

III. FORGALMÁSZ ANKÉT

83. sz. főút 2x2 sávossal kialakításának közlekedésbiztonsági kérdései

32+574 – 68+641

Az előkészítés és építés mára már történelem

- **A 83. sz. főút 2x2 sávós főúti kialakítása** a 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendeletben – mint a **nemzetgazdaság számára kiemelt jelentőségű közúti közlekedési projekt** - nevesítésre került.
- A Kormány a 1371/2016. (VII. 15.) Korm. határozattal rendelkezett a 83 sz. főút IKOP 4. prioritás terhére történő megvalósításáról, és a 1505/2016 (IX.21.) Korm. határozattal a megvalósítás feltételeiről.
- Megkezdődött, illetve folytatódott a tervezés. Nem „M”, nem „R” hanem főút lett.

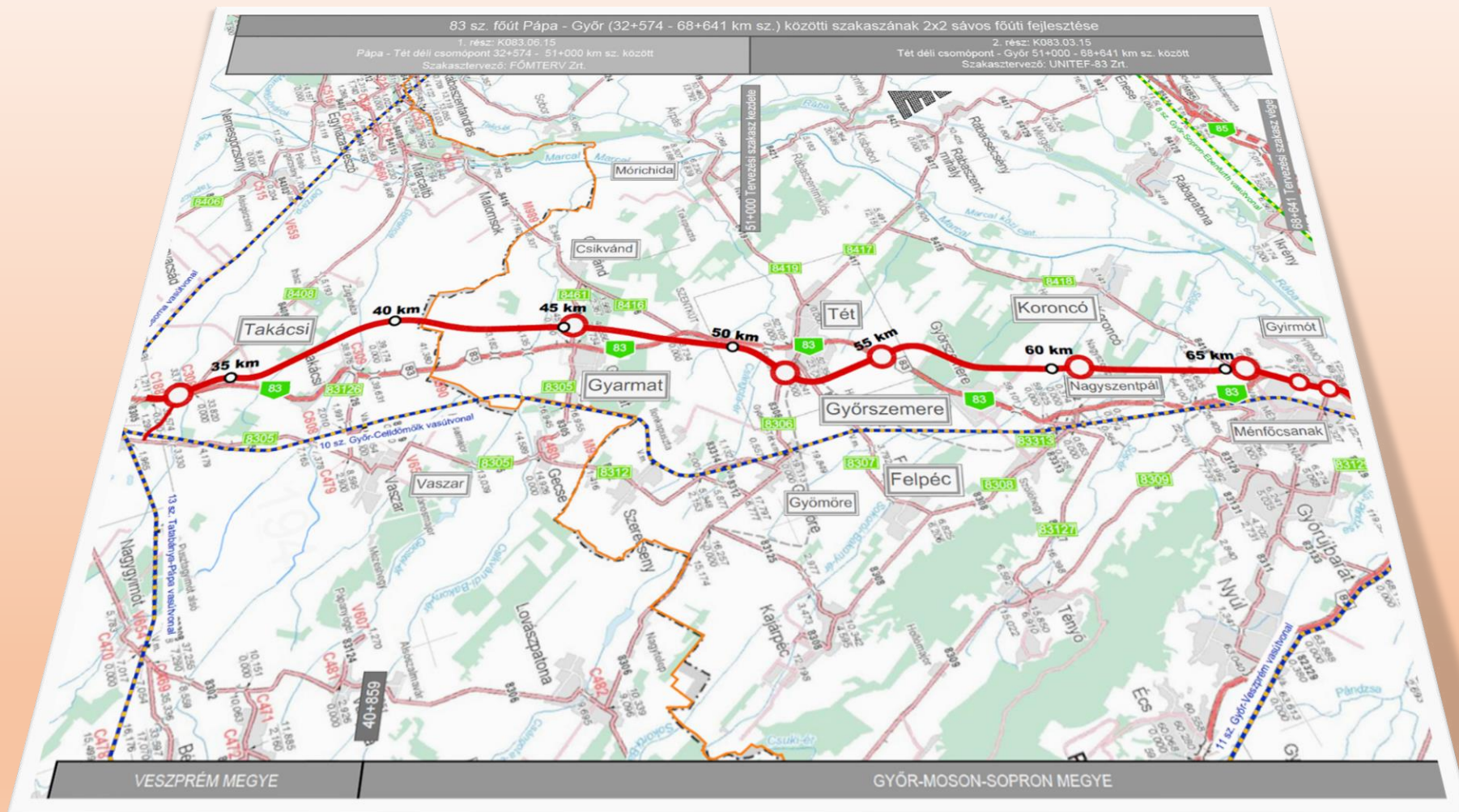
„ UME ELŐÍRÁSOK ALÓLI FELMENTÉSI KÉRELMEK:

A felmentési kérelmek felsorolása előtt megjegyezzük, hogy **az érvényes e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése c. Ütügyi Műszaki Előírás a 83 sz. főút (főpálya) tervezési diszpozícióban meghatározott 2x2 sávós, fizikai elválasztású, 110 km/h tervezési sebességű, 20,50 m korona szélességű főúti tervezési osztályát nem tartalmazza.** Az előírásokat – vonatkozó főúti előírások hiányában - a gyorsforgalmi utakra vonatkozó előírásoknak kellene megfeleltetni, ami esetenként túlzott műszaki tartalomhoz, magasabb beruházási, üzemeltetési és fenntartási költségekhez vezetne. Azon pontok esetében, ahol a vonatkozó előírásoknak megfelelő megoldás került kialakításra, de az Beruházó részéről, mint lehetséges költségcsökkentésre irányuló eltérés merült fel, ott azt az alábbi mellékletben található táblázat „Tervezett eltérő megoldás / helyszín” c. oszlopban feltüntettük. ...

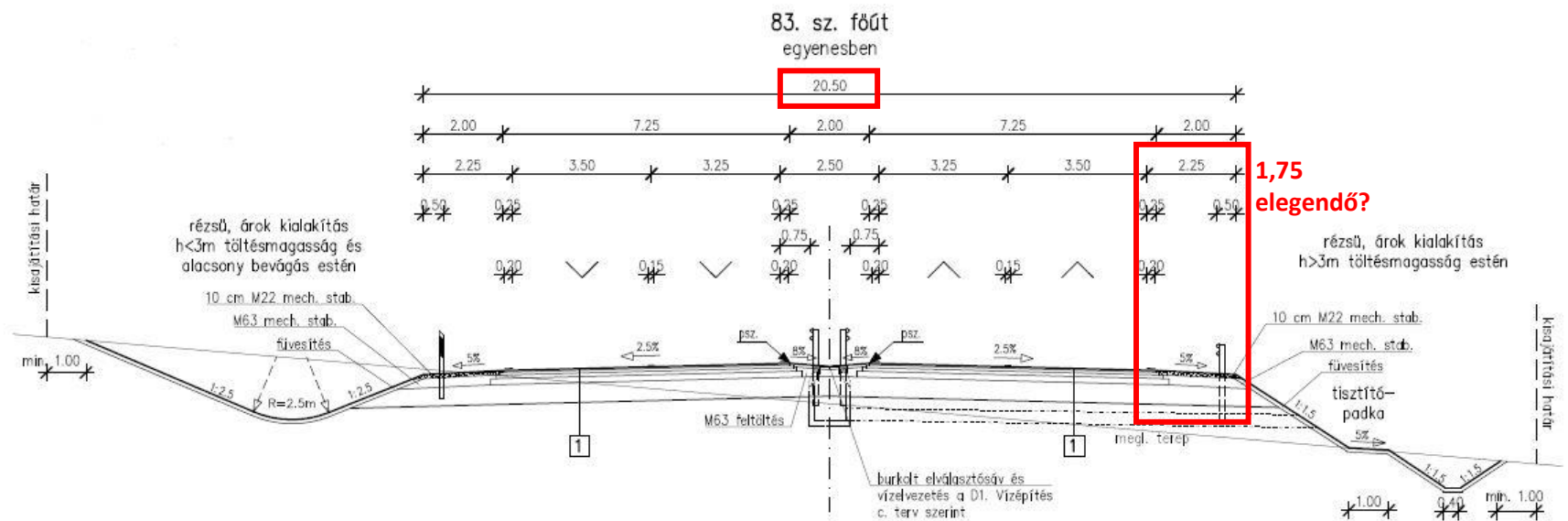
Budapest, 2019. március 27.”

2023- év végén átadásra került az új 2x2 sávós emelt sebességű főút.

Az előkészítés és építés mára már történelem



Keresztmetszeti kialakítás



Vélt és valós közlekedésbiztonsági problémák

Önmagát magyarázó út megvalósítása esetén a járművezető számára egyértelmű:

- hogy hogyan kell viselkednie
- mit várhat a többi szereplőtől
- és mire számíthat az úton



A biztonságos közlekedés érdekében a járművezetőnek fel kell ismernie:

- az út típusát (kategóriáját, osztályát) annak érdekében, hogy a sémához tartozó elvárásoknak megfelelően viselkedjen.

Fentiek értelmében az úttípusok legyenek egymástól egyértelműen elkülönülők, egy úttípuson belül viszont ne legyenek lényeges különbségek.

1.1. táblázat – Közutak tervezési osztályba sorolása⁶⁾

Külterületi közutak		Tervezési osztály jele	Környezeti körülmény	Tervezési sebesség v_n , km/h
Gyorsforgalmi utak	Autópálya	K.I.	A	130
			B, C	110
Főutak	Autóút	K.II.	A	90
			B, C	90
	I. rendű	K.III.	A, B	90
			C	80
	II. rendű	K.IV.	A	90
			B	70

Vélt és valós közlekedésbiztonsági problémák

A kiépült keresztmetszeti kialakítás és útkategória szabályozásából adódó kérdések és problémák

- Közlekedők által megválasztott haladási sebesség – Inkább autópálya jellegű
- Forgalmi, padka és biztonsági sávok/terek szélessége nem egyezik meg a gyorsforgalmi utakon alkalmazott értékekkel
- Teherautók előzése, csak autóúton és autópályán van tehergépkocsikra vonatkozó előzési tilalom.



Vélt és valós közlekedésbiztonsági problémák

www.infopapa.hu - 2025. Március 18. 08:38, kedd | Helyi Forrás: Szalóky Zsolt

„Egy ember sétálgatott az új 83-ason ma reggel”



1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól

21. § (1) A gyalogosnak a járdán, ahol pedig járda nincs, a leállósávon, az útpadkán vagy a kerékpárúton kell közlekednie.

(9) A gyalogosnak tilos

e) autópályán (a leállósávon is) közlekedni, valamint áthaladni;

f) autóúton (a leállósávon és az útpadkán is) közlekedni, valamint útkereszteződésen kívül áthaladni;

(12) A lakott területen kívüli út úttestjén, leállósávján, útpadkáján tartózkodó gyalogosnak/személynek – ide nem értve a gyalogosok zárt csoportban történő közlekedését – éjszaka és korlátozott látási viszonyok esetén fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie.

Vélt és valós közlekedésbiztonsági problémák

Győr, 83 sz. 2x2 sávos főút részben jelzőlámpás forgalomirányítású turbó körforgalom

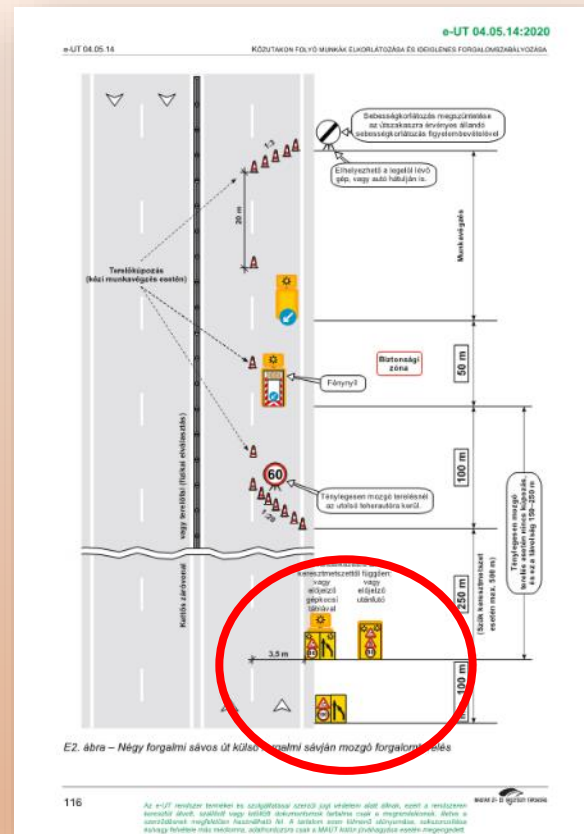
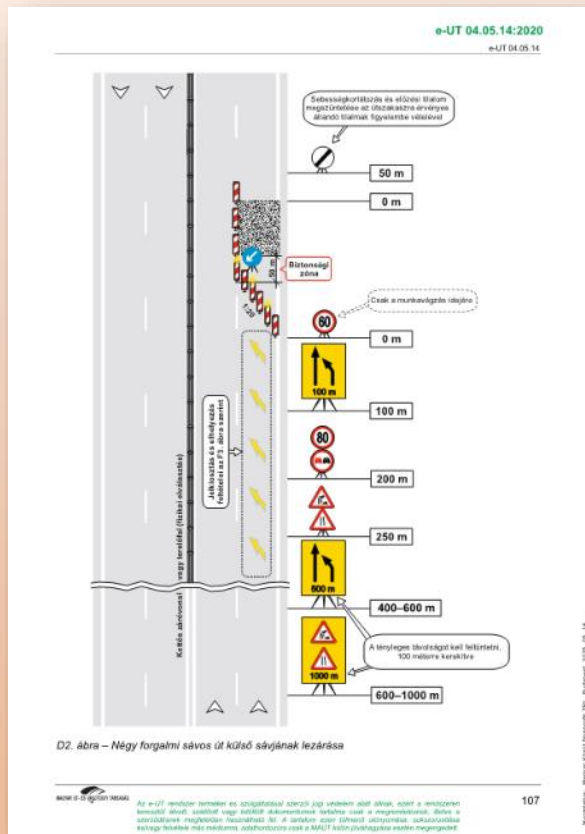
Előzmények:

- A településrészen élők több közösségi fórumon jelezték, hogy veszélyesnek tartják a 83 sz. főúton történő átkelést, aláírásgyűjtés, „irányított” szakmai döntés.
- Kivitelezési munkákkal párhuzamosan a kijelölt gyalogos-átkelőhelyek jelzőlámpás biztosítása kiépült.



Az üzemeltetés biztonsági problémái

Forgalomterelések problémái emelt sebességű főutakon



- Keskeny padka miatt mozgó terelés kialakítása nem lehetséges...
- A nagy ~120-130 km/h sebesség miatt (autóút – autópálya jellegű séma) TMA!!!

Az üzemeltetés biztonsági problémái

Erdősávok, vadvédő kerítések és vadbejutások kérdései

Az egybefüggő erdőrészek a vonalas létesítmény építése miatt megbontásra kerülnek, ebből adóan az erdőrészek közúthoz közeli részei kiszáradásnak indulnak, a közúti közlekedés és a közút tartozékai, és műtárgyai szempontjából veszélyessé válnak.

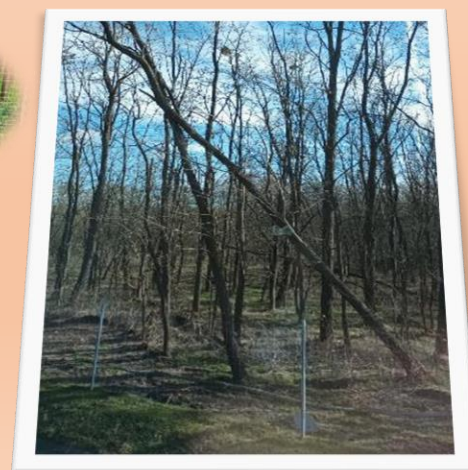
Az erdők károsodásának főbb okai:

- megváltozott víz és légköri viszonyok (szélteher)
- emberi beavatkozás, védőkerítés építés során megsérült fák
- védőkerítés közelsége (néhol 20 cm) miatt a fák törzse viharban a kerítéshez ér, dörzsölődik, emiatt idővel a kéreg leválik. (károsítók, gombák részére védelem nélküli felület keletkezik, a fa megbetegszik előbb-utóbb elpusztul)



Átadás után történt intézkedések:

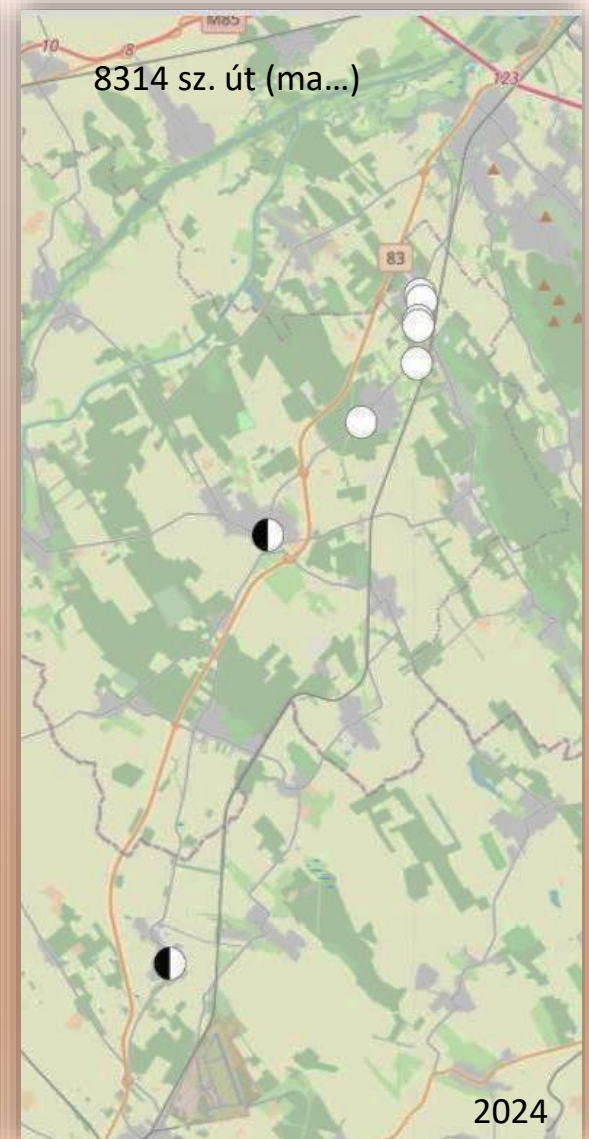
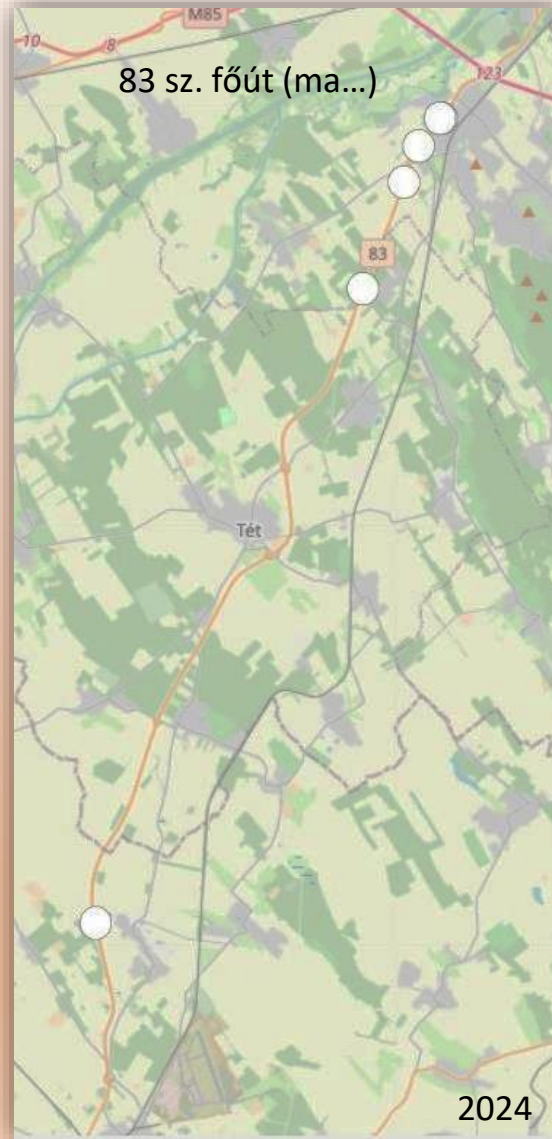
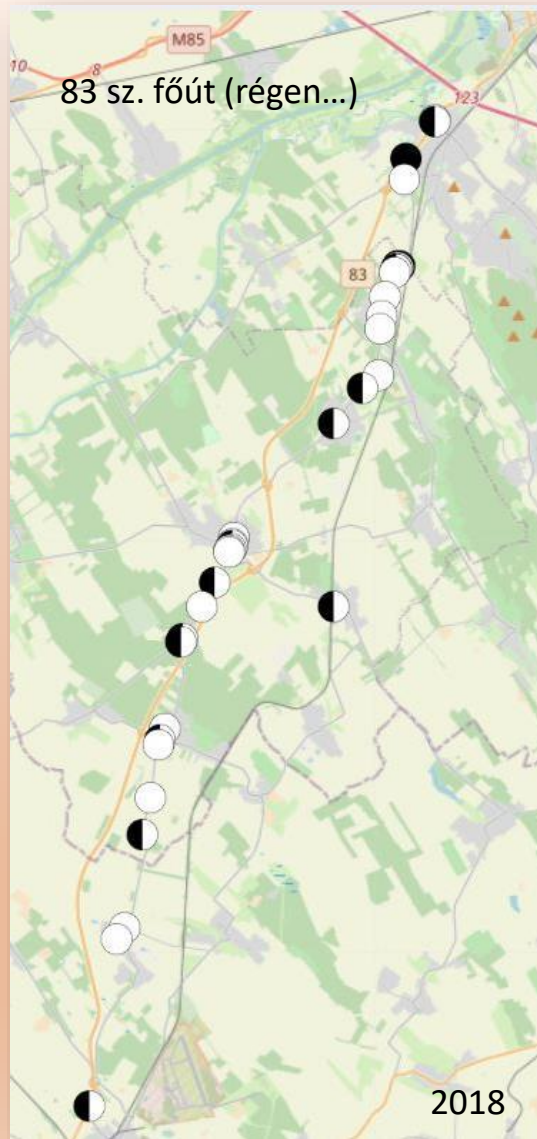
- védőkerítésre dőlt fák észlelése
- fakidőlésveszélyes helyszínek felmérése
- építető értesítése a problémáról
- szomszédos tulajdonosok felderítése és felszólítása írásban



SZEMÉLYI SÉRÜLÉSES BALESETI ADATOK ALAKULÁSA ELŐTTE (2018) – UTÁNA (2024) ÁLLAPOT ÖSSZEHASONLÍTÁSA

Anyagi káros balesetek „jelentős” mennyiségben történnek a szakaszokon
(Pápai mérnökség 28 db-ról tud, Győr körforgalmakban 8 db + 10 db úton.)

Baleseti adatok összevetése : 2018 vs. 2024 év

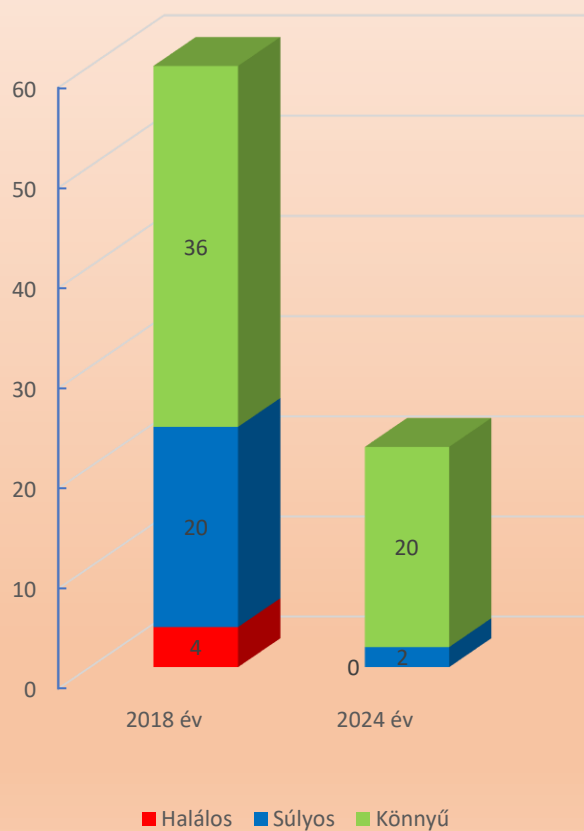


Baleseti adatok összevetése : 2018 vs. 2024 év

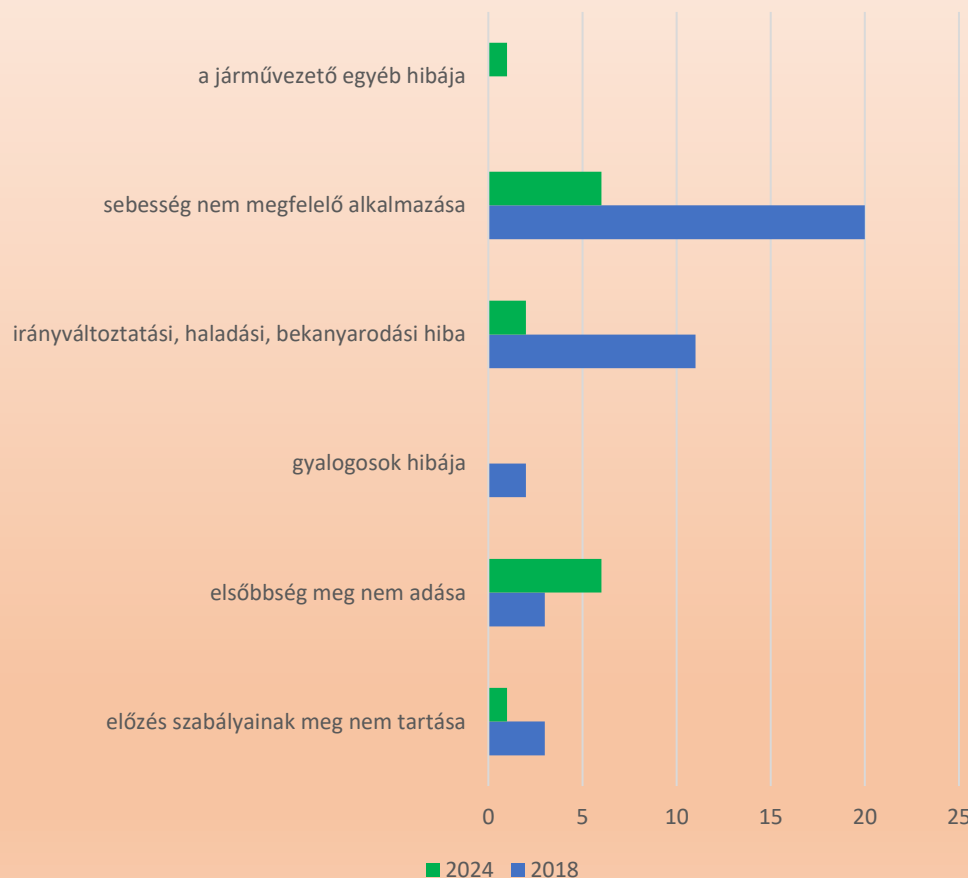
2018: 39 baleset – 60 sérült

2024: 16 baleset – 22 sérült

Balesetek kimenetele szerint



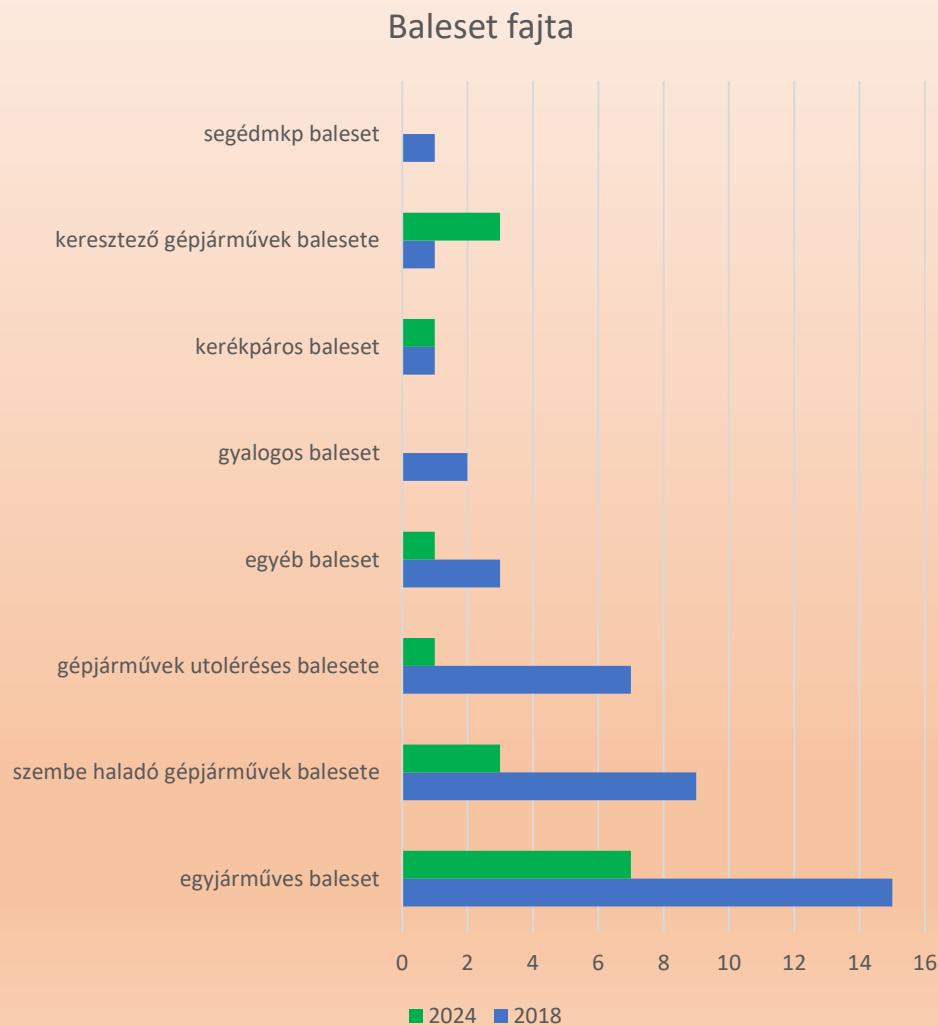
Ok csoportok



Baleseti adatok összevetése : 2018 vs. 2024 év

2018: 39 baleset – 60 sérült

2024: 16 baleset – 22 sérült



Összefoglalás és az összeállítás alatt megfogalmazódott kérdéseim

A baleseti adatokat fényében kimutatható, hogy a megépített útszakasz a közlekedésbiztonságot nagymértékben növeli, oly módon, hogy a közlekedési szolgáltatási szint is jelentősen emelkedett a régióban.

Kérdések későbbre:

- Tervezési előírások és útkategóriák körül minden rendben van-e?
- Erdősávok esetén a kisajátítási határok megfelelőek-e?
- Szabad-e ilyen főutakat építenünk? Mi lehet majd a hosszú távú irány és cél?

Köszönöm a megtisztelő figyelmet!