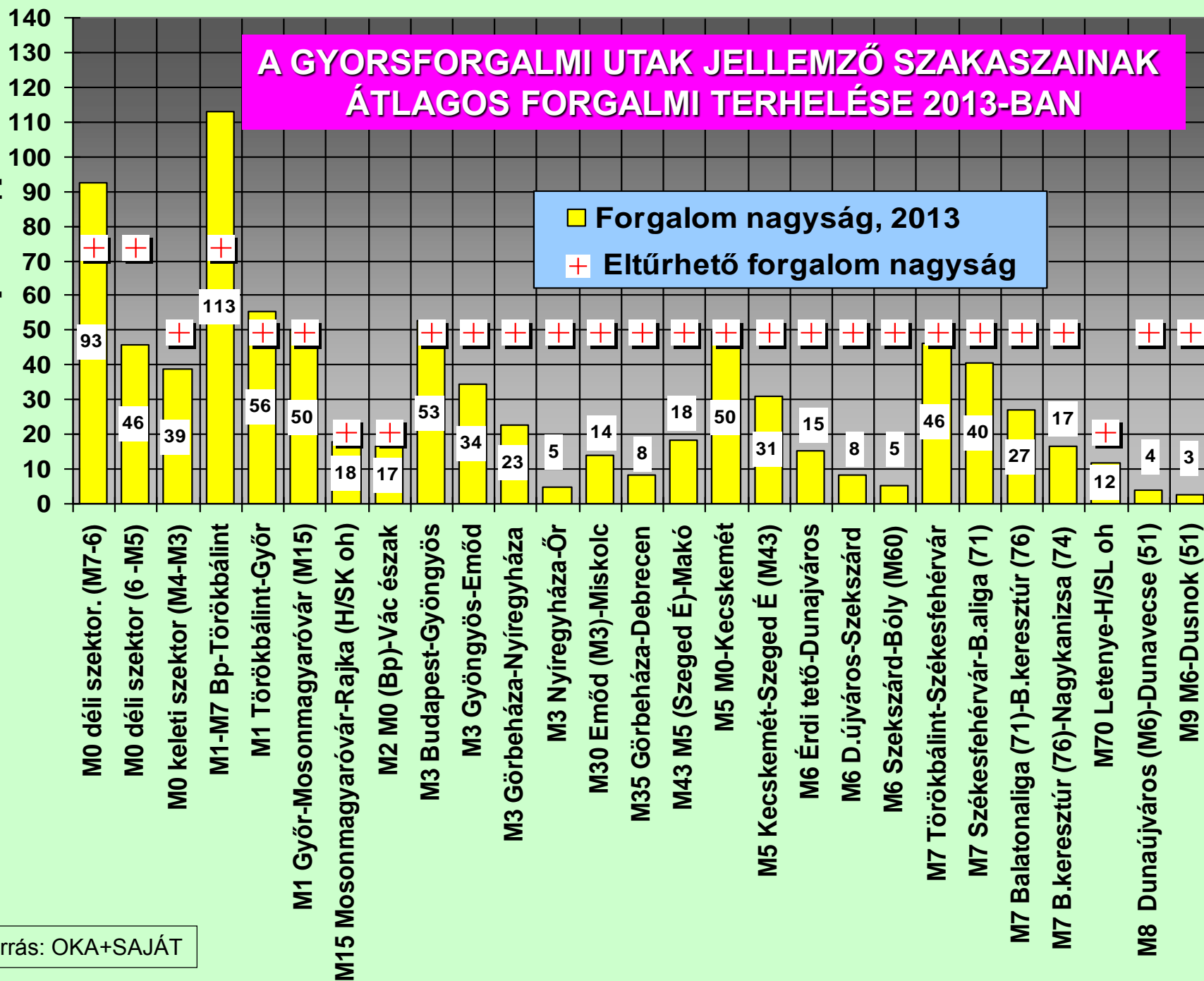


A GYORSFORGALMI UTAK JELLEMZŐ SZAKASZAINAK ÁTLAGOS FORGALMI TERHELÉSE 2013-BAN

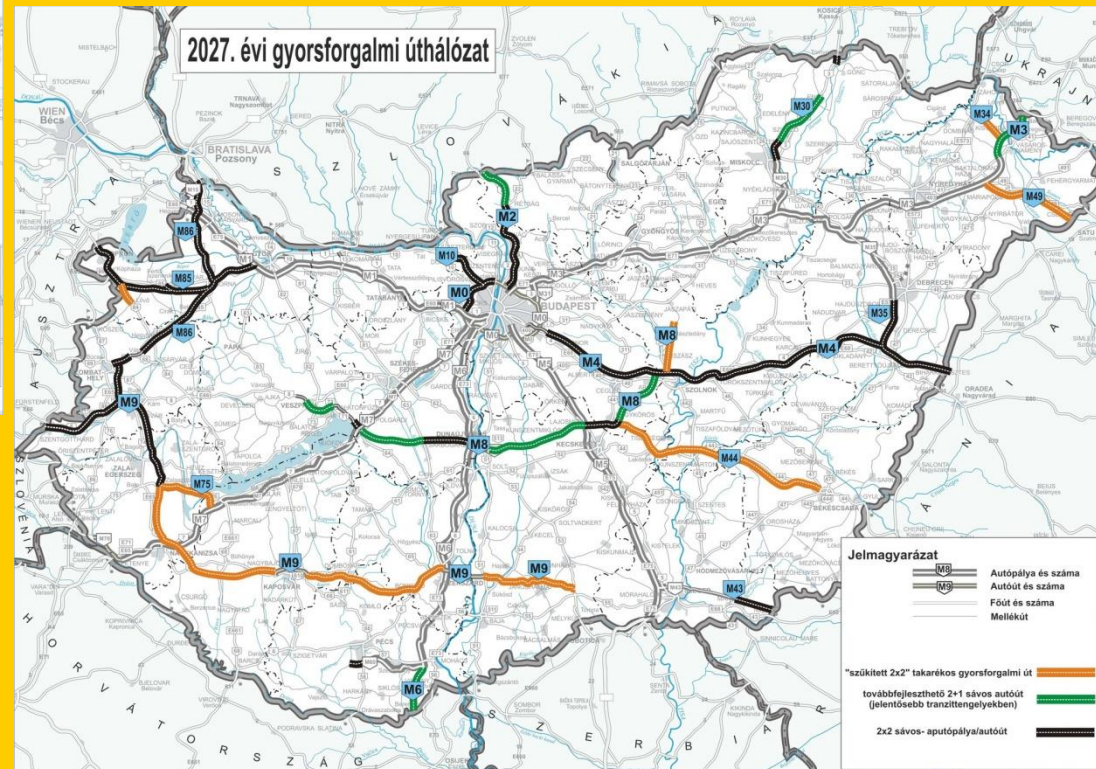
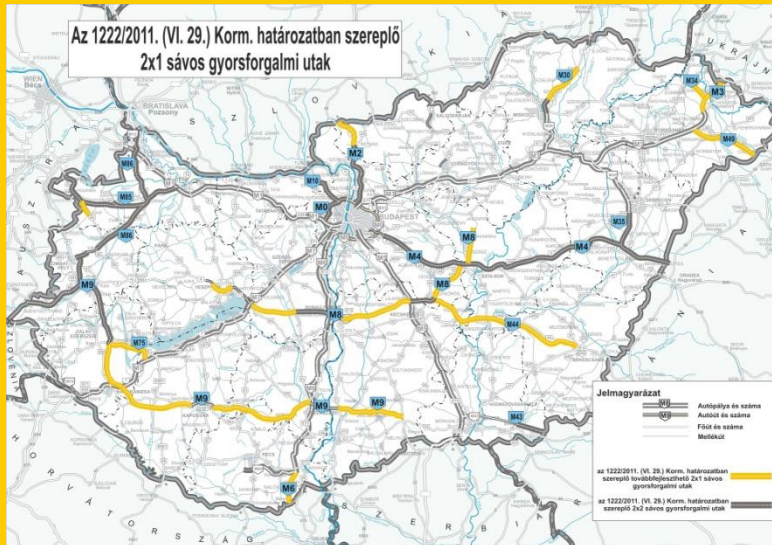
ÁNF [10³ E/nap]

■ Forgalom nagyság, 2013

+ Eltűrhető forgalom nagyság



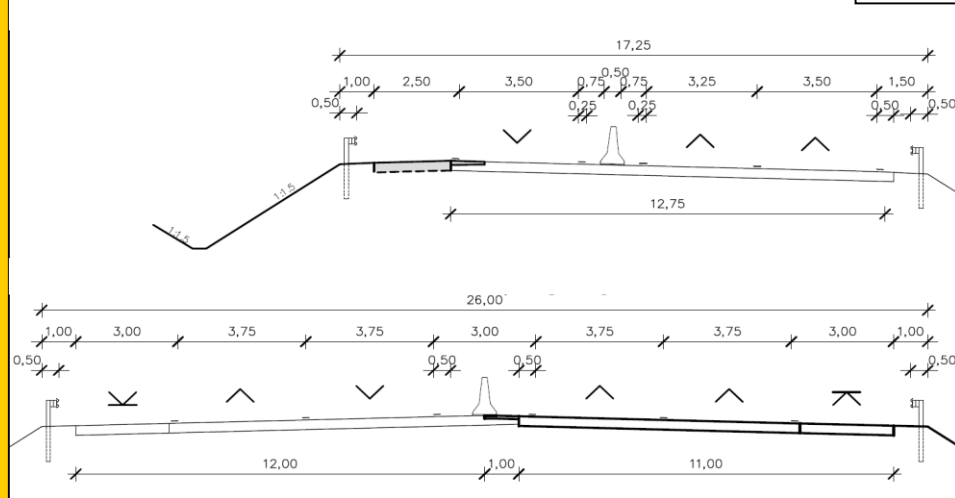
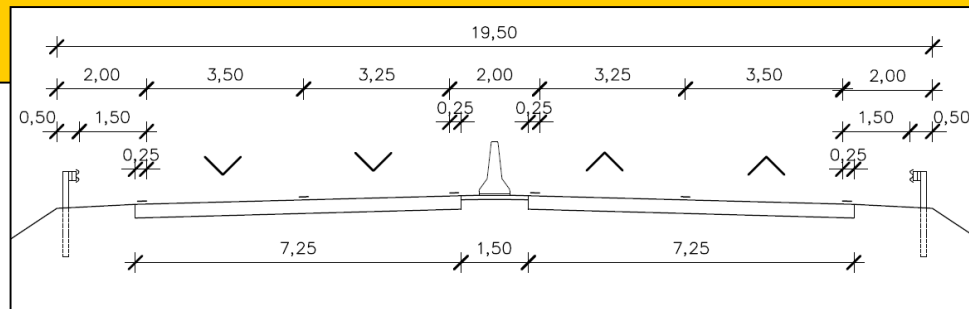
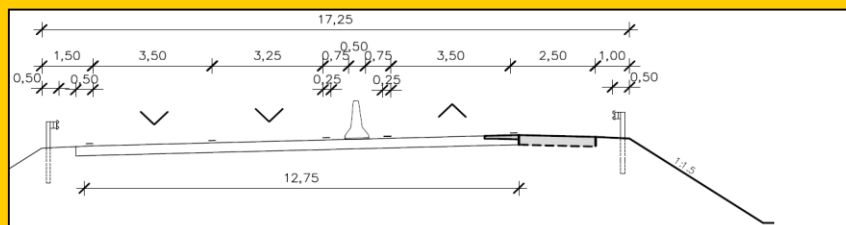
2011 - A kisforgalmú gyorsforgalmi utak műszaki paramétereik... „Bizottság”



2011 - A kisforgalmú gyorsforgalmi utak műszaki paramétere... „Bizottság”



2+1 forgalmi sávok egyoldali esésű,
2x2 sávok gyorsforgalmi úttá fejleszthető autót



„szűkített 2x2”:
2x2 forgalmi sávok leállósáv nélküli, szűkített
padkájú, továbbfejlesztésre nem szánt autót



ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.
Budapest, 2015. január 13.



Folyamatos 3 sávós (2+1 / 1+2) utak hálózati alkalmazási lehetőségei: gazdaságosság előtérbe helyezése

Beruházási költségek (2x2 sávós „szűkített” autótút kontra 2+1 sávós autótút –távlatban autópálya-



1.b melléklet

I. ütemű kiépítés	Végleges kiépítés	Költségszint	Megtakarítás	Megtakarítás az adott főcsoport %-ában	Végleges kiépítés további ktg jelenértéken becslés	Összköltség jelenértéken
2x2 sáv autópálya	2x2 Autópálya	100%			0%	
2x1sáv 35% 2x2	Földmunkával, burkolt leállósáv nélkül a 2x2-nél teljes kiépítés	89%	9% pályaszerkezet 2% egyéb	38%	17%	109%
2x1sáv 35% 2x2	Földmunka és burkolt leállósáv nélkül a 2x2-nél teljes kiépítés	83%	9% pályaszerkezet 6% földmunka 2% egyéb	38% 20% 15%	26%	112%
2x1sáv Elválasztott	Földmunka és burkolt leállósáv nélkül autópálya vonalvezetés	78%	11% pályaszerkezet 8% földmunka 3% egyéb	46% 27% 23%	45%	126%
2x1sáv	Földmunka és burkolt leállósáv nélkül autópálya vonalvezetés	72%	15% pályaszerkezet 9% földmunka 4% egyéb	63% 30% 31%	39%	114%
2+1 sáv	Földmunka és burkolt leállósáv nélkül 3 m-es elválasztással	79%	10% pályaszerkezet 7% földmunka 2% híd 2% egyéb	42% 23% 14% 15%	31%	113%
2+1 sáv	Földmunka és burkolt leállósáv nélkül 3 m-es elválasztással	78%	10% pályaszerkezet 7% földmunka 3% híd 2% egyéb	42% 23% 21% 15%	32%	113%
2x2 sáv autótút szűkített	Leállósáv nélkül, 3 m-es elválasztással	85%	6% pályaszerkezet 5% földmunka 4% híd 0% egyéb	25% 17% 29% 0%	0%	85%

A számítás a statisztikai adatok, és a mintakeresztszelvények figyelembe vételével történt, a helyi adottságok eltérhetnek az értékeket, de csak 1-2%-kal. A domborzati viszonyok, és a létesítendő felüljárók száma (vasút, környezetvédelmi híd) növeli az I. ütemű kiépítés megtakarításait max 3 %-kal.

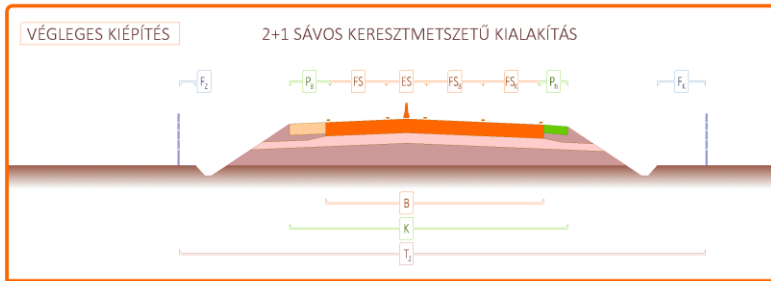
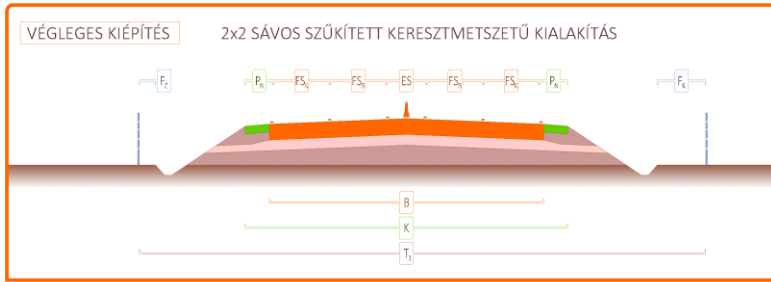
A kétütemű kiépítés vonalvezetési és forgalombiztonsági szempontból további +2-4% többletköltséget okoz

Nem számítva az engedélyezés és a jogszabályváltozásokból adódó többletfeladatokat
Az infláció és a kamat azonosság feltételezésével

Folyamatos 3 sávós (2+1 / 1+2) utak hálózati alkalmazási lehetőségei: gazdaságosság előtérbe helyezése



Beruházási költségek (2x2 sávós „szűkített” autópálya kontra 2+1 sávós autópálya –távlatban autópálya-



- FS FORGALMI SÁV
- FS_k KÜLSŐ FORGALMI SÁV
- FS_b BELSŐ FORGALMI SÁV
- ES ELVÁLASZTÓ SÁV
- LS LEALLO SÁV
- P_n NEMESÍTETT PADKA
- P_b BURKOLT PADKA
- F_z FENNTARTÁSI TERÜLET - ZÖLDTER
- F_k FENNTARTÁSI TERÜLET - KÖZMŰVÉ
- B BURKOLAT SZÉLESSÉGE
- K KORONA SZÉLESSÉGE
- T ÚTTERÜLET SZÉLESSÉGE

~ 86,2 % (- 96 %)

2x2 szűkített keresztmetszet

Forgalmi sáv szélessége (külső)	FS _k	3,50
Forgalmi sáv szélessége (belső)	FS _b	3,25
Elválasztó sáv	Es	2,50
Padka (nemesített)	Pn	2,50
Koronaszélesség	K	21,00
Burkolatszélesség	B	16,50
Útterület szélessége	T	36,00

2+1 sávós kialakítás

Forgalmi sáv szélessége (külső)	FS _k	3,50
Forgalmi sáv szélessége (belső)	FS _b	3,25
Forg. sáv szélessége (egysávós oldal)	FS	3,50
Elválasztó sáv	Es	2,50
Padka (burkolt)	Pb	3,50
Padka (nemesített)	Pn	1,50
Koronaszélesség	K	17,75
Burkolatszélesség	B	13,25
Útterület szélessége	T	32,75



ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.
Budapest, 2015. január 13.

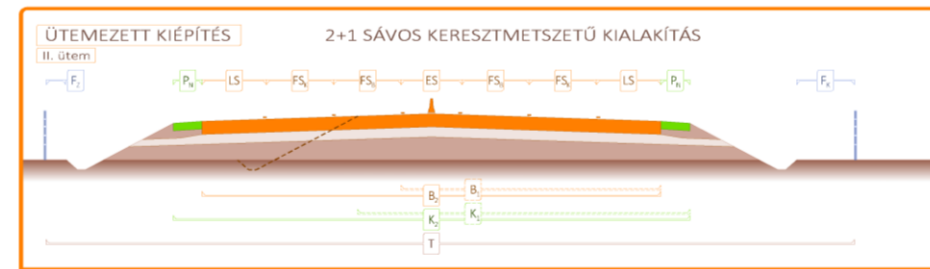
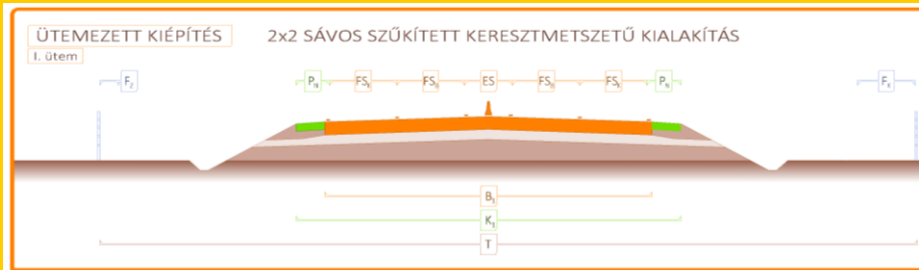


Folyamatos 3 sávós (2+1 / 1+2) utak hálózati alkalmazási lehetőségei: gazdaságosság előtérbe helyezése



Beruházási költségek (2x2 sávós „szűkített” autótút kontra 2+1 sávós autótút –távlatban autópálya-

~ 88,8 %



ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.
Budapest, 2015. január 13.



Folyamatos 3 sávós (2+1 / 1+2) utak hálózati alkalmazási lehetőségei: gazdaságosság előtérbe helyezése



Beruházási költségek (2x2 sávós „szűkített” autótút kontra 2+1 sávós autótút –távlatban autópálya-

M8 Körment-kelet - Ráabafüzes (oh) közötti gyorsforgalmi út - MT költségbecslés

M8 Körment-kelet - Ráabafüzes (oh) közötti gyorsforgalmi út - MT költségbecslés											
1. ütem					2. ütem				1. ütem + 2. ütem		
Sávok	Korona	Variáció	Össz Költség Költség (millió Ft)	%-os arány 26,60-as koronához	Korona	Variáció	Bontás+építés költség (millió Ft)	%-os arány 1. ütemű 26,60-as koronához	1+ 2 ütemek összege (millió Ft)	%-os arány 1. ütemű 26,60-as koronához	
2x1	12,00	6,1	43 058,27	58%	26,60	3,2	44 944,74	61%	88 003,01	119%	
2x1	14,75	3,1	44 688,35	57%	26,60	3,2	44 166,83	57%	88 855,18	114%	
2x1	15,00	3,1	44 688,35	57%	26,60	3,2	44 166,83	57%	88 855,18	114%	
2+1	17,25	1,1	49 631,05	64%	26,00	1,2	35 562,16	46%	85 193,21	109%	
					26,60	1,3	38 488,37	49%	88 119,42	113%	
	18,75	4.B.1.	52 891,75	68%	26,00	4.B.2.	33 659,64	43%	86 551,39	111%	
	19,35	4.A.1.	55 227,13	71%	26,60	4.A.2.	34 099,85	44%	89 326,98	115%	
2x2	20,50	2	60 635,21	78%							
	26,00	5,1	73 973,86	95%							
	26,60	5,2	77 941,78	100%				100%		100%	



ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.
Budapest, 2015. január 13.



- I. Magyarország közúthálózati, domborzati adottságai és fejlődő kapcsolatai a szomszédos országokkal
- II. Meglévő közúthálózat kiépítettsége és annak műszaki színvonala
- III. A kiépített és a várhatóan kiépülő közúthálózaton zajló forgalom nagysága és összetétele

I. Magyarország közúthálózati, domborzati adottságai és fejlődő kapcsolatai a szomszédos országokkal



- A meglévő úthálózat összefüggő vagy szakaszos kialakítása, tervezett hálózatfejlesztések.
- Az útkategóriák és a változtatások lehetősége.
- Az ország földrajzi elhelyezkedése, esetleges tranzitjellege. Kapcsolatok a szomszédos országokkal.
- Az ország domborzati viszonyai és azokkal összefüggésben a szolgáltatási szint javítása érdekében általánosan alkalmazott megoldások (kapaszkodó vagy előzési sáv).



ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.
Budapest, 2015. január 13.



II. Meglévő közúthálózat kiépítettsége és annak műszaki színvonala



- Az utak tervezési sebessége, a tényleges sebességviszonyok és az utakra érvényes sebesség-korlátozások (fontos a sebességeloszlás).
- A gyorsforgalmi utak kiépítési, geometriai jellemzői (vízszintes és magassági vonalvezetés, sávszélességek, leállósáv-padka, rézsű hajlásszöge).
- A kiépítési, geometriai jellemzők közül az ellentétes irányú forgalmi sávoknak forgalombiztonság szempontjából döntő jelentőségű elválasztása (osztósáv létesítése).
- Általános közúti biztonsági jellemzők, annak szintje és változásai, a 2+1 sávok alkalmazásának „történelmi” előzményei.
- Környezeti körülmények (szilárd akadályok megléte, típusa, távolsága).
- Csomópontok távolsága, típusa, kialakítása.



ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.
Budapest, 2015. január 13.



III. A kiépített és a várhatóan kiépülő közúthálózat forgalmának nagysága és összetétele

- A jelenlegi és a tervezési távlatokban várható forgalomnagyság, azon belül kiemelten a nehézgépjármű-forgalom nagysága és aránya (szolgáltatási színvonal, kapacitáshiány, és kapacitáskihasználtság)
- A különböző közlekedők eltérő igényeinek vizsgálata, kielégítésük lehetőségei (különös tekintettel a lassú járművekre és a védtelen közlekedőkre, a közös térben való elhelyezkedésükre).



Az alkalmazhatóságot befolyásoló tényezők természetesen **nem függetlenek egymástól, számos kölcsönhatás** van közöttük.

1. A legfontosabb feltétel a **hálózati kapcsolatok hosszú távú gazdaságos biztosítása** és a **szomszédos országokkal összehangolt fejlesztése**. Elsődlegesen tehát az ország tranzit-jellegére és a már eldöntött közúthálózati fejlesztésekre célszerű támaszkodni.
2. A meglévő közúthálózati kiépítettség és annak műszaki színvonala azért kiindulási pont, mert azon is változtatni, javítani szükséges. Az utak sehonnan-sehová fejlesztése helyett az összefüggő, szerves hálózati kapcsolatokat kell támogatni.
3. Kiemelten fontos a jelenleg üzemelő hálózatunk esetén a közlekedésbiztonság kérdése, ennek önálló hangsúlyt kell adni! (Kulcskérdés a személysérüléssel járó baleseti adatok megbízhatóságának javítása a rendőrséggel együttműködve.)

Folyamatos 3 sávós (2+1 / 1+2) utak hálózati alkalmazási lehetőségei



4. A szakirodalmi adatok szerint a szabályozott három sávós utakat **7-20.000 jm/nap kétirányú** forgalomig javasolják alkalmazni.

5. **20.000 jm/nap**

A hazai vizsgálatok alapján a hálózati átrendeződése nemcsak a jelenlegi, hanem és a 2040-re prognosztizált



folyamatos elemzésére



ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.
Budapest, 2015. január 13.



A feladat a vizsgálatok alapján kettős:

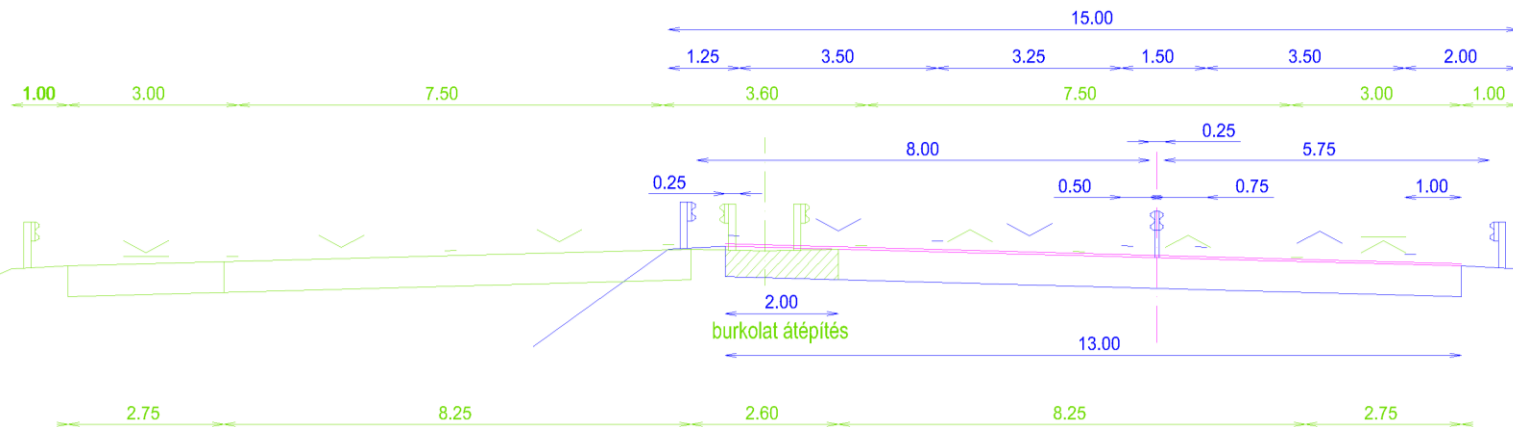
- A,** A szabályozott három sávós (2+1, azaz 2 folyamatos + 1 váltakozó irányban előzést biztosító sávós), **fizikai elválasztással** rendelkező főút/autóút ???
(és elválasztás nélküli főút???) **hálózati** alkalmazásának javaslatai.
- B,** Előzési szakaszként szóbjárehető útszakaszok **lokális** alkalmazási javaslatai.



A szabályozott három sávós (2+1, azaz 2 folyamatos + 1 váltakozó irányban előzést biztosító sávós), **fizikai elválasztással** rendelkező főút **hálózati** alkalmazásának javaslatai.

15,00 m koronaszélességű három sávós út autópályává fejlesztése

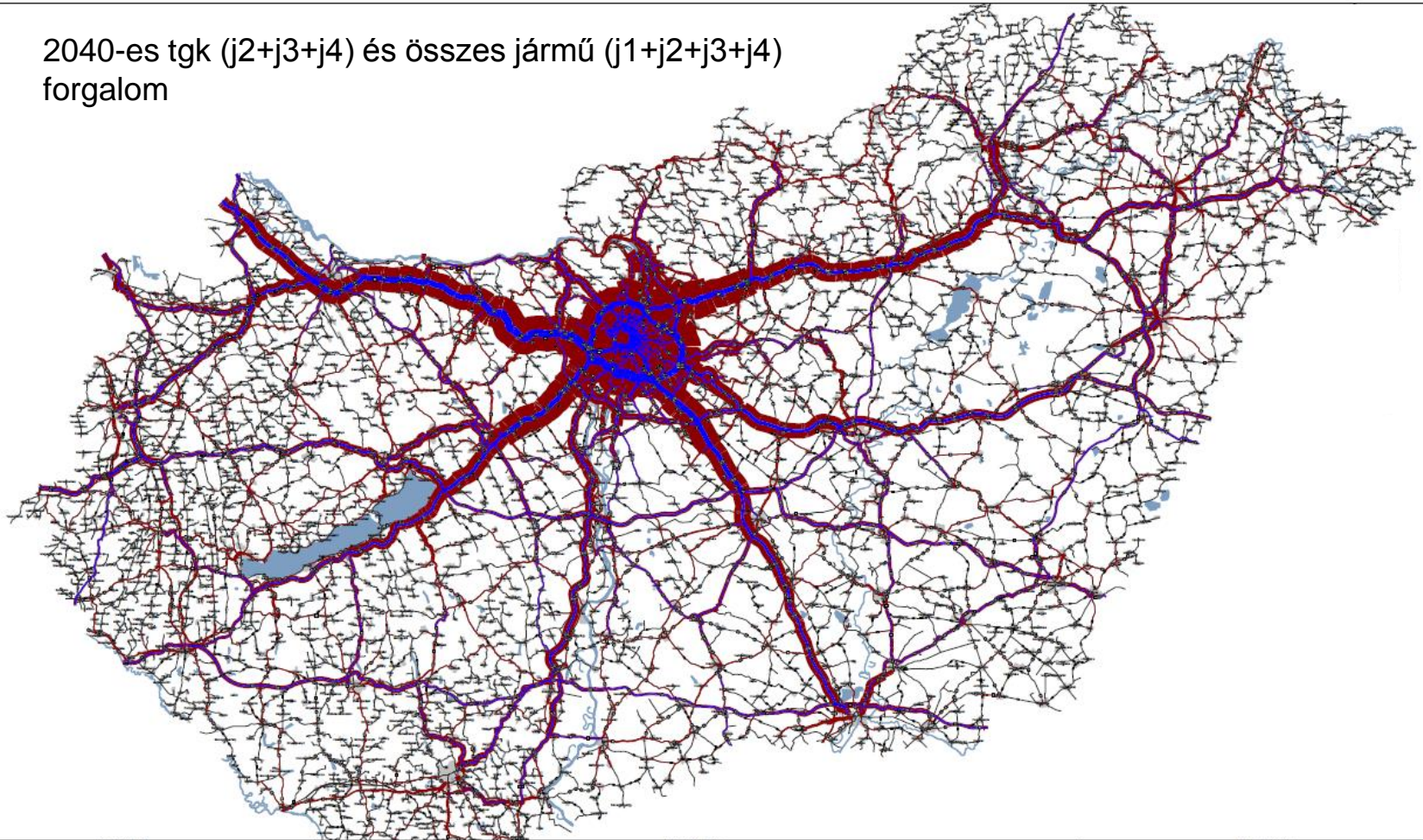
I. ütem, 2+1 sávós kialakítás, jobb pálya kiépítése
(bal oldal 2 sávval, jobb oldal 1 sávval)
Táviatban autópályaként kiépítve



Folyamatos 3 sávós (2+1 / 1+2) utak hálózati alkalmazási lehetőségei: távlati forgalom alacsony



2040-es tgc (j2+j3+j4) és összes jármű (j1+j2+j3+j4) forgalom

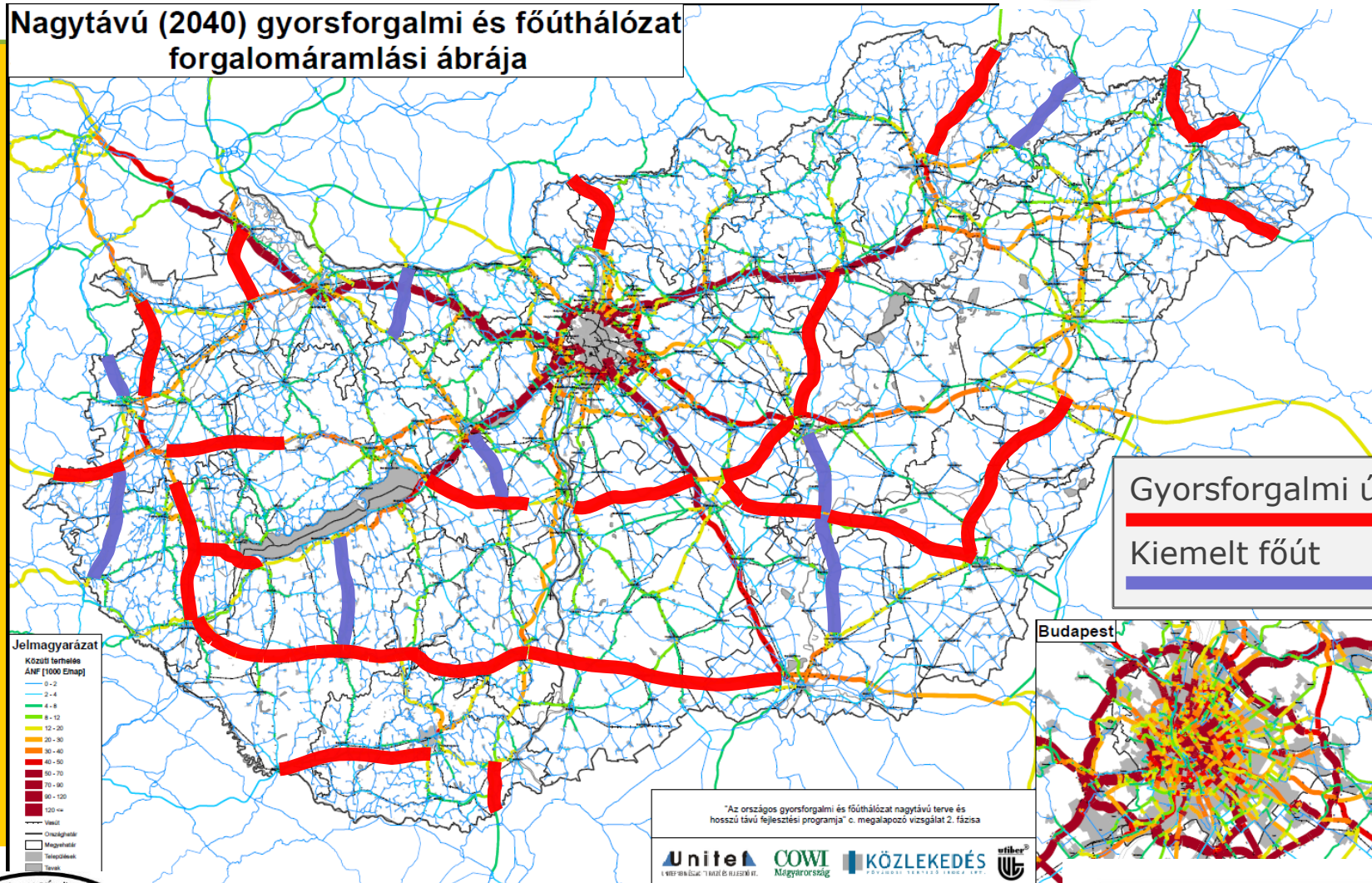


ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.
Budapest, 2015. január 13.



A távlati forgalmak alapján a 2+1 alkalmazásának SZÉCHENYI TERV lehetőségei

Nagytávú (2040) gyorsforgalmi és főúthálózat forgalomáramlási ábrája



Gyorsforgalmi út
Kiemelt főút



ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.

Budapest, 2015. január 13.



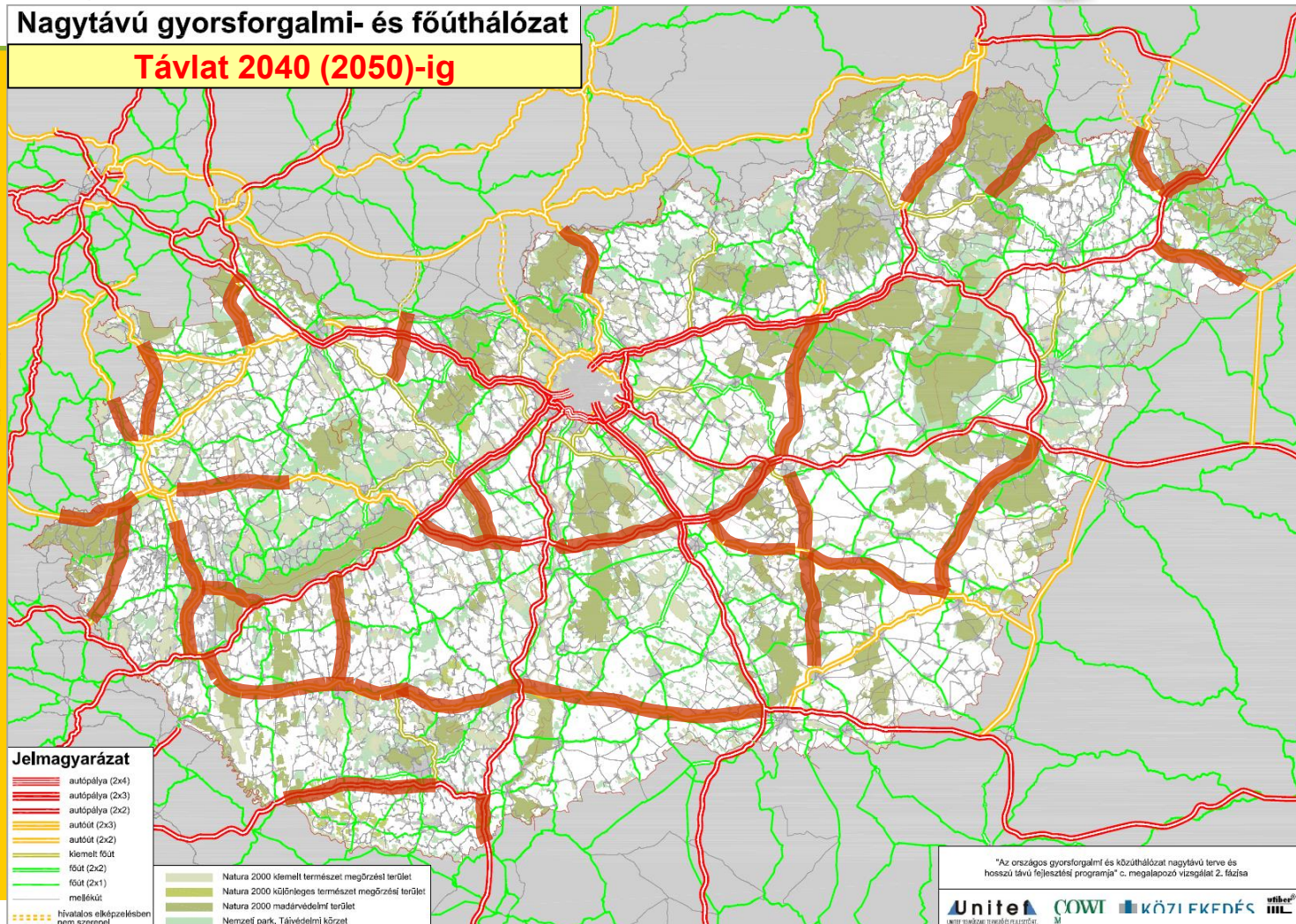
A projekt az Európai Unió támogatásával valósul meg.

A távlati hálózat és a 2+1 alkalmazásának lehetőségei



Nagytávú gyorsforgalmi- és főúthálózat

Távlat 2040 (2050)-ig



Jelmagyarázat

- autópálya (2x4)
- autópálya (2x3)
- autópálya (2x2)
- autópálya (2x3)
- autópálya (2x2)
- kiemelt főút
- főút (2x2)
- főút (2x1)
- mellékút
- hivatalos elképzelésben nem szerepel

- Natura 2000 kiemelt természet megőrzési terület
- Natura 2000 különleges természet megőrzési terület
- Natura 2000 madárvédelmi terület
- Nemzeti park, Tájvédelmi körzet

*Az országos gyorsforgalmi és közúthálózat nagytávú terve és hosszú távú fejlesztési programja" c. megalapozó vizsgálat 2. fázisa



M86,
M9,
M87,
M8 szakaszai
M9 szakaszai
M75,
M6,
M60,
13. sz. főút
86. sz. főút
67. sz. főút

M2,
M3 szakasz
M30,
M34,
M44 szakaszai
M47 szakaszai
M49,
M8 szakaszai
M9 szakaszai
37. sz. főút
Tisza-menti főút

ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.

Budapest, 2015. január 13.



A projekt az Európai Unió támogatásával valósul meg.

Háromsávós utak csomópontjairól



ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.
Budapest, 2015. január 13.



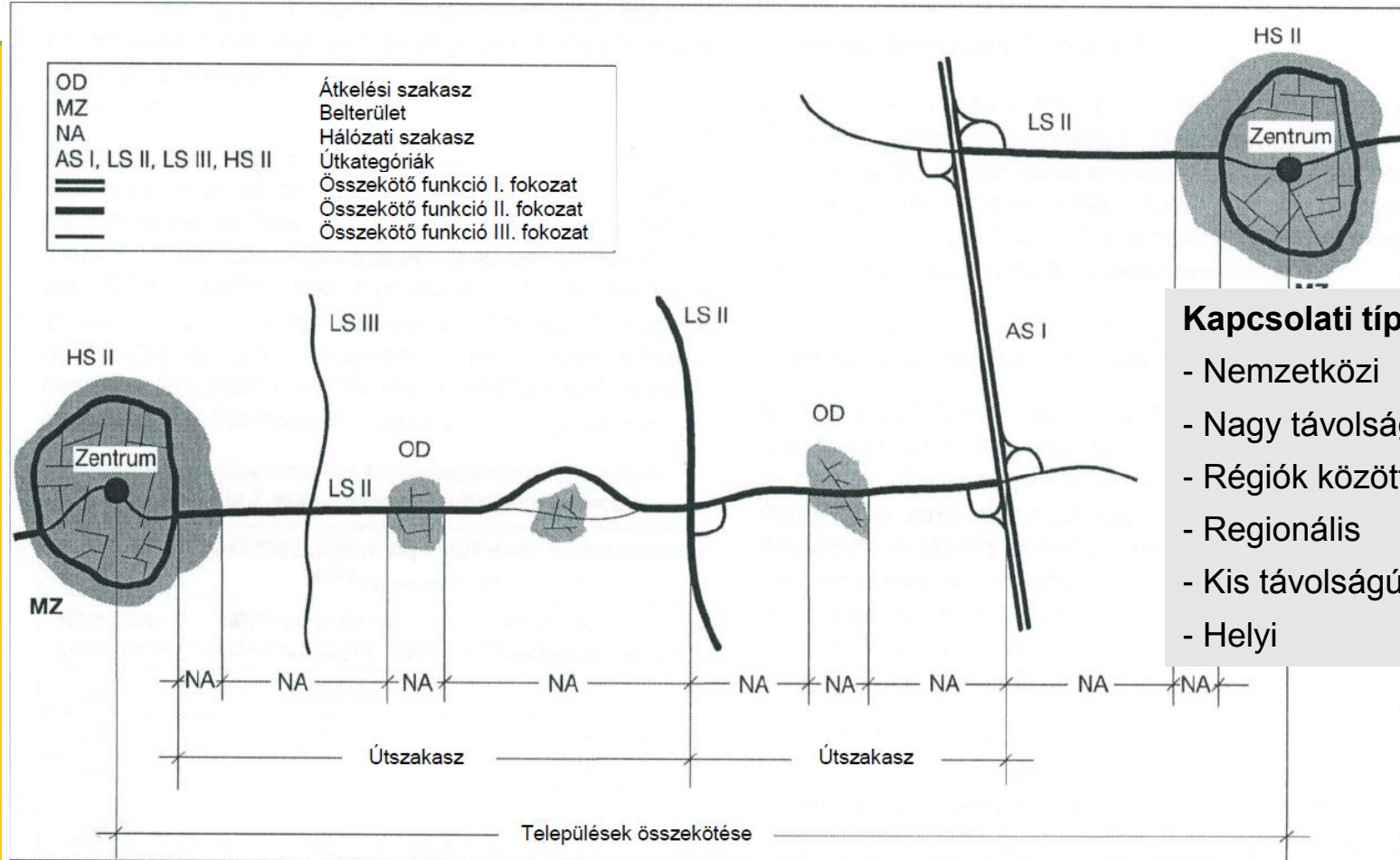
A KTSz alapján jelenleg is lehetne tervezni, 2+1-et, de nem lenne önmagát magyarázó

Külterületi utak		Tervezési osztály	Környezeti körülmény	Tervezési sebesség v (km/h)
Gyorsforgalmi utak	Autópálya	K.I.	A	130
			B, C	110
	Autóút ← 2+1	K.II.	A	
			B, C	
Főutak	I. rendű ← 2+1	K.III.	A, B	90
			C	80
	II. rendű ← 2+1	K.IV.	A	90
			B	70
	C	60		
Mellékutak	Összekötő út, bekötőút, állomáshoz, révhez, repülőtérhez vezető út	K.V.	A	90
			B	70
			C	50
Egyéb közút	Pl. mezőgazdasági út, szervizút stb.	K.VI.	Hálózati szerep szerint	60
				50
				30
	Kerékpárút	K.VII.	ÚT 2-1.203 szerint	
	Gyalogút	K.VIII.		

„Integrált hálózatfejlesztési irányelv”

(Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) című útügyi műszaki előírás

/"Kutatási jelentés – KTI – Universitas Győr Nonprofit Kft."/

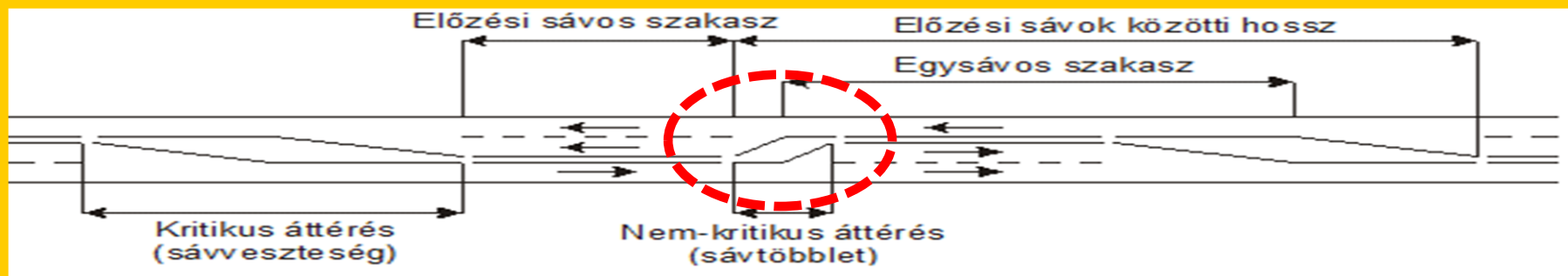
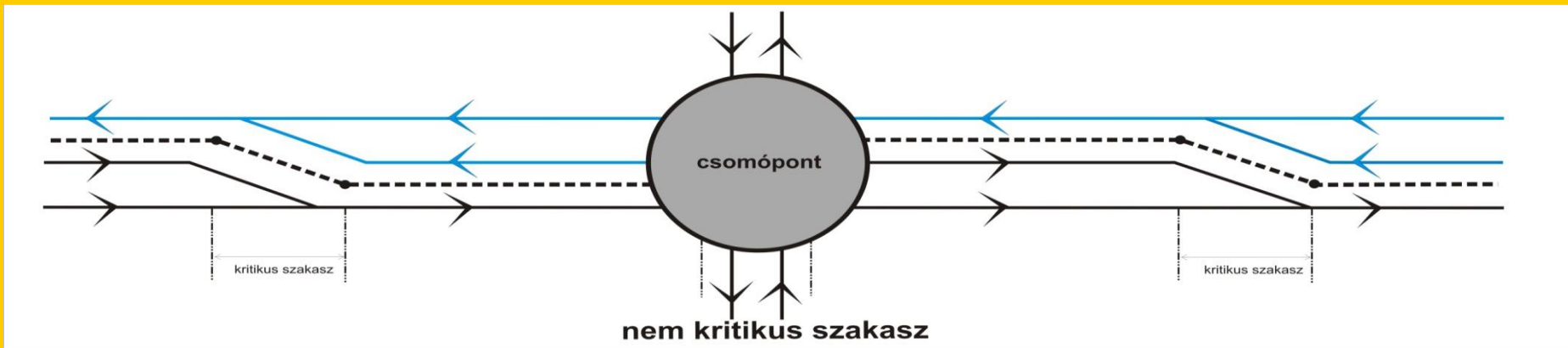


- Kapcsolati típusok:**
- Nemzetközi
 - Nagy távolságú
 - Régiók közötti
 - Regionális
 - Kis távolságú
 - Helyi

Egyes utak forgalmi szerepe

- Az előzési szakaszok elhelyezését, kiosztását (hosszát), a csomópontokkal, útcsatlakozásokkal összhangban kell megtervezni
- A csomópontokat lehetőleg a nem kritikus (konfliktusmentes) váltási szakaszoknál kell kialakítani.
- Törekedni kell arra, hogy egy-egy útvonalon azonos típusú csomópontok legyenek.
- A szakaszok és a csomópontok kiosztásánál figyelembe kell venni a meglévő, vagy tervezett nagy műtárgyakat,
- Folyópálya szakaszokon kisforgalmú jobbra kiválás és jobbról becsatlakozás megengedett.

A csomópontokat lehetőleg a nem kritikus (konfliktusmentes) váltási szakaszoknál kell kialakítani.



Ütemezett gyorsforgalmi út első ütemeként: különszintű csomópontokkal a végleges csp-i kialakításnak megfelelően (esetenként csökkentett műszaki paraméterek alkalmazásával, turbó körforgalom - ??)

A csomópontok távolsága - autópályává fejlesztés esetén - legalább 10 km, autóútnál legalább 2 km.

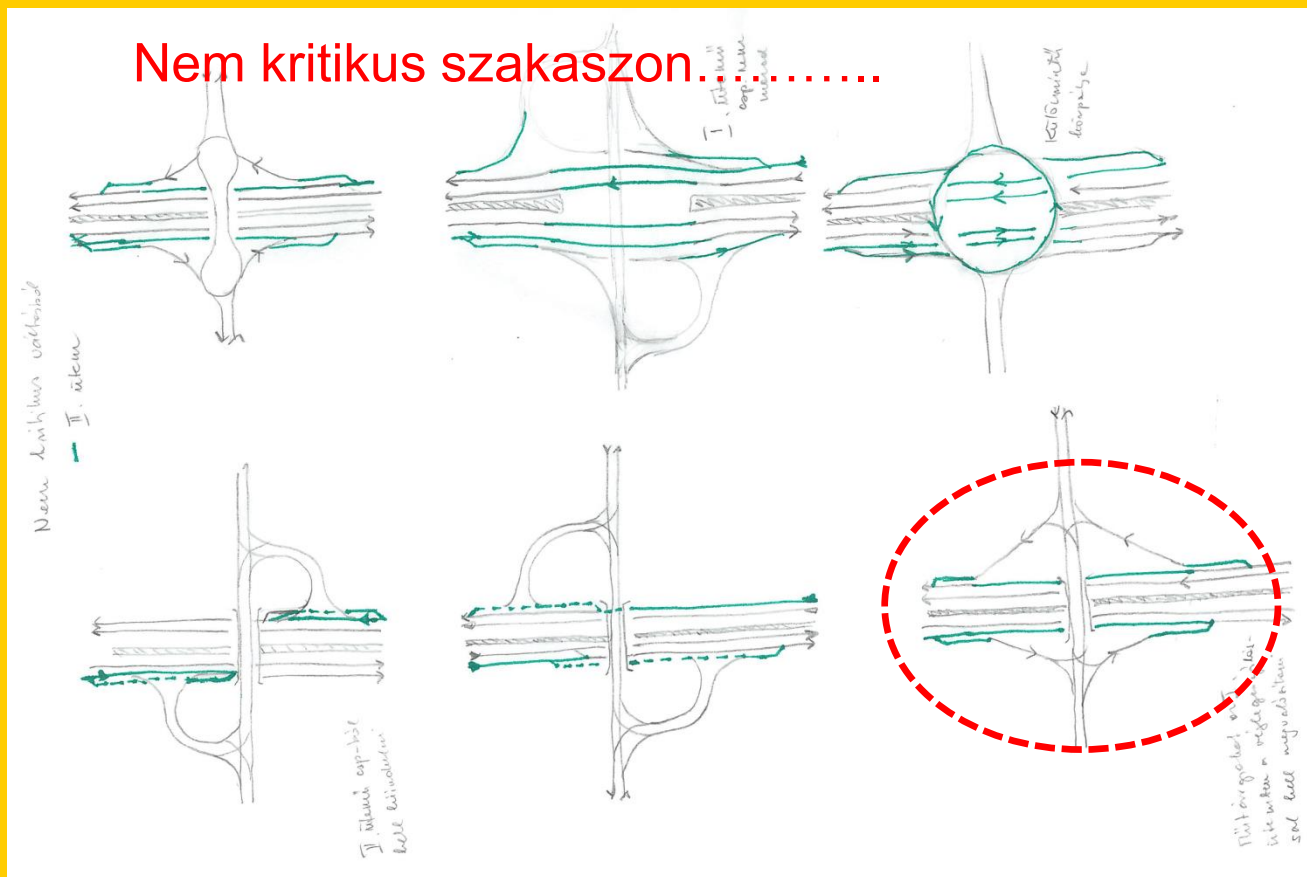
Főútként: elsősorban egysávos körforgalmakkal, és „T” csatlakozásokkal, (de a keresztező, csatlakozó utak kapacitásának megfelelően ettől el lehet/sőt kell térni adott esetben: méretezetten, a keresztező mellékirány forgalma, forgalomáramlása figyelembevételével: turbó körforgalom, különszintű csp.)

e-UT 03.03.11

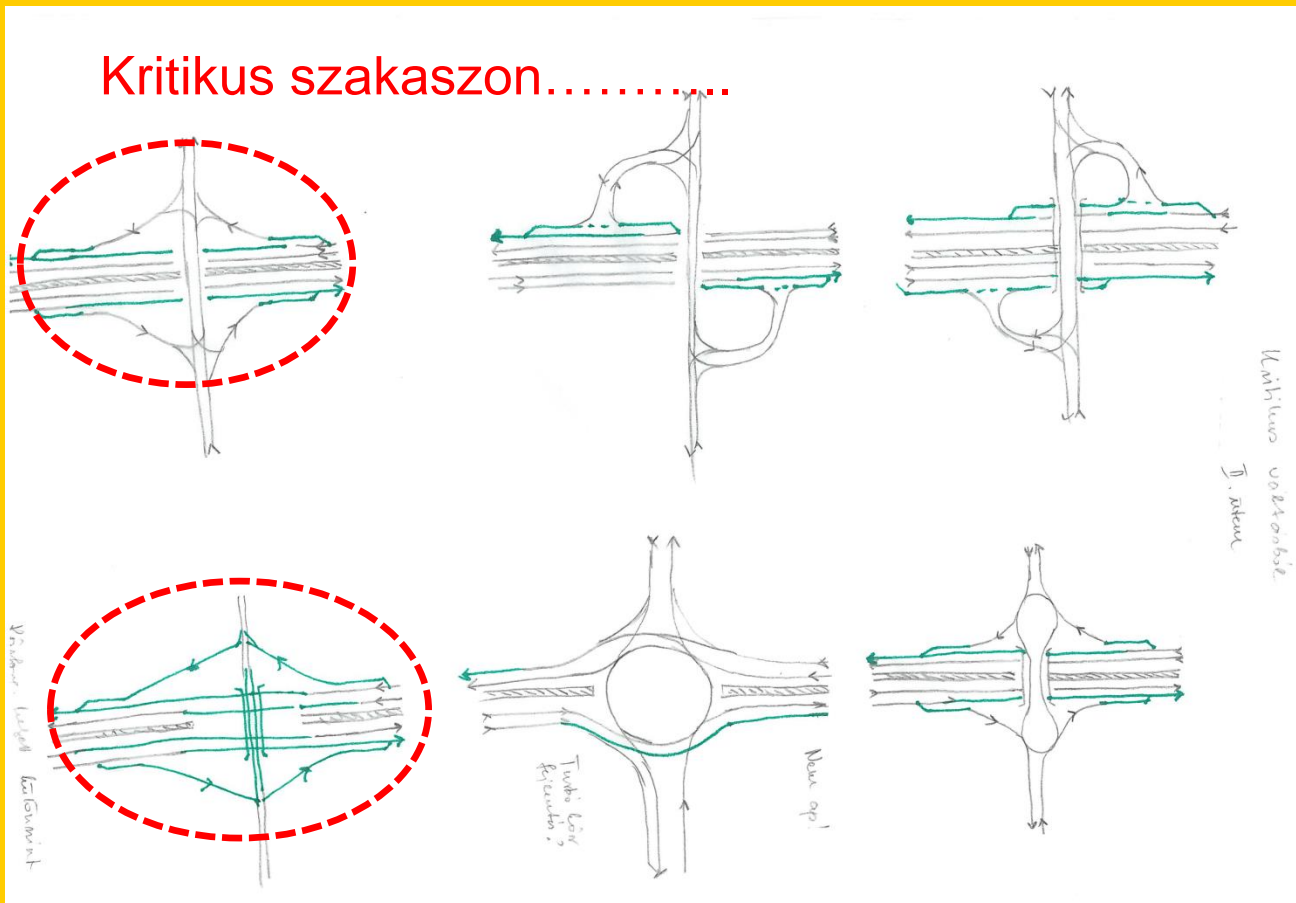
ÚT 2-1.206

1.1. táblázat – A sebességek és főbb jellemzők összefüggései a körforgalomban

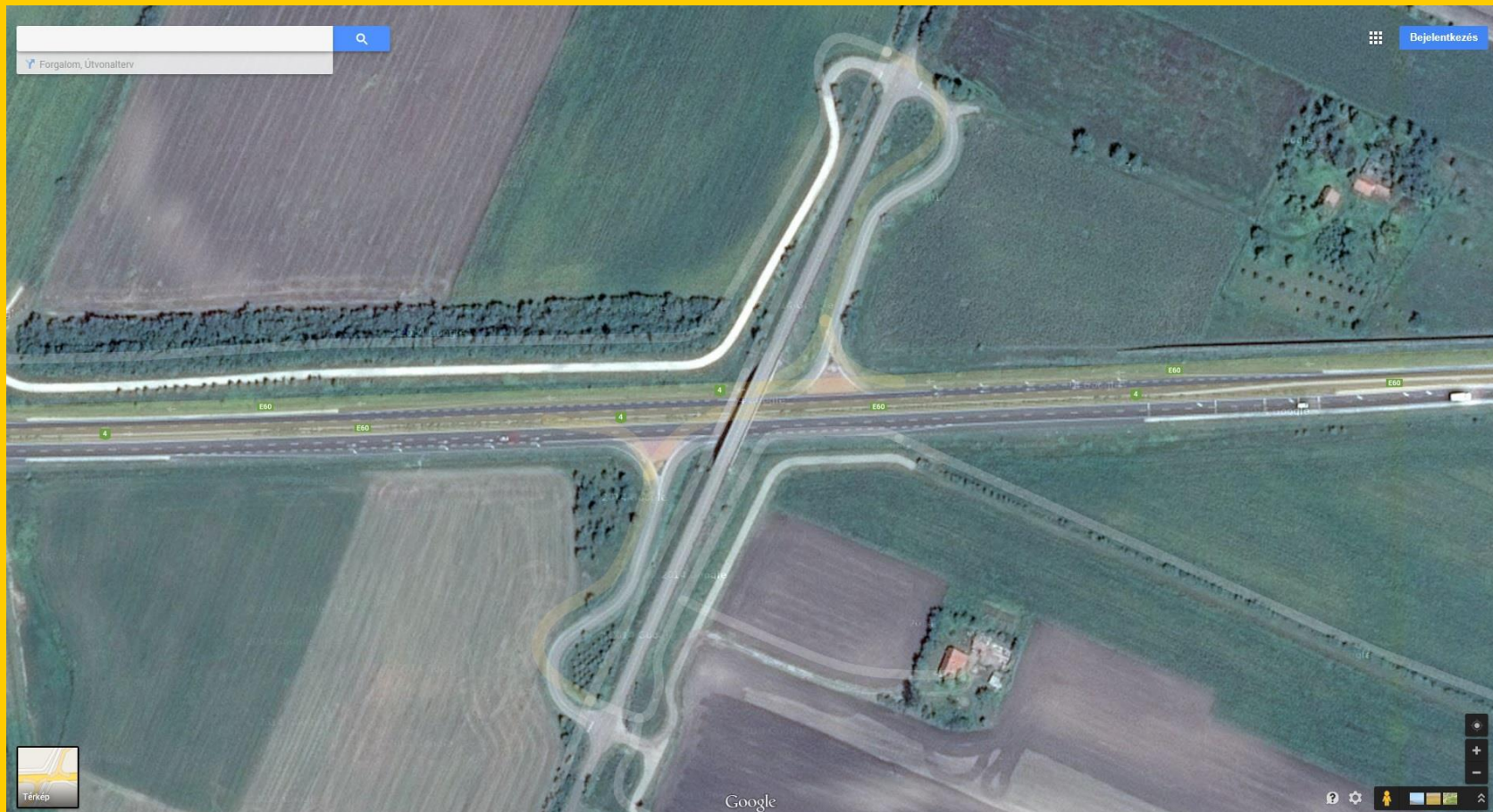
Tervezési paraméter	Körforgalom típusa					
	Mini	Egysávos			Két- vagy többsávos	
		Szűkített	Lakott területi	Lakott területen kívüli	Koncentrikus (csak lakott területen)	Irányított áthaladású
Ajánlott optimális belépési sebesség, km/h	25	35	40	30		
Maximális belépési sávszám áganként, db	1			2	Méretezés alapján	
Maximális kilépési sávszám áganként	1			2		
Jellemző belső sugár, R_b , m	0–6	6,5–10	9–15	12–22	12–25	
Körpálya szélessége, SZ, m	6,5–8	Lásd 3.1. ábra		Lásd 4.1. ábra		
Járható gyűrű mérete, gy, m	–	1–2	1–2 ²	0,5	–	
Maximális csomóponti forgalom, (összes csomóponti behaladó) a négyágú körforgalomra vonatkozóan, ÁNF E/nap	15 000	24 000	32 000	36 000	38–46 000	



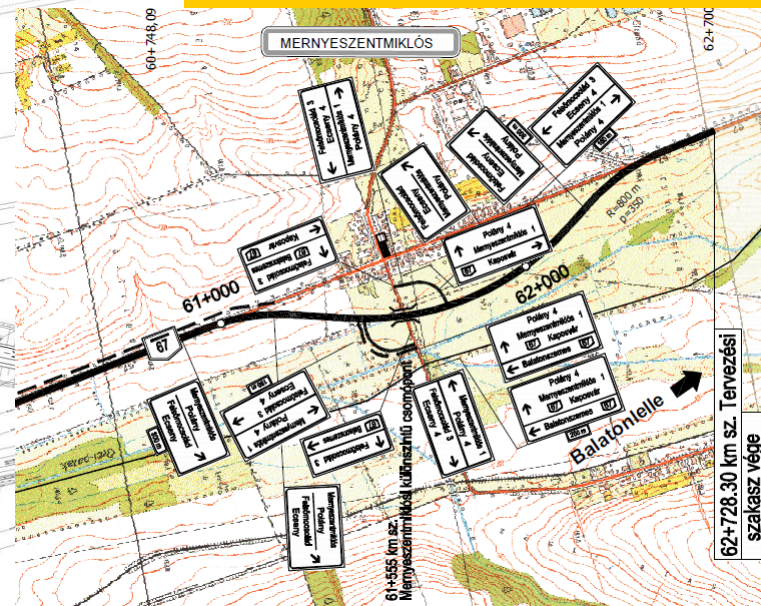
Kritikus szakaszon.....



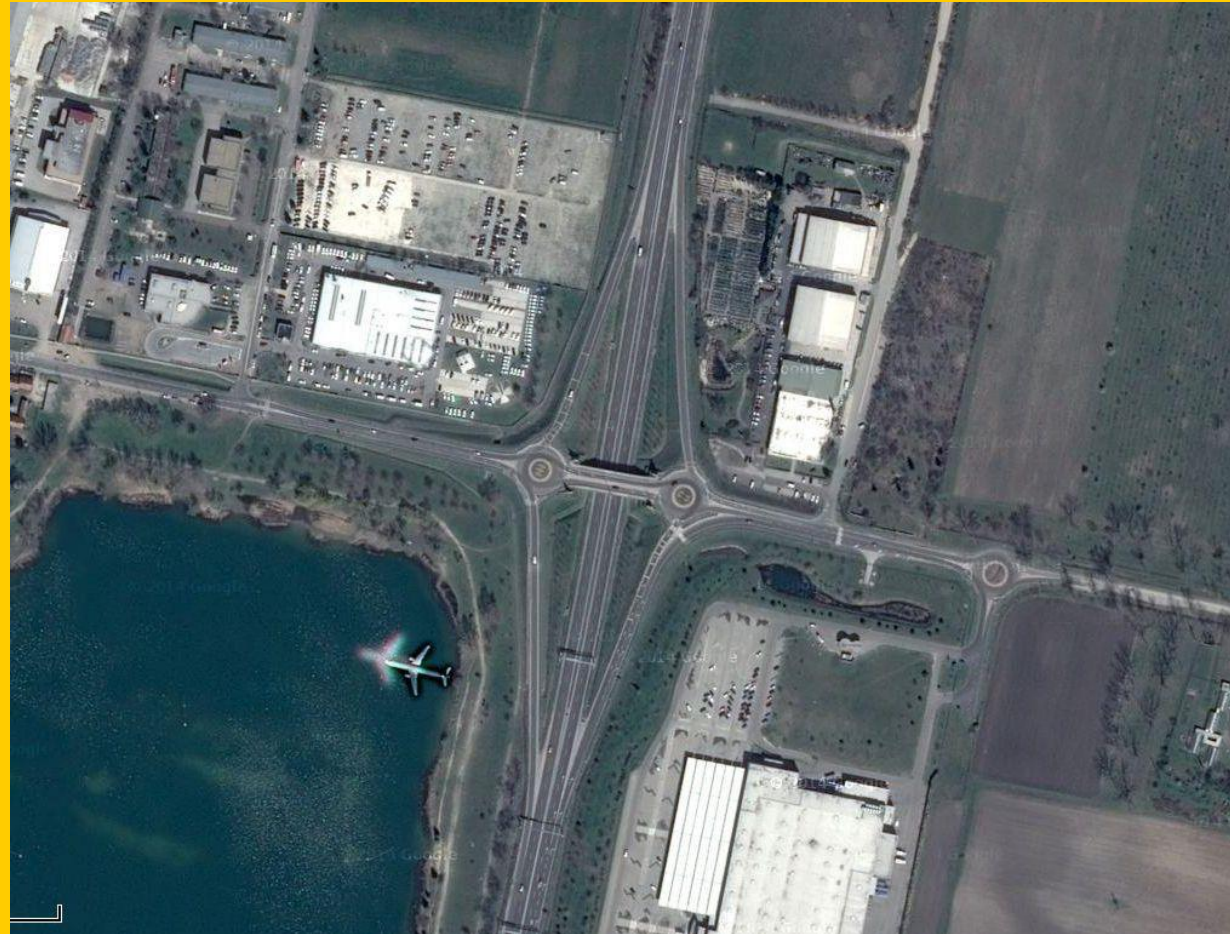
Csökkentett műszaki paraméterű csp.



Csökkentett műszaki paraméterű csp.



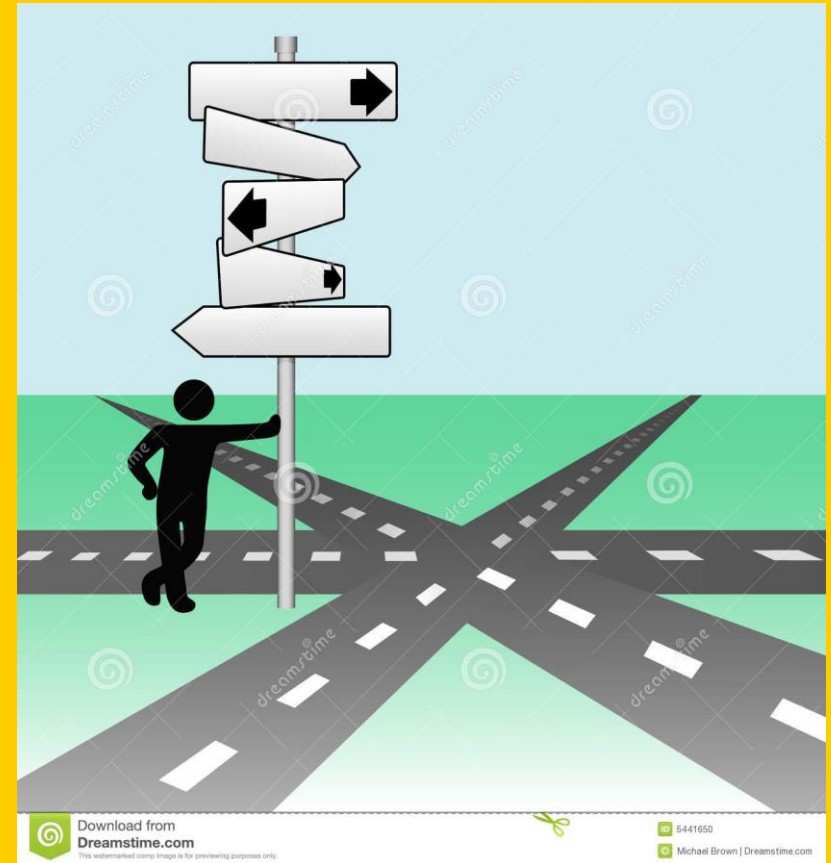
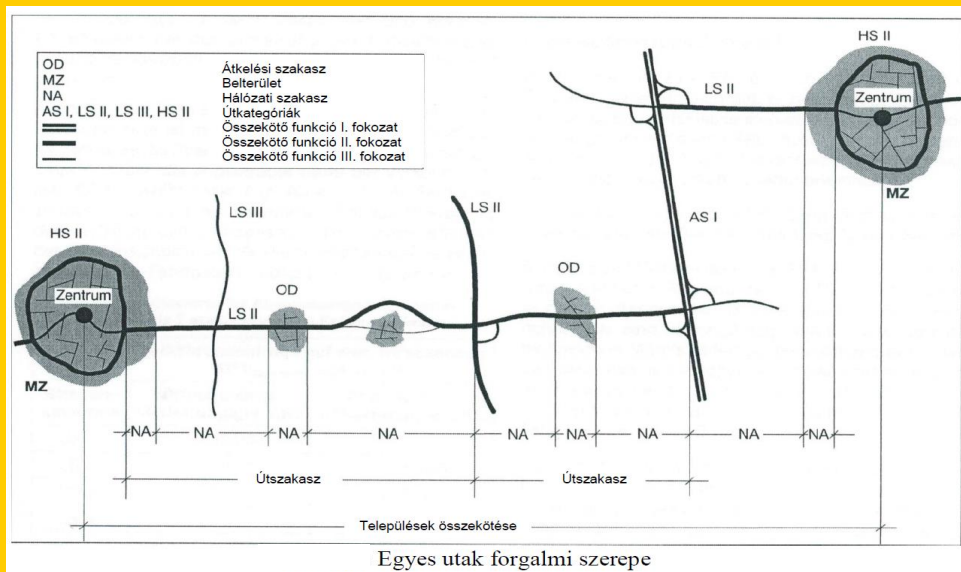
Csomópontok – ütemezett gyorsforgalmi út esetén



ÚTÉPÍTÉSI AKADÉMIA 21.
Budapest, 2015. január 13.



Köszönöm a figyelmet.



A 2+1 sávós (fizikai elválasztású) keresztmetszet SWOT elemzése

Erősségek

- Kedvező forgalombiztonsági mutató,
- Biztonságos, szabályozott, kiszámítható előzési lehetőséget nyújt,
- „stressz-mentes” vezetést biztosít,
- Gazdaságos kapacitáskihasználási lehetőség
- Gazdaságos, a „közepes, ill. közepesen nagy” forgalomnak megfelelő keresztmetszeti kialakítás,
- Utazási komfort növelése érhető el,
- Jó gazdaságossági és funkcióelemzési mutatók,
- Szolgáltatási színvonal növelése,
- Eljutási idő(k) csökkentése,
- Átlagsebesség szabályozott növelése,
- Környezetbarát műszaki kialakítás, tájba, környezetbe jobban illeszthető, alacsonyabb műszaki jellemzőkkel, mint az előzési látótávolságot biztosító két sávós út,
- Az „önmagát magyarázó út” jó példája lehet, könnyen „megtanulható” az elvárt viselkedés,
- Biztonságos, és gazdaságos(abb) csomóponti kialakítási lehetőségek,

Gyengeségek

- Mérsékelt kapacitásbővítési lehetőség, (a 2x2 sávhoz képest),
- Korlátozott előzési lehetőségek, az úthossz kb. 40%-ában, irányonként,
- Üzemeltetési, fenntartási nehézségek, (elsősorban) az egysávós szakaszon,
- Lassú járművek közlekedését nem, vagy korlátozottan oldja csak meg,
- A (szűkített) 2x2 sávós keresztmetszetenél kisebb kapacitású, és szolgáltatási színvonalú,
- 2x2 sávós keresztmetszetre bővítés esetén az I. ütemű keresztmetszet (egy része) „visszabontásának problémája”,
- 30-40 km-nél hosszabb útvonalra nem (feltétlenül ?) javasolható,
- Ütemezett kialakítás esetén a különbszintű csomópontokat a végső kialakítás szerint javasolt kiépíteni,
- Az előzési sávról való visszatérés konfliktus kockázatot rejt.

Lehetőségek

- A keresztmetszet bővítése 2x2 sávossá,
- Az országos hálózat racionalizálását teheti lehetővé, (az előrebecsült forgalomra, annak megfelelő, gazdaságos keresztmetszet és úttípus),
- Fegyelmezett, szabályos közlekedési viselkedés (ill. az erre „nevelés”) eszköze lehet,
- Csökkenő baleseti adatok, kisebb fajlagos baleseti mutatók
- Új úttípus és tervezési szempontok bevezetése,

Veszélyek

- Nehéz szakmai elfogadottság/ elfogadás,
- Nehéz társadalmi elfogadottság/ elfogadás,
- A jelzésrendszer új elemeit tanulni kell,
- Nem a javasolt előírások szerinti alkalmazása esetén számos konfliktushelyzet adódhat,