

A 2x1 sávós autóutak baleseti helyzetét vizsgáló szakértői munkacsoport

ÁLLÁSFOGLALÁSA

Előzmények

Az M15 és M70 autóutakon 2011. júniusban történt tragikus közlekedési balesetek kapcsán a 2x1 sávós autóutak közlekedésbiztonsági helyzetének áttekintése, a baleseti okok vizsgálata, a lehetséges beavatkozási megoldások meghatározása, a járművezetőkre vonatkozó követelmények betartása, ellenőrzési lehetőségeinek feltárása, a tervezés előtt álló kis forgalmú autóutak keresztmetszeti kialakítására javaslattétel céljából a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium eseti szakértői munkacsoportot hívott össze. A munkacsoport létrehozásának közvetlen előzménye volt a Letenyén 2011. június 24-én a Zala Megyei Kormányhivatal által összehívott koordinációs értekezlet, ahol az NFM ígéretet tett arra, hogy a baleset-megelőzést célzó helyi javaslatokat megvizsgálja. A munkacsoport az előbbi témakörök tárgyában öt ülést, illetve 2011. július 15-én helyszíni bejárást tartott.

A munkacsoportba tagokat delegáltak:

- Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
- Állami Autópálya Kezelő Zrt.
- Magyar Közút NZrt.
- Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozat
- Magyar Útügyi Társaság
- Nemzeti Közlekedési Hatóság
- Zala Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőség
- Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
- Közlekedéstudományi Intézet
- ORFK-OBB
- Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ

Az M70 autóút és a 2x1 sávós autóutak közlekedésbiztonsági helyzete

Az V. Helsinki folyosó részét képező - 21.3 km hosszú - M70 autóút a csomópontok térségében 2x2 sáv + leállósáv kiépítésű, a csomópontok között 2x1 sávós kiépítésű nemesített padkával. A két 2x1 sávós szakasz 5.7, illetve 5.0 km hosszúságú. Az M70 autóút forgalma az átadás (2005) óta, 1630 jármű/nap értékről 2011-re 7408 jármű/napra emelkedett, a járművek mintegy fele teherautó. Jelentős járműszám-növekedés (tranzitforgalom) tapasztalható a szlovén szakasz átadása, 2008. augusztusa óta, mely nem járt együtt a balesetek számának hasonló arányú növekedésével, ezért az autóút relatív baleseti mutatója az elmúlt három évben jelentősen javult. Az átadás óta történt 32 személysérüléssel járó baleset 81%-a éjjel, ill. szürkületben következett be, túlnyomórészt, 24 esetben külföldi (ebből 12 esetben román)

résztevével. A jellemző baleseti okok az M70 autóúton: szabálytalan előzés, a figyelmetlen vezetés valamint a gyorsajtás. A balesetek több, mint felében bizonyíthatóan szerepet játszott a járművezető elalvása, illetve a fáradtság. A környéken élő, dolgozó szemtanúk beszámolóinak alapján okkal feltételezhető, hogy a balesetek egy része pedig a téves helyzetfelismerésből fakad (szembe jövő forgalom). A ponttérkép alapján 3 eset kivételével a személyesérüléses balesetek a két, egyenként mintegy 5 km hosszú 2x1 sávú szakaszon történtek.

Az M70 autóút baleseti mutatói – összehasonlítva az ország többi 2x1 sávú autóúti szakaszával, illetve a jelentős tranzitszerepet betöltő 2x1 sávú főutakkal – nem túlzottan kedvezőtlenek, ennek ellenére a balesetek tipikus jellegére tekintettel a felülvizsgálat indokolt volt. Az autópályák jellemzőihez képest kedvezőtlen ezen útszakaszok baleseti helyzete, de a fajlagos értékek az egyes 2x1 sávú főúti szakaszokon számított súlyozott relatív baleseti mutatóknak mindössze negyede, ami a (még mindig) viszonylag kis forgalommal függ össze. Az országos közutakon 2008-2010 között történt személyesérüléses balesetek száma alapján készült göckeresés sorrendjében 32 db 5 km hosszú útszakasz előzi meg az M70 4+000 és 9+000 közötti szakaszát, ahol 16-nál több személyesérüléses balesetet regisztráltak. E táblázat szerint sokkal kedvezőtlenebb baleseti mutatókkal rendelkeznek – többek között - egyes jelentősen nagyobb forgalmat levezető főutak, autóutak (pl.: 4. sz. főút, M2 autóút).

Az M70 autóúton bekövetkező baleseteknek egyik sajátos oka a változó keresztmetszet, mert a közlekedők a kapcsolódó magyar és szlovén autópályák hosszú 2x2 sávú, osztottpályás szakaszai között rövid 2x1 sávú kétirányú autóúti szakaszokkal találkoznak.

Fentieket összegezve a munkacsoport megállapította, hogy az út baleseti statisztikája a többi 2x1 sávú autóúthoz, vagy a főutakhoz viszonyítva nem mondható kiemelkedően rossznak, azonban a forgalombiztonság további forgalomtechnikai intézkedésekkel javítható és javítandó.

2010. decemberében forgalmi rend felülvizsgálatot végeztek az úton, mely alapján a 2x1 sávú szakaszokon 90 km/h sebességkorlátozást vezettek be. Ezen szakaszok hosszát és a megengedett sebességet több helyen is jelezték, a szembejövő forgalomra fluoreszkáló táblával hívták fel a figyelmet, a 2x1 sávú szakaszból még hátralevő hossz kijelzésével (kiegészítő táblán). Végül 2011. június 25-26.-án piros középpel kettős záróvonal lett felfestve a 6+900 km szelvénytől kezdődően a 9+200 km szelvényig.

Beavatkozási javaslatok az M70 autóúton

A bizottság egyetértett abban, hogy a szabálytalan előzésből és elalvásból eredő balesetek elkerüléséhez a végleges megoldás a – hálózati hiányt is jelentő – 2x1 sávú szakaszok mielőbbi átépítése az eredetileg is tervezett, 2x2 sávú keresztmetszetű autópályává.

Ennek megvalósulásáig, minél hamarabb, szükségesnek tartjuk a 2x1 sávú szakaszokon a járműforgalom „csatornázását” az előzési tilalom bevezetését, és olyan forgalomtechnikai eszközök alkalmazását, amelyek az ellenkező irányú forgalmi sáv igénybevételét akadályozzák.

Ennek érdekében, illetve az átmeneti időszakban az alábbi intézkedéseket javasoljuk:

1. Az M70 autóút 2x1 sávú szakaszának 2x2 sávossá építéséhez a szükséges tervezési feladatok elindítása (a tervezési, engedélyezési időszükséglet 3-5 év, kivitelezés 1,5-2 év). A kivitelezés mielőbbi megvalósítása érdekében a hosszú távú fejlesztési programba (1222/2011. /VI.29./

Korm. határozat) kerüljön bele a beruházás, mégpedig a 2016-ig terjedő első programciklusba. (Az M2 és az M15 legkésőbb 2016-ig átépül a kormányprogram szerint, az M19 átépítése forgalmi, közlekedésbiztonsági és hálózati szempontból nem indokolható, javasolt főúttá történő átminősítése.)

2. Az M70-es autótűt 2x1 sávós szakaszain (3+600 kmsz és 9+300 kmsz, illetve a 11+700 és 16+700 között – ebből 2,3 km már elkészűt) előzési tilalom bevezetése kettős záróvonal, közöttte piros színű burkolatjel felfestésével, akusztikus hatásű burkolati jelek alkalmazásával. Az előzési tilalommal érintett szakaszok hosszát kiegészítű jelzűtáblán jelezni szükséges. A Minisztérium ŰME alűli felmentű (és egyben elrendelű) levele alapján a 2x1 sávós szakaszokon további, a haladási irányt jelzű 4-7 nyűlpár felfestése szükséges.
3. Fűggűleges műanyag forgalomtechnikai terelűelemek alkalmazása a kétirányű jűrműforgalom elválasztására. (A terelűelemek által szűkített útburkolat miatt az ÁAK-nak új ekék beszerzése szükséges a hóeltakarításhoz.)
4. A 2x1 sávós szakaszokon a jelzűtáblák baloldali ismétlésének megsűntetése a 2. pont elkészűlése után.
5. A meglevű egy útpályára, irányonkénti egy forgalmi sávra figyelmeztetű jelzűtáblák kihelyezése a 2x1 sávós útszakaszon lévű, a 3+880 kmszelvényben és a 15+695 kmszelvényben lévű hidakra a forgalmi sávok fűlű, DG fűliás kivitelben, az előíráshoz képest megnűvelt méretben.
6. A 2x2 - 2x1 sávós szakasz-átmeneteknél (4 helyszűnen) figyelemfelhűvű, keresztirányű sebességcsűkkentésre figyelmeztetű akusztikus burkolati jelek elhelyezése szükséges a beton terelűelemek vége és a záróvonal kezdete között (6 elem, csűkkentett bordamagasság).
7. Közlekedésbiztonsági célű táblák elhelyezése az M70 mentén, figyelmeztetűve a balesetveszűlyes útszakaszra (4 nyelven, az alábbi sorrendben: magyar; angol; román; szlovén).
8. Az M70-es autótűt jobb és bal oldalán a 20+600 kilométerszelvényben már elűzetesen kiépített, de a közűti forgalom részere meg nem nyűtott kijelűlt pihenűhely, ideiglenesen vagy véglegesen történű megnyűtása gyakoribb rendűri, hatűsági ellenűrzés céljából. Az ellenűrzés végzéséhez szükséges forgalomtechnikai sávelfogyás elűjelzűrendszer kiépítése kinyűtható táblákkal, éjszakai kivilágítással.
9. A hatűsági ellenűrzések számának nűveléséhez a Zala megyei Kormányhivatal Közlekedési Felűgyelűsége eszkűzeinek fejlesztése.
10. A Rendűrség technikai eszkűzeinek fejlesztése szükséges: a Zala megyei RFK Autópályá Alosztály részere egy darab Fűma Laser III. típusű sebességmérű berendezés és egy civil, nagy teljesűtményű szolgálati személygépkocsii videokamerás rűgzítű berendezéssel.
11. Az állandű, demonstratív rendűri jelenlét biztosítása érdekeben, a Zala megyei RFK eszteregnyei Autópályá Alosztály eredetileg rendszeresített létszűmra bűvítendű, a nagyobb számű, fokozott ellenűrzések végrehajtásához szükséges tűlűrakeret folyamatos biztosításával egyűtt.
12. Az elvégzett beavatkozások után 1 évvel (és ezt követűen is ciklikusan) közűti biztonsági felűlvizsgálatot kell végezni. Az útszakasz forgalmi és baleseti helyzetét a közűt kezelűje

folyamatosan kísérje figyelemmel. A bevezetett forgalomtechnikai megoldásokkal kapcsolatban a téli üzemeltetési tapasztalatok értékelése szükséges.

Felelősök: NIF-KKK-NFM az 1. pont, ÁAK a 2-8 (ez utóbbi esetében NIF bevonással), 12 pont, ZKKF a 9 pont, ORFK a 10-11. pont vonatkozásában.

Javaslat a tervezés, építés előtt álló kisebb forgalmú autóutak keresztmetszeti kialakítására

A munkacsoport egyetértett abban, hogy a 2x2 sávós azonnali kiépítést nem igénylő gyorsforgalmi utak kategóriájában a jelenleg alkalmazott, ütemezett félpályás autópálya építési gyakorlatot meg kell változtatni: 2x1 sávós, fizikai elválasztás nélküli autóutat a jövőben nem szabad építeni.

Feladatok:

1. A tervezett utak biztonsági jellemzőinek javítása érdekében a hosszú távú fejlesztési programban (1222/2011. /VI.29./ Korm. határozat) szereplő – mintegy 700 km, első ütemben 2x1 sávós autóútként, előzési szakaszokkal megépítendő – gyorsforgalmi út felülvizsgálata és a következő kategóriákba történő átsorolása szükséges. Az átsorolás hátom kategóriába történhet a forgalom növekedését, valamint a hálózati szerepet figyelembe véve:
 - I. gyorsforgalmi úttá fejleszhető 2x1 sávós főút (szükség esetén 2+1 sávós előzési szakaszokkal);
 - II. 2+1 sávós, fizikai elválasztású, autópályává vagy 2x2 sávós autóúttá fejleszhető gyorsforgalmi út;
 - III. 2x2 sávós szűkített keresztmetszetű gyorsforgalmi út.

Az átsorolás arányai úgy alakíthatók, hogy az a ráfordítási kereteket nem változtatja meg. A 2+1 sávós (váltakozó irányban előzést biztosító) út keresztmetszeti paramétereit a munkacsoport áttekintette, és azt kétféle megoldással is (pl.: 12,32 m, ill. 11,82 m burkolatszélességgel, ehhez tartozóan 15,82 m, ill. 15,32 m koronaszélességgel) megvalósíthatónak tartja.

2. Az új útkategóriák tervezéséhez, valamint a 2+1 sávós szakaszok kiépítéséhez szükséges szabályozási környezet előkészítését meg kell kezdeni.

Felelősök: NFM-NIF-KKK az 1. pont és KKK-MAÚT a 2. pont vonatkozásában.

Egyéb javaslatok

1. Szükséges a további tragikus balesetek megelőzése érdekében az M70-es autóútnál nagyobb baleseti kockázatú utakon is vizsgálat alapján (szükség esetén) közlekedésbiztonsági beavatkozások meghatározása és elvégzése.
2. A munkacsoport javasolja az autóutakon a 3,5 t feletti tehergépjárművek megengedett legnagyobb sebességének felülvizsgálatát a KRESZ-ben.

Budapest, 2011. augusztus 2.

1. sz. melléklet

A munkacsoport javaslatának becsült költsége (ÁFA-val növelt)

	Javaslat	Becsült költség	Forrást biztosító
1	2x1 sávós szakaszok 2x2 sávossá építése	tervezés: 400 MFt kivitelezés: 7500 MFt	NFM (NFÜ)
2	Kettős záróvonal létesítése	32 MFt	NFM
3	Forgalomtechnikai terelőelemek alkalmazása	Terelőelemek: 22,8 MFt Új hóekék: 10 MFt	NFM
4	Jelzőtáblák baloldali ismétlésének megszüntetése	1,5 MFt	NFM
5	Figyelmeztető jelzőtáblák kihelyezése a hidakra külön tereléssel	6,9 MFt	NFM
6	Szakasz-átmenetekenél akusztikus burkolati jelek létesítése	0,4 MFt	NFM
7	Balesetveszélyre figyelmeztető táblák elhelyezése	3,0 MFt	NFM
8	Terelőelemek éves üzemeltetési (pótlási) költsége (20%/év) Síkosságmentesítés (sózás) éves többlet költsége	6,9 MFt 2,2 MFt	NFM
9	A határnál lévő bal pálya pihenőhelyi kiterelés költsége világítás nélkül	1,3 MFt	NFM
10	Pihenőhely megnyitása	120 MFt	NFM
11	Zala megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőség eszközfejlesztése	0,6 MFt	KIM
12	Rendőrség technikai eszközeinek fejlesztése	15 MFt	BM
13	Zala megyei RFK Autópálya Alosztály fejlesztése	1 MFt/hónap	BM
14	Évente közúti biztonsági felülvizsgálat	1 MFt	NFM