

# **Az éjszakai útbeutazások tapasztalatai**

**... avagy hol kell előzési tilalmat  
elrendelni?**

**I. Magyar Közlekedési Konferencia  
Eger 2017. október**

# Ki kell-e írni?



Ösztönös életfeltés

# Ki kell-e írni?



**KRESZ**

**34. § (8) Tilos előzni:**

**c) be nem látható útkanyarulatban,**

**Előzni tilos**

**Miért nem?**

# Melyik ívben kezdenél előzéshez?



# Melyik ívben kezdeneél előzéshez?



# Néhány fénykép egy másik útról. Melyik útszakasz alkalmas előzésre?



... és ezek közül?



# Vajon melyik úton nagyobb a szabálytalan előzésből bekövetkező balesetek aránya ?

3/68=4,4%

Szűrési feltételek

**Időszak meghatározása**  
2012.01.01 -tól 2017.06.30 -ig (éééé.hh.nn)

**Baleset adatai**

Törlés Közút száma és betűjele = 75 +

Törlés A baleset helye = lakott területen kívül +

További feltételek felvétele ...

**Résztevők adatai**

Törlés egyik -

További feltételek felvétele ...

**Sérültek adatai**

Törlés egyik -

További feltételek felvétele ...

Előzetes szűrés 68 baleset, 86 sérült

Szűrési feltételek

**Időszak meghatározása**  
2012.01.01 -tól 2017.06.30 -ig (éééé.hh.nn)

**Baleset adatai**

Törlés Közút száma és betűjele = 75 +

Törlés A baleset helye = lakott területen kívül +

Törlés Elsődleges ok-csoport = előzés szabályainak meg nem tartása +

További feltételek felvétele ...

**Résztevők adatai**

Törlés egyik -

További feltételek felvétele ...

**Sérültek adatai**

Törlés egyik -

További feltételek felvétele ...

Előzetes szűrés 3 baleset, 3 sérült

forgalom: 3218 j/nap

nehéz : 294 j/nap



# A másik út

14/133=10,5%

Szűrési feltételek

**Időszak meghatározása**  
2012.01.01 -tól 2017.06.30 -ig (éééé.hh.nn)

**Baleset adatai**  
Törlés Közút száma és betűjele = 53 +  
Törlés A baleset helye = lakott területen kívül +

További feltételek felvétele ...

**Résztevők adatai**  
Törlés egyik -

További feltételek felvétele ...

**Sérültek adatai**  
Törlés egyik -

További feltételek felvétele ...

Előzetes szűrés 133 baleset, 227 sérült

Szűrési feltételek

**Időszak meghatározása**  
2012.01.01 -tól 2017.06.30 -ig (éééé.hh.nn)

**Baleset adatai**  
Törlés Közút száma és betűjele = 53 +  
Törlés A baleset helye = lakott területen kívül +  
Törlés Elsődleges ok-csoport = előzés szabályainak meg nem tartása +

További feltételek felvétele ...

**Résztevők adatai**  
Törlés egyik -

További feltételek felvétele ...

**Sérültek adatai**  
Törlés egyik -

További feltételek felvétele ...

Előzetes szűrés 14 baleset, 33 sérült

forgalom: 5226 j/nap  
nehéz : 647 j/nap

# ... és egy harmadik

4/59=6,8%

**Szűrési feltételek** [X]

**Időszak meghatározása**  
2012.01.01 -tól 2017.06.30 -ig (éééé.hh.nn)

**Baleset adatai**

Törlés Közút száma és betűjele = 34 +

Törlés A baleset helye = lakott területen kívül +

További feltételek felvétele ...

**Résztvevők adatai**

Törlés egyik -

További feltételek felvétele ...

**Sérültek adatai**

Törlés egyik -

További feltételek felvétele ...

Előzetes szűrés 59 baleset, 84 sérült

**Szűrési feltételek** [X]

**Időszak meghatározása**  
2012.01.01 -tól 2017.06.30 -ig (éééé.hh.nn)

**Baleset adatai**

Törlés Közút száma és betűjele = 34 +

Törlés A baleset helye = lakott területen kívül +

Törlés Elsődleges ok-csoport = előzés szabályainak meg nem tartása +

További feltételek felvétele ...

**Résztvevők adatai**

Törlés egyik -

További feltételek felvétele ...

**Sérültek adatai**

Törlés egyik -

További feltételek felvétele ...

Előzetes szűrés 4 baleset, 4 sérült

forgalom: 2892 j/nap  
nehéz : 282 j/nap

# ... végül az országos adatok

680/7256=9,4%

**Szűrési feltételek** [X]

**Időszak meghatározása**  
2012.01.01 -tól 2017.06.30 -ig (éééé.hh.nn)

**Baleset adatai**  
Törlés A baleset helye = lakott területen kívül +  
Törlés Útkategória (OKA) = II. rendű út +  
További feltételek felvétele ...

**Résztevők adatai**  
Törlés egyik -  
További feltételek felvétele ...

**Sérültek adatai**  
Törlés egyik -  
További feltételek felvétele ...

Előzetes szűrés 7257 baleset, 11656 sérült

**Szűrési feltételek** [X]

**Időszak meghatározása**  
2012.01.01 -tól 2017.06.30 -ig (éééé.hh.nn)

**Baleset adatai**  
Törlés A baleset helye = lakott területen kívül +  
Törlés Útkategória (OKA) = II. rendű út +  
Törlés Elsődleges ok-csoport = előzés szabályainak meg nem tartása +  
További feltételek felvétele ...

**Résztevők adatai**  
Törlés egyik -  
További feltételek felvétele ...

**Sérültek adatai**  
Törlés egyik -  
További feltételek felvétele ...

Előzetes szűrés 680 baleset, 1191 sérült

# Összehasonlítás

2012.01.01. - 2017.06.30. között, lakott területen kívüli balesetek

út száma	összes baleset	szabálytalan előzésből	arány %	nehéztgk. arány %
75	68	3	4,4	9,1
53	133	14	10,5	12,4
34	59	4	6,8	9,6
II. rendű főutak	7256	680	9,4	

# Mit ír a tervezési szabályzat?

1.2. táblázat – Tervezési elemek szélső értékei a tervezési sebesség függvényében

Tervezési elemek		Tervezési sebesség, $v_s$ , km/h										
		30	40	50	60	70	80	90	100	110	130	
Helyszínrajz	Legkisebb körívsugár, $R_{min}$ , m	25	45	80	120	180	250	340	450	600	900	
	Legkisebb átmenetív-paraméter, $P_{min}$ , m	21	32	48	64	85	130	165	180	220	300	
Hosszszelvény	Legnagyobb hosszésés, $e_{max}$ , %	Külterület	11	10	9	8	7	6	5,5	5	4	
		Belterület	15	14	12	10	8	7	6	5,5	5	–
	Legkisebb domború lekerekítő ívsugár, $R_{dmin}$ , m	Megállási látótávolság alapján	160	350	700	1200	2100	3500	5500	8500	9200	15 500
		Előzési látótávolság alapján	11 000	13 500	16 500	20 000	25 000	30 000	40 000	50 000	65 000	–
	Legkisebb homorú lekerekítő ívsugár, $R_{h min}$ , m	250	500	800	1100	1600	2300	3000	3900	5000	8000	
Kereszt-szelvény	Legkisebb oldalesés, $d_{min}$ , %	2,5										
	Legnagyobb túlemelés, $q_{max}$ , %	7										
	Túlemelés-kifuttatás maximuma, $\Delta e_{r max}$ , % minimuma, $\Delta e_{r min}$ , %	2	1,5	1	0,5					0,3		
		0,3										
Látótávolság	Legkisebb megállási látótávolság ( $e = 0\%$ ) mellett, $L_m min$ , m	25	35	50	65	85	110	140	170	210	300	
	Legkisebb előzési látótávolság, $L_e min$ , m	300	330	360	400	440	500	560 m	600	700	–	

## 20/84. jelenlegi és tervezet

**24. § (1)** Az előzési tilalmat abban az esetben kell elrendelni, ha a korlátozott látótávolság, hosszú emelkedők vagy különleges forgalmi körülmények miatt az előzési műveletek veszélyesek, és a járművezetők ezeket a veszélyes körülményeket az adottságokból a szükséges figyelemmel és elővigyázatossággal haladva nehezen ismerhetik fel. **JÓ!**

## 20/84. tervezet

Az előzési tilalmat – amennyiben az úttesten a forgalmi irányok, illetőleg a forgalmi sávok elválasztására hosszirányú útburkolati jelek kerültek elhelyezésre – az „Előzni tilos” jelzőtábla és a „Záróvonal” útburkolati jel **egyidejű** alkalmazásával kell elrendelni. **NEM JÓ!**

# Útburkolati jelek tervezése e-UT 04.03.11

**8.11.** Vízszintes ívekben és hosszirányú domború lekerekítésekben záróvonalat kell létesíteni ott, ahol a rendelkezésre álló látótávolságok az 1. táblázatban látható értékek alá csökkennek [ $L = 3 \times (V_m - 20)$ ].

1. táblázat – A látótávolság határértékei

Megközelítési sebesség ( $V_m$ ) [km/h]	Látótávolság (L) [m]
130	330
120	300
110	270
100	240
90	<b>210 m</b>
80	180
70	150
60	120
50	90
40	60
30	30

# KÖVETKEZTETÉS, JAVASLAT

- Az a nagyon komoly gyanúm, hogy a szabálytalan előzésből bekövetkező baleseteknek és a vízszintes ívek jelenlegi gyakorlat szerinti forgalomszabályozásának igen csekély köze van egymáshoz.
- Javaslom átgondolni, hogy az előzési tilalmak forgalomszabályozási eszközökkel történő elrendelése korlátozódjon azokra a helyekre, ahol azt más közlekedési résztvevők érdekében szükséges (pl.: gyalogos-átkelőhelyek, csomópontok térsége,...stb).
- Az út magassági vonalvezetéséből adódó látótávolság hiányok esetén
- **Továbbá azon vízszintes ívek esetén, ahol a belátható útszakasz abba dilemma zónába esik, amikor a járművezető önmaga nem képes megítélni azt, hogy biztosan nem elegendő vagy biztosan elegendő a látótávolsága.**
- Általános elvként is szeretném megfogalmazni, hogy nem akkor kell segíteni, amikor biztosan tudja, hogy mi biztonságos, hanem akkor, amikor bizonytalan.

**GONDOLKODJUNK EL RÓLA!**



# Mennyi időnk van rá?

Becslésem szerint kb. 20 év.

Néhány éven belül a járművek széria felszerelése lesz az egymással történő kommunikációt biztosító rendszer, amely nem fogja megengedni az összeütközést.

A mai hatályos forgalomszabályozási rendelet 33 éves!

**ENNYI IDEIG NE VÁRJUNK!**

Köszönöm a figyelmet

Nagy Zoltán

üzemeltetési és fenntartási  
vezető mérnök

Magyar Közút NZRT.

e-mail:nagy.zoltan3@kozut.hu