

2+1 – 1+2 sávós problémakör a hazai gyorsforgalmi utakon és autópályákon
Új útkategorizálás (önmagukat magyarázó utak, a 2+1 – 1+2 sávós utak elhelyezése a rendszerben)

Dr. Csorja Zsuzsanna - Dr. Koren Csaba



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest
2014. október 6.



A projekt célja a 2+1, 1+2 sávós út helyének megtalálása a hazai úthálózati, útosztályozási rendszerben

Lehetőségei: 3 sávós gyorsforgalmi út és/vagy főút, mint
hálózati elem, és
többlet forgalmi sáv létesítése, mint **lokális elem**

Alkalmom és lehetőség az önmagukat magyarázó utak fogalmának és gyakorlatának alkalmazására, a új tervezési elvek és útosztályozás bevezetésére.



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest
2014. október 6.



Jelenlegi útkategóriák



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



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest
2014. október 6.



A projekt az Európai Unió támogatásával valósul meg.

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	90
Főutak	I. rendű ← 2+1	K.III.	A, B	90
			C	80
			A	90
	II. rendű ← 2+1	K.IV.	B	70
			C	60
			A	90
Mellékutak	Összekötő út, bekötőút, állomáshoz, révhez, repülőtérhez vezető út	K.V.	A	90
			B	70
			C	50
Egyéb közút	Pl. mezőgazdasági út, szervízút stb.	K.VI.	Hálózati szerep szerint	60 50 30
	Kerékpárút	K.VII.	ÚT 2-1.203 szerint	
	Gyalogút	K.VIII.		



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest
2014. október 6.



A projekt az Európai Unió támogatásával valósul meg.

Önmagukat magyarázó utak



Önmagukat magyarázók azok az utak, amelyen az út kialakításából egyértelmű a járművezető **számára, hogy**

- **hogyan kell viselkednie (pl. melyik sávon, milyen sebességgel haladhat), és**
- **mit várhat a többi szereplőtől (pl. jöhetnek-e járművek szemben, számítani kell-e kerékpárosokra)**

- Minél kevesebb, de jellemzőiben egymástól lényegesen eltérő úttípust kell megkülönböztetni.
- Meg kell határozni azokat a jellemzőket, amik az útkategóriák markáns eltérését biztosítják, illetve a járművezetők számára a követendő vezetési magatartásformákat sugallják.
- Javasoljuk a hazai tervezési előírások változtatását, az önmagukat magyarázó utak tervezési szempontjainak előtérbe helyezésével.



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest
2014. október 6.



A projekt az Európai Unió támogatásával valósul meg.

Külterületi utak javasolt besorolása hálózati szerepük szerint



SZ.	HÁLÓZATI SZEREP	A FORGALOM JELLEGE
1	ORSZÁGOS ÚT	Távolsági, nagytérségi, gyors átmenő forgalom
2	REGIONÁLIS ÚT	Regionális, körzeti, régió belüli, zömmel átmenő forgalom, gyűjtő-elosztó forgalom
3	KISTÉRSÉGI ÚT	Kistérségi, helyi kiszolgáló és egyéb forgalom



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest
2014. október 6.



A projekt az Európai Unió támogatásával valósul meg.

Külterületi úttípusok javasolt rendszere



ÚT-TÍPUS	MEGNEVEZÉS	HÁLÓZATI SZEREPKÖR		
		ORSZÁGOS ÚT (1)	REGIONÁLIS ÚT (2)	KISTÉRSÉGI ÚT (3)
AP	AUTÓPÁLYA	AP1	-	-
AU	AUTÓÚT	AU1	AU2	-
F	FŐÚT	F1	F2	F3
M	MELLÉKÚT	-	-	M3



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest
2014. október 6.



Javasolt külterületi úttípusok egyes jellemzői



SZ.	PARAMÉTEREK	AP1	AU1	AU2	F1	F2	F3	M3
1	Megengedett sebesség	130	110	110	90	90	90	70
2	Tervezési legnagyobb sebesség	130	130	130	100	90	90	70
3	legkisebb sebesség	130	110	110	90	90	80	50
4	Sávelrendezések	↓ ↓ ↓ ↑ ↑ ↑	↓ ↓ ↓ ↑ ↑ ↑	↓ ↓ ↓ ↑	↓ ↓ ↑ ↑	↓ ↑ ↑	↓ ↑	↓ ↑
5	Középső elválasztás	5,00 (3,60)	≥2,60	min. 2,00	0,5-1,0 felfestett záróvonal	0,5-1,0 felfestett záróvonal	terelő-vonal	nincs középső felfestés
6	Szélső felfestés	folytonos	folytonos	folytonos	folytonos	folytonos	folytonos	szaggatott
7	Üzemi sáv	3,00	-	1 sáv 2,5 stabilizált	-	-	-	-
8	Csomópont jellege	Teljesen külön szintű	Külön szintű, v körforg.	Külön szintű, v körforg.	T csak jobbra, v körforg.	Körforg., v más szintbeni	Szintbeni	Szintbeni
9	Megfelelő szolg. szinthez tartozó forg. (E/nap)	50 000	40 000	25 000	30 000	20 000	14 000	8 000



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest
2014. október 6.



A javasolt osztályozás és a főbb ismérvek: Autópálya (AP1):



- irányonként legalább 2 forgalmi sáv,
- középső fizikai elválasztás (elválasztó sáv),
- burkolt üzemi sáv,
- külön szintű csomópontok,
- közúti útbaigazító jelzésrendszer, kék alapszínű tájékoztató táblák,
- a burkolat szélét jelző vonal folyamatos kivéve a csomópontokban)

További feltételek:

- nincs ingatlan-kiszolgálás
- lassújármű forgalom tilos
- Csomóponttávolság: nagy (≈ 10 km)
- vadvédelmi kerítés kötelező

A megengedett sebesség (azonos a tervezési sebességgel) 130 km/h.



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest
2014. október 6.



A javasolt osztályozás és a főbb ismérvek: Autóút (AU1, AU2):



- irányonként legalább egy folyamatos forgalmi sáv,
- kiszámítható és az ellentétes forgalmi iránytól fizikai elválasztással védett előzési lehetőség,
- a visszatartó elem helyigényét biztosító növényzet nélküli szűkített középső fizikai elválasztás, 2,6 m (legalább 2.0 m)
- nincs burkolt üzemi sáv,
- csomópontok részben külön szintűek, vagy körforgalmak, megvilágítással, esetleg „T” csomópontok, (?)
- közúti útbaigazító jelzésrendszer, kék alapszínű tájékoztató táblák,
- a burkolat szélét jelző vonal folyamatos kivéve a csomópontokban).

További feltételek:

- nincs ingatlan-kiszolgálás,
- lassújármű forgalom tilos,
- csomóponttávolság legalább 2 km, de ez elsősorban városkörüli gyűrűn megengedett.

A megengedett sebesség legfeljebb 110 km/ó. Tervezési sebesség, autópályává továbbfejleszthető esetben 130 km/h, egyébként 110 km/h.



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest
2014. október 6.



A javasolt osztályozás és

a főbb ismérvek: Főutak (F1, F2, F3):



SZÉCHENYI TERV

- irányonként legalább 1-1 folyamatos forgalmi sáv,
- nincs fizikai elválasztás, (irányonként 2 forgalmi sáv esetén 0,5-1,0, széles, kettős záróvonallal és eltérő színű festéssel jelölt elválasztás javasolt)
- nincs burkolt üzemi sáv, de lehet leállóból,
- közvetlen ingatlankiszolgálás kivételesen megengedett
- csomóponttípus szintbeni, előnyös a körforgalmak és a „T” csomópontok alkalmazása,
- csomóponttípus a hálózati és forgalmi viszonyoknak megfelelően tervezendő
- közúti útbaigazító jelzésrendszer, zöld alapszínű tájékoztató táblák,
- a burkolat szélét jelző vonal folytonos, középső terelővonal



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest

2014. október 6.



A javasolt osztályozás és

a főbb ismérvek: Főutak (F1, F2, F3):



SZÉCHENYI TERV

További feltételek:

- lassújármű forgalom általában megengedett, esetenként jelzőtáblával tiltott,
- közforgalmú közösségi közlekedés megállóit csak öbölben helyezhetők el,
- csomóponttávolság 700-1200 m.
- forgalmi és forgalombiztonsági felülvizsgálat alapján előzési sávok létesítendők

A megengedett sebesség legfeljebb 90 km/h. Tervezési sebesség 80-100 km/h



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest

2014. október 6.



A javasolt osztályozás és a főbb ismérvek: Mellékutak (M3):



- általában irányonként 1-1 forgalmi sáv, kivételesen egy forgalmi sáv
- nincs fizikai elválasztás
- nincs üzemi sáv,
- csomóponttípus tetszőleges szintbeni, a forgalmi viszonyoknak megfelelően tervezendő
- közúti útbaigazító jelzésrendszer: fehér alapszínű tájékoztató táblák,
- a burkolat szélét jelző vonal szaggatott, a burkolat közepének jelzése nincs.

További feltételek:

- ingatlan-kiszolgálás megengedett
- lassújármű forgalom megengedett,
- közforgalmú közösségi közlekedés megállói az útpályán is elhelyezhetők
- csomóponttávolság 400-700 m,

Megengedett sebesség 70 (80) km/h.

Tervezési sebesség 50-70 km/h (?)



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest
2014. október 6.



Köszönjük a figyelmet



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest
2014. október 6.

