

**KözOP-3.5.0-09-11-2012-0018**



## Folyamatos 3 sávos (2+1 – 1+2) autóutak és főutak forgalomtechnikai jelzésrendszere

Folyamatos 3 sávos (2+1 / 1+2) utak jelzésrendszere az előzési szakaszoktól eltérően a **közlekedésbiztonság**, egyértelműség, felfoghatóság előtérbe helyezésével.

**Siska Tamás, Hóz Erzsébet**  
**Munkabizottság csapata**



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 11. 25.



**KözOP-3.5.0-09-11-2012-0018**



**Autóutak**  
**fizikai**  
**elválasztással**



**Főutak**  
**dupla záróvonallal, piros**  
**burkolati jellel elválasztva**

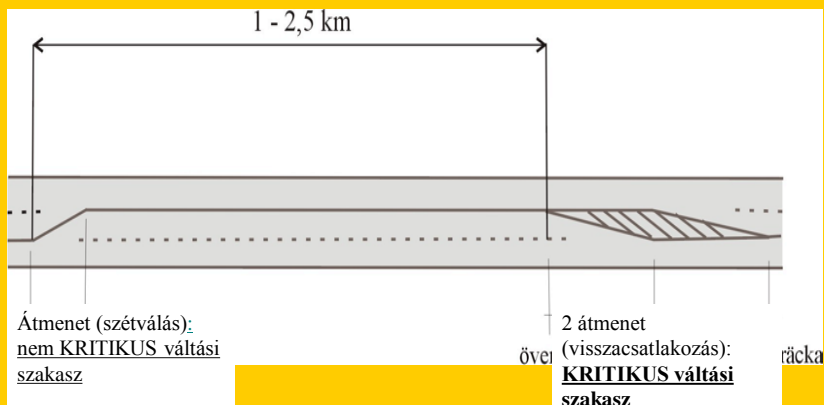


Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 11. 25.



Közlekedésbiztonsági szempontok: **úttípus**, ahol **váltakozó irányban** folyamatosan rendelkezésre áll az **előzési sáv**

ÚJ SZÉCHENYI TERV



Folyamatos 3 sávós (2+1-1+2) út elemei: szétválás, visszacsatlakozás



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 11. 25.



Alapelvek a jelzésrendszer kidolgozásánál

ÚJ SZÉCHENYI TERV

- Csak a szükséges és elégséges jelzést alkalmazzuk.
- Alapvetően térjen el a jelzése az egyéb utaktól, a **közlekedő ismerje fel**, hogy váltakozó irányban rendelkezésre áll előzési sáv, ahol előzhet. Úttípus, aminek van gyorsforgalmi és főúti változata is.
- Az úttípus kezdete és vége jelölve legyen, a becsatlakozó utakat követően a jelzések megismétlése ezért szükséges.
- Jelzőtábláinak alapszíne FEHÉR, FEKETE feliratokkal, piktogramokkal.
- Hangsúlyos legyen a **kritikus váltási szakasz előjelzése, jelzése**, ez **biztonsági kérdés**.
- Burkolati jelei nem térnek el a hazai általános gyakorlattól, de 1-2 kiegészítő burkolati jel alkalmazására szükség lehet.
- Szintbeli kereszteződéseiben az „alárendelt” irányból szükséges a fokozott figyelemfelhívás, hogy egyedi úttípusra hajt fel (? Nyitott kérdés).



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 11. 25.



**Autóúti** folyamatos 3 sávós (2+1-1+2)  
kialakítás jelzései: úttípus eleje-vége



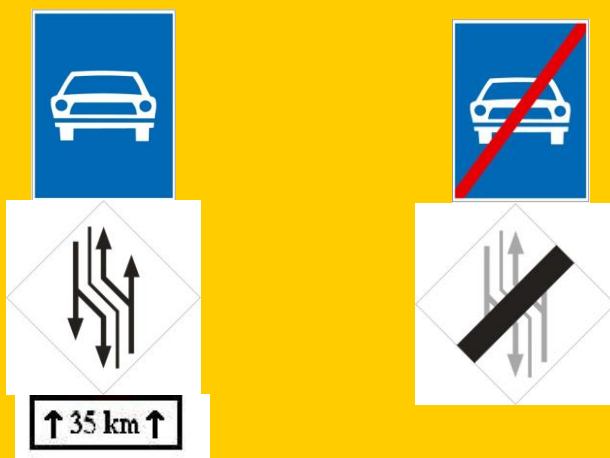
- Mindig **fizikai elválasztás** van, ezért csak az adott irányra vonatkozó jelzéseket tesszük ki.
- **Autóút tábla** kihelyezése az úttípust jelölő tábla fölé.
- Az úttípus kezdete és vége jelölve legyen, a becsatlakozó utakat követően a jelzések megismétlése ezért szükséges.
- Kiegészítő jelzőtáblán az út hossza.
- A kritikus, előzési sáv elfogyásának hangsúlyos jelölése 400 méterre és 200 méterre
- Jelzőtábláinak alapszíne FEHÉR, FEKETE feliratokkal, piktogramokkal.
- Burkolati jelei nem térnek el a hazai általános gyakorlattól, de 1-2 kiegészítő burkolati jel alkalmazására szükség lehet.
- Csak külön szintű kereszteződései vannak.



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 11. 25.



**Autóúti** folyamatos 3 sávós (2+1-1+2)  
kialakítás jelzései: úttípus eleje-vége



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 11. 25.



**Autóúti** folyamatos 3 sávós (2+1-1+2) kialakítás jelzései: előzési sáv kezdete és vége (400 méter, 200 méter)

Gyorsforgalmi jellegű út, ezért a jelzések **mindkét** oldalon megjelennek

**ELŐZÉSI sávok**, az általánosan alkalmazott kapaszkodó sávok „helyett”.



↑ 1000 m ↑

SZÉCHENYI TERV



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, B  
2014. 11. 25.



**Autóúti** folyamatos 3 sávós(2+1-1+2) kialakítás jelzései: egysávós és kétsávós szakaszok váltakozása

Gyorsforgalmi jellegű út, ahol ritmikusan váltakozik az előzési sáv.

**Fontos alapelv:** jelöljük a hosszakat.



↑ 1,2 km ↑

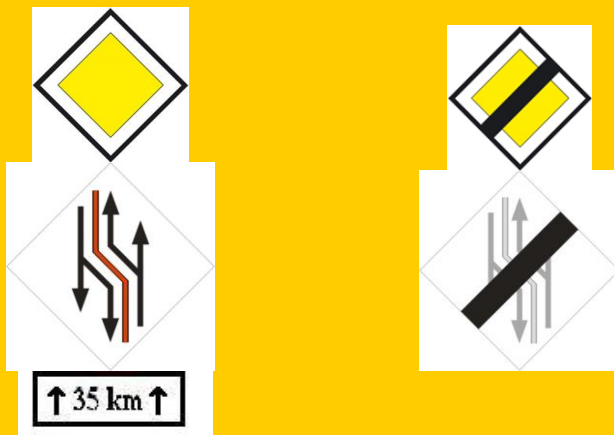
ZÉCHENYI TERV



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 11. 25.



**Autóúti** folyamatos 3 sávós (2+1-1+2)  
kialakítás jelzései: úttípus eleje-vége



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 11. 25.



**Főúti** folyamatos 3 sávós (2+1-1+2)  
kialakítás jelzései: úttípus eleje-vége



- Optikai elválasztás van általában, ezért a teljes keresztmetszetre vonatkozó jelzéseket kitesszük.
- Főútvonal tábla helyett az **úttípus-tábla** alkalmazható.
- Úttípus jelölése és minden csomópont után ismétlése.
- Kiegészítő jelzőtáblán az út hossza.
- A kritikus, előzési sáv elfogyásánál attól 400 méterre és 200 méter.
- Jelzőtábláinak alapszíne FEHÉR, FEKETE feliratokkal, piktogramokkal.
- Burkolati jelei nem térnek el a hazai általános gyakorlattól, de 1-2 kiegészítő burkolati jel alkalmazására szükség lehet.
- Szintbeli kereszteződései vannak: T-csomópont és egysávós körforgalom. különleges jelzést nem igényelnek.
- Autóbuszből az úton elhelyezhető.
- Egysávós irányban kiálló öblök létesítése (nyitott kérdés).



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 11. 25.



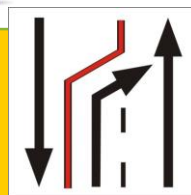
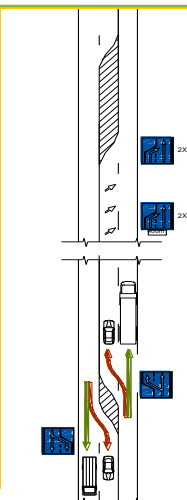
**Főúti** folyamatos 3 sávós (2+1-1+2) kialakítás jelzései: előzési sávok szakasz kezdete és vége (400 méter, 200 méter)

ÚJ SZÉCHENYI TERV

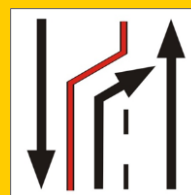
Főút, ezért a teljes keresztmetszetet „megmutatjuk”. A jelzések csak a jobb oldalon jelennek meg.

ELŐZÉSI sávok, kapaszkodó sávok „helyett”

↑ 1000 m ↑



200 m



400 m



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 11. 25.

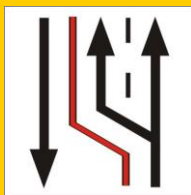
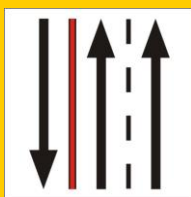


**Főúti** folyamatos 3 sávós (2+1-1+2) kialakítás jelzései: egysávós és kétsávós szakaszok váltakozása

ÚJ SZÉCHENYI TERV

Főút, ahol ritmikusan váltakozik az előzési sáv.

Fontos alapelv: itt is jelöljük a hosszakat, jelöljük a dupla záróvonalat, közte piros burkolati jellel.



200 m

400 m

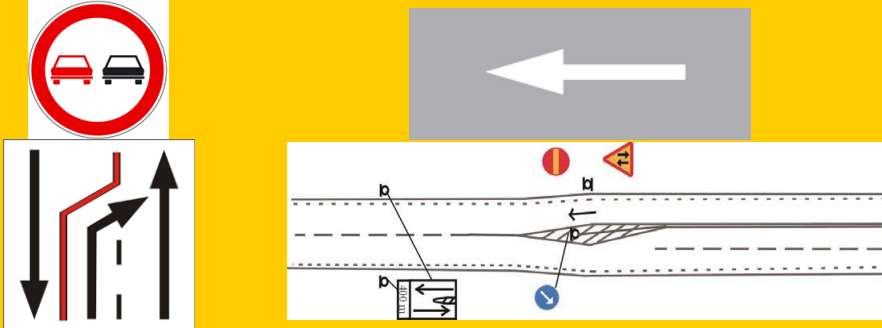


Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 11. 25.



„Előzni tilos” jelzés kihelyezése a főúti kialakításnál szükséges, Útburkolati jeleknél többletjelzés a főúti kialakításnál

ÚJ SZÉCHENYI TERV



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 11. 25.



Nyitott kérdések

ÚJ SZÉCHENYI TERV

Tehergépkocsi általános előzési tilalmát kiterjesszük-e a főútra is?



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest  
2014. 11. 25.



Nyitott kérdések

ÚJ SZÉCHENYI TERV

07-18-2014 12:01:13



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest

2014. 11. 25.



ÚJ SZÉCHENYI TERV

Köszönöm a megtisztelő figyelmet.



Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Budapest

2014. 11. 25.

