

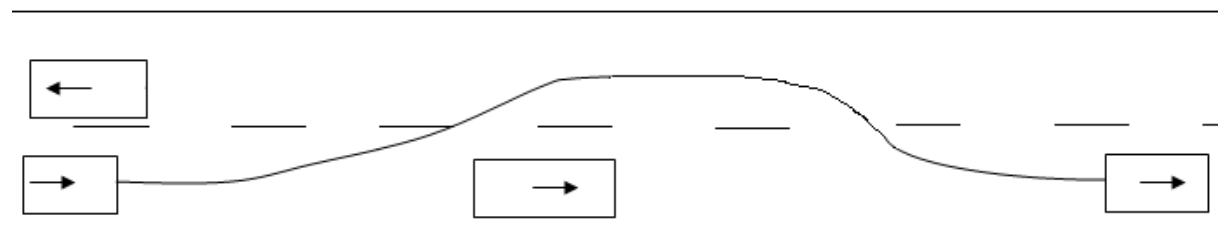
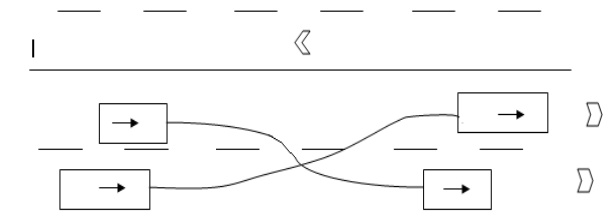
A közúti csomópontok általános jellemzése

A közúthálózat alapvetően **nyílt útszakaszokból**, és ezek **találkozási pontjaiból, a csomópontokból áll.**

A különböző **forgalmi irányok közötti kapcsolatok itt lehetségesek.**

Lehetséges **forgalmi műveletek folyópályán:**

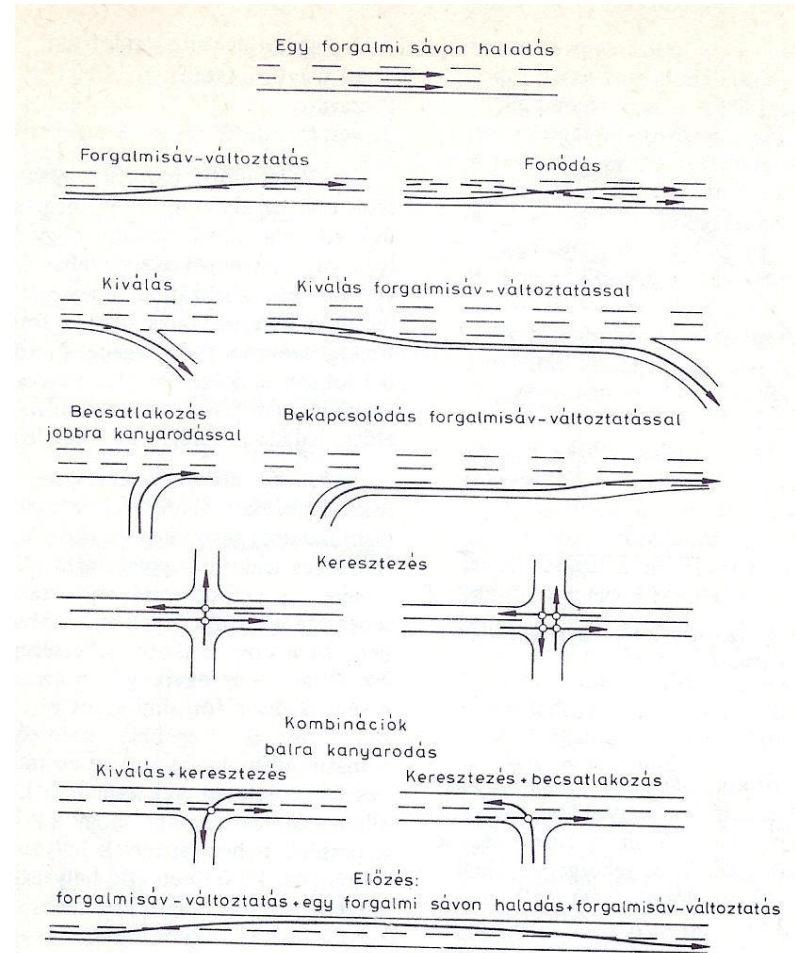
- forgalmi sávon haladás (indulás, gyorsítás, állandó sebességű, lassítás, elhaladás (!) megállás),
- forgalmi-sáv változtatás,
- fonódás,
- előzés.



A közúti csomópontok általános jellemzése

Lehetséges forgalmi műveletek csomópontban:

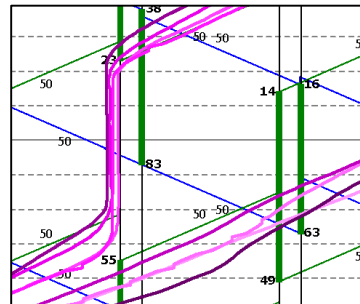
- forgalmi-sáv változtatás,
- fonódás,
- kiválás; kiválás forgalmi sáv változtatással,
- becsatlakozás; becsatlakozás forgalmi sáv változtatással,
- keresztezés; keresztezés + becsatlakozás; kiválás + keresztezés).



A közúti csomópontok általános jellemzése

A közúti csomópontok okozta **hátrányok**:

- forgalmi akadályoztatás, szűk keresztmetszet,
- sebességcsökkenést okoz, megállásra kényszerít,
- idővesztést eredményez,
- fokozott balesetveszély áll fenn,
- jelentős környezetterhelés jelentkezik.

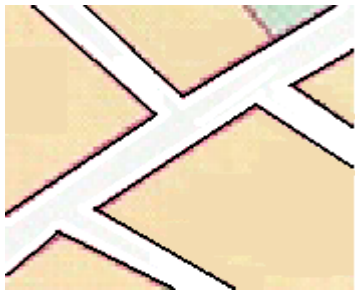


A közúti csomópontok általános osztályozása

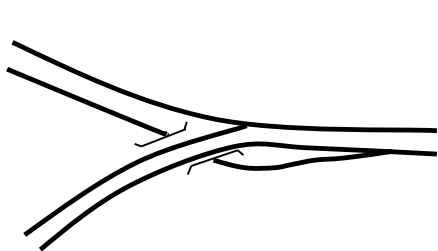
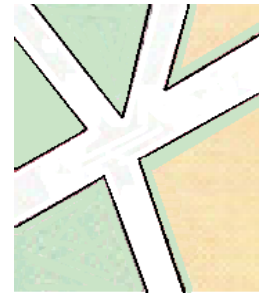
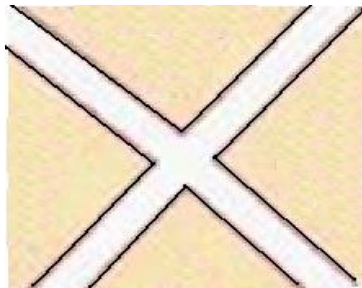
A közúti csomópontokat a következő szempontok szerint lehet csoportosítani:

- **Az ágak száma szerint**

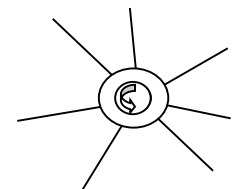
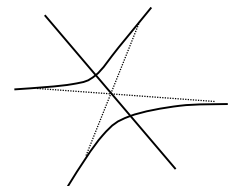
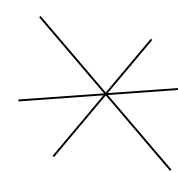
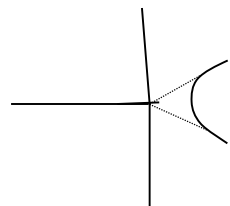
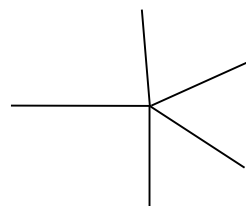
Három- (szét-, kiválás, becsatlakozás), négyágú (keresztezés, leggyakoribb), öt- vagy többágú.



T



Y

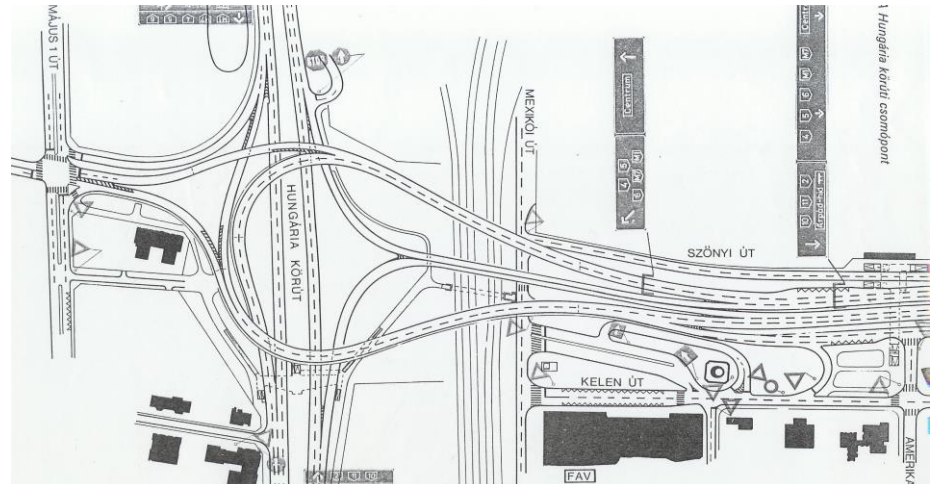


A közúti csomópontok általános osztályozása

A közúti csomópontokat a következő szempontok szerint lehet csoportosítani:

- **A szintek száma szerint**

Szintbeli vagy különszintű (részben vagy teljesen, kétszintű vagy több szintű).



A közúti csomópontok általános osztályozása

A közúti csomópontokat a következő szempontok szerint lehet **csoportosítani**:

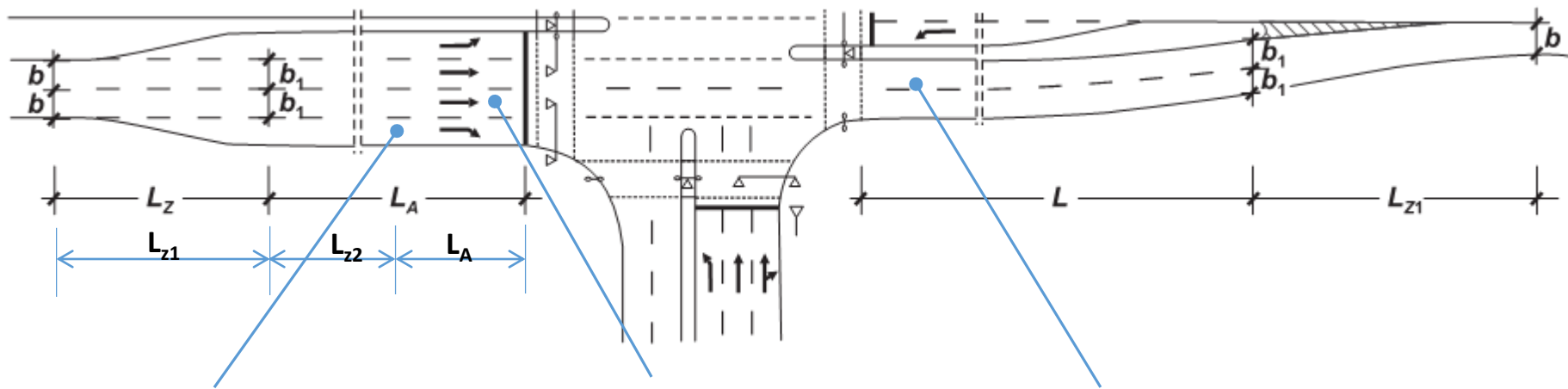
- **A forgalomszabályozás módja szerint**

Jogszályi, jelzótábla nélkül – egyenrangú útkereszteződés.

Jogszályi, jelzótáblás – alá- és fölérendelés.

Forgalomirányító jelzőlámpás – egyedi vagy összehangolt rendszer.

Hagyományos csomópontok részei, a járműosztályozó felépítése



kanyarodó, illetve kiváló sáv átmenő sávok

becsatlakozó, illetve fogadó sávok
(a sávszám „L” hosszal a csomópont után csökkenthető)

A járműosztályozó részei (az átbocsátóképesség és biztonság növelése érdekében):

gyakorlati megközelítés (e-UT): L_z osztályozó, L_A felállási szakasz

elméleti megközelítés: L_{z1} előosztályozó, L_{z2} osztályozó, L_A felállási szakasz

Csomópont tervezési alapelvek



Az áramlat lebonyolódásának színvonalát a csomópontok alapvetően meghatározzák.

A csomópontok típusának kiválasztása, elhelyezése és kialakítása függ:

- a csomópontban található utak hálózati szerepkörétől és osztályba sorolásától,
- a csomópont várható forgalmától és annak összetételétől,
- a terület- és település-szerkezeti adottságoktól és a csomópont környezeti körülményeitől,
- a közlekedésbiztonsági követelményektől, valamint a gazdasági szempontoktól is.

Csomópont tervezési alapelvek

A csomópontokkal kapcsolatos, **típust és helyigényt meghatározó specifikus irányelvek:**

- tervezés a várható mértékadó forgalom figyelembevételével,
- a mértékadó forgalmat a megfelelő szolgáltatási színvonalon – minden ütemben – le tudja vezetni,
- legyen biztosított a felismerhetőség (észlelhetőség), az áttekinthetőség, a felfoghatóság és a járhatóság,
- forgalomnagyság szerinti geometriai kialakítás,
- áthaladási elsőbbség kijelölésénél a hálózati hierarchiát kell alapul venni (azonos hálózati szerepkör, tömegközlekedés, stb.)
- adott útvonalon az elsőbbségi jog és a forgalom függvényében hasonló típusú csomópontok létesüljenek.

Csomópont tervezési alapelvek

A csomópontokkal kapcsolatos **általános irányelvek:**

- a tervezési időtáv hozzávetőleg 15-20 év,
- minél kisebb terület felhasználás,
- városképbe, valamint területfejlesztési-, területrendezési tervekbe való illesztés,
- hálózati kapcsolatok (szükséges mértékű) biztosítása,
- valamennyi közlekedőre tekintettel kell lenni,
- a forgalombiztonság elsődleges,
- a legfontosabb irányok minél kevésbé szenvedjenek irányváltoztatást és feltartóztatást,
- az optimális építési, fenntartási és üzemeltetési követelményekre is tekintettel kell lenni.