

EGYÜTT. A TERMÉSZETÉRT. A JÖVŐNKÉRT.



25 
együtt lehetséges

ELKERÜLŐUTAK – ELKERÜLT BALESETEK? A TÚLOLDALRA SZÜLETNI KELL

Az áthaladó járműforgalom számos hazai településen legalább kétszeresen meghaladja az „el-tűrhető”-nek minősülő mértéket. A gyakran megremegő ablaktáblák, a zaj- és szennyezőanyag-kibocsátás miatt mindez jócskán rontja a környékbeliek életminőségét, ráadásul növeli a belterületi balesetek valószínűségét. Hatékony megoldást jelenthet az úthálózat bővítése, illetve továbbfejlesztése, aminek előkészítéséhez területrendezési szaktudásra és települési adatokra egyaránt szükség van

Az áthaladó járműforgalom jól mérhető. Mindegy, hogy gyorsforgalmi útról, főútról vagy mellékútról van szó, az országos közúthálózat forgalmának mértékegysége az E/nap, amiben az „E” egység-jármű, vagyis a forgalom nagysága személygépkocsi-egyenértékben kifejezve. Kiszámításában a különböző járműtípusok eltérő súllyal szerepelnek, például a személygépkocsit 1-es, a nehéz tehergépkocsit 1,8-as, a motorkerékpárt pedig 0,7-es szorzótényezővel vesszük figyelembe. A forgalmi adatok minden évben megjelennek a Magyar Közút által üzemeltetett Országos Közúti Adatbázisban. Segítségükkel következtetéseket vonhatunk le az utak terheltségéről, közvetve pedig az utak mellett élők életminőségéről.

Az ország teljes közúti forgalmának háromnegyedét a mintegy 32 000 km hosszú, állami tulajdonú országos közúthálózat bonyolítja le, ennek negyede lakott területen halad át. Az országos közúthálózat különböző kategóriájú útjainak autórömege a lakott területeken igen eltérő hatással jelentkezik.

Gyorsforgalmi utak

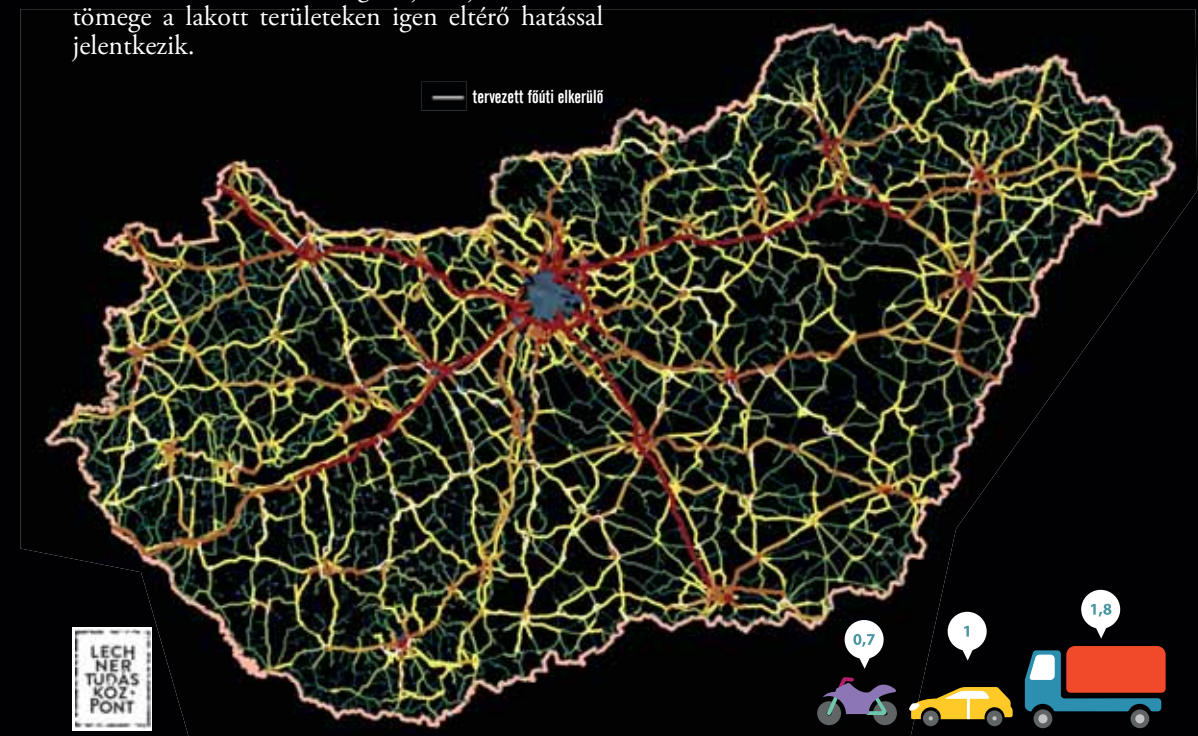
Az 1500 km hosszúságú gyorsforgalmi úthálózaton, vagyis az M betűvel jelölt autópályákon és az autóutakon az átlagforgalom kb. 47 000 E/nap, ami azt jelenti, hogy az út mellett állva percenként 33 személyautó húz el az orrunk előtt. A legterheltebb az M1–M7 közös szakasza mintegy 110 000 E/nap áthaladással. A gyorsforgalmi utak nagyrészt osztott

ÁTLAGOS NAPI FORGALOM

- 20 000 E/nap felett
- 10 000–20 000 E/nap
- 6500–10 000 E/nap
- 2500–6500 E/nap
- 1500–2500 E/nap
- 800–1500 E/nap
- 500–800 E/nap
- 500 E/nap alatt

TELEPÜLÉS NÉPESSÉGE

- 100 000 fő felett
- 50 000–100 000 fő
- 10 000–50 000 fő
- 5000–10 000 fő
- 1000–5000 fő
- 500–1000 fő
- 100–500 fő
- 100 fő alatt



LECH
NER
TUDÁS
KÖZ-
PONT

pályások, 2x2 sávok, 110–130 km/h megengedett legnagyobb sebességgel. Forgalmuk ellenére ezek kevésbé érintik közvetlenül a környéken lakókat, hiszen nagyrészt települési területen kívül haladnak. Ahol mégis belterületet érintenek, ott a zárt pálya, a különbszintű átjárási lehetőségek lecsökkentik a helyi lakossággal való közvetlen kapcsolatot, így a balesetveszélyt is. Közvetett hatásuk, azaz a rezgés-, zaj- és szennyezőanyag-terhelés, illetve a zárt pálya elvágó hatása azonban így is jelentős lehet. A gyorsforgalmi úti terheléssel leginkább érintett belterületeket természetesen Budapest agglomerációjában, valamint az M1, M7 és M3 autópályák mentén Tatabánya, Óbarok, Velence, Atkár és Füzesabony térségében találhatjuk.

Mellékutak

Minden kátyú és nyomvályú ellenére a messze nem tökéletes állapotú mellékúthálózat aszfaltcsikjai a biztonságosabb utak közé tartoznak. A 23 000 kilométernyi, nagyrészt 2x1 sávok, 4 vagy 5 számjeggyel jelzett mellékúthálózat nagy része a lakosság számára szintén kedvező helyzetet jelent, hiszen forgalmuk jobbára nem haladja meg az 1500 E/nap értéket sem, ami percenként egy személygépkocsi elhaladását jelenti, így az ilyen út akár kerékpározásra is biztonsággal használható. A mellékutak legterheltebb (> 10 000 E/nap) szakaszai szintén a budapesti agglomeráció és az 50 000 főnél nagyobb lakossággal rendelkező nagyvárosok útjai közül kerülnek ki.

Főutak

Az országos közúthálózat leginkább neuralgikus része a majd' 7000 km hosszúságú főúthálózat. Az 1-2-3 jegyű számmal jelzett szakaszai igen változatos jellegűek. Sok az egyszerű, 2x1 sávok út, de néhány éve megjelentek a magasabb szolgáltatási színvonalat nyújtó, emelt (90 helyett 100-110 km/h) sebességű főutak is. Egyes főutak településeken áthaladó szakaszainak autótömege vetekszik a gyorsforgalmi utakéval, ennél a kategóriánál azonban nincs zárt pálya, ami a keresztező irány számára sokkal nagyobb balesetveszélyt jelent – különösen a jelzőlámpa és körforgalom nélküli szintbeli keresztezéseknél. Ezek azok az utak, ahol a gyalogosnak az az érzése, hogy a túloldalra szülni kell...

A legforgalmasabbak (>10 000 E/nap) a fővárosból kivezető főútszakaszok, 50 000 főnél népesebb nagyvárosok (pl. Miskolc, Pécs, Nyíregyháza, Győr) belső, saját forgalmú főúttjai, valamint kisebb mértékben egyes kistelepülések olyan útjai, ahol jelentős az átmenő közlekedés (pl. Felsőzsolca, Csorna, Szajol, Kópháza). Ezek az utak percenként átlagosan 7-8 gépkocsi halad el, de csúcsidekban ennek sokszorososa is kimutatható.

Az átlagos fogalom nagyságánál is fontosabb

megvizsgálni a nehézgépjármű-áthaladás alakulását, mivel egyes településeken a jelentős kamionáradat kora hajnaltól késő estig tart. Lakott területen a legnagyobb főúti nehézgépjármű-forgalom Szegeden, Csornán, Fegyverneken jelentkezik, ahol a főút egy-egy szakaszán naponta 3000-4000, azaz percenként 2-3 kamion halad el.

A forgalom nagysága és az út kialakítása miatt a falvak-városok lakóit leginkább a főutakon jelentkező autótömeg zavarja, ezért a sok lakost érintő, nagy forgalmú főutak mentén jogos települési igényként merül fel az elkerülőutak szükségessége. Több mint kétszáz település tervezett főúti elkerülőútját tartalmazza az Országos Területrendezési Terv, melynek interaktív térképállománya elérhető a TeIR nyilvános alkalmazásai között. A Lechner Tudásközpont által működtetett Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer (TeIR) adatai alapján vizsgálva ezen települések belterületi lakosságát az látható, hogy tervezett elkerülőutak megvalósulása összesen 2 millió ember életét fogja megkönnyíteni.

Balesethelyzet

Természetes módon a települési belső forgalom, a népesség és a belterületi közúti balesetek száma szorosán összefügg. A TeIR-ben megtalálható, 2012 és 2014 közötti, lakott területen történt közúti balesetekre vonatkozó adatok azonban azt mutatják, hogy egyes települések ellentmondanak e törvényszerűségnek. Vannak olyan helyszínek, ahol nem a lakosság-számmal, hanem pl. a turisztikai szerepkörrel (pl. Gárdony, Keszthely), vagy nagy átmenő forgalommal (Szarvas, Törökszentmiklós) indokolható a magas balesetszám. A TeIR-adatok azonban azt is mutatják, hogy a fenti időszakban 1187 településen egyáltalán nem volt baleset. Ezek azonban 17 kivétellel 2000 fő alatti népességgel rendelkeznek, így a balesetmentes falvakban összesen csak félmillió ember lakott.

A belterületi balesetek számának csökkentésére is ígéretes megoldást jelenthetnek az önvezető (főként teher-) gépjárművek, amelyek tömeges elterjedésével azonban még csak a távoli jövőben lehet számolni. Az elkerülőutak szükségességét azonban e járművek sem váltják ki az átmenő forgalom lakosokat érintő, egyéb környezetterhelő hatásai miatt.

Az országos közúthálózat belterületeket érintő forgalmának térbeli sajátosságai – útkategóriánként, belterületenként, az OTfT-ben szereplő tervezett elkerülőszakaszokkal, lakosságnagysággal, lakott területen bekövetkezett közúti balesetek számával – részletesebben térképünk interaktív változatán, a <http://gis.lechnerkozpont.hu/foldgomb/weboldal> érhető el.

SZÖVEG: DEVECSERI ANIKÓ

TRIGLAV
(2864 m), Szlovénia
2016. július 14.



www.eupolisz.hu

HA UNOD AZ IPARI TURIZMUST!

TERMÉSZETJÁRÓ UTAZÁSOK, OUTDOOR TÚRÁK,
TREKKINGEK, KÖRUTAK AZ EGÉSZ VILÁGON.

Eupolisz Utazási Iroda

8200 Veszprém, Szeglethy u. 1. | +36/88/871728

Hatósági engedélyszám: U-000463