

**KözOP-3.5.0-09-11-2012-0018**



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



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 10. 06.



## 2+1 – 1+2 sávós utak



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 10. 06.



## A KözOP projekt célja



- az utóbbi évtizedben számos országban alkalmazott **2+1 / 1+2 sáv** **keresztmetszetű utak**
    - hazai bevezetési lehetőségeinek,
    - az alkalmazás és hálózatba illesztés
      - műszaki,
      - forgalmi,
      - forgalombiztonsági és
      - gazdasági
- feltételrendszerének vizsgálata.



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 10. 06.



## 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.



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 10. 06.



# A beszámoló célja



- Szakmai tájékoztatás:
  - Hogyan kezdtük ?
  - Hol tartunk ?
  - Feltárt kérdések
  - Megoldott kérdések
  - Nyitott kérdések
- Reflexió, észrevételek, visszacsatolás



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 10. 06.



# Kutatás, vizsgálatok

(„Hogyan kezdtünk, hol tartunk?”)



1. Nemzetközi szakirodalom
2. Érték alapú összehasonlító vizsgálat
3. Hálózati alkalmazási lehetőségek vizsgálata
4. Mérések: forgalomlefolys részletes vizsgálata (10 helyszín)
5. Közlekedésbiztonsági audit (5 szakasz)



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 10. 06.



# Feltárt kérdések



1. A 2+1,1+2 utak „problematikája” nem független a hazai közúthálózat, útosztályok tervezési, fejlesztési kérdéseitől
2. A nemzetközi irodalom és a tapasztalatok alapján látható, hogy nincs egyszerűen átvehető módszer, kialakítás, eljárás
3. Kiemelt figyelmet kell fordítani a forgalombiztonsági kérdésekre, ennek érdekében „új” tervezési elveket kell bevezetni
4. A hazai gépjárműforgalomban az európai átlagnál nagyobb arányú a tehergépjármű forgalom – emiatt nagyobb az „előzési kényszer”



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 10. 06.



# Megoldott kérdések



1. Szükséges az önmagukat magyarázó út tervezési elveinek beillesztése és hangsúlyozása a KTSZ-ben
2. A korábbihoz illeszkedő útosztályozási rendszert kell javasolni, útosztályok közötti egyértelmű elkülönítéssel
3. A három sávós autópályát végleges kiépítésként autópályává fejleszthető
4. A 2x2 sávós autópályát nagytávú végleges kiépítés



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 10. 06.



# Nyitott kérdések



1. Három sávós út fizikai elválasztással – gyorsforgalmi út, 110 km/h megengedett sebességgel ?  
Fizikai elválasztás nélkül („quasi” elválasztással) – főút, 90km/h megengedett sebességgel ?
2. Elválasztás lehetséges módjai: kábelkorlát, acélszalag korlát, betonelem?
3. Autóút csomópontja: 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?



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 10. 06.



# Következő beszámoló



1. Új útkategorizálás (**önmagukat magyarázó utak** elvi tervezési szempontjai, a gyakorlatban javasolt új útosztályozás bevezetési lehetőségei)
2. Folyamatos 3 sávós (2+1 / 1+2) utak **hálózati** alkalmazási lehetőségei, megjelentetés a műszaki előírási rendszerben, javaslat a 3 sávval kiépíthető távlati gyorsforgalmi hálózati elemekre
3. Előzési sávok **lokális** alkalmazási lehetőségei, megjelentetés a műszaki előírási rendszerben, módszertani javaslat a létesítendő előzési szakaszok kiválasztására
4. Észrevételek, javaslatok



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 10. 06.

