KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Felmérés
a kijelölt gyalogos-átkelőhelyek közlekedők általi megítéléséről, adalékok a jogi-műszaki-társadalmi háttér értékeléséhez, javaslatok az átkelés biztonságának növelésére

(összefoglaló tanulmány, IV. rész)

Függelékek, mellékletek, irodalomjegyzék

Miskolc, 2018-2020.

Összeállította
Kerékpáros Miskolc Egyesület
Kunhalmi Zoltán
Vascsák Roland

Kapcsolat
elnok@kerekparosmiskolc.net

A címlapon
Erdős Gábor: Közlekedési Álmok című alkotása a 15. ARC kiállítás egyik képe

A Kerékpáros Miskolc Egyesület köszönetet mond a kép alkotójának és az ARC-nak
a kép címlapként történő felhasználásához adott hozzájárulásukért

A IV. RÉSZ TARTALMA

FÜGGELÉKEK 4
1. függelék 4
2. függelék 7
3. függelék 20
4. függelék 25
5. függelék 30
6. függelék 35
7. függelék 37
8. függelék 46
9. függelék 56
10. függelék 57
11. függelék 62
12. függelék 67
13. függelék 77
14. függelék 78
MELLÉKLETEK 79
1. melléklet 79
2. melléklet 81
3. melléklet 90
4. melléklet 93
5. melléklet 100
6. melléklet 101
7. melléklet 102
8. melléklet 111
9. melléklet 114
10. melléklet 116
11. melléklet 118
12. melléklet 119
13. melléklet 121
14. melléklet 127
15. melléklet 128
16. melléklet 131
IRODALOMJEGYZÉK 134
Dokumentumok 134
Hivatkozások 139

FÜGGELÉKEK

1. függelék

A 2.6. kérdésre – a rájuk jellemző közlekedési módról – a kitöltők által megfogalmazott (egyéni) válaszok

1. nem hagyom magam beskatulyázni :-)
2. Közlekedőként ;)
3. Vegyes közlekedő
4. emberként
5. szgk vezető 33%, kerékpáros33%, gyalogos34%
6. Kerékpáros ként, gyalogosként.
7. Nemhiv gj vez + kerékpáros + gyalogos
8. gyalogos, kerékpáros, sofőr vegyesen
9. a KRESZ és a józan ész szabályai szerint
10. Autó vezetőként+kerékpárosként+gyalogosként
11. mind gyalog, mind pedig gépjárművel rendszeresen haladok át zebrákon.
12. gyalogos és autós szerepben is rendszeresen, mobilis vagyok :)
13. gyalogos és kerékpáros
14. Közlekedő emberként
15. Csak közlekedőként.
16. vegyes: gyalogos, kerékpáros és nehivatásos autóvezető
17. kerékpáros, gyalogos, nemhivatásos gépkocsivezető
18. gyalogosként és autóvezetőként is. én betartom a szabélyokat és nem zavar, ha át kell engednem a gyalogost. azt várom el, amit én is betartok.
19. járművezetőként, kerékpárosként és gyalogosként majdnem egyformán gyakran
20. Kerékpárt és autót is heti szinten használok.
21. sokat vezető,országot (és külföldet) járó vezetőként
22. szülőként
23. Napi gépjárművezető, napi gyalogos
24. gyalogosként és kerékpárosként is
25. Autos, gyalogos, kerékpáros, motoros, sőt buszon utazó. Ez egy rossz kérdés. Minden közlekedésbiztonsági cikkazt sulykolja (jogosan), hogy NINCS autós, gyalogos, stb., csak közlekedő, mert mindenki ez is, az is.
26. Babakocsis anyuka kent..
27. közlekedőként
28. kerékpáros, gyalogos, nem hivatásos gépkocsivezető
29. is is
30. nemhivatásos gépkocsivezetőként ÉS gyalogosként

31. kerékpáros, motoros, autóvezető
32. Kerékpárosként és gyalogosként.
33. Személyautót vezető,de gyalog is közlekedő személyként. Mindkét oldalt ismerem.
34. gyalogosként ÉS kerékpárosként ÉS nemhivatásos gépkocsivezetőként
35. gyalogosként, kerékpárosként
36. emberként
37. Vezetek és kerékpározok is.
38. Autovezetokent, kerekpart gyakorta hasznalokent es gyalogoskent is.
39. az utolsó kérdésnél hiányzik az a lehetőség, hogy engem gázolt el valaki valahol.
40. Egyszerre vagyok vezető, gyalogos, és nem vagyok részrehajló. 45 éve baleset mentesen vezetek, ne is keveset, fél Európát végig vezettem Athentől - Oxfotdig
41. Elsősorban gyalogosként de nemhivatásos gk.vezetőként és kerékpárosként is !!!!!
42. Motorkerékpár kivételével mindennel közlekedek.
43. gyalogosként is és nem hivatásos gépjárművezetőként is.
44. Gyalogosként illetve gépjárművezetőként
45. Közlekedési szakemberként
46. gyalogosként és járművezetőként is
47. Tömeg közlekedéssel utazóként,más gépjárművében utazóként,és gyalogosként
48. gyalogosként+motorosként+kerékpárosként és autósként
49. közlekedési szakember, gépjárművezető, kerékpáros, gyalogos, apa
50. városlakó, multimodális emberként
51. hatóság, a következő kérdésbe nem tudom magam besorolni
52. A gépjárművezető amikor nem vezet, gyalogos. Tehát: mindkettőként.
53. +gyalogos+kerékpáros+motoros
54. gyalogos, autós
55. És gyalogos egyén, anya és nagymamaként
56. Nem lehetséges hogy járművet is vezetek, kerékpárral is közlekedek és gyalogos is vagyok?
57. autós, gyalogos, kerékpáros
58. kerék párosként és gyalogosként (egyenlő mértékben közlekedem mindkét módon)
59. gyalogosként, kerékpárosként és nemhivatásos gépkocsivezetőként egyaránt
60. Elsősorban gyalogoskènt. Màsodsorban kerèkpárosként.
61. .., és kerékpárosként
62. Gyalogos-Kerékpáros-gépjárművezetőként is
63. gyalogos, kerékpáros és gépjárművezetőként egyszerre
64. gépkocsi, kerékpár, gyalog
65. Felhasználóként.
66. gépkocsivezetőként elsősorban, de gyalogosként és kerékpárosként is. Kb egyenlő arányban :)
67. Szép állatnak tartom, szívesen elmennék egy Szafarira
68. Gyalogos, kerékpáros, autóval nem hivatasos sofőrként egyaránt közlekedek.
69. gyalogos, kerékpáros és gépkocsivezető.
70. "Mutasd meg hogy viselkedsz a zebránál és megmondom, milyen ember vagy"
71. közlekedőként
72. a szükségszerű társadalmi együttműködés résztvevőjeként
73. közlekedési szakemberként
74. Gyalogos és kerékpáros!
75. rolleresként, gyalogosként
76. autó veető,motoros.gyalogos.kerékpáros
77. gépkocsivezetőként, kerékpárosként és gyalogosként is.
78. nemhivatásos gépkocsivezetőként és szabályosan közlekedő gyalogosként!
79. gyalogosként, kerékpárosként és autóvezetőként

80. Nem hivatásos gépkocsivezető és gyalogos egyaránt
81. A gépjárművezetők 93 százaléka a zebra előtt gyorsít! Ez egy hivatalos felmérése eredménye, nem én találtam ki! Ezért háromszor is meggyőződök róla, hogy mindkét irányból megállt-e minden jármű!
82. Szülőként
83. A közlekedés minden résztvevője érdekét és a biztonságot fontosnak tartó emberként.
84. gépkocsivezetőként, gyalogosként és kerékpárosként
85. autósként, gyalogosként, rolleresként
86. bringásként, gyalogosként, gépkocsivezetőként (a sorrend is fontos :p)
87. Ez egy értelmezhetetlen kérdés! Nyilván éppen amilyen járművet használ az ember. Ezt el kéne felejteni végre, hogy kasztokat képeznek egyesen a közlekedői csoportokban.
88. gyalogosként és (ritkábban) kerékpárosként
89. kerékpáros+gyalogos+autóvezető
90. Mozgássérült gyerekkocsit toló gyalogosként.
91. gépkocsivezetőként is és gyalogosként is
92. Az előzőekben felsoroltak szerint minden szempontból!!
93. + gyalogosként + gépkocsivezetőként

2. függelék

A kitöltők által az 5.2 kérdésre megfogalmazott válaszok

(5.2. Ha van az 5.1. ponthoz [Általánosságban mennyire tartja biztonságosnak a hazai gyalogos-átkelőhelyeken történő átkelést?] szöveges közlendője, ide írhatja)

A válaszokat a beérkezésük időbélyegének sorrendjében, eredeti tartalmukkal és formájukban közöljük.

1. Az egyes zebráknál nagyon különböző a helyzet.
2. Jelenleg nem az együtt-közlekedés eszmeisége fejeződik ki nagy átlagban az emberek mentalitásában/közlekedéskultúrájában, így sajnos sem a járművel közlekedők, sem a gyalogosok nem teszik lehetségessé a biztonságos közlekedést.
   ...és külön kihangsúlyozandó, hogy AZ INFRASTRUKTÚRA KIALAKÍTÁSÁÉRT FELELŐSÖK MEG MÉG INKÁBB NEM TESZIK EZT LEHETŐVÉ, PEDIG NEKIK ELMÉLETILEG A SZAKMÁJUK, HIVATÁSUK. :(
3. Figyelmetlen autósok
4. Általában az egyenes úton, főleg a többsávosokon van gondon, különösen ha két lámpa közé esik a zebra, mert az autós itt jobban nyomja, nehogy ne érje el a zöldet. A többsávos utak estén még az is jellemző probléma, hogy míg az egyik sávban megáll az autó a párhuzamos sávban lévő nem, pedig szabály szerint kellene, de mintha nem is mernék ezt a szabályt.
5. autóvezetők botrányosan rossz hozzáállása
6. Semmiféleképpen sem támogatható, hogy gyalogos ott kelljen át az úton ahol ő úgy gondolja. Alkalmazkodnunk kell egymáshoz. Feléjük az a kérés, ha van zebra akkor ott kell átkelni és nem 10-20 méterrel odaébb is akár.
7. A járművezetők kb. 50%-a úgy közelíti meg a zebrát, mint aki elfelejtette, hogy gyalogosként ő is élni kívánna ott áthaladási elsőbbségével.
8. A vénasszonyok a zebra mellett állnak és beszélgetnek!!
9. Ha abból indulok ki, hogy a legtöbb gázolás gyalogos-átkelőhelyen történik, akkor érdemesebb ott átkelni az úttesten, ahol nincs "zebra". Természetesen csak logikailag igaz, amit írtam, a szabályokat betartom, a "zebrán" kelek át.
10. Bár javul a helyzet, nagyon sok autóst nem érdekli a zebra.
11. Rengeteg nem lámpás; felfestés jellemzően kopott; messziről nem látni autóból; ha lámpás akkor jellemzően jól behangolt; ha lámpás akkor lehet bízni az autók megállásában
12. Parhuzamos közlekedes eseten inkabb 1. Egyeb esetekben inkabb 4.
13. Rossz a morál, mert nincs büntetés az áthajókra.
14. Nagyon vegyes a kép. A külterület főút általában katasztrofális.
15. Nem, mert se a gyalogosok, se a járművezetők nem figyelnek.
16. Járművezetők nem veszik eléggé figyelembe, sötétben, rossz látási viszonyokban nincsenek megfelelően kivilágítva, jelzőlámpa szükséges mindenhová, vagy legalább gyalogos által kapcsolható
17. Rosszak a tapasztalataim... Különösen jellemző, hogy mikor az egyik autós elenged, és már a zebrán haladok át, a másik sávban érkező autós még csak nem is lassít!!! Nagyon kell figyelni.
18. Ha a szájbabaszott gyalogos is odafigyelne, nem csak menne mint egy barom, akkor nagyon sok balesetet meg lehetne előzni. Sok esetben a gyalogos nem tudja felmérni (vagy körül sem néz), hogy mekkora távolság szükséges az autónak a megálláshoz, és ő maga idézi elő a veszélyhelyzetet. Természetesen sok autós is barom módjára vezet, de attól még a gyalogosoknak is figyelniük kéne.
19. Néhol nem jó az út beláthatósága a zebra mellől, és ezek baleset veszélyesek.

20. Szerintem csak éjszaka veszélyesek azok a zebrák, amik nincsenek jól megvilágítva. és ilyenből sajnos elég sok van :/
21. A gyalogosnak is tisztában kell lennie az átkelés biztonságosságában!!!
22. Zebrákként változó az elsőbbségadás. Van olyan zebra ahol szinte esélytelen az átkelés a gyalogosok számára.
23. Ha nincs lámpa akkor nagyon veszélyes!!! Lámpánál sem egyszerű, túl rövid a zöld jelzés általában mindenhol!
24. Az autösok sokszor nem veszik figyelembe a zebrát.Egyik oldalon mrgállnak,gyalogos elindul,szemből vagy2x2 sávoson a belső sávban mindig van olyan autós ,aki nem áll meg,az áthaladó éberségén múlik,hogy elütik vagy sem.
25. Az autósok jellemzően nem adják meg a gyalogosoknak az elsőbbséget, illetve a gyalogosok nem kellő figyelmességgel kelnek át a zebrán. (elsőbbsége annak van, akinek megadják)
26. Sajnos az autósok csak nagyon kis része áll meg a zebránál
27. Általános a rossz kivilágítás, őrült autósok (egyik megáll, miközben a másik nem/előz)
28. A közlekedési morál (mind gyalogos, mind autós oldalon) sokkal nagyobb probléma mint a jogi és KRESZ szabályok, valamint a forgalmi rend kialakítása.
29. Lámpás csomópont is veszélyes amikor dugóban az autósok ráállnak a zebrára. Ebből adódóan többször kerültem balesetveszélyes helyzetbe vagy kemény szóváltásba, mert persze a tilosban megállónak áll mindig feljebb. Továbbá sok autós nem ismeri azt, ha ráfordul egy útra egy kereszteződésben, akkor az ott keresztező gyalogosnak is elsőbbséget kell adnia függetlenül attól hogy pl. egy 4 sávos főútra fordulna rá.
30. Ahol lámpa van, ott sokkal biztonságosabb az átkelés, mint ahol nincs. A fekvőrendőr is csak kicsit javít egy lámpa nélküli zebrán (szerintem)
31. Általában a megfelelő világítás hiányzik, ezáltal korlátozott látási viszonyok között még csökkentett sebességnél sem feltétlenül észlelhető a gyalogos, illetve a nagy forgalmú vagy nagyobb megengedett sebességű útvonalon útburkolati jelekkel illetve világító útburkolati jelekkel is fel kéne hívni a figyelmet.
32. A gyalogosok sem elég körültekintőek.
33. külön kezelném itt a lámpás zebrákat
34. Rövid zöld lámpák,kisebb településen kevés átkelőhely
35. A gyalogátkelőhelyeket gyakran (szabálytalanul) elállják a sofőrök. Hibás az a lámpaprogram, ami egyszerre enged párhuzamos gyalogos, és jobbra forduló autós közlekedést. Ha van lehetőség ezeken a helyeken a gyalogosok védelmére, ezt ki kellene használni, a járművek lassításával is. Hosszú távon a járműlassítás forgalomcsökkenéshez vezet.
36. A közlekedés felelősséget igényel. A gyalogosok részéről is. Vigyázzon a bőrére, a jogszabályban biztosított jog nem arra van, h visszaéljen vele!
    Valamint nem fogja vigasztalni, hogy igaza volt, ha egy béna autós mégis elüti.
37. A közlekedés felelősséget igényel. A gyalogosok részéről is. Vigyázzon a bőrére, a jogszabályban biztosított jog nem arra van, h visszaéljen vele!
    Valamint nem fogja vigasztalni, hogy igaza volt, ha egy béna autós mégis elüti.
38. A legtöbb helyen hamis biztonságérzetet ad. Azt gondoljuk, hopp egy zebra elsőbbségem van az autósok ezt viszont ritkán adják meg.
39. Sok autós nem is lassít a zebráknál, ill nagyon figyelmetlenek, sokszor erőszakosak.
40. Ha valhol gazolnak parszor, neha lampa kerul oda.
41. be kellene tartatni a kreszt, ez elég is lenne
42. az autósok alig állnak meg a gyalogosok átengedésére.
43. Zebrán átkelők megvilágításával 4-es lehetne.
44. MINDEGYIK gyalogos átkelőhely teljesen biztonságos ameddig a gyalogos képes elismerni és észben tartani azt a tényt hogy nem ő az egyetlen és egyben legfontosabb entitás a földön az átkelés időtartama alatt, és józan paraszti ésszel, biztonságosan átkelni az úton amikor arra lehetősége van.
45. Nagyobb gondnak tartom, ha nem látni a gyalogost mert az átkelőhely előtt jármű áll, bármilyen kihelyezett dolog takarja a gyalogos észlelését.
46. Csak a legforgalmasabb min 50km/h megengedett sebessegget megengedo tobb savos, lampa nelkuli helyeken nem biztonsagos

47. Szerintem kölcsönösen hiányos a figyelem!
48. Az autósok nem megfelelo sebességgel közelítik meg a zebrákat, nem figyelnek, nem állnak meg. Más megálló autóst rendszeresen ledudálnak, ráfékeznek.
49. Sokszor nem megfelelő a zebra felfestése. Nincs előtte macskaszem, nem foszforeszkáló a festék, sőt, sokszor le van kopva a normál festék is. Nincs előrejelző tábla sem, így havas, vizes/becsillanó úttesten sokszor nem láthatók.
50. nem mindig veszi figyelembe a gépjárművezető
51. Az autósok egy része egyenlő partnernek tekinti a gyalogost a közlekedésben, a veszélyt a másik része jelenti.
52. Mikor fiatalkorúként Megyeszekhely-városom polgármestere mobiltelefonozva haladt át előttem a kétszer egy irányú utcán kisbuszával úgy, hogy én már a távolabbi sáv felénél jártam (jobbról jött)... Na az megmaradt!
53. Sokat javult a helyzet az utóbbi időben.
    A dolog helyfüggő. Van, ahol nagyon nehezen állnak meg, van olyan hely, ahol pedig még udvariasan lemondani az elsőbbségemről sem tudok.
54. Hiába van zebra, ha a gyalogos nem ismeri a kreszt! Hiába van zebra, ha az autós nem áll meg! Hiába van zebra, ha nem tartják karban és nem látható! Hiába van zebra, ha a gyalogos úgy gondolja, hogy ha lelép az autós pillanatok alatt meg tud állni!!
55. Bp XIII.Népfürdő utcában több helyen is elkoptak a zebrák, nem látszodik, nincs kitáblázva.
56. A biztonságra mindkét félnek figyelnie kell.
57. tudatosítani kéne a gyalogosokban azt is hogy a kis ívben kanyarodó autóknak ugyan úgy zöld jelzése van mint neki ez által ne álljon meg veszekedjen és tartsa fel a forgalmat
58. 1-2 extrem esettől eltekintve (pl. Lehel úton, közel a Hungária krt.-hoz) áétalában megadják az elsőbbséget tapasztalataim szerint.
59. Más lenne a mentalitás, ha a gyorshajtás helyett erre utaznának a kékek
60. Ott, ahol a sűrű, folyamatos forgalom miatt nehéz az átkelés, LÁMPÁT kell telepíteni.
    A " Ha át akar kelni, nyomja meg a gombot" lámpákat pedig úgy kellene szabályozni, hogy AZONNAL állítsa meg a forgalmat (limitálva, hogy csak x időnként max). Mert most az ilyen helyeken az van, hogy gyalogos megnyomja, várni kell fél-egy percet, nem jön autó, átkel (szalad), aztán már rég nincs ott gyalogos, amikor a lámpa hótt feleslegesen leállítja a forgalmat. Nem jó sem az autósnak, sem a gyalogosnak.
    A zászló, hatávadász népnevelő riportfilmek a tv-ben (síró hozzátartozóval, akiknek elgázolták valakijét), stb. nem célravezető eszközök.
61. Magyaroszágon sajnos még nem alakult ki a közlekedési morál a gépkocsi vezetők körében
62. Semmi gond a zebrákkal. A gyalogosok a totálisan idióták, mennek, körbenézés nélkül lelépnek a zebrára, mert nekik aztán elsőbbségük van! Aztán megy a sírás-rívás meg a kérdőívezés, ha eldobják a kanalat.
    Ahelyett, hogy zászlókat akarunk lengetni sípolni, meg cintányérozni, én azt nézném meg, hogyan lehetne a gyalogosokban tudatosítani, hogy ésszes és figyelmesen közlekedjenek.
63. Zebrak elott fekvorendor lassitana az autosokat.
64. Zebrán elsóbbségünk csak akkor van ha meg is adják
65. Nem a gyalogos átkelőkkel van a baj, hanem a szabályokat lasz...ró autósokkal. A közlekedési kultúra nem a zebrazászló miatt fog javulni. Amíg a rendőrség nem kezd el ezért komolyan büntetni, ez nem is fog megváltozni.
66. Kötelezően bevezettetném a zebra felett villogó sárga lámpákat a főutakon és a forgalmasabb utakon, ahol nincs hagyományos közlekedési lámpa!
67. Mintha kicsit javulna a helyzet, de az agresszió sajnos még mindig jelen van.
68. A KRESZ védené a gyalogost, ha az autósok betartanák (pl kanyarodó jármű). Térfigyelő kamerára és folyamatos bírságolásra lenne szükség.
69. A piros lámpa nem egyenlő a kőfallal ! A kőfal megállítaná az autóst!
70. sajnos nincs annyi hely
71. Valamelyik nap gyalogosként az Arénánánál, nekem mint gyalogosnak zöld lámpánál 7 autó ment át előttem nem figyelembe véve a nekik piros lámpát...

72. Nem adnak elsőbbséget és gyorsan hajtanak. Ugrottam már le zebráról hogy mentsem az életemet. Csikorgó kerekekkel a zebra után két méterrel tudott csak megállni. Majd elhajtott egy szó nélkül. Ez egy példa. Többször megállok bringával zebra elött és egyszerűen kikerülnek, gyalogost veszélyeztetve.
73. A biztonság elsősorban nem a gyalogos- átkelőhelyek biztonságos kialakításától függ, hanem a közlekedésben résztvevők hozzáállásától és nevelésétől (pl. gyerekkortól)! Ha nincsen zebra, akkor is észre kell venni mindenkit a forgalomban. Attól hogy a gyalogos veszélyeztetettebb, még nem kell az egész a forgalmat sokszor indokolatlanul lelassítani és szintén sokszor felesleges anyagiakat ráfordítani. Ha úgy látom a gyalogos veszélyes helyzetbe kerül/ne, megpróbálom nem elütni. De azt sem tartom helyesnek, ha csak azért kell átengedni 1 gyalogost az úttesten, mert ő egyedül megjelenik a járda szélén (néha jelezve, néha meg még azt sem, de máris lelép), miközben nincsen folyamatos autóforgalom és még csak fél percet sem kellene várnia, hogy az éppen ott áthajtó 5-6 kocsi elmehessen... Az megint egy másik helyzet, amikor egy nagyobb csoport várakozik már egy ideje, hogy átkelhessen és senki nem akarja őket átendegni...Szerintem a mindenkire (gyalogos, bringás, autós) vonatkozó biztonság és a folyamatosan haladó, hatékony forgalom az egymásra való odafigyeléssel ingyen megoldható (sebesség és elsőbbség adott helyzetben való megfelelő alkalmazása). A gyalogos nem kényszeríti ki az átkelést mindenáron azonnal sem a zebrán sem zebra nélkül. Az autós biztonságban átengedi a gyalogost, ha az már lelépett az úttestre, de akkor sem kell rettegnie és idegeskednie ha egy gyalogost meglát, mert fél hogy úgyis le fog lépni előtte. A gyerekekre és öregekre pedig sokkal jobban odafigyelünk. A következő kérdésre a válasz: sem egyértelmű javulás sem egyértelmű romlás nem történt. Mert egyrészt megjelent a forgalom lassító bénázás és bizonytalanság az autósok részéről, másrészt a gyalogosok részéről az elsőbbségükkel való kikényszerítő visszaélés és emiatt többszöri veszélyhelyzet okozása , míg a biztonságban egyértelmű javulás nem történt.
74. Nagy a szórás helyszíntől függően (körforgalmaknál szinte mindig átengednek, egyenes, széles útszakaszon ritkábban)
75. Olyan esetekben amikor a kanyarodósávra ráengedik a gyalogosokat, az autósok gyakran betolják az autók elejét és kényszerítik az embereket hogy kerüljék ki az autókat, vagy várják meg az autót miközben a zebrán a gyalogosnak kéne elöször átkelni, nem? Debrecen.
76. Ha a gyalogos is tudja a feladatát
77. Minden zebrát (minimum nyomógombos) lámpával védetté kellene tenni,és mikor a lámpa zöldre vált a gyalogos számára,az úttestből fém oszlopok emelkednének ki legalább 40 cm magasan. Létező megoldás! Költséges,de ez adna maximális védelmet a gyalogosok számára. A köztes időpontokban pedig biztosítaná az autósok szabad haladását. Emellett a gyerekeknek kötelezően KRESZ órákat kéne tartani az iskolákban (vagy már óvodai nagycsoportban),valamint a felnőtteknek is a munkahelyeken,a tűzvédelmi oktatás mintájára.
    Jó lenne,ha a gyalogosok sem találomra szaladgálnának át az úttesten,hanem használnák a zebrát ott,ahol van...és nem a zebrától 20 méterre,sréhen közlekednének,főleg nem parkoló járművek mögül kiugrálva. Adhatnának időt arra,hogy a járművezető is észlelje őket! Ezen segíthetne a KRESZ oktatása minden területen!
78. A gyalogosokra zöldben kanyarodó autósok egy rémálom, pláne, ha dugó van. Plusz külföldön ez nem szokás.
79. Annak van elsőbbsége, akinek megadják. :(
80. Számomra elég, de fiatal és egészséges vagyok.
81. A lámpa nélküli gyalogos átkelőhelyek esetében még mindig előfordul, hogy az autósok nem adják meg a gyalogosoknak az elsőbbséget, de az utóbbi években tapasztalható volt némi pozitív változás.
82. Már a járdán is elütik,elsodorják az embert.Egyáltalán nem figyelnek egymásra az emberek!
83. Amíg nincsenek betartatva ill. szankcionálva a baleset nélküli szabálytalanságok mindkét oldalról (autósok, gyalogosok) nem fog érdemben javulni a helyzet!
84. az autósok figyelmen kívül hagyják a zebrákat
85. Fő problémának a szabálykövetés hiányát látom, ezért a további szigorításokat illetően is fenntartásaim vannak. Szemléletformálás és érdemi változás nélkül sem szigorítás sem büntetés látható eredményt nem hoz.
86. Többször tapasztaltam olyan helyeken, ahol egyszerre engedik a gyaslogosokat és a kanyarodó autókat, hogy az autósok nem veszik figyelembe, hogy a gyalogosoknak zöld jelzésük van. Több baslesetet is láttam/hallottam már.
87. Autovezetök moràlja miatt

88. városon belüli gyorshajtás, sokszor meg sem tudnának állni, ha a gyalogos nem elővigyázatos, nem a megfelelő sebességgel közelítik meg az átkelőket. a kerékpárosok sajnos rosszabbak, nincsenek tudatában az elsőbbségadási kötelezettségüknek + járdán tekernek.
89. Az autovezetok sokszor turelmetlenek, sietnek es nem adnak elsobbseget a jardakozepen allo gyalogosnak sem. A gyalogos retteg h elutik, az autos szidja a gyalogost miert indult el...
90. Van egy ilyen videógyűjtemény a neten, ami magáért beszél: https://www.youtube.com/playlist?list=PLNhS90QZnMZKpKRNTaQtRfI83inNTaN4A
91. Igazából sehol se biztonságos, engem speciel a járdán ütöttek el.
92. A közlekedési kultúra, az ellenőrzés hiánya miatt sok esetben még a gyalogos-átkelőhelyeken is (zöld lámpa) veszélyes átkelni.
93. Csak abban az esetben ,ha gyalogos is meggyőződik,hogy nem féktávolságon belül lép a zebrára ,sokan körbe se néznek.
94. minden zebránál lámpa kell hogy legyen!
95. -
96. A gepjarmu vezetok gyakran nem tartjak be a gyalogatkelohelyekkel kapcsolatos szabalyokat
97. Szörnyű a közlekedesi moral, ami kialakult: aki gyalogosan kozlekedik ugy tunik mintha alárendeltje lenne az autovezetok tarsadalmanak es semmifele propagandat nem latok ennek atformalasanak erdekeben, ez hosszutavon pedig a most veszelyeztetett gyerekek vilagat is formalni fogja. A gyalogatkelok nincsenek megfeleloen kivilagitva, kiemelve az asztfalt sikjabol, megkulonbozteto szinu fennyel ellatva, sebessegcsokkentesre felhivas felfestve, nagy szazalekaban a zebrak szele takarasban van, igy eselyunk sincs latni at szeretne-e kelni valaki vagy nem, gondolok itt parkolo autok(nem a kresz szerint engedelyezett parkolok), viragallvanyok, kukak, fák, bokrok...
98. a zebránál átkelésre várakozó gyalogosok láthatóságát kellene nagy mértékben javítani, mert sokszor a parkoló autók, vagy növényzet, vagy az esti órákban a világítás hiánya miatt nehezen lehet őket időben észrevenni.
99. A gyalogosok lehajtott fejjel, körülnézés nélkül, telefonoznak és lelépnek a járdáról, néha veszélyes helyzetet teremtenek, abban a hitben, hogy nekik mindenképpen elsőbbségük van, de felelősségük semmi, nem érdemes vitába bocsátkozni. A másik gond, hogy a zebrák kijelölésénél figyelni kellene az esetleges forgalom lassítás, felesleges torlódás előidézésére a megfontolatlanul elhelyezett zebrák miatt.
100. A gépjárművezetők oda nem figyelése miatt nem annyira biztonságos.
101. Veszélyesebb zebrán átkelni, mint bárhol máshol. Csesznek megállni az autósok, a rendőrség-bíróság minimálisan se szankcionálja őket.
102. Sajnos sok olyan zebra van, ami az autósok szemszögéből nem jól belátható, így a legjobb szándék mellett is veszélyes lehet.
103. Azért nem biztonságosak, mert hanyagul vannak jelezve, kopottak a jelölések, nem beláthatóak, illetve nincsenek kellőképpen kivilágítva.
104. a városi 50es tempó túl sok a gyalogos átkelés elsőbbségének megnyugtató biztosításához
az 50 persze következmény nélkül átcsúszik 55be 60ba, az átkelés biztonságosságát lerontva.
105. Tapasztalatom szerint a női autósoktól jobban kell óvakodnia a zebrán áthaladó,vagy áthaladni szándékozó gyalogosnak Gyakran tapasztaltam,hogy csak nézik,de nem látják az "alsóbbrendű" közlekedőket.Kerékpárosként is csak a szerencsémen múlt, hogy az elsőbbség megadására tábla által kötelezett női autós simán kifordult elém.
106. Általában nem érzem triviálisnak, hogy megkapom az elsőbbségem, ezért viszonylag bátortalanul indulok neki a zebrának.
107. A gyalogosok is vrszélyeztetnek, amennyiben telefonálás közben, esetleg zenehallgatás közben, kapucnival, vagy más egyéb figyelelvonóval kelnek át a zebrán, vagy csak annak a környékén.
108. nem lehet átérni, mert hamar vált
109. Sok esetben nincsenek eléggé jól kivilágítva.
110. többsávos úton tartom veszélyesnek, ha az egyik sávban megáll az autó, a másikban pedig nem. ugyanez miatt veszélyes, ha zebra nélkül tesszük pl gyerekek elengedését kötelezővé. előfordulhat, ,hogy holttér miatt a másik

közlekedő nem látja, miért álltak, miért lassítottak a többiek, és felelőtlenük beelőzve, mire észreveszi, már késő

111. Sokszor csak a sokadik sofőr áll meg, a legtöbben birka módon megy az előtte haladó autó után.
112. Gyalogosokkal is ismertetni kellene, hogy mikor kezdhetik meg az átkelést!
113. Többször el akartak ütni gyalogosként amikor számomra volt zöld a lámpa (kanyarodó autó).
114. sajnos az autós társadalom nagy része a lámpás gyalogátkelőnél sem adja meg az elsőbbséget
115. Amennyiben a gyalogosok is betartják a rájuk vonatkozó szabályokat, úgy kevésbé veszélyes számukra az átkelés.
116. Nekem van jogosítványom, akit tudok, átengedek, viszont a jogosítvánnyal rendelkezők nagy részének a fejében kellene rendet tenni, hogy mások is léteznek rajtuk kívül...
117. Szlovákiához hasonlóan aszfaltba épített ledekkel hangsúlyoznám a zebrák helyét, ellenőrizném hogy legalább kivilágított e a zebra. Pl. : Sajószentpéteren a múcsonyi elágazás, ami fokozottan veszélyes. Elrettentő képekkel hívnám fel az emberek figyelmét a zebráknál, hogy figyeljenek oda biztonságos - e az útra lelépés. A figyelmetlenség is a balesetet előidéző okok közé tartozik. Az elsők közé.
118. Sok esetben nincs elegendő idő, hogy átérjek az úton, pedig nem csiga lassúsággal közlekedem. Még a táv felénél sem járok, amikor már villog a zöld lámpa, a végére meg úgy érek, hogy az autók már jönnek a sarkamban.
119. Csak akkor, ha a gyalogosok is betartják a KRESZT és meggyőződnek arról hogy biztonságosan átkelhetnek a kijelölt helyen és nincsenek féktávolságon belül. A gyalogosokra vonatkozó szabályokat is kicsit szigorítani kellene, pont a figyelmetlenségük miatt amit az utóbbi időben lehet tapasztalni.
120. Sok autós nincs tisztában a meglévő jogszabályokkal sem, nagyon sok az erőszakos sofőr.
121. Gyalogátkelőhelyek kivilágítása, figyelem felhívó fényjelzés a gépjárművezetők részére.
122. A zöld idő kevés
123. Lámpa nélküli átkelőknél egyáltalán nem lassítanak,sőt észre sem veszi az átkelőhelyet a legtöbben.
124. Sokszor nincs kellőképp megvilágítva a gyalogosátkelőhely, ezért az autósok nem veszik észre a gyalogost.
125. Javasolnám a zebrák külön, erőteljesebb megvilágítását szürkülettől.
126. Sokszor a gyalogátkelőt szabálytalanul használó gyalogosokkal van a baj. Nem régiben egy középkorú hölggyel beszélgetve sétáltunk, egy zebrához értünk, az átkeléshez egy 90°-os fordulatot kellett tennük. Mögöttünk autó érkezett, mielőtt a zebrához értünk, hátra néztem, láttam, hogy féktávon kivül vagyunk. A hölgy körbenézés nélkül lépett le. Mondtam, hogy jön az autó. Erre közölte, hogy neki elsőbbsége van mindenképp.
Az hogy a biciklis körbe sem nézve lendületből bömbölő fülhallgatókkal kel át az úton, az már sokszor csak hab a tortán.
127. Miskolc, Hejőcsaba, Pesti út Sütő János utca kereszteződésénél lévő zebránál még a gyalogosok zöldjénél is rendszeresen haladnak át a város felé tartó autók/buszok (MVK-s járatok is rendszeresen!). Minden családtagom és magam is többször kerültem itt veszélyes helyzetbe. Rendőri ellenőrzést itt egyszer sem tapasztaltunk.
128. Sajnos általános a gyalogoshibáztatás. Sokan azt gondolják hogy a gyalogosnak kötelessége meggyőződni a biztonságos átkelésről, holott az autós vezeti az erősebb járművet, őneki kell meggyőződnie. Ugyanígy jellemző a gázolások utána a felfüggesztett büntetés, ami tovább fűti a gyorshajtást, figyelmetlenséget.
129. Sok autóvezető türelmetlen, s a gyalogos átkelőhelyhez közeledvén inkább gázt ad, hogy gyorsan áthajtson a gyalogos előtt, minthogy fékezne.
130. egyedül csak a jelzőlámpás gyalogátkelőn való átkelés tartom némileg biztonságosnak
131. Helyszínfüggő. Van ahol rendszeresen megállnak, akár már az átkelési szándék láttán is. Van ahol pedig akár fél percet is kell várni, hogy valaki végre megálljon.
132. az autósok általában nem adják meg az elsőbbséget a gyalogos számára abban az esetben, ha a jobbra, vagy balra forduló autósnak és a gyalogosnak is zöld jelzése van.
133. A zászló nem megoldás! Tüneti kezelés!
134. Általában probléma van a zebrák épített kialakításával és megvilágításával, de leginkább a közutak önmagát magyarázóságával, emiatt közelítik meg rendszeresen a zebrákat túl nagy (megtévesztő) sebességgel a gépjárművezetők.

135. A lámpával ellátott átkelőhelyeken túl kevés az idő a gyalogos átkelésre.
136. A biztonságosságnak sok összetevője van. Az egyik összetevő a megfelelő megvilágítás. Ebben Mo-on nagyon nagy a hiányosság, s nem fektetnek rá kellő hangsúlyt. A meglévő átkelőhelyeket időről időre felül kellene vizsgálni. Nagy tévedés ma Mo-n, hogy a gyhely egy forgalomcsillapító/sebességcsökkentő eszköz... Fontos a tanítás: mikor van elsőbbsége a gyalogosnak? Ha lelépek féktávolságon belül is a jármű elé?... s még lehet sorolni. pl.: hiába a zászló, ha féktávolságon belül lépek le. A zászló segíthet rossz látási viszonyok között, ha megfelelő a felülete, de a gyalogost nem mentesíti a saját felelőssége alól. Sok dolog kell ahhoz, hogy egy gyhely biztonságos legyen, sokat biztosítanak a jogszabályok, de ott van az emberi tényező: gyalogos és járművezető egyaránt!
137. Sok járművezető nem felelőtlen.
138. Mert a gépjárművezetők és a gyalogosok is figyelmetlenek lehetnek.
139. Sajnos a gyalogos kihasználja az elsőbbség tudatát és sokszor szándékosan lassan , körültekintés nélkül esetleg telefonálva feltartja az autóst . A kerékpáros pedig sokszor nincs tudatában az elsőbbség fogalma jelentésével . Érdekes hogy 10 éve ez soha nem volt probléma !
140. A gyalogos is ismerje a kreszt!!!
141. 2x2 sávos, középső járdasziget nélküli utaknál nem elég biztonságos.
142. Ez az első hely, ahol szóvá tehetem, hogy a kérdőív megszövegezése nem éppen köznyelvi, én például soha nem használtam volna a "szívatása" kifejezést, mégis ezt voltam kénytelen bejelölni, pedig nem ez a szó fejezi ki a véleményemet.

    A következő, romlott vagy rosszabbodott, kérdéssorhoz pedig azt szeretném hozzáfűzni, hogy sajnos egyes felelőtlen kisebbségi gyalogosok maximálisan visszaélnek az autósokat és egyéb járművezőket fenyegető jogszabályokkal. A múltkoriban a 70 éves édesapám esett hanyatt a villamoson, annak vészfékezése miatt, és verte be a fejét, más utasokkal egyetemben, egy kisebbségi gyerek szaladgálása miatt. Ha ilyen a szituáció, megfontolandó a 20-30 kapaszkodó utas testi épségét kockáztatni egy erős vészfékezéssel, az egy ostoba másik megvédése miatt. Csak a szerencsén múlt, hogy nem kapott például koponyaalapi vérzést (öreg korban már nem rugalmasak az erek, és törékenyebb az ember szervezete.) De a kisebbségiek egyéb helyzetekben is szándékosan az ember elé ugrálnak, (például, ha rájuk csenget az ember biciklivel közlekedve, miközben párhuzamosan haladnak az úton, azt teljesen elzárva) abban bízva, hogy ha bármi adódik, jól elagyabugyálhatják az arra közlekedőket. Nem kellene ebben bátorítani őket. Ez a fajta konfliktuskereső viselkedésük járművel vagy anélkül folyamatosan megnyilvánul.
    A másik veszélyes közlekedő, a gépkocsivezető öregasszonyok típusa. Zebrán rendszeresen majd elütnek a hátam mögül rámkanyarodva, ahogy a kisebbségiek is, miközben még kiabálnak is nekem, pedig a lámpa nekem (is) zöldet mutat.
    Ami pedig a zebra előtt járművezetői viselkedést illeti, egyrészt volt egy nagymértékű romlás, másrészt amikor elkezdték büntetni őket, volt egy nagymértékű javulás. Amúgy a legudvariatlanabbak, akik délután négykor jönnek el a munkahelyükről, így fél öt körül a legrosszabb a helyzet, mert akkor vannak úton.
143. általában rövid a zöld (értem hogy forgalomszervezés de akkor is)
144. Este gyalogos kéményseprő, batman, gyászhuszár (fekete alapon fekete) nem akar együttműködni a járművezetővel. Szuicid hajlamú, nem közlekedő. A járművezetővel akarja megöletni magát.
145. Hiába áll meg az egyik sávon az autó, ha a másik sávon nem állnak meg. Ugyanakkor sokszor a gyalogos direkt sétál a zebrán, élvezi hogy miatta megáll a vill. troli vagy a busz, netán még direkt lassan megy. Ez egy nagyon kétélű dolog. Ehhez közl.kultura is kellene
146. Ahol lehetséges enyhe lejtésű,aluljáró vagy mozgó lépcső lenne a legbiztonságosabb mint Ausztriában !!!
147. A vezető személyiségétől függ. Vannak akik átszáguldanak a zebrán, még akkor is, ha érzékelik, hogy a gyalogos már jó ideje bátortalanul álldogál a járda szélén.
148. túl gyorsan jönnek az autók, ráparkolás akadályozza a rálátást, stb.
149. Sajnos tapasztalat, hogy az autósok nem adják meg az elsőbbséget, de nem is lassítani, még akkor sem, ha a sebesség korlátozás van, illetve veszélyes zónában, pl iskolánál haladnak át.
150. Lakóövezet környékén jobb a biztonság. Gyorsabb forgalmú utakon nehezebb átkelni.

151. Sajnos sok gyalogos nincs tisztában azzal a tényezővel, hogy akármennyire is igyekszik egy gépjárművezető a lehető legkörültekintőbben közlekedni, sokszor annak ellenére is előfordul olyan szituáció, amikor a sofőr csak későn, vagy egyáltalán nem veszi észre a gyalogost. Ilyen pl. amikor a holttérből (az 'A' oszlop takarásából) lép le az úttestre, vagy esetleg éjszakai esőzés vagy havazás közben (rossz látási viszonyok) nem jól észrevehető öltözékben akar átkelni az úton. Ezen lehetséges balesetveszélyes helyzeteket elkerülése érdekében, valahogy a gyalogosok tudtára kellene adni, hogy nekik is ugyanolyan körültekintőnek kell lenniük, mint az autósoknak.
Sokszor lehet találkozni olyan esettel is, amikor a gyalogos szétnézés, körültekintés nélkül lép az úttestre, gondolván: "a gyalogosátkelőre lépve elsőbbséget élvezek". Amelyik autós már féktávon belül észleli őt, joggal háborog, hiszen máris veszélyhelyzet alakul ki.
Természetesen nem szabad elfelejteni azt sem, hogy az autósok közt is sok az "én vagyok az erősebb, úgyse lép le elém" gondolkodású ember. Mindkét típust bírságolással ritkítanám, így talán biztonságosabb lennének a kijelölt gyalogosátkelők és pozitív fordulatot venne a közlekedés részét képező kölcsönös odafigyelés elve.
152. Sokszor a szerencsén múlik a biztonság 50-50 %
153. A gyalogosok gyakran nincsenek tisztában azzal,hogy nincs elsőbbségük a zebrán kívül. Napi tapasztalatom,hogy kapucnival,zenét hallgatva lelépnek a járdáról úgy,hogy nem néznek széjjel. Ezt is kellene szankcionálni. Jelenleg jogaik vannak,kötelességük nincs.
154. A zebrát jelölő táblát már méterekkel távolabb ki kellene tenni, hogy az autósoknak is legyen idejük reagálni. A gyalogosokat is tanítani kellene a helyes magatartásra, a Kreszre az úttesten való átkelés nagyobb biztonsága érdekében.
155. Van egy ol
156. Figyelembe kell venni, hogy a közlekedési morál valóban sokat romlott az elmúlt években, és a járművezetők valóban kevesebb alkalommal adják meg a gyalogátkelő-helyen átkelő gyalogosok számára az elsőbbséget, de hozzá kell tenni azt is, hogy a gyalogosok közlekedési morálja is romlott. Sok esetben úgy lépnek le az úttestre (akkor is, ha gyalogátkelő-helyen közlekednek), hogy nem néznek szét, zenét hallgatnak, a telefonjuk képernyőjét bámulják, és egyáltalán nincsenek tudatában annak, hogy korlátozott látási viszonyok között, szürkületben és sötétben abszolút nem láthatóak a járművezetők számára.
157. Feleségem sodorták már el babakocsival, zöld gyalogos jelzésnél. A sofőr megkérdezte, hogy mehet e tovább, aztán választ nem várva elhajtott. Havi átlagban 5-6 alkalommal kerülök balesetveszélyes helyzetbe miskolci zebrákon szabályos közlekedés mellett. (szétnézek mielőtt lelépek a zebrára, csak zebrán kelek át) Miskolcon Carmageddon van.
158. Kellene még egy olyan gyakorlat, hogy a vadul közlekedő autósokat példásan kellene megbüntetni - kamerás felvételek alapján !!!!
159. Sajnos az előző válaszadásának nem szerepelt a lehetőségek között az "életveszélyes" kategória. Azt választottam volna.
160. Sajnálatos tapasztalat, hogy a gyalogosok zöme körültekintés nélkül lép az úttestre, nem méri fel azt, hogy a közeledő jármű képes-e megállni időben.
161. Velemenyem szerint a gyalogosok es az autosok tobbsege is rosszul meri fel a terepet, rosszul dont, es bbol adodnak a balesetek.
162. kettős kockázat releváns: átkelni szándékozó gyalogosnak előnyt nem adó gépjárművek, sokszor konvojban, megfelelő féktávolság tartása nélkül; figyelmetlen gyalogos körbenézés, biztonságról való meggyőződés nélkül
163. Ez meglehetősen településfüggő, és nagyobb településeken ez inkább probléma, mint egy kis faluban. Kb. 3 éve Budapesten lakom, ahol azt tapasztaltam, hogy a gyalogosnak szinte sosincs elsőbbsége, mindig meg kell várnia, amíg az autók elhaladnak. Figyelmetlenek a sofőrök, illetve "az autós az erősebb" elvet követik, megakadályozva ezzel azt, hogy a gyalogosok biztonságosan átkeljenek. Ez a jelzúlámpás zebráknál is probléma, ld. kanyarodó autók - nem figyelnek oda, hogy átengedjék a gyalogosokat. Korábban Miskolc városában éltem gyerekkoromtól, itt szintén ilyen jellegű problémákkal találkozni, iskolák, óvodák környékén sem óvatosabbak a sofőrök.
164. általánosan rossz állapotú burkolat és burkolati jelzések; sok esetben takarásban lévő vagy a táblaerdőben elvesző gyalogátkelőhely táblák; rossz megvilágítás/közvilágítás; a főutakon hiányoznak a középszigetek, járműlassító megoldások; a gyalogos sokszor takarásból vagy rosszul látható/az útnál is rosszabbul

megvilágított helyről kénytelen az útra lépni; esős időben a rossz vízelvezetés és az útszéli tócsák miatt vagy messze kell megállni az átkelőtől, vagy vállalni, hogy beterítik (+ sok helyen hiányzik maga a gyalogátkelő, ahol gyalogos igény és forgalmi igény pedig lenne rá, még a tömegközlekedési megállóknál sem evidens, hogy legalább 1 gyalogátkelőnek lennie kell)

165. A jarmuvezetok 90%-a nem ismeri a kreszt!
166. Sok gépjárművezető rutinból közelíti meg a zebrákat, ha kevésbé forgalmas zebrát nem is veszik figyelembe. Sok esetben a biciklis átkelők takarásból indulnak (Miskolcon) ez veszélyes a biciklista és gépjárművezető számára is.
167. A lámpa nélküli zebrák veszélyesek. Sok zebránál nincs elég idő az átkelésre.
168. A biztonság inkább a közlekedők egymásra figyelésén múlik, az meg oktatással javítható és csak nagyon hosszú idő alatt.
169. Sok helyen éjszaka a megfelelő világítás hiányzik (zebrán és előtte lévő pár méteres szakaszon is) valamint egy extra sárgán villogó lámpa. Mindkettő működhetne napelemmel, akkumulátorról és mozgásérzékelővel vagy gombnyomóval ellátott. Továbbá az összes zebratáblát le lehetne cserélni a rikító sárga szélűre.
170. Az autósok (egy része) agresszívak, a gyalogosok bizonytalanok
171. A zábrán való áthaladást jelző zöld lámpa kevés ideig világít.
172. A rendőrség sem veszi komolyan
173. Több helyen beláthatatlan az átlkelőhely pereme az autpós számára, pl. Szentlélek téren.
174. Ha van is zebra, nagy ívben tesznek rá a vezetők. Ezen kell változtatni, be kell tartatni a gyalogos átengedését.
175. tragikus, mint a magyar közlekedési kultúra többi tényezője
176. A zászlós megoldás nem tökéletes, de olcsón növeli a biztonságot, tetszik.
177. Általában véve biztonságos, de néhány helyen, főleg a nagy forgalmú főutakon, és/vagy ahol nincs lámpa fokozottan veszélyes lehet (Váci út, Szentendrei út). De a zebra biztonságossága a gyalogosoktól is függ, sokan egyáltalán nem néznek körül mielőtt lelépnek az úttestre, vakon megbíznak a közlekedési lámpában.
178. Irányított fénnyel és/vagy aszfaltleddel megvilágított gyalog-átkelők segítene.
179. Ha egy több sávos, osztott pályás utat keresztezünk gyalogos jelzőlámpa használata nélkül, számomra és kamasz gyermekeim, idősebb szüleim számára sem jelent biztonságos átkelési lehetőséget. Ha kanyarodva kijelölt kerékpár utat keresztezek autóval haladva, nem érzem sem az autós, sem a biciklis szemszögéből nézve kellően biztonságosnak a kereszteződésen való áthaladást.
180. A kerékpárt tolni kell a zebrán
181. Amennyiben lámpás zebráról van szó akkor 5-esre értékelem.
182. Sok helyen van feleslegesen zebra, sok helyen nincs ahol kéne. Felfestésük általában rossz, előrejelzésük is javítandó.
183. A magyar KRESZ szabályozása elegendő.
    Nincs szükség a szabályozás bonyolítására az csak ront a helyzeten (van zászló nincs zászló, ki viszi, látszott-e, ki látta, mit látott, mit kell nézni. A végén senki "csak" elütöttek valakit.
    ... az átkelőhelyet úgy kell megközelíteni, hogy meg tudjon állni.
    ... ezt be kell tartatni a járművezetőkkel (kerékpárossal is);
    ... a gyalogosokat is oktatni kell; (pld.: nem árt ha figyelnek (pld. a belső sávra) , más is hibázhat, zebra előtt nem állunk meg beszélgetni, ...)
    Még egyszer: a szabály szövegezése tökéletes.
    Oktatni és ellenőrizni kell. (A TV-ben a híradó előtt meg a filmek közben - reklám helyett - ezt és sok mást is.)

    Ha kocsisor van, nagy a forgalom jogos a gyalogos "agresszív" átkelési szándéka.
    Ha egy-két autó jön, főleg ha teherautó v. busz, akkor a "illendő" lenne a gyalogosnak várni vagy inteni, hogy vár.... amit intézményesen nem lehet megkövetelni, mert a szabály az szabály. Ez empátia meg környezettudatos gondolkodás kérdése.
184. megfelelő megvilágítás hiánya, észlelhetőség hiánya
185. Fontos a szemkontaktus a közeledő jármű vezetőjével és a határozott szándék az átkelésre.

186. Sajnos nemcsak az autósok, de a gyalogosok is hibáztathatók, mert abban a hiszemben lépnek le a zebrára, hogy nekik feltétlen elsőbbségük van.
187. Ne hagyjuk figyelmen kívül a gyalogos és kerékpáros felelősségét, a társadalom és a sajtó felelősségét se!!! Fülhallgatóval közlekedő, mobiljukba felejtkező emberek potenciális veszélyforrások. A balesetek csökkentésének egy lehetséges módja a szabálytalan gyalogosok és kerékpárosok kemény büntetése. Érezzék, hogy a szabályok rájuk is vonatkoznak. Ne az legyen a "trendi", aki szabálytalan! KRESZ szerint féktávon belül a gyalogos nem léphet a gépjármű elé. Ezt kevéssé hallani, olvasni a sajtóban.
188. A zebraszászló hamis biztonságérzetet adhat, a zászlót nem használókat viszont a járművezetők hajlamosak lehetnek nem átkelésre és elsőbbségre jogosultként kezelni "nem volt nála zászló, nem tudtam hogy át akar jönni"
(ld. szembe jön a biciklis az egyirányú utcában, mert azt hiszi hogy szabad neki, "mondták a tévében hogy már lehet")
189. IGEN A KERÉKPÁROSOK TELJES MÉRTÉKBEN FIGYELMEN KÍVÜL HAGYJÁK, HOGY A ZEBRA A GYALOGOSOKÉ. Másodsorban úgy néz ki, hogy főleg a tömegközlekedési járművek vezetői s kifejezetten veszélyesen közelítik meg a zebrákat. A klasszikus úrvezetők viszont egyre szabálykövetőbbek, bár tény, még messze van az elvárt szinttől. Sajnos a gyalogosok is rendkívül figyelmetlenek. Tipikus a mobiltelfonos közlekedés, amikor se jobbra sem balra nem néz akár a zebrán is
190. Nem csak a gyalogos-átkelőhelyen múlik annak biztonságossága. Sokszor maguk a gyalogosok idézik elő a veszélyhelyzetet (pl. nem néznek szét, fülük bedugva, ezért nem hallanak, tilos jelzés altt is átkelnek ...) Persze az autósok és a kerékpárosok is szabálytalankodnak.
A mentalitáson, közlekedési kultúrán kellene változtatni (neveléssel), ez azonban nehezen kivitelezhető a világ jelenlegi állapotában.
191. A gyalogosok körültekintően lépjenek a zebrára, a kerékpárosok csak tolva menjenek át a zebrán, a fiatalok fülhallgató használat esetén még körültekintők legyenek!!!!!!
192. Talán , ha kevesebb zebra lenne néhány helyen(nem 50 méterenként), akkor inkább megállnának az autósok.
193. Ha csak nincs külön lámpája a gyalogosoknak, az autósok semmibe vesznek bennünket. Az egyik sávban ha meg is állnak, a másikon még 3-4 autó áthalad, mire tovább tudok menni. Kivéve buszsofőrök, kamionsofőrök, külföldi rendszámú autósok (tényleg, máshol hol érik el, hogy ne nézzék levegőnek a gyalogost?).
194. Sajnos az autóvezetők még a zebra előtti stop táblánál sem állnak meg, így már alapból veszélyes a zebrán történő átkelés.
195. Amennyiben a gyalogos körültekintően, megfelelő öltözetben- szürkület, eső, köd és este- megy át a zebrán, ill. a gkv-k,motorosok a zebrát megfelelő körültekintéssel közelítik meg, akkor elég biztonságos. DE ehhez valamennyi közlekedő megfelelő hozzáállása szükségeltetik!!!0
196. Győr, Veszprém=Ausztria, Miskolcon, Budapesten születni kell a másik oldalra
197. látássérülteknek nagy segítség lenne taktilis vezetősáv a zebrán (már láttam ilyet Szegeden. Bottal érzékelhető járdaszegély kialakítása is jó lenne
198. Az autósok basznak se megállni, a rendőrök ezt basznak se ellenőrizni.
199. Az autót vezetők figyelmetlensége veszélyes.
200. Az autósok egy része nem ismeri hogy a telezöldnél kanyarodás esetén a kanyarodási szabályok élnek, és elsőbbsége van a gyalogosnak. Az autósok másik része szerint nincs is elsőbbsége a gyalogosnak a zebrán, az azért van, hogy csak ott kelhetnek át az úttesten, elsőbbségük csak lámpás zebránál van. Sajnos sok effélét lehet olvasni a fészbúkon a hozzászólások között egy-egy gyalogosgázolás után.
201. A gyalogosok nagyobb figyelmet forditsanak a közlekedésre. Nemcsak a zebránál hanem bárhol átszaladgaálnak az úttesten. Büntetni kellene őket is. Valójában tul sok a zebra. Lassitja a forgalmat ami környezet szennyezést okoz
202. Sajnos több esetben láttam, velem is megtörtént, hogy a zebránál előztek.
203. Mi lenne ha a gyalogos is körülnézne, és nem csak lelép Pl:40-tonnás kamion elé, hiába lassan közelíti meg! Megérdemli eltapossák! Mert nem bír várni 2-3-másodpercet! Az más ha esik az eső!
204. A biztonság függ a gyalogos figyelmétől is.
205. BIZALMI ELVET MAXIMÁLISAN FIGYELEMBE VÉVE

206. ne legyél már ennyire hülye..
207. Attól még, hogy a zebrán a gyalogosnak van elsőbbsége, nem azt jelenti, hogy a zebrához érve lehajtott fejjel le is léphet, nem ártana körül is nézni.
208. Sok a kanyar utáni zebra, amelynél a gyalogosnak előbb 'ki kell dugnia a fejét', hogy egyáltalán lássa, hogy jön-e autó és az meg fog-e állni. Kereszteződésben a kanyarodó autók gyakran nem adják meg az elsőbbséget a gyalogosátkelőn a gyalogosnak és a kerékpárúton haladóknak. Úgy gondolom, hogy a kanyarodó járműre vonatkozó szabályt sok autós elfelejti a vizsga után. Az egyenes úton pedig sokan szándékosan nem állnak meg. Esetleg a fekvőrendőr segítene, főleg lakóövezetekben.
209. Nagy különbség van egyes települések között. (Még akkor is, ha azok hasonló méretűek, lakosszámúak.)
210. Sok helyen lekopott a felfestés az utakon.
211. Sajnos sokszor a gyalogosnak kell elengedni a közúton közlekedő járműveket, de az utóbbi időben javult a helyzet.
212. A gyalogosok se lépjenek le körültekintés nélkül! Az úttesten közlekedő /bármilyen/jármű nem ellenség! Értsük meg őket is!
213. Szerintem ez sokszor településfüggő. Saját tapasztalom az, hogy az ország nyugati felén sokkal jobb a helyzet, mint mondjuk Budapest agglomerációjában.
214. Abszolút helyszínfüggő...
215. Helyfüggő. Én mindig nagyon figyelek, de neki szoktam indulni akkor is, ha nem látszik, hogy az autós lassítana, de még bőven meg tudna állni, pont azért, hogy kiprovokáljam az elsőbbség megadását (és nagyon figyelek, hogy ha mégse sikerül, ne üssön el, de akkor rácsapok a kocsira).
216. Rengeteget javult a helyzet akár csak a 10 évvel ezelőtti állapotokhoz képest is.
217. Ha a gyalogos betartaná a balra néz, majd az út felénél jobbra néz elvét és állandó szemkontaktust keresve a közlekedőkkel akkor lesz biztonságos az átkelés!
218. Nagyon függ a helyi közlekedési kultúrától, szokásoktól.
219. Napszak, gyalogos és autós függő
220. Ne felejtsük el a KRESZ szabályait, mielőtt a gyalogos lelép .....
221. Kötelezővé tenném a KRESZ ismeretét a gyalogosoknak, kerékpárosoknak is. Sokszor ők lépnek le figyelmetlenül, hirtelen, a kerékpáros, (motoros!!!) áthajt a zebrán, a kanyarodó gk. elé! Tapasztalat. Veszélyes a telefonáló gyalogos, gyerek, pisoson is átmegy elmerülten a ketyeréjével. Busznyi ember zúzódott így a Csaba utcában. KERÉKPÁRRA SEM ÜLHETNEK KRESZ-VIZSGA NÉLKÜL.
222. Bécsben működik itthon leszarják!
223. Városonként látok más-más hozzáállást
224. Szokásjog uralkodik itt, tehát valamelyik zebra szuperbiztonságos, valamelyik nagyon veszélyes. Általában inkább veszélyes, főleg ha az autós a telefonját bűvöli.
225. Átkelni szándékozó gyalogos az életét kockáztatja
226. Elsőbbsége annak van, akinek megadják. A balesetek abból adódnak, hogy az ellenőrzés elmarad.
227. A fővárosban több zebrán még nagy léptekkel sietve sem lehet átjutni a túloldalra, mert "megakasztaná" a forgalmat és a város másik végén is dugó alakulna ki. Ha 30-40%-al hosszabb időre lenne zöld a jelzés a gyalogosok számára, akkor kevesebb baleset lenne. Ötletként itt is be lehetne vezetni a visszaszámlálót a lámpáknál, ahogy az például Debrecenben is van.
228. Fő ok a gépjárművel zebránál szabálytalanul közlekedők szankcionálásának szinte totális hiánya.
229. Sok autós kicseszésnek érzi ha meg kell állnia a kijelölt gyalogos átkelőhely előtt, mert siet és ne tartsák fel.
230. Autóstársaim úgy érzik, hogy az életük múlik (el), ha meg kell állniuk egy zebra előtt
231. Nagyon sokszor nem adnak elsőbbséget.
232. Jelzőfényes, közvilágitootnál 5. Mellék uca, szűz zebra, kopott zebra... 1es alá.
233. Mint autot is vezeto es gyalogosan is kozlekedo ugy latom nagyon sok esetben nem megfeloek a zebra hlyek kialakitasa sem. Nem jol lathato fatol tablatol h all e valaki a zebrana, vagy a kozvilagitas hianya miatt.
234. A múlt héten ütöttek el egy bringás férfit a biciklis átkelőn, aki később meg is halt.
235. Nem a zebrákkal van baj, hanem a gyalogosokkal. Nincs oktatva a közlekedés, mennek mint a birkák.

236. Körforgalom ki és bejáratánál abszolút biztonságtalan a zebra, főleg kihajtáskor vehető észre nehezen a balról-jobbra átkelő gyalogos, akár a “B” oszlop takarása miatt. 20 méterrel előrébb kellene lenniük. Minden zebrát fokozottan ki kellene világítani éjjel, és minden zebránál lehetne nyomógombos lámpa!
237. Tapasztalatom szerint nagyon felelőtlenül használják a gyalogosok a zebrát. A kerékpárosokról nem is beszélve. Valamiféle rendszám kéne rájuk, sajnos a magyar kerékpáros társadalom nem érett meg még arra, hogy felelősen használja az utakat.
238. Az elsőbbségadási hajlandóság az elmúlt években sokat fejlődött, de még nagyon messze vagyunk a nyugat-európai közlekedési kultúrától. Talán ezen múlna minden.
239. Saját tapasztalatom szerint a járművezetők a legtöbb esetben rendkívül türelmetlenek a gyalogosokkal szemben. Számos esetben kedvezőtlen időjárás esetén sem hajlandóak lassítani és átengedni a gyalogosokat a kijelölt helyen.
240. A gj.vezetők egy része "direkt agresszivitást" mutatva közeledik a gy.át.helyekhez, míg a gyalogosok egy része "direkt agresszivitást" mutatva lép le a járdáról. Szemkontaktus = kommunikáció nélkül egyetlen szabály, egyetlen szigorítás sem ér semmit.
241. Egyáltalán nem. Még a lámpás zebránál is majdnem elgázoltak már többször.
242. Forgalmas utakon gyakran nem állnak meg az autósok, ha a zebra mellett a gyalogos várakozik, hogy átjusson.
243. az autóvezetők rendszeresen ~~leszarják~~ nem veszik figyelembe az egyébként egyértelmű és megfelelő szabályokat (miszerint a zebrát úgy kell megközelíteni, hogy mindenképp meg lehessen adni az elsőbbséget a keresztező gyalogosnak)
244. Magas sebességgel közelednek a gépkocsik a zebrához, a már régebb óta ott várakozó (álló) gyalogosnak is csak nagy kelletlen állnak meg, holott már a gyalogosan a zebra felé közeledő esetében is kötelező lenne az elsőbbséget neki megadni, ha látható az átkelési szándéka.
245. Az autósok nagyon gyakran nem adják meg az elsőbbséget, amit a KRESZ előír nekik. Ilyenkor integetek nekik, és mutogatok a zebrát jelző közlekedési táblára.
Budapesten a BAH-csomóponton van két olyan pont, ami között a gyalogos átkeléshez 5-6 zebrán kell átmenni, és több helyen várakozni is kell. Szóval a lámpás csomópontok programozása gyakran nem gyalogosbarát.
Budapesten sokszor olyan "nyomógombok" vannak felszerelve, hol nem érzéékeled, hogy most benyomtad-e, vagy nem , és nem gyullad ki a jelzés. A nyomógomb benyomása után is percekig kell várni.
Walesben (UK) egy kisvárosban ha megnyomod a jelzőgombot, a lámpa rögtön zöldre vált a gyalogos számára.
Sokszor nagyon rövid idő áll rendelkezésre az átkeléshez - ez még akár egy életerős fiatal számára is rövid, nem hogy egy idős ember számára.
246. Ha a biciklis tolva szeretne egyik oldalra a másikra átjutni, sok esetben rágyorsít az autós, kiszólogat, dudál . . . .
247. A közepes értékelés az autósok figyelmetlensége miatt van.
248. Figyeljünk mindenkire. Előzzük meg, hogy valaki mozgáskorlátozott, fogyatékkal élő legyen. Ne csak az öregekre, gyerekekre, mozgáskorlátozottakra legyünk különös tekintettel.
249. Sokszor túl rövid az átkelési idő vagy rossz a forgalomszervezés (egyszerre engedi a zöld lámpa a gyalogost, kis ívben és nagy ívben kanyarodó autóst) Lásd Miskolc Régiposta és Szentpáli u kereszteződés!!!
250. Országrész függő. Gyakorlati tapasztalatom szerint az ország nyugati részén (pl. Szombathely) sokkal toleránsabbak, türelmesebbek a gyalogosan közlekedők felé, mint a keletin (pl. Miskolc).
251. Az autóvezetők nagy része figyelmen kívűl hagyja azokat a gyalogátkelőhelyeket ahol jelzőlámpa nincs.
252. Kanyarodó jármű és gyalogos egyidőben történő áthaladása jelzőlámpás irányítás mellett sem veszélytelen !
253. Kevés a jelző lápa perce át se lehet érni mi gyalogosok néha sietünk pl buszhoz érjünk
254. Nincs sok idő átkelni a zebrán.
255. Tapasztalatból mondom és a közlekedési lámpák üzemeltetőjétől tudom, hogy csak és kizárólagosan azért nem biztonságosak Miskolc város lámpás zebrás átkelőhelyei, mert az Önkormányzati Hivatal utasítására drasztikus módon lecsökkentették a gyalogos átkelés idejének lehetőségét!! Ez hivatali visszaélés, és az emberek biztonsága elleni bűntett, törvénysértés!!
256. a zebra előtt nem áll meg az autó, különösen akanyar után található zebráknál.
257. Ahol nincs lámpa ott szinte keptelenseg atjutni
258. Kicsit több rendőri jelenlét segítene a gépjármű vezetőknek betartani a szabályokat

259. sokat közlekedek autóval, a gyalogosok gyakran figyelmetlenek, és nem használják a zebrát. a kerékpárosok szintén, ők még veszélyaeke másokra is
260. Leginkább a többsávos útszakaszon nagy a baj.
261. Legrosszabb a több sávos út. Sokan átszáguldanak a megállt autó mellett.
262. határozottan kell közlekedni mind járművel, mind gyalog és akkor egyértelműek az elsőbbségi viszonyok
263. Egyes autósok elfelejtik, hogy ők sem mindig vezetnek.
264.

3. függelék

A kitöltők által az 5.7 kérdésre megfogalmazott válaszok

(5.7. Ha változott a zebrák megvalósítása, mi az, ami ön szerint jobb lett?)

1. Nem tudok új zebráról, ami esélyt adna a javításra
2. -
3. Több helyen szigeteket építettek a gyalogosok védelmére az úttest középvonalában; "zebra" előtt a burkolat érdesítése, a fékút csökkentésére; piros alpaszínre festett "zebra".
4. Egyre több helyen előjelző tábla és gyakoribb a festés.
5. Reflektív táblák, piros festés
6. A zebra megvilágítása
7. Előjelző táblák, sebességkorlátozások.
8. Bordó aszfalt
9. Vannak kreatív megoldások. (Pl. fényvisszaverők, LED-ek stb.) A zászlózás is jó ötlet - ahol engedik, és nem is lopják el...
10. Beláthatóbbá alakítják ki a gyalogos átkelőhelyeket mostanában, mind az autósok, mind a gyalogosok számára.
11. tábla kiemelt (sárga fényvisszaverő) háttérrel, ritkán piros hátterű felfestés
12. Az új zebráknál a világításra már jobban figyelnek
13. A felfestés és előjelzők.
14. Néhány helyen vörös színű "csúszásgátló" réteg került az átkelők elé. Határozottan jobban felhívja a figyelmet az átkelőre, komolyabban veszik az autósok, valszeg néha tényleg életet is ment.
15. Szaporodott a zebrák száma
16. megvilágítás
17. különböző eszközök alkalmazása, útburkolati ledek, piros alap, zebra előtti rázós burkolat, okoszebra terjedése
18. Figyelemfelkeltő piros festék
19. A láthatóságuk
20. táblázás
21. Helyenként a két színű (vörös - fehér) zebrák felfestése szerintem hatásosan bírja rá a sofőröket, hogy inkább elsőbbséget adjanak. /Budapest/
22. Nem nagyon látok javulást a környezetemben. A forgalom nő de a zebrák száma maradt.
23. Egyes helyeken javult a világítás, útburkolati jelekkel illetve sárga hátterű táblákkal jelezték.
24. zebra kiemelése színnel
25. Kicsit javult a láthatóvá tétel.
26. színes útburkolat, nagy sárga keret a táblákon, fényvisszaverők, a pesti rakparton nagy erejű közúti lámpák vannak a zebráknál
27. színes útburkolat, nagy sárga keret a táblákon, fényvisszaverők, a pesti rakparton nagy erejű közúti lámpák vannak a zebráknál
28. Nem tapasztalok javulást.
29. Piros háttér
30. Neha jobb felfestes, jardaszigetek.
31. Több tábla, sávok közti járdasziget gyakoribb
32. passz
33. Hatékonyabb tükröző anyagok a zebra festékében és az átkelőhely-t jelző táblák festékében.
34. Kihagyták az idióta és gyerekes zászlók telepítését.
35. Belathatobb
36. Lampak
37. Több helyen színes felfestést alkalmaznak. Ott a zászló!

38. Erősebben vannak festve
39. Van az a piros hátterű zebra pl, az már valami...
40. Akadálymentesítés átkelés, több zebra lett, de még lehetne Fóton.
41. SEMMI
42. Talán a megvilágítás...
43. több van
44. középsziget, kiugró járda, fizikailag akadályozott eléparkolás.
45. Tobb a középen járdaszigetes megoldás.
46. láthatóbb táblák, zebrák jobb láthatása, gyakoribb átfestése
47. Nincs szegély.
48. a zebra előjelzése
49. Sajnos nem változott. De kötelezően bevezettetném a zebra felett villogó sárga lámpákat a főutakon és a forgalmasabb utakon, ahol nincs hagyományos közlekedési lámpa. Így már messzebről és sötétben is könnyebben észrevehetők lennének gyalogátkelőhelyek.
50. Jobban látható tábla, ami kevés ha az autóst nem érdekli, hisz ha nincs gázolás nem vonják felelőségre. Illetve már többnyire próbálnak akadálymentesíteni. Ez kevés.
51. Okos zebra
52. A sárga keretes táblák jobban láthatók.
53. Tartós, thermoplasztik burkolati jelek.
54. járdaszigetek létrehozása, ahol a nagyobb kereszteződésekben meg tudunk állni gyalogosként az út közepén ha kell, így nem kell 4 mp alatt megtenni 50 4-5 sávnyi távot.
55. Jobban kiemelik a zebrát.
56. elterjedtek az autósokat lassításra kényszeríteni próbáló útszűkítési megoldások
57. Jobb szegélyek, több "sípolós"/hangjelzéses lámpa
58. zászlók
59. Rendszeresen újra festik a már kopott zebrákat, zebra zászlókat helyeznek el(amit 1 hónapon belül el lopnak...de ez ellen nem védekezhetnek),
60. Ne legyenek a gyalogosokra zöldben kanyarodók
61. Lett néhol ahol régóta szükséges. Lett néhol ahol addig csak aluljáró volt.
62. Egyes zebrák esetében talán az útburkolati jelek, táblák kihelyezése (fényvisszaverő jelzések, élénk színek használata - neon zöld - a táblák esetében), javult, jobban felhívják a figyelmet a gyalogos átkelőhelyre, messzebbről is könnyebben láthatók.
63. Középsziget terjedése
64. A veszélyes helyeken, bár nem minden indokolt esetben, és nem nevelő hatásúan egységesen, különleges zebrakialakítással keltik fel a figyelmet.
65. -
66. Se gödöllőn sem miskolcon nem tapasztalok nagy valtozasokat
67. Észrevehetőbbek.
68. burkolati jelek, süllyesztett/vakok számára jelzett szegély
69. -
70. Jelzotablak lathatobba tetele
71. az új, jól látható felfestések és a sárga fényvisszaverő kerettel kiegészített táblák sokat segítenek egy régi, kopottas állapotú zebrához képest.
72. A felfestett színek élénkebbek, jobban láthatóak.
73. Asdf
74. Diósgyőrben láttam egy zebrát ami a járda szintjére van kiemelve. A gyalogos ezzel meg van tisztelve. A járművezető kap egy finom jelzést, hogy itt másokkal osztozik az úttesten, és a figyelmének a fokozásához is hozzájárul ez a helyzet.
    Budepesten Újlipótvárosban több helyen láttam olyan járdát ami a zebra előtt benyúlt az úttestre. Igy lecsökkent az átkelési távolságom ill a gépkocsivezető előtti tér is lassításra fokozott figyelemre ösztönöz.

75. A piros háttérfestés, messziről rikító sárga táblakeret, villogó ledes világítás az aszfaltban mind jó fejlesztés szerintem.
76. Több van belőlük és a frekventáltan igény szerinti helyekre kerültek.
77. Figyelemfelhívó útburkolati felfestések, jelzőlámpák
78. Több lámpás zebra van
79. Esetenként vörös alapszín, csúszásgátló burkolat (ami vagy működik, vagy nem).
80. kivilágítás, gyakoribb újrafestés
81. Semmi.
82. Semmi
83. szegély kialakítása
84. A zebrák megvilágítása jobb lett. Egyes zebrák előtt érdes réteget vittek fel az úttestre - ezáltal jobb a kerekek tapadása.
85. Semmi...
86. Világító jelző táblák
87. Megvilágítás
88. Szinte semmi
    A
89. A változás csupán annyi, hogy zárkózunk fel a nyugati előírásokhoz. Sokszor nem teljesen átgondolt, de az új építésű átkelőkkel nincs gond. A régiek karbantartásával annál inkább.
90. Ahol baleset volt, ott néha tesznek valamit, pl. kiszélesítik a járdát. Pl. Rózsa u. Újpest.
91. A zebrát megelőző útszakasz feltűnő színnel történő felfestése.
92. a piros festés a zebra alatt
93. Az új zebrák kialakítása sok esetben érzékelhetően jobbak, átgondoltabbak.
94. Több a járdaszigetes megoldás
95. szegély süllyesztések,
96. Taktilis jelzések elhelyezése, felállóhelyek minősége
97. Félúton több helyen van megállást biztosító hely, ha időben már nem lehetne átérni a túloldalra.
98. A közútkezelő és a hatóság komolyan veszi a feladatát, s a jogszabályi feltételeken túl egyéb szempontokat és közlekedésbiztonsági kérdéseket is vizsgál, s nem fél elutasítani a kijelölési kérelmet.
    Valamikor egy a jogszabályoknak nem mindenben megfelelő keresztmetszet is biztonságos tudna lenni: megfelelő figyelem felhívás a vezetők felé, a gyalogosok egy keresztmetszetbe korlátozása...
99. Valamennyivel nagyobb a biztonság.
100. A jelölések karbantartása folyamatos. A lámpával irányított kereszteződésekben, csökkent a gyalogos átkeléssel egy időben engedélyezett kanyarodások lehetősége is.
101. Figyelemfelkeltőbb festés
102. megvilágítás jobb
103. A járdaszigetek nagyon hasznosak
104. A piros színű, tapadóbb burkolat.
105. Sárga keretes táblák
106. Több a zebra. Azokat igyekeznek olyan helyen elhelyezni, ahol a gyalogosok zebra nélkül is átszaladnak.
107. Jobban észrevehető sárga keretes jelzőtáblák, úttestbe épített fényjelzők,eltérő útburkolat az átkelő előtti úttest szakaszon. Egyszóval az autósok számára jobban észrevehető átkelőhelyek, ami talán a gyalogosoknak is valamivel jobb biztonságérzetet adhat.
108. ////
109. akadálymentesítés (süllyesztett kiemelt szegély, taktilis jelek) régen elmaradtak
110. A forgalmas útszakaszokon elhelyezett gyalogátkelő-helyen piros jelzősfestékkel történő kiemelése nagyban figyelemfelhívó a járművezetők számára.
111. Több a középsziget és a sárga fényvisszaverő keretes gyalogátkelőhely tábla
112. Semmi
113. Fegyelmezettebb gyalogosok !!!

114. A fehér csíkozás alatt felfestett piros szín láthatóbbá teszi a gyalogátkelőhelyeket.
115. piros alappal kiemelés
116. terjedőben vannak az új zebráknál az átkelő észlelhetőségét javító megoldások
117. Jobb fényvisszavető képességű táblák.
118. forgalmas helyeken sok esetben javult a láthatóság (táblák sárga kerete, piros felfestés, prizmák, ...)
119. Ahol nagyon szükséges volt ott fokozták a zebrák beláthatóságát, valamint az újonnan létesített átkelőhelyek átgondoltabbak.
120. a piros zebrák nagyon jók
121. Ha a járási síkjába emelik, akadálymentes és fekvő rendőr egyben
122. Több helyen van, és sokszor fényvisszaverős sárga keretbe van foglalva a zebrát jelző kresz tábla. Kisebb településeken áthaladó főbb útvonalnál egyre több a zebránál levő útszűkítés, járdaszigettel.
123. Színes burkolat, akadálymentesség, parkolosav belső széléig benyulo járdacsonk
124. Nem utcassrkon jelölik ki, hanem jobban belátható helyeken. Bizonyos helyeken jobb a megvilágításuk.
125. Gyengén látók számára burkolati jelölés
126. Egyre több helyen szintbe van hozva az út és a járda
127. Nagyobb gondosság a hely kialakításában
128. módosított (bütykös) burkolat a vakok számára, és a járda és az úttest szintbe hozása terjedőben van (kerekesszékesek miatt)
129. Szigeteket építettek a két irány közé, ez nagyon hasznos és biztonságosabb így az átkelés. Ilyen esetben a lámpa is elmaradhat.
130. a közvilágítás tervezése a gyalogosátkelőhelyekhez, kötelező bizonyos fényerősségű megvilágítás.
131. Sárga szegélyű előjelző táblák száma nőtt. Néhol útba épített ledes villogók.
132. A megvilágítás és a előírások szerinti átkelőhelyek megfelelőek.
133. észlehetőség javulása
134. semmi
135. elhelyezés, közlekedők kölcsönös láthatósága, burkolati jelek, szélesség
136. a középső sziget kialakítása
137. Sárga villogó lámpa elhelyezése.
138. Kisebb lett a konfliktus zóna a széles utakon középsziget létesítésével.
139. Megvilágítás, taktilis burkolatjelek
140. Felfestés minősége (sűrűbben újrafestik)
141. A járdaszigetes zebrákat szeretem, ott egyszerre csak az egyik sávra kell koncentrálni.
142. Járdaszigetek az út közepén segítenek, hogy csak egy irányba kelljen egyszerre figyelni.
143. Semmi nem változott
144. pl. Tiszaújvárosban piros, térhatású zebrák miatt az autósok kénytelenek lassítani, megállni. Olyanok ezek a zebrák, mint egy terebélyes fekvőrendőr.
145. Megvilágítás, Láthatóság
146. a gyakoribb felfestés
147. Nem sokat változott!
148. Megvilágítás, előjelzés
149. sötétben jobb megvilágítás
150. A megvilágításuk
151. út szűkítés,járda szigetek,megvilágítás
152. megvilágítás
153. szerinted te szerencsétlen?
154. Ez vicc? Jobb! Hol itt Magyarországon?
155. A felnőtt gyalogosok figyelmesebben közlekednek- kivéve az öregeket és agresszíveket.
156. Megvilágítás este.
157. Kialakítottak új zebrákat.
158. Több helyen van mini járdasziget az úttest közepénél.

159. Külföldön jól bevált gyakorlat a lámpás zebra, ami csak akkor vált pirosra, ha a gyalogos megnyomja az áthaladás szándékát jelző gombot.
160. Több helyen van, ésszerűbb a felfestésük,
161. Több a megvilágított zebra
162. Semmi sem lett jobb, ami állami megvalósítás. A civil összefogás erősödése az, ami némi javulást hozhat.
163. kiemelt hátterű táblák használata, kimelet megvilágítás
164. Felfestés,tábla,elöjelzö tábla!
165. Villogó figyelmeztető táblák kihelyezese
166. Akadály mentes zebrák (régebben sok helyt a gyalogos átkelőnél magassított szegők volt), Kötelező közvilágítás kiépítése a zebráknál sokat javított a láthatóságon. Kerékpárosok átkelésének kiépítése (sárga kockák)
167. a felfestés
168. kevesebb telizöld, burkolati jelek, kitáblázottság jobb karbantartása
169. Sajnos nem változott, pedig kulcskérdés lenne. Elsősorban a megvilágításon kellene javítani, pozitív kotnraszt...
170. Jó ötletnek tartom a járdaszigeteket, mert itt van az embernek még egy alkalma meggyőződni róla, hogy minden közlekedő megadja számára az elsőbbséget. Számos esetben a 2-2 forgalmi sávos úton előfordult már, hogy az egyik forgalmi sávban megállt a vezető, majd mellette nagy sebességgel elhaladt egy másik autós, aki takarásból érkezett és majdnem elütötte a gyalogosan közlekedőt... Én is kerültem már hasonló helyzetbe és nagyobb biztonságban érzem magam, ha az út közepén még egy lehetőségem van átgondolni, hogy leléphetek-e.
171. megvilágítás, beláthatósági részek
172. sok helyen jobb a megvilágítás
173. Szélesebb útpálya esetén egyre gyakoribb az osztó sziget. Javult a gy.át.helyek megvilágítása, kitáblázása.
174. Több, újonnan felfestett vagy újrafestett zebrával is találkoztam. Úgy vélem, megfelelő láthatóságúak, szemben a régebbi, már lekopott változatokkal.
175. Kecskeméten egy-két zebrát elláttak vagy el fognak látni jelzőlámpával. De ehhez kellett, egy halálos baleset a zebrán.
176. vakoknak pöttyök
177. Összességében több van.
178. szegély kialakítása, hanghatások, fények
179. közvilágitás, burkolat előjelzők
180. Több a sziget az úttest közepén, több az olyan tábla, aminek neonzöld láthatósági pereme van.
181. zöldes sárga keret a gyalogátkelő táblán
182. Megvilágítás
183. Erősebb felfestés, figyelem felhívó táblák ill. festés
184. Felismerhetőség.
185. Hiányos
186. Van ahol sokat kell nagyon gyalogolni a két zebra között.
187. egy réstét felszerelték jelzőlámpákkal
188. Útburkolat színezése
189. Egyes helyeken Kresz-lámpával kellene az autósokat megállásra kényszeríteni, mert önmaguktól nem hajlandóak erre, türelmetlenek, szinte elsodorják a zebrán közlekedő gyalogost.
190. semmi
191. Hogy egyáltalán megvalósult
192. sok helyen felsorakoztatják a forgalomtechnika teljes eszköztárát a láthatóság érdekében

4. függelék

A kitöltők által az 5.8 kérdésre megfogalmazott válaszok

(5.8. Ha változott a zebrák megvalósítása, mi az, ami ön szerint rosszabb lett?)

1. Megvilágosítás, burkolati jelek minősége, táblák hiánya vagy helyük
2. A tolva szabályos táblák pótcselekvésként kipakolása, a helytelen közlekedés sulykolása. A kéredzkedős lámpák száma és az előttük töltött idő, holott a lámpák azért vannak általában kitéve, mert a zebra a szabályok ellenére (kötelező elsőbbség még a szándéknak is) nem tudott biztonságosan funkcionálni. Ergo a védtelen közlekedőt szopatják még ezzel is. :(
3. FElfestések hamar lekopnak. Lámpás kereszteződéseknél gyakran túl rövid a gyalogosok számára a zöld jelzés.
4. Festés megkopott
5. -
6. Burkolatú jelek hiánya!
7. Közvilágítás.
8. Néha feleslegesen van lámpa.
9. Megvilágítás, belátható ság.
10. Kevés a zebra a településeken, vagy nem jó helyeken Van!
11. Rossz megvilágítás (led)
12. a közvilgítás korszerűsítése során a zebrák nem kaptak nagyobb fényerejű megvilágítást.
13. Megvilágítás hiánya
14. A kerékpárutakat nem kéne a gyalogosok között vezetni mert ezzel nem csak ott hanem a város legtöbb járdáján kerékpároznak és igen balesetveszélyes. A kerékpár az útra való én is ott közlekedek vele még ha van járdán vezetett bicajút is.
15. Világítás cseréjével romló megvilágítás, átgondolatlan fásítás, parkolóhelyek kijelölése közvetlenül az átkelőhely előtt.
16. jobb lett
17. jobb lett
18. A felfestések minősége csapnivaló.
19. Toobsavos uton a lampa csak az ut feleig engedi a gyalogosokat. Utana nem mindenki varja meg a kovetkezo lampat, piroson mennek at.
20. passz
21. Nem egységes a megvalósítás(vörös keret, vagy széles fekvőrendőr mi?) Szabványosítás hiánya bizonytalansághoz vezethet ami hibákat eredményez. A kanárisárga keret a táblák körül annyira visszatükrözi a tompított fényszórót, hogy vakítja az autóvezetőt sötétben és a zavarásra koncentrál nem az átkelőre.
22. Székesfehérvár-Várkörút-Borzalom. Miféle SZAKEMBER?!?! terve és hagy jóvá ilyet????
23. Eletszerutlen iranyok megnyitasa.
24. Közvilágítás, útburkolati jel minősége, tartóssága.
25. Azt nem tudom
26. Több olyan zebra kellene ahol a vakok, és gyengéklátók is át tudnának kellni.
27. Hogy az emberek egyre egoistábbak!!
28. Új utak, új lehetőségek, de nincs zebra. Lakótelepen sincs zebra.
29. A láthatóság. Piros fehér,vagy piros sárga színűnek ké lennie mindenhol. A sima fehér fényvisszaverő szín is hamar elkopik.
30. Nem elég gyakran festik újra, sok a kopott.
31. sok a fiatal,tapasztalatlan, főképp terepjárókkal rohangáló kocsis
32. Nem logikus helyen készülnek zebrák
33. Rossz helyen vannak, vagy nem ott ahol szükség lenne rá

34. karbantartás
35. Rosszabb nem lett szerintem. A baj, hogy nincs fejlődés.
36. Lekopott festés, rossz megvilágítás
37. akármilyen színes, feltűnő a zebra, nem ez a megoldás
38. A gyalogosok körültekintés nélkül lelépnek.
39. Még mindig nem figyelem felkeltő
40. Hogy mi az istenért engedik rá a kanyarodó autókat a gyalogosokra azt sose fogom megérteni, dudálnak és rendesen jönnek ránk az autósok, mert mi már a létezésünkkel is lassítjuk az ö haladását.
41. A kivilágításuk.
42. leszarják a fenti tervezői szándékot
43. nincs zebra, lekopott. Senki nem foglalkozok vele
44. megvilágítás
45. Sok helyen pont a sarkon van a zebra ezzel veszélyeztetve a gyalogost.Ha az autós nem látja időben a gyalogost...kész a baj.A lakóhelyemen több halálos baleset is történt ZEBRÁN!
46. Kevésbé figyelnek a kialakításkor a környezet, az emberek igényeire! Pl. saroktól 20-50 m-re elhelyezett zebra
47. Bár a zebrakialakítás költségei (városvezetők nyilatkozataiban) hatalmasak, nem látom mögöttük sem a szakértelmet sem a minőségi ráfordítást. Itt valami nagyon bűzlik.
48. Láthatóság
49. -
50. Sokhelyütt cserélték a lámpa nélküli zebrákat lámpásokra, ami adott esetben akár 2-3 percni várakozást is jelent a gyalogosok részére. természetesen a reakció: pirosozás, mert nem ismerik a KRESZ-t!</sarcasm>
51. A közlekedési morál.
52. Kivilagitottsag, ralatasi haromszog, burkolat jelek tartossaga
53. Megvilagitas, felfestesek lathatosaga
54. Nincsenek karbantartva (kopott felfestés, tábla), az elfuserált közvilágítás miatt sok zebránál nem láthatóak a gyalogosok éjszaka
55. a zebra előtt kialakított parkolóhelyek rontják az átkelni szándékozó gyalogos észlelhetőségét. 5 m helyett 15 m minimum távolságot kéne meghatározni személyautók esetében is.
56. Elvették a zebra-járda felét, hogy rosszul használható kerékpáros átvezetés legyen belőle, amit kötelező használni, de nem takarítják, és a főútvonalak mellett futó kerékpárutak elsőbbségét is elveszik a kanyarodó autósokkal szemben, ezzel is rátolva a felelősséget a védtelenebbekre.
57. Megvilágítás, rosszab, gyakran elromlik, (hosszabb ideig rossz) később kapcsolják be. Villogó közlekedési lámpák nem védenek
58. Jkl
59. A zászlózás hamis biztonságérzetet ad, miközben az gépkocsival közlekedők számára nem lett jobb a láthatóság.
60. pocsék lett a zebrák téli karbantartása
61. Miskolcról tudok beszélni.
    Projektek kijelölt gyalogátkelő nélkül valósulnak meg.
    pl Miskolc Dayka - Petőfi csomópont.
    Nincs, nulla, zéró kijelölt gyalogátkelő van bármely irányba. Iskolák, óvoda, egyéb közintézmény a környéken. A Miskolc belvárosától 200 méterre.
62. A gyalogosoknak biztosított átkelési szándékot jelző nyomógomb sok helyen elkelne. Ahol van ,ott is sok helyen nem működik.
63. Kevés idő áll rendelkezésre a zebrán való áthaladásra
64. Rossz kivilágítás.
65. Zebrazászló megteremtése, ahelyett, hogy az illetékes hatóságok intézkednének, nagyobb szigorral lépnének fel.
66. Az áthaladási idő

67. Sok helyen járdaszintre kiemelt bukkanókat építettek gyalogos átkelésre. A gyalogosok jelentős része ezt "minden egy szinten van, minden járda" felfogással használja, körültekintés nélkül is képesek megkezdeni az átkelést.
68. rővid a zöld jelzés a háromnegyedénél pirosra vált
69. A lámpás kereszteződéseknél szinte rohanni kell, hogy átérjek.
70. a lámpával ellátott zebráknál áthaladási idő nagyon kevés, még sportosabb ember sem ér át , nem hogy idős, rokkant, gyermekes szülő. A gyalogosnak vagy nem futva kellene közlekednie, vagy már piroson befejezni az átkelést.
71. A ledes lámpák pontszerű fényében messziről nem látszik a gyalogátkelőhely
72. A zöld idő
73. Nincs megfelelő világítás!
74. -
75. megvilágítás, fa vagy oszlop takarás, rálátás
76. A neon hátterű tábla nem megoldás semmire
77. Miskolcon számos zebra került a villamosmegállók "mögé" ahonnan sem a gyalogos nem láthatja be megfelelően az autós forgalmat, sem az autós nem láthatja a zebrára lépőket
78. nem oldották meg, hogy a zebra környezetében lassabban menjenek az autóvezetők, a fluoreszkáló hátterű táblák erre egyáltalán nem ösztönzik őket. Rengeteg helyen nem a zebra van fizikailag kiemelve az úttest szintjéből, hanem pl. előtte van "fekvőrendőr". Mit sem ér....A közvilágítást nem harmonizálják a zebrákkal.
79. Láttam egy-két rossz példát (sajnos). A gyalogos nem a gyalogos felállóhelyről, hanem az úttestről kell, hogy induljon, esetleg kitakart pozícióból.
80. Magasított kivitel
81. A zebrák megvilágítása, a zebrák felfestése.
82. Ritka festés,este nem megfelelő világítás.
83. A gyalogos átkelőhelyek nem a gyalogosok igényei szerint vannak kialakítva, hanem az autós közlekedés az, ami felülír mindent. Erre eklatáns példa, a miskolci Népkert melletti Erste bank, ahol a körforgalom miatt megszüntették az átkelő helyet, így az ember csak hatalmas és ésszerűtlen kerülővel, vagy az élete kockáztatásával tud átkelni az úton.
    De ezen a környéken a Sportcsarnok előtti, senki által nem használt, mozgássérült lejárat is hatalmas útakadályt jelent a gyalogos közlekedés szempontjából, így a lépcső nagyrészt használhatatlanná vált ha az ember a könyvtár felé megy, és inkább a sárban tapicskol, mert a kétharmadában lezárt lépcső így szintén már túl nagy és vállalhatatlan kerülőt jelent. A mozgássérült lejáró másik oldalán is hagyhattak volna egy kis lépcsőszakaszt.
    De máshol is, aki a lábán közlekedik és gyalog, az kényszerül a legnagyobb kerülőkre, pedig a leglassabb közlekedő. Figyelembe kellene venni, hogy a gyalogos közlekedők számára legyenek a legegyenesebb útszakaszok, és ne nekik kelljen 50-100 méteres kerülőket tenni mindenfele a különböző úti célok között.
84. Túl közel vannak a kereszteződéshez. Az autó nem tudja elhagyni a kereszteződést
85. Felfestés lekopása.
86. A zebráknál erősebb közvilágításra lenne szükség, vagy feltünőbb zebra jelölésre.
87. A felfestés minősége gyatra. Valószínű, hogy a vállalkozó gyengébb minőségű festéket használ.
88. Nem belátható, nem megfelelők az útburkolati jelek, és a zebra átkelési útszakasz takarásban van pl fa, villanyoszlop, villamos megálló által, így nem látható az éppen átkelni szándékozó gyalogos.
89. Miskolc Thököly út rövid az áthaladási idő.
90. MIskolc Györikapu villamosmegálok nem várt részekröl bujnak elő az emberek és ez igy baleset veszélyes zona hiába van ott 30 as tábla
91. Sokszor közlekedési lámpával oldják meg a helyzetet.
92. ritkábban újítják fel a felfestést, és vékonyabb festékréteggel
93. Autó centrikus beruházások
94. Úton, útfélen található már gyalogátkelő-hely, mely a megnövekedett forgalom tekintetében akadályozó tényező, valamint hiába van mindenhol gyalogátkelő-hely, sok esetben a gyalogosok nem veszik igénybe, mert nem hajlandóak elsétálni a 10 m-re odébb található gyalogátkelő-helyhez.

95. N/A
96. Autósok türelme !!!
97. Piros lámpát nem veszik figyelembe az autósok.
98. A felfestés több helyen van lekopva
99. tartós burkolati jeleket továbbra is ritkán alkalmaznak
100. A lekopott zebràk nincsenek felùjjitva időben, jelzőtàblàk/jelzőfènyek sok esetben nincs biztositva a zebra előtt!
101. Továbbra is túl nagy sávszélességek, ami nem ösztönöz lassításra.
102. kopot zebrákat újra kéne festeni
103. A lámpás zebra nem a gyalogosokat segíti. A gyalogs átkelőket lehetőleg nem a többsávos kereszteződésben kell kialakítani.
104. -
105. új/felújított csomópontoknál a gyalogosok csak a járműveknek optimálisan alakított utak után, másodlagos közlekedőként kapnak helyet. Jellemzőek a kerülők, a csak több zebrán keresztül megközelíthető területek.
106. A közvilágítás és az útburkolat egy ködösebb, korai szürkületes, borongósabb, téli napon/ estén nem ad elégséges fényviszonyt egy sötétebb ruházatot viselő gyalogos észleléséhez, időben, útviszonyoknak megfelelő, gyors, csúszásmentes gépjárművel haladó közlekedő megállásához.
107. Nem ellenőrzött kellő képen a éjszakai megvilágítás állapota. Itt 24 órán belül intézkedni kellene. (ilyen gyakran ellenőrizni lehetetlen - a TV-ben az info percek alatt kiírt zöld telefonszám segítene talán)
108. megvilágítás nem megfelelő volta
109. Szerintem kisebb a fényerő
110. kijelölt gyalogátkelőhellyel együtt átvezetett kerékpársáv, ahelyett hogy a kerékpárosok a körpályán közlekedhetnének a többi járművel együtt.
111. A gyalogosok és kerékpárosok is úgy veszik, hogy nekik minden körülmények között elsőbbségük van.A figyelem felhívás az autósokon kívül a gyalogosakat, kerékpárosokat is fokozottabban érintse!!!!
112. látássérülteknek nagy segítség lenne taktilis vezetősáv a zebrán (már láttam ilyet Szegeden. Bottal érzékelhető járdaszegély kialakítása is jó lenne
113. A parkolók túl közel vannak a zebrákhoz, kitakarják az érkező gyalogost.
114. Lámpás kereszteződésnél a kanyarodósávon közlekedő autósok rendszerint nem vesznek tudomást a velük egy időben zöld jelzést kapó gyalogosokról.
115. Ledes lámpával kellene ki világítani ami jobban látható, és takarékos!
116. Nem csak rosszabb, hanem hihetetlenül veszélyes: A kerékpárosok átvezetése a gyal.átkelòhelyek mellett.
117. felfestés, fényvisszaverő táblák hiánya
118. 1-2 helyen rosszul van kialakítva
119. NEM MINDIG LÁTHATÓK
120. akkora faszságot 😊
121. A körforgalom ki-be járatba miért kell zebrát rakni? Néhány méterrel arrébb sokkal biztonságosabb lenne.
122. Nem tudom. A városunkban /határátkelőhely!/ jó helyen vannak.
123. Útburkolati jelek újra festése
124. Nem javítják, fejlesztik a meglévőket.
125. Városon belüli körforgalomban közvetlenül a kihajtható után a zebra forgalma szinte lebénitja a körforgalmat csúcsforgalomban.
126. A beláthatóság.
127. Az átkelőhelyek megvilágítása nem megfelelő. Valamint a közvilágítás bekapcsolása - a spórolásnak köszönhetően - későbbre tolódott, így a láthatóság rosszabb.
128. Sokszor kopottak, s főleg: ÁLTALÁBAN ROSSZUL MEGVILÁGÍTOTTAK, TÁBLÁK TAKARJÁK EL pl. Attila út, stb. Sötét ruhás embereket nem lehet észrevenni, vagy csak későn
129. Beláthatóság, megvilágítás sötétben
130. Sok helyen összemosták a kerékpárúttal
131. Arányosan kevesebb figyelmeztető jelzés a gépjárművezetők felé.
132. Kevesebb van belőlük és az autósok ha akarnak megállnak ha nem, akkor az a válasz nézzen szét a gyalogos.

133. ELIOS
134. A kerékpárosok zebrával párhuzamos átvezetése terjed, ahelyett hogy járműként ők is használhatnák a széles körpályát. Lakott területen a kerékpározás ezáltal akadályozva és lassítva, nem pedig segítve van. Ebből fakadóan kerékpáros - gyalogos konfliktusok számának növekedése a keresztező pontokon-szakaszokon! A gyalogosokat most már helyenként nem az autók, hanem a kerékpárosok veszélyeztetik!
135. megfelelő megvilágítás!!
136. A vezetési morál a zebrán és elötte való megközelitésben,megállásban! Teljesen mindegy hogy mit raknak ki!
137. Kerékpárosok átkelésének kiépítése (sárga kockák) sajnos nem mindig kerül felfestésre.
138. Lekopott ami eddig látszódott.
139. megvilágítás
140. -
141. Negatív tapasztalatom a környezetemben nincs.
142. nem lett roszabb
143. ------
144. Pl. városomban közvetlenül parkolót helyeztek el az egyik előtt, ami kocsisorral gyakran telített a menetirány szerinti oldalon. A gyalogos emiatt nehezebben látható.
145. lámpás kereszteződésben rövid átjutási idő (az idősebbek, mozgáskorlátozottak nem érnek át egy zöldön)
146. láthatóság
147. felfestés kopottsága
148. Az átkelésre engedélyezett idő .
149. Miskolc: a villamosmegállók és a gyalogátkelőhelyek elhelyezése kifejezetten balesetveszélyes néhány helyen pl. Augusztus 20 fürdő/MÁV rendelő előtt!!!!!
150. A zebrán úgy kelnek át az emberek, hogy szinte szét sem néznek, kilépnek az olyan autó elé is ami már nem biztos, hogy képes megállni és megtörténik a baj.
151. Szabályozás nem követi a piac adta lehetőségeket.
152. Kopottak, sok helyen nem a gyalogosok használatát veszik figyelembe a zebrák tervezésénél.
153. Együtt jönnek néhol a kocsik a gyalogosokkal,ami veszélyes.
154. A zebrafelfestés gyakori hiányosságai, szinte láthatatlanná váló megkopása! Indokolatlanul magas útszegélyek a zebrák végein!!
155. a zebrákat jobban kel kiemelni
    l
156. Igény ellenére sem festenek fel még lámpa nélküli zebrát sem.
157. általában a felfestés az, ami nehezen látszik, de főként este, amikor a látási viszonyok is rosszabbak
158. rossz minőségű felfestés, a zebrát jelző táblák elhelyezése
159. Az, hogy nem lámpával védettek a gyalogos átkelőhelyek.
160. megvilágítás, kopott burkolati jelek, szegélyek állapota

5. függelék

A kitöltők által az 5.10 kérdésre megfogalmazott válaszok

(5.10. Amennyiben az elmúlt egy év során érezte magát közvetlen életveszélyben zebrán történő átkelés közben, kérjük írja le néhány szóban a szituációt)

1. Megvilágosítás, burkolati jelek minősége, táblák hiánya vagy helyük
2. A tolva szabályos táblák pótcselekvésként kipakolása, a helytelen közlekedés sulykolása. A kéredzkedős lámpák száma és az előttük töltött idő, holott a lámpák azért vannak általában kitéve, mert a zebra a szabályok ellenére (kötelező elsőbbség még a szándéknak is) nem tudott biztonságosan funkcionálni. Ergo a védtelen közlekedőt szopatják még ezzel is. :(
3. FElfestések hamar lekopnak. Lámpás kereszteződéseknél gyakran túl rövid a gyalogosok számára a zöld jelzés.
4. Festés megkopott
5. -
6. Burkolatú jelek hiánya!
7. Közvilágítás.
8. Néha feleslegesen van lámpa.
9. Megvilágítás, beláthatóság.
10. Kevés a zebra a településeken, vagy nem jó helyeken Van!
11. Rossz megvilágítás (led)
12. a közvilgítás korszerűsítése során a zebrák nem kaptak nagyobb fényerejű megvilágítást.
13. Megvilágítás hiánya
14. A kerékpárutakat nem kéne a gyalogosok között vezetni mert ezzel nem csak ott hanem a város legtöbb járdáján kerékpároznak és igen balesetveszélyes. A kerékpár az útra való én is ott közlekedek vele még ha van járdán vezetett bicajút is.
15. Világítás cseréjével romló megvilágítás, átgondolatlan fásítás, parkolóhelyek kijelölése közvetlenül az átkelőhely előtt.
16. jobb lett
17. jobb lett
18. A felfestések minősége csapnivaló.
19. Toobsavos uton a lampa csak az ut feleig engedi a gyalogosokat. Utana nem mindenki varja meg a kovetkezo lampat, piroson mennek at.
20. passz
21. Nem egységes a megvalósítás(vörös keret, vagy széles fekvőrendőr mi?) Szabványosítás hiánya bizonytalansághoz vezethet ami hibákat eredményez. A kanárisárga keret a táblák körül annyira visszatükrözi a tompított fényszórót, hogy vakítja az autóvezetőt sötétben és a zavarásra koncentrál nem az átkelőre.
22. Székesfehérvár-Várkörút-Borzalom. Miféle SZAKEMBER?!?! terve és hagy jóvá ilyet????
23. Eletszerutlen iranyok megnyitasa.
24. Közvilágítás, útburkolati jel minősége, tartóssága.
25. Azt nem tudom
26. Több olyan zebra kellene ahol a vakok, és gyengéklátók is át tudnának kellni.
27. Hogy az emberek egyre egoistábbak!!
28. Új utak, új lehetőségek, de nincs zebra. Lakótelepen sincs zebra.
29. A láthatóság. Piros fehér,vagy piros sárga színűnek ké lennie mindenhol. A sima fehér fényvisszaverő szín is hamar elkopik.
30. Nem elég gyakran festik újra, sok a kopott.
31. sok a fiatal,tapasztalatlan, főképp terepjárókkal rohangáló kocsis
32. Nem logikus helyen készülnek zebrák

33. Rossz helyen vannak, vagy nem ott ahol szükség lenne rá
34. karbantartás
35. Rosszabb nem lett szerintem. A baj, hogy nincs fejlődés.
36. Lekopott festés, rossz megvilágítás
37. akármilyen színes, feltűnő a zebra, nem ez a megoldás
38. A gyalogosok körültekintés nélkül lelépnek.
39. Még mindig nem figyelem felkeltő
40. Hogy mi az istenért engedik rá a kanyarodó autókat a gyalogosokra azt sose fogom megérteni, dudálnak és rendesen jönnek ránk az autósok, mert mi már a létezésünkkel is lassítjuk az ö haladását.
41. A kivilágításuk.
42. leszarják a fenti tervezői szándékot
43. nincs zebra, lekopott. Senki nem foglalkozok vele
44. megvilágítás
45. Sok helyen pont a sarkon van a zebra ezzel veszélyeztetve a gyalogost.Ha az autós nem látja időben a gyalogost...kész a baj.A lakóhelyemen több halálos baleset is történt ZEBRÁN!
46. Kevésbé figyelnek a kialakításkor a környezet, az emberek igényeire! Pl. saroktól 20-50 m-re elhelyezett zebra
47. Bár a zebrakialakítás költségei (városvezetők nyilatkozataiban) hatalmasak, nem látom mögöttük sem a szakértelmet sem a minőségi ráfordítást. Itt valami nagyon bűzlik.
48. Láthatóság
49. -
50. Sokhelyütt cserélték a lámpa nélküli zebrákat lámpásokra, ami adott esetben akár 2-3 percni várakozást is jelent a gyalogosok részére. természetesen a reakció: pirosozás, mert nem ismerik a KRESZ-t!</sarcasm>
51. A közlekedési morál.
52. Kivilagitottsag, ralatasi haromszog, burkolat jelek tartossaga
53. Megvilagitas, felfestesek lathatosaga
54. Nincsenek karbantartva (kopott felfestés, tábla), az elfuserált közvilágítás miatt sok zebránál nem láthatóak a gyalogosok éjszaka
55. a zebra előtt kialakított parkolóhelyek rontják az átkelni szándékozó gyalogos észlelhetőségét. 5 m helyett 15 m minimum távolságot kéne meghatározni személyautók esetében is.
56. Elvették a zebra-járda felét, hogy rosszul használható kerékpáros átvezetés legyen belőle, amit kötelező használni, de nem takarítják, és a főútvonalak mellett futó kerékpárutak elsőbbségét is elveszik a kanyarodó autósokkal szemben, ezzel is rátolva a felelősséget a védtelenebbekre.
57. Megvilágítás, rosszab, gyakran elromlik, (hosszabb ideig rossz) később kapcsolják be. Villogó közlekedési lámpák nem védenek
58. Jkl
59. A zászlózás hamis biztonságérzetet ad, miközben az gépkocsival közlekedők számára nem lett jobb a láthatóság.
60. pocsék lett a zebrák téli karbantartása
61. Miskolcról tudok beszélni.
    Projektek kijelölt gyalogátkelő nélkül valósulnak meg.
    pl Miskolc Dayka - Petőfi csomópont.
    Nincs, nulla, zéró kijelölt gyalogátkelő van bármely irányba. Iskolák, óvoda, egyéb közintézmény a környéken. A Miskolc belvárosától 200 méterre.
62. A gyalogosoknak biztosított átkelési szándékot jelző nyomógomb sok helyen elkelne. Ahol van ,ott is sok helyen nem működik.
63. Kevés idő áll rendelkezésre a zebrán való áthaladásra
64. Rossz kivilágítás.
65. Zebrazászló megteremtése, ahelyett, hogy az illetékes hatóságok intézkednének, nagyobb szigorral lépnének fel.
66. Az áthaladási idő

67. Sok helyen járdaszintre kiemelt bukkanókat építettek gyalogos átkelésre. A gyalogosok jelentős része ezt "minden egy szinten van, minden járda" felfogással használja, körültekintés nélkül is képesek megkezdeni az átkelést.
68. rővid a zöld jelzés a háromnegyedénél pirosra vált
69. A lámpás kereszteződéseknél szinte rohanni kell, hogy átérjek.
70. a lámpával ellátott zebráknál áthaladási idő nagyon kevés, még sportosabb ember sem ér át , nem hogy idős, rokkant, gyermekes szülő. A gyalogosnak vagy nem futva kellene közlekednie, vagy már piroson befejezni az átkelést.
71. A ledes lámpák pontszerű fényében messziről nem látszik a gyalogátkelőhely
72. A zöld idő
73. Nincs megfelelő világítás!
74. -
75. megvilágítás, fa vagy oszlop takarás, rálátás
76. A neon hátterű tábla nem megoldás semmire
77. Miskolcon számos zebra került a villamosmegállók "mögé" ahonnan sem a gyalogos nem láthatja be megfelelően az autós forgalmat, sem az autós nem láthatja a zebrára lépőket
78. nem oldották meg, hogy a zebra környezetében lassabban menjenek az autóvezetők, a fluoreszkáló hátterű táblák erre egyáltalán nem ösztönzik őket. Rengeteg helyen nem a zebra van fizikailag kiemelve az úttest szintjéből, hanem pl. előtte van "fekvőrendőr". Mit sem ér....A közvilágítást nem harmonizálják a zebrákkal.
79. Láttam egy-két rossz példát (sajnos). A gyalogos nem a gyalogos felállóhelyről, hanem az úttestről kell, hogy induljon, esetleg kitakart pozícióból.
80. Magasított kivitel
81. A zebrák megvilágítása, a zebrák felfestése.
82. Ritka festés,este nem megfelelő világítás.
83. A gyalogos átkelőhelyek nem a gyalogosok igényei szerint vannak kialakítva, hanem az autós közlekedés az, ami felülír mindent. Erre eklatáns példa, a miskolci Népkert melletti Erste bank, ahol a körforgalom miatt megszüntették az átkelő helyet, így az ember csak hatalmas és ésszerűtlen kerülővel, vagy az élete kockáztatásával tud átkelni az úton.
    De ezen a környéken a Sportcsarnok előtti, senki által nem használt, mozgássérült lejárat is hatalmas útakadályt jelent a gyalogos közlekedés szempontjából, így a lépcső nagyrészt használhatatlanná vált ha az ember a könyvtár felé megy, és inkább a sárban tapicskol, mert a kétharmadában lezárt lépcső így szintén már túl nagy és vállalhatatlan kerülőt jelent. A mozgássérült lejáró másik oldalán is hagyhattak volna egy kis lépcsőszakaszt.
    De máshol is, aki a lábán közlekedik és gyalog, az kényszerül a legnagyobb kerülőkre, pedig a leglassabb közlekedő. Figyelembe kellene venni, hogy a gyalogos közlekedők számára legyenek a legegyenesebb útszakaszok, és ne nekik kelljen 50-100 méteres kerülőket tenni mindenfele a különböző úti célok között.
84. Túl közel vannak a kereszteződéshez. Az autó nem tudja elhagyni a kereszteződést
85. Felfestés lekopása.
86. A zebráknál erősebb közvilágításra lenne szükség, vagy feltünőbb zebra jelölésre.
87. A felfestés minősége gyatra. Valószínű, hogy a vállalkozó gyengébb minőségű festéket használ.
88. Nem belátható, nem megfelelők az útburkolati jelek, és a zebra átkelési útszakasz takarásban van pl fa, villanyoszlop, villamos megálló által, így nem látható az éppen átkelni szándékozó gyalogos.
89. Miskolc Thököly út rövid az áthaladási idő.
90. MIskolc Györikapu villamosmegálok nem várt részekröl bujnak elő az emberek és ez igy baleset veszélyes zona hiába van ott 30 as tábla
91. Sokszor közlekedési lámpával oldják meg a helyzetet.
92. ritkábban újítják fel a felfestést, és vékonyabb festékréteggel
93. Autó centrikus beruházások
94. Úton, útfélen található már gyalogátkelő-hely, mely a megnövekedett forgalom tekintetében akadályozó tényező, valamint hiába van mindenhol gyalogátkelő-hely, sok esetben a gyalogosok nem veszik igénybe, mert nem hajlandóak elsétálni a 10 m-re odébb található gyalogátkelő-helyhez.

95. N/A
96. Autósok türelme !!!
97. Piros lámpát nem veszik figyelembe az autósok.
98. A felfestés több helyen van lekopva
99. tartós burkolati jeleket továbbra is ritkán alkalmaznak
100. A lekopott zebràk nincsenek felùjjitva időben, jelzőtàblàk/jelzőfènyek sok esetben nincs biztositva a zebra előtt!
101. Továbbra is túl nagy sávszélességek, ami nem ösztönöz lassításra.
102. kopot zebrákat újra kéne festeni
103. -
104. új/felújított csomópontoknál a gyalogosok csak a járműveknek optimálisan alakított utak után, másodlagos közlekedőként kapnak helyet. Jellemzőek a kerülők, a csak több zebrán keresztül megközelíthető területek.
105. A közvilágítás és az útburkolat egy ködösebb, korai szürkületes, borongósabb, téli napon/ estén nem ad elégséges fényviszonyt egy sötétebb ruházatot viselő gyalogos észleléséhez, időben, útviszonyoknak megfelelő, gyors, csúszásmentes gépjárművel haladó közlekedő megállásához.
106. Nem ellenőrzött kellő képen a éjszakai megvilágítás állapota. Itt 24 órán belül intézkedni kellene. (ilyen gyakran ellenőrizni lehetetlen - a TV-ben az info percek alatt kiírt zöld telefonszám segítene talán)
107. megvilágítás nem megfelelő volta
108. Szerintem kisebb a fényerő
109. kijelölt gyalogátkelőhellyel együtt átvezetett kerékpársáv, ahelyett hogy a kerékpárosok a körpályán közlekedhetnének a többi járművel együtt.
110. A gyalogosok és kerékpárosok is úgy veszik, hogy nekik minden körülmények között elsőbbségük van.A figyelem felhívás az autósokon kívül a gyalogosakat, kerékpárosokat is fokozottabban érintse!!!!
111. látássérülteknek nagy segítség lenne taktilis vezetősáv a zebrán (már láttam ilyet Szegeden. Bottal érzékelhető járdaszegély kialakítása is jó lenne
112. A parkolók túl közel vannak a zebrákhoz, kitakarják az érkező gyalogost.
113. Lámpás kereszteződésnél a kanyarodósávon közlekedő autósok rendszerint nem vesznek tudomást a velük egy időben zöld jelzést kapó gyalogosokról.
114. Ledes lámpával kellene ki világítani ami jobban látható, és takarékos!
115. Nem csak rosszabb, hanem hihetetlenül veszélyes: A kerékpárosok átvezetése a gyal.átkelòhelyek mellett.
116. felfestés, fényvisszaverő táblák hiánya
117. 1-2 helyen rosszul van kialakítva
118. NEM MINDIG LÁTHATÓK
119. akkora faszságot 😊
120. A körforgalom ki-be járatba miért kell zebrát rakni? Néhány méterrel arrébb sokkal biztonságosabb lenne.
121. Nem tudom. A városunkban /határátkelőhely!/ jó helyen vannak.
122. Útburkolati jelek újra festése
123. Nem javítják, fejlesztik a meglévőket.
124. Városon belüli körforgalomban közvetlenül a kihajtható után a zebra forgalma szinte lebénitja a körforgalmat csúcsforgalomban.
125. A beláthatóság.
126. Az átkelőhelyek megvilágítása nem megfelelő. Valamint a közvilágítás bekapcsolása - a spórolásnak köszönhetően - későbbre tolódott, így a láthatóság rosszabb.
127. Sokszor kopottak, s főleg: ÁLTALÁBAN ROSSZUL MEGVILÁGÍTOTTAK, TÁBLÁK TAKARJÁK EL pl. Attila út, stb. Sötét ruhás embereket nem lehet észrevenni, vagy csak későn
128. Beláthatóság, megvilágítás sötétben
129. Sok helyen összemosták a kerékpárúttal
130. Arányosan kevesebb figyelmeztető jelzés a gépjárművezetők felé.
131. Kevesebb van belőlük és az autósok ha akarnak megállnak ha nem, akkor az a válasz nézzen szét a gyalogos.
132. ELIOS

133. A kerékpárosok zebrával párhuzamos átvezetése terjed, ahelyett hogy járműként ők is használhatnák a széles körpályát. Lakott területen a kerékpározás ezáltal akadályozva és lassítva, nem pedig segítve van. Ebből fakadóan kerékpáros - gyalogos konfliktusok számának növekedése a keresztező pontokon-szakaszokon! A gyalogosokat most már helyenként nem az autók, hanem a kerékpárosok veszélyeztetik!
134. megfelelő megvilágítás!!
135. A vezetési morál a zebrán és elötte való megközelitésben,megállásban! Teljesen mindegy hogy mit raknak ki!
136. Kerékpárosok átkelésének kiépítése (sárga kockák) sajnos nem mindig kerül felfestésre.
137. Lekopott ami eddig látszódott.
138. megvilágítás
139. -
140. Negatív tapasztalatom a környezetemben nincs.
141. nem lett roszabb
142. ------
143. Pl. városomban közvetlenül parkolót helyeztek el az egyik előtt, ami kocsisorral gyakran telített a menetirány szerinti oldalon. A gyalogos emiatt nehezebben látható.
144. lámpás kereszteződésben rövid átjutási idő (az idősebbek, mozgáskorlátozottak nem érnek át egy zöldön)
145. láthatóság
146. felfestés kopottsága
147. Az átkelésre engedélyezett idő .
148. Miskolc: a villamosmegállók és a gyalogátkelőhelyek elhelyezése kifejezetten balesetveszélyes néhány helyen pl. Augusztus 20 fürdő/MÁV rendelő előtt!!!!!
149. A zebrán úgy kelnek át az emberek, hogy szinte szét sem néznek, kilépnek az olyan autó elé is ami már nem biztos, hogy képes megállni és megtörténik a baj.
150. Szabályozás nem követi a piac adta lehetőségeket.
151. Kopottak, sok helyen nem a gyalogosok használatát veszik figyelembe a zebrák tervezésénél.
152. Együtt jönnek néhol a kocsik a gyalogosokkal,ami veszélyes.
153. A zebrafelfestés gyakori hiányosságai, szinte láthatatlanná váló megkopása! Indokolatlanul magas útszegélyek a zebrák végein!!
154. a zebrákat jobban kel kiemelni
    l
155. Igény ellenére sem festenek fel még lámpa nélküli zebrát sem.
156. általában a felfestés az, ami nehezen látszik, de főként este, amikor a látási viszonyok is rosszabbak
157. rossz minőségű felfestés, a zebrát jelző táblák elhelyezése
158. Az, hogy nem lámpával védettek a gyalogos átkelőhelyek.
159. megvilágítás, kopott burkolati jelek, szegélyek állapota

6. függelék

A kitöltők által az 5.13 kérdésre megfogalmazott válaszok

(5.13. Az ön mindennapi közlekedési útvonalán hogyan jellemezné a zebrák mennyiségét és elhelyezkedését?)

1. Erre a kérdésre nincs jó válasz, ha az ember egy autópály módjára használt városi sugárút mellett lakik. Az egész környék úgy van kialakítva, hogy a tuloldalra néha csak születni lehet. :(
2. Lehetnének "átlósan" átvezetett zebrák is, mint Japánban, amelyekkel egyszerre két áthaladást lehetne megoldani.
3. talán túl sok és ezért nem ad jkellő védelmet a gyalogosoknak. zebra nélkül is át lehet kelni az úttesten biztonságosan, csak nagyobb odafigyeléssel
4. számuk elegendő, de szinte mind veszélyes.
5. nincs mindenhol ahol szükség lenne rá. pl ovoda környéke
6. A jelenlegi lakókörnyezetemben, egy több kilométer kosszú szakaszon, egyetlen zebra sem található, pedig van óvoda, vasútállomás, és orvosi rendelő is.
7. Hiába vannak felfestve a zebrák, a gyalogosok többsége nem ott kel át!
8. Számuk elég, elhelyezésük nem mindig optimális.
9. különböző helyeken igaz az összes fenti állítás
10. Csak a kozpontban van zebra, buszmegalloknal sincs mindenhol.
11. változó - a városközpontban megfelelő, a távolabbi részeken kevés
12. Parkvárosban messze vannak egymástól illetve az Ercsi úton. Viszont a városközpontra valami mást kellene kitalálni, mert ott sűrű!
13. Számuk elégséges, de nem mindig vannak megfelelő helyen.
14. Nem mennyiségi hanem forgalomkezelési kérdés. Kecskeméten van ahol túl sok van és már a gyalogos is érzi ez mennyire akadályozza az autós forgalmat, és van ahol abszolut ellentétes a gyalogos közlekedési szándékával. Legfőképpen nem egységes és begyakorolható, megszokható az átkelések rendje. Nem túlélőpályát hanem élhető környezetet kell tervezni. Erre példa Prága stratégiája aminek eredménye egy Prága Használati Útmutató http://manual.iprpraha.cz/en vettem is egyet Kecskemét városfejlesztésének ajándékba ;-)
15. Ez nagyon helyszínfüggő. Pl. 30-as zónában sokhelyütt hiányoznak, mert az alapkoncepció az, hogy 30-as zóna. Más kérdés, hogy az átlagsebesség 40 körüli, de csak mert sokan tolatnak ki ezekből az utcákból, és rontják az átlagot. Sokfelé jó a helyzet Budapesten, vidéken viszont nagyon sok helyen küzdenek iskoláknál, temetőknél, stb.
16. Ez városoktól függ. Ha most Érdre vonatkozóan szól a kérdés, akkor kevés és messze vannak egymástól. A fővárosban elfogadható a távolság a belvárosban, külső kerületekben már van probléma.
17. néhol túl sűrűn vannak, máshol meg túl ritkán, de ez inkább az utcaszerkezetből adódik.
18. Számuk, gyakoriságuk megfelelő, de mint fentebb említettem, kialakításuk komoly balesetveszélyt hordoz magában. Tiszaújvárosban érdemes kicsit megállni a kiemelt zebrák környékén és elemezni kicsit a gyalogosok és kerékpárosok átkelési kultúráját ezeken az átkelőkön.
19. Van ahol túl sok és van ahol elegendő, de távol vannak egymástól.
20. Ki kell emelni oket a sikbol
21. Ki kell emelni oket a sikbol
22. Ki kell emelni oket a sikbol
23. Ki kell emelni oket a sikbol
24. Ki kell emelni oket a sikbol
25. Ki kell emelni oket a sikbol
26. Ki kell emelni oket a sikbol

27. Van ahol nagyon közel vannak egymáshoz,van ahol nagy távolságra,és a hosszabb út miatt sokan választják a szabálytalanságot.
28. Nem ott vannak, ahol a legtöbben közlekednek.
29. nem kell mindenhova gyhelyet tenni!
30. Változó! Hol ilyen, hol olyan.
31. Valahol túl sűrű, van ahol túl ritka. Általában véve a kölcsönös előzékenység az, ami hiányzik, mert ha túlszabályozottá és szigorúvá válik egy szabály, akkor az mindenki számára sokkal nehezebbé teszi a közlekedést. Az egymás iránti figyelem az, ami hiányzik.
32. van egy csomó, de ahol igazán kéne ott nincs.
33. nagyon változó, és ez nagyon komplex, mert a forgalmas utakon a gyakori zebra megfogja a forgalmat, a gyalogosoknak meg sokszor sokat kell gyalogoni a következő zebráig..
34. lakóhelyemen nagyon kevés, budapesten elfogadható
35. Számuk elegendő, viszont felülvizsgálásra érdemes. Például, lakossági bejelentések alapján.
36. Kialakításuk középkori, simán ráparkolnak.
37. A kialakitásuk nem mindig követi ésszerűen a megszokott gyalogosútvonalat, igényket.
38. A zebra nem forgalomcsillapítóeszköz ... Ha kell elgyen.
39. van ahol 100 méteren belül van 4 mégis máshol kelnek át a gyalogoskiráyok, de ha a zebrán kelnek át akkor is tesznek a körülnézésre meg a féktávra. illetve a zebránál ácsorognak beszélgetnek aztán meg körülnézés nélkül lelépnek.
40. Egy olyan faluban lakom, ahol egyáltalán nincs zebra, de jó a közvilágítás, és az autóvezetők nagyon udvariasak. :)
41. sokszor nem a gyalogosközlekedés fő vonalában vannak
42. Van ahol indokolatlanul hosszú a zöld van ahol határozottan rövid.
43. általában jó helyen vannak, de nem alkalmazkodnak az új helyzetekhez, a növekvő lakosság számhoz (új lakóparkok, új gyalogos utak)
44. Lehetne egy kicsit több, és közelebb egymáshoz.
45. Itt egy kicsit messze van egymástól, utána meg vagy öt méterrel van egy másik. Így van itt 3.
46. Nem a zebrák számát, hanem az áthaladás biztonságát kell növelni!!
47. Változó. Valahol túl sok, valahol kevés.
48. van ahol túl sok pl. a villamosmegállóknál mikor az elején meg w végén is van, hát az már tulzás.

7. függelék

A kitöltők által a 6.1 kérdésre megfogalmazott válaszok

(Ön szerint milyen megoldásokkal lehetne érdemben javítani a zebrán átkelés biztonságát?)

1. Szintbeli kiemelés, több fényjelzős kereszteződés hosszabb zöldidőkkel, jobb táblázottság és felfestés, némely utcákon zebrázás megszűntetése, helyette gyalogos- és kerékpáros, vagy lakó- és pihenőövezet kijelölése. Jobb megvilágítás, általános ráláthatóság javítása.
2. Kötelező letöltendővel büntetni bármilyen zebrán történt balesetet úgy hogy a bizonyítási teher minden esetben a járművezetőt terhelje. Ugyan ezt a szabályt alkalmaznám a védtelen közlekedők mindkét csoportjára (gyalogos, kerékpáros) minden közlekedési balesetben.
   Meg kell nézni a franciákat! 2 méteres oldaltávolsággal haladnak el a kerékpáros mellett, inkább leszorítják a szemből jövő másik járművet, csak nehogy baja legyen a kerékpárosnak. (személyes tapasztalat)
3. Több jelzőlámpa hosszabb zöldidővel
4. Hosszabb átkelési idő a gyalogosoknak egyes esetekben. Telepíthetnének több "gombos" lámpát, aminél a gyalogos jelzi az átkelési szándékát és a lámpa vált. Így nincsenek fölösleges váltások.
5. Gyakori rendőri ellenőrzésekkel és súlyosan szankcionálva a szabálytalankodókat. Nem csak pénzbírság, hanem mint ittas vezetés esetén, azonnali járművezetői engedély bevonása volna szükséges.
6. Lámpával
7. Fnyjelzések a nem lmpás átkelőknél, útakadly, sebessgkorlátozás, ill nem tom, nem vok szakerto. Boztos van 1000jobb ami eszembe se jutna
8. Közvilágítás. fényvisszaverő táblák.
9. Szabályok betartásával rendszeres ellenőrzéssel.
10. A szabályok sokkal szigorúbb betartatásával, szankciók alkalmazásával.
11. Nem lehet, amíg vannak figyelmetlen emberek. (akár sofőr, akár gyalogos)
12. Kamerák. (Angliában kamerafelvétel alapján, utólag is büntetik a szabálysértőket.) Ahol szükséges, lámpák kihelyezése. A jogosítvány megszerzéséhez nem csak vezetési gyakorlatra, hanem gyalogosi tapasztalatszerzésre is kötelezném a járművezetőket illusztris helyeken (problémás zebrákon való átkelés), hogy fejlődjön az empátiás készségük.
13. Meg kéne tanítani az embereknek, hogy nézzenek körül, és csak akkor lépjenek le az útra, ha meggyőződtek arról, hogy biztonságosan át tudnak kelni.
14. jobb megvilágítás, szintben kiemelés, fényvisszaverő elemek, piros hátterű burkolati festés (pl. Bécs)
15. Megfelelő megvilágítás és kamera felszerelése.
16. Jó megvilágítás minden zebrára! Lassító/ fekvő rendőr /
17. Oda kell figyelni, és kész. Járművezetőként és gyalogosként is. Itt-ott mondjuk jobban is meg lehetne világítani a zebrákat. A közvil sokszor nem elég erős, vagy rossz helyen van.
18. egyszerűen be kellene tartani a kreszt !!!
19. Hangjelzés a rosszul halloknak.
20. kevencem a nyomógombos lámpa, ami csak akkor állítja le a forgalmat, ha ténylegesen át akar menni valaki a zebrán. Nagy forgalmú, több sávos úton mindenképpen a lámpa ad biztonságot. A forgalmi sávok szűkítése, középen járdaszigettel szintén segíti az átkelést a kielőzés megakadályozásával. Fontosnak tartoma zebrák erősebb megvilágítását illetve a világító táblák, burkolati ledek, villogó sárga lámpák használatát.
21. Gépjárművek kötelező lassításával
22. Az autósok felfogásán kéne változtatni illetve fokozott rendőri ellenőrzésekkel. Aki nem áll meg a zebránál azt meg kéne büntetni.
23. forgalomlassító szigetek (néhol esetleg fekvőrendőr) építése zebrák előtt, erősebb (és figyelemfelhívóbb - pl. a sima közvilágítástól eltérő színű) kivilágítás
24. autóvezetők oktatása

25. Ha az emberek barátságosan és türelmesen állnának egymáshoz és egyenlő félként kezelnék a közlekedés minden résztvevőjét...
26. Általános közlekedési morál fejlesztésével. Komoly bírságok és tényleges büntetés szükséges valamint egy szórólapos meg médiás kampány hogy figyeljenek a többi közlekedőkre nem csak övék az út.
27. Lámpákkal, forgalom csillapító bukkanókkal, megfelelő megvilágítással, illetve ahol megoldható, ott kamerákkal és a büntetési tételek emelésével.
28. Zebra kiépítése mint fekvőrendőr színes felfestéssel, ezáltal is kikényszerítve a gépjárművezetőktől a biztonságos sebesség megválasztását
29. normálisan ki kellene világítani az átkelőket
30. oktatás - büntetés
31. Nem a zebrákkal van a baj, hanem a kapkodó, kreszt nem ismerő emberrekkel. Ezen kene javítani/változtatni.
32. Fekvőrendőr,lámpás átkelőhelyek
33. Büntetés, ha a járművezető nem ad elsőbbséget a gyalogosnak.
34. Előtte figyelmeztető tábla és lassító kellene. Jól látható és megvilágított kellene, hogy legyen.
35. Kultúra. A sofőrök adjanak lehetőséget a gyalogosnak, ők pedig ne várják el, h mindenki miattuk álljon meg.
36. Kultúra. A sofőrök adjanak lehetőséget a gyalogosnak, ők pedig ne várják el, h mindenki miattuk álljon meg.
37. Mind a gyalogosok mind a járművel közlekedők nagyobb odafigyelésével és a belvárosok forgalmának csökkentésével.
38. A közlekedési morál változtatásával. Az autósoknak kellő körültekintéssel kellene megközelíteniük a zebrákat. A kerékpáros morál sem megfelelő: a kerékpárosok gyakran hajtanak át piroson, ami szintén balesetveszélyes.
39. Turelmesebb, elozekenyebb járművezetők
40. Oktatofilmek sorospara helyett a kozteven
41. lentebbiekkel
42. Kötelező lassítás az autók számára a zebra előtt, ennek elmaradása okán büntetés. A zebrák láthatóságának javítása. Hangjelző beépítése a lámpákba.
43. közlekedés kultúrával, odafigyeléssel, nem túlszabályozással. Érdemes elolvasni: https://www.citylab.com/transportation/2011/09/shared-spaces/116/
44. Mindenképp a lámpás gyalogátkelőhelyek
45. Soros helyett mondjuk oktato minifilmek vetitesevel a tvben.
46. Hamarabb el kellene kezdeni tanítani a gyerekeknek a kresz-t. Jobb minőségű, jobban látható zebrák építése. Okoszebra.
47. Lámpa
48. Szélesebb úttestnél középen osztott zebra.
49. Virtuális kialakítással
50. Megfelelő megvilágítás sokat segítene. A zebrák lámpáinak ideje lehetne hosszabb.
51. Autóforgalom lassítása
52. több fekvőrendőrt
53. A lámpa nagyon lassítja az autós forgalmat. Ettől a vezetők idegesek, atmennek a sárgán /piroson, ami szintén veszélyes. Inkabb sokkal lathatóbbá kéne tenni a zebrákat. Foszforeszkáló festék, zebra fölé behajló lámpa, jobb közvilágítás, macskaszemek, "rázókövek" a zebra előtt,...
54. Fényvisszaverők, speciális felfestés, fekvőrendőr. (nem egyenruhás!)
55. Az autósok hozzáállásának javításával
56. Növelni a járműből való beláthatóságot, jobban felhívni rá a figyelmet.
57. Hosszabb zöldidő a hosszú zebrákon. Ha egyszerre kanyarodó autónak is zöld, akkor legyen késleltetve, hogy ne tudjon “gyorsan átszaladni” a zebrán és a gyalogoson. Előre táblázott, ahol nincs piros/zöld lámpa, ott jelző lámpa.
58. Színek. Sárga-piros felfestés vagy piros-fehér.
59. Kultúra kialakítása az egymasra figyelesre, az autosok alljanak meg, ha varakozot latnak
60. Határozott, következetes, szigorú rendőri fellépés a szabálytalankodókkal szemben. Gyakori ellenőrzések, razziák. Erősebb kivilágítás, előtte fekvőrendőr, vagy a gyalogosátkelőhely szintbeli kiemelése, sikán.

61. lámpák, zebrák előtt bukkanók
62. Meg kell tanítani közlekedni a gyalogosokat.
63. A ‘fejekben’ kellene elôbb render tenni, utána lehet min vàltoztatni.
64. A zebrazászló nagyon jó kezdeményezés. Ami még praktikus, az a járdasziget kialakítása az úttesten, két részre osztva a zebrát, középen pihenófélével. Nem tudom a pontos nevét sajnos, de itt szűkül az út is, az autósok lassítanak többnyire, jobban figyelnek.
    Illetve a világítás.
65. Lassító útburkolati megoldások hogy ne tudjon az autós teljes sebességgel közeliteni
66. IQ teszt a jogositvany kiadasa elott...
67. Fekvorendor vagy olyan kis buckak melyek lassitasra kenyszeritik az autost.
68. Keményen büntetni a szabályszegőket, x. alkalom után akár ideiglenes jogsi bevonással.
69. tobb lampas keresztezodest, lampa nelkuli keresztezodesnel kotelezoen elengedni a gyalogost, ellenkezo esetben buntetes
70. Nyomó gombos átkelés vagy középen járda szigetes megosztás
71. Kötelezően bevezettetném a zebra felett felváltva villogó sárga lámpák felszerelését a főutakon és a forgalmasabb utakon, ahol nincs hagyományos közlekedési lámpa! Ezen lámpák felszerelését egy forgalmi számhoz kötném, amit jogszabályben is kellene rögzíteni!
72. Közlekedési morál javításával, a leendő jogosítvány szerzők hatékonyabb gyakorlati oktatásával, fokozottan a zebra megközelítésére.
73. Csak lámpás zebra lenne
74. El kell venni az autósok kedvét a szabálytalqnkodástól bírságokkal.
75. Lassításra kènyszerítő elem alkalmazása.
76. rendet kellene tenni a fejekben, hogyha kiszáll az autóból, ő is gyalogos lesz
77. Lámpákkal biztonságosabb lenne és figyelembe kellene venni az átkelő gyalogosok számát és az szerint időzíteni. Az hogy egyesével mennek a központban a gyalogosok, megbénítja esetlegesen a központ autós forgalmát amitől dugó, lesz és a káros anyag kibocsájtás szempontjából sem elhanyagolható!
78. Sebesség korlátozás, legfőképpen fizikai úton. Mint fekvőrendőr. A városon belül maximum! 50km/h sebesség korlát. Zebrák elött 30km/h. Összes mellékutca, lakóövezet 30km/h korlát. Rendőrségi ellenőrzések a szabályok betartására.
79. Figyelem felkeltőbb legyen. Ne legyen egyszerre zöld gyalogosnak, bringásnak az autókkal
80. Előjelző táblák bevezetésével. Zebrazászlókkal.
81. Ne engedjétek a kanyarodósávos autókat a gyalogosokra, és TÖBB KÖRFORGALMAT kell létesíteni.
82. Jobb kivilágítással, gyakoribb újrafestéssel.
83. a szabályszegő vagy legalább a közlekedőtársaikat veszélyeztető autósok hatékony elszámoltatása
84. fekvőrendőrt eléjük
85. Erősebb megvilágítás és több jelzőlámpa
86. Fentebb leírtam.
87. Forgalmasabb utakon lámpákkal el látott zebrák. De inkább az autóvezetők hozzáállásával van a nagyobb gond!
88. fokozott ellenőrzés és rendőri szigor; tanítás és közösségi morál javítása, kritikus helyeken járdaszintre emelt átkelő
89. A településeken belüli autós közlekedés határozott csökkentésével: elkerülő utak, szabályozás, tömegközlekedés és szemléletformálás módján.
90. Soksávos utak esetében az átkeléshez a zöldidők hosszát felülvizsgálnám (főként a kérdőívben is említett csoportok esetében - idősek, mozgáskorlátozottak stb. - valószínűleg hosszabb zöldidő biztosítása szükséges) és ahol szükséges ott nagyobb zöldidőt biztosítanék a gyalogosok számára.
91. Erős közvilágítás mindkét oldalról, fix 30km/ korlátozás
92. Jobban kellene bünteti ha zebrán gázol gyalogost!
93. olyasmi szabályokkal, minthogy az autó addig nem hajthat a zebrára, amíg azon gyalogos tartózkodik, és nem dudálhat rá a gyalogosra (lásd lassan átkelő idősek). vagy hogy ha egyértelmű a gyalogos átkelési szándéka, akkor az autónak meg kell állni.

94. Fokozott figyelemfelkeltés.
95. Làthatosàg sebeségkorlàtozàs büntetés
96. Az autovezetok vezetesmoraljan kellene valtoztatni. Vagy szabalyozni h egy kis varosban hany gepjarmu lehet...azt tapasztalom hogy kinották magukat a hazai utak. A helyiek jarjanak kerekparral vagy legyen tomegkozlekedes.
97. Lámpával
98. Nagyobb közúti ellenőrzés; Szabályok szigorú betartatása.
99. mondjuk ha az útból előjönnének acélbólyák amíg zöld a gyalogosnak
100. Az úttestből kiemelkedő zebrákkal.
101. csakis fényjelzők telepitésével
102. Sűrűbb és szigorúbb ellenőrzéssel, büntetéssel
103. A zebrak felemelese, megkulonbozteto eles szúro feny mely kiemeli az utca vilagitasabol, lassitasra felszolito felfestesek azokonaz utvonalakon ahol ötven kmph fole lehet gyorsulni, gyakoribb rendori jelenlet, szabalyszeges eseten szigoru felelossegre vonas.
104. Több lámpával vagy járda szigettel
105. Kis utcás kereszteződésekben járdaszintre emelni a csomópontot így lassításra kényszerítve a járművel közlekedőt.A gyengébb védelme elv fontosságára nagyobb hangsúlyt kellene fektetni!
106. Átgondoltabban kellene kijelölni ezeket a helyeket (beláthatóság, egymástól való távolság). Az előjelző táblákat kissé messzebb, jól látható helyre lehetne tenni, hogy biztos legyen elég hely/idő a megállásra a zebra előtt.
107. Az elsőbbséget meg nem adó járművezetők büntetésével, viselkedésük megváltoztatásával.
108. Asd
109. védősáv betartatása, zebrák megfelelő kivilágítása
110. A zebrán gázolást nem gondatlanságként, hanem emberölésként/emberölési kísérletként kezelnék, a KRESZ szabályai szerint ugyanis nem lehet véletlenül túl gyorsan zebrához érni
111. Autóvezető iskolák oktatónak szemléletének átformálása.
Rendőrök szálljanak ki a járőrkocsiból.
112. Be kell lassítani az autósokat a potenciálisan veszélyes helyeken (pl. fekvőrendőr), de az olyan lámpák is jók, amik a gyalogos gombnyomására váltanak csak neki zöldre. (ps.: lásd alább :))
113. Több idő az átkelésre, és telelámpás megoldások kiiktatása
114. növelni az átkelés idejét, hosszabb zöld lámpa a gyalogosok részére
115. erősebb kivilágítás, a padkán lévő takarótárgyak likvidálása (sövény, elektromos szekrény, stb), padkával egy szintbe hozás (kvázi fekvőrendőrön lévő zebra)
116. Sárga villogók alkalmazása a zebrák felett és táblákon, illete éjszaka jobb megvilágítás. Meg talán a hosszú egyenes szakaszokon, ahol bártan lehetne gázra tépni, rázócsíkok az átkelőhely előtt, lassításra kényszerítve.
117. Nem csak az autósoknak kellene felvilágosító kampányfimeket vetíteni, hanem a gyalogosokat, kerékpárosokat is ösztönözni kellene a rájuk vonatkozó szabályok szigorú betartására.
118. Ahol rossz az átláthatóság, megszüntetni az okot, vagy tükröt kellene alkalmazni a jobb beláthatóságért.
119. Gyakoribb hatósági személyes vagy megfigyelő-rendszeres ellenőrzéssel/szankciókkal
120. Több fényjelző készülék. Jobb megvilágítás. A közlekedési kultúra javítása.
121. Hosszabb átkelési idő.
122. Jobb minőségű, hangosabb, látványosabb, hang és fényjelzést használnék a zebrák közelében az autósok számára.
123. Jóval súlyosabb büntetés a zebrán történt gázolásoknál. Fokozott rendőri jelenlét.
124. Figyelemfelkeltő táblákat kitenni jól látható helyre(ne úgy hogy fa lombja takarja),néha felmérni az átkelő helyek állapotát,és javítani ha szükséges,valamint felmérni,hogy szükséges-e áthelyezni őket máshová(Sajószentpéteren a postánál szoktak legtöbben szabálytalankodni,mert vele szemben van a parkolóhely,és tőle vagy 10 háznyira a zebra.És a közvetlen közelében rengeteg üzlet van mindkét oldalon,vannak akik azok között lavíroznak.)
125. Ha a gyalogosok valóban a zebrát használnák, és nem az út kellős közepén mennének, és a villamosról leszállva elfáradnának a zebráig az úttesten való áthaladás céljából.

126. járművezetők fejében kell rendet tenni, amíg nincsenek figyelemmel a gyalogosokra, addig lehet bármilyen jelzés
127. KRESZ oktatás gyalogosoknak. Akár iskolában, játékos körülmények között. Akár testnevelés órán is meg lehetne oldani KRESZ parkokban - ha még egyáltalán vannak ilyenek.
A lámpás gyalogátkelőknél a fény mellett a hangjelzés is segitség. Nem csak a vakok és gyengénlátók számára, még nekem is, mert ha éppen elbambulok, figyelmezetet, hogy átkelhetek.
128. Jobb kivilágítás sötétben, világító prizmák a burkolatban, kamerák
129. fényjelzés, speciális festés, útburkolati akadályok közbeiktatása
130. középsziget, vagy zebra kiemelt burkolattal (autósnak sebességcsökkentő küszöb), és megfelelő mértékű MEGVILÁGÍTÁS!!!
131. Nyomógombos lámpákkal.
132. Általános sebességcsillapítás és kommnikációs kampányok, esetleg nagyobb büntetés?!
133. Jogszabályi alapok erősítése, ellenőrzés, a büntetés, és büntetés... és büntetés akár kamera alapján is...
134. zebrák kivilágítása amennyiben gyalogos kel át rajta (éjszakánként előnyös), sofőröktől nagyobb odafigyelés - sze. bírságolás
135. sebességcsökkentő, önmagát magyarázó utak kialakítása, zebrák koncentrált megvilágítása, rendszeres ellenőrzés és folyamatos szemléletformáló kommunikáció
136. Vezető és gyalogos oldaláról nagyobb figyelemmel, alkonykapcsolós megvilágítás, és megfelelő megvilágítás
137. Lámpákat felszerelni, ahol lámpák vannak hoszabb átkelési idő lenne szükséges.
138. A kanyarodó járműveknek ne a gyalogosokkal legyen együtt zöld jelzés.
139. Pl. Fényjelző + hangjelző
140. Minden zebrához lámpát kéne telepíteni.
141. Jogszqbalyok betartatasa
142. Jobb megvilágítás, fényjelző készülék, zászló
143. Megfelelő megvilágítás és a zebra beláthatóságának javítás (parkoló autó, bokor eltávolítása stb)
144. Kulturáltsággal.
A kamionforgalom csökkentésével és vasúti pályára való terelésével.
A kockázatot jelentő vezetők (Romániában megszerzett jogosítvány, 30 évnél régebbi jogosítvány) újravizsgáztatásával.
Az autósok ellenőrzésével, hogy egyáltalán jogosítvánnyal vezetnek-e.
A tömegközlekedés javításával, hogy az autósoknak legyen kedvük arra átváltani, de ehhez megfelelően sűrűn kellene járniuk a járműveknek és a kellemetlenkedő utasokat ki kellene szűrni (villamoson alvó-lakó hajléktalan /még ha vesz is egy bérletet, büdösen, koszosan, rühösen, stb., ne utazgathasson fel-alá melegedés céljából/, tarhálók, kötözködő börtöntöltelékek, kiabáló kisebbségiek, fertőző betegek, akik pofátlanul az ember képébe köhögnek, tüsszögnek - én még szamárköhögésest is hallottam néhány hónapja - jellegzetes a hangja.). - Ezen jelenségek miatt egyre kevésbé van kedve az embernek felszállni a villamosra.
Iskolai oktatás a biztonságos és kulturált közlekedésről, hogy aki szembe jön, annak utat hagyunk és nem fellökjük, vagy átgázolunk rajta. Szétnézünk és tekintettel vagyunk másokra. Iskolai csoportok rendszeresen majd' fellökik az ember tanárnőstől vagy anélkül, mert nem párosával haladnak, hanem széltében az egész járdafelületet elfoglalják, így az ember vagy a falhoz tapad, vagy a sárban gázol, mert különben fellökik. A zebrán ugyanígy, ha szembe jönnek, csak leállni lehet (közben a lámpa pirosra válthat), vagy a zebrán kívül haladni.
Kerékpárosok büntetése, ha zebrán nem szállnak le a bicikliről.
145. Megfelelő tájékoztatás! Ugyanis azt tapasztalom, hogy a gyalogosok nagy többsége csak azzal van tisztába, hogy a zebrán neki van elsőbbsége és kész. De azt már nem tudja, hogy addig nem léphet le az úttestre amíg meg nem győződött arról, hogy biztonságban át tud kelni azon. A járművezetőt nem kényszerítheti vészfékezésre mert abból baleset is származhat és azért ő a felelős. A gyalogosok nagy része (akiknek nincs jogosítványuk) azt hiszi rá nem vonatkoznak a KRESZ szabályai. A gyalogos közlekedés szabályaira kéne felhívni az emberek figyelmét. Közösségi oldalakon megosztva nem kerülne semmibe.
146. Uttestből kiemelkedő lassítóval, több rendőri jelenléttel, neveléssel

147. Hatósági ellenőrzéssel és komoly büntetéssel. Amíg a rendőr, ha én állok a kocsival a zebránál és elmegy mellettem pedig jön a gyalogos, vagy ha hasonlót lát és nem intézkedik, addig senki sem fogja komolyan venni a szabályokat. Én már kiabáltam be nyitott rendőrkocsi ablakán, hogy -büdös paraszt miért nem állsz meg-, nem jött vissza felelőségre vonni. Még a villamosvezetők hasonlóak, a buszosok sokkal jobban figyelnek a gyalogosokra. Én mint autóvezető látom ezt, gyalog kevesebbet közlekedem.
148. Gyalogosokon fényvisszavető használata.
149. Szembetűnőbb élénkebb felfestés, ill. minden zebránál erősebb közvilágítás
150. térfigyelő-kamerával
151. több forgalomcsillapított zónával
152. Jobb szabályzás. Túl van szabályozva. A gyalogosok sérthetetlennek érzi magukat a zebrán. Körűl tekintés nélkül lépnek az úttestre ezért nagyobb veszélynek vannak ki téve. Sok kerékpáros, nagy sebességgel közelíti meg a zebrát, ott le ugrik a kerékpárról és hírtelen gyalogossá avandzsál. A jármű vezető egyszerre több információ hatása alatt áll, azokra figyel. Ezek közül nem biztos hogy számára a gyalogos a leg súlyozottabb. Egy másik, esetleg jóval nagyobb, hangosabb jármű. Egyes gyalogosok úgy lépnek le a járdáról hogy a szemüket nem veszik le az okos telefonról. Közben még a fülükben is szól a valami. Egyesek teljes egészében a gépjármű vezetőre bízzák az életüket. Ő maga hangyányi figyelmet sem fordít a saját biztonságára. Ekkor egy figyelmetlen vezető valószínűleg halálra gázolja.
153. Az autósokkal talán nincs akkora probléma, azonban a biciklisek, robogósok (főleg a futárok!) gyakran, hogy időt nyerjenek, gyalogosok zöldjénél leszállnak a járműről, áttolják, és mennek tovább a zebra után - egy jobban kiépített lámpás rendszer a kétkerekűekre is alaposan ráférne - főleg úgy, hogy a piroson való áthaladásért őket is megbüntetik a rendőrök. Ehhez nyilván nem lehet mindenhová rendőröket állítani, de már egy kamerarendszer is sokat segítene (igaz, annak kiépítése sem olcsó).
154. Ha gyalog/bicikli tempóhoz lenne igazítva a lámpa. Ha a 4 sávos útnál lenne jelző lámpa, elemben az egysávosnál meg nem.
155. Nagyobb részt a közlekedési kultúra javításával, kisebb mértékben építési és forgalomtechnikai beavatkozásokkal (keskenyebb sávok, kisebb ívsugarak, középszigetek kialakítása stb.)
156. Lámpa és hosszabb idővel
157. Gyakori,hogy a gyalogos kikényszeríti az elsőbbségét,ha lassan,10 km/ó haladok,akkor is hirtelen lelép. Autósnyelven:már behajtott a kereszteződésbe a másik autó,de mert elsőbbségem van,én is behajtok.
158. Többszöri rendőri jelenléttel.
159. A jàrművezetők és gyalogosok tudatformàlàsàval, ha szüksèges kemènyebb szankciòkkal, a hatòsàgok hatàrozottabbès következetes fellèpèsèvel.
160. A zebra közeledtét hamarabb kellene jelezni az autósoknak. A gyalogosoknak is kellene KRESZt tanítani az úttesten történő átkeléshez.
161. Szolaljanak meg a politikusaink
162. Mind a járművezetők, mind a gyalogosok részéről kellő odafigyelést, és az egymás iránti tisztelet növekedését, valamint a felelősségteljes gondolkodást látnám célravezetőnek.
163. Középszigetek, a táblák kiegészítése útburkolati felfestésekkel
164. Szigorú jogosítványszerzéssel, jogosítványok felülvizsgálatával és alkalmatlanság esetén bevonásával. Autósiskolák szigorú felülvizsgálatával. Átkelőhelyek bekamerázásával esetleges rendőri ellenőrzések.
165. Átkelési idő növelése 25-30 %kal !!!
166. Figyelemfelhivas minden mertekben
167. - intenzívebb rendőri ellenőrzés és szankcionálás, - láthatóság érdekében végzett kampányok számának, szervezettségének növelése, - vezetői morál, közlekedőtársi együttműködés szintjének JELENTŐS emelése
168. a sofőrök viselkedésével kellene kezdeni...egyébként sok tanulmány szerint azok a zebrák, ahol nincs lámpa, ott jobban odafigyelnek a gyalogosokra, de ez nem minden esetben igaz, sajnos továbbra is él az, hogy az autó az erősebb, így kénytelen-kelletlen a gyalogos kivárni a sorát. Feltehetőleg a gyalogosoknak sem ártana némi KRESZ oktatás (pl. iskola), de azt nem lehet szabályozni, hogy mikor jön egy törelmetlen sofőr, aki nem megállni, de lassítani sem hajlandó a zebránál. A jelzőlámpa sem megoldás, azon átmennek... talán a

sebességkorlátozás lenne megfelelő, de amíg Budapesten nem 50-nel haladnak az autók, addig nincs miről beszélni.

169. sebességkorlátozás és -ellenőrzés + elsősorban a járművezetőket célzó kampányok; (főutakon) középszigetek, sávszűkítések, optikai forgalomcsillapítás; gyalogátkelők sűrítése (kiemelten: minden tömegközlekedési megállónál legyen, a középperonoknál, villamosmegállóknál stb. ne spóroljuk el a mindkét peronvégi zebrát); jobb megvilágítás és a burkolati jelek-táblák felújítása; a láthatóságot korlátozó objektumok (+legális/illegális parkolóhelyek) megszüntetése
170. Kresz táblák fényjelzéssel való ellátás (led villogó rajta), útfelületben lévő lámpák a zebra szélén két oldalt, Elsőbbségadás táblákkal való kiegészítés a zebra táblát. Tömegközlekedési eszközöknek is táblák kitétele.
171. Az átkelésre megengedett idő meghosszabbítása, jól látható kamerák felszerelése az autósok viselkedésének kordában tartására.
172. láthatóság és előjelzések javítása
173. Mozgásra, vagy gombnyomásra bekapcsolódó figyelem felhívó világítás. Esti megvilágítása a zebrákat és környéküket (Fehér fényű!).
174. Egyértelműbb szabályokkal, s olyan lámpákkal, amelyek csak átkelés esetén váltanak pirosra.
175. előtte plusz tábla, útszűkítés
176. Az elsőbbség egyértelmű megadása, akadálymentes, a járdával azonos magasságú kivilágított átkelők, a többsávos kereszteződéstől távolabb.
177. Zebrák jelzőlámpa oszlopába, sebességmérő kamerát kéne szerelni.
178. Betartatni a gyalogosok elsőbbségét. Ha kell, büntetéssel.
179. Zebra és környékének megvilagitasa, elsőbbségadas ellenőrzése, szankciónalasa
180. A zászlós megoldás jó ötlet.
Jobb láthatóság.
181. Ha mindenki - járművezető, GYALOGOS, kerékpáros - betartaná a lámpák szabályozását
182. A zászló jó megoldás lehet
183. fényjelző készülék (lámpa); ha sikerülne a gépjárművezetőkkel megértetni, hogy az ő családjuk, sőt ők maguk is lehetnek gyalogosok - empátia, közlekedési kultúra fejlesztése
184. nyomógombos jelzőlámpa (csak akkor vált ha van gyalogos), a fényjelzést ne (csak) a túloldalra, hanem a gyalogos oldalára (is) helyezzék, az átkelőhely bal oldalán (hogy a gyalogos perifériájában határozottabban benne legyen az úttest, és hogy megkapja-e az elsőbbséget, vagy sem)
185. Gyerekek nevelése, felnőtteknek médiában tájékoztatás/"ismeretterjesztés", megfelelő megvilágítás, plusz útfelfestés a zebrák előtt (mint pld vasúti átjáróknál)
186. jelzolampas biztositas nelkuli gyalogos atkelohelyeknel nagyobb merteku buntetest szabnek ki a gepjarmuvezetokre, amennyiben elmulasztjak az elsobbsegadast, nagyonn ellenorzottseg, kamerak/ideiglenes rendori intezkedes lenne szukseges
187. Környezeti sajátosságok logikusan mérlegelt figyelembevételével alakítanám, módosítanám az átkelő helyek számát, sűrűségét, fényjelzőkkel, szökősávokkal ellátottságát.
188. Látható festés. Előjelzés
189. Szigetekkel megszakított, hang- és fényjelzéssel kiegészített zebrák, speciális útburkolat haszálatával és talán hosszabb átkelési idővel azok miatt akik vmilyen okból lassabban járnak (pl. idősek, betegek, babakocsival közlekedők stb.).
190. Mindenhol legalább lámpa, illetve súlyos pénzbüntetés az autósnak ha szabálytalan.
191. Kamerák telepítése, majd a szabálytalanságok után jelentős összegű büntetés.
192. Esti kivilágítás!
193. A gyalogosok és járművezetők nagyobb körültekintésével.
194. Több felvilágosítással a gyalogosok és kerékpárosok felé!
195. Kamrák és hatásos büntetés. Azonnali és komoly pénzbírság.
196. Figyelmeztető fényjelzések (villiogós Zebra tábla), és több térfigyelő kamera elhelyezése, és a renitensek következetes utólagos büntetése.
197. Több zebrát kell ellátni fényjelző készülékkel.

198. Az éjszakai megvilágítással!!!!
199. Hosszabb átkelési idővel😁
200. megfelelő világítás, jelzés, hogy zebra van, a gyalogosok megfelelő öltözéke
201. Hangjelzés és váltásindító a gyalogosnak érzékelő az autósnak.
202. látássérülteknek nagy segítség lenne taktilis vezetősáv a zebrán (már láttam ilyet Szegeden. Bottal érzékelhető járdaszegély kialakítása is jó lenne
203. Nincs más ötletem, a gödöllői zászlós és a tiszaújvárosi magasított zebrák működőképesek lehetnek.
204. Lámpával ellátott, átkelőgombos megoldással,
205. Szigetek bevezetése, alulról kivilágítani ledekkel
206. több kérdést nem tudnal írni te barom?
207. Forgalomlassítók kihelyezése, ahol lehet. Ne legyen olyan zebra, ahol egyszerre zöld a lámpa az egyenesen haladó gyalogosnak és a jobbra kanyarodó autónak. Nagy forgalmú, többsávos városi utakon több zebra legyen (ne csak a kereszteződéseknél, mivel ezek már túl messze vannak egymástól) és ezeknél kegyen lámpa.
208. Jobb megvilágítás, akadálymentesítés, forgalom lassítása a zebra előtt (nem belvárosi területeken, ahol az út mar külterületi jellegű), !!!gyalogosok, kerékpárosok és járművezetők oktatása!!!
209. Kompromisszum mindkét oldalról
210. Csak az emberek hozza allasan múlik,mindegy milyen törvény fog "rendelkezni"
211. Az autósok magaviseletén !!
212. A közlekedésben résztvevők hozzáállásának és bizonyos esetekben drákói rendőrségi szigornak megváltoztatásával.
213. Több sávos utak esetén nyomógombos lámpákkal, vagy járdaszigetekkel
214. Hosszabb zöldidőkkel
215. A gyalogosok jobb láthatósága, különösen este, pl. a fák ne takarják ki a közvilágítást, vagy külön világítást kapjon a zebránál lévő járdaszakasz
216. KRESZ-ben leírni, hogy a gyalogosnak a zebrára lépés előtt és közben kötelező a közlekedés figyelése. A gyalogosnak is tilos a mobiltelefon használata a zebrán!
A gyalogos kéz feltartással jelezhetné az átkelési szándékát.
217. 1. Előjelző táblák kihelyezésével, esetleg az úttestre felfestve, lásd USA, 2. Tökéletes megvilágítással, 3. Jól látható felfestéssel, 4. A zavaró úttterelő, stb.táblák eltüntetésével, 4. A jobb KRESZ-oktatással (állítólag a vizsgán nem szóban felelnek, hanem a e-teszten kitotózható a helyes válasz. Elképesztő! Ezért halnak meg az utakon, még a féktávolságot sem tudják kiszámítani, megbecsülni
218. Okos lassító/akadály kellene a zebrák elé. Vagy valamiféle központi elektronika, ami zebrák előtt intézkedne a kellő mértékű lassításról.
219. Fekvőrendőr
220. Éjszaka jobb meg világítást.Út testbe épített fény.
221. Elektronikus kártyákkal befolyásolható, nyújtott zöldidő
222. Ahogy korábban írtam, a debreceni visszaszámlálós verziót lehetne elterjeszteni.
223. megfelelő közvilágítás, nem 4-5méter magas oszlopok, ahonnan a fény alig jut el/vetül az átkelőre, erősebb megvilágítás, mert sötétben, esőben, sötét ruhában lehetetlen érzékelni a járdáról lelépő gyalogost
224. Kanyarodásnál ne egyszerre legyen zöld az autósnak és gyalogosnak!!
225. Gyalogosátkelés veszélyjelző tábla kihelyezése legalább a főutakon
226. Útburkolati jelek sűrűbb alkalmazása. Eltérő színű felfestés.
227. Több jelzőt! Közvilágítást körélyük. Fa, parkolo kamion kanyar ne legyen! Rázó követ elé mögé, exra tapados aszfaltot, ja az még nincs. Ne @ljon meg a víz körülötte...
Ölég ennyi ingyen tanács, ti vagytok, az agyas jövő!
228. Lathatobb figyelem felhivo utburkolati elojelzo felfestesek. Jobb kozvilagitas a zebraknal. Vegig gondolt kivitelezes nem fa moge pl.
229. láthatóság, a jelenlegi szabályok szigorúbb betartatása
230. Szabad terek kellenek, ahol az emberek egyásra figyelnek.

231. El kellene érni, hogy a KRESZ én leìrtak megvalósuljanak. (ellenőrzés, normàlis közhangulat, közlekedési, és egyéb kultúra, stb. ...)
232. Előzőekben leírtam.
233. Hosszú távon oktatás javítani a közlekedési kultúrát
234. Fokozottabb rendőri ellenőrzés, több lámpával ellátott zebra
235. Ez hozzáállásbeli kérdés, a kölcsönösen vigyázunk egymásra elv alapján kellene a járművezetőknek és gyalogosoknak együttműködni. A járművezető lassít a zebra közelében, a gyalogosok pedig nem rohangálnak a zebrától 10 méterre, mert az jobban megfelel az úticéljuknak.
236. A megállási hajlandóság fokozásával, továbbá a megvilágítás (pozitív kontrasztos) javításával.
237. A zöld idő növelésével. Hangjelzéssel kombinált lámpa használatával. A zebrák elé "lassító útburkolati borda" kialakításával.
238. Több, lámpával rendelkező zebra létrehozása. Kamerával ellátott kereszteződések, melynek segítségével büntetést kellene kiszabni a piroson áthajtókra. Lámpa nélküli zebráknál pedig szintén büntetném, aki gyalogosokat veszélyeztetve halad keresztül a zebrán.
239. Lámpa. Zebra előtt lassító kihelyezése. Jobban látható táblák.
240. figyelemfelhívó kampányok ÉS komoly büntetés az elsőbbségi szabályok megszegéséért minden autóvezetőnek, aki nem enged át egy gyalogost
241. Szigorú és betartatott (!!) sebességkorlátozás zebra előtt. A személyi sérüléssel nem járó zebrás incidensek, mint a már átkelő gyalogosra csak satufékkel éppen megálló autó (pl. térfigyelő kamerával történő) követése és súlyos szankcionálása, továbbá az ilyenben részes autós részére kötelező agressziókezelő tréning (gyakran simán meg tudna állni, ha akarna, de agresszív vezetési stílus miatt nem teszi). A jogosítvány megszerzésének magasabb pszichológiai alkalmassági feltételekhez (pl. monotonitástűrés, konfliktuskezelés, stb., hasonló, de kevésbé szigorú, mint a vasúti járművezetők alkalmassági vizsgálatakor) való kötése és ennek ötévenkénti, vagy balesetet követő ismételt ellenőrzése.
242. Rendőrségi ellenőrzésekkel
243. Kampány a járművezetők számára, rendőri intézkedések.
244. a gyalogosoknak több időt adnék... és ahol indokolt, ott jármú-gyalogos érzékelős lenne a lámpa
245. Forgalomszervezés
246. Gyalogosok elsőbbségének nem megadásának fokozottabb, pénzbüntetéssel járó rendőri ellenőrzése.
247. Kanyarodó jármű és gyalogos ne haladhasson egyidőben. A gyalogost veszélyezteti, a járművek időben áthaladását akadályozza. Egyes helyeken pedig túl rövid a gyalogos számára a zöld intervallum. Nem ér át csak nagyon sietve, ami pedig kisgyerek, idős, beteg emberek számára a gépjárművek késleltetett indítása mellet is nehézkes bizonyos átkelőknél.
248. A kocsik nem a gyalogosokkal együtt jönnek, és hosszabb idő kell az átkeléshez.
249. A gyalogosok oktatása, mobiltelefon használatának tiltása, kézben tartásának büntetése
250. jól megvilágított utakkal és jelzőlámpákkal
251. Lampa minden atkelohoz
252. Igény szerinti lámpaváltás. Nem forgalmas időszakban sárga villogóra kapcsolás.
253. Kampánnyal, a közlekedők határozottságáért. Ha a gyalogos fél elindulni, a járművezetők egy része sosem fog megállni.

8. függelék

A kitöltők által a 6.3 kérdésre megfogalmazott válaszok

(Van-e további ötlete, javaslata?)

1. Van-e további ötlete, javaslata?
2. 1. Mindenhol kötelezővé tenni a zebrák felülvizsgálatát úgy hogy kötelező társadalmasítás legyen az egyik feltétel. Magyarul a használók véleményezhessék a jelenlegi helyzetet és ez kapjon megfelelő publicitást
   2. A kéredzkedős lámpáknál kötelezni az üzemeltetőt, hogy a gomb megnyomását követő 5-7 másodpercen belül adjon zöld jelzést a gyalogosnak. (Nem lehet kifogás a zöldhullám megszakítása, vagy hasonló a gépjárműközlekedés számosságát gerjesztő egyéb intézkedés/technika)
   3. A fenti szankcionálási javaslat
   4. + Edukáció - a rendőrségnek szólni, hogy a XXI. században élünk. Ehhez mérten iparkodjanak a képzések szakmai előkészítésével, szervezésével. Uncsi a negédes gyengébbet hibáztató, sokszor teljesen szak- és jogszerűtlen hozzáállásuk.
3. gépjárművezető kresz tanfolyam része legyen az érzékenyítés, 1-1 órát mindenki vegyen részt kerékpárral és gyalog (lehetőleg mondjuk babakocsit tolva) a forgalomban, e nélkül ne lehessen semmilyen jogosítványt kapni
4. Több jelzőgombos zebra. De persze olyan, ahol a gomb tényleg működik is...
5. A jogosítvány lejártakor nem csak orvosi alkalmasságról, hanem a KRESZ ismereteiből és gyakorlatból is időszakosan vizsgázni kellene.
6. Takarás nélküli elhelyezés, pl. villamosmegálló elé, ne mögé.
7. Rendőri ellenőrzés, a büntetés valószínűségének növelése.
8. Nincs univerzális megoldás: külterület főúton csak gombnyomásra működő jelzőlámpa, lakóterületen akár járdaszintre emelt átkelő.
9. Ebben a kérdésben egy csomó baromság van. Szintkiemelés meg ilyesmik. Ezzel csak a kétkeréken közlekedőket veszélyeztetnék. 😕
10. Nem tudom elképzelni, hogy üthetnek el valakit a zebrán. Több tonnás járművek elé nem lépünk le csak mert a KRESZ szerint nekünk van elsőbbségünk. Szétnézünk, újra szétnézünk, majd megbizonyosodunk róla hogy a jármű meg akar és meg is tud állni ezután átkelünk az úttesten.
11. Villogó fényjelzéssel ellátott előjelző tábla, útburkolatba süllyesztett villogó fény a zebra teljes vonalában
12. Dugjátok fel magatoknak a kibebaszott kurva agyatlan zászlótokat! Inkább tanítsátok meg a gyerekeiteknek, hogy nézzenek körül!
13. Ezt az úgynevezett "okos zebrát" felejtsék el a fenébe! Gyalogosként egyáltalán nem érzek javulást, ha használom, biztonságot sem ad, de amikor autóban utazom a nagy baszott villogó inkább csak megijeszt, elvonja a figyelmemet, nagy sötétben pedig úgy néz ki, mintha valami speciális jármű villogója lenne. ÉS EZEN KÍVÜL: akkor is villog, ha nincs ott senki.
14. "Hóesésben a fekete kabátos jól látszik, de hó nélkül sötétben horrorisztikus, és ezzel nekik is tisztában kéne lenniük. Továbbá egy autó fékútját egy gyalogos nem tudja meghatározni! Nem tudja, hogy síkos úton még óvatos sebesség mellett is mennyi a féktávolság, tehát csak akkor induljon, ha látja, hogy képes vagyok megállni.
15. "Figyelem mindenki részéről,ez nem kerül pénzbe!!!! Már az óvodás kortól tanítani kéne az alapvető kressz szabályokat!!
16. "Udvariasság, empátia egymás irányában
17. Lipcsében láttam a következő megoldást: a buszmegállóknál nincs zebra, de középszigettel és forgalom elől elzárt területtel védik a gyalogosokat. A gyalogosnak így nincs elsőbbsége, viszont az autók nem tudják kikerülni a megállóban várakozó buszt, lassítani, megállni kényszerülnek, így a gyalogosok biztonságban átkelhetnek, anélkül, hogy elsőbbségük lenne, tehát nekik is jobban kell figyelni. itt látható egy ilyen megoldás:

https://www.google.hu/maps/@51.3568476,12.3129893,3a,75y,122.84h,61.9t/data=!3m6!1e1!3m4!1sE2jzqNiU0WTGGbpwF37h9Q!2e0!7i13312!8i6656?hl=hu

18. A gépjárművek fokozatos visszaszorítása és a tömegközlekedés fejlesztése. Így technikailag kevesebb résztvevője lenne a forgalomnak és azok is rutinosabbak illetve felelősségteljesebbek lennének.
19. Az emberi hozzáállással van a baj, nem a zebrák felfestettségével!!!!!!!
20. Belvárosi járműforgalom korlátozása, olasz minta alapján (ZTL, Zona traffico limitato)
21. "A rendőri ellenőrzés, bírság, bekamerázás, sebességkorlátozás mind a döntési felelősség másra hárítása. Komolyan ilyen szinten lebutított közlekedést akarunk?? Minden legyen a szánkba rágva, jó pépesen?

    A jelzések egyértelművé és jól észrevehetővé tétele, a jó megvilágítás és az élni és élni hagyni elvének egyszerű alkalmazása pont elég. Aki ezeket nem képes betartani, az amúgy sem alkalmas az önálló közlekedésre, semmilyen formában, sem sofőrként, sem gyalogként.

    Nekem azzal van bajom, amikor a gyalogos anélkül esik az úttestre, hogy egyáltalán meggyőződne róla, h megteheti.
    Ne lépjen le a telefonját nyomkodva! Keresse a szemkontaktust! FIGYELJEN! Igen, a zebrán is.
    Ha sötétben, ninjának öltözve lép a zebrára, nem feltétlenül veszik észre.... ezért kell MEGVILÁGíTANI, vagy tényleg viseljen fényvisszaverő holmit (zászlót).

    Sőt, van olyan vélemény is, hogy nem is kellenek közlekedési jelek, csupán normális felelősségérzet:
    http://szabad-bolcsesz.blog.hu/2017/04/25/kozlekedesi_jelzesek_nelkul_biztonsagosabb

22. "A rendőri ellenőrzés, bírság, bekamerázás, sebességkorlátozás mind a döntési felelősség másra hárítása. Komolyan ilyen szinten lebutított közlekedést akarunk?? Minden legyen a szánkba rágva, jó pépesen?

    A jelzések egyértelművé és jól észrevehetővé tétele, a jó megvilágítás és az élni és élni hagyni elvének egyszerű alkalmazása pont elég. Aki ezeket nem képes betartani, az amúgy sem alkalmas az önálló közlekedésre, semmilyen formában, sem sofőrként, sem gyalogként.

    Nekem azzal van bajom, amikor a gyalogos anélkül esik az úttestre, hogy egyáltalán meggyőződne róla, h megteheti.
    Ne lépjen le a telefonját nyomkodva! Keresse a szemkontaktust! FIGYELJEN! Igen, a zebrán is.
    Ha sötétben, ninjának öltözve lép a zebrára, nem feltétlenül veszik észre.... ezért kell MEGVILÁGíTANI, vagy tényleg viseljen fényvisszaverő holmit (zászlót).

    Sőt, van olyan vélemény is, hogy nem is kellenek közlekedési jelek, csupán normális felelősségérzet:
    http://szabad-bolcsesz.blog.hu/2017/04/25/kozlekedesi_jelzesek_nelkul_biztonsagosabb
23. Nincs
24. Sajtókampány, szemléletváltás.
25. nincs
26. a legfőbb probléma az autótok szabálytalansága, kresz be nem tartása, önkényes, önző közlekedés, sebességhatár folyamatos és túlzott átlépése.
27. A zebrához közelítő/várakozó átkelő megvilágítása.
28. Hagyjátok a szánalmas zászlókat és bízzátok a munkát, és főleg a felelősséget az illetékes szervekre ahelyett hogy a szokásosan unatkozó gödöllői nyugdíjasok (ismét) felelősségteljes patrónus szerepét játszátok. Nevetséges bohóckodás az egész.
29. én autósként a gyalogátkelőhelyet jelenleg is észlelem, azzal van a problémám, ha a gyalogos takarásban van. Gyalogosként azt látom, hogy sok ember körül sem néz a gyalogátkelőhely előtt, zombi üzemmódban haladnak, telefonálnak, ...

30. Meg mindig a prevenciot tartom a legfontosabbnak. Altalanos iskolaban kezdve, hogyan kell zebranal viselkedni mind gyalogosnak mind autosnak. Itt is fejekben kell rendet rakni
31. Nincs
32. A zebrákat minél akadálymentesebb helyen kell kijelölni, a gyorsabb átkelés érdekében.
33. A zebra kiemelése a járda szintjére a "fekvő rendőr szélesített változata lenne? Nagyon hasznos lenne.
34. Más dinamikája miatt én különvenném a Járművezetők kategóriában a kerékpárosan közlekedőket a gépjárművezetőktől... Nagyon nem ugyanaz, ha egyikkel-mássikkal közelítek meg egy zebrát, vagy közelít meg engem zebrán áthaladót...
35. A zebra kivilágítása nagyon fontos lenne, mint autósoknak, mint gyalogosoknak. Így időben átható az átkelés szándék. De a gyalogosoknak is kellene jelzés arról, hogy kell átkelni a zebrán (nem lépünk le hirtelen, nem gyalogosátkelőn nem futni át,)
36. "Jelzőlámpás zebrákon a gyalogosok várakozási idejét csökkenteni. Esetleg dinamikusan szabályozni: Pl. tömegközlekedés esetén jármű közeledtekor, vagy megállóban állásakor szinte azonnal váltó lámpa. (Ma már ugye nem kihívás érzékelni a tömegközlekedő jármű jelenlétét és ez alapján irányítani a lámpát.)
Különösen fontos ez ritkán járó járműveknél és gyermekek által sűrűbben használt átkelőknél. Egy gyerek ugyanis hajlamosabb a türelmetlenségre, ha épp az orra előtt áll be a jármű a megállóba.

Minimális átkelési idő biztosítása a gyalogosoknak. Pl.: Mondjuk 2 km/h sebességgel is át lehessen kelni az átkelőn a zöld jelzés idejében.
Megszüntetni azt a gyakorlatot, amikor a gyalogosnak 1 átkelés helyett 3-t kell végrehajtania. Sőt, lehet akár biztosítani időt, hogy a gyalogosnak maximum ennyi időt kell várakoznia adott kereszteződésen való átjutásra (2-3 átkelés esetén is)."
37. n
38. "a párhuzamos közlekedésre akalmas utakon segít a lámpa, egy sávon átkeléshez csak csorbítja a gyalogosok általános elsőbbségét.
A vezetői fejekben rendet rakva nem lenne gond egy alsós kisgyereknek sem a használatuk."
39. "Ott, ahol a sűrű, folyamatos forgalom miatt nehéz az átkelés, LÁMPÁT kell telepíteni.
A "" Ha át akar kelni, nyomja meg a gombot"" lámpákat pedig úgy kellene szabályozni, hogy AZONNAL állítsa meg a forgalmat (limitálva, hogy csak x időnként max). Mert most az ilyen helyeken az van, hogy gyalogos megnyomja, várni kell fél-egy percet, nem jön autó, átkel (szalad), aztán már rég nincs ott gyalogos, amikor a lámpa hótt feleslegesen leállítja a forgalmat. Nem jó sem az autósnak, sem a gyalogosnak.
A zászló, hatávadász népnevelő riportfilmek a tv-ben (síró hozzátartozóval, akiknek elgázolták valakijét), stb. látszatmegoldás.
40. a gépkocsivezetők vezetői moráljának "bevésése"
41. Mobil applikáció, ami szól a zombi gyalogosoknak, hogy zebrához ér és figyeljen.
42. Egy sávos egyirányú utcákban 20-30km/h sebességkorlátozás mindenhol, ilyen kis utcákban a zebra nem divat.
43. Kötelezően bevezettetném a zebra felett felváltva villogó sárga lámpák felszerelését a főutakon és a forgalmasabb utakon, ahol nincs hagyományos közlekedési lámpa! Ezen lámpák felszerelését egy forgalmi számhoz kötném, amit jogszabályben is kellene rögzíteni!
44. Nekem tetszik a francia rendszer, ahol szinte mindegyik zebra szintben ki van emelve. Automatikusan lassítani kell az autósnak.
45. Ha nem is járda magasságba hozni a zebrát de fekvőrendőrt telepíteni.
46. Erősebb fél, nagyobb felelősség. Járművezetők képzésének megreformálása. Jogi szabályozás változtatása, a gyalogosok zebrán átkelési kötelezettségének feloldása.
47. :) ne engedjétek a kanyarodósávos autókat a gyalogosokra
48. fekvőrendőr
49. Kresz oktatás iskolai tantárgyként, vizsgával már általánosban
50. Fentebb leírtam.
51. Nem az a fő gond hogy az autós nem veszi észre, hanem hogy nem veszi figyelembe a zebra és az átkelő gyalogos létezését. Ezt kellene célozni a javításokkal.

52. A településeken belüli autós forgalom csökkentése és lassítása.
53. Nyomógombos átkeléseknél üzemkész jelzés mellett a gyalogos áthaladhasson, gombnyomás nélkül, ha nem jön jármű, azonban amikor forgalom van a gombnyomásra rövid időn belül kapjon zöldet.
54. közterületesek bevonása, rendőri jelenlét, belterületen sebességmérés, korlátozás (úgyis megáll a következő lámpánál, tehát összességében nem lassítja a forgalmat, csak üzemanyagot takarít meg és biztonságsabb)
55. Nincs
56. """Általánosságban gyalogosként nagyobb biztonságban érzi-e magát fényjelző készülékkel (lámpával) szabályozott zebrán történő átkeléskor?""

    Itt igent nyomtam, de összességében úgy vagyok a lámpákkal, hogy minél több van, annál kevésbé tudnak közlekedni lámpa nélküli helyzetekben.

    Érdemes megnézni a zebrákat kikapcsolt lámpáknál, vagy a XIII. kerületet szoktam bedobni még példának, hogy ott mi megy a jobbkezes utcákban. Nincs lámpa = birka mód.

    Minél több lámpa lesz, annál többen fognak bégetni a lámpa nélküli helyeken, a lámpázás viszont gyakorlatilag egyet jelent azzal, hogy elveszik a gyalogosok elsőbbsége, hiszen egyetlen lámpaprogram sem lesz gyalogosoknak 2-3 percig, járműforgalomnak 10-15 másodpercig zöld. A fordítottja meg csak szivatás.

    Nagyobb jármű, nagyobb felelősség. Ezt kell sulykolni. Rendőrségi ellenőrzések (civil ruhás, nem 5 kilométerről is látható rendőrszerkós!!!!!!) nélkül pedig a büntetési tételek emelkedése sem ér semmit."
57. fentebb már említettem
58. autózás korlátozása (sebesség, sávok számának csökkentése) a sűrűn lakott területeken, így néhol zebra sem kellene...
59. Köszi, hogy összeállítottátok, jók a kérdések :) Üdv!
60. A gyalogosok oktatása a zebrára lépés előtti teendőkről.
61. gyalogosok is figyeljenek, nézzenek körbe. Ez sajnos nagyon ritka
62. Hogy ezeket ne csak a fovaros forgalmas pontjain es kampanyidoszakban keszitek el, maradjon penz felujitasra/allagovasra/karbantartasra, az utburkolati jeleket pedig necsaj par mm vastagsagban fessek, hanem dudorodjon rendesen, mint barhol tolunk nyugatabbra, h konnyeden eszre lehessen venni, es hosszu tavon “mukodjon”
63. intelligens, a jármű- és gyalogosforgalom intenzitását egyaránt figyelő és a zöldidőket az alapján kiosztó "nyomógombos" jelzőlámpás zebrák kiépítését javasolnám.
64. Kötelezővé tenném a gyalogosok részére a megfelelő körültekintést, az átkeléseknél a telefon és a fülhallgatós rádió használatát megtiltanám, veszélyes, figyelem elterelő.
65. A zebrák előtti szabálytalan parkolást szigorúbban büntetni.
66. Ne legyen kötelező megállni a járművel a zebra előtt. Legyen olyan kommunikáció amikor ez "sikk" lesz. (Lám, nekem van annyi pénzem, hogy elfékezem a mozgási energiámat ennyi adó mellett is, csakhogy a gyalogosnak nem kelljen szétnéznie és 3-5 másodpercet várnia) Ahol nagy a gyalogos forgalom, oda közlekedési lámpa kell és zöldhullám- Ahol nem nagy, ott a gyalogos várjon 3-10 másodpercet. Ha a gyalogos elindult, akkor legyen kötelező annak áthaladását, ijesztgetés nélkül biztosítani. Vagy legyen fele ennyi a benzin ára és háromszor ekkora a fizetés. Ekkor mindenki nyugodtabb kiegyensúlyozottabb lesz és magától átengedi a gyalogosokat, mert segíteni akar nekik és nem rohan sehova. Pont mint Németországban...
67. Általánosan a városi 50 km/h sokkal szigorúbb betartatása, a száguldozásról való leszoktatás
68. csompontban kijelölt átkelőknél (pl jobbra kis ívben kanyarodó autó elsőbbséget ad az átkelő gyalogosnak) az úttest kerkítési rádiusznának csökkentése előnyt jelent a gyalogos átkelésének biztonságosabbá tételéhez, mivel a gépjármű sebességének csökkentésére ösztönöz.
69. A legkritikusabb zebrák eseté, ahol a közúti és a gyalogos forgalom is túlságosan nagy,ott mozgólépcsős és liftes aluljáró kellene a gyalogosok részére. Lsd.:Búza tér Madarász V. és a Szeles utca 26.-os utat keresztező zebra helyett.

70. A probléma a szabályszegők mentalitásával és számával van. Ahol az észérvek nem működnek, ott sajnos nem az okoszebra, hanem a szankció a megoldás.
71. zebrák előtti fekvőrendőr (érdesített vörös útfelület újragondolva)
72. másodperc visszaszámláló mind az autósok, mind a gyalogosok számára a lámpás zebránál, hogy mennyi van még a zöldből és pirosból is; kis településeken, falvakban a központokban, körülményekhez képest forgalmasabb helyeken, iskolák, templom, faluközpont környékén több zebra szükségessége, lámpa nem szükséges. iskolák, óvodák előtti zebrán reggelente fokozott rendőrségi jelenlét, sétáló rendőr a zebrán
73. "Fentebb írtam, a szabályok, büntetések ne csak az autósokra vonatkozzanak! Írom ezt úgy, hogy én magam is szoktam gyalogosan és kerékpárral is közlekedni. Érdekes módon, akár gyalog, akár kerékpárral vagyok és betartom az éppen rám vonatkozó szabályokat, soha nem kerülök konfliktus helyzetbe autósokkal!
74. A jobb átláthatóság megteremtése zebra és kanyarodó járművek esetén. Telezöld megoldások átgondolása. A kerékpárosok zebrán és járdán való közlekedésének nyomatékos büntetése. A gyalogosok már a járdán sincsenek biztonságban a kerékpárosoktól. A zebrán nem szállnak le a kerékpárról, hanem hangtalanul, hátulról áthajtanak. Sok esetben több kerékpáros két oldalról teszi ezt.
75. "BTK szigorítás.
    Cserbenhagyás minimum 10 év, haláleset esetén minimum 25 év letöltendő,
    Zebrán elütés esetén 5 év eltiltás a gépjárművezetéstől, haláleset esetén végleges eltiltás."
76. Térhatású zebra felfestése!
77. Az atkeloket ne fentrol hanem ferde szogbol vilagitsak meg. Ugy lathatobb a gyalogos
78. Az úttestre lelépő gyalogosnak az úttest minden irányba történő beláthatósága. Pl . nincsenek közvetlenül növények , bokrok, reklámtáblák és egyéb zavaró körülmény. Zebrák esei megfelelő élesebb fénnyel történő kivilágítása.A gyalogos kötelező/legalább félperces / megállása úttestre való lelépés előtt, hogy az autósnak is legyen ideje felmérni a gyalogos lelépési szándékát.
79. Az atkeloket ne fentrol hanem ferde szogbol vilagitsak meg. Ugy lathatobb a gyalogos
80. Az atkeloket ne fentrol hanem ferde szogbol vilagitsak meg. Ugy lathatobb a gyalogos
81. Az atkeloket ne fentrol hanem ferde szogbol vilagitsak meg. Ugy lathatobb a gyalogos
82. Az atkeloket ne fentrol hanem ferde szogbol vilagitsak meg. Ugy lathatobb a gyalogos
83. Az atkeloket ne fentrol hanem ferde szogbol vilagitsak meg. Ugy lathatobb a gyalogos
84. Az atkeloket ne fentrol hanem ferde szogbol vilagitsak meg. Ugy lathatobb a gyalogos
85. "Felmérések a zebrák kialakításáról,helyéről a helyi igényeknek-viszonyoknak megfelelően,helyi lakosok bevonásával,esetleg az útvonal bejárása,és a közben tapasztaltak feljegyzése,kamerás rögzítése(természetesen a személyiségi jogok védelmével,inkább annak rögzítése,hogy hányszor kell megállni egy autóval közlekedőnek,mennyi idő alatt teszi meg az utat a sebességkorlátozásokkal,megállásokkal együtt,milyen szabálytalanságokra lehet számítani az ott közlekedőktől és mennyire gyakoriak a szabálytalanságok/út szélén kerékpározás,nem gyalogátkelőhelyen való átkelés,iskola,óvoda közelsége,egyéb közintézmény,vagy posta/.
    Az idősebbek gyakran feljogosítva érzik magukat arra,hogy ott menjenek át,ahol ők akarnak,és egyes népcsoportok is hasonlóan vannak ezzel.
    Őket is fel kell világosítani a közlekedés szabályairól.Például iskolában,munkahelyeken,idős otthonokban lehetne éves szinten egy emlékeztető program,hasonlóan a munkavédelmi oktatásokhoz(munkahelyen a munkavédelmi oktatáshoz kapcsolódóan a munkahelyre való közlekedés biztonságáért).Lehetőleg szakember tartsa az oktatást.Kötelező részvétellel,jelenléti ívvel,így aláírásukkal igazolnák,hogy részt vettek az oktatáson,és megértették az oktatáson elhangzottakat,és amennyiben az ő hibájukból történik baleset a következményeket vállalják.Ezt valamikor az iskola kezdés időpontjára kellene tenni,sőt nyári szünet előtt egy emlékeztető is kellene a tanulóknak mondjuk osztályfőnöki óra keretein belül.
    Lehetne versenyt is hirdetni:hogy felismerik-e a balesethez vezető szituációkat,ismerik-e a közlekedési szabályokat,tesztpálya is lehetne.
    Híradót,TV-t is sokan néznek,ott is elhangozhatna,hogy a szabálytalan gyalogosokat is felelősségre vonhatják egy baleset után. Sőt a helyi adókon képújságon is szép nagy betűkkel ki lehetne írni,újságban megjelentetni,esetleg hirdető táblán is felhívni a figyelmet a biztonságos közlekedés szabályaira.

Lehet ,hogy ezek már mind létező program elemek,csak én mint gyermektelen dolgozó felnőtt nem tudok róla.Fontosnak tartom a kampányolást a biztonságos közlekedésért minden létező fórumon (akár a közösségi oldalakon is).Azt is fontosnak tartom továbbá,hogy a felnőttekkel megértessük,hogy ők mutatják a példát a gyerekeiknek,és következetesnek kell lenniük(ők is nézzenek szét mielőtt átmennek,mutassák meg a gyereknek,hogy hol kell megnyomni a gombot a lámpánál,ha át akarnak kelni az úton,sőt nyomja meg a gyermek is a gombot bátran,egész kicsi koruktól arra tanítsák őket,hogy a piros=tilos,figyeljék a lámpát,közös séta alkalmával legyen ez egy feladata a gyermeknek,a biztonsági övet a szülők is kapcsolják be,ne csak vizet prédikáljanak,tartsák be a sebességet,legyenek figyelmesek az úton(útviszonyok,más közlekedők) akár gyalog,akár járművel közlekednek,indulás előtt ellenőrizzék a járművet,és megfelelő műszaki állapotú járművel közlekedjenek,és megfelelő állapotban üljenek csak volán mögé/kerékpárra.)"

86. Zebrák rendszeres újrafestése. Sokszor elkopnak és úgymaradnak. Nem támogatom a zebrák még jobban kifestését, stb. Fölös költség, ami helyett inkább az autóvezetőkbe kellene beleverni, hogy a zebrára vonatkozó szabályokat betartsák! Nyugat-Európában ez így van.
87. A zebrákat éjjel jobban ki kellene világítani. A gyalogosokat is büntetni kellene szabálytalan átkelés miatt. A kerékpárosok fokozott felügyelete és szigorú bírságolása amennyiben a gyalogosátkelőn kerékpáron ülve kelnek át.
88. Közlekedésbiztonság oktatása kis kortól... Persze nehéz pótolni, azt amit a szülők nem tesznek meg...
89. Lakott területen belül 30 km/h általános sebességkorlátozás.
90. Az átkelés idejének meghatározásakor jobban figyelembe kellene venni a kisgyerekkel közlekedők, ill. a nehezen mozgó idősek átkelési idejét. Jelenleg túl rövid.
91. okoszebra: elkényelmesíti a vezetőt, ha nem működik és van gyalogos, lehet hogy baleset lesz a vége! Kimondottan veszélyes.
92. Büntetés helyet jutalmazni a szabályokat tisztelő, betartó polgárokat! Nyeremény játék, kedvezmény kuponok: sport versenyekre, múzeumokba, kirándulások, éttermek, üzemanyag, szerelő-alkatrész, stb.. Ha valaki hibázik tudja igazolna, hogy igenis beszokta tartani a szabályokat csak egyszer hibázott, de nem általános a szabályszegés nála. Természetes, hogy betartjuk a szabályokat, de elismerés is járhatna érte!
93. Ahogyan pl. Romániában láttam, a forgalmas gyalogátkelőhelyeknél, "Az állj kötelező megállás" táblák kihelyezése, kombinálva rendőri ellenőrzéssel.
94. Gyalogosok oktatása , nincsenek tisztában a féltávolság fogalmával !
95. Az autok kanyarodasa ne egyidoben legyen a gyalogos zolddel. Lampas keresztezodesen atmenni a kanyarodo autok miatt veszelyesebb mint a sima zebran.
96. Korszerű LED-es térvilágítások kötelezővé tétele minden zebránál. Parkoló autók, bokrok és egyéb a gyalogos észlelését nehezítő objektumok eltávolítása.
97. "Arra is figyelemmel kellene lenni, hogyha túlságosan lelassítjuk az autósokat, akkor megnőhet a lakókörnyezet szmogszintje, vagyis lehet, hogy megvédtük a közlekedőket, de az ott élőknek egy hosszú távon egészségkárosító faktorral több lett.
Ami pedig a pénzbüntetéseket illeti, azok a magyar fizetésekhez képest így is túl magasak, a börtönviselt vagy papíron a semmiből élő személyek számára meg úgyis édes mindegy, hogy mennyit nem fizetnek be.
A kerékpárosok rendszeresen majd' elütik az embert, életveszélyesen közlekednek. Olyan járdákon kerekeznek, melyeken nem férnek el biztonsággal pl.: ha két gyalogos szembetalálkozik, már nem fér el mellettük a kerékpáros, kapuk nyílnak a járdára, melyen ha kilép az ember, már nem tudnak lefékezni és elütik őt, és persze minden zebrán bátran, keresztben és kasul. Én még olyat is láttam az autóból ülve, hogy egy kerékpáros a zebrán majdnem elütött egy nénit, és még hátrafordulva, de tovább haladva!, kiabált neki, miközben a zebrán jöttek még szembe emberek. Az utolsó kérdésnél a gyalogost a járdán egy kerékpáros ütötte el, nem autós, miközben a kapuján kilépett! Hónapokig gipszben járt utána."
98. Betiltani a zebrán a mobiltelefon használatát. És büntetni azokat akik megszegik a szabályokat. Gyakrabban ellenőrizni a járművezetők ittasságát, de azt se úgy ahogy azt jelenleg teszik. Legyenek gyors ellenőrzések. Megállítani, szonda, ha negatív akkor továbbengedni.
99. lámpaváltás előtt a zöld kb 5 másodpercig villoghatna (zöldről sárgára)
100. Már ált.iskolában tanítani a közlekedési kulturát.

101. legyen nagyobb a járművezető felelőssége a KRESZ-ben
102. Egyes villamosmegállókban meggondolandó lenne mindkét végén zebrát megvalósítani, ami a járművezetőknek és gyalogosoknak is előnyös lehetne. Ha feltesszük, hogy minden ajtónál van leszálló és egyből megállnak az autósok a folyamatosan érkező embereknek, akkor meg kell várniuk, amíg a villamos túloldaláról is odaér a gyalogos. A mindkét oldalon megvalósított zebra esetén ez felére csökken, amíg középről a két végéhez megérkeznek, ily módonnemhogy lassítaná, hanem gyorsítja mind a gyalogosok, mind a járművek közlekedését. Jelenleg tábla tiltja a gyalogos közlekedést a nem átkelő helyeken, de aki hozzászokott, az továbbra is ott közlekedik. Budapesten a nagykörúton a megálló mindkét végén van zebra jelzőlámpával ráadásul ott két sávon folyik a közlekedés.
103. Hogyan vélekedik az alábbi opciókról? A kérdéssor válaszadásra kényszerít annak árán is hogy a válaszokkal nem értek egyet. Sugalni akarja a válaszokat. Ezért hamis lesz a kérdőív. De nem az én bajom.
104. Egy normális közlekedési rendőrség kellene, mert a mostani nem képes rendet tartani.
105. Zebrák fényárral történő kivilágítása félhomályban, sötétben. Este nem látni az átkelőket.
106. ////
107. A szabályozások szigorításával szemben a fejekben kellene rendet tenni, hogy a közlekedésben nem egymás ellen vagyunk, hanem egymásért teszünk, mert mindenkit hazavárnak este.
108. Nincs
109. Fokozottabb rendőri ellenőrzés, erőteljesebb büntetés.
110. A gyalogos zászló, mint az átkelés biztonságát javító rendszer védelmének jogszabályba emelése. A jog ugyanúgy védje, mint bármely más közlekedésbiztonsági infrastruktúra elemet. (Pillanatnyi megoldásként, amíg a jelenlegi körülmények fennállnak.)
111. gyalogátkelők: a táblaerdők és kitakarást okozó objektumok eltávolítása, a szabvány szerinti megvilágítás ellenőrzése és a gyalogátkelőknél a megvilágítási követelmények növelése; telepítési sűrűség: ha jól látható igény van valahol, ne lehessen indok, hogy párszáz méterre már van átkelő (autós helyett gyalogos központú tervezési-szabályozási megközelítés) + minden tömegközlekedési megálló közelébe gyalogátkelőhelyet; közútkezelők számára előírni a gyalogátkelők rendszeres, szisztematikus felmérését, a problémás helyek és a probléma okok azonosítását, beleértve a hiányzó gyalogátkelő helyszínek monitorozását; zebrazászló: ott használjuk, ahol lenne igény zebrára, ne ott, ahol már van, de problémás a kialakítása, állapota; kerékpáros átvezetések, elsőbbségi viszonyok egyértelmű és egységes rendezése
112. Fekvőrendör, majd vörös ùtfelület, + villogò jelzőfènyek minden zebra elè
113. A zebràt lehetőleg ne útkereszteződések közelében fessék fel.
114. Sávszűkítés magas forgalomnál. Minél szűkebb, annál lassabban mennek a gépjárművek.
115. Vezetői engedély meghosszabbítása esetén, mindenki kaphatna egy kinyomtatott emlékeztetőt, hogy mik az új jogszabályok, újjáélesztés szabályai... (Pár oldalas képes nyomtatvány.)
116. "Kölcsönös èszlelhetősèg
117. Ha már kamerákat is telepítenének a zebrákhoz, akkor azt kellő ellenőrzéssel figyeljék! És büntessék meg a szabálysértőket.
118. Akár kamera, akár rendőr, minden esetben fogyjon a pont a jogosítványról!
119. Azt gondolom muszáj kikényszeríteni a gyalogosok elsőbbségét - rendszeres rendőri ellenőrzéssel, büntetéssel, országos szinten - ahhoz, hogy a morál érdemben változzon.
120. Kicsit öncélúak voltak a kérdések, illetve a lehetséges válaszopciók...
121. -
122. Zászlós szisztéma adaptációja a hazai szabályozásba.
123. "a gyalogosok lámpáját a saját oldalra is el kellene helyezni a járda bal oldalán, hogy a gyalogos tekintetét a megálló, vagy éppen nem megálló autóra vezesse,
illetőleg a járda felszínére kellene helyezni vagy odavetíteni a zöld/tilos jelzést"
124. "gyerek-kresz", érzékenyítő programok
125. szerintem tovabbi problemat eredmenyez a gyalogos atkelohelyekkel parhuzamosan atvezetett kerekparut, ez esetben sokszor nem egyertelmu az elsobbsegadas. van, hogy a kerekparosnak kene elsobbseget adnia a gepjarmunek, de kozben a gyalogos is elindul...

126. Ez szerintem alapvetően közlekedés kultúra kérdése. Mindenképp fontos lenne a közlekedés megfelelő oktatása, szemléletformáló kampányok szervezése. Illetve amíg a városvezetés (Budapest) hivatalos álláspontja az, hogy a kerékpár játszótérre való, a BAH csomópont lámpaciklusát személyesen polgármester úr hangolja be, a nagykörúti villamosok zöldhullámát pedig módosítják a tömegközlekedés rovására, addig nem fog tudni kialakulni egy egészséges szemlélet, amiben különböző harcoló közlekedési módok helyett, együtt élő, együtt közlekedő embereket látunk...
127. "Minden esetben bal oldali ismétlő tábla alkalmazása. (lehetőség szerint nem külön oszlopon, hanem a táblák hátoldalán - lehetne akár kétoldalán festett tábla is, mert a tartó rúból még az is látszik, hogy ismétlő tábla.
128. Megvilágítás alkonyatkor és napfelkelte előtt
129. Zebrák és környezetének kivilágítása, hogy a szándékkal közeledő gyalogos rossz látási viszonyok mellett is észrevehető legyen.
130. A zebra előtt lassításra kényszerítő bucka építése az úttestre.
131. Körültekintő gyalogos. KRESZ oktatás kötelezően az általános iskolákban HITELES személyektől. Ez alatt azt értem, hogy aki a gyerekeknek elmagyarázza és tanítja a közlekedési szabályokat, azt a gyerekek soha ne lássák szabálytalanul közlekedni gyalogosan, kerékpárral és gépjárművel egyaránt.
132. "Sárga mellényben és rádióban közzététellel történő traffipaxozással, továbbá
Waze és egyéb applikációkkal segített sebességtúllépések (szól ha rendőr van a közelben!?) helyett fixen telepített traffipax-dobozokat az utak mellé, azokban rendszeres csereberélt éles traffipaxokkal, automatic section speed control a települések átkelési szakaszain (és az autópályákon, bár ez nem gyalogos téma), továbbá traffipaxozás rejtekhelyről, a jelenleginél sokkal hatékonyabban, akár a jelenlegi rendőri létszám töredékével (megyénként két csapat elég visszatartó erőt ad, ha rejtve mérnek). Civil kocsikkal a forgalomban menet közbeni ellenőrzés és intézkedés, büntetéssel. De mivel a fentiek nyilvánvalóan diktatúrát jelentenek, ezért úgysem merik bevezetni, így maradnak a látszat megoldások és a kommunikációs ""megoldások""."
133. "A Bécsi Egyezménynek a gyengébbek védelmét előíró, Magyarország által is ratifikált, ám a közlekedési szabályokban máig csak nyomokban megjelenő szabályait általánosan, minden közlekedőre hangsúlyozottan kiterjeszteném.
A felelősségérzet növelése érdekében szorgalmaznám, hogy a sajtóban ne csak a balesetek tényéről jelenjen meg tudósítás, hanem röviden mutassák be, a szakértői-bírói vizsgálat melyik résztvevőt, milyen mértékben tekintette felelősnek."
134. A pénz mint büntetés már nem visszatartó erő, vezetéstől eltíltás (1 hónap, 3 hónap stb.), ezt megérezné.
135. látássérülteknek nagy segítség lenne taktilis vezetősáv a zebrán (már láttam ilyet Szegeden. Bottal érzékelhető járdaszegély kialakítása is jó lenne
136. Kamera felszerelése minden zebrához.
137. egyértelmű a jó megvilágításra kell helyezni a hangsúlyt, esős időben erős szembe forgalommal a gyalogos szinte láthatatatlan...
138. "Vegye figyelembe a gyalogos, hogy az autó halad és több tonna! Nem tud rögtön megállni! Régen nem volt ilyen mennek mint a vak bogár! nézzen körül a sok hülye gyalogos és kerékpáros!
139. Jelzőlámpa esetén, az érintett személy -megfelelő készülékkel történő- "bejelentkezése" esetén hangjelzés adàsa.
140. az úttest szélességéhez viszonyított átkelési időt ne egy egészséges felnőtt sebességéhez állítsák be
141. ÚTTEST FELETTI,TELJES SZÉLESSÉGBEN KIVESZÍTETT LED-ES JELZŐKÉSZÜLÉK
142. fekvőrendőr a zebra elé
143. NE VÁLTOZTASS SEMMIT A KRESSZEN MERT CSAK ELBASZOD TE HOZZÁNEMÉRTŐ HÜLYE
144. Oktatás, egymásra figyelés. A forgalomtechnikai eszközök túlzott alkalmazása a visszájára fordulhat, hiszen az embereknek nem kell gondolkodni, figyelni. Elsősorban az emberélet fontosságára kell felhívni a figyelmet és a tetteink következményeire. A fenti megoldások azokban az esetekben jók, ahol pl a beláthatóság nem megfelelő, vagy az út kialakítása nem egyértelmű.
145. A bírságnövelésnek nincs értelme, egy egy abszolút nem szándékos "benézés" miatt egy család egy hónapig akár fűteni sem tud rendesen(természetesen baleset okozásánál megfelelő mértékű szankciók rendben vannak). A lassítás nettó baromság az amúgyis nagyon lassú forgalomban. A járdaszintre emelés meg már

inkább merénylet az összes járművezető ellen, amin egész nap járatnám a kitalálóját és fizettetném vele az összes futóműproblémát amik az ilyen szarok meg a "jó" utak miatt keletkeznek.

146. Ki kellene világítani a zebrákat, mint ausztriában. Jobban láthatóak a gyalogosok.
147. "Venni a fáradságot a rendőrségnek és heti egy nap trafipaxozás helyett gyalogrendőröket rakni az átkelőkhöz civilben mindkét oldalra majd a szabálytalan gyalogosokat is 30 ezerre büntetni. miután híre megy hogy sokba kerül szabálytalankodni a zebránál A GYALOGOSOKNAK és a KERÉKPÁROSOKNAK is, utána mindjárt kevesebb lesz a baleset.

    A járdára a zebra folytatásában + egy sárga felfestés amire csak akkor léphet a gyalogos ha valóban át is kíván kelni.
    Az autósoknak pedig előírni, ha 1-nél több ember ácsorog a sárga csíkon kötelező megállni és átengedni.
    De csak őket. Aki öt méterről igyekezik a zebrához azt nem csak ha már a felfestésen áll.

    Amúgy a zebrák előtti sebességkorlátozás tudtommal most is benne van a kresz-ben.
    Valahogy úgy szól, hogy: "" a gyalogátkelőt minden esetben úgy kell megközelíteni, hogy az átkelni szándékozó....."""
148. A szülők helyett /zömmel autós-szemmel járnak/, a mai agresszív közlekedési morál miatt erkölcstan óra helyett a közlekedési ismeretek kötelező jellegének elsajátítását vezetném vissza a tanrendbe. Már az óvodában is lehetne az alapokat lerakni /együtt a nemi felvilágosítással/, egyáltalán, a közlekedésnek, mint "közös, egymásra ható" tevékenységnek a tudatosítását, a közös felelősségvállalását tartom fontosnak.
149. Amerikában az út középvonalában keskeny, kb. Másfél méter magas, hajlékony rögzítésű, puha műanyagból készült, fluoreszkáló sárga csíkos figyelmeztető táblát tesznek közvetlenül a zebra elé. Ez elég erős figyelmeztetés.
150. KRESZ-be való beiktatása a fent említet pontok
151. Szélesebb zabrákon az átkelési irány jelölése, mert a szemben menő gyalogosok akadályozzák egymás útját.
152. Még több zebrát kell létrehozni, mivel kevés van,í gy a kocsik aze gyik zebrától a másikig nagyon angy sebeséggel érkeznek meg, szemben ha sok zebra lenne folyamatos készenlétbe kellene lenniük és nem tudnának angy sebeséggel menni. Ezt még ki lehetne egészítni lámpákkal, amelyik tovább lassítanák a forgalmat
153. Türelmesebb magatartás a gépkocsivezetőknek, több figyelem a gyalogosoknak. Oktatni kell. Nagy-Britanniában már 50 éve is tudták.
154. megvilágítás módosítása, megvilágítás módosítása, megvilágítás módosítása
155. "Elegendő útfenntartási/fejlesztési kerete biztosítása az útkezelő szervezeteknek a gyalogátkelőhelyek biztonságos átkelésre alkalmas állapotban tartására és/vagy fejlsztésére.

3D-s vizuális hatású jelek használatának engedélyezése.

Gyalogos jelenlét esetén aktivizálódó, a járművezetők figyelmét felhívó sárga villogók számának növelése a gyalogátkelőhelyeken."

156. Kerékpárosok átvezetése leszállás nélkül (sárga kockák felfestése) Ahol még van kiemelt szegély a zebráknál azokat elkellene bontani. Körforgalmi csomópontokba ha gyalogos és kerékpáros átvezetés is van akkor ne az útközepére helyezzék ki az elsőbbségadás táblát hanem a jobb oldalra a úttest szélére.
157. Angliára jellemző recés útburkolati jelek (a sávokat, illetve a padkától elválasztó csíkok recézése) felfestése a zebrák előtt.
158. Fent irtam, de ti is, rázó kő, fény,...
159. http://www.safecrossing.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=167&Itemid=517&lang=en
160. A lövészet helyett a közlekedést kéne tanítani az iskolában.
161. Nincs
162. Sötétben sokkal jobban ki kéne világítani a zebrákat és környéküket is.
163. Minden a közlekedésben részt vevő - tartsa be a meglévő szabályokat - már ez sokat javítana a helyzeten - az ellenőrző szervek pedig tegyék a dolgukat - ellenőrizzenek és kőkeményen büntessenek! A legfontosabb pedig a gyerekek kis kortól kezdődő helyes közlekedésre való tanítása, szabálykövetésre ösztönző példamutató

felnőttként/szülőként viselkedve és a gyerkőcök közlekedéshez való szoktatása (gyalogosan, bringával, közösségi közlekedő eszközön való utazással -- autóval...)...

164. jelzőtáblák fényvisszavető képességének növelése, sárga "DG" keret alkalmazása, pozitív kontrasztos megvilágítás, rálátási felületek kitisztítása
165. Úgy gondolom, hogy minden városnak felül kellene vizsgálnia a saját gyalogátkelőit. Alakulhatnának olyan szakmai csoportok, akik a rendőrséggel, a közútkezelővel együttműködve fogalmazhatnának meg javaslatokat. Örülnék, ha a magyar városok javarésze gyalogos- és kerékpárosbarát település lenne. Ennek jelenleg pont az ellenkezőjét érzem. A legtöbb esetben hátrányom származik abból, ha gyalogosan közlekedem. (Pl. a zöldidők módosítása, hogy azok a gyalogos forgalomnak kedvezzenek.) Persze alapvetően a közlekedési kultúrán kellene változtatni. A gépjárművek használatából eredő kedvezményeket csökkenteni, dugódíjak bevezetése a nagyobb városokban, a közösségi közlekedés lehetőségeinek megteremtése, stb...
166. "zebra-akciók: rendszeres ellenőrzések kamerával, feljelentéssel, nagy sajtónyilvánossággal
szemléletformáló videók: pl Suzuki megy a védett főútvonalon, keresztbe jön platós IFA, messze van és háromszöge van, a Suzuki mégis lelassít és idegesen nézeget, majd miután az IFA lassítás nélkül jön tovább, megáll – így viselkednek a járművezetők és a gyalogosok zebránál, normális ez így??"
167. térhatású zebra kialakítása
168. A fényjelző készülékkel zebrás kereszteződések általában sem az autósoknak, sem a gyalogosoknak nem igazán jók. Hosszabb időközönkénti fényjelzés-váltással átlagosan kevesebb idő menne el az elindulással-megállással, ami mindenkinek jó lenne, még ha szerencsétlen esetben több percet is várakozhatnánk, akkor is. Egy másik jelenség, hogy túl sok a fényjelző készülékes kereszteződés, általában túl sok mellékutat védünk/segítünk, a fontosabb úton járművet vezetők sokszor értelmetlen várakozásra kényszerülnek.
169. Tudatosítani a zebrán való áthaladáskor a gyalogos felelősségét is. (Kellő körültekintéssel lépjen le a járdáról. pl. Külső sávban megáll a jármű de a belsőben haladó számára esetleg pont emiatt takarásba kerül. Nagyobb forgalmú utakon nem lehet, főleg csúcs időben lépésben haladni. A 30 km-es sebesség belvárosi forgalomban ahol sűrűbben van zebra forgalmi dugókat okozna. Mindkét fél számára nagyobb odafigyelés, felelősség és egymás tiszteletben tartására lenne szükség. Ehhez lehet, hogy időnként fokozottabb rendőri jelenlét kellene.
170. Nincs más javaslat.
171. Határozott, "vizsgaszinten" számonkért KRESZ oktatás az iskolákban! Az utak, járdák, átkelőhelyek rendszeres és folyamatos karbantartása, felújítása!!
172. A gyalogosok átkelésének megtiltása a zebra 100 méteres körzetében
173. (Gyalogos) közlekedési képzés elkezdése már az általános iskolában, gyakorlattal egybekötve
174. alapvetően át kell módosítani egyes helyeken a zebrát. pl a búza téren a pláza és a templom között. gyakorlatilag lehetetlen átkelni a zöld jelzés alatt. az autók és buszok feltorlódnak a kereszteződésben, rövid a zöld jelzés. ott szerintem a föld alá kell vinni a gyalogos közlekedést
175. A forgalom figyelembevétele a lámpák váltásakor, több helyen mint most.. Pl. ünnepnap, éjjel, vasárnap sok helyen feleslegesen működnek. Jobban figyelembe venni a helyi igényeket. Van ahol kis forgalomnál lámpás kereszteződés van, ellenben főúton életveszélyes egyes helyeken átkelni a lámpa hiánya miatt.
176. A legforgalmasabb gyalogos átkelőknél az éjszakai megvilágítás növelése.
177. Írországban tapasztaltam, egy kis településen, ahol nem volt összehangolt jelzőlámparendszer, hogy amint megnyomtam a gyalogos átkelést jelző gombot, az autóknak abban a pillanatban sárgára, majd pirosra váltott a lámpa. Ilyet itthon sehol nem tapasztaltam. Itthon sok helyen van felszerelve ilyen gomb, de nem befolyásolja a lámpa váltást. Ezeket inkább szereljék le. Ahol pedig lehetséges, legyen azonalli váltás. Különben a gyalogos türelmetlen, és inkább átmegy a piroson, majd később feleslegesen lesz már piros az autóknak.
178. KRESZ ismeretek terjesztése a médiában, nyereményjátékok
179. "Óriási hangsúlyt kellene fektetni a gyalogosok átkelésének elsőbbségére. Ezt kellene nyomatni mind a járművezetők, mind a gyalogosok felé.

A gyalogos vegye fel a szemkontaktust az érkező jármű vezetőjével és induljon el határozottan. Nekem működik, nekem mindig megállnak."

180. Hosszabb zőld jelzést mert nem érek át hiába indulok rőgtőn a zőldnél
181. nézzen szét a gyalogos mielőtt lelép az úttestre. elsőbbsége akkor van az embernek ha megadták...

9. függelék

A gyalogos-átkelőhelyektől mért azon távolság (méterben), amelyen belül az úttesten a gyalogos nem kelhet át

(Forrás: saját gyűjtés)

15,24 m	20 m*	25 m**	30 m	50 m	100 m
Írország	Ausztrália Belgium 2019-től Új-Zéland	Ausztria	Belgium 2019-ig Dánia	Brazília Franciaország Portugália Svájc Szingapúr Szlovákia	Lengyelország Olaszország Szerbia Szlovénia

*Belgiumban a 20 m akkor érvényes, ha az úttesten az engedélyezett sebesség >30 km/h
**De lakott területen elsősorban kereszteződésben kell átkelnie, folyópályán csak ott szabad, ahol a forgalmi helyzet a biztonságos átkelést lehetővé teszi

Németországban a különböző bíróságok ítéletei alapján az elvárt távolság, amelyen belül kötelező az átkelőhely, átvezetés igénybe vétele:

- KG Berlin [Kammergericht] VR 78 450 15 m,
- BGH (VRS) [Bundesgerichtshof Verkehrsrecht-Sammlung] 26 327 30 m,
- BGH (NJW) [ua., Neue Juristische Wochenschrift] 00 3069 30 m.

Hollandiában 1995. január 1-jétől törölték a KRESZ-ből azt a rendelkezést, amely a tőlük számított 30 m-en belül kötelezett a gyalogos-átkelőhelyek igénybe vételére. Az intézkedés célja a közlekedési szabályok egyszerűsítése és a gyalogosok mozgásszabadságának növelése volt (egy zebra miatt több mint 60 m hosszban volt illegális az átkelés). A holland álláspont szerint a zebra olyan szolgáltatás a gyalogosok számára, amelyet nem kötelező igénybe venni. Aki nem veszi igénybe, az elsőbbséget ad a járműforgalomnak, aki igénybe veszi (vagy láthatóan igénybe kívánja venni), annak viszont elsőbbsége van a járműforgalommal szemben.

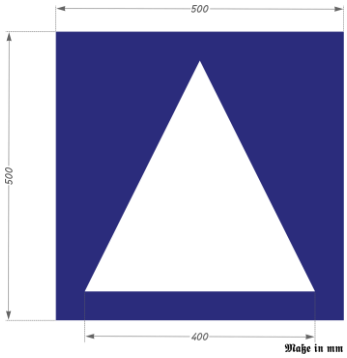
10. függelék

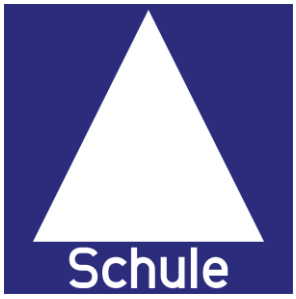
A gyalogos-átkelőhely egyezményes jelzőtáblájának előzményei

A gyalogos-átkelőhely mai E,12[a] (ENSZ) jelzőtáblájának előzménye a kék színű, négyszögletes jelzőtábla, betétjében fehér háromszöggel[1].
A tábla az 1930-as évek elején terjedt el, amikor már a ma *Egyéb veszély* nevet viselő tábla is létezett, és az 1950-es, 1960-as évekig lehetett vele találkozni.

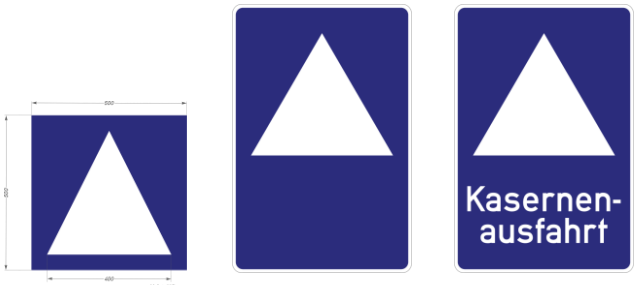
A német StVO mintája alapján mutatjuk be a két tábla megkülönböztetésének logikáját

- a piros szegélyű fehér háromszög alakú jelzőtábla (Allgemeine Gefahrstelle) ***veszélyes helyre*** hívta föl a figyelmet (út, környezet),
- a mai zebratábla őse pedig (Vorsicht-Zeichen) a ***forgalom miatti veszélyre***/óvatosságra hívta föl a figyelmet (a háromszög alatt szövegesen lehetett jelezni a veszély mibenlétét).





Németül: Gefahr ***für*** den Verkehr, illetve ***durch*** den Verkehr.
Veszély a forgalom***ra***, veszély a forgalom***ból*** adódóan.



Német táblák.
Balra: 1953, 1956, 1956 szöveges

Alul: 1965, 1970 bal, 1970, 1992 bal, 1992

[1] Egyes államokban a kék helyett fekete, illetve a fehér helyett/mellett sárga színt alkalmaztak.

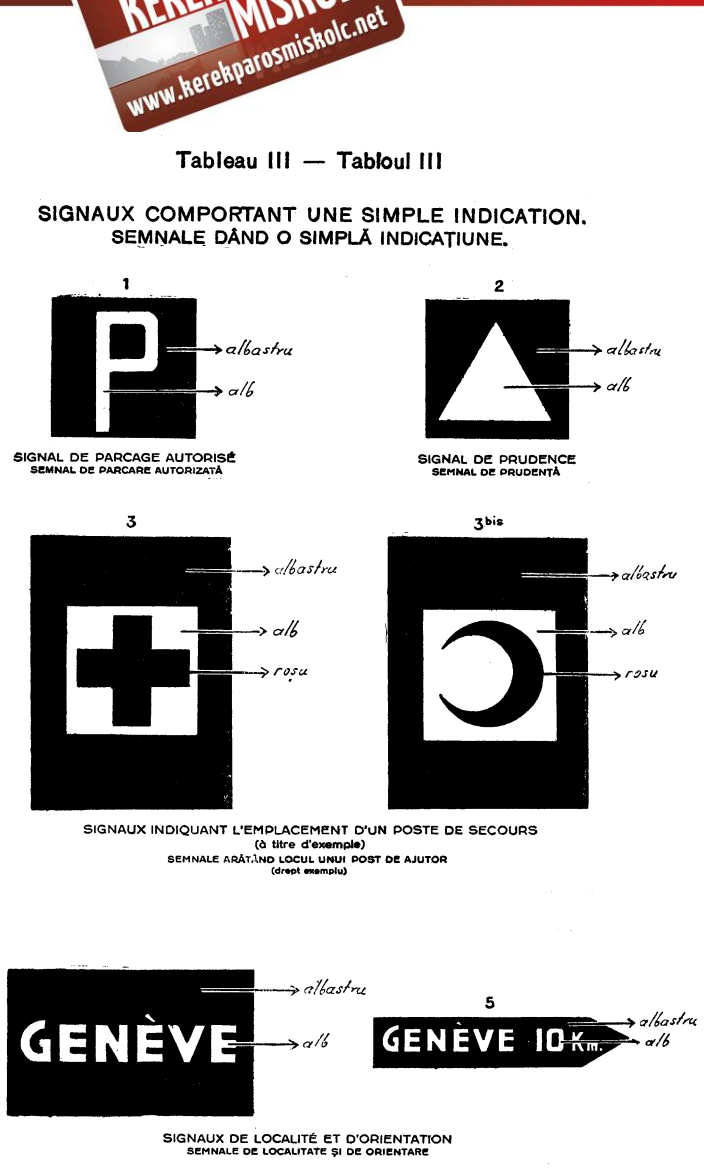
A kék-fehér (több államban: fekete-fehér) tábla számos változatban létezett.

Több államban az alapminta szöveges kiegészítése mellett/helyett már akkoriban megjelentek a háromszögben a betétképek, ennek rengeteg változata létezett pl. a franciáknál (fent mutatjuk a speciálisan iskoláknál használatos tábláikat), de nem volt ismeretlen pl. a cseheknél sem.

Francia sajátosság az ún. Michelin-tábla, érdekességképpen jobbra egy fotó (melynek forrása a museeducamion.com) ilyen jelzőtábláról.

A jelzőtáblát tartalmazta az 1931. évi Genfi Közúti Jelzési Egyezmény is, azonban az 1949. évi már nem.

A következő oldalon balra az egyezmény jelzőtábláit tartalmazó román kiadvány egy oldala, jobbra egy 1938-as cseh tankönyv egy oldala látható.



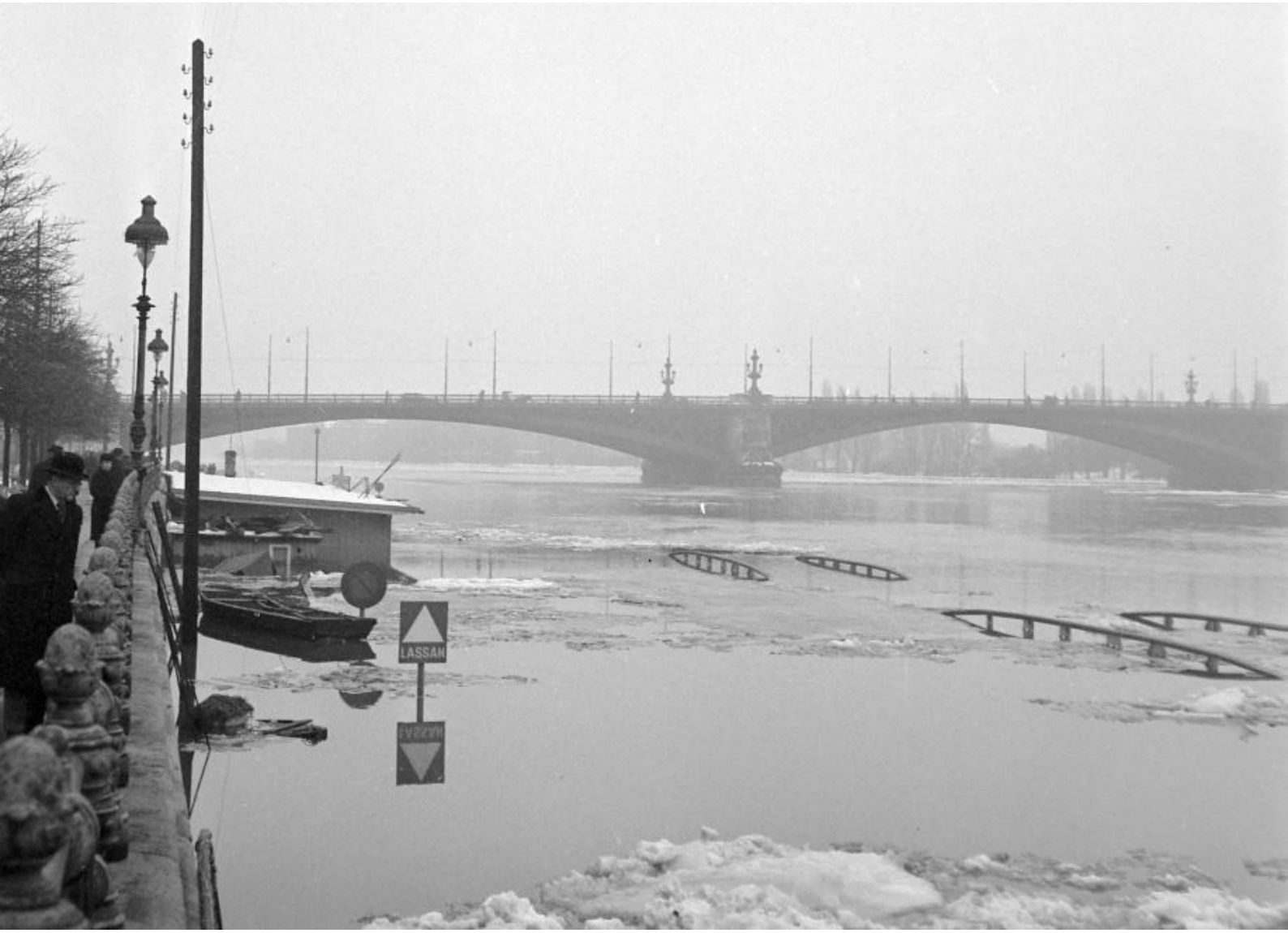
Ilyenek voltak a forgalmi veszélyt jelző tábla román változatai 1935-ben[2]:

[2] Jobbra lent az 1950–1957 között érvényes gyalogos-átkelőhely jelzőtáblájuk.

Fölső kép:
Lausanne, Place St-François, 1937 körül.
A jelzőtábla szövege a gyalogosokra utal.
Kép forrása: Geschichte des Langsamverkehrs
in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts

Jobb oldali kép:
Magyarország, 1949. Budapest, XIV. Hungária körút
az Ajtósi Dürer sor felé nézve, jobbra a Hermina út 23.
Általános iskola épülete.
A jelzőtábla a forgalmi veszélyre utalt.
A fotó a fortepan.hu gyűjteményéből való,
adományozó: Kovács Márton Ernő.

Végül egy érdekesség a jelzőtábla-evolúció *Miből lett a csodabogár?* fejezetéhez a Fortepan gyűjteményéből:
Lassan jelzőtábla az elárasztott budai alsó rakpartról a Pállfy téri hajóállomásnál 1943-ban készült fényképen



11. függelék

Adalékok az iskolai közlekedéssegítők témaköréhez

11.a Körkép az iskolai közlekedéssegítőkről

Ausztria (Schülerlotse)

- 3 ezer közlekedéssegítő diák
- tevékenységük a KRESZ-ben szabályozott
- jelzőtárcsájuk kör alakú, piros színű fehér szegéllyel
- sárga vagy narancssárga láthatósági átvetőt/dzsekit viselnek

Belgium (gemachtigd opzichter)

- az iskolai közlekedéssegítőket a polgármester nevezi ki
- közlekedéssegítő alsó korhatára 18 év
- kiképzésüket a rendőrség és az önkormányzati rendőrség végzi
- jelzőtárcsájuk a belga C3 jelzőtábla képét tartalmazza (azonos a magyar C-002/40 *Mindkét irányba behajtani tilos* jelzőtáblával), átmérője legalább 15 cm, kivitele fényvisszaverő és/vagy világító
- jelzőtábla
- bal karjukon nemzeti színű karszalagot viselnek, amelyen a település neve olvasható
- a közlekedéssegítőkre az önkormányzatok kötelesek biztosítást kötni

Dánia (skolepatrulje, 1949-től, tehát épp 70 éve)

- kb. minden második dán alapfokú iskolánál, összesen mintegy 20 ezer közlekedéssegítő gyerek
- közlekedéssegítők a 6–9. osztályosok lehetnek
- kiképzésüket az iskola vagy a rendőrség végzi
- a képzés végén oklevelet és közlekedéssegítői igazolókártyát kapnak
- jelzőtárcsájuk kör alakú sárga színű fényvisszaverő tárcsa
- sárga láthatósági mellényt viselnek, fekete skolepatrulje felirattal, de esős időre kapnak láthatósági kabátot és sapkát is
- a dán közlekedésbiztonsági szervezet minden évben Legolandban és Tivoliban szervez nagy bulit, amelyen minden közlekedéssegítő gyerek részt vehet

Hollandia (Verkeersbrigadier)

- 15 ezer felnőtt + 12 ezer gyermek közlekedéssegítő
- témafelelős: Veilig Verkeer Nederland (közlekedésbiztonsági szervezet)
- a tevékenységnek jogszabályi alapja van
- az iskolai közlekedéssegítőket a polgármester nevezi ki
- közlekedéssegítő alsó korhatára 10 év
- kiképzésüket a rendőrség végzi
- jelzőtárcsájuk a holland kresz *F10 Stopbord* jelzőtábla mintáját tartalmazza (megfelel a magyar *Kötelező megállás* táblának, azonban a megállás okát tartalmazó felirat nélkül
- kihelyezhető az *RVV VR07 (F10B – Verkeersbrigadier bij zebrapad)* jelzőtábla
- narancssárga láthatósági átvetőt viselnek
- kár keletkezése esetén azt (ha a közlekedéssegítő sérül) a járművezető, ha a kárt a közlekedéssegítő okozza, az érintett iskola felelősségbiztosítása viseli

Németország (Schülerlotse, Verkehrshelfer)

- 55 ezer közlekedéssegítő (kb. egynegyedük felnőtt)
- témafelelős: Deutsche Verkehrswacht (közlekedésbiztonsági egyesület)
- tevékenységük szövetségi belügyminiszteri rendeletben és tartományi szinten is szabályozott
- általában: legalább 13 éves legalább hetedikesek,
  Berlinben a legalább ötödikesek jelentkezhetnek,
  Brandenburgban a 11. életév betöltését követően lehet önkéntesen jelentkezni
- kiképzésüket a Deutsche Verkehrswacht, de főként a rendőrség végzi, tartama 6–12 óra
- jelzőtárcsájuk kör alakú, piros színű fehér szegéllyel
- a közlekedéssegítők alkalmazásáról az iskola fenntartója dönt, ezt követően kb. 50 m-re az érintett átkelőhelytől kihelyezik az *StVO 356 Verkehrshelfer* jelzőtáblát
- neonsárga sapkát, láthatósági átvetőt/időjárásálló dzsekit viselnek
- kár keletkezése esetén azt (ha a közlekedéssegítő sérül) a balesetbiztosító, ha a kárt a közlekedéssegítő okozza, az érintett település viseli

Norvégia (skolepatrulje)

- a közlekedéssegítőkért az iskola igazgatója felelős, ő dönthet róla, hogy legyenek-e közlekedéssegítők
- közlekedéssegítők a 7. osztályosok lehetnek
- jelzőzászlójuk négyzet alakú narancssárga színű, betétjében veszélyt jelző tábla képével
- narancssárga láthatósági mellényt viselnek

Svédország (Skolpatrull)

- közlekedéssegítő 6. osztályos korukban, 12 évesen tevékenykednek
- kiképzésüket az iskola egy tanára és a rendőrség végzi
- nem állítják meg a járműforgalmat, viszont ha veszélyesen közeledik egy jármű, karjuk kitárásával a gyalogosokat tartják vissza a lelépéstől

11.b Képzési tematika

(német példa, lásd hivatkozott dokumentumok [irodalomjegyzék a IV. részben], Weiß, J. im.)

A képzés hat oktatási egységre tagolódik.

I. A közlekedéssegítők feladatai

Az iskolai közlekedéssegítői tevékenység áttekintése, a képzésben résztvevőkkel saját közlekedési tapasztalataik, nehézségeik megbeszélése.

II. A közlekedés résztvevői

A közúti közlekedés négy fő faktora, és kölcsönhatásaik megbeszélése, középpontban a közlekedés résztvevőivel:

1. közlekedés résztvevői
2. közlekedési utak
3. közlekedési eszközök
4. közlekedési szabályok

A közlekedési viselkedést befolyásoló szempontok:

1. a közlekedő kora
2. a közlekedő érzelmi állapota
3. a közlekedésmód
4. a többi közlekedő viselkedése

Különös hangsúlyt kap a gyermekek és az idősek veszélyeztetettsége.

Mások várható közlekedési viselkedésének becslése a 3-A-Training segítségével történik (kor [Alter] – figyelem [Aufmerksamkeit] – szándék [Absicht]).

III. Szabályok és jelzések

A szabályok és jelzések közül a gyerekek számára relevánsakkal foglalkoznak, így a gyalogos- és a kerékpárközlekedésre vonatkozó szabályokkal és jelzésekkel, a megkülönböztető jelzések észlelésekor alkalmazandó és a gyalogos-, illetve a kerékpáros létesítményekre vonatkozó megállási, várakozási szabályokkal.

A szabályok mellett a képzésben nagy hangsúlyt fektetnek az együttműködő közlekedési attitűd kialakítására.

A szabályismereti egység lényeges eleme a későbbi közlekedéssegítői helyszín bejárása, megismerése, feltérképezése.

IV. Sebesség és féktávolság

A kétórás oktatási egység célja elérni azt, hogy a gyerekek képessé váljanak a közeledő különböző méretű járművek sebességének megbecslésére.

Ehhez meg kell érteniük a féktávolság (fékút, reakcióidő) fogalmak tartalmát, meg kell tanulniuk a féktávolság hosszát befolyásoló tényezőket. Erre gyakorlati bemutatót szerveznek nekik.

V. Az átkelőhely fedezése

Ez az oktatási egység az előző órákon tanultak összefoglalásával kezdődik.

Ezt követően a különböző közlekedői csoportok viselkedési jellemzőivel foglalkoznak.

Ezután megtanulják, hol helyezkedjenek el a zebránál, és hogyan viselkedjenek tevékenységük során. Hogyan mozogjanak, egymással hogyan kommunikáljanak, hogyan tartsák kezükben a jelzőtárcsát. Külön téma a járművezetőkkel való szemkontaktus.

VI. Gyakorlat

Három eleme:

1. a forgalom megfigyelése, különös figyelemmel az esetleges helytelen közlekedési magatartásokra
2. sebességbecslés, meg kell becsülniük, hogy a közeledő jármű hol fog megállni
3. helyszíni gyakorlat már beöltözött közlekedéssegítőként, majd a tapasztaltak megbeszélése

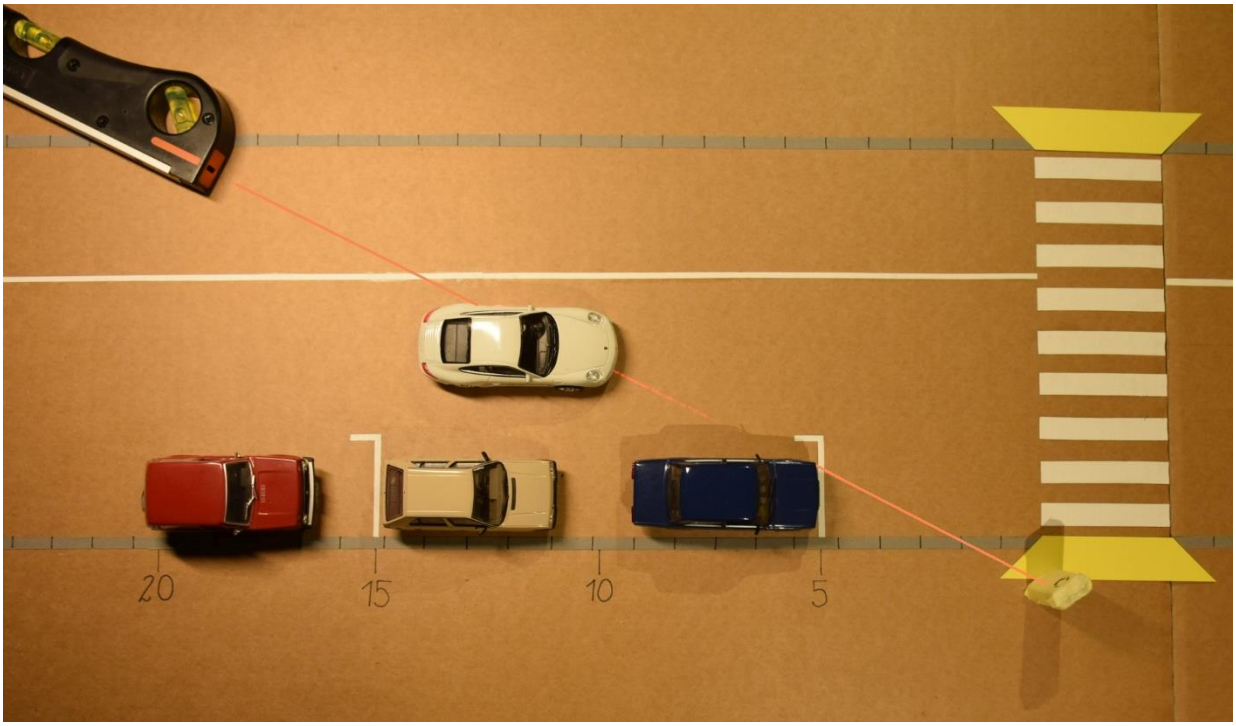
12. függelék

Kísérleteink az átkelőhely előtti és utáni megállási tilalom tényleg indokolt hosszának meghatározására

A) Megállás és várakozás az átkelőhely előtt párhuzamos parkolósávban

a) Mire alkalmas a hatályos előírás (5 m)?

A kísérletben párhuzamos parkolósávban helyeztünk el egy autómodellt a zebracsík modell felőli szélétől (amelyet referenciavonalnak tekintettünk) mért 5 m-nek, valamint 15 m-nek megfelelő távolságban, a felállási terület innenső szélénél pedig – a szegélytől 1 m-re – gyalogosmodellt állítottunk föl (magassága méretarányosan egy 190 cm magas személynek felel meg). Majd a forgalmi sávban folyamatosan közelítettünk egy másik autómodellt az átkelőhöz. Azt a szelvényt, amelyhez érkezve a gyalogos észlelhetővé vált, lézerfénnyel határoztuk meg.



A paraméterek az alábbiak voltak:

- Az út jellemzői az alábbi értékek 1:43 léptékarányú kicsinyítései:
  - teljes pályaszélesség = 9,0 m
  - záróvonal helye = a szegélytől 3,0 méterre, illetve a parkolósáv felőli oldalon 6,0 méterre
  - parkolósáv szélessége = 2,3 m
  - a parkolósáv fehér jelzései a jogszabályi 5, illetve 15 méteres távolságban vannak az átkelő burkolati jelétől
  - a gyalogos-átkelőhely szélessége = 3 m
  - a gyalogos-átkelőhely felállási területe a szegélykőtől 1 m-re nyúlik be a járdához, járda felőli oldalán 1-1 m-rel haladja meg a zebracsík szélességét
- Reakcióidő (t_r): 1,5 s
- Vizsgált sebességek:
  - a lakott területen legjellemzőbb (sajnos csak elméleti) 30 km/h és 50 km/h
  - a forgalomban tényleg jellemző 85 percentilis sebességet mért adat hiányában, a nemzetközi gyakorlatnak megfelelően +10 km/h hozzáadásával 40km/h, illetve 60 km/h értéknek tekintettük
- Figyelembe vett lassulás:
  - normál üzemi fékezésnél $a_ü = 2{,}5\ m/s^2$
  - laikus vészfékezésnél $a_v = 5{,}0\ m/s^2$.

A normál üzemi fékezéshez (1), illetve a laikus vészfékezéshez (2) tartozó féktávolság:

$$s_ü = (v_{észl} \cdot t_r) + \left(\frac{v_{észl}^2}{2a_ü}\right) \quad \text{(1), illetve}$$

$$s_v = (v_{észl} \cdot t_r) + \left(\frac{v_{észl}^2}{2a_v}\right) \quad \text{(2)}$$

Az alábbi általános, méterben mért értékkel számoltunk:

$a_ü = 2{,}5\ m/sec^2$			**v, km/h**	$a_v = 5{,}0\ m/sec^2$		
Reakcióút	Fékút	Féktávolság		Reakcióút	Fékút	Féktávolság
25,0	55,6	80,6	**60**	25,0	27,8	52,8
20,8	38,6	59,4	**50**	20,8	19,3	40,1
16,7	24,7	41,4	**40**	16,7	12,3	29,0
12,5	13,9	26,4	**30**	12,5	6,9	19,4

1. *modellezett helyzet*

Gyalogos-átkelőhely referenciavonalától 5 m-re – a hatályos KRESZ alapján is szabálytalanul – várakozó Ikarus 260 autóbusz.
Gyalogos észlelési távolsága a referenciavonaltól (a kísérletünkben mért érték): $s_{észl}$ = 5,6 m.

Az átkelőhelyet megközelítő gépkocsi az átkelő hozzá közelebbi szélétől, mint referenciavonaltól számítva normál üzemi fékezéssel, illetve laikus vészfékezéssel az alábbi $l_ü$, illetve l_v távolságban tud megállni:

Észleléskori sebesség, (km/h) $v_{észl}$	Normál üzemi fékezéssel (m), $l_ü = s_ü - s_{észl}$	Laikus vészfékezéssel (m), $l_v = s_v - s_{észl}$
60	75,0	47,2
50	53,8	34,5
40	35,8	23,4
30	20,8	13,8

A jármű 30 km/h sebességről még vészfékezéssel is csak több mint 10 m-rel a zebra után állítható meg – de ugye itt szabálysértő volt a várakozás.

2. *modellezett helyzet*

Gyalogos-átkelőhely referenciavonalától 5 m-re várakozó Range Rover Sport szgk.
Gyalogos észlelési távolsága a referenciavonaltól (mért érték): $s_{észl}$ = 7,5 m.

Az átkelőt megközelítő gépkocsi az átkelő hozzá közelebbi szélétől, mint referenciavonaltól számítva normál üzemi fékezéssel, illetve laikus vészfékezéssel az alábbi $l_ü$, illetve l_v távolságban tud megállni:

Észleléskori sebesség, $v_{észl}$ km/h (m/s)	Normál üzemi fékezéssel, $l_ü = s_ü - s_{észl}$ m	Laikus vészfékezéssel, $l_v = s_v - s_{észl}$ m
60	73,1	45,3
50	51,9	32,6
40	33,8	21,5
30	18,9	11,9

A gépkocsi 30 km/h-ról még vészfékezéssel is csak több mint 10 m-rel a zebra után állítható meg.

3. modellezett helyzet

Gyalogos-átkelőhely referenciavonalától 5 m-re várakozó Renault Traffic szgk.
Gyalogos észlelési távolsága a referenciavonaltól (mért érték): $s_{észl}$ = 7,6 m.

Az átkelőt megközelítő gépkocsi az átkelő hozzá közelebbi szélétől, mint referenciavonaltól számítva normál üzemi fékezéssel, illetve laikus vészfékezéssel az alábbi $l_ü$, illetve l_v távolságban tud megállni:

Észleléskori sebesség, $v_{észl}$ km/h (m/s)	Normál üzemi fékezéssel, $l_ü = s_ü - s_{észl}$ m	Laikus vészfékezéssel, $l_v = s_v - s_{észl}$ m
60	73,0	45,2
50	51,8	32,5
40	33,7	21,4
30	18,8	11,8

A mikrobusszal 30 km/h sebességről még vészfékezéssel is csak több mint 10 m-rel a zebra után lehet megállni.

4. modellezett helyzet

Gyalogos-átkelőhelytől 5 m-re várakozó Lada 2107 szgk.
Gyalogos észlelési távolsága a referenciavonaltól (mért érték): $s_{észl}$ = 8,0 m.

Az átkelőt megközelítő gépkocsi az átkelő hozzá közelebbi szélétől, mint referenciavonaltól számítva az alábbi távolságban tud megállni:

Észleléskori sebesség, $v_{észl}$ km/h (m/s)	Normál üzemi fékezéssel, $l_ü = s_ü - s_{észl}$ m	Laikus vészfékezéssel, $l_v = s_v - s_{észl}$ m
60	72,6	44,8
50	51,4	32,1
40	33,4	21,0
30	18,4	11,4

A személygépkocsi 30 km/h sebességről még vészfékezéssel is csak több mint 10 m-rel a zebra után állítható meg

5. *modellezett helyzet*

Gyalogos-átkelőhely referenciavonalától 15 m-re várakozó Renault Traffic szgk.
Gyalogos észlelési távolsága a referenciavonaltól (mért érték): $s_{észl}$ = 25,0 m.

Az átkelőt megközelítő gépkocsi az átkelő hozzá közelebbi szélétől, mint referenciavonaltól számítva normál üzemi fékezéssel, illetve laikus vészfékezéssel az alábbi $l_ü$, illetve l_v távolságban tud megállni:

Észleléskori sebesség, $v_{észl}$ km/h (m/s)	Normál üzemi fékezéssel, $l_ü = s_ü - s_{észl}$ m	Laikus vészfékezéssel, $l_v = s_v - s_{észl}$ m
60	55,6	27,8
50	34,4	15,1
40	16,3	4,0
30	1,4	-5,6

A gépkocsi 30 km/h sebességről vészfékezéssel már biztonságosan megállítható egy átlagos (3–4 m széles) gyalogos-átkelőhely előtt, ám normál üzemi fékezéssel még így is behalad a zebrára. Azonban >30 km/h sebességnél a gépkocsi már csak a zebrán túl állítható meg.

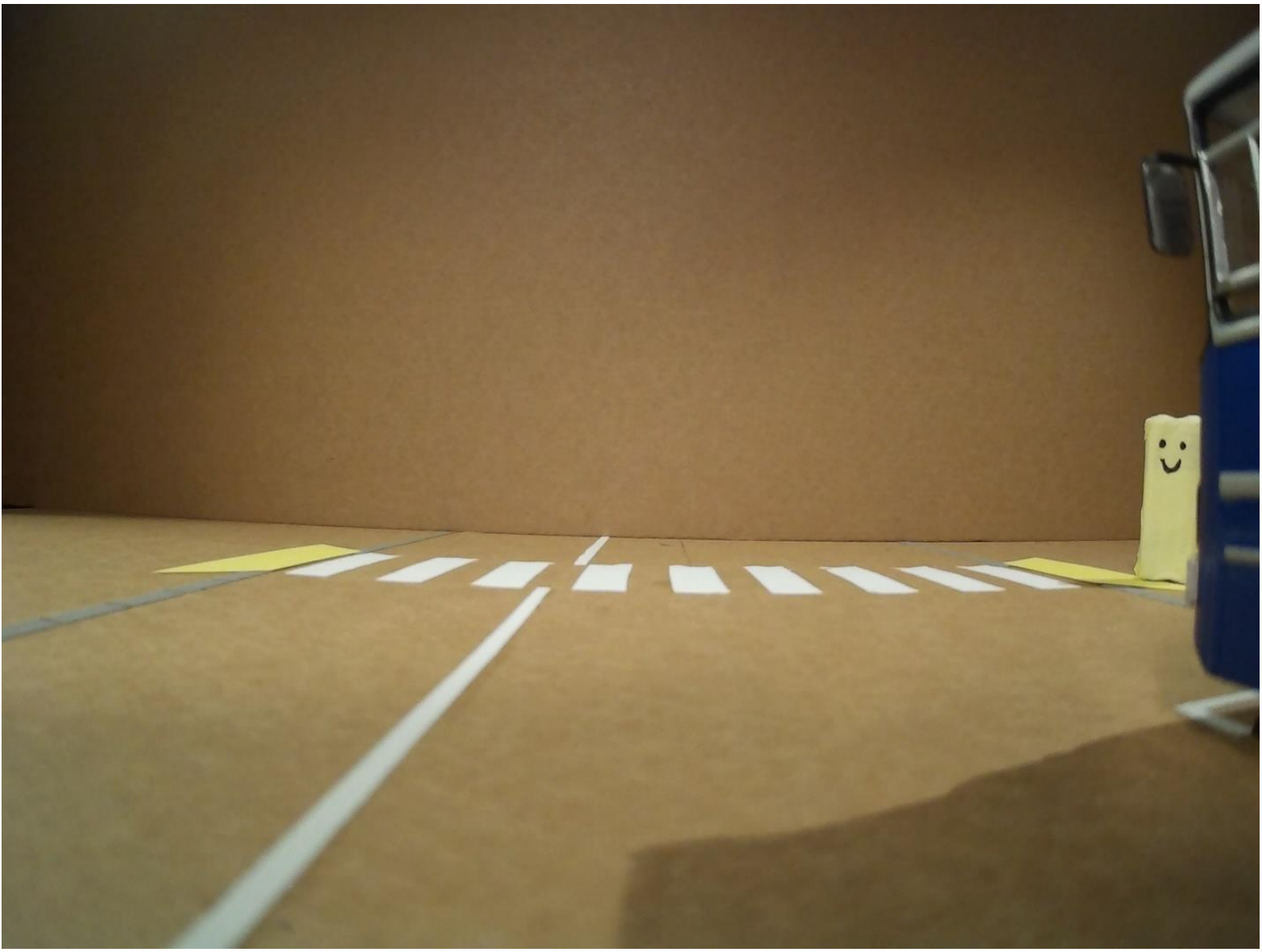
6. *modellezett helyzet*

Gyalogos-átkelőhely referenciavonalától 15 m-re várakozó Ikarus 260 autóbusz.
Gyalogos észlelési távolsága a referenciavonaltól (mért érték): $s_{észl}$ = 21,4 m.

Az átkelőt megközelítő gépkocsi az átkelő hozzá közelebbi szélétől, mint referenciavonaltól számítva normál üzemi fékezéssel, illetve laikus vészfékezéssel az alábbi $l_ü$, illetve l_v távolságban tud megállni:

Észleléskori sebesség, $v_{észl}$ km/h (m/s)	Normál üzemi fékezéssel, $l_ü = s_ü - s_{észl}$ m	Laikus vészfékezéssel, $l_v = s_v - s_{észl}$ m
60	59,2	31,4
50	38,1	18,8
40	20,0	7,6
30	5,0	-1,9

Az autóbusz 30 km/h sebességről vészfékezéssel még megállítható egy átlagos (3–4 m széles) gyalogos-átkelőhely előtt, normál üzemi fékezéssel azonban már végighalad a zebrán.



b) A megállási tilalom tényleg indokolt hosszának meghatározása

Ebben a kísérletben a forgalmi sávban helyeztünk el egy autómodellt, a referenciavonaltól visszafelé olyan távolságra, amelyről az adott észleléskori sebességről ($v_{észl}$) normál üzemi fékezéssel (a hozzá tartozó $a_ü$ lassulással) az átlagos felkészültségű gépjárművezető átlagos körülmények között (száraz aszfalt, hosszirányban vízszintes pálya, az előírásoknak megfelelő állapotú gépkocsi) az autóban utazók komforthatárán meg tudja állítani a gépkocsit a referenciavonal meghaladása nélkül. Ez azt jelenti, hogy még éppen nem halad be az átkelőhelyre.

A gyalogosmodellt – melynek magassága méretarányosan egy 190 cm magas személynek felelt meg – most is a felállási terület innenső szélénél, a szegélytől 1 m-re állítottuk föl.

A gyalogosmodellt és a forgalmi sávban elhelyezett gépkocsi elülső ülései közötti felezőpontot lézerfénnyel húzott egyenessel kötöttük össze. Ezzel az átlagolással – a balkormányos autók mellett – a jobbkormányos gépkocsik, az egy nyomon haladó járművek vezetőinek valamint a vezetéstámogató rendszerek kameráinak, szenzorainak pozícióját is figyelembe vettük.

Ezután a párhuzamos parkolósávban a különböző típusú gépkocsik modelljeit addig mozgattuk, amíg megtaláltuk azt a szelvényt, amelyhez érkezve a modell a lézerfényt kitakarta.

Másik módszerünk az volt (a fentieknek megfelelő elrendezést felépítve), hogy a forgalmi sávban mozgattuk az autómodellt, melynek orrára kamerát erősítettünk, és a kamera képét figyelve határoztuk meg azt a szelvényt, amelyben a kamera képén feltűnt a gyalogos.

Méréseink alapján a megállás tiltásának szükséges hossza:

$v_{észl}$, km/h	Az átkelőhely ***előtt***, ha a várakozó gk		
	Lada	Renault	IK 260
30	14,1	15,9	19,4
40	22,9	25,8	28,9
50	31,3	35,5	40,7
60	46,0	48,2	56,1
60, 5 m/s^2	30,0	31,9	36,3

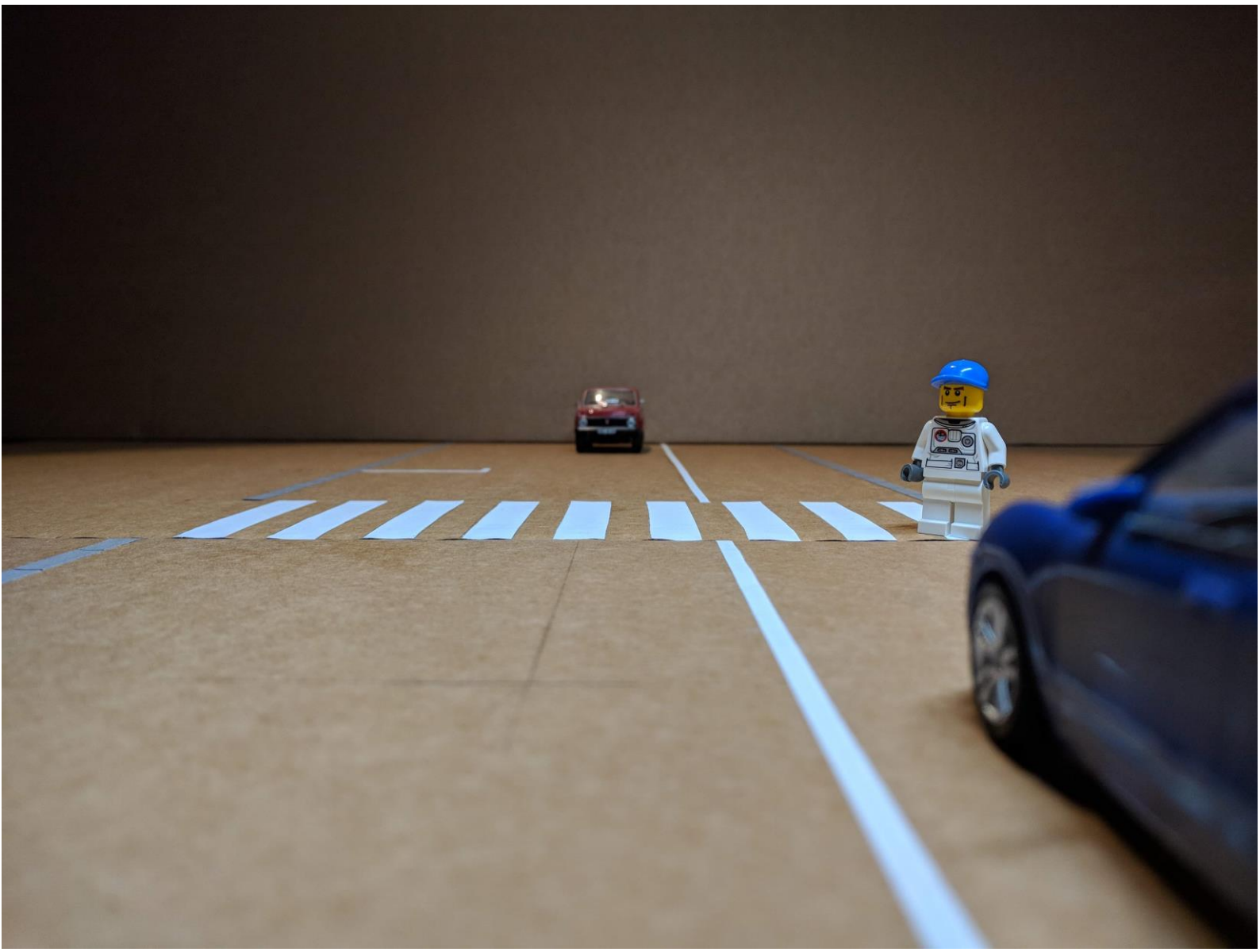
B) Megállás és várakozás az átkelőhely előtt a forgalmi sávban

A kísérletben a forgalmi sávban helyeztünk el egy kék Porsche Cayenne autómodellt a zebracsík modell felőli szélétől (amelyet referenciavonalnak tekintettünk) visszafelé mért 5 m-nek megfelelő távolságban, az átkelőhelyen pedig – már az úttesten/zebracsíkon – gyalogosmodellt állítottunk föl (magassága méretarányosan egy 190 cm magas személynek felel meg). Majd a forgalmi sávban folyamatosan közelítettünk egy másik autómodellt az átkelőhöz. Azt a szelvényt, amelyhez érkezve a gyalogos észlelhetővé vált, a folyamatos közelítés során kamerával határoztuk meg.

Kísérletünkben a gyalogos pontosan 10 méterről vált biztonságosan észlelhetővé.

Itt azonban meg kell jegyezni, hogy a gyakorlatban nagyon különböző értékek adódhatnak, a gyalogos tartózkodási helyétől, mozgásától és még számos további körülménytől függően.

Az mindazonáltal igazolódott, hogy a vizsgált forgalmi helyzet súlyos balesetveszélyt rejt

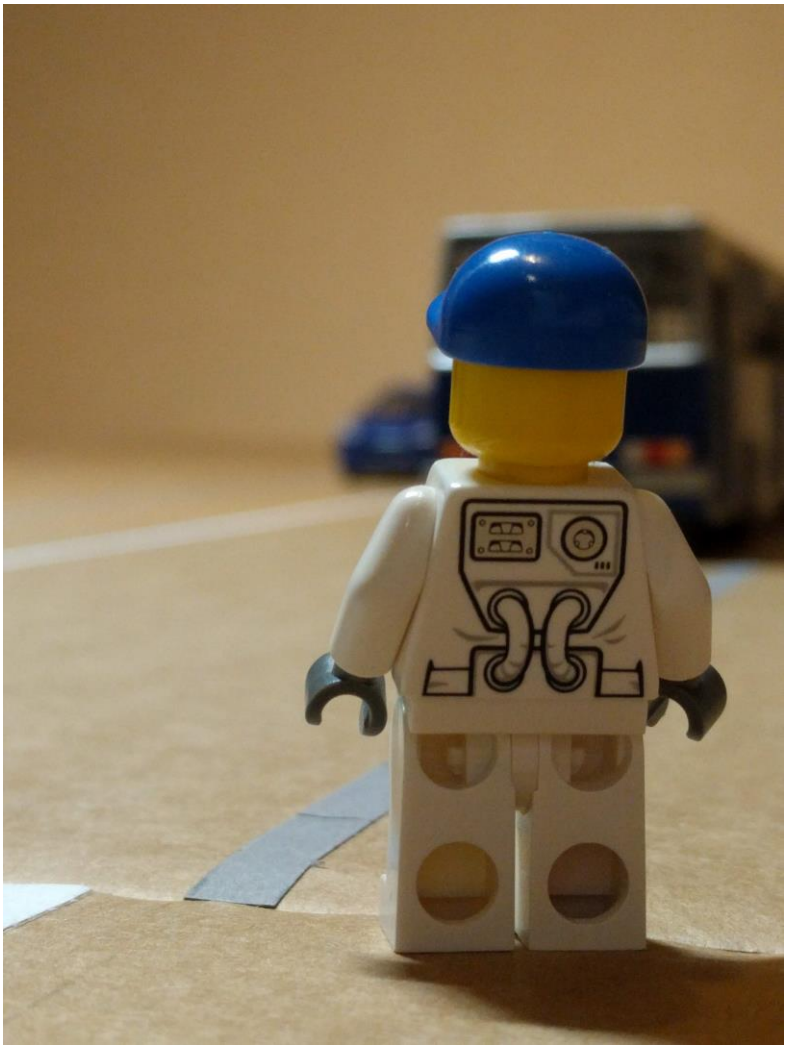


magában, amelyre a hatályos KRESZ nem nyújt megfelelő védelmet.

C) Megállás és várakozás az átkelőhely mögött

Ugyanabban a modellkörnyezetben dolgoztunk (a paraméterek is megegyeztek), mint az A) kísérletekben.

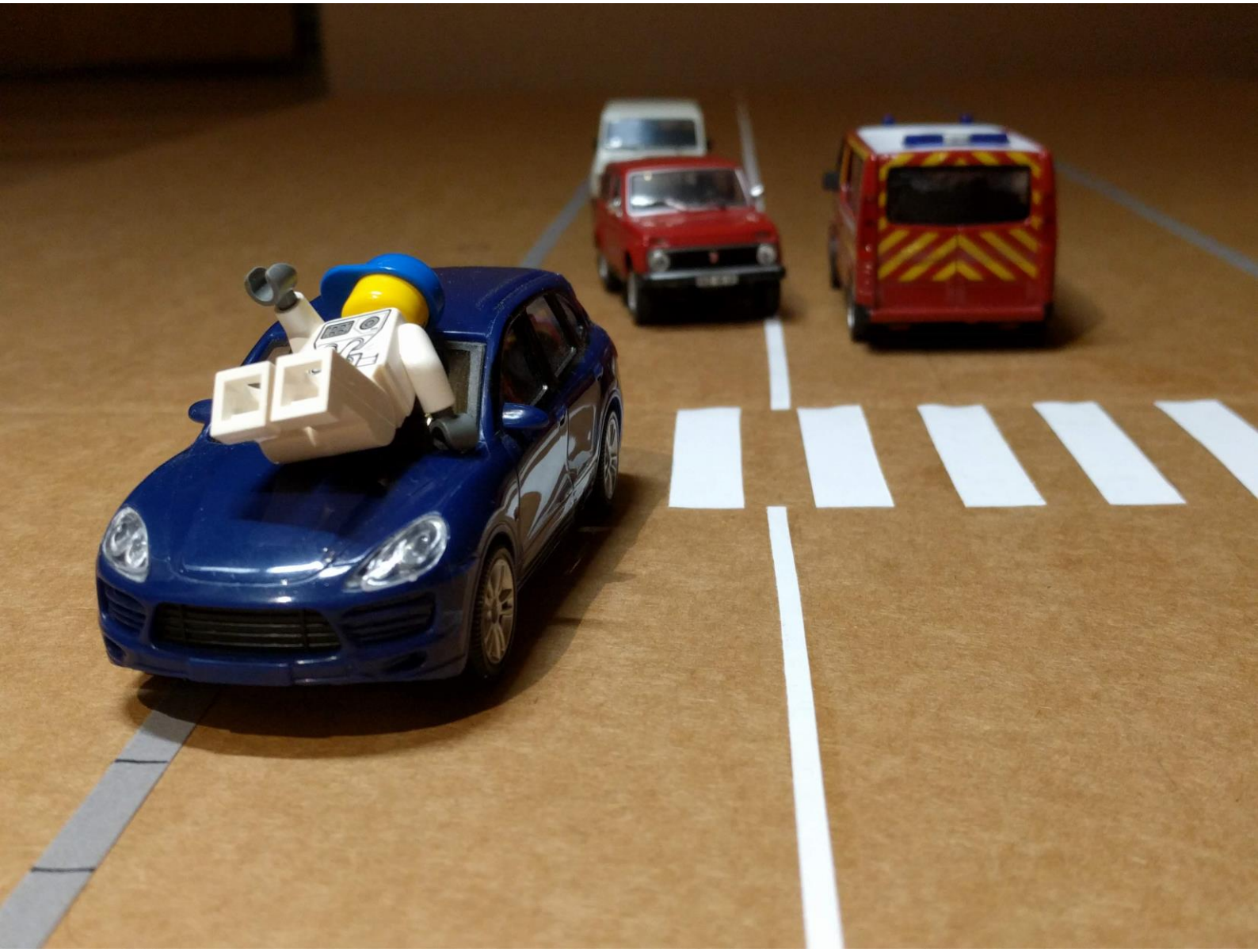
A mérések módszertana szintén megegyezett az A) kísérletek módszertanával, ezért nem írjuk le újból.



Méréseink alapján a megállás tiltásának szükséges hossza:

$v_{észl}$, km/h	Az átkelőhely ***után***, ha a várakozó gk		
	Lada	Renault	IK 260
30	8,8	10,5	12,6
40	14,2	15,9	19,3
50	19,4	22,4	26,9
60	27,3	30,2	36,7
60, 5 m/s^2	14,8	17,3	20,7

Méréseinkkel bizonyítottuk, hogy mindhárom (A, B, C) típusú probléma kezeletlensége napi balesetveszély, napi kockázat okozza Magyarország úthálózatán.



13. függelék

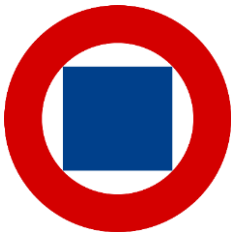
Példák a jelzőtáblák evolúciójára

A – veszélyt jelző tábla

Sorompóval biztosított vasúti átjáró, magyar, 1909. évi párizsi egyezmény és mai

B – elsőbbségi jelzőtábla

Állj! Elsőbbségadás kötelező,
1900-as évek eleje, német, 1959-ig olasz, japán, 1950-1960, 1960-1963, ill. mai



D – kötelező jelzőtábla

Kerékpárút, 1930-as évek, Német Birodalom és mai bécsi

14. függelék

A mobilitásra nevelés fő elemei

MOBILITÁSRA NEVELÉS	Közlekedési kultúra fejlesztése	Fenntarthatósági alapelvek
		Módválasztás
		Egymásra figyelés, együttműködés
		Legvédtelenebb úthasználókkal szembeni előzékenység
	Közlekedésre nevelés	Szabályismeret
		Szabályalkalmazás
		Járműkezelés (roller, kerékpár, gépjármű)

MELLÉKLETEK

1. melléklet

A Gyalogosok Jogainak Chartája

I. A gyalogosnak joga van ahhoz, hogy egészséges környezetben éljen, és szabadon élvezze a közterületek által nyújtott szolgáltatásokat olyan feltételek között, amelyek kellően óvják testi és lelki jólétét.

II. A gyalogosnak joga van ahhoz, hogy olyan városi vagy vidéki központokban éljen, amelyeket emberek igényeire szabtak, nem pedig a gépjárművek igényeire, és joga van ahhoz, hogy a szükséges szolgáltatásokat gyalogosan vagy kerékpárral elérhető távolságon belül megtalálja.

III. A gyermekeknek, az időskorúaknak és a fogyatékkal élőknek joguk van arra, hogy a városok a könnyű társas érintkezés helyszínei legyenek, ne pedig olyan helyek, amelyek tovább súlyosbítják hátrányos helyzetüket.

IV. A fogyatékkal élőknek joguk van olyan külön intézkedésekre, amelyek a lehető legnagyobb mértékben biztosítják önálló mozgásukat, éspedig a közterületek, közlekedési rendszerek és a közösségi közlekedés megfelelő kialakításával (vezetővonalak, figyelmeztető jelek, hangjelzések, akadálymentesített autóbuszok, villamosok és vonatok).

V. A gyalogosnak joga van olyan, a lehető legnagyobb kiterjedésű városi területekhez, amelyeket kizárólag a gyalogosok igényeihez igazítva hoztak létre, és nem csupán gyalogos szigetek, hanem harmonikusan illeszkednek a város általános szerkezetébe; másrészt joga van rövid, logikus és biztonságos útvonalaknak kizárólag a gyalogosok számára fenntartott hálózatára is.

VI. A gyalogosnak különösen joga van azt elvárni, hogy:

a) betartsák azokat a gépjárművekre vonatkozó károsanyag- és zajkibocsátási szabványokat, amelyeket a tudomány elviselhetőnek tart,
b) valamennyi közösségi közlekedési rendszerben olyan járműveket állítsanak üzembe, amelyek nem jelentenek levegő- vagy zajszennyezési forrást,
c) zöld tüdőket hozzanak létre, beleértve a városi területeken történő faültetéseket is,
d) sebességi korlátokat szabjanak meg, és elvégezzék az utak és csomópontok újrafelosztását, a gyalogos és a kerékpárforgalom hatékonyabb védelme érdekében,
e) tiltsák meg az olyan hirdetéseket, amelyek bátorítják a gépkocsik szabálytalan vagy veszélyes használatát,
f) a jelzőlámpák a vakok és a siketek számára is érzékelhetők legyenek,

g) hozzanak olyan külön intézkedéseket, amelyek biztosítják az utcák és a járdák elérhetőségét, használhatóságát és a rajtuk tartózkodást,
h) módosítsák a gépjárművek alakját és berendezéseit azért, hogy a legveszélyesebb részek biztonságosabbak, és a járművek jelzőberendezései hatékonyabbak legyenek,
i) vezessenek be a kockázattal arányban álló kockázati felelősségi rendszert, amelyben a kockázatot létrehozó személynek kell viselnie annak pénzügyi következményeit (ahogyan például Franciaországban már 1985 óta működik),
j) olyan járművezetői képzési programot vezessenek be, amely a gyalogosokat és lassú úthasználókat figyelembe vevő közlekedési viselkedésre nevel.

VII. A gyalogosnak joga van a szabad és korlátlan mobilitásra, amely a közlekedési eszközök integrált használatával érhető el. Különösképpen joga van azt elvárni, hogy
a) környezetbarát, kiterjedt és jól felszerelt helyi közösségi közlekedési rendszer álljon a rendelkezésére, amely minden polgár – beleértve a fogyatékkal élőket is – igényeinek megfelel,
b) a városok egész területét lássák el a kerékpározáshoz szükséges infrastruktúrával,
c) a parkolóhelyeket úgy alakítsák ki, hogy azok ne korlátozzák sem a gyalogosok mozgását, sem pedig az építészeti értékek élvezhetőségét.

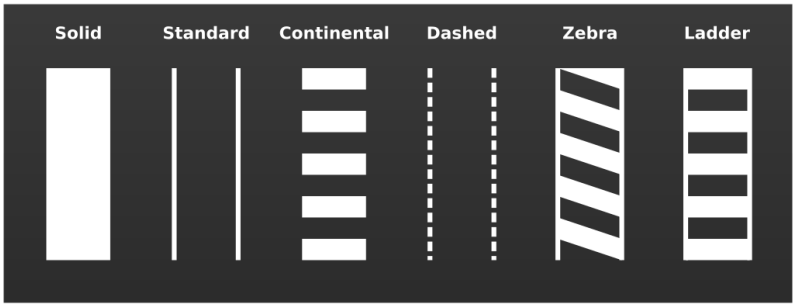
VIII. Minden tagállamnak kötelezettsége, hogy a legmegfelelőbb csatornákon keresztül részletes információkat terjesszen a gyalogosok jogairól, valamint az alternatív, környezetbarát közlekedési módokról, ugyanez érvényes az iskolai és az iskolát megelőző nevelésre is.

(Elfogadta az Európai Parlament 1988 októberében)

2. melléklet

Példák a hagyományostól eltérő zebra burkolatjel-mintákra

Az amerikai kontinensen elterjedt burkolatijel-alapváltozatok



Háttérszínes zebracsíkozás

Fotó: Team Mullens, Twitter

Különleges színezésű zebrák

Fehér/sárga zebracsíkozás autópályán (!), forrás: hondaxl blog; alsó kép forrása: gazeta-rybinsk.ru

Longitudinális és transzverzális rainbow zebrák

Kreatív zebrák

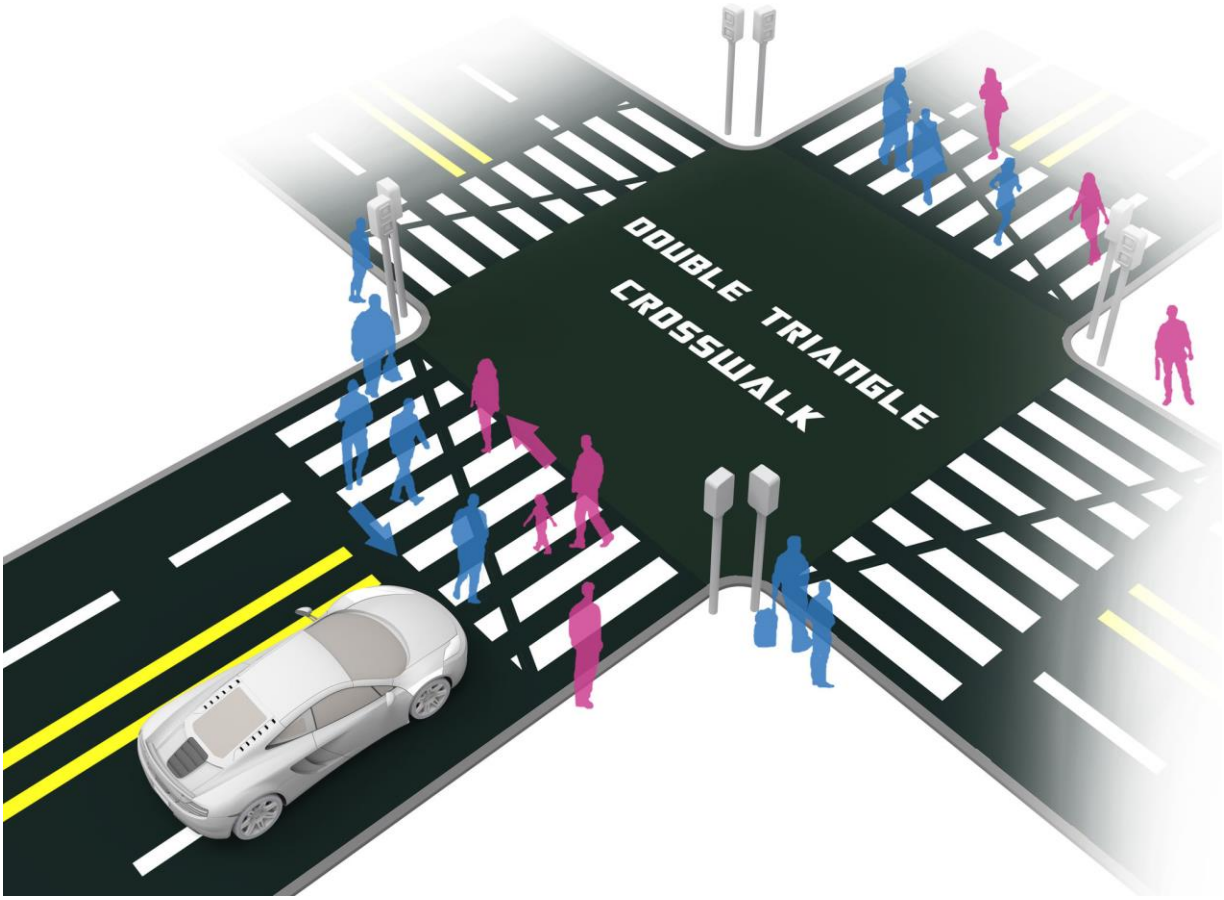
Kreatív átkelő kreatív járdafülekkel, Fort Wayne, Indiana, forrás: Dan Baisden

Forrás: SWARCO Road Marking Systems

Képek: adstrategy.wordpress.com (felső), The Oregonian, YT (alsó)

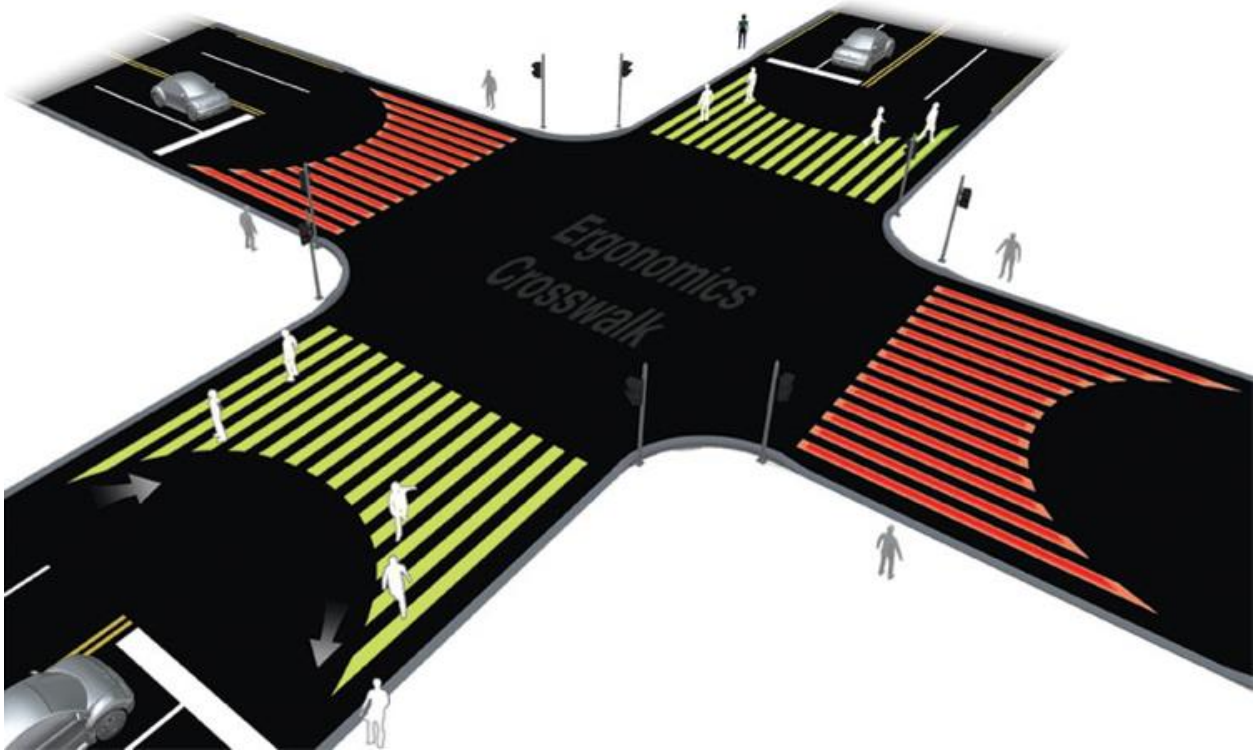
Széles zebra, forrás: @lennartnout, twitter

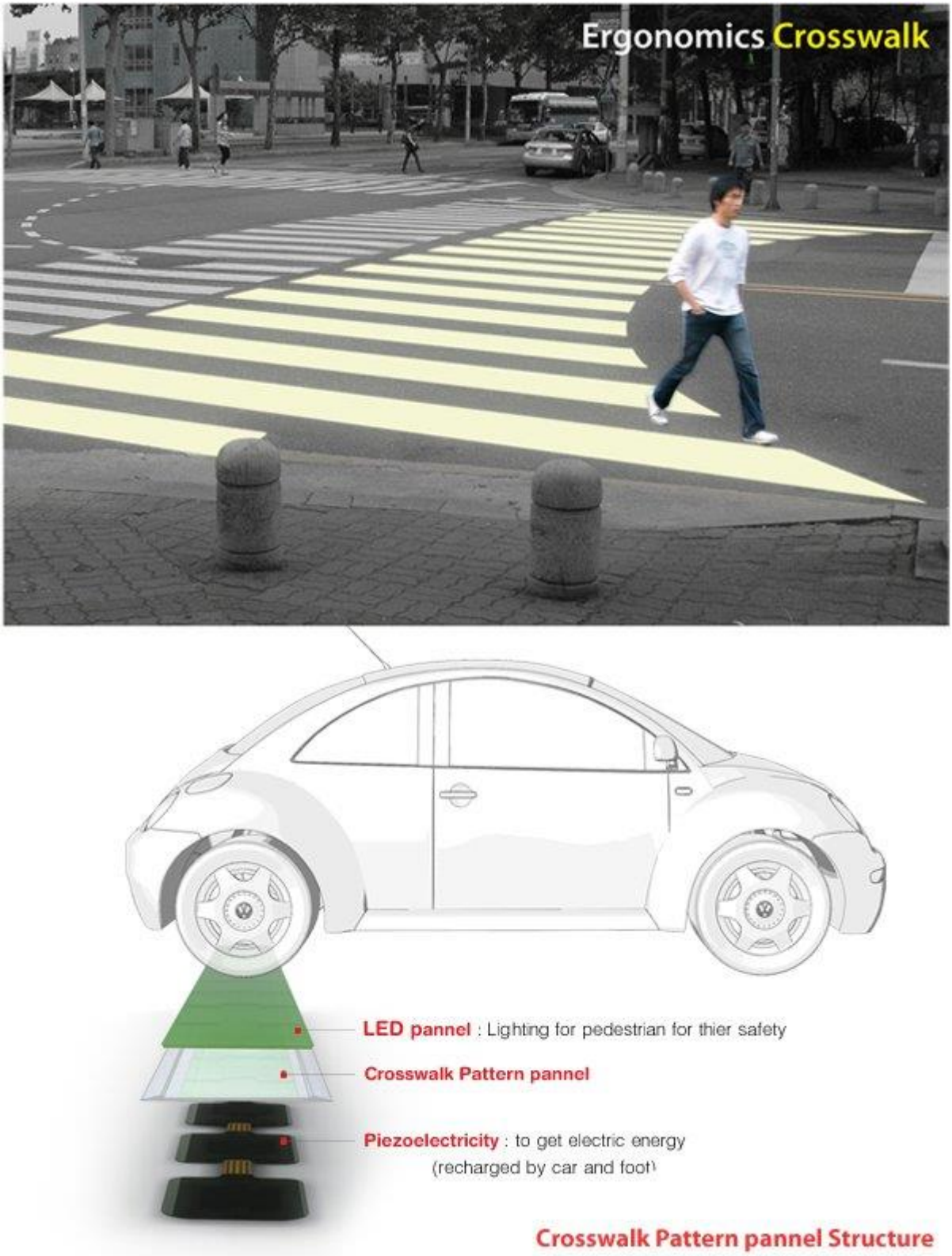
Double triangle crosswalk
(A zebracsíkokat átló osztja ketté, amely vizuálisan segíti a gyalogosok irány szerinti rendeződését.)



Los Angeles, a cruzdiezartfoundation fotója Carlos Cruz-Diez *Couler Additive* nevű zebrájáról

Alsó kép és következő oldal képének forrása: fastcompany.net



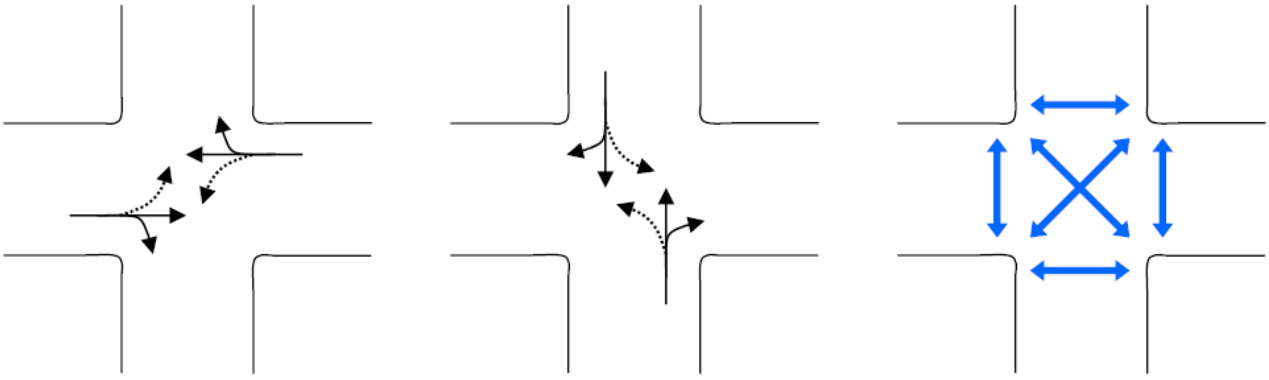


Ergo crosswalk (világító). Célja, hogy megfeleljen a gyalogos mozgásirányának (desire line).

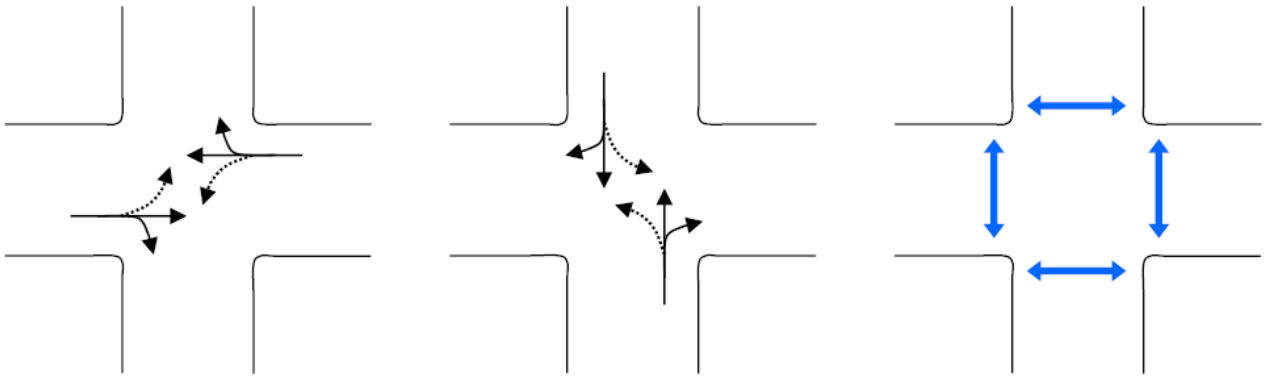
3. melléklet

Pedestrian scramble (Típusai és fényképek)

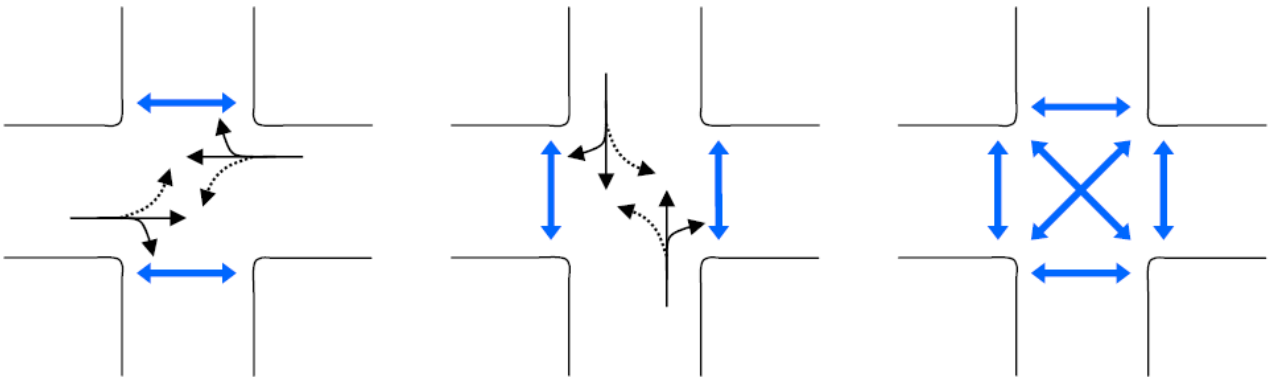
A típus:



B típus:



C típus:



(Bissessar – Tonder, 2009 nyomán)

A pedestrian scramble három típusa a jelzőlámpa scramble fázisai alapján különböztethető meg:

- az A típusnál a gyalogosok védett irányítás mellett haladhatnak saját zöld fázisukban minden járdát összekötő átkelőn, továbbá átlós irányban is keresztülmehetnek a csomóponton,
- a B típus is védett irányítású: a gyalogosok zöld fázisa alatt nincs járműmozgás a csomóponton, azonban a gyalogosok csak párhuzamosan haladhatnak, átlós átkelési lehetőség nincs,
- a C típus az A-hoz hasonló, azonban a járművek zöld fázisai alatt a gyalogosok a párhuzamos járdaszakaszokon áthaladhatnak, ez azonban részlegesen védett irányítással történik.

A három típus közötti választás szempontjai:

- legelterjedtebb az A, ez nyújtja a legnagyobb védelmet a gyalogosoknak, de szükséges hozzá, hogy a gyalogosok számára elegendő felállási, várakozási hely álljon rendelkezésre,
- a B típus hátránya, hogy nem lehetséges az átlós gyalogosmozgás,
- a C típus nagy gyalogosforgalom és szűk járdák esetén ajánlható.

Bissessar és Tonder munkája tartalmaz egy kritériumrendszert is, amely segíti a döntést, hogy valamely csomópontban jó döntés-e scramble létesítése.

A scramble burkolati jelzése nem egységes: van, ahol átlósan is teljes hosszban fölfestik a zebracsíkozást, máshol csak jelképesen.

Pedestrian scramble Los Angelesben, forrás: LADOT (előző oldal képének forrása: thestar.com)

4. melléklet

A grazi tanulmány

Ebben a mellékletben a Graz város megbízásából 2004–2006 években elvégzett burkolatijel-kísérlet eredményeit összefoglaló **Auswirkungen unterschiedlicher Schutzwegmarkierungen. Eine Erhebung in Graz (Különböző gyalogos-átkelőhely burkolati jelek hatásai. Felmérés Grazban)** *című 106 oldalas összefoglaló tanulmány legfontosabb információit osztjuk meg magyar nyelven.*

1. A gyalogos-átkelőhelyekre (Schutzweg, Zebrastreifen) vonatkozó osztrák szabályozás

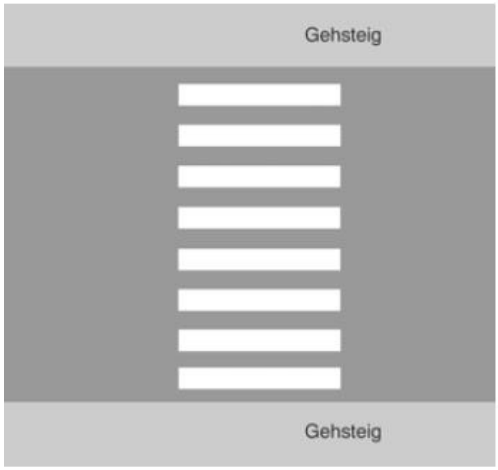
1960: A már zebrára lépett gyalogosok elsőbbsége bekerül a KRESZ-ükbe.
1977: A járművezető kifejezett megállási kötelezettsége, ha a zebrán gyalogos miatt szükséges.
1994: Gyalogosnak már akkor elsőbbsége van, ha felismerhető, hogy a zebrát használni akarja (= gyalogos jogi védelme már az úttestre lépésekor is fennáll).

2. Megállási hajlandóság

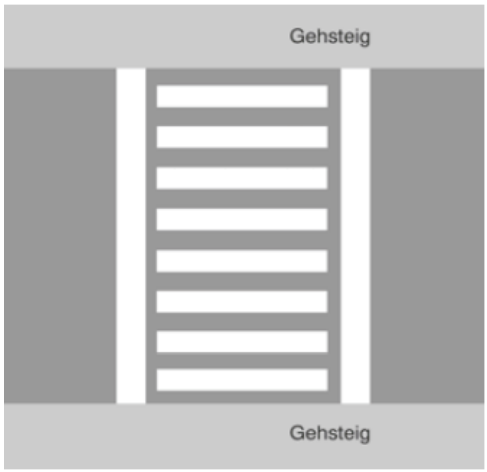
A Kuratorium für Verkehrssicherheit (közlekedésbiztonsággal foglalkozó intézmény) 2004-es vizsgálata szerint a főútvonalakon a gépkocsivezetőknek csak 50,9%-a állt meg a jogszabályban előírtak szerint, hogy a gyalogosok átkelését lehetővé tegye. Az átengedési hajlandóság összefüggésben van a zebra megközelítésének sebességével, a vezetők egy része a nagy sebességgel akarja jelezni a gyalogosoknak, hogy nem akarja őket átengedni.

3. A vizsgálat módszere

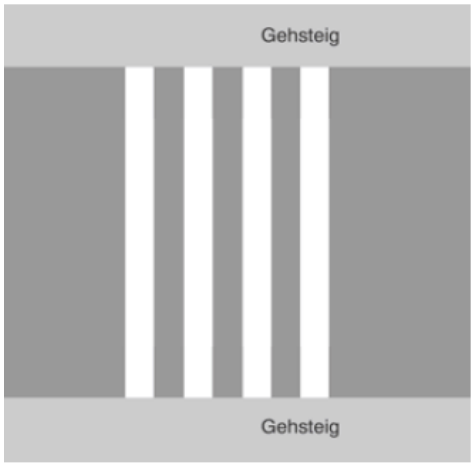
Három változatot vizsgáltak:



Kontrollzebra (hagyományos kialakítás) 10 helyszín



1. módosított változat
(hagyományos zebracsíkozás + széles haránt sáv mindkét oldalon az úttest teljes keresztmetszetében)
24 helyszín



2. módosított változat
(hagyományos zebracsíkozás nincs, helyette haránt irányú csíkozás 4 db széles sávval)
21 helyszín

A Graz város különböző területein kijelölt, kísérletbe vont zebrákat:

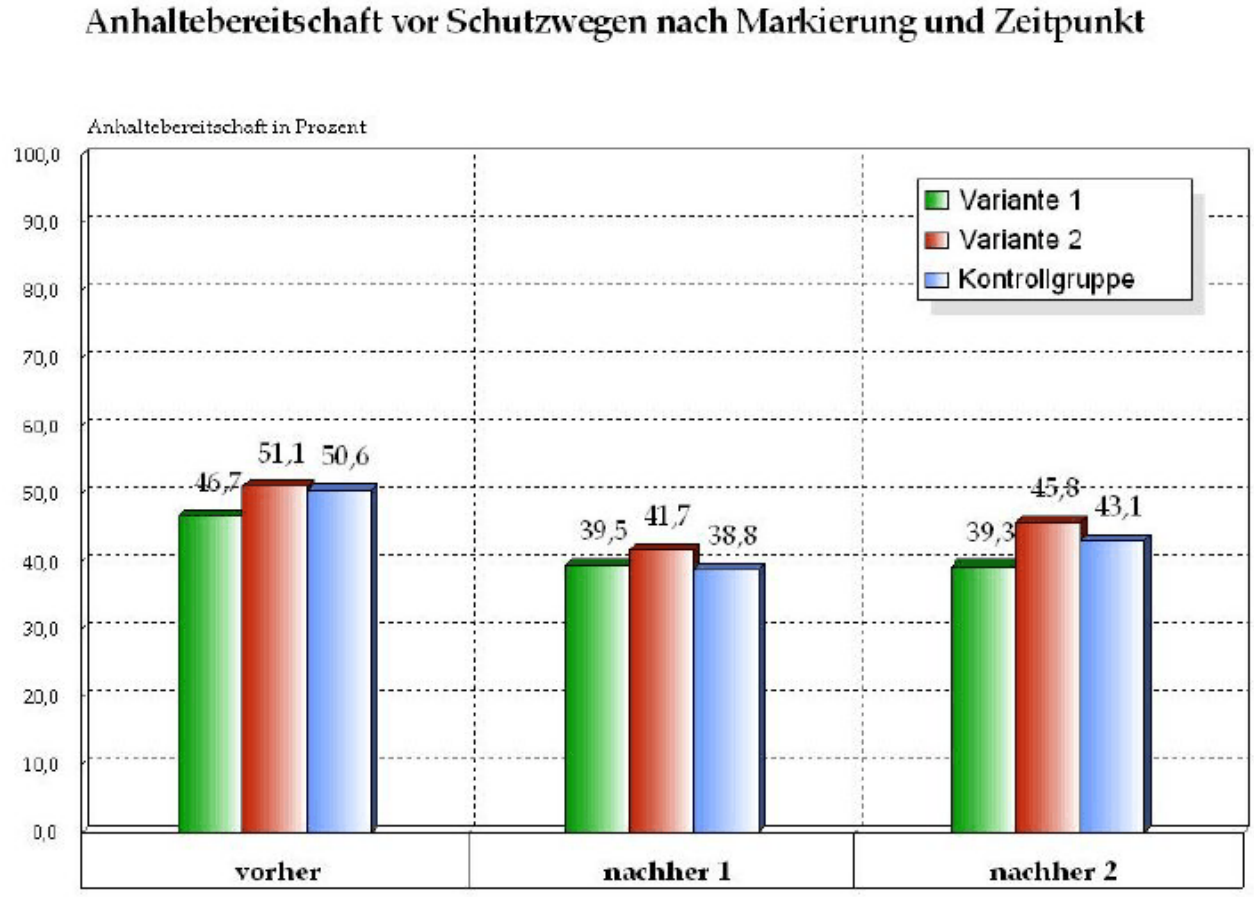
- 2004-ben, az első évben még eredeti formájukban (átalakítás nélkül) vizsgálták,
- 2005-ben és 2006-ban a 10 db kontroll zebrát eredeti formájában, a 24+21 átalakított zebrát a kísérleti burkolati jelekkel vizsgálták,
- a vizsgálatokat mindig nappal és száraz időben végezték.

A vizsgálat terjedelme:

- A megközelítési sebesség rejtett mérése gyalogosok jelenlétében, 19 ezer mérés
- A gyalogosok átkelési viselkedésének (korrekt – részben korrekt – nem korrekt) rejtett mérése, 15 ezer mérés
- A személygépkocsivezetők és gyalogosok interakciós viselkedésének vizsgálata standard gyalogosokkal (betanított egyetemisták, pontosan 50-50%-ban nő ill. férfi gyalogos), 22 ezer interakció
- Az új burkolati jelek elfogadása és értékelése. 233 személygépkocsivezető és 346 gyalogos kikérdezése (pszichológus végezte).

4. Eredmények[3]

Megállási hajlandóság (%)

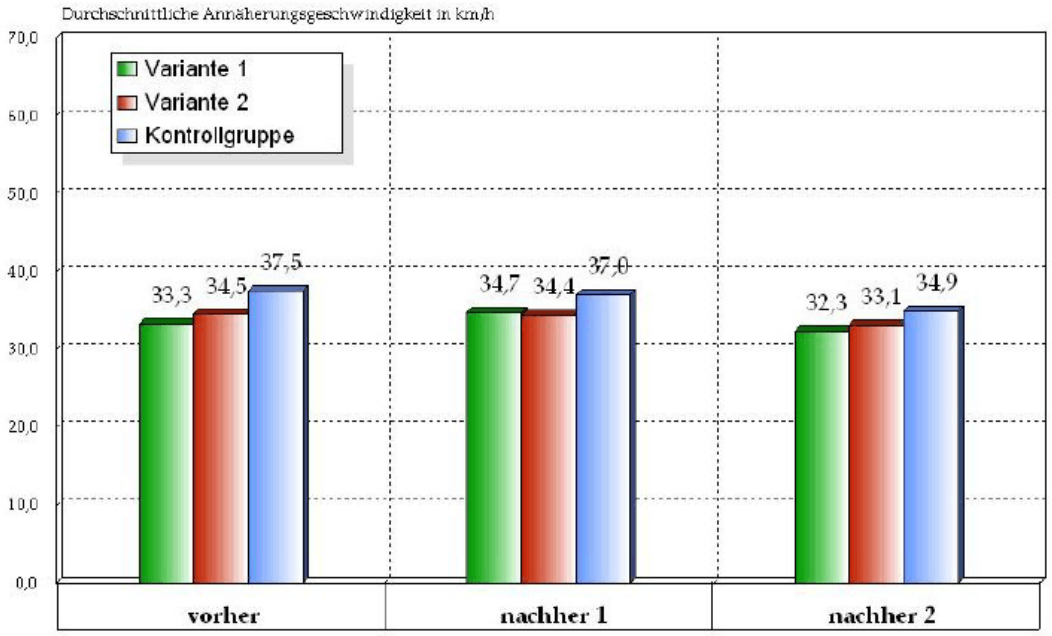


[3] A vízszintes tengelyen (a további ábrákon is) vorher: előtte (2004.), nachher 1: utána (2005.), nachher 2: 2006. Kontollgruppe: hagyományos burkolati jel, Variante 1: mindkét oldalán széles harántsávval kiegészített burkolati jel, Variante 2: transzverzális zebracsík

Megközelítési sebesség (%, megengedett sebesség fent 30 km/h, lent 50 km/h)

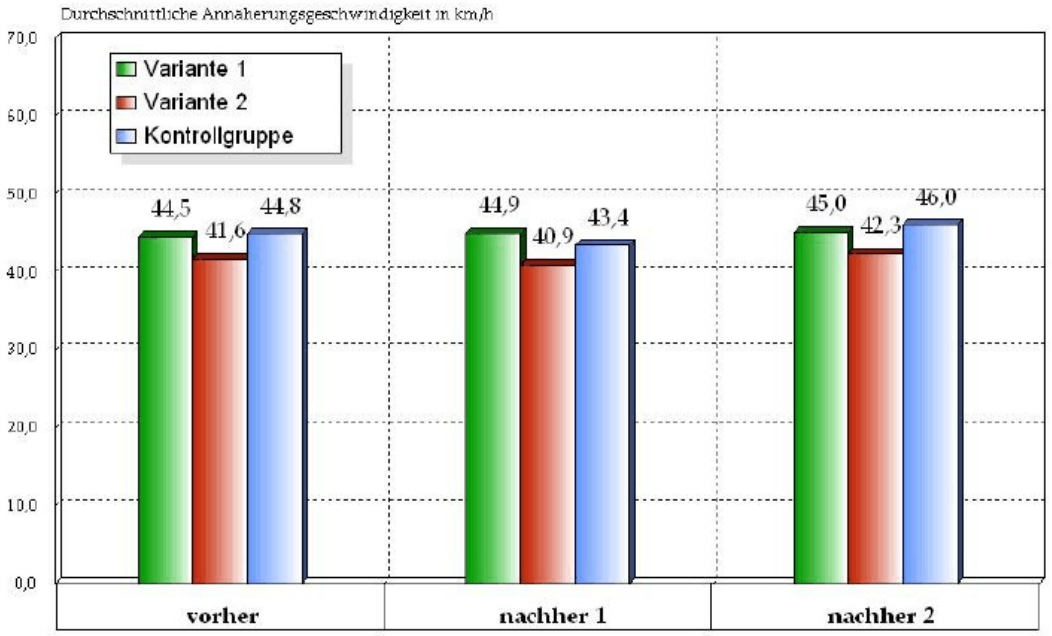
Annäherungsgeschwindigkeiten vor Schutzwegen nach Markierung und Zeitpunkt

Tempolimit 30 km/h



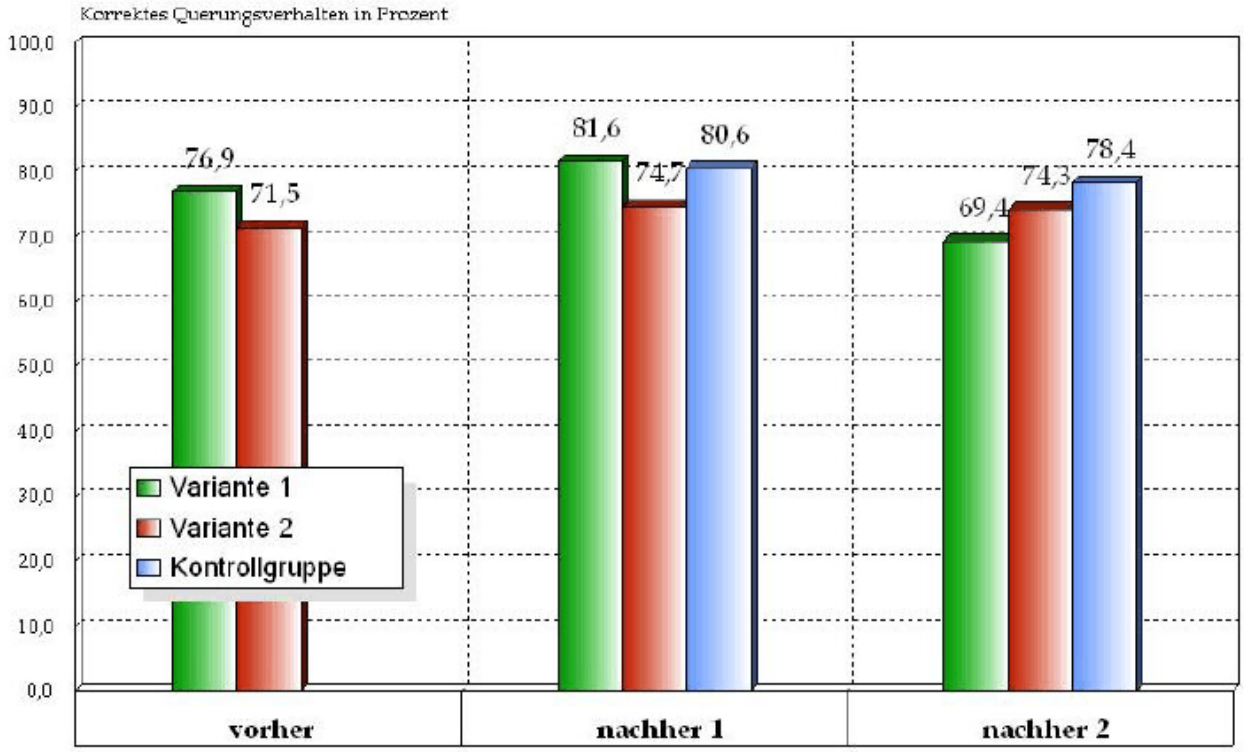
Annäherungsgeschwindigkeiten vor Schutzwegen nach Markierung und Zeitpunkt

Tempolimit 50 km/h



Gyalogosok átkelési viselkedése

Korrektes Querungsverhalten auf Schutzwegen nach Markierung und Zeitpunkt



(A kontrollzebrákat csak 2005-ben és 2006-ban vizsgálták, mert 2004-ben még az új változatok helyén is az eredeti burkolati jelek voltak.)

Az új burkolati jelek elfogadása

Gépjárművezetők

A megkérdezett gépjárművezetők

- 45,9%-a vette észre, hogy új burkolati jeleken közlekedik,
- 54,9%-a nyilatkozott úgy, hogy gyakran, vagy nagyon gyakran kerül gyalogosokkal konfliktusba,
- 66,1%-a szerint a megállási hajlandóság az 1. módosított változatú burkolati jelnél a legnagyobb (hagyományos zebracsíkozás + széles haránt sáv mindkét oldalon az úttest teljes keresztmetszetében),

- 66,5%-a szerint a három fajta burkolati jel közül szintén az 1. módosított változat alkalmazásakor legkevesebb a gyalogos–gépjárművezető konfliktus,
- 70,8%-a szerint az 1. módosított változat a legésszerűbb,
- 72,1% szerint az 1. módosított változat járul hozzá legjobban a közlekedés biztonságához.

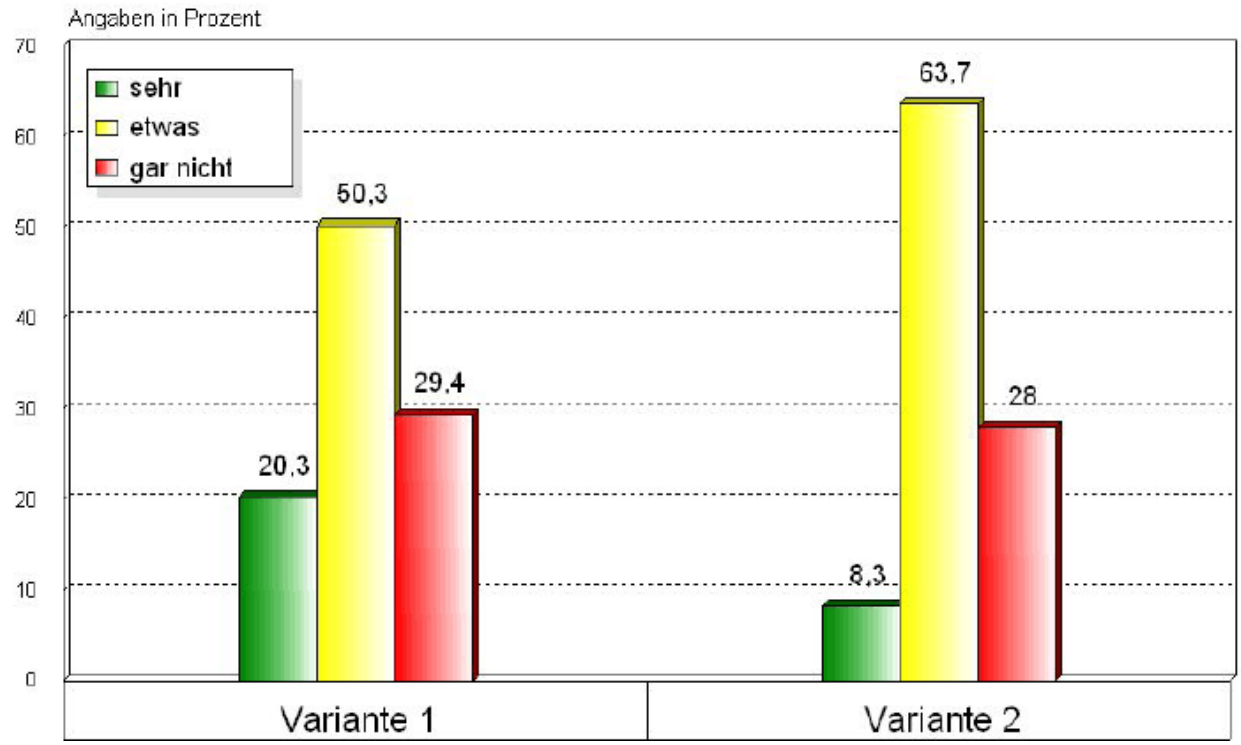
Gyalogosok

A megkérdezett gyalogosok

- 14,7%-a kapja meg mindig az elsőbbséget a gyalogos-átkelőhelyeknél,
- 55,2%-a pedig legtöbbször megkapja,
- 18,5%-a nyilatkozott úgy, hogy gyakran, vagy nagyon gyakran kerül konfliktusba.

Arra a kérdésre, hogy az új burkolati jel csökkentheti-e a konfliktusokat, a válaszok (%) a következőképpen oszlottak meg[4]:

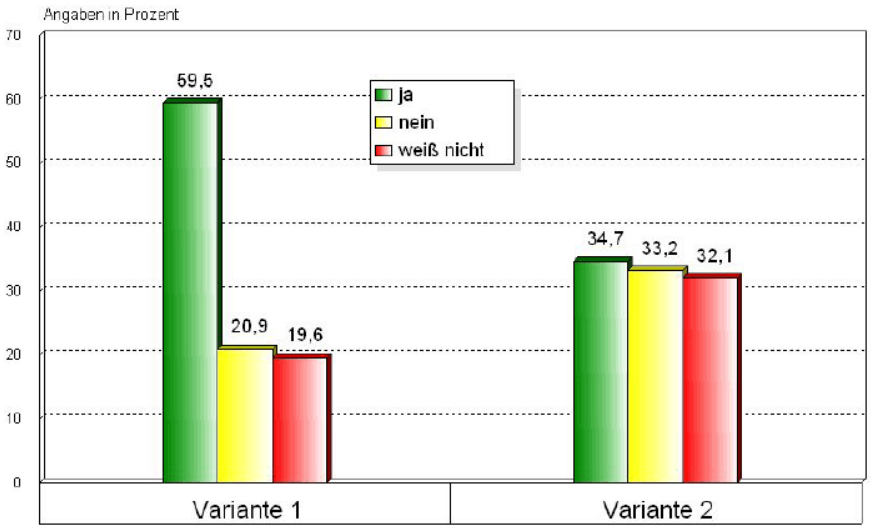
Durch welche Art der Schutzwegmarkierung können Konflikte gemindert werden



[4] sehr: nagymértékben, etwas: valamennyire, gar nicht: egyáltalán nem csökkenti a konfliktusokat; Variante 1: mindkét oldalán széles harántsávval kiegészített burkolati jel, Variante 2: transzverzális zebracsík

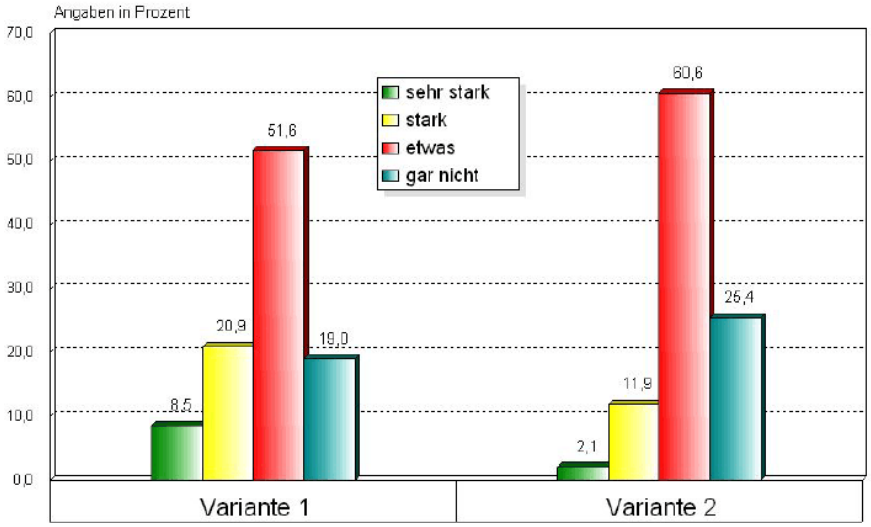
Arra a kérdésre, hogy az új burkolati jelet ésszerűbbnek tartja-e, a válaszok (%) a következőképpen oszlottak meg[5]:

Ist die neue Schutzwegmarkierung sinnvoller als die Standardmarkierung



Arra a kérdésre, hogy melyik új burkolati jel járul hozzá legjobban a közlekedés biztonságához, a válaszok (%) a következőképpen oszlottak meg[6]:

Welche Markierung trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eher bei



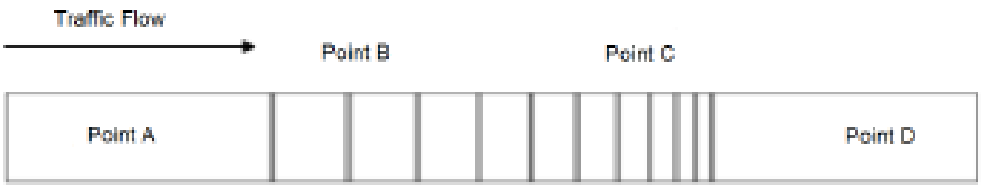
[5] ja: igen, nein: nem, weiß nicht: nem tudja; Variante 1: mindkét oldalán széles harántsávval kiegészített burkolati jel, Variante 2: transzverzális zebracsík

[6] sehr stark: igen nagy mértékben, stark: nagyon, etwas: valamennyire, gar nicht: semennyire növeli a közlekedés biztonságát

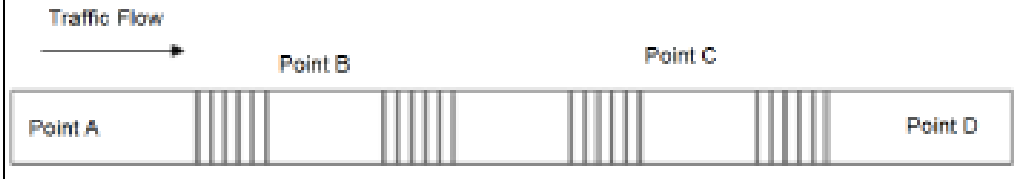
5. melléklet

Lassító harántcsíkozás Costa Rica-i méréseredményei

1. Costa Rica, logaritmikus kiosztás: a v_{85} 6,4-18,4%-kal csökkent

SITE 2	Upstream	Middle Zone		Downstream
V_{85th} (BEFORE)	78.3 km/h	82.0 km/h		81.7 km/h
V_{avg} (BEFORE)	71.3 km/h	75.3 km/h		71.6 km/h
Posted Speed				
V_{85th} (AFTER)	83.6 km/h	78.3 km/h	73.3 km/h	68.3 km/h
V_{avg} (AFTER)	73.6 km/h	68.9 km/h	64.0 km/h	61.2 km/h
Max. reduction V_{85th} (Before vs. After)	3.4%	15.9%	15.1%	19.2%
Max. reduction V_{avg} (Before vs. After)	2.5%	20.5%	18.5%	17.2%
Avg. reduction V_{85th} (Point D vs. Point A)	|---------->			18.3%
Avg. reduction V_{avg} (Point D vs. Point A)	|---------->			16.7%

2. Costa Rica, arányos kiosztás: a v_{85} 8,6%-kal csökkent

SITE 3	Upstream	Middle Zone		Downstream
V_{85th} (BEFORE)	69.0 km/h	65.3 km/h		61.3 km/h
V_{avg} (BEFORE)	61.0 km/h	57.4 km/h		54.8 km/h
Posted Speed				
V_{85th} (AFTER)	67.1 km/h	64.5 km/h	63.9 km/h	61.3 km/h
V_{avg} (AFTER)	58.5 km/h	55.5 km/h	52.8 km/h	53.6 km/h
Max. reduction V_{85th} (Before vs. After)	5.8%	4.1%	5.6%	2.6%
Max. reduction V_{avg} (Before vs. After)	6.4%	5.1%	9.3%	9.7%
Avg. reduction V_{85th} (Point D vs. Point A)	|---------->			8.6%
Avg. reduction V_{avg} (Point D vs. Point A)	|---------->			8.3%

6. melléklet

A gyalogos felhasználói csoportok sajátosságai

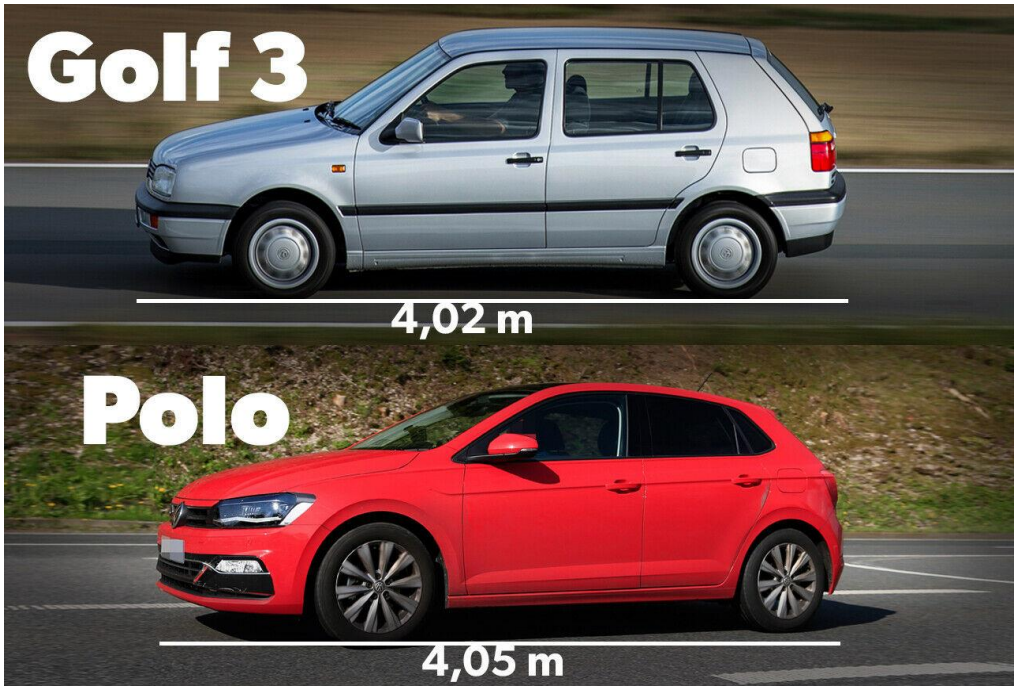
(Forrás: Bundesamt für Strassen:Grundlagen für den Fussverkehr, Langenthal–Zürich, 2011. december, p. 22)

Használói csoportok	Használói csoport tulajdonságai		Kihatásuk a forgalomban
	fizikai	pszichikai	
Gyermekek (általában)	– látómező korlátozott – hang irányának érzékelése pontatlan – testméret kicsi	– emóciókat nem uralják – veszélyek felismerésének képessége korlátozott	– kiszámíthatatlanok – észlelhetőségük rossz – váratlanul bukkanhatnak föl
Kisgyermekek (6 éves korig)	– a motorika még korlátozott – az akadályokat nem tudják leküzdeni	– a „közel jön” téves interpretációja – függés attól a személytől, akihez kötődik	– a látszólag biztonságos helyzet is veszélyes lehet – közlekedési rendszer nem rendeltetésszerű használata
Gyermekek (7–11 éves korúak)	– gyorsak, mozgékonyak – erősek, ügyesek – akadályok játékra motiválnak	– csoportviselkedés – figyelem gyorsan múlik	– váratlan cselekvések – szabályszegés
Fiatalok (általában)	– minden érzékszervük kifejlődött – nagyon gyorsak, mozgékonyak – teljesítőképességük nagy	– imponálni akarás – kockázatkedvelés – veszély alábecslése – képességek túlbecslése	– váratlan viselkedés – szabályszegés – nem adekvát viselkedés
Tanulók (16 éves korig)	– az akadályokat kihívásként élik meg	– figyelmét bármi elvonja – emocionális	– közlekedési rendszer nem rendeltetésszerű használata
Fiatal felnőttek (17–22 éves korúak)	– erősek és agresszívak – sebességhez szokottak	– túl racionális gondolkodás – stressz	– előnyök kikényszerítése – kockázatvállalási készség
Felnőttek (általában)	– minden érzékszervük kifejlődött – gyakorlottak – fizikai állapotuk jó	– megszokás vezérli – veszélytudatos – figyelme megoszló	– meggondolatlan cselekvések – szabályok spontán figyelmen kívül hagyása
Idősek	– látómező korlátozott – motoros korlátozottság – érzékszervi korlátozottság – lassúság	– megszokás vezérli – korlátozott reakciók – késleltetett döntések	– akadályokra érzékeny – nagyobb térigény – kerülőutakra érzékeny
Fogyatékkal élők mozgásukban korlátozottak	– segédeszközre szorulnak – lassúak – motorosan korlátozottak	– korlátozott reakcióképesség – korlátozott figyelem	– akadályokra érzékeny – nagyobb térigény – kerülőutakra érzékeny
érzékelésükben korlátozottak	– érzékelésük korlátozott – látómező korlátozott	– közlekedési események – korlátozott reakcióképesség	– taktilis és akusztikus vezetést igényelnek – váratlan cselekvések

7. melléklet

Személygépkocsik irracionális méretnövekedése

Felső fotó: Wolfgang Schielasko, alsó kép: Volkswagen & sb-Medien Stefan Baldauf



BMW 7

BMW 7 (1977): 4860 x 1800 x 1430

BMW 7 (2016): 5098 x 1902 x 1467

Fiat 500

Fiat 500 (1957): 2970 x 1320 x 1325 mm

Fiat 500 (2016): 3546 x 1627 x 1488 mm

VW Golf

Golf 1: 3705 x 1610 x 1390 mm (hossz x szélesség x magasság)

Golf 7: 4255 x 1799 x 1452 mm (hossz x szélesség x magasság)

Mercedes E-Klasse

Mercedes 123: 4725 x 1786 x 1438 mm

Mercedes E-osztály : 4923 x 2065 x 1468 mm

Mini

Mini (1963): 3054 x 1397 x 1346 mm

Mini (2016): 3821 x 1727 x 1414 mm

Porsche 911

Porsche 911 (1963): 4291 x 1652 x 1310 mm

Porsche 911 (2016): 4499 x 1808 x 1294 mm

Range Rover

Range Rover Classic: 4445 x 1814 x 1798 mm

Range Rover LG: 4999 x 1983 x 1835 mm

Képsorozat forrása:

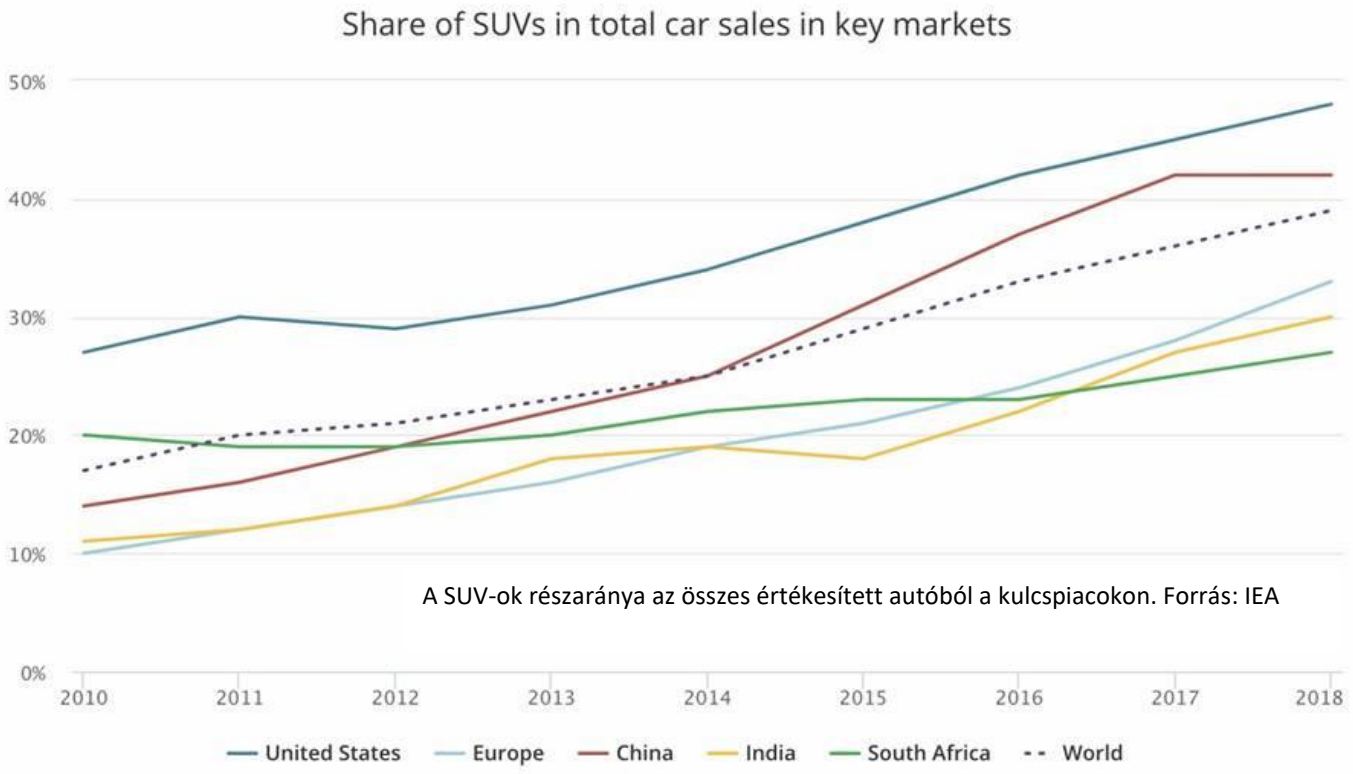
Auto ZEITUNG

EIN BILD – 37 JAHRE BMW-NIERE!

8. melléklet

SUV, a halálhozó

Jól látszik a képen, hogy a kisáruszállító orr-kialakítása is mennyivel biztonságosabb, mint a SUV-oké.



A SUV-ok részaránya az összes értékesített autóból a kulcspiacokon. Forrás: IEA

Kép forrása: cycling professors

9. melléklet

BH 1995.78 (részletek)

…Az „A-B” járműkategóriákra érvényes gépjárművezetői engedéllyel rendelkező, és 1985. év óta a közúti forgalomban rendszeresen gépjárművet vezető terhelt 1992. január 7. napján 6 óra 50 perc körüli időben a főúton vezette a személygépkocsit. A jármű menetsebessége folyamatosan mintegy 118-122 km/óra volt. A vádlott tompított fényszórót használt, amely a személygépkocsi előtt 40-50 méterre világította be a szilárd útburkolatot. Előzés végrehajtása érdekében a külső sávból a belső sávba haladt át, ahol változatlan sebességgel haladt tovább.
Amikor az említett útszelvénybe érkezett, a menetiránya szerinti bal oldalról megkezdte a szilárd útburkolaton az ellenkező oldalon levő autóbusz- megállóhely elérésére irányuló áthaladását a sértett két gyermekkorú leányával. Az említett időpontban sötét volt, a közvilágítás nem üzemelt, ezért a vádlott a gépkocsija előtt mintegy 20-35 méternyi távolságból észlelte az előtte áthaladó sértetteket. A mozgó árnyalakokat látva a járművét azonnal fékezni kezdte, és kürtjelzést adott.
Az azonnali fékezés ellenére a vádlott a gépkocsijával 0, 6, illetve 14 méteres átfedéssel ütötte el a sértettet és az egyik gyermeket, míg a másik gyermeknek sikerült az érkező gépkocsi elől elugrania. A folyamatosan fékezett gépkocsi az elütés után állt meg.
A sértett és az egyik gyermek a helyszínen meghalt, míg a másik gyermek 8 napon belül gyógyuló sérüléseket szenvedett.
A szóban levő főút az adott szelvényben kétszer két forgalmi sávos, szilárd útburkolattal kiépített; az ellentétes forgalmi irányokat kettős felfestésű záróvonal választja el. A szilárd útburkolat mindkét oldalát járható útpadka szegélyezi.
A baleset helyszínétől 680 méter távolságban jelzőlámpával is védett, kijelölt gyalogos-átkelőhely található.
A sértettek elütésére a terhelt haladási irányát tekintve a menetirány szerinti jobb oldali forgalmi sávban, a szilárd útburkolat szélétől a kettős záróvonal irányában mérve 4,2 méterre kijelölhető pontban került sor; a terhelt által vezetett személygépkocsi az elütés helyétől még mintegy 117 métert megtéve került nyugalmi helyzetbe. A nedves, csúszós felületű úttesten értékelhető féknyom nem keletkezett. …
…A terhelt a KRESZ 3. §-ának c) pontjában írt kötelezettségének annak ellenére eleget tett, hogy a járműve sebességét jóval 80 km/óra felett választotta meg, mert a balesetet a sértettek magatartása folytán akkor sem kerülhette volna el, ha a kritikus észlelési helyzetben a megengedett 80 km/óra sebességgel halad, az adott útszakaszon pedig a megengedett 80 km/óra, illetve a tényleges 118-122 km/óra sebesség különbsége a gyalogosokat jelentős mértékben megtévesztő magatartásként nem értékelhető. A városi bíróság a KRESZ 26. §-a (1) bekezdés a) pontjának III. tételébe ütköző sebességtúllépésnek a relevanciáját is vizsgálva rámutatott arra: a sértettek a kettős záróvonal átlépését követően mintegy 2,15 sec alatt értek az elütésük térbeli pontjaira. A járművet vezető terhelt szempontjából akkor alakult ki a veszélyhelyzet, amikor a sértettek a záróvonalat átlépték. A veszélyhelyzetben megtett út és annak időszükséglete rövidsége okán szabályosan megválasztott sebesség mellett is féktávolságon belül és balesetet elháríthatatlanul kerültek volna a KRESZ 20. §-ának (8) bekezdése és a 21. §-ának (6) bekezdése szabályait sértő módon közlekedő gyalogos sértettek az elütésük térbeli pontjára. Mindezekre figyelemmel pedig a terhelt közlekedési szabályt szegő sebességtúllépésnek a balesettel felróható oksági kapcsolata nincsen; bekövetkezésének kizárólagos oka a sértetteknek az úttesten való szabálytalan közlekedése volt. …

…A másodfokon eljárt megyei bíróság az 1993. március 12. napján meghozott ítéletével a városi bíróság ítéletét megváltoztatta; a terheltet bűnösnek mondotta ki halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétségébe és ezért 1 év 4 hónapi fogházbüntetésre és 2 évre a közúti járművezetéstől eltiltásra ítélte; a szabálysértés megállapítását ugyanakkor mellőzte.

A megyei bíróság a tényállást az iratok tartalma alapján azzal egészítette ki, hogy a terhelt a gépkocsija fényével bevilágított 40-50 méteres, illetve az általa belátott 20-35 méteres úthoz viszonyítottan úgy választotta meg a járműve sebességét, hogy emiatt az ilyen távolságon belül megállíthatatlan volt.
Ezt követően a tényállás lényeges elemeit áttekintve megállapította: a városi bíróság helytelenül választotta meg ítéletalkotásának jogszabályi alapját, mert tévesen értelmezte a megállapítható közlekedési szabályszegések és a baleset okozati kapcsolatát.
A megyei bíróság az első fokú ítéletben kifejtettől eltérő álláspontjaként rámutatott arra: a főútvonalnak ezen a tanyás településszerkezetű részén mindenkinek reálisan számolnia kell a gyalogosok megjelenésével, ennek hiányában a térségben élő igen sok ember mozgási lehetősége szűnne meg, ezért a KRESZ-nek a gyalogosnak az úttesten áthaladását tiltó 21. §-a bekezdésének g) pontja rendelkezése a baleseti helyszínre nem vonatkoztatható. Az elsőfokú bíróságnak ezzel ellentétes ténybeli-jogi álláspontja ellentétben áll a következetes ítélkezési gyakorlattal, de irreális elvárás is az, hogy a gyalogos átkelése az úttesten kizárólag a mintegy 700 méter távolságban levő kijelölt gyalogos-átkelőhelyen történhessen.
Ezekre is figyelemmel a megyei bíróság álláspontja szerint a járművezetőnek a sebességét helyesen úgy kellett volna megválasztania, hogy az ahhoz tartozó féktávolság ne legyen hosszabb a belátható útszakasznál. A járművezetőnek az igénybe vett forgalmi sávban kell a sebességének megfelelő féktávolságot belátni úgy, hogy az azonos vagy keresztező irányba haladó akadályt kellő időben észlelhesse, és szükség esetén előtte biztonságosan megállhasson. Ezekre az elvárásokra figyelemmel a vádlott terhére megállapítható a KRESZ 26. §-ának (4) bekezdésében írt közlekedési szabály megszegése.
Utalt a megyei bíróság arra is, hogy a baleset bekövetkezésében - a körülményekhez viszonyítottan csekélyebb okban - közrehatott az elsőbbség nélküli helyzetben az úttesten átkelő sértettek fokozott figyelmének a hiánya is; ennek tanúsítása és a terhelt közlekedésével érintett forgalmi sávba behaladás rövid elhalasztásával a baleset elhárítható lett volna. A sértettek közlekedése a KRESZ 21. §-ának (8) bekezdése szabályát sértette.
Mindezekre figyelemmel a másodfokú bíróság a terhelt terhére a KRESZ 26. §-ának (4) bekezdése szabályának a megszegését megállapította, és annak okán az első fokú ítélet jogi értékelését megváltoztatva bűnösnek mondotta ki a Btk. 187. §-ának (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdésének h) pontja szerint minősülő halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétségében, és ezért szabta ki vele szemben a már jelzett büntetést. …
…A Legfelsőbb Bíróság egyetértett a másodfokú bíróság ítéletének és a legfőbb ügyész átiratának azokkal az egybehangzó érvelésével, hogy a baleseti helyszínen a KRESZ 21. §-a (9) bekezdése g) pontjának tilalma a kijelölt és többszörösen védett gyalogos-átkelőhely 680 méterre levő térbeli pontja okán a sértettek külterületen közlekedése ellenére nem vonatkoztatható, így ennek a tilalomnak a megszegése a terhükre nem róható.
Ugyancsak reális alapja van annak a jogi értékelésnek, hogy a tanyás településszerkezetű térségben számolni kell gyalogosok feltűnésével. Ezt a körülményt a forgalom szervezői értékelték, és ez az indoka a főútvonal adott kétszer kétsávos - autópálya kiépítettségű - útszakaszán engedélyezett legnagyobb 80 km/óra haladási sebességnek. Természetesen éjjel vagy más okból korlátozott látási viszonyok között zajló forgalom esetén figyelmetlenül és szabálytalan módon közlekedő gyalogosokra nézve ez a megengedett sebesség is rendkívüli - elhárítatlan baleseti - veszélyt eredményezhet. Ezért a gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok betartásának a baleset megelőzése szempontjából elsődleges fontossága van. Az adott ügyben ebből az okból kifolyólag meghatározó jelentősége van a baleset bekövetkezésében a gyalogos sértettek terhére megállapított közlekedési szabályszegéseknek, akiknek a baleseti térségben a KRESZ 21. §-a (8) bekezdésének megfelelően a saját életük és testi épségük védelme érdekében a nem elsőbbségi helyzetben, az úttestre lépés biztonságáról meggyőződve és az ott zajló járműforgalom zavarásától is tartózkodva kellett volna az úttesten a keresztirányú áthaladásukat végrehajtani.
Ezért a sértettek végzetesen magas fokú és közlekedési szabályt szegő figyelmetlensége nem vitatható.
A kifejtettekre figyelemmel a terheltnek és a védőjének a tényállás elleni támadása eredményességétől függő felülvizsgálati kérelme az ítéleti tényálláshoz kötöttség okán eredményre nem vezethetett. Következményesen anyagi jogi szabály sérelmének a hiányában az alkalmazott büntetés felülvizsgálatának sem volt helye.
A kifejtettekre figyelemmel a Legfelsőbb Bíróság a megyei bíróság ítéletét a Be. 291. §-a (7) bekezdése rendelkezése értelmében a hatályában fenntartotta.

10. melléklet

BJE 1998.6 (határozat és részletek az indoklásból)

(félkövér kiemelés tőlünk)

A Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bíróságának büntető jogegységi tanácsa az 1998. november 19. napján megtartott nem nyilvános ülésen a legfőbb ügyész indítványa alapján meghozta a következő jogegységi határozatot:

1. *A közúti közlekedés szabályai szerint elsőbbségadásra kötelezett általában akkor is felelősséggel tartozik az elsőbbségadási szabályok megszegéséért, ha az elsőbbségre jogosult a megengedett sebességet túllépte. Kizárhatja a felelősségét, ha az elsőbbségadási kötelezettsége szempontjából jelentős körülményeket az elsőbbségre jogosult szabályszegése következtében nem észlelhette, vagy ha e körülményekre nézve az elsőbbségre jogosult megtévesztette.*
2. *Az elsőbbségre jogosult, aki a megengedett sebességet túllépte, az elsőbbségadási kötelezettség megszegésével összefüggő közúti balesetért ugyancsak felelősséggel tartozhat, **kivéve, ha a baleset a jármű megengedett sebessége mellett is bekövetkezett volna**.*

INDOKOLÁS

A legfőbb ügyész az 1997. évi LXVI. törvény (Bszi.) 29. §-a (1) bekezdése a) pontjának II. fordulatára hivatkozva jogegységi eljárás lefolytatását és jogegységi határozat meghozatalát indítványozta.

Az indítvány szerint bírói gyakorlat a közlekedési bűncselekmények körében az elsőbbségi szabályokat nem egységesen értelmezi.

A legfőbb ügyész a joggyakorlat megosztottságát példákkal mutatta be. …

…A jogegységi tanács a jogegységi eljárás lefolytatását és jogegységi határozat meghozatalát szükségesnek találta. Az ismertetett határozatokból kitűnik, hogy a bírói gyakorlat nem értelmezi egységesen a közúti közlekedés szabályait olyan esetben, amikor nemcsak az elsőbbségadásra kötelezett, hanem az elsőbbségre jogosult is közlekedési szabályt szegett. Az eltérő jogértelmezés lényegesen befolyásolja az érintett személyek büntetőjogi felelősségét, illetve annak mértékét. …

…vannak olyan közlekedési szabályok, amelyek megtartása különösen jelentős a közlekedés biztonsága szempontjából, mivel a megszegésük számos esetben idéz elő súlyos közlekedési balesetet. Ilyenek az elsőbbségadási szabályok, de jelentős baleseti veszélyforrás a megengedett sebesség túllépése is, különösen lakott területen. …

…Nem egységes a bírói gyakorlat abban, hogy az elsőbbségre jogosult, aki túllépte a megengedett sebességet (abszolút vagy relatív sebességtúllépés), felelőssé tehető-e az elsőbbségadási szabályok megszegésével előidézett balesetért. Az egyik álláspont szerint a sebességtúllépésnek ebben az esetben büntetőjogi szempontból nincs jelentősége (csak szabálysértési felelősséget vonhat maga után). A másik álláspont szerint az elsőbbségre jogosult is felelős lehet a közúti balesetért, ha az a sebességtúllépéssel okozati összefüggésben következett be.

A jogegységi tanács szerint az utóbbi jogértelmezés a helyes. Elfogadása - s ezt nyomatékosan hangsúlyozni kell - nem gyengíti az elsőbbségi szabályok kötelező erejét, nem érinti - az 1. pontban említett kivétellel - az elsőbbségre kötelezett felelősségét.

Hangsúlyozni kell: mielőtt az elsőbbségadásra kötelezett ténylegesen megkezdi azt a műveletet, amellyel kapcsolatban elsőbbséget kell adnia (pl. elindulás, áthaladás, irányváltoztatás, bekanyarodás), meg kell győződnie ennek a műveletnek a veszélytelenségéről, és a megengedettnél nagyobb sebességgel közeledő elsőbbségre jogosult jármű részére is biztosítania kell az elsőbbséget.

Értékelni kell azonban azt is, ha az elsőbbségre jogosult szabályszegése, a sebesség túllépése is közrehatott a közúti baleset előidézésében, feltéve, hogy az az ő szabályszegésével okozati összefüggésben következett be. Ha az elsőbbségre jogosult nem jelentősen lépi túl a megengedett sebességet, a sebesség túllépése rendszerint nem áll okozati összefüggésben a balesettel, és ebben az esetben nem alapozza meg a büntetőjogi felelősségét. Nem zárható ki azonban, hogy már a nem jelentős sebességtúllépés is közrehat a baleset okozásában. Hasonló a helyzet, ha az elsőbbségre jogosult a KRESZ 1. számú függelékének III/b) pontjából reá háruló speciális közlekedési szabályt szegi meg (az enyhe lassítást elmulasztja). Ilyen esetekben az elsőbbségre jogosult büntetőjogi felelősségének feltételei a tárgyi oldalon megvannak. Nem állapítható meg az okozati összefüggés akkor, ha a baleset az elsőbbségre jogosult járművének megengedett sebessége mellett is bekövetkezett volna.

Az okozati összefüggés megállapítása esetén azonban vizsgálni kell azt is, hogy az elsőbbségre jogosultat az eredmény (a közúti baleset) tekintetében gondatlanság terheli-e. A vizsgálat során abból kell kiindulni, hogy ***a megengedett sebesség túllépése fokozza a baleset kockázatát, és csökkenti a baleset elhárításának lehetőségét****. Ha az elsőbbségre jogosult nem jelentősen lépi túl a megengedett sebességet, csak kivételes esetben állapítható meg a tudatos vagy nem tudatos gondatlansága a közúti baleset okozása tekintetében. Más a helyzet, ha az elsőbbséggel rendelkező a megengedett sebességet jelentősen túllépi. Ilyenkor általában nem számíthat arra, hogy az elsőbbségadásra kötelezett ezt idejében észleli, illetve arra kell számítania, hogy a jelentős sebességtúllépés az elsőbbségadásra kötelezettet megtévesztheti.*

11. melléklet

BH 1995.7 (részletek)

(félkövér kiemelés tőlünk – a bíróság a 12 éves gyermektől tőle közel 30 méternyi távolságban mozgó gépjárműről 1,2 m-nyi féktávolság-különbség pontos felismerését és annak megfelelő reagálást várja el!)

*…**Amikor a sértett lelépett a gyalogos-átkelőhelyre, a későbbi elütés helyétől a vádlott által vezetett személygépkocsi 27 méterre volt. Így a sértett féktávolságon belül lépett le a személygépkocsi elé, mivel az adott körülmények között az 50 km/órás sebességhez tartozó féktávolság 28, 2 méter volt**. …*

…A sértett megszegte a KRESZ 21. §-ának (6) és (8) bekezdése rendelkezését, mert annak ellenére, hogy elsőbbsége volt a gyalogos-átkelőhelyen úgy lépett le az úttestre, hogy annak veszélytelenségéről nem győződött meg. A sértettnek ez a szabályszegése azonban a bekövetkezett balesettel nincs okozati összefüggésben. …

…nem tévedett az elsőfokú bíróság akkor, amikor akként foglalt állást a tényállás körében, hogy a sértettnek az úttestre lépése – vádlott adott haladási sebessége mellett – féktávolságon belül történt. Amennyiben a vádlott személygépkocsijával a biztonságosabb – kb. 30-35 km/órás – sebességgel közelíti meg a gyalogos-átkelőhelyet, a baleset bekövetkezése - a féktávolságon kívüli lelépésre tekintettel – elkerülhető lett volna.

Helytállóan állapította meg az elsőfokú bíróság azt is, hogy mind a vádlott, mind a sértett megszegte a közlekedése során a KRESZ rendelkezéseit. …

…A kijelölt gyalogos-átkelőhelyen a gyalogosokat elsőbbség illeti meg, ami ugyan nem abszolút érvényű, de független attól, hogy a gyalogos az úttest mely széléről kezdte meg az átkelést. A vádlott az általa választott sebesség mellett nem volt abban a helyzetben, hogy a fenti elsőbbségadási kötelezettségét teljesítse. Erre csupán akkor nyílt volna lehetősége, ha – a KRESZ 43. §-ának (2) bekezdésében írtakkal összhangban – fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel közlekedik, amely a baleset helyszínének térségében feltétlenül indokolt lett volna. A kifejtettekre tekintettel a vádlott nem hivatkozhat kellő alappal a szabályszegő magatartás és a baleset közötti okozati összefüggés hiányára.

*Ugyanakkor a gyalogosok elsőbbségi helyzete a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen sem feltétlen. **A gyalogos mindenkor köteles ugyanis eleget tenni a KRESZ 21. §-ának (5) és (8) bekezdésében részletezett kötelezettségének, azaz az úttestre csak akkor léphet, ha annak a veszélytelenségéről meggyőződött, illetőleg az úttestre váratlanul nem léphet. Ennek a kötelezettségének a gyermekkorú sértett nem tett eleget, amely szabályszegő magatartást az elsőfokú bíróság is helyesen rögzítette az ítéletében**. …*

… a gyalogost a KRESZ 26. §-ának (6) bekezdésében foglalt rendelkezés akkor is köti, ha a személygépkocsi a megengedettnél nagyobb sebességgel közlekedik. Az adott esetben az nem merült fel, hogy a vádlott gépkocsijának sebessége megtévesztő lett volna és a látási viszonyok is jók voltak. ...

… A büntetés kiszabása körében irányadó bűnösségi körülményeket a városi bíróság általában helyesen sorolta fel, további enyhítő körülmény azonban a baleset és a halálos eredmény közötti okozati összefüggés közvetett volta, valamint a sértett közreható magatartása. A bűnösségi körülmények ilyen irányú változására is figyelemmel, az elsőfokú bíróság helytállóan választotta meg az alkalmazásra kerülő büntetések nemét és a főbüntetés mértéke is kellően kifejezi a cselekmény tárgyi súlyát. Nem tévedett az elsőfokú bíróság akkor sem, amikor lehetőséget látott a szabadságvesztés végrehajtásának próbaidőre felfüggesztésére. Ezt indokolttá teszik a jelentősebb nyomatékú enyhítő körülmények.

Törvényesen került sor a pénzmellékbüntetés és a közúti járművezetéstől eltiltás mellékbüntetés kiszabására is. Ez utóbbi büntetés mértékét azonban a megyei bíróság eltúlzottan szigorúnak találta. A sértett jelentősebb súlyú közreható magatartására tekintettel – amelyet az elsőfokú bíróság nem értékelt – a másodfokú bíróság lehetőséget látott az eltiltás tartalmának nagyobb mértékű enyhítésére, ezért azt 2 év 6 hónapra mérsékelte. (Vas Megyei Bíróság Bf. 15/1994. sz.)

12. melléklet

10 km/h sebességhatár-csökkentés hatása Franciaországban

Franciaországban 2018. július 1-jétől – a svéd és flamand 70 km/h-s, a norvég, svájci, dán, holland 80 km/h-s példák nyomán – 90 km/h-ról 80 km/h-ra csökkentették a sebességhatárt.

Az intézkedés hatását egy éven át vizsgálta a francia kormány kutatóintézete, a Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement – magyarul kb. Kockázati, Környezeti, Mobilitási és Fejlesztési Tudományok és Tanulmányok Központja).
Ebben a mellékletben a Cerema tanulmányának[7] legfontosabb megállapításai találhatók meg.

A lényeg: az intézkedés hatására *az érintett útszakaszokon*

- a közlekedő gépjárművek tényleges sebessége átlagosan 3–4 km/h-val csökkent,
- a balesetben meghaltak száma 13%-kal csökkent,
- miközben az eljutási idő km-enként 1 másodperccel nőtt.

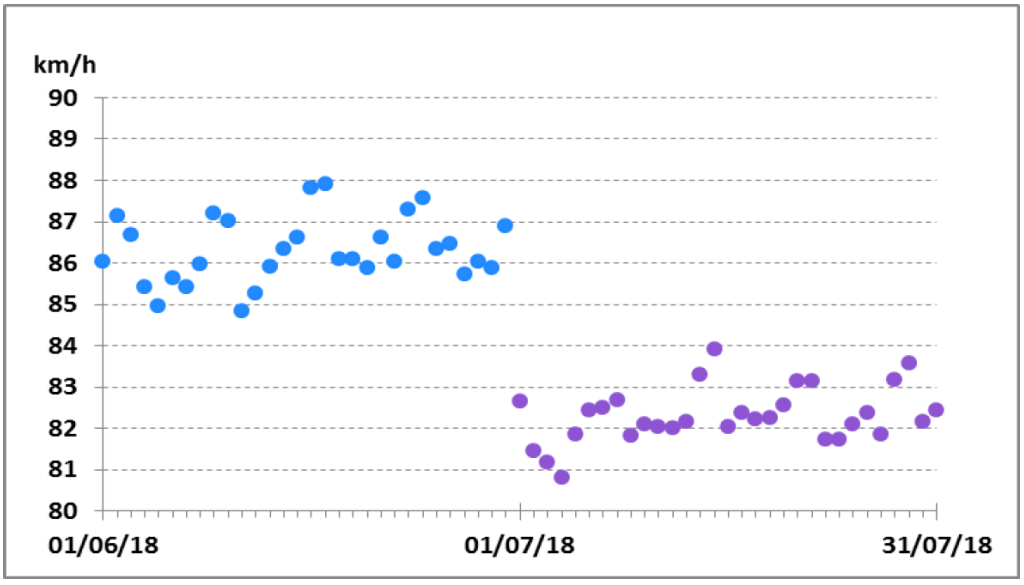
Az eredmény értelmezéséhez fontos, hogy a vizsgált időszakban az intézkedéstől függetlenül:

- az ún. sárgamellényes mozgalom tüntetői rengeteg fix telepítésű sebességellenőrző-berendezést rongáltak meg,
- Franciaország *teljes* úthálózatát tekintve a baleseti halálozás 10%-kal nőtt,
- a tényleges eljutásiidő-növekedés 1 perc 40 másodperc 100 km-re, vagyis egy 200 km-es út alatt sem éri el egy cigarettaszünet időtartamát.

A sebességválasztásban az intézkedést követően bekövetkezett változást a Cerema ábráival mutatjuk be.

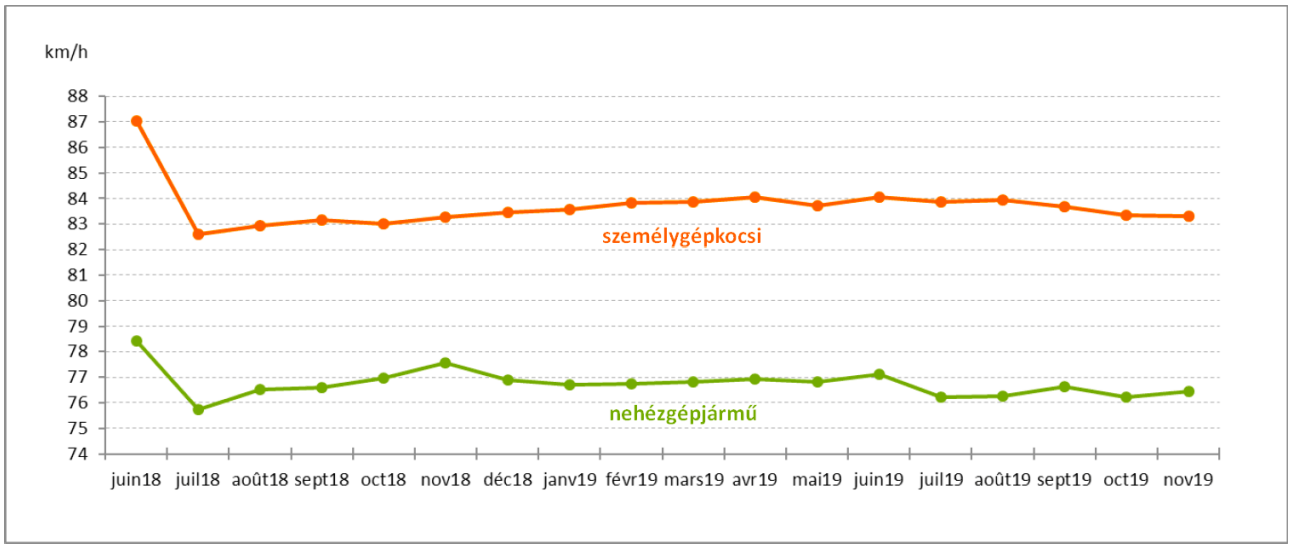
A jobb oldali ábra a személygépkocsik napi átlagos sebességét mutatja a 2018. július elsejei határnapot megelőző és követő hónapban.

A következő oldal ábráján pedig az átlagos havi mért



[7] Tempez, G. – Millot, M.: Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h Évaluation – Éléments à 18 mois. Cerema, Bron, Janvier 2020

sebességek láthatók, külön a személygépkocsikra és külön a nehézjárművekre.



Bár a Cerema megállapította, hogy a személygépkocsik 58%-a 80 km/h fölötti sebességgel halad, mint az ábrából is leolvasható, mégis nagyon jelentősen csökkent az átlagos sebesség.

Az intézkedés társadalmi fogadtatásáról a tanulmány szerzői megemlítik, hogy az elvégzett közvéleménykutatások szerint az emberek az eljutási idő növekedését a ténylegesnél jóval nagyobbra becsülik, illetve, hogy az ellenzők száma az intézkedés bevezetése előttihez képest (2018 áprilisában 70% ellenző) az eredményes bevezetés után 2019 márciusára 10%-kal (60%-ra), 2019 októberére picivel tovább (58%-ra) csökkent.

13. melléklet

Érdemes tanulni az Iskola utca példájából

Dorogon, az Iskola utcában olyan beavatkozás történt, amely országosan is tanulságos lehet, ezért érdemes bemutatni.

2020 tavaszán hirtelen tele lett a média és a közösségi hálózatok Dorog új 3D-s zebrájával.
A dorogi rendőrök büszkén pózoltak[8] a szakma által a világon sehol sem elfogadott pacsmagoláson – lelkesedésük érthetetlen.

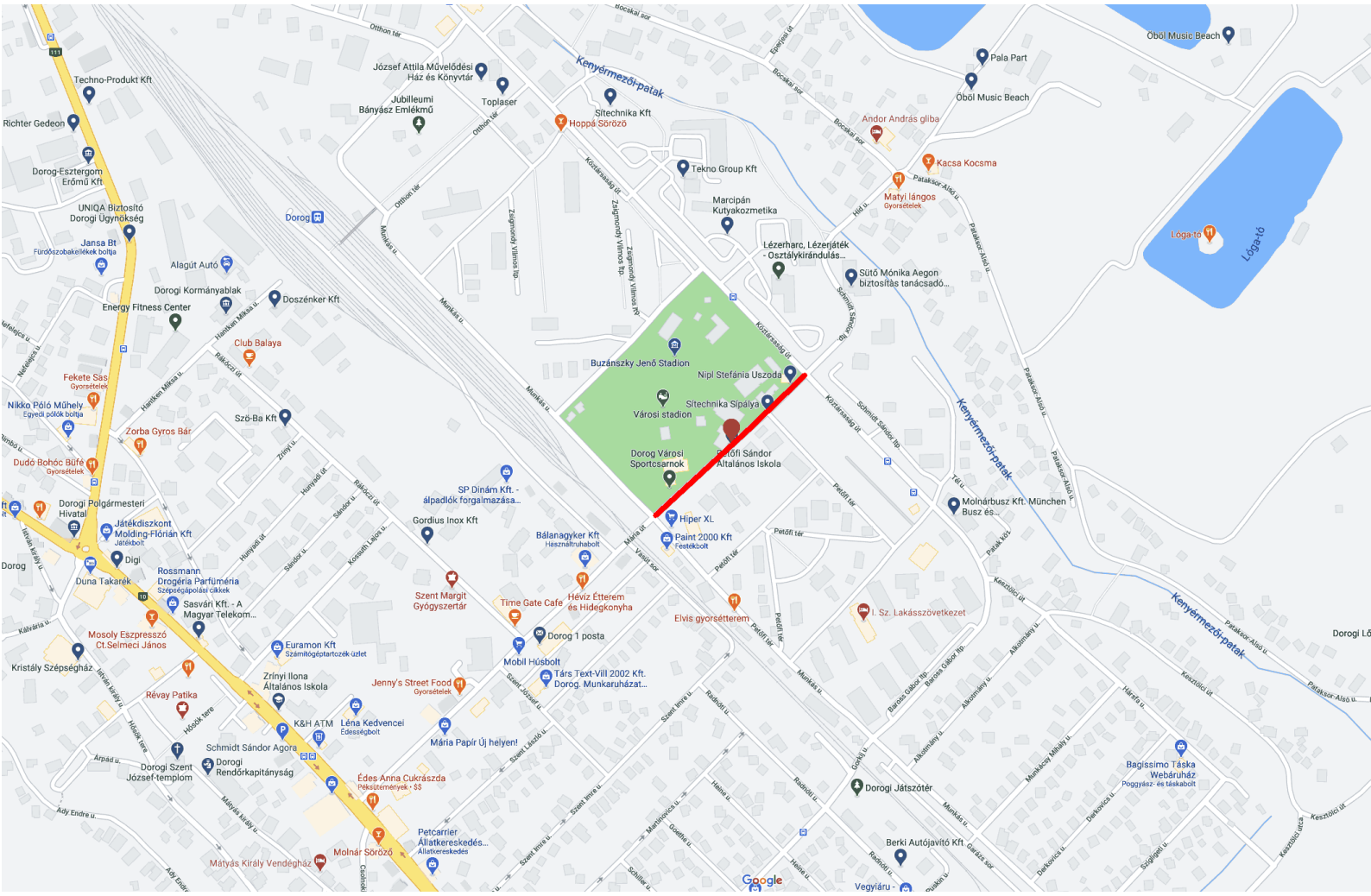
Közérdekűadat-igénylést nyújtottunk be a közút kezelőjéhez és a Komárom-Esztergom Megyei Rendőr-főkapitánysághoz, hogy megismerjük e furcsa dolog hátterét.[9]

[8]. Kép forrása: http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/kozlekedesrendeszet/rendorok-a-zebran Közlekedésbiztonsági szemléletformáló fotón akkor sem helyeznénk zebra elé a jogszabályban meghatározott távolságon belül, ráadásul a menetiránnyal szemben várakozó gépkocsit, ha az út egyébként éppen le van zárva a forgalom elől. Az, hogy négy rendőr vigyorogva sétálgat a szakmai nihilen, rá se hederítve a látómezőt kitakaró gépkocsira, beállított képen is erős és letaglózó vizuális üzenet.

[9] A korrekt adatszolgáltatást mindkét szervnek köszönjük.

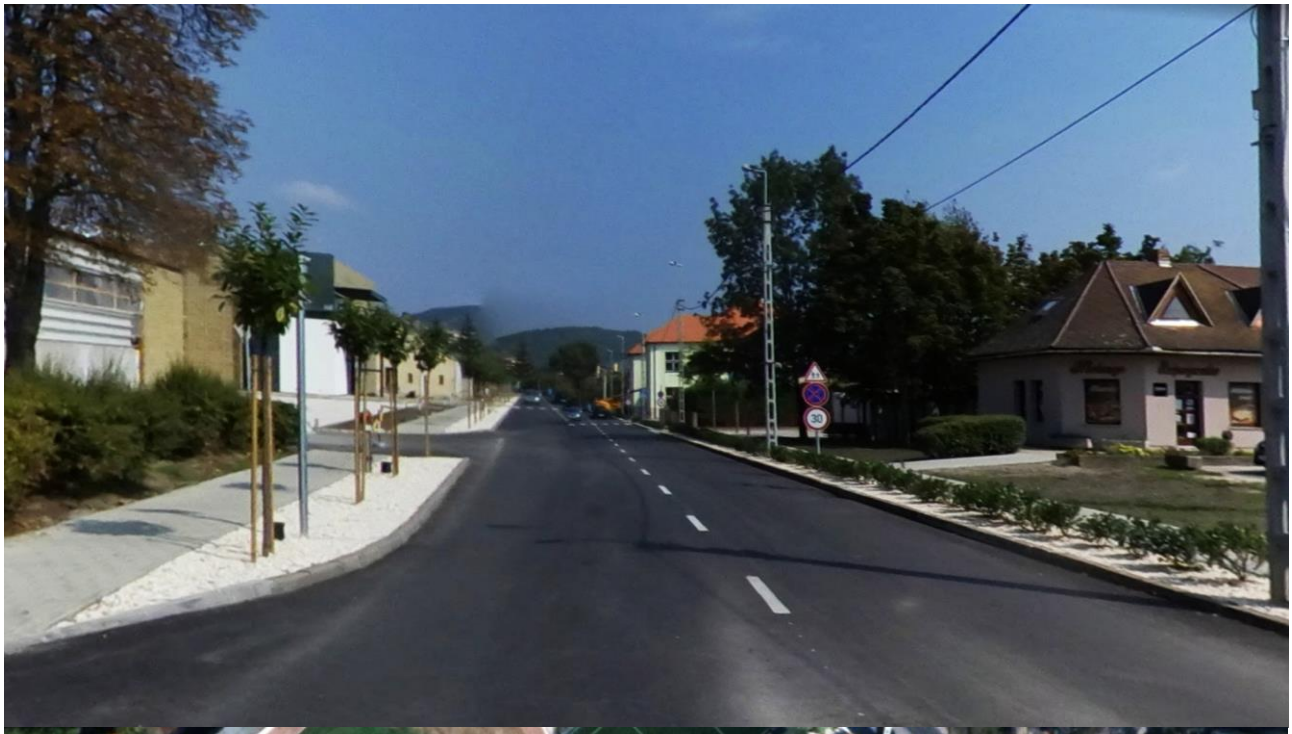
A helyszín

Dorog nem egészen 12 ezer fős település Komárom-Esztergom megyében, azonban sűrűn lakott (népsűrűsége: 1027,3 fő/km²).



Az Iskola utca[10] helyzete sajátos, és a gyerekek biztonsága szempontjából akár kedvezőtlennek is mondható, mivel kapcsolatot biztosít a 10 jelű fkl. út és a Schmidt Sándor lakótelep között, járműforgalmának vélhetőleg ezért lehet elsőbbsége pl. a keresztező Munkás utcával szemben – ez azonban máris megágyaz a gyorshajtásnak.

[10] Google Maps és Street View felvételek



Adatigénylésből nyert információk

Dorog, Iskola utcában forgalom számlálásra nem került sor, így forgalom számlálási adatokkal hivatalunk nem rendelkezik.
Tárgyi utca két városrészt összekötő nagy forgalmú útszakasz, melynek mindkét oldalán több intézmény (Általános Iskola, Sportcsarnok, Uszoda) található, ezért a gyalogosforgalma igen jelentős.
Ezen útszakasz teljeskörű felújítására került sor 2018-ban, melynek során gyalogátkelőhely közelében mindkét irányból 30 km-es sebességkorlátozó tábla került kihelyezésre.
Ebben az évben a Városi Rendőrkapitányság kezdeményezésére az általuk létrehozott Megyei Közlekedésbiztonsági Alapítvány anyagi támogatásával valamint az Önkormányzat jóváhagyásával úgynevezett 3 dimenziós gyalogátkelőhely került felfestésre az elmúlt hónapban.
A járványhelyzet miatt jelenleg az utcában lévő intézmények zárva tartanak, ezért a gyalogosforgalom is jelentősen mérséklődött, így az újonnan telepített gyalogátkelőhely hatékonyságáról jelenleg még nincs reális információnk.

Dorog Város Iskola utcában 2018 év előtt un. „fekvőrendőrrel" védett gyalogátkelőhely került elhelyezésre, melynek műszaki állapota az útfelújítás évében már erősen kifogásolható állapotúvá vált. A 2018 évi út és járda felújítás során ezen mechanikai gyalogátkelőhely védelem elbontásra került, helyette új felfestésű gyalogátkelőhely került kiépítésre, mindkét irányból 30 km-es sebességkorlátozó tábla kihelyezésével, melyet ebben az évben követett a kísérleti jelleggel kialakított 3 dimenziós térhatású gyalogátkelőhely.

1.) Dorog, Iskola utcában az elmúlt három évben (2017 - 2018 – 2019.) 3 esetben következett be személysérüléssel járó közúti közlekedési baleset.

2017. évben a könnyű sérüléses közúti közlekedési baleset 2 gépjármű részvételével elsőbbségadás meg nem adása miatt következett be.
2018. évben könnyű sérüléses közúti közlekedési baleset során egy tehergépjármű szabálytalan elindulása következtében autóbusznak ütközött.
2019. évben könnyű sérüléses közúti közlekedési baleset során az uszodánál lévő kijelölt gyalogátkelőhelyen a gépjármű vezetője nem adott elsőbbséget a gyalogátkelőhelyen szabályosan áthaladni szándékozó gyermekkorú gyalogos részére.

2.) Az adott útszakaszon a Dorogi Rendőrkapitányság állománya naponta tart közúti ellenőrzést, a napi szolgálat ellátásuk során ezen útszakaszt kiemelten kezelik. Pontos adat arra vonatkozóan, hogy hány alkalommal és alkalmanként hány órában tartottak ellenőrzést nem áll a rendelkezésünkre.

3.) 2019-ben az adott útszakaszon átlagosan heti 2 alkalommal, különböző időszakokban került sor sebességellenőrzésre, melynek következtében 2019-ben 18 esteben indítottunk közigazgatási eljárást, míg 122 esetben helyszíni bírság kiszabására került sor. A szabálysértési feljelentések számáról ez esetben sem készült statisztika.

2019. évet megelőzően ezen útszakaszon végzett sebesség ellenőrzésekről nem készült statisztikai kimutatás, mivel ezen út nem szerepelt a regisztrációs mérési helyek között.

Médiából nyert információk

A médiának is föltűnt, hogy meglévő, bizonyítottan biztonságnövelő megoldás HELYETT létesült a 3D:
https://totalcar.hu/magazin/hirek/2020/04/12/ilyen_lett_a_dorogi_3d-s_zebra/

A kezdeményező technikus mondja el, miért értelmetlen az egész:
https://alapjarat.hu/aktualis/elesben-vethetik-be-dorogon-3d-s-zebrakat

A dorogimedence.hu tudósításai:
http://dorogimedence.hu/index.php/2019/12/30/video-teszteltek-a-dorogi-3d-zebrat/
http://dorogimedence.hu/index.php/2020/04/28/a-the-beatles-egyuttest-imitalva-adtak-at-a-haromdimenzios-zebrat-dorogon/

A kemma.hu tudósításai:
https://www.kemma.hu/kek-hirek/helyi-kek-hirek/elkeszult-dorog-3d-s-zebraja-2230353/
https://www.kemma.hu/kek-hirek/helyi-kek-hirek/elkeszult-dorog-3d-s-zebraja-2230353/

Videó az átadásról:
https://youtu.be/pEo0Sf7WFuA

Videó, melyben a készítője maga mondja el, hogy a 3D hatás csak 25–30 km/h megközelítési sebesség alatt alakul ki:
https://youtu.be/-3l2ts1wLXI

Összegző értékelés

Kiderült tehát, hogy:

1. Dorogon, az Iskola utcában régebbi időpontban valamilyen védelmet, menetdinamikai küszöböt (?) telepítettek. 2018-ban az úttestet és járdát valamilyen mértékben felújították, ennek során a gyalogos-átkelőhely mechanikai védelmét megszüntették. A megszüntetés oka, szakmai megalapozottsága nem ismert. A közút kezelője ÁNF adattal nem rendelkezik, a nehézjármű-részarányt nem ismeri. Mivel még ezek a legalapvetőbb információk sem állnak rendelkezésre, a döntés nem tűnik megalapozottnak.
2. A felújítást követően a mechanikai védelem helyett 30 km/h sebességkorlátozás jelzőtáblával való elrendelésétől remélték az átkelőhely biztonságát. Az, hogy a rendőrség szűkös kapacitásai ellenére átlagosan hetente kétszer (!) végez sebességellenőrzést ezen a rövid szakaszon, mindennél többet mond a közútkezelői elképzelés eredménytelenségéről.
3. Mivel a mechanikai védelem megszüntetését követően a gépjárművek immár nemcsak egymást ütötték ki, hanem gyermeket is gázoltak, az illetékesek számára is világossá válhatott, hogy a mechanikai védelem elbontása hiba volt.

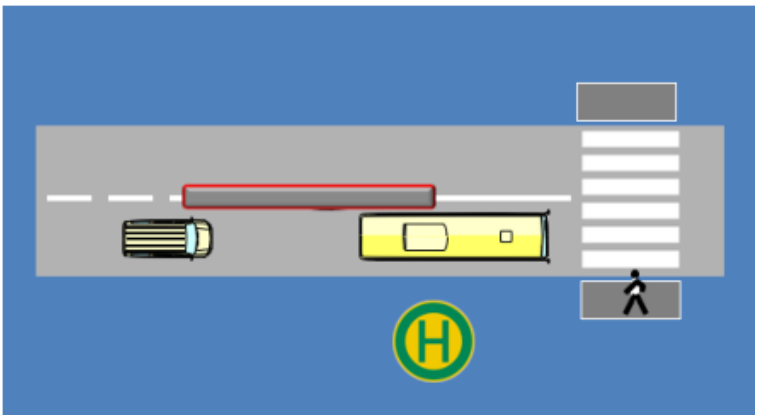
4. Nagy kérdés, hogy miért nem valamilyen – akár a korábbitól eltérő – mechanikai védelem mellett döntöttek? Vélelmezzük, hogy a gyalogosok, a gyerekek biztonságánál nagyobb prioritást kapott az autózás kényelme: ne kelljen bukkanni, és különösen ne, ha az ember nagy sebességgel dönget.
5. Egészen megdöbbentő, hogy a 3D-re – ha igaz a cikk – egy rendőr őrnagy tett javaslatot (pedig a rendőrök általában jól ismerik a fizikát, hiszen a balesetek helyszíneléséhez, vizsgálatához nélkülözhetetlen a fizikai tudás). Majd a cikkben bevallják, hogy „főleg akkor látványos”, ha a gépkocsi 25–30 km/h-nál nem nagyobb sebességgel közelíti meg az átkelőt. Tehát a készítők szerint is pont arra nem alkalmas, amire kellene: a gyorshajtások, és a gyorshajtások jelentette veszély elleni védelemre…
6. A 3D-t végül a forgalmi irányok figyelmen kívül hagyásával festették föl: a Köztársaság utca felől a Munkás utca felé haladók számára a 3D minta fordítva van, tehát valójában nincs. No persze, ha onnan nézzük, hogy a 3D gyakorlatilag hatástalan, akkor végső soron mindegy, melyik irányból van fölfestve…

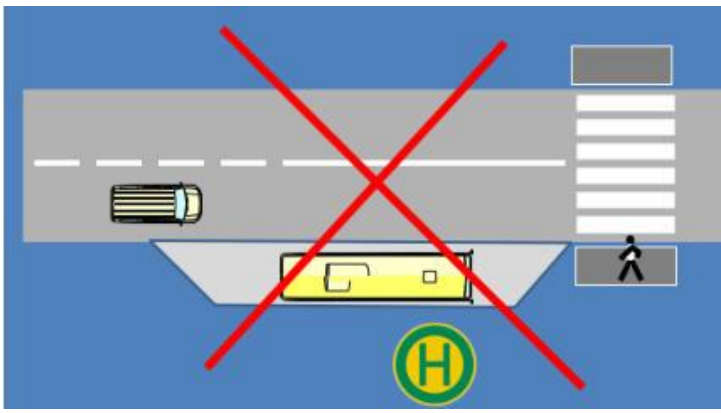
14. melléklet

Autóbuszmegálló és gyalogos-átkelőhely elrendezése

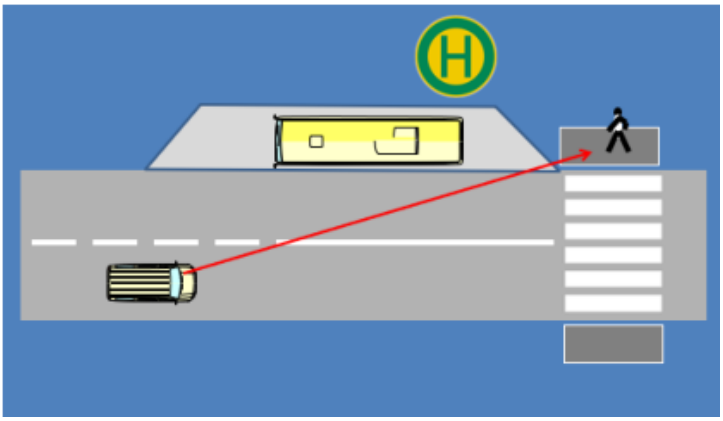
Joachim Zwirner, a karlsruhei közlekedésrendészet vezetője honlapján[11] tanulságosan rendszerezve tekinti át az elrendezés német szabályok alapján lehetséges alapváltozatait, ezért anyagát átvettük:

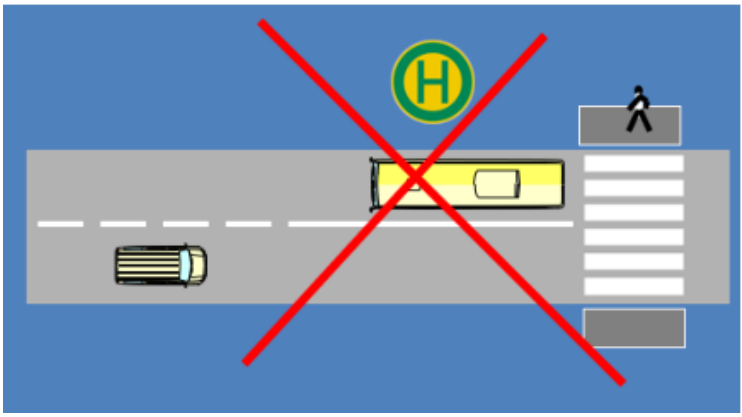
1. Az autóbusz az átkelőhely előtt áll meg. Balra a helyes, a busz kikerülését hatékonyan megakadályozó kialakítás, jobbra az elvetendő elrendezés.





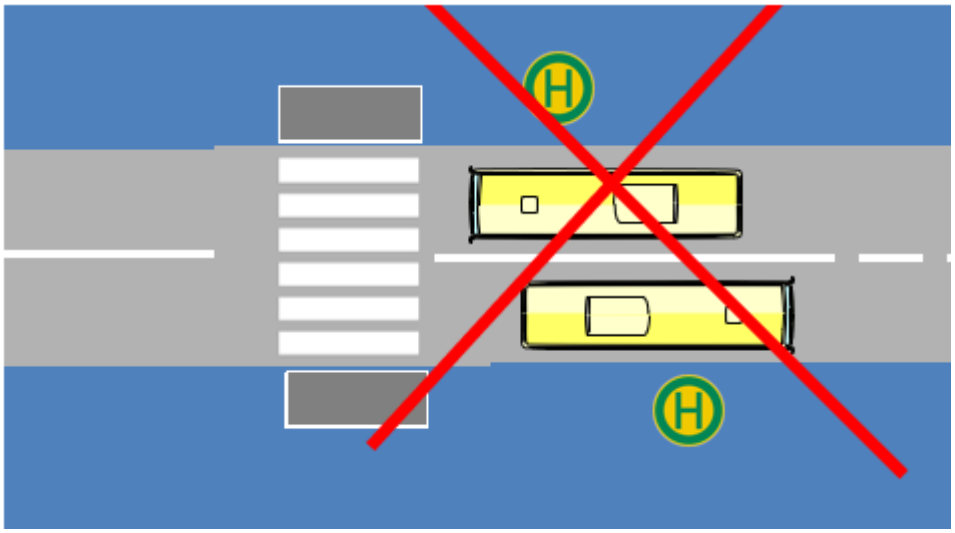
2. Az átkelőhely után, öbölben megálló busz nem korlátozza a látómezőt, ez így biztonságos (bal oldali rajz), a forgalmi sávban megálló busz azonban korlátozza a látómezőt (jobb oldali rajz), ez veszélyes.

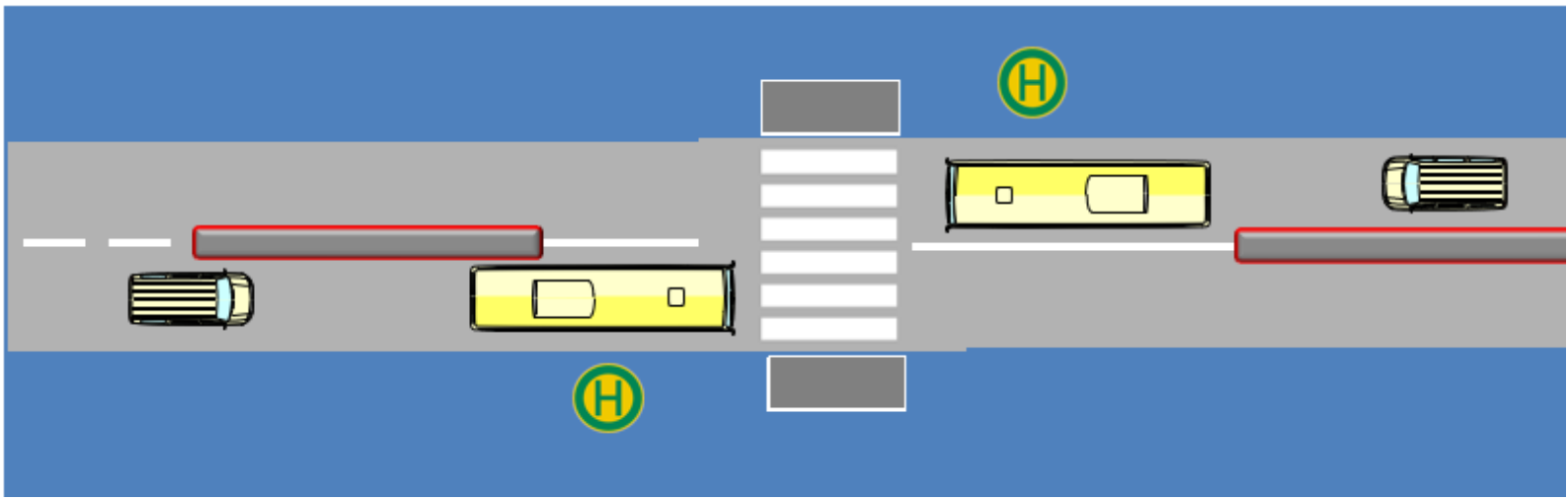


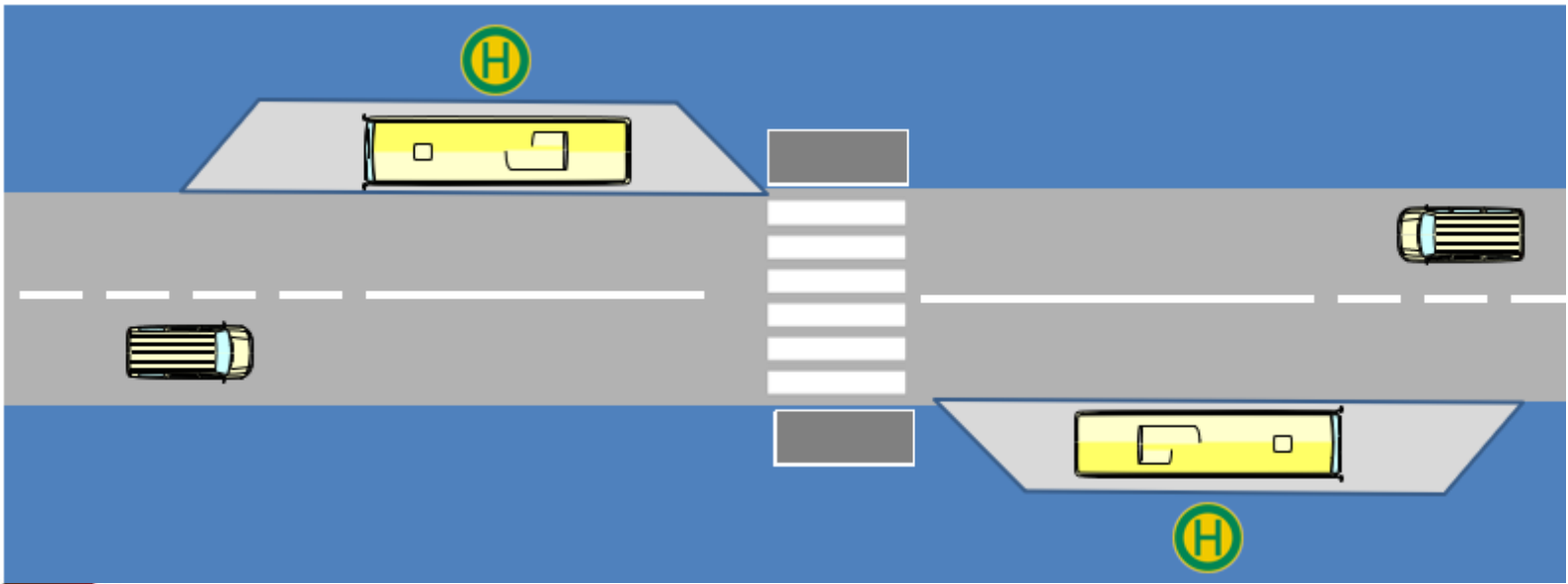


[11] http://www.joachimzwirner.de/fussverkehr59-a.htm

3. Ha mindkét forgalmi irányban megállóhely létesül, az egymással szembeni elrendezés náluk tilos, az átlapolt megoldásokat kell választani.







15. melléklet

Gyorshajtások kezelése Svájcban

A következőkben bemutatjuk a gyorshajtások elleni fellépés svájci módszerének fontosabb elemeit. Mivel a gyalogos-átkelőhelyek lakott területen igazán gyakoriak, ezért a büntetési tételek közül csak a lakott területen relevánsakra szorítkozunk.

1. A mérések jogszabályban meghatározott módszertana

A sebességellenőrzésre vonatkozó előírásokat a Bundesrat által elfogadott közúti közlekedési ellenőrzési jogszabályon[12] (741.013 Strassenverkehrskontrollverordnung, SKV) alapuló, a Szövetségi Útügyi Hivatal által kiadott rendelet[13] (741.013.1 Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung, VSKV-ASTRA) szabályozza.

A méréseket az alábbi technológiával végezve, a következő egész számra felkerekített mért értékekből az alábbi értékeket kell levonni:[14]

Alkalmazott mérésmód	Levonás, km/h
Radar	5
Lézer	3
Fix radar mérőpont ívekben	10
Menet közbeni radaros mérés gépjárműből vagy helikopterből	7
Fix induktív hurok, piezoszenzor, optikai küszöbdetektor	5
Szakaszellenőrzés (section controll)	5
Követő sebességmeghatározás[15], min 500 m hosszon követés esetén	15
Követő sebességmeghatározás, min. 1000 m hosszon követés esetén	10

A sebességtúllépés mértékétől függően az alábbi kategóriákat különböztetik meg:

- a közlekedési szabályok enyhe fokú megsértése,
- a közlekedési szabályok durva megsértése,
- a közlekedési szabályok minősített durva megsértése (Raserdelikt a Via Sicura alapján).

A kiszabható büntetéseket a következő oldalon táblázatban foglaltuk össze[16].

[12] https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20063193/index.html
[13] https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20080078/index.html#a8
[14] A táblázat ≤100 km/h-ig érvényes. 101–150 km/h mért érték esetén +1, ívekben +4 km/h a korrekció, 151 km/h fölött újabb 1 km/h.
[15] Nem bízzák a sebességellenőrzést csupán a 4300 telepített eszközre, a telepített és járműre szerelt eszközök mellett a gyorshajtót követő rendőrautó és a gyorshajtó sebességének összehasonlítása alapján is büntetnek.
[16] Táblázat forrása: 741.031 Ordnungsbussenverordnung, Anhang 1 303 és 741.01 SVG

Túllépés mértéke	Büntetés, ha v_{eng} = 30 km/h	Büntetés, ha v_{eng} = 50 km/h
1–5 km/h	40 CHF	40 CHF
6–10 km/h	120 CHF	120 CHF
11–15 km/h	250 CHF	250 CHF
16–17 km/h	400 CHF + figyelmeztetés	–
18–19 km/h	600 CHF + figyelmeztetés	–
16–20 km/h	–	400 CHF + figyelmeztetés
20–24 km/h	**30 napi tétel pénzbüntetés + min. 1 hónap vezetői engedély bevonás**	–
21–24 km/h	–	600 CHF + min. 1 hónap vezetői engedély bevonás
25–29 km/h	**50 napi tétel pénzbüntetés + min. 3 hónap vezetői engedély bevonás**	**20 napi tétel pénzbüntetés + min. 3 hónap vezetői engedély bevonás**
30–34 km/h	**90 napi tétel pénzbüntetés + min. 3 hónap vezetői engedély bevonás**	**50 napi tétel pénzbüntetés + min. 3 hónap vezetői engedély bevonás**
35–39 km/h	**120 napi tétel pénzbüntetés + min. 3 hónap vezetői engedély bevonás**	**70 napi tétel pénzbüntetés + min. 3 hónap vezetői engedély bevonás**
40–49 km/h	–	**120 napi tétel pénzbüntetés + min. 3 hónap vezetői engedély bevonás**
>40 km/h	***min. 1 év szabadságvesztés + min. 2 év vezetői engedély bevonás***	–
>50 km/h	–	***min. 1 év szabadságvesztés + min. 2 év vezetői engedély bevonás***

Jelmagyarázat:

- a közlekedési szabályok enyhe fokú megsértése,
- **a közlekedési szabályok durva megsértése**,
- ***a közlekedési szabályok minősített durva megsértése (Raserdelikt).***

Példák:

- 34 km/h lézerrel 30-as zónában = 40 CHF,
- 53 km/h lézerrel 30-as zónában = 30 napi tétel pénzbüntetés + min. 1 hónap jogosítvány bevonás,
- 74 km/h lézerrel 30-as zónában = (min.) 1 év szabadságvesztés + 2 év jogosítvány bevonás,
- 74 km/h 50-es sebességhatárnál = 600 CHF + min. 1 hónap jogosítvány bevonás.

16. melléklet

Kérdőívünkre érkezett visszajelzések

1.

Üdv!

Sajnos általánosságban van baj a közlekedési morállal, különösen Borsod megyében.
Gyakran közlekedem autóval Budapesten is, ahol annak ellenére, hogy sokkal több autó mozog, sokkal nagyobb biztonságban érzem magam ott, mint pl. Miskolcon közlekedve.
Itt rengeteg az erőszakos módon közlekedő, meg aki ha még esetleg ismeri is a szabályt, akkor sem tartja be.
Nem egyszer van, hogy bár én is megszegem a szabályt és 60-al megyek ott, ahol csak 50-el lehetne menni,de a sarkamban, a lökhárítómtól 10 cm-re jön agy autó, aki alig bírja kivárni, hogy megelőzzön 70-el és mikor elmegy mellettem, még szemrehányóan be is bámul az ablakon, hogy mit tökölődöm ilyen lassan.
Mintha egy túlélési verseny lenne, sokan úgy közlekednek, versenyeznek egymással, hogy 3 perccel hamarabb odaérjenek a céljukhoz, ezáltal másokat veszélybe sodorva, de ezzel nem törődnek. Aztán ha baj van, legtöbbször az ártatlan lesz az áldozat.
Na meg ott van az a meglévő szabály, miszerint ha kanyarodik az autó egy merőleges másik útra, akkor elsőbbséget kell adni a bekanyarodó úton a kereszteződésben áthaladó gyalogosnak zebra hiányában is. Szerintem 10-ből egy autós tartja be. Pl Miskolcon, a Mindszent tér felől haladó autók, akik a Papszer úton haladnak, és jobbra befordulnak a Csengey utcába, rendszeresen dudálnak, és majdnem elütnek, mikor átkelnék itt gyalog az úton tovább menve a Papszer úton. Nem így kellene lennie, de most már hogy életbe maradjak, inkább kivárom az összes autót - többet ér az életem, mint a mások által meg nem adott elsőbbségem.
Régebben élményt adott részemre a vezetés, de ezek miatt eljutottam oda, hogy most már inkább kényszerből vezetek mert muszáj valahogy eljussak A-ból B-be.

2.

Dolgoztam Vas megyében. Ott működik a zebrán való átkelésnél az elsőbbség adás. Sajnos ez Borsod megyében nem működik megfelelően. Nem tudom hogy miért. Itt a zebránál ha lelép az ember, akkor is szét kell nézni mert elütik. Vas megyében csak közeledik az ember a zebrához már megáll a kocsi és várja a sofőr, hogy a gyalogos átkeljen. Más a közlekedési morál.

Talán amiatt lehetséges a jobb közlekedési morál, hogy azon a területen több a nyugati/elsősorban Osztrák/túrista és onnan többen járnak át dolgozni Austriába, és mivel ott jobban büntetik a szabálysértést hozzá szoktak a szabályok betartásához. Nálunk inkább az egyszerű emberek tartják be a szabályokat, mert eleve félnek a büntetéstől. Ezenkívül még azok is akik megjárták a Nyugatot. Örülök hogy megoszthattam önökkel tapasztalataimat. Tisztelettel ...

3.

Tisztelt Kerékpáros Miskolc Egyesület!

...nak hívnak és a győri Széchenyi István Egyetem közlekedésmérnöki karának a végzős hallgatója vagyok! Láttam és kitöltöttem az Önök zebrákkal foglalkozó kérdőívét, és nagyon felvillanyozott, mert én jelenleg a "Gyalogosok közlekedésbiztonságának bemutatása Győrben" címmel írom a szakdolgozatom, és egy olyan kéréssel fordulok Önökhöz, hogyha nem privát célú a dolog, hogy a kiértékelés után esetleg el tudnák-e küldeni a kérdőívnek az eredményét, mert nagyon találó felvetések vannak benne, és ezek segítségemre lehetnének a szakdolgozatomban.
Önök bizonyára nagyobb közeget lefednek, ezért gondoltam ha nem gond esetleg!
Válaszukat előre is köszönöm!

Tisztelettel:
...

4.

Tisztelt Egyesület, nagyon jónak tartom a kezdeményezésüket, ehhez Győr-Moson-Sopron megyei szállal "kapcsolódnánk".
http://www.kisalfold.hu/dunantul/figyelem_keressuk_a_rosszul_festett_sotetben_alig_lathato_megyei_gyalogatkelohelyeket/2553400/

A cikkeket majd elküldöm Önöknek. Üdvözlettel, ...

5.

Kedves Egyesületi Tagok!

Nemrégiben az alábbi online kérdőívükre bukkantunk: https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSclKiK0-e_JWOXz5qzvklLiWOZUwHkUXgZswX_hupXcEi-q0g/viewform.

Érdeklődni szeretnék, hogy a kérdőív eredményei mikor és hol lesznek elérhetőek?

Előre is köszönöm a segítségüket!

6.

A kerékpárosok körében tudatosítani kellene, hogy kerékpáron ülve nincs elsőbbsége a zebrán való áthaktáskor, sőt tiltott is számukra. Csak leszállva, a kerékpárt tolva használhatják a zebrát.

Kerékpáron ülve ugyanúgy elsőbbséget kell adniuk a gyalogosoknak, mint a más jàrmüvel közlekedőknek, s nem cikázhatnak át a gyalogosok között.

Ha a közelben van kijelölt kerékpárút, akkor a kerékpáros köteles legyen azt használni, ne cikázzon az autók között, mert Ő gyorsabban akar haladni.

Még egy dolgot tudatosítani kellene a gyalogosok körében: ha jól láthatóan, energikusan közelít a zebrához, ne torpanjon meg a járda szélétől 1 méterre, hogy ott elkezdjen integetni a járművezetőknek, hogy menjenek.

7.

Üdvözlöm!

A Boon.hu oldalon olvastam a cikket,hogy a zebrák biztonságosabbá tételéhez gyűjtenek ötleteket.
Van egy javaslatom,bár lehet, hogy forgalomszervezési szempontból nehéz kivitelezni.
Én úgy látom a zebrán történő balesetek nagyon-nagy része amiatt következik be,hogy az egyik kanyarodósávban zöld van az autóknak ,és a zebrán is.
Nem is olyan régen a Zsigmondi kereszteződésben egy néni került a kamion alá és meghalt,mert egyszerre indultak.
Nos az az ötletem,hogy nem lehetne-e úgy kivitelezni az átkelést,hogy a kereszteződésben minden autós sávban piros a jelzés,és a gyalogosok,bicajosok,kapnak 20-30 másodpercet az átkelésre,de minden irányból,minden irányba.
hasonlóan mint a leni képen.
Nem tudom ezt mennyire lehetne a zöldhullámokkal összehangolni,de hátha:)
így nem lenne ütközési pont a gyalogos és az autók között

üdvözlettel:
...

IRODALOMJEGYZÉK

Dokumentumok

(Az egyes részekben szürke mezőben idézett egyezményeket, jogszabályokat, útügyi műszaki előírásokat itt külön már nem hivatkozzuk.)

ADAC: Das Elterntaxi an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis. ADAC e.V., München, 2018

ADAC (külön megkeresésre digitális formátumban megküldött 2009-es anyagok):
- Forderungen: Für die Fußgängersicherheit mehr Europa wagen
- Methodik: So haben wir Fußgängerüberwege getestet
- Fußgängerüberwege in Europa: Bunte Vielfalt auf der Suche nach der besten Lösung
- Ergebnisse des ADAC-Tests von Fußgängerüberwegen: Es lebe der Unterschied – in Europa, aber auch in Deutschland
- ADAC-Test: Fußgängerüberwege 2009

Adámy – Büki – Csordás – Dobos – Geszler – Hajnal – Mocsári – Nagy-Pál – Pál – Verdes: Kijelölt gyalogos-átkelőhelyek. Javaslatok a kijelölt gyalogos-átkelőhelyek biztonságának növelésére. Magyar Közút Nzrt., Budapest, 2019 (1. változat)

A közlekedési jogalkalmazás egyes kérdései (Közlekedési Bírák Egyesülete, 1998) c. cikkgyűjtemény II. fejezetének (A gyalogos balesetek néhány összefüggése) alábbi tanulmányai:
- Sebestyén, K.: A gyalogátkelőhelyen történt balesetek elbírálásának fővárosi gyakorlatáról
- Destek, M.: Gyalogos átkelőhelyek megközelítésének fizikai összefüggései
- Melegh, G.: Gyalogosok és járművezetők közötti konfliktusok főbb jellemzői a baleset vizsgálatának tükrében
- Melegh, G.: Az elütések általános lefolyása
- Destek, M.: Kijelölt gyalogos-átkelőhely és a „gondos-modell”

Aménagement d’infrastructures sur la voirie hors agglomération, Luxembourg, 2015

Amt der Landesregierung NÖ, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten: Schulwegsicherung in Niederösterreich, 2018

Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V.: Renaissance der Zebrastreifen. in: Fußnote 04, Information der Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V., Ausgabe März 2002

Arbeitskreis Verkehrssachverständige: Richtlinie 1. Grundlagen für die Anordnung eines Schutzweges (ohne Signalregelung). Land Steiermark, in d. F. 2011

Bernhardsgrütter, A. – Koller, A. – Regli, P.: Empfehlung zur Anordnung und Gestaltung der Haltestellen im öffentlichen Personennahverkehr. Attraktive und gut zugängliche Bushaltestellen. Kanton St.Gallen, Volkswirtschaftsdepartement, Amt für öffentlichen Verkehr, St. Gallen, 2016

Beurteilungsschema von neuen Fussgängerstreifen auf Staatsstrassen. Kanton Zürich Baudirektion Tiefbauamt, 2017

Bissessar, R. – Tonder, C.: Pedestrian Scramble Crossings – A Tale of Two Cities. Toronto – Calgary, 2009

Chi Liu – Zhongren Wang: Integrating Visibility, Parking Restriction, and Driver's Field View for Enhancing Pedestrian Crossing Safety. International Journal of Transportation Science and Technology, vol. 2, no. 4, 2013. pp. 351–356

Crossing the road in Britain, 1931–1976, Liverpool John Moores University, The Historical Journal, 49, 2 (2006), pp. 477–496

Česká technická norma ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Český normalizační institut, Praha, 2006. január. ICS 93.080.10

De Vadder, J. – Monteyne, A.: Gevleugelde voetgangersoversteek. Gedrags- en conflictevaluatiestudie. MINT NV, Mechelen, 2019

Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband e.V.: Sicheres Queren. Sicherheit auch für blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer, Berlin, 2016

Esminės Kelių eismo taisyklių naujovės nuo 2018-11-01. A litván szakminisztérium anyaga a KET 2018. évi módosításáról. Másolatban átadta Litvánia budapesti nagykövete.

Fayish, A. C. – Gross, F.: Safety Effectiveness of Leading Pedestrian Intervals Evaluated by a Before–After Study with Comparison Groups. Transportation Research Record, Vol. 2198, 1/2010, pp. 15–22

Finch, E.: Pedestrian Comfort Level Guidance for London, Version 2 (2019), TfL

Fülöp Á.–Fülöp N. – Major R.: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban. Harmadik, hatályosított, bővített kiadás. HVG-ORAC, Budapest, 2014

Gerlach, J – Leven, T. – Leven, J.: Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden. 3. aktualisierte Auflage. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, 2019

Holló, P.: Magyarország közúti közlekedésbiztonsága. In: Közlekedéstudományi szemle, XLVI. évf. 12. sz., 1996. december, pp. 453–460

Hóz, E: A KRESZ-tervezet legfontosabb alapelvei a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében. In: KTI Közlekedéstudományi Intézet 2011–2012 évkönyv, Budapest 2013. pp. 88-100

Kaufmann-Hayoz, R. et al.: Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz. Bundesamt für Strassen, Bern, 2010

Korhonen, A.: Traffic safety at pedestrian zebra crossings. Long-term research and development programme for road safety. LINTU-Reports 7B/2007. Helsinki, 2007

Kühn, R.: Zebrastreifen. Richtlinie für Schutzwege. Land Salzburg, Referat 6/24, 2008

Land Tirol: Leitfaden für die Anlage von Schutzwegen und sonstigen Fußgängerquerungsstellen. Land Tirol Abteilung Verkehrsplanung, 2006

Leeb, R: Bedeutung und Umsetzung der Norm im urbanen Kontext und in ländlichen Gebieten
In: Strasse und Verkehr, 1–2, Zürich, 2016, Neue Fussgängerstreifennorm

Leeb, R: Neue VSS-Norm erhöht die Sicherheit auf Fussgängerstreifen
In: Strasse und Verkehr, 1–2, Zürich, 2016, Neue Fussgängerstreifennorm

Leeb, R: Verworfene Ideen
In: Strasse und Verkehr, 1–2, Zürich, 2016, Neue Fussgängerstreifennorm

Limbourg, Maria: Die Auswirkungen von Tempo 30 auf die Verkehrssicherheit, Universität Duisburg-Essen, 2012

Mazzone, F.: Attraversamenti pedonali sicuri. Automobile Club d'Italia, Progetto Città Sicure – Roma. 2012. október 18-i előadás anyaga.

Mazzone, F – Pagliari, E. – Barrasso, R. – Di Maggio, E. – Gardusi, G.: Linee guida per la progettazione degli attraversamenti pedonali. Automobile Club d'Italia, 2011

National Roads Authority: Pedestrian Crossing Specification and Guidance, Dublin, April 2011

Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). FGSV Verlag

Schipper, F.: Driving Europe : Building Europe on roads in the twentieth century. Technische Universiteit Eindhoven DOI: 10.6100/IR638670, 2008

School traffic safety team manual, NZ Transport Agency, Wellington, 2016

Sieber, M: Neue VSS-Fussgängernorm: Folgen für die Planung. Kanton Zürich Volkswirtschaftsdirektion Amt für Verkehr, INfrastrukturplanung, 2016

Sigrist, D. – Zahnd, Th. – Rothenbüchler, M. – Diem, I.: Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr. Handbuch. Bundesamt für Strassen (ASTRA) – Fussverkehr Schweiz, Bern – Zürich, 2019

SIMONET, Ch :ExpérimentationsLigne d'effet PP – Décompteur piéton, Réunion du club SER – 28 Juin 2018

Szaszák, G.: Egyetemes szabadtértervezés. Ph. D. értekezés, Szent István Egyetem Tájépítészeti és Tájökológiai Doktori Iskola, Budapest, 2018

Tempez, G. – Millot, M.: Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h Évaluation – Éléments à 18 mois. Cerema, Bron, Janvier 2020

Tiefbauamt des Kantons Bern: Arbeitshilfe Fussgängerstreifen, 2017

ViaStoria, ASTRA [Hg.]: Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts. Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken. (Materialien Langsamverkehr Nr. 130), 2014

Weiß, J.: Schülerlotsen/Verkehrshelfer – Der Leitfaden für die Ausbilder. Kiadja: Deutsche Verkehrswacht e.V. (DVW)/VMS Verkehrswacht Medien & Service GmbH, együttműködő: Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA), Bonn, 2019

Wisconsin Department of Transportation: Wisconsin Guide to Pedestrian Best Practices. Chapter 5 Designing Pedestrian Facilities, WisDOT, 2010

Wittink, R. (ed): Promotion of mobility and safety of vulnerable road users. Final report of the European research project PROMISING. SWOV, Leidschendam, 2001

Zamora-Rojas, J. – Fonseca-Obando, D. E.: Evaluation of Transverse Thermoplastic Pavement Markings for Speed Reduction in Costa Rica. 25th CARSP Conference, Ottawa, Ontario, May 27-30, 2015

Hivatkozások

Az átkelőhelyek megvilágítása
http://www.ledpedestriancrossing.com/
https://www.licht.de/index.php?id=6443&L=0&tx_mmlichtde_area%5Bbuildinggroup%5D=13&tx_mmlichtde_area%5Barea%5D=166&tx_mmlichtde_area%5Baction%5D=list&tx_mmlichtde_area%5Bcontroller%5D=Area&cHash=7da3697fb605587611a3f3707291717a
http://www.visualexpert.com/Resources/pedestrian.html

Air zebra (ru)
https://www.artlebedev.ru/air-zebra/
https://www.artlebedev.ru/air-zebra/vdnh/

Átlagsebesség-mérés
http://a90road.info/

Courtesy crossing
https://www.nzta.govt.nz/resources/roadcode/about-other-road-users/sharing-road-with-pedestrians/

3D zebrák
http://www.rsa-95.de/18/3D-Fussgaengerueberweg/3D-Fussgaengerueberweg.htm
https://www.asianage.com/delhi/3d-zebra-crossing-more-effective-curbing-accidents-survey-475
https://www.hindustantimes.com/delhi/optical-illusion-3d-zebra-crossing-tricks-drivers-slows-them-down-in-delhi/story-RR5isykuKLemsEf7tthRnL.html
https://www.roads.org.uk/blog/3d-zebra
https://www.citylab.com/solutions/2016/03/meet-the-women-behind-indias-3d-zebra-crossings/475521/

Double triangle crosswalk
https://ifworlddesignguide.com/entry/177967-double-triangle-crosswalk

EPCA
https://www.youtube.com/user/AciRoadSafety/videos
https://www.youtube.com/user/ACIforRoadSafety/videos

Ergo crosswalk
https://gajitz.com/innovative-crosswalk-idea-makes-street-safe-for-jaywalkers/
https://ifworlddesignguide.com/entry/177967-double-triangle-crosswalk

Felállási hely kialakítása
https://www.barrierefreie-mobilitaet.de/pages/querungsstelle/gesicherte-querungsstelle/querungsstellen-mit-lsa.php?lang=DE

Fénnyel operáló zebrák
https://www.urdesignmag.com/design/2017/01/13/lighted-zebra-crossing/
https://materialdistrict.com/article/worlds-first-lighted-zebra-crossing/
http://chugi.ru/design/umnaya-zebra-smart-crosswalk.html
https://www.designboom.com/project/smart-crosswalk/
http://www.lightedzebracrossing.com/
https://positivenewsromania.com/2016/11/23/the-first-smart-pedestrian-crossing-to-be-set-up-in-tulcea/
https://www.stepvial.com/en/tag/pas-zebra-intel%c2%b7ligent-en
https://www.yankodesign.com/2014/07/01/visible-crossing/
https://www.d-power.com/en/prodotto/safety-cross-2/
http://ledsolutions.kz/en/smart-crosswalk/
https://www.ellumin.com/
https://www.zebra-streifen.info/
https://www.lightguardsystems.com/smart-crosswalk-in-roadway-warning-light-irwl-system/

Folytonos járda
https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/erhalten/standards_stadtraeume_zuerich/raumtypen/verkehrsknoten/kreuzungen_einmuendungen.html
https://robertweetman.wordpress.com/2017/10/12/what-nobody-told-me-1/#continuousfootway
https://robertweetman.wordpress.com/2018/11/13/design-details-1/
https://youtu.be/9OfBpQgLXUc

Franciaországi sebességkorlátozás
http://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/336-ember-eletet-mentette-meg-a-francia-intezkedes/
https://www.cerema.fr/fr/actualites/abaissement-vitesse-maximale-autorisee-80-kmh-evaluation

Gépkocsik méretnövekedése
https://www.zuto.com/car-size-evolution/

Gyalogosbiztonság
https://www.researchgate.net/publication/228815417_A_SHORT_HISTORY_OF_PEDESTRIAN_SAFETY_POLICIES_IN_WESTERN_EUROPE

Hagyományostól eltérő zebracsíkok, burkolati jelek
https://austintexas.gov/creativecrosswalks
http://www.cubebreaker.com/creative-crosswalks-are-turning-cities-busy-thoroughfares-into-works-of-art/

https://www.designboom.com/art/christo-guelov-funnycross-pedestrian-crossings-madrid-09-14-2016/

Illegális utrechti zebra, 752 szavazó 89%-a szerint maradjon
https://www.ad.nl/utrecht/illegaal-zebrapad-geschilderd-op-de-tuinstraat-in-veenendaal-welke-hobbyschilder-heeft-dit-gedaan~abc00bbf/

In-ground fényjelzések járművezetők számára
https://www.productdesignaward.eu/winners/epda/2019/9740/

In-ground jelzőlámpák
https://ifworlddesignguide.com/entry/179749-smart-crosswalk
https://www.yankodesign.com/2019/07/21/seven-times-melbourne-design-award-winning-buro-north-needs-a-senior-industrial-designer/
https://www.dezeen.com/2016/07/28/movie-buro-north-ground-level-traffic-lights-prevent-pedestrian-accidents-video/
https://www.reuters.com/article/us-israel-smartphone-zombies/tel-aviv-tries-out-new-crosswalk-lights-for-cellular-addicts-idUSKCN1QV2QP

In grund technológia, fényáteresztő beton
https://lct.co.at/smartcitysafety/

Iskolai közlekedési terv, iskolai közlekedési környezet
https://vvn.nl/veilige-schoolomgeving
https://www.greenmobility.bz.it/en/projekte/der-pedibus/der-pedibus/
https://mobilitaetskonzept-schule.ch/
https://pedibus.ch/
http://www.schulenmobil.at/start.asp?ID=74
https://schulweg.ch/
https://www.schulweg-bildet.ch/
http://www.schulwegengel.de/schulwegplaene.html
https://de.wikipedia.org/wiki/Schul-Rushhour
https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads//2014/06/180409_Zumutbarkeit_d.pdf

Iskolai közlekedéssegítők
https://www.arrivealive.mobi/scholar-patrol-legislation
https://www.bussgeldkatalog.org/schuelerlotse/
https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/schuelerlotsen/
https://wetten.overheid.nl/BWBR0005219/2013-01-01
https://www.wegcode.be/wetteksten/secties/omzendbrieven/mr-050799/1101-3
https://www.sikkertrafik.dk/boern-unge/skole/skolepatrulje
https://ngg.dk/grundskole/praktisk-info/skolepatrulje
https://www.tryggtrafikk.no/skole/skolevei/skolepatrulje/

Iskolai közlekedéssegítők, Békés megyei best practice
http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/baleset-megelozes/aktualis/zebra-zsaruk-az-iskolaknal
https://behir.hu/cimke/zebra-zsaru
https://oroscafe.hu/2019/09/03/zebra-zsaru-forgalom-gyalogos-tanev-diak-oroshaza-oroshazi-hirek/
https://www.beol.hu/kek-hirek/helyi-kek-hirek/zebra-zsaruk-jelentek-meg-a-megyei-iskolaknal-3016424/

Iskolautca
https://dutchcycling.nl/en/news/blog/school-streets-help-students-arrive-safely-in-the-hague
https://www.meinbezirk.at/simmering/c-lokales/mehr-sicherheit-fuer-schueler_a3420054

Jaywalking
https://www.vox.com/2015/1/15/7551873/jaywalking-history

Járdafül
http://www.designindaba.com/articles/creative-work/austin%E2%80%99s-low-cost-effective-pedestrian-crossing-system
https://twitter.com/i/status/1189960694625636352

Jelzőlámpa
https://www.ampelmann.de/marke-mit-geschichte/die-entwicklung-der-ost-ampelmaennchen/
http://austintexas.gov/news/austin-transportation-gives-pedestrians-head-start-110-downtown-intersections-improved-safety#overlay-context=news/austin-transportation-gives-pedestrians-head-start-110-downtown-intersections-improved-safety
http://www.streetfilms.org/lpi-leading-pedestrian-interval/
https://www.wien.gv.at/verkehr/ampeln/pilotprojekt.html
https://www.behance.net/gallery/12129445/STSS-Smart-Traffic-Lights-System
https://gizmodo.com/every-city-should-give-seniors-a-card-that-extends-the-1617659811

Jelzőtábla fluoreszcens szegéllyel
https://www.facebook.com/MagyarKozut/photos/pcb.4223810137690982/4223809914357671
https://internet.kozut.hu/2020/08/27/fellep-a-magyar-kozut-a-gyalogosatkeloknel-torteno-balesetek-ellen/

Kézjelzés-vita Svájcban
https://www.blick.ch/news/schweiz/zebrastreifen-debatte-schluss-mit-dem-vortritt-id2183548.html

Kívánságútvonalak
http://www.jandirk.com/olifantenpaadjes.html

Koldulógomb (gyalogos bejelentkező)
http://cityobservatory.org/introducing-the-pedestrian-pain-index/

https://gizmodo.com/why-should-pedestrians-press-beg-buttons-to-cross-the-1515091907
https://denverurbanism.com/2019/07/pedestrian-beg-button-why-is-this-still-a-thing.html
https://www.citymetric.com/transport/does-pressing-button-pedestrian-crossings-actually-help-you-cross-faster-4019

Lekerekítési sugár torkolatban
https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-people/designing-for-motorists/corner-radii/
https://nacto.org/publication/transit-street-design-guide/intersections/transit-route-turns/turn-radii/
https://streetsillustrated.seattle.gov/design-standards/intersections/
https://www.sfbetterstreets.org/find-project-types/pedestrian-safety-and-traffic-calming/traffic-calming-overview/curb-radius-changes/
https://blog.altaplanning.com/reducing-speeding-related-crashes-through-design-5d79e8c7af8e
https://safety.fhwa.dot.gov/saferjourney1/library/countermeasures/09.htm
https://www.sfbetterstreets.org/find-project-types/pedestrian-safety-and-traffic-calming/traffic-calming-overview/curb-extensions/
https://www.interieur.gouv.fr/Archives/Archives-des-actualites/2019-Actualites/Passage-pietons-amenagement-d-une-zone-tampon-de-securite

Megállás helyét jelző vonal
http://www.securite-routiere-plus.com/pages/ligne-d-arret-passage-pieton.html
https://www.legipermis.com/blog/2019/01/17/passage-pieton-les-zones-tampons-arrivent/
http://www.pedbikesafe.org/pedsafe/countermeasures_detail.cfm?CM_NUM=13
http://www.pedbikesafe.org/pedsafe/casestudies_detail.cfm?CM_NUM=13&CS_NUM=69

Okoszebra
https://www.bercman.com
https://www.traffictechnologytoday.com/news/event-news/estonian-intelligent-crossing-system-most-wanted-solution-at-smart-city-expo-world-congress.html
https://ieeexplore.ieee.org/document/7428841
https://newatlas.com/crosswalk-warning-system/58667/

Pedestrian crossing violation detector
https://mtppoland.com/en/product/pedestrian-crossing-violation-detector/

Pedestrian scramble
https://gizmodo.com/a-simple-change-transformed-one-of-la-s-busiest-interse-1779684171
https://la.curbed.com/2015/11/16/9899818/hollywood-highland-scramble-crosswalk
https://healthycampusinitiative.wordpress.com/2017/05/09/do-scramble-crosswalks-really-save-lives/
https://www.edmonton.ca/transportation/on_your_streets/pedestrian-scrambles.aspx
https://www.nkytribune.com/2018/07/keven-moore-the-pedestrian-scramble-be-sure-to-look-both-ways-before-crossing-with-the-crowd/

https://wamu.org/story/17/06/15/pedestrian-scramble-d-c-revives-idea-1940s-reduce-accidents/
https://www.mnn.com/green-tech/transportation/stories/scramble-crossing-can-keep-pedestrians-safer
https://en.wikipedia.org/wiki/Pedestrian_scramble
https://ddot.dc.gov/page/barnes-dance-intersections
https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/ressourcen/dateien/svt/lehre/arbeiten/Schaukasten_Kuhlmey_SA.pdf?lang=en
https://thejapans.org/2016/04/21/japanese-pedestrian-crossings/
https://www.mos.ru/en/news/item/24459073/

Példák veszélyes zebrák biztonságossá tételére
https://www.pilsetacilvekiem.lv/bistamakas-gajeju-parejas-riga/

Rainbow zebrák
https://kiekmo.hamburg/st-georg-wird-bunter-regenboegen-statt-zebrastreifen-57768
https://www.edmonton.ca/transportation/on_your_streets/rainbow-crosswalks.aspx

SADC-RTSM R2-1 Give way to pedestrians jelzőtábla
http://www.insurancechat.co.za/2012-10/the-meaning-of-road-sign-r2-1-give-way-to-pedestrians/

Smart Tactile Paving
https://www.dezeen.com/2016/07/28/movie-buro-north-ground-level-traffic-lights-prevent-pedestrian-accidents-video/
https://www.wired.com/2016/08/crosswalk-leds-let-play-pokemon-go-without-dying-maybe/
https://www.yankodesign.com/2019/07/21/seven-times-melbourne-design-award-winning-buro-north-needs-a-senior-industrial-designer/
https://www.smh.com.au/entertainment/art-and-design/playing-pokemon-go-could-kill-you-which-is-why-designers-are-stepping-in-20160725-gqdgrt.html

Starling CV
https://umbrellium.co.uk/products/starling-cv/
https://vimeo.com/237217992
https://www.trendsderzukunft.de/starling-crossing-ein-blick-auf-die-verkehrskreuzung-der-zukunft/
https://www.huffingtonpost.co.uk/entry/this-smart-street-crossing-warns-drivers-if-pedestrians-arent-looking-where-theyre-going_uk_59db3e44e4b0f6eed3516889
https://www.wired.co.uk/article/digital-pedestrian-crossing-technology-machine-learning-safety
https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/verkehr/ist-zukunft-zebrastreifens/
https://youtu.be/tOy0wT1X_9g
teljes https://youtu.be/hbScUTxMmtk
technológia https://youtu.be/8bYhXkA1Lqc

Svájci gyorshajtási bírságok
https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19580266/index.html#a16c
https://www.blick.ch/news/schweiz/ford-von-ex-bachelor-kandidatin-s-m-29-beschlagnahmt-das-passiert-mit-den-raser-autos-id8156735.html
https://www.geschwindigkeitskontrolle.ch/
https://www.lexwiki.ch/geschwindigkeitsuebertretung/
https://zuschnell.ch/

SUV
https://444.hu/2019/09/09/egy-berlini-polgarmester-kitiltana-az-utcakrol-a-varosi-terepjarokat
https://www.napi.hu/nemzetkozi_gazdasag/kitakaritanak_az_utakrol_a_suv-okat_es_tarsaikat_megerkezett_a_haduzenet.711002.html
https://www.spiegel.de/politik/deutschland/suv-in-staedten-die-sinnlose-panzerkapsel-a-1285962.html
https://www.fastcompany.com/90420280/should-we-ban-suvs

Szándék elsőbbségének bevezetése Litvániában és Lengyelországban
http://www.brd24.pl/spoleczenstwo/litwa-wprowadzila-pierwszenstwo-pieszych-przed-pasami-efekt-60-proc-mniej-zabitych-na-przejsciach/
https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Veikla/Saugus_eismas/Esmin%C4%97s%20Keli%C5%B3%20eismo%20taisykli%C5%B3%20naujov%C4%97s%20nuo%202018-11-01%2B%2B.pdf
http://lkpt.policija.lrv.lt/lt/naujienos/vairuotoju-pesciuju-demesiui-lapkricio-1-aja-keliu-eismo-taisykliu-pakeitimai
https://gk24.pl/kodeks-drogowy-2020-zmiany-pierwszenstwo-pieszych-wolniejsza-jazda-latwiejsza-strata-prawka-zobacz-co-sie-zmieni-28042020/ar/c1-14714272
https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/mi-pierwszenstwo-dla-pieszych-wchodzacych-ale-nie-oczekujacych-64533.html

Szárnyas zebra
https://newmobility.news/2019/05/24/dozens-of-crossings-in-flanders-get-a-winged-zebra-crossing/
https://www.vrt.be/vrtnws/de/2019/05/23/gefluegelte-zebrastreifen-sollen-fuer-mehr-sicherheit-sorgen/
https://www.vrt.be/vrtnws/en/2019/05/23/winged-zebra-crossings-to-up-traffic-safety/
https://wegenenverkeer.be/gevleugelde-zebrapaden
https://www.verkeersnet.nl/verkeersveiligheid/29600/op-steeds-meer-plekken-in-vlaanderen-extra-lange-zebrapaden/
https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2018/08/28/gevleugelde-zebrapaden-moeten-dodehoekongevallen-helpen-voorko/

Szemléletformálás
https://www.behance.net/gallery/88739525/Pedestrian-Is-King-Road-Safety-Campaign
http://www.gelbeszebra.ch/
https://fussverkehr.ch/unsere-themen/verkehrssicherheit/gelbes-zebra/

https://dsgs.de/tag-des-zebrastreifens.html
https://maerchenundmobilitaet.de/projekte/tag-des-zebrastreifens-2017-kassel-koenigstor/
https://maerchenundmobilitaet.de/online-spiele/
http://www.friedrich-ebert-strasse.net/quartier/tag-des-zebrastreifens-2017-das-quartier-koenigstor-entdeckt-seine-zebrastreifen
https://www.kuriose-feiertage.de/tag-des-zebrastreifens/

Tempó 30
http://www.copenhagenize.com/2015/01/is-copenhagen-finally-up-to-speed-on.html
http://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/brusszel-30-km-h-s-fovaros-lesz/

Transzverzális zebracsíkozás
https://www.javierbajer.com/blog-posts/22/2/2016/zebra-crossings-the-key-to-human-behaviours-in-organisations
https://www.freitag.de/autoren/luggi/sind-zebrastreifen-richtig-angeordnet
http://sta-blog.kreuzlingen.ch/?p=554
https://www.migrosmagazin.ch/archiv/im-verkehr-laeuft-viel-ueber-psychologie
https://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/region/Quer-gestellte-Zebrastreifen-sollen-Unflle-verhindern/story/29455228
http://kurzum.blogspot.com/2011/12/genial-und-einfach-sicherheit-auf.html
https://web.archive.org/web/20140203085718/http://www.michaeliking.eu/architecture/zebrastreifen/index.html
http://dahinden-architekten.ch/cms/index.php?id=14
Nebra: http://www.loong.cn/nxing/default.htm

Virtuális lézerfal
https://medium.com/@LuminoCoin/introduction-42adb0713dd5
https://www.tweaktown.com/news/35489/could-this-laser-hologram-concept-be-the-stoplight-of-the-future-/index.html

Zebrabarát autó matrica Kanadából
http://transportsviables.org/realisation/autocollants-respect-passages-pietonniers/

ZEBRA TERV WORKSHOP a KME szervezésében, az ORFK-OBB támogatásával az NKE-n a 2019. évi Biztonság Hetén, prezentációk
http://kerekparosmiskolc.net/szakmainapok/prezentaciok/

Zebratörténet
http://www.hiddenlives.org.uk/blog/2016/05/white-line-safety-fundraising-flyers-1930s/
https://joemoran.net/academic-articles/crossing-the-road-in-britain-1931-1976/
http://www.loong.cn/nxing/history.htm#1930s
http://pestbuda.hu/cikk/20181117_zebra_budapest

Zebrazászló

https://www.cityofberkeley.info/ContentDisplay.aspx?id=14286
https://www.citylab.com/transportation/2014/09/will-waving-the-orange-flag-make-pedestrians-safer/379878/
https://www.fastcompany.com/3032154/the-latest-in-pedestrian-safety-wave-a-flag-at-cars-and-maybe-they-wont-hit-you
https://www.bricoleurbanism.org/whimsicality/pedestrian-advocacy-gone-wrong/
http://www.vaconline.hu/regi/aktualis/sarga-zaszlok-a-gyalogosok-biztonsagaert-van-ahol-mukodik-vacon-sajnos-ugy-nez-ki-hog-7.html
http://www.minimalmass.hu/zebra-at-szeretnel-kelni-integess-zaszloval-nooooooooormalis/477

Egyéb

https://112press.hu/hirek/reszletek/vitaindito_olvasoi_level_gyalogosgazolasok_kommunikacioja/
https://blog.tagesanzeiger.ch/politblog/index.php/64824/disziplinierung-der-toelpelgeher/
https://aseasyasridingabike.wordpress.com/2014/03/11/the-problem-with-british-zebra-crossings/
http://guide.saferoutesinfo.org/engineering/marked_crosswalks.cfm
https://www.legipermis.com/infractions/non-respect-passage-pieton.html
https://www.mangrovia-collective.org/zebra-herd-crossing/
https://walksydney.org/2019/04/11/painted-pedestrian-crossings-arent-safe-enough/
https://beta.northumbria.police.uk/advice-and-info/road-safety-and-vehicles/vehicle-seizures-recoveries/
https://jarokelok.blog.hu/2020/09/14/ismet_a_gyalogosok_veszitenek

Videók

Designzebrák https://youtu.be/bvWxcLwCBwg

Digital Ad Wall https://youtu.be/ZO-abJ1B5SY

Fénnyel operáló zebra https://www.youtube.com/watch?v=ZdEZZkw9_1k
https://youtu.be/D35BpwDE__k
https://youtu.be/_zWL61vig9U
https://youtu.be/uhauuG7Rt9g

Dubai smart https://youtu.be/RIvAXXzoEdw

In-ground jelzőlámpa https://youtu.be/uhauuG7Rt9g

In street tábla https://youtu.be/J7J5QmRaQCo

Iskolai közlekedéssegítők
https://youtu.be/BLAQSryVPkA (60 éves évforduló Németországban)
https://youtu.be/qD_BFHZLBlA (közlekedéssegítők veszélyben)
https://youtu.be/Gwk_zPR6ync (felnőtt)
https://youtu.be/ijmlp-JTq4o (norvég közlekedéssegítők munkában)

Alapos dán sorozat az iskolai közlekedéssegítőkről
https://youtu.be/joFIrqg3IoM
https://youtu.be/2bvHzMw5T8k
https://youtu.be/3Eo_X5gg7eI
https://youtu.be/tfgJL0JGIoQ
https://youtu.be/qnZswra_iUI
https://youtu.be/ZG3fWGyTtr0
https://youtu.be/mbBN87447rU

https://youtu.be/hBwgjfhjMEY (Dán iskolai közlekedéssegítés 70. évfordulója)

https://education.nzta.govt.nz/teacher-resources/school-policy-and-practices/school-traffic-safety-teams/training-video/ (új zélandi összefoglaló videósorozat school traffic safety team)

Jelzőlámpa
https://youtu.be/w5smHgToSJI

Okoszebra
https://youtu.be/mAVf3pwNXwc

Papagájátkelő (kea crossing, Új-Zéland)
https://youtu.be/6ymx7p7m50g

Pozitív kommunikáció, szemléletalakítás
Malajzia: https://www.facebook.com/watch/?v=1179031458793497

Scramble
Santa Monica https://www.youtube.com/watch?v=G9b1hJjIwaQ
Tokio, Shibuya crossing https://youtu.be/9nDuFKspNlw

ZEBRA TERV WORKSHOP a KME szervezésében, az ORFK-OBB támogatásával az NKE-n a 2019. évi Biztonság Hetén, YT lejátszási lista
https://www.youtube.com/playlist?list=PLaseNY6rLuazGfLmKG64x_KXlsy14klGB

Egyéb
https://youtu.be/En9AZ6iB8-s
https://youtu.be/eRVBQlGpEr0
https://youtu.be/gS3afBxloIE
https://youtu.be/gtagd5pNiRo
https://www.facebook.com/watch/?v=756241041831383