

„Ne törődjünk
vele!”

>>> Dr. Mocsári Tibor csoportvezető
Forgalomtechnikai és Kezelői
Osztály



TARTALOM

- M0 autóút: kész vagyunk?
- Elég az egyik pálya!
- Nem kell elválasztósáv. De mégis!
- Egy kicsit túltoltuk.
- Elkerülő út, szintbeni csatlakozás.
- Ideiglenes végcsomópontok kálváriája.
- Csomópont, pont a KTSZ szerint.
- Új elkerülő út, régi típusú csomópont.
- Húha!
- Kijelölt gyalogos-átkelőhely sok forgalmi sávon.
- Ne koptassuk az útburkolati jeleket!



„Ne törődjünk vele.”

- 1941. december 7-én reggel az Oahu sziget északi részén található Opana radarállomás nagyszámú, észak felől közeledő repülőgépet észlelt.
- Ezt az információt az Egyesült Államok Csendes-óceán hadseregének főhadiszállására továbbították, ahol a jelentést Kermit Tyler hadnagy elvetette, mert azt feltételezte, hogy az Egyesült Államokból menetrend szerint érkező repülőgépről van szó.
- A radar valójában a japán haditengerészet Pearl Harbor ellen támadásának első hullámát észlelte.



„Don't worry about it.”

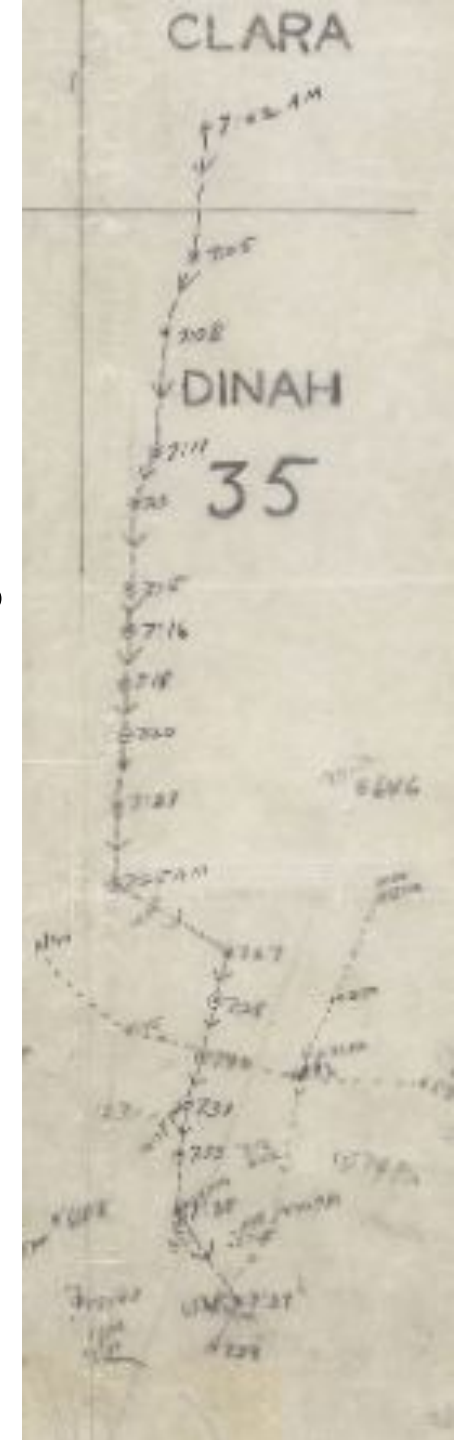
- 07:02kor az Opana radarállomás két ügyeletes, Joseph Lockard és George Elliot közlegény óriási pontfelhőt észlelt. Soha nem láttak még korábban 180 repülőgépet a radaron. Először értetlenül álltak az észlelés előtt, ezért ellenőrizték a radar megfelelő működését.
- Lockard felhívta közvetlen felettesét, de nem tudta elérni. Elliot felvette a kapcsolatot a főhadiszállással, ahol Joseph P. McDonald közlegény fogadta a hívást. McDonald azt válaszolta, hogy nem tudja, mit tegyen, mivel senki más nem volt vele, majd hirtelen megszakadt a kapcsolat.
- Ekkor McDonald meglátta az USA Légierőjének hadnagyát, Kermit Tylert (második munkanapját töltötte a főhadiszálláson), akit tájékoztatott. McDonald visszahívta Opanát, ahonnan megismételték: sok repülőgép közeledik.
- Tyler hadnagy azt feltételezte, hogy az USA-ból érkező B-17-es repülőgép-köteléket látnak, így azt mondta Lockardnak: "Ne aggódj emiatt." Miután befejezte a hívást, McDonald megkérdezte Tylert, hogy értesítsék-e a Honolulu-i Légibázist. Tyler hadnagy ismét azt válaszolta: "Ne aggódj emiatt." – „Don't worry about it ”

BAJ LEHET.

**KINEK
SZÓLJUNK?**

**MI
SZÓLTUNK!**

**NEM LESZ
BAJ!**



„Don't worry about it.”

BAJ LEHET.

**KINEK
SZÓLJUNK?**

**MI
SZÓLTUNK!**

**NEM LESZ
BAJ!**

VÉGÜL IS, JÓ
LESZ ÍGY!

NE SZÓLJUNK.

ÁTADTUK.

BAJ VAN!

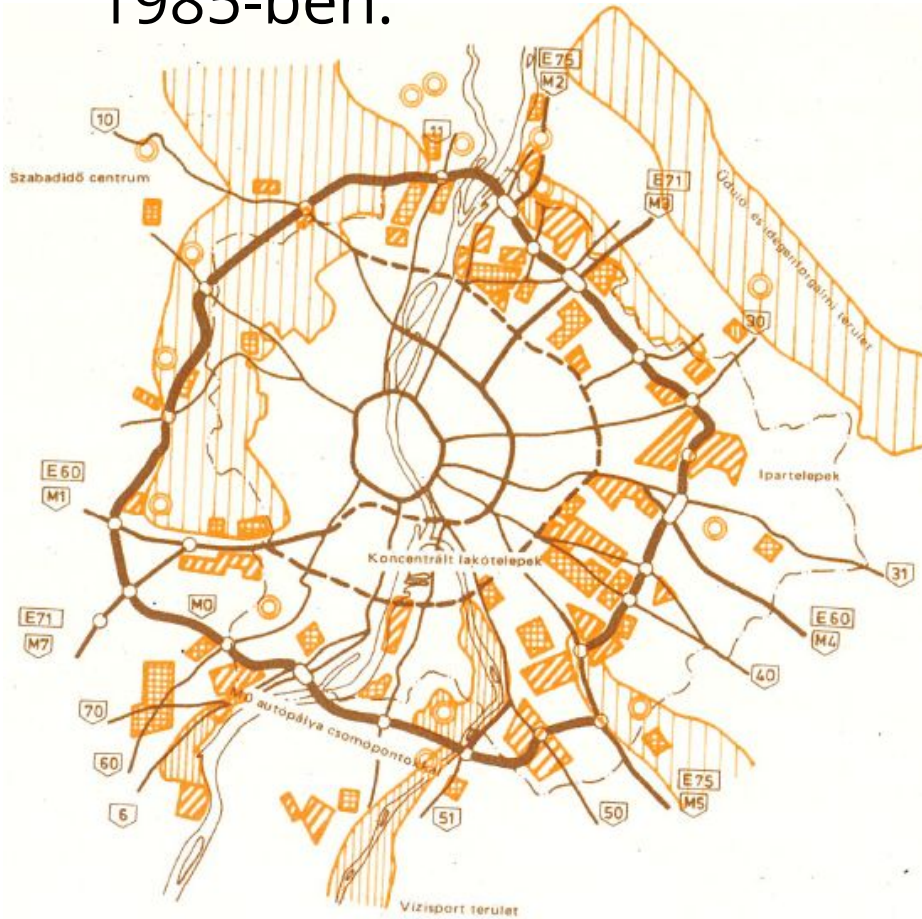


MEGOLDJUK!

M0 autóút: kész vagyunk?

Így
1985-ben:

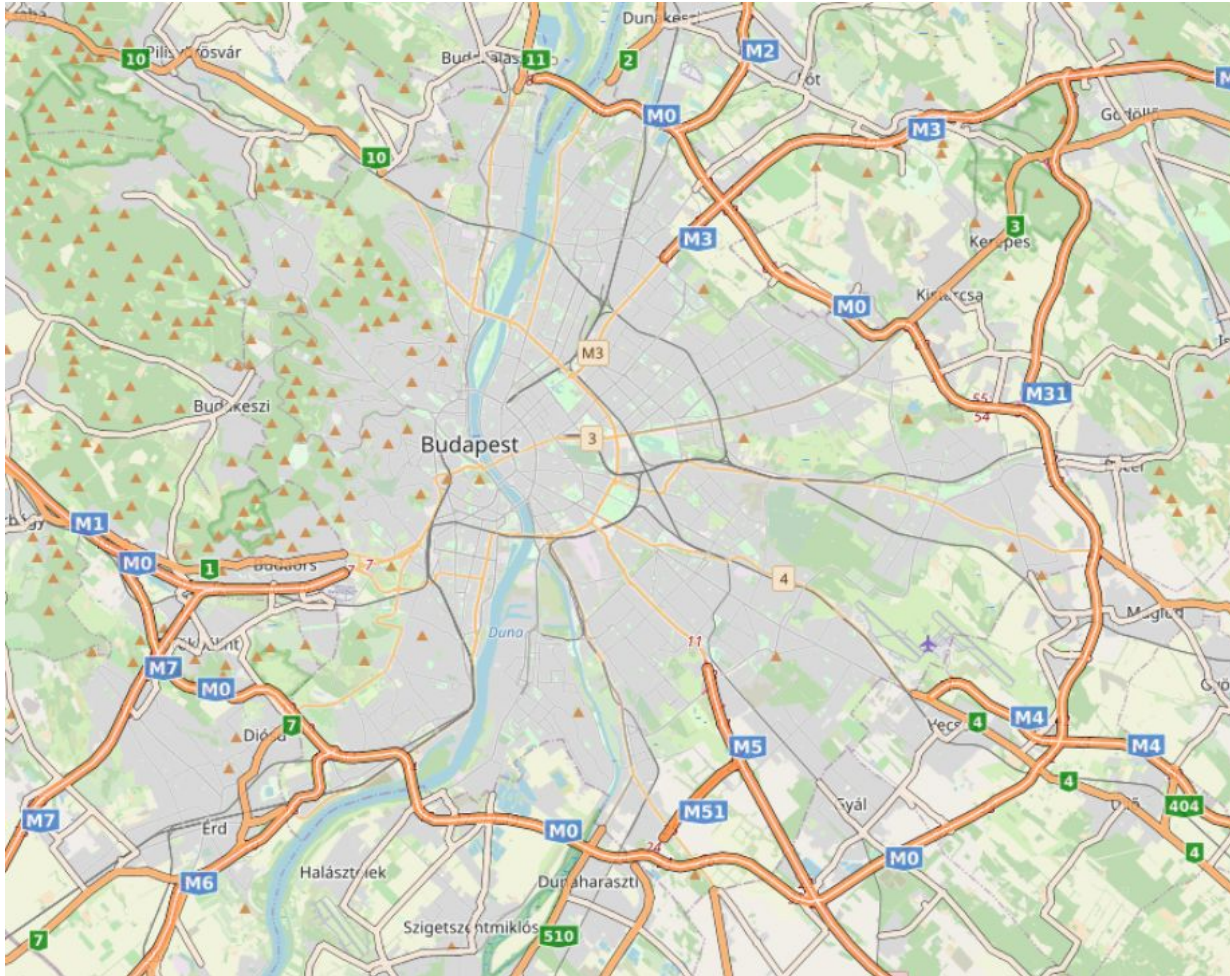
láttuk



- Az M0 útgyűrű a magyar közúthálózat és egyúttal a gyorsforgalmi úthálózat kulcseleme.
- A Budapest központú közlekedési infrastruktúrában az első gyűrű irányú, gyűjtő-elosztó szerepet betöltő, a főváros tehermentesítését szolgáló nagykapacitású hálózati elem – két átkelési lehetőséggel a Dunán – alapvetően megváltoztatta a térség és az ország közlekedési viszonyait.
- Az eredetileg nagykapacitásúnak tervezett úton napi rendszerességgel fordulnak elő balesetek, melyek következtében rövid idő alatt több kilométeres dugók alakulnak ki.
- Az autóút üzemeltetési és fenntartási feladatait különleges körültekintés mellett sem lehet úgy végezni, hogy annak végrehajtása jelentős torlódásokat ne okozzon.

M0 autópálya: kész vagyunk?

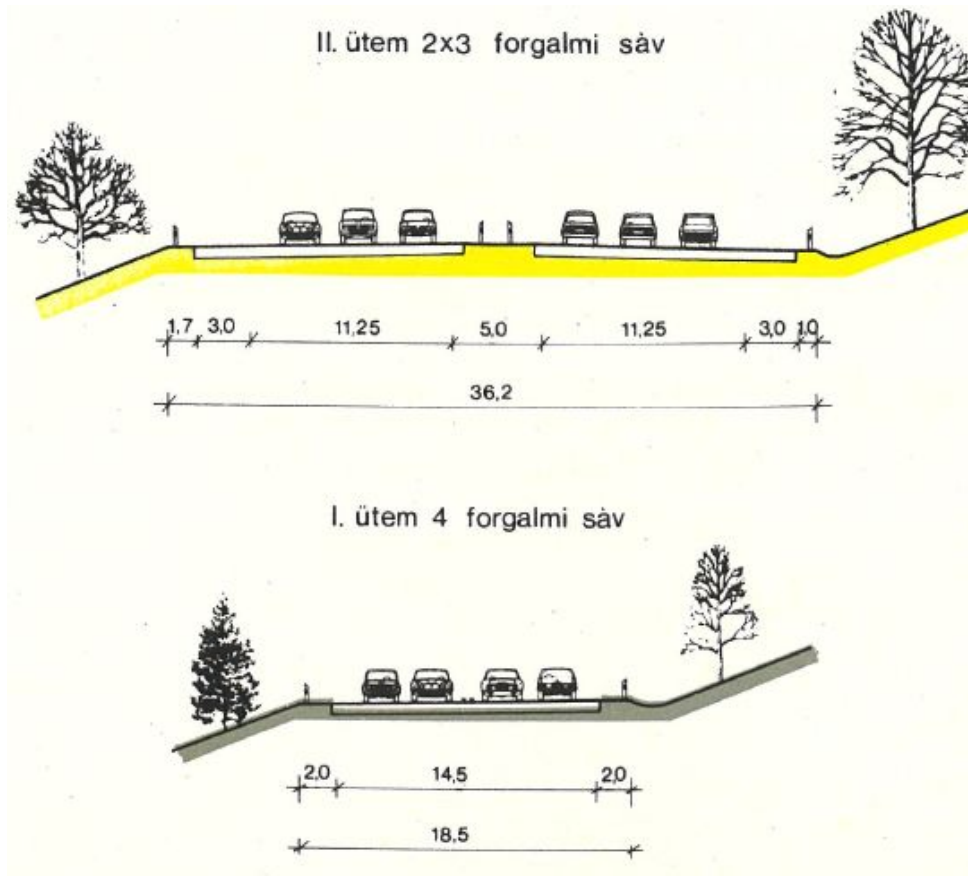
Így látjuk ma:



- M1-1: hiányzó gyorsítósáv
- M6: kosárív
- 6. sz. főút: alcsomópont visszatorlaszt
- 5101. j. út (Halásztelek): alcsomópontjai
- 51101. j. út: alcsomópontok (többsávós körforgalom, fedezőjelző?)
- M51-51: bonyolult, rövid fonódás
- 31. sz. főút: alcsomópont visszatorlaszt
- M3-2102: rövid fonódás, torlódás egybeér
- M2: kosárív, torlódás
- Dunakeszi, torlódás, alcsomópont visszatorlaszt
- 2. sz. főút: hiányzó csomópont
- 11. sz. főút: ideiglenes végcsomópont, torlódás

Elég az egyik pálya!

1990 végén helyezték forgalomba a 6. sz. főút - M5 közötti szakaszt, majd 1994-ben teljes hosszában megépült a 29,5 km-es déli szektor (M1 - M7 - 6 - M5).



- Az M0 útgyűrű eredeti tervei szerint a déli és a keleti szektor 2x3 sávós autópályaként, leállósávokkal épült volna meg.
- A finanszírozási nehézségek, illetve forgalmi méretezésből adódóan az elsőként megépült déli szektor 4 forgalmi sávós autópályaként, a tervezett keresztmetszet szerinti jobb-, illetve bal pályán került átadásra.
- A forgalomnagyság a tervezett értékeket már az átadást követő harmadik-negyedik évben, a második szakasz megnyitásakor meghaladta. 2000-ben a forgalom meghaladta a teljes gyűrű teljes keresztmetszetű kiépítése esetére várt, 20 évre előrebecsült forgalomnagyságokat.

Mégsem elég az egyik pálya!

Épül a másik pálya:



- Az 1978-as tanulmány 36-58.000 Ej/nap-ra becsülte a déli szektor 2010-es forgalmát.
- Azonban 2007-ben az M0-s átlagos napi forgalma 42.000 Ej/nap, egyes napokon ennek közel másfélszerese is volt.
- Az irányonként két forgalmi sáv, leállósáv és fizikai elválasztás nélkül az M0 körgyűrű déli szektorát a korabeli sajtóban rendszeresen "Halálútként" emlegették a gyakori halálos balesetek miatt.

Nagyon kell a másik pálya!

M15, M70: irányonként egy forgalmi sávós autóút leállósávval, M15 csak egyik oldalon.

M15 főút (14,5 km): M1 autópálya – szlovák D2 autópálya között, átadás **1998.** június
2007 nyarától autóút

Kiugróan magas veszteség 2015-ben: 7 halott, 8 súlyos, 10 könnyű sérült.

2019. december 18-án a fejlesztés eredményeként az autóútból autópálya lett.

M70 autóút (21 km): M7 autópálya – szlovén A5 között, átadás: **2005.** őszén

Kiugróan magas veszteség 2011-ben: 7 halott, 10 súlyos, 19 könnyű sérült.

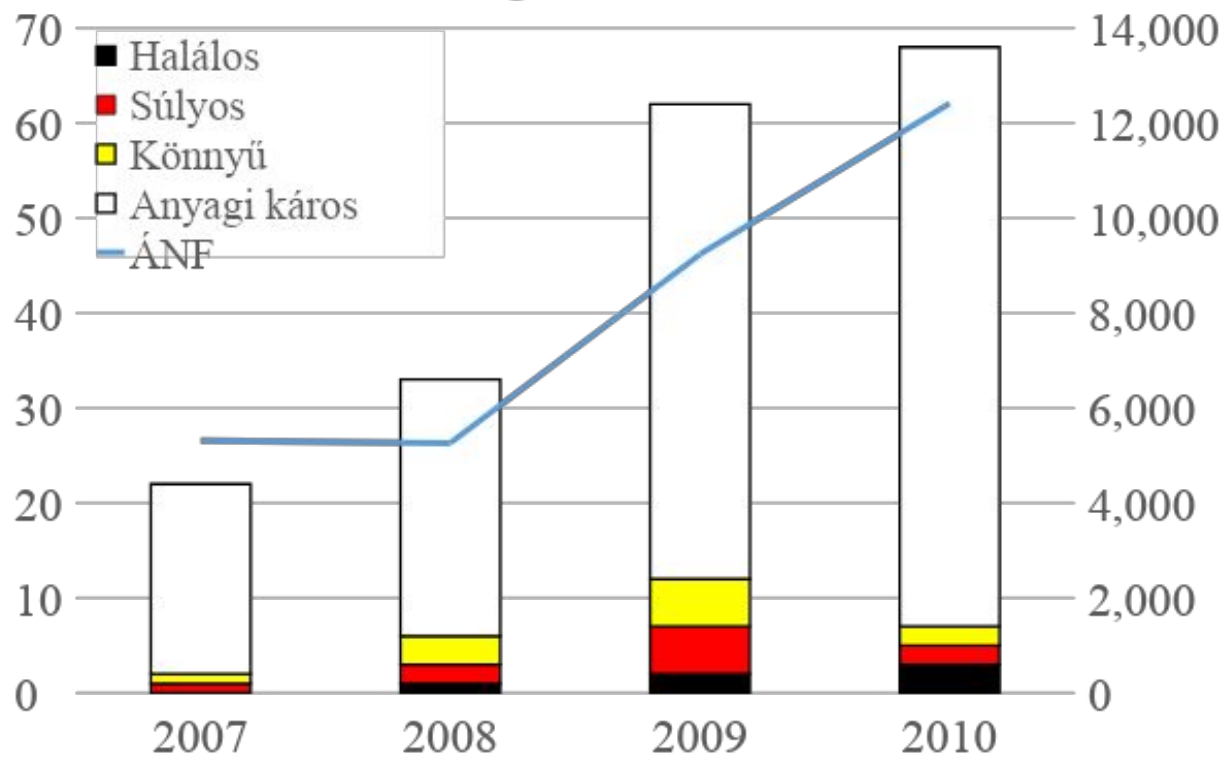
A teljes értékű autópályává átépített utat **2019.** december 13-án adták át a forgalomnak.

Nagyon kell a másik pálya!

Az **M70 autóút** forgalma az átadás (2005) óta, 1630 Ejm/nap értékről 2010-re 12420 Ejm/napra emelkedett, a járművek mintegy fele teherautó. Jelentős járműszám-növekedés a szlovén szakasz átadása, 2008. augusztusa óta volt érzékelhető.



Balesetek és forgalom az M70 autóúton



2011-ben több forgalomtechnikai beavatkozás történt, pl. a 7+200 - 9+300 kmszelvények között új felfestés júniusban:

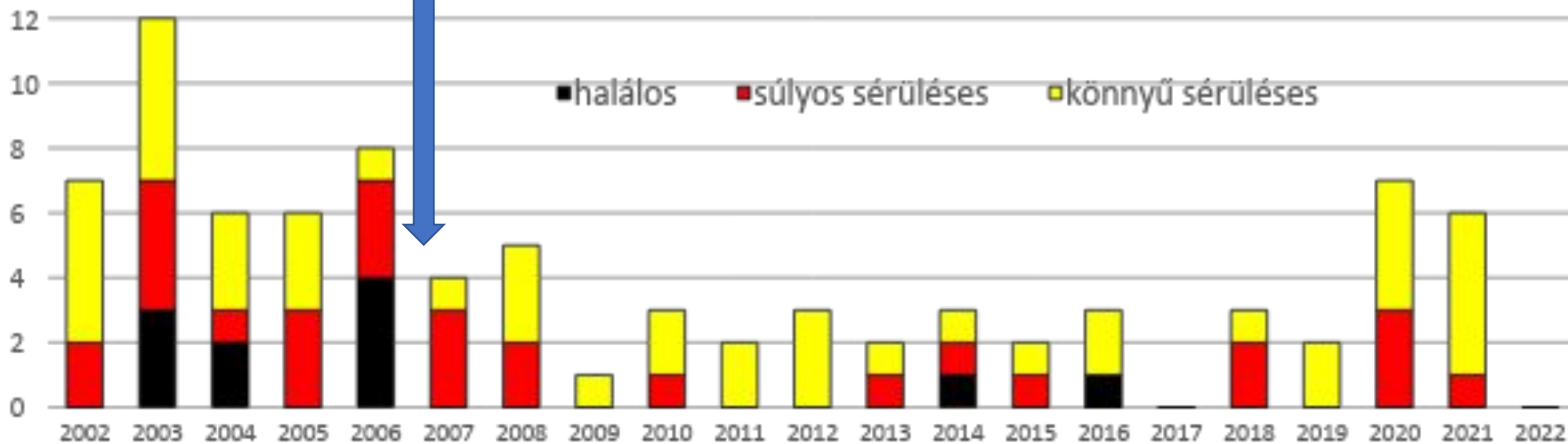


Nem kell elválasztó

A 11. sz. főút 14+300 – 16+800 km sz. között 2006-ban telepítettek beton elválasztó elemeket. (1980-as években szélesedett ki irányonként két forgalmi sávra.)



Személy sérüléses balesetek száma



Legyen elkerülő út, de ne bonyolítsuk!

8. sz. főút, Csór elkerülő



Egy kicsit túltoltuk!



Liszt Ferenc repülőtér
kifutópályája:
3.000 m x 70 m

M85-M86: 3.500 m x 30 m



M3-M35: 1.500 m x 42 m



Ideiglenes vegcsomópontok kalvariája



2023. március



4-4603

1. Jelzőlámpás csp.
2. Különszintű csp.
3. Körforgalom
4. + jelzőlámpa

Ideiglenes vegcsomópontok kalvariája

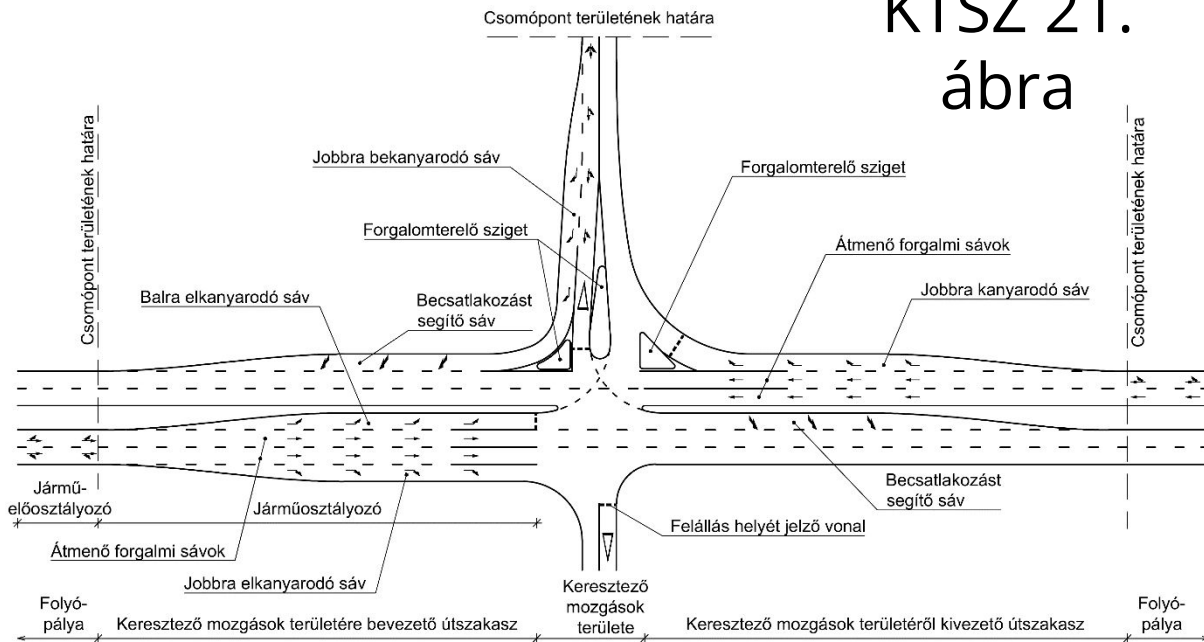
II



- M0 autóút – 11. főút
1. Szintbeni „T” csp.
 2. Koncentrikus körf.
 3. Különszint + körf.
 4. Különszint + lámpás körf.

Csomópont pont a KTSZ szerint I.

KTSZ 21.
ábra



8. sz. főút – 72. sz.
főút
csomópontja,
Litér, 2003

A csomópontok kialakítása műszaki előírás szerinti, azonban sok a baleset:

- mellékirányból balra kanyarodás;
- a 4. sz. főúton a szélső sáv jobbra kanyarodik.



4. sz. főút
„MOL” csp,
Szolnok, 2011

Csomópont pont a KTSZ szerint II.

2004. május 20., CSÜTÖRTÖK

FÓKUSZ

Állítsuk meg a balesetsorozatot!

Felülvizsgálat a nyolcason: figyelmesebben, lassabban – Nincs pénz felüljárókra

Veszprém (halmos) – A nyolcas főút a megye legveszélyesebb útvonala; az elmúlt tíz év baleseti statisztikái szerint tavaly történt a legtöbb baleset, ami azt jelenti, hogy minden kilométerre 1,3 eset jutott.

A megyei baleset-megelőzési bizottság legutóbbi ülésének központi témája a főút közlekedésbiztonsági helyzete, valamint a közelmúltban tartott bejárása és nyári felülvizsgálata volt. *Danyi József*, a megyei közútkezelő kht. forgalomszabályozási és közútkezelési osztályának főmérnöke a Naplót arról tájékoztatta, hogy a kétnapos bejárás során kigyújtotték a balesetek szempontjából gócpontnak számító szakaszokat, melyből összesen hatot találtak. Szólt

Legtöbbször az elsőbbség meg nem adása, valamint az előzés szabályainak



Tragédia a nyolcason. Különösen veszélyes a litéri csomópont, a Veszprém–Márkó közötti szakasz, valamint a herendi, illetve a csatári elágazó

Archív fotó: Gáspár

ügyi akadályai lehettek, hiszen egy szinttelalással készült csomópont ára akár négy-ötszöröse is lehet a normál kereszteződéseknek.

A litéri kereszteződéshez visszatérve elhangzott, hogy naponta 17–19 ezer jármű halad el ott a 8-as főúton, míg a 72-esen 7–9 ezerre tehető a számuk. Tízből kilenc balesetet a balra, azaz a Veszprém felé kanyarodó járművek okoznak. A csomópont biztonságosabbá tétele kapcsán felmerült a jelzőlámpássá alakítása, azonban mivel külterületen van a kereszteződés, a beruházási és üzemeltetési költség nagyon magas lenne. A körforgalom sem

8. sz. főút – 72. sz. főút csomópontjáról (Litér) cikk a Veszprémi Naplóban, 2004

Csomópont pont a KTSZ szerint III.

Túl halálos ez a kereszteződés

BALESETEK Hihetetlen, de semmi pénz sincs a veszélyes csomópont átalakítására

Ismét összeütközött tegnap két autó Szolnoknál, az ország egyik legveszélyesebb kereszteződésében. Ezúttal szerencsére nem volt halálos eset.

Mészáros Géza

Az ország fűtőjál közül a 4-esen történt a legtöbb súlyos, illetve halálal végződő közlekedési baleset. Ezen is a legkritikusabb szakasznak a Szolnokot elkerülő, valamint a Debreceni út találkozásánál megépített kereszteződést tartják. Itt, a Mol-benzinkútnál található csomópontnál szinte naponta akad tennivalója mentőknek, rendőröknek, tűzoltóknak.

— Nem is értem, a sok halálos eset után miért nem alakítják át az ország egyik legveszélyesebb útkereszteződését a szakemberek. Hány embernek kell még meghalnia ahhoz, hogy történjen is itt ér-



cikk, Szolnok megyei
Néplap, 2006. november
22.

Forgalomkorlátozás lépett életbe az épülő csomópontnál

Az új csomópont nyári átadásáig nagy figyelmet követel meg a járművezetőktől a közlekedés a Debreceni út, az Alcsiszigeti út és a Mol üzemanyagtöltő állomás közötti szakaszon. Az Alcsiszigeti útra igyekvőknek egyelőre kerülőutat kell választaniuk.

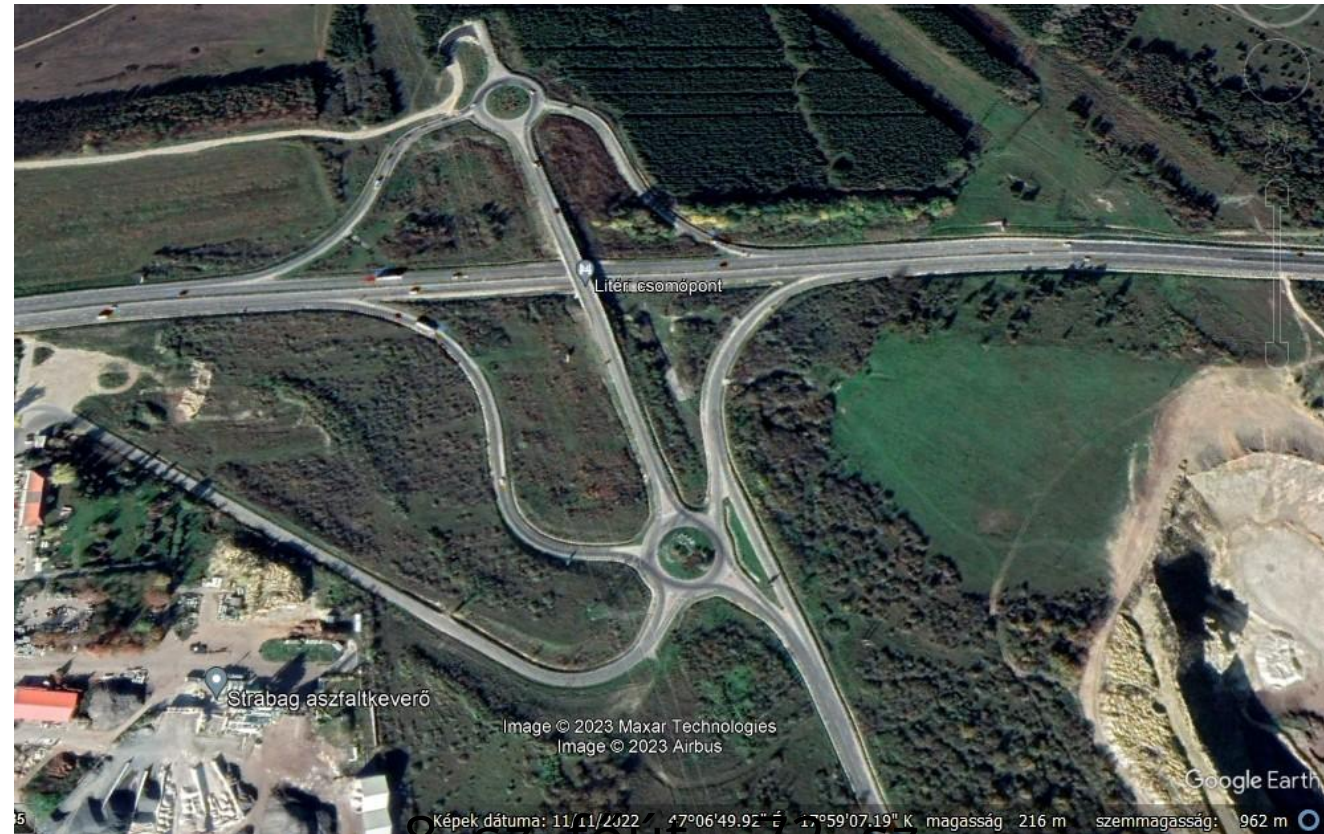
cikk, Szolnoki Grátis
2012. március 29.



Csomópont pont a KTSZ szerint IV.



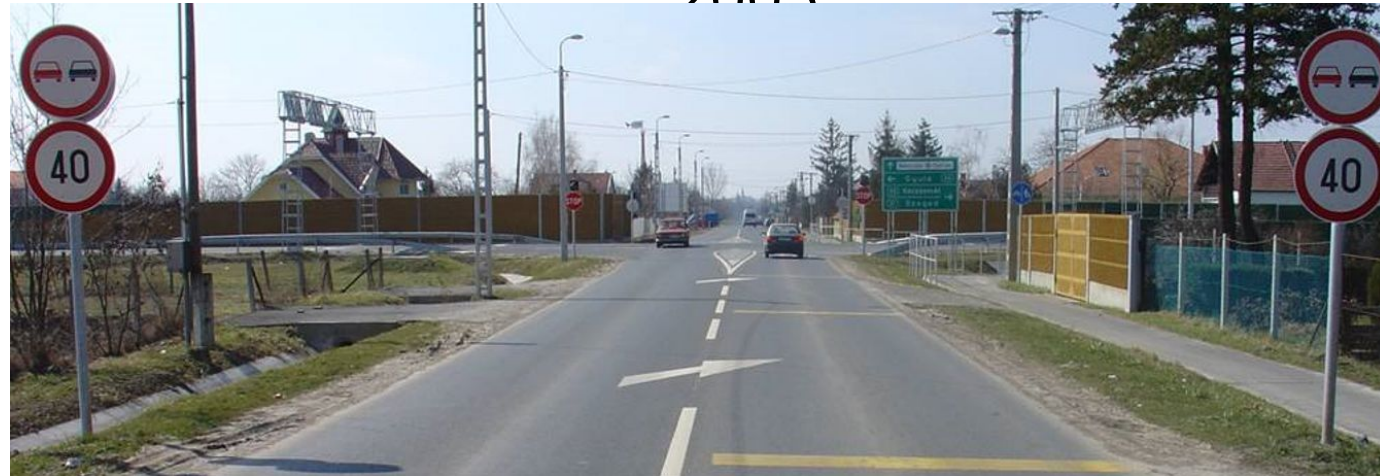
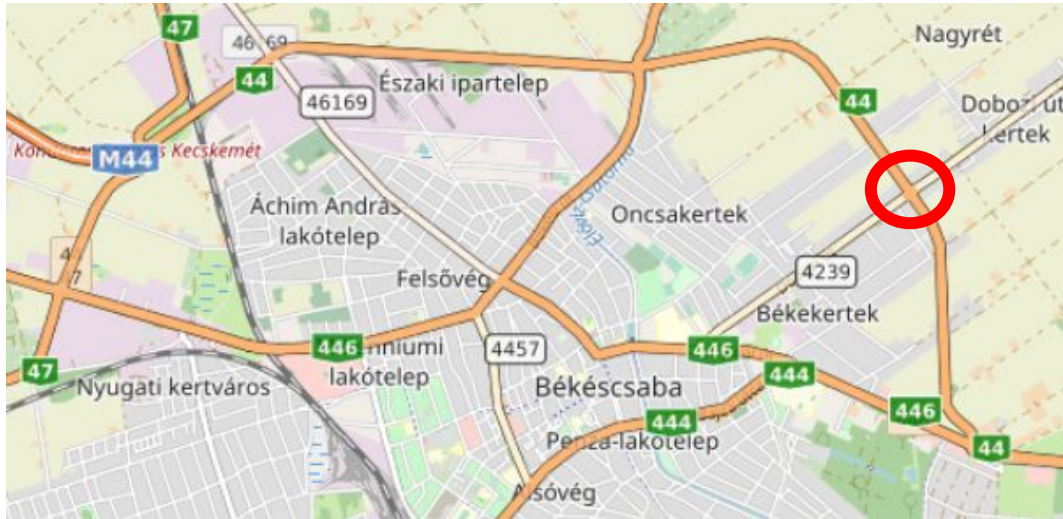
4. sz. főút „MOL”
csp, Szolnok, 2012



8. SZ. főút – 72. SZ.
főút
csomópontja,
Litér, 2010

Új elkerülő út, régi típusú csomópont I.

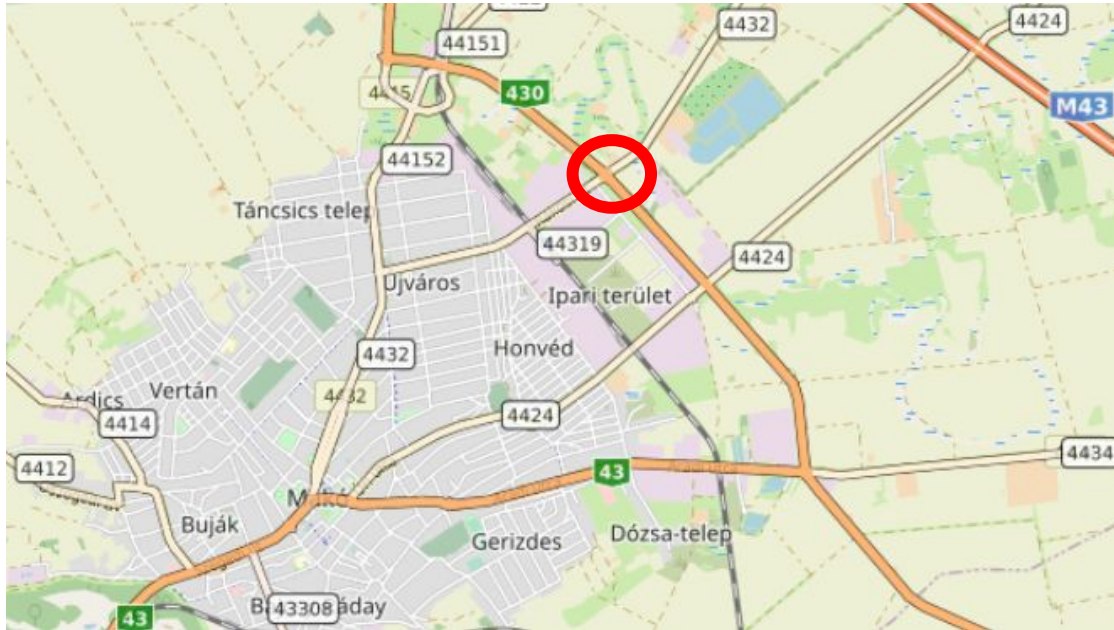
Békéscsaba, Dobozi út,
2005



2022.



Új elkerülő út, régi típusú csomópont II.



Makó, Rákosi út, 2021

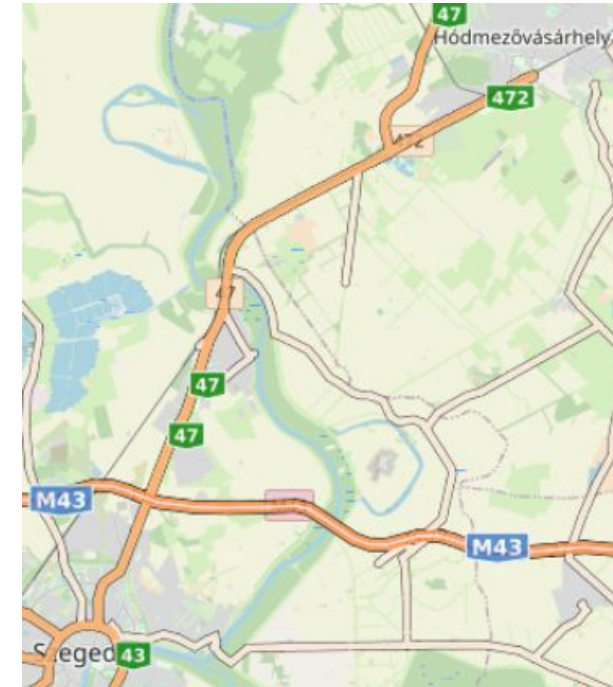


2022.
március



HŰHA I.

47. sz. főút – 100 km/óra



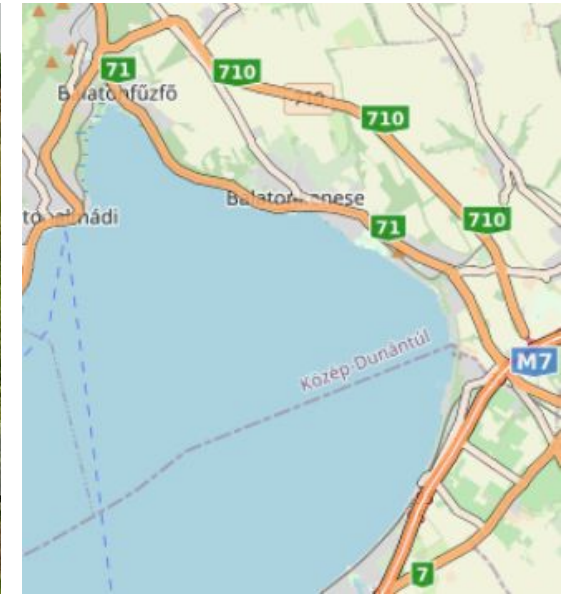
47. sz. főút – 100 km/óra



HŰHA II.



HŰHA III.



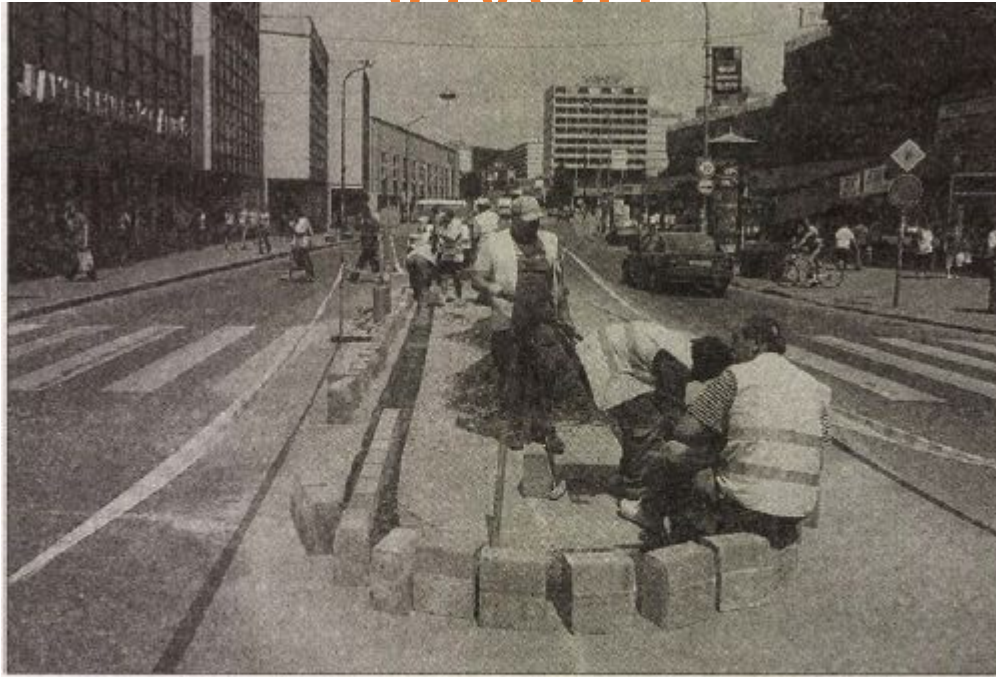
Ez itt a
másik
pálya
helye.



Kijelölt gyalogos-átkelőhely sok forgalmi sávon

– Aláírásgyűjtés. Közlekedési **jelzőlámpa** elhelyezését kérik a temetőbe járók és a környékeliek Pécsen, a Bolgár Néphadsereg úján, a temető szomszédságában, a temetőbejárattal szemben. Ezért sok aláírással beadvánnyal fordulnak majd a tanácshoz és más szervekhez. Az aláírásokat Györki Éva adminisztrátor és virágáros gyűjti.

Új Dunántúli Napló, 1990. 7. 4.



SZIGET A ZEBRÁKON. A biztonságosabb gyalogátkelés érdekében úgynevezett középszigeteket emelnek a zebrákon Salgótarján belvárosában - kaptuk a tájékoztatást Dobos Csabától, a Nógrád Megyei Állami Közútkezelő Kht. osztályvezetőjétől. Ugyanezt a forgalomtechnikai megoldást alkalmazzák Pálfalván, a síkfüvegyár melletti gyalogátkelőn is. A munkálatokat a hét első napján kezdték, s várhatóan a jövő héten fejezik be.

Nógrád megyei Hírlap, 2002. 7. 25.

– Nyomógombos forgalomirányító **jelzőlámpa** működik tegnap óta a Pécsi Köztemető főbejáratánál a gyalogátkelőnél, melynek használatáról tábla tájékoztat.

Új Dunántúli Napló, 1992. 10.31.

58. sz. főút, Pécs,
Temető főbejárat

21. sz. főút,
Zagyvapálfalva



10. sz. főút,
Piliscsaba

Kijelölt gyalogos-átkelőhely sok forgalmi sávon



58. sz. főút, Pécs, Temető főbejárat



10. sz. főút, Piliscsaba

21. sz. főút,
Zagyvapálfalva



Kijelölt gyalogos-átkelőhely sok forgalmi sávon



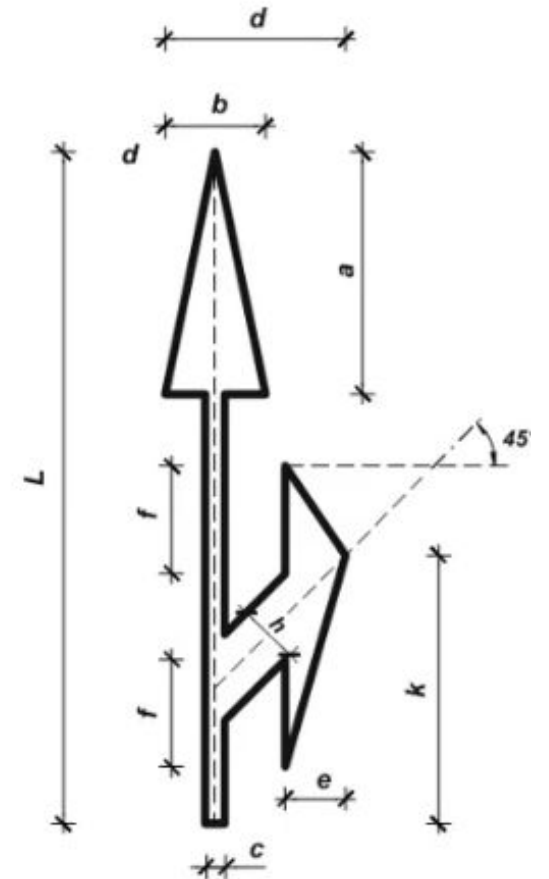
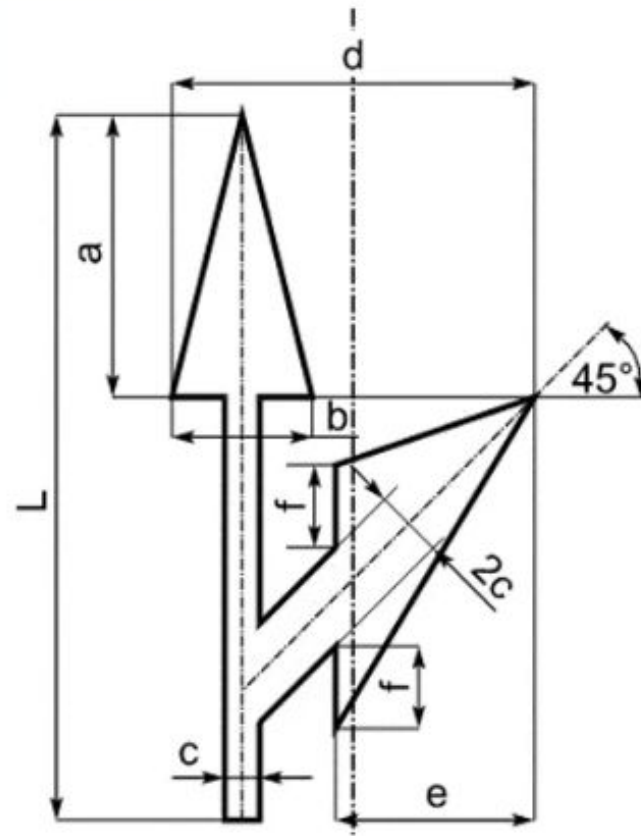
Szeged, Felső
Tisza-part, 2021.
október

2022. június



Ne koptassuk tovább az útburkolati jeleket

2022-ben új ÚME: sok-sok év után kikerülnek a kézi jelek a keréknyomból.



A forgalomtechnikus is hibázhat...

Összegzés

1. 20-30 év távlatából könnyű okosnak lenni.
2. Van még rosszabb: ha nem vonjuk le a tanulságot.
3. Mindig van a szakmai érveken felül „valami”.
(pénzügyi-politikai- környezetvédelmi szempont, területi kötöttség, időzítés)
4. Ha nincs, a „gyengébb” szakmai érvet képviselő az „erősebb”.
5. A hazai szabályozásban még nem létező csomóponti kialakítás a megoldás.
(turbó, jelzőlámpás körforgalom)
6. Elsőként tervezett csomóponti megoldás.
(gyorsforgalmi-gyorsforgalmi, még nem láttunk ilyet - lásd 180 pont a radaron).
7. **Hiányzik az elmúlt évtizedek közötti fejlesztéseinek komplex hatásvizsgálata.**
8. **Ezen alapuljon a KTSZ - hiányzó rész a csomópont-választási fejezet.**
(hálózati szerephez illeszkedve)

KÖSZÖNÖM SZÉPEN A
FIGYELMET!

Kezdődik a
kerekasztal-beszélgetés.

Képek forrása: Google Earth



Mocsari.Tibor@kozut.h