



# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

## Felmérés

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

## Közlekedési álmok

-Úgyis elugrik.

- Úgyis fékez.



# ÖSSZEFOGLALÓ ÁTTEKINTÉS

a tanulmányban megfogalmazott javaslatokról

Miskolc, 2020





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Összeállította  
Kerékpáros Miskolc Egyesület  
Kunhalmi Zoltán  
Vascsak Roland

Kapcsolat  
[elnok@kerekparosmiskolc.net](mailto:elnok@kerekparosmiskolc.net)

A címlapon

Erdős Gábor: Közlekedési Álmodások 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





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

A Kerékpáros Miskolc Egyesület 2018-ban kezdett alaposabban foglalkozni a kijelölt gyalogos-átkelőhelyekkel<sup>1</sup>.

Először egy online kérdőívet szerkesztettünk és dolgoztunk föl. A kapott válaszok indítottak arra, hogy tovább foglalkozzunk a témával, ennek gyümölcse a most elkészült tanulmány:

- I. rész: A felmérés eredményei, terjedelme 73 oldal
- II. rész: A jogi–műszaki–társadalmi háttér elemzése, terjedelme 180 oldal
- III. rész: Javaslatcsomag a zebrán közlekedés biztonságának növelésére, terjedelme 51 oldal
- IV. rész: Függelékek, mellékletek, irodalomjegyzék, terjedelme 149 oldal

A tanulmány a jogi, a mérnöki és a társadalmi vonatkozásai alapján csoportosítva tárgyalja a kérdéskört, de e három kategória között vannak kapcsolódások. A részletes javaslatok előtt két átfogó javaslatot is tesz.

A témában elmélyülve hamar kiderült, hogy a zebrák valóban biztonságos használhatóságához:

- egyrészt szükség van külföldön és/vagy itthon már bevált módszerek széles körű és minél egységesebb alkalmazására,
- másrészt tartózkodni kell néhány új beavatkozástól, amely felületesen szemlélve kifejezetten előnyösnek tűnik, alaposabban megvizsgálva azonban kiderül, hogy káros,
- továbbá ismertek olyan pótcselekvések is, amelyek megítélése kérdéses, mert előnyeik mellett komoly hátrányaik is vannak,
- de igazán komoly eredményt csak a problémakör komplex átgondolása és többféle intézkedés, beavatkozás együttesének szinergiája hozhat.

Előzetesen külön is említünk néhány olyan dolgot, amelyet fontosnak tartunk:

- a múlt század közepére–második felére kialakult alapvető szabályok lassan egy emberöltő óta lényegében változatlanok, azonban alaposabban végiggondolva kiderül, hogy az átkelésre vonatkozó KRESZ-szabályokban logikai bukfenc van, a jelzőtábla és a burkolati jel képi megvalósítása pedig ellentétben áll a szándékolt jelentéstartalommal,
- az itthon ismeretlen, de világszerte bevált biztonságnövelő módszerek közül kiemeljük a megállás helyét jelző vonal folyópálya átkelőhelyek előtti alkalmazását, mint a biztonság növelésének talán legolcsóbb módját, valamint az átkelési szándék elsőbbségének beemelését a KRESZ-be,

<sup>1</sup> Tanulmányunkban elsősorban a gyalogos-átkelőhely kifejezést használjuk, a könnyebb olvashatóság érdekében váltogatva a köznyelvi zebra szóval. Megjegyezzük, hogy az átkelőhely elnevezése, írásmódja a jogszabályokban sem egységes.



- az itthon is ismert, de az indokoltnál sokkal kevésbé alkalmazott megoldások közül hangsúlyozzuk az áthaladási távolság csökkentését, szakaszolását pl. járdafülekkel, középzsige-tekkel,
- a veszélyes sarlatánságok közül az okosnak marketingezett butazebrát és a 3D burkolati jelet,
- nem látjuk világosan, hogy a gyalogos-átkelőhelyeket jelző táblák fluoreszcens szegéllyel történő egységes ellátása milyen eredményt hozhat<sup>2</sup>,
- a gyalogosbiztonság, az átengedési hajlandóság problémakörével való foglalkozás során hazánkban méltatlanul kevés figyelmet kapnak a társadalmi összefüggések, az autóiipari marketing és a tömegkommunikáció, valamint a social media tevékenységének a társadalomban uralkodó nézetekre gyakorolt hatásai.



Ebben az összefoglalóban terjedelmi okokból és a könnyebb áttekinthetőség érdekében a javaslat-csomag elemeinek felsorolásán túl csak rövid indoklásra szorítkozunk.

A továbbiakban **bordó** színű a gyorsan megvalósítható, inkább csak határozott szándékot igénylő 21 db javaslat címsora, **szürke** a 16 db, hosszabb előkészítést, előzetes egyeztetéseket, vizsgálatokat kívánó javaslat címsora.

Az egyes javaslatok mellett a tanulmány különböző részeinek releváns pontjaira hivatkozunk, ezek átolvasása esetenként nélkülözhetetlen a javaslat megértéséhez.

## 1. átfogó javaslatunk

Kizárólag a gyalogosbiztonság növelésére fordítható elkülönített pénz-alap létrehozása, mely az üzemanyagok árához adott literenkénti 1–4 Ft-os, vagy még inkább 1%-os tételből képződhet. Az így létrejövő forrás csakis a gyalogos-átkelőhelyek biztonságának növelésére fordítható.

Teljes I. rész  
Teljes II. rész  
III. rész: 8.1  
IV. rész: 5. függelék

## Indoklás

Magyarországon 2019-ben 39 fő halt meg a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeken. Ezen túl további évi átlagosan 800–900 fő szenved sérülést a zebrákon.

<sup>2</sup> A főváros után immár országszerte is. Fotó forrása: Magyar Közút Nzrt. Facebook oldala.





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

Az üzemanyagok árába beépülő literenkénti 1–4 Ft, vagy 1% a 400 Ft körüli átlagárak időszakában lényegében észrevehetetlen tétel, egyetlen hét leforgása alatt ennél akár nagyságrenddel is többet ugrálnak az árak.

Az üzemanyag-vásárlókra gyakorolt hatása ezért alapvetően nem gazdasági, hanem pszichikai. Másfelől viszont látványosan sok pénz gyűlhet össze belőle, amellyel már érdemben javítható a közlekedés biztonsága. Egyetlen haláleset becsült költsége 300 MFt<sup>3</sup>, azaz a zebrákon bekövetkező halálesetek évi kb. 12–15 milliárd forintjába kerülnek az országnak. Ez a javasolt gyalogosbiztonsági alap évi kb. 6,5 milliárdját (1 Ft esetén) durván meghaladó összeg. És akkor még nem vettük figyelembe a súlyos és könnyű sérülések okozta veszteséget, amely szintén mintegy évi 10–15 Mrd forintra tehető.

Egy ilyen alap elindítását ellenállás is kísérheti. Ebben esetben azonban ez megfelelő kommunikációval kezelhető. Azért a gépjárművezetők túlnyomó többsége közlekedni szeretne, nem pedig ölni. Családtagjaik, gyerekeik, szüleik, maguk is zebrahasználók. Ha tehát pontosan tudják, hogy 1 Ft-jaikat az illetékesek valóban a biztonság növelésére fordítják, akkor ezt az emberek várhatóan megértik és elfogadják – a jobb minőségű zebrák a gépkocsivezetők dolgát is megkönnyítik. A megértés és elfogadás garanciája véleményünk szerint az alap fölhasználásának átláthatósága.

Ugyanakkor – például a baleseti mutatókon – nagyon látszik, hogy a zebrákra jelenleg nem költ eleget az ország, ezért a jelenlegieken felüli igen jelentős többletforrás biztosítása a szó szoros értelmében *életbevágóan* fontos.

## 2. átfogó javaslatunk

**Széles körű tudományos kutatások a zebrakörnyezetek tanulmányozására. A szakirodalom, a nemzetközi fejlődési trendek vizsgálata mellett a hazai zebrák teljes körű műszaki felmérése és műszaki kísérletek.**

Teljes I. rész  
Teljes II. rész  
III. rész: 8.2  
IV. rész: 7–8. függelék

### Indoklás

Ahhoz, hogy a zebrákkal kapcsolatban tervezett intézkedések valóban a remélt eredménnyel járjanak, a biztonság jelentősen nőjön, nélkülözhetetlen a beavatkozások szakmai megalapozása. Tanulmányunk II. részének 7.2. fejezetében részletesen foglalkoztunk a gyalogos-átkelőhelyek biztonságát befolyásoló műszaki problémákkal, és igyekeztünk átfogó képet nyújtani a világon terjedő különböző megoldásokról.

Az új megoldások megfelelőségét, hazai alkalmazhatóságát ellenőrizni kell, mert a jó szándékú, de rossz megoldás nem életet ment, hanem áldozatot követelhet.

Minden szakszerű intézkedéshez alapvető fontosságú a helyzet, a meglévő zebravagyon állapotának pontos ismerete is.

<sup>3</sup> A KTI számításai alapján.





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

## 3–4. javaslatunk

A bizalmi elv hivatkozható paragrafusként történő megjelenítése, továbbá a bizalmi elv alóli kivételek felsorolása a KRESZ-ben.

I. rész: 3.1–3.3

II. rész: 7.1.1.1

III. rész: 8.3.1

IV. rész: 1. és 6. melléklet

## Indoklás

A legvédtelenebb úthasználók biztonságának javulása elképzelhetetlen a sokszor egészen barbár gépjárművezetői attitűdök alapvető változása nélkül. Az attitűdváltáshoz természetesen nagyon fontos a társadalmi szemléletváltozás, de ugyanígy nélkülözhetetlen a szilárd, az átlagpolgár viselkedését befolyásolni képes jogi háttér megteremtése is. A javaslat ez utóbbit célozza, az osztrák KRESZ-ből véve a példát.

## 5. javaslatunk

A járművezetők számára a sebesség csökkentésének és a szükség szerinti megállás kötelezettségének előírása a KRESZ-ben, ha az úton gyermekek kelnek át, ha észlelhető a gyermekek átkelési szándéka vagy figyelmetlenségük az út mentén.

I. rész: 3.3–3.7

II. rész: 7.1.1.3

III. rész: 8.3.2

IV. rész: 6. melléklet

## Indoklás

Az analóg osztrák és svájci szabály átvételét javasoljuk.

Az általunk elvégzett kérdőívészés során született eredmény alapján vélelmezzük a gyerekek biztonságának növelését célzó módosítás jelentős társadalmi elfogadását és támogatását:

- arra a kérdésre, hogy létezik-e olyan európai ország, amelyben ilyen szabály él, 61% válaszolt igennel és csak 5,7% zárta ki, hogy lenne ilyen ország,
- a válaszadók 95%-a szerint ezt a szabályt indokolja a gyermekek védelme, akik életkorukból adódóan még nem képesek a veszély felismerésére és csak 4,9% tartja a szigorú előírást az autósok szívatásának,
- csupán a válaszadók 17%-a nem támogatná hasonlóan szigorú megállási kötelezettség előírását a magyar KRESZ-ben.

## 6. javaslatunk

A jelenlegi egy helyett több átkelési lehetőség definiálása:

- elsőbbségi gyalogos-átkelőhely,
- elsőbbségi gyalogos-átkelőhely különleges figyelmet igénylő úthasználókkal,
- figyelmességi gyalogos-átkelőhely.

II. rész: 7.1.1.4, 7.1.2.5

III. rész: 8.3.3





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

**Az elsőbbségi gyalogos-átkelőhely és az elsőbbségi gyalogos-átkelőhely különleges figyelmet igénylő úthasználókkal lényegében a mai kijelölt gyalogos-átkelőhelyek megfelelője, a gyalogosok elsőbbségével, a közlekedők jogainak és kötelezettségeinek élet- és értékalapú továbbfejlesztésével. A figyelmességi gyalogos-átkelőhely csupán figyelemfelhívó intézmény, amely az áthaladó gyalogos számára nem biztosít elsőbbséget.**

## **Indoklás**

A nemzetközi gyakorlatban széles körben elterjedt, hogy a gyalogosokon, mint legvédtelenebb úthasználókon belül is külön védelmet nyújtanak azok bizonyos csoportjainak, jellemzően a gyermekeknek, időseknek, vakoknak. Ez részben a KRESZ-ek tartalmában (normaszövegében), részben a különösen védett csoportokra vonatkozó egyedi forgalomtechnikai jelzésekben jelenik meg. A kiemelt kezelés oka, hogy e speciális csoportoktól biológiai okokból nem várható el a mindenkor maradéktalan szabálykövetés, ezért a biztonságot az szolgálja, ha a velük interakcióba kerülő közlekedők számára írnak elő e csoportok védelmében szigorúbb, szabályokat, vagy legalább fokozott figyelemfelhívást. Ezt célozza a különleges figyelmet igénylő úthasználók átkelőhelye.

Jelenleg a KRESZ egyáltalán nem tudja kezelni azokat a helyzeteket, amikor valahol van gyalogos átkelési igény, gyalogos-átkelőhely azonban műszaki okokból –indokoltan – nem létesíthető, vagy létesítése mérnöki-közlekedésbiztonsági szempontból nem előnyös. Ezekre a helyzetekre való a figyelmességi gyalogos-átkelőhely. Ez a fajta átkelési megoldás több állam KRESZ-ében ismert, pl. courtesy crossing néven, illetve számos ország alkalmazza a gyakorlatban.

## **7. javaslatunk**

**A KRESZ 21. § (6)–(7)–(8) bekezdésének módosítása és igazítása a korszerű KRESZ-ekhez, kiemelten: az átkelési szándék elsőbbségének elismerése a hazai KRESZ-ben.**

## **Indoklás**

Tanulmányunk II. részének 7.1.1.4. pontjában részletesen bemutattuk, hogy a KRESZ az elsőbbségi jog megvalósulása szempontjából aktuális közlekedési módjuk alapján diszkriminál az állampolgárok között. Miközben a veszélypotenciál a járművekben van és a gépjárművekben utazók biztonságát számos műszaki megoldás védi, a KRESZ elsőbbségi helyzetben csak és kizárólag a védtelen gyalogosra ró meggyőződési kötelezettséget.

Bizonyítottuk, hogy lehetetlen, hogy a gyalogos ténylegesen eleget tehessen ennek a kötelezettségének, mivel az ehhez szükséges információk zöme a járművezető/jármű oldalán merül föl.

A szándék elsőbbségét a világ legjobb közlekedésbiztonsági mutatóival és legfejlettebb közlekedési kultúrájával büszkélkedő országok KRESZ-ei tartalmazzák, így pl. a skandináv államokéi, a német, az osztrák, a cseh, a holland, francia, luxemburgi, új-zélandi. Lengyelországban pedig tanulmányunk lezárásakor folyt róla társadalmi vita.

**I. rész: 5.9–5.10**

**II. rész: 7.1.1.4**

**III. rész: 8.3.3**

**IV. rész: 5. függelék**

**11. melléklet**





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

## 8–9. javaslatunk

**Gyalogos-átkelőhelyekre új jelzőtábla és új burkolati jel rendszeresítése.**

### Indoklás

Súlyos rendszerbeli hiányosság, hogy a jelenlegi, E osztályú, gyalogos-átkelőhelyet jelző tábla nem utasítja a járművezetőket a gyalogjárók számára történő elsőbbségadásra, hanem csupán súlytalan, tájékoztató funkciójú jelzőtábla. Ha komolyan akarjuk venni a gyalogosok elsőbbségét az átkelőhelyeken, akkor azt csak a megfelelő B táblaosztályba tartozó, és a járművezetők számára az elsőbbségadás kötelezettségét jelentő jelzőtáblával lehet megtenni. Ez lehet új fejlesztésű tábla is, de véleményünk szerint az *Elsőbbségadás kötelező!* jelzőtábla módosítással alkalmassá tehető.

Úgy gondoljuk, hogy az RRL 1947-től végzett kísérletei során módszertani hibákat vétettek, és az ebből adódó hibás következtetések alapján győztes, a hosszirányú és a keresztirányú burkolati jelek logikai rendszerétől teljesen idegen zebracsíkozást vette át a világ. A mostanra már több kutatóban is fölmerült kétségeket véleményünk szerint tisztázni szükséges. A kutatás eredménye alapján kezdeményezhető a vonatkozó nemzetközi egyezmények, valamint a hazai KRESZ és a kapcsolatos rendeletek, előírások módosítása (a hosszirányú vonalak mintegy vezetnek a gépjárművezetőt, tudat alatti üzenetük a haladásra, a sebesség tartására, akár növelésére biztat, míg a keresztirányú burkolati jelek üzenete a sebesség csökkentése, a megállás – a zebracsíkok pedig akkor is hosszirányúak, ha vastagabbak a többi hosszirányú burkolati jelnél).

II. rész: 7.1.2–7.1.3

III. rész: 8.3.4.1

10. és 13. függelék

2. és 4. melléklet

## 10. javaslatunk

**Gyalogos-átkelőhely jelzőtáblájának megismétlése a bal oldalon.**

### Indoklás

A járművezetők gyakran a messziről egyébként jól látható jelzőtáblákat sem észlelik, vagy csak későn. A gyalogos-átkelőhely esetében annak idejében történő fölismerése szó szerint élet-halál kérdése, ezt segítheti a megismételt tábla. Helyszíntől és forgalmi körülményektől függően a menetirány szerinti jobb oldalon elhelyezett tábla láthatósága esetenként korlátozott is lehet (pl. párhuzamos közlekedésre berendezett út külső sávjában haladó nehézjármű takaró hatása a belső sávban haladó személygépkocsi vezetője számára észlelhetetlenné teheti az úttest jobb oldalán elhelyezett jelzőtáblát).

II. rész: 7.1.2

III. rész: 8.3.4.1

## 11–12. javaslatunk

**A javasolt elsőbbségi gyalogos-átkelőhely úttestjének forgalomtechnikai alapmegjelenése:**

1. B osztályú, elsőbbségi jelzőtábla, melyet a menetirány szerinti bal oldalon meg kell ismételni.

I. rész: 5.6–5.8, 5.11–5.12

II. rész: 7.1.2–7.1.3, 7.2.3.1

II. rész: 7.2.3.4–7.2.3.5, 7.4

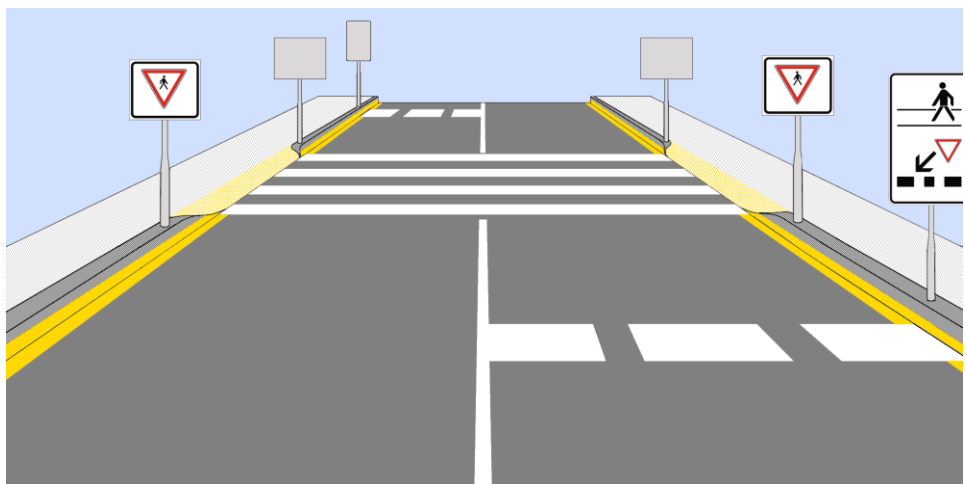
III. rész: 8.3.4.3, 8.4.5, 8.4.6

3. és 4. függelék





2. Transzverzális sávok alkotja zebra burkolati jel, előtte legalább záróvonal.
3. A megállási tilalom jelzése folytonos sárga vonallal.
4. Folyópályán: az elsőbbségadás (megállás) helyét jelző vonal, vagy cápafogas háromszögsor  $\geq 5$  m-re az első keresztirányú zebra-sávtól.
5. Folyópályán: az elsőbbségadás helyét jelző vonallal azonos szelvényben elhelyezett, az elsőbbség-adás helyét meghatározó jelzőtábla (lehetőség szerint a menetirány szerinti bal oldalon megismételve).



Az *úttest* forgalomtechnikai alapmegjelenésén felül sztenderdizálni kell a további nélkülözhetetlen elemeket is: az *akadálymentes felállóhelyet* és a *megvilágítást*.

### Indoklás

Ahhoz, hogy az átkelőhelyeket megközelítő járművezetők a gyalogosok részére az áthaladási elsőbbséget megadják, szükséges hogy számukra – az őket a forgalomban érő rengeteg különféle inger közül kiemelkedve – idejében és könnyen fölismerhető legyen, hogy átkelőhöz közelednek, ehhez első lépés a megfelelő forgalomtechnikai alakítás, amelyhez társul a felállóhelyek kialakítása és a teljes terület megvilágítása.

### 13. javaslatunk

Az átkelőhelyen és előtte 30 m hosszban 30 km/h sebességkorlátozás előírása a KRESZ-ben.

### Indoklás

A gyalogos-átkelőhelyek kb. 30 km/h-nál nem nagyobb sebességgel történő megközelítése bár explicite nincs benne a KRESZ-ben, valójában mégis elvárás a gépjárművezetőktől, hiszen ha gázolás történik, ez az a sebesség, amelyet a bíróságok még elfogadnak. Tanulmányunkban bemutattuk, hogy ennél nagyobb megközelítési sebesség esetén csökken az átengedési hajlandóság, de a lehetősége is a megfelelő reagálásnak. A tempó 30 egyrészt csökkenti a gázolás kockázatát, másrészt ha mégis bekövetkezik a gyalogos elütése, a kisebb sebesség miatt hatványozottan nagyobb a túlélés esélye.

II. rész: 7.2.3.2–7.2.3.3  
III. rész: 8.3.5  
12. melléklet





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

## 14. javaslatunk

**Gyalogos-előnyítás jelzőlámpás csomópontokban.**

### Indoklás

A gyalogos előnyítás különösen ott fontos, ahol az áthaladó gyalogosok útvonalát kanyarodó járműáramlatok keresztezik. Az előnyítás növeli a biztonságot, mert a járművek csak akkor indulnak, amikor a gyalogosok már behaladtak a konfliktusmezőbe.

I. rész: 5.14 – 5.17

II. rész: 7.2.4.2

III. rész: 8.3.6

## 15. javaslatunk

**Csomópontba fázisváltást követően elsőként behaladó járművezető meggyőződési kötelezettsége.**

### Indoklás

A gyalogosok zöldideje sokfelé kevés, és különösen kevés a legnagyobb forgalmú csomópontokban. Ez rendkívül megnehezíti az idős és a más nehezen mozgó emberek áthaladását, ezért veszélyes. Az idős, a mozgáskorlátozott, a vak, a kisgyermekes gyalogos szabályos közlekedése esetén is bent ragadhat a csomópont konfliktuszónájában. Az ő elütésük védhető ki azzal, ha a fázisváltást követően elsőként behaladó jármű vezetője meggyőződik róla, hogy a gyalogosok elhagyták-e a kereszteződést

I. rész: 5.14 – 5.17

III. rész: 8.3.6

## 16. javaslatunk

**In ground kiegészítő jelzőlámpák hazai alkalmazhatóságának vizsgálata.**

### Indoklás

Az in ground (burkolatba épített) kiegészítő jelzőlámpák – az áthúzott mobiltelefont és fülhallgatót ábrázoló pingálásokkal szemben – a modern eszközöket használó gyalogosok védelmének civilizált megoldásai.

II. rész: 7.2.4.3

III. rész: 8.3.6

## 17. javaslatunk

**Minden irányú gyalogos zöldfázis és pedestrian scramble hazai alkalmazhatóságának vizsgálata.**

II. rész: 7.2.2.4

III. rész: 8.3.6

8. függelék

3. melléklet



hatóságának vizsgálata.





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

## Indoklás

Mára a világ számos nagyvárosa szerzett kedvező tapasztalatokat mind az önálló minden irányú gyalogoszöld, mind a pedestrian scramble alkalmazásával, ezek az előnyök feltételezésünk szerint a hazai körülmények között is realizálhatók alkalmas helyszíneken.

## 18-20. javaslatunk

**Gyalogos felületre, különösen átkelőhelyre parkolás érdemi büntetése.**

**Az átkelő gyalogos számára az elsőbbség meg nem adásáért kiszabandó büntetés szigorítása.**

**A gyalogos-átkelőhelyek előtti gyorsajtás szigorúbb büntetése.**

I. rész: 5.9–5.10

II. rész: 7.1.1.5–7.1.1.6, 7.1.4

II. rész: 7.2.3.2

III. rész: 8.3.7.1–8.3.7.3

5. függelék, 10. melléklet

## Indoklás

A szabálysértések teljes körén belül a gyalogosok életét, biztonságát befolyásoló szabálysértések megítélésének – épp a következmények miatt – akkor is sokkal súlyosabbnak kell lennie, mint pl. a kisebb kárértékű vagyron elleni cselekményeknek, ha előbbiek jellemzően gondatlanságból fakadnak, utóbbiak pedig szándékosak.

A nagymérvű szigorítás az ismert baleseti helyzet mellett nem nélkülözhető.

A rendszert úgy kell kidolgozni/működtetni, hogy a szankciók (joghátrányok) érdemben és az elkövetés után minél gyorsabban érvényesüljenek.

Saját online kérdőívvezésünkből pl. az alábbiak derültek ki:

- arra a kérdésre, hogy támogatná-e a jogi védelem (KRESZ, gázolás esetén a felelősségre vonás) szigorítását a gyalogosok vagy egyes, különösen védtelen csoportjaik érdekében, a válaszadók több mint háromnegyede minden gyalogos érdekében támogatta a szigorítást, az egyáltalán nem támogatók aránya pedig csupán 14,1%,
- arra a kérdésre, hogy az elmúlt egy év során érezte-e magát közvetlen életveszélyben zebrán történő átkelés közben, 52,6% válaszolt igennel,
- arra a kérdésre, hogy van-e az ön környezetében olyan személy, akit az elmúlt 10 évben elgázoltak, a válaszadók 45%-a jelezte, hogy van.

## 21. javaslatunk

**A hatósági ellenőrzés fejlesztése az átkelő gyalogosok védelmében.**

## Indoklás

A büntetések súlyosbításának csak akkor van értelme, ha ezzel párhuzamosan a lebukás kockázata is jelentősen nő, ehhez pedig az ellenőrzések gyakorisága és hatékonyságuk növelése, műszaki fejlesztés szükséges.

I. rész: 5.9–5.10

II. rész: 7.1.1.6, 7.1.4

III. rész: 8.3.7

5. függelék, 15. melléklet



## 22. javaslatunk

**Az áthaladási távolság szakaszolása.**

### Indoklás

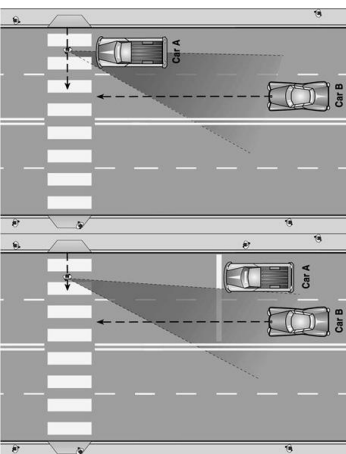
A hazai szabályozás sokkal több forgalmi sáv keresztezését engedi meg középsziget, vagy jelzőlámpa létesítése nélkül, mint a fejlett országok hasonló szabályai. Az egy menetben történő keresztezés minden gyalogos számára nehezebb, de különösen veszélyes a lassan mozgó és korlátozott érzékszervi működéssel élő idősök, a gyerekek, kismamák, továbbá a fogyatékkal élők számára. A szakaszolás ezért akadálymentességi követelmény is. A biztonságot az szolgálja, ha kettőnél több forgalmi sáv, illetve forgalmi irányonként egynél több forgalmi sáv keresztezése középsziget, vagy jelzőlámpa védelmében történik, ezt kell jogszabályban előírni, és fokozatos megvalósítását szigorúan megkövetelni, ellenőrizni.

I. rész: 5.9–5.10

II. rész: 7.2.2.1

III. rész: 8.4.1

5. melléklet



## 23. javaslatunk

**Megállás helyét jelző vonal, vagy cápa fogas háromszögsor alkalmazása folyópályán elsőbbségi gyalogos-átkelőhelyek előtt  $\geq 5$  m távolságra.**

### Indoklás

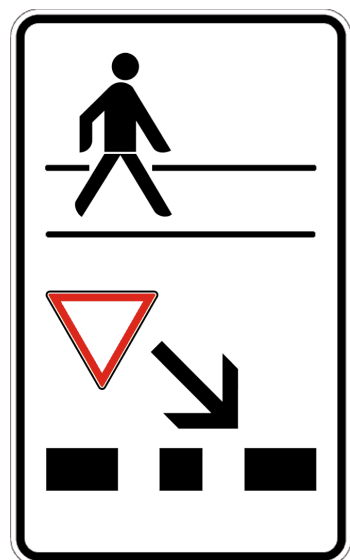
A nemzetközi tapasztalatok szerint a megállás helyének eltávolítása a konfliktusmezőtől növeli az átkelő gyalogosok biztonságát. Javul a kölcsönös láthatóság, kiszámíthatóbbá válik a közlekedők számára egymás mozgása. Különösen biztonságnövelő a megállás helyét jelző vonal nyújtotta látómező-javulás a párhuzamos közlekedésre berendezett utak átkelőhelyein, a már álló autó melletti sávban érkező autó és a gyalogos viszonyában.

I. rész: 5.9–5.10

II. rész: 7.1.3.2

III. rész: 8.4.2

5. melléklet



## 24. javaslatunk

**Az átkelő előtti megállás helyét jelző vonalat nyomatékostító jelzőtábla.**

### Indoklás

A közúti közlekedés hazánkban alkalmazott jelzésrendszerében a táblák prioritásban főszabály szerint megelőzik a burkolati jeleket. Megállás helyét jelző vonal, vagy cápa fogas háromszögsor burkolati jel ilyen alkalmazása hazánkban újdonság.

I. rész: 5.9–5.10

II. rész: 7.1.2.5

III. rész: 8.3.4.1

5. függelék





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

## **25. javaslatunk**

**Az átkelők előtti megállási tilalom hosszának növelése az útra engedélyezett sebesség függvényében és átkelők utáni megállási tilalom bevezetése.**

II. rész: 7.2.3.2–7.2.3.3

III. rész: 8.4.3

12. függelék

7. melléklet

## **Indoklás**

A KRESZ 40. § (5) bekezdésében előírt – 1975-ben bevezetett és utoljára 1984-ben módosított – megállási tilalom hossza az ismert peremfeltételek, különösen az általánosan engedélyezett sebesség mellett, saját kísérleteink és elméleti számítások szerint is elégtelen ahhoz, hogy a közlekedők idejében és kölcsönösen fölismerhessék egymást, ami pedig a gyalogoselutések megelőzéséhez nélkülözhetetlen. A kérdésben sürgős jogszabáymódosítást tartunk szükségesnek, a probléma ideiglenes kezelésére, mivel annak fennállása folyamatos balesetveszélyt jelent az úthálózaton.

## **26. javaslatunk**

**Az átkelők előtti és utáni megállási tilalom hosszára vonatkozó kutatás.**

I. rész: 5.9–5.10

II. rész: 7.2.3.2–7.2.3.3

III. rész: 8.4.3

12. függelék

## **Indoklás**

A KRESZ 40. § (5) bekezdésében előírt – 1975-ben bevezetett és utoljára 1984-ben módosított – megállási tilalom hossza az ismert peremfeltételek, különösen az általánosan engedélyezett sebesség mellett, saját kísérleteink és elméleti számítások szerint is elégtelen ahhoz, hogy a közlekedők idejében és kölcsönösen fölismerhessék egymást, ami pedig a gyalogosgázolások megelőzéséhez nélkülözhetetlen.

## **27. javaslatunk**

**Kikerülést megakadályozó elemek beépítésének új szabályozása és gyakorlati elterjesztése.**

II. rész: 7.2.2

III. rész: 8.4.4

5. függelék

## **Indoklás**

A mechanikai terelőelemek gömbsüvegsor, pollersor, klemmfix, stb. szélesebb körű alkalmazásával részben sebességcsillapítás érhető el, részben veszélyes manőverek előzhetőek meg, ezáltal a legvédtelenebb úthasználók biztonsága érdemben növelhető.

## **28. javaslatunk**

**Kutatás az átkelőhelyek útvonalankénti egységessége előnyeinek-hátrányainak tisztázására.**

II. rész: 7.1.2–7.1.3

II. rész: 7.2

III. rész: 8.4.7

5. függelék





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

## **Indoklás**

Az egységes kialakítás szükségessége, tartalma nem kellőképpen kutatott téma, pedig véleményünk szerint a tárgyban folytatott kutatástól várható olyan eredmény, amelynek hatására a gyalogos-átkelőhelyek közlekedésbiztonsága is javulhat.

## **29. javaslatunk**

### **Komfortszintek meghatározása zebrákra.**

#### **Indoklás**

A komfortszintekkel jellemezhető az adott úthálózati elem szolgáltatási színvonala, de ez nyilván nem korlátozódik a használat kényelmére, hanem kulcsfontosságú benne a biztonság.

III. rész: 8.4.8

## **30. javaslatunk**

### **Az értelmetlen beavatkozások megtiltása.**

#### **Indoklás**

A félrevezetően okoszebrának nevezett villogó LED-es mozgásérzékelő, a 3D burkolatfelfestés és a zebraásváló olyan álmegoldások, amelyek hamis biztonságérzetet kelthetnek a közlekedőkben, ezért veszélyesek. Emellett kedvezőtlen hatásúak a közlekedési kultúrára és indokolatlanul vonják el a forrásokat a bizonyítottan biztonságnövelő beavatkozásoktól.

I. rész: 4.1–4.2

II. rész: 7.1.3.1, 7.2.3.6, 7.3.7

III. rész: 8.4.9

13. melléklet

## **31. javaslatunk**

**Hatósági szabályozás.** Az autózáshoz kapcsolódó közlekedésbiztonsági és egészségügyi, környezeti kockázatok megjelenítésének kötelezővé tétele, a felelősség nélküli korlátlan szabadság (valójában a közre veszélyes szabadosság), a brutális erő, a versenyszellem képeinek, fogalmainak száműzése az autóreklámokból.

II. rész: 7.3.4

III. rész: 8.5.1

7. melléklet

#### **Indoklás**

Ma már a kockázatokra történő figyelemfelhívás a reklámok, termékarculatok kötelező eleme az olyan árucikkek esetében, amelyek használatával az egyén másoknak vagy a társadalomnak valamilyen kárt, vagy egészségkárosodást okozhat. A veszélyt tudatosítani kell, az emberek figyelmét





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

föl kell hívni arra, hogy a gépkocsivezetés fokozott veszéllyel járó tevékenység, amelynek következtében emberek halhatnak meg.

## **32. javaslatunk**

**Szemléletformáló tréningek szervezése közlekedési újságírók számára.**

### **Indoklás**

A média, a tömegkommunikáció azzal segítheti a gyalogoselutészek megelőzését, ha nem kelt vágyat az autó nagy méretére és a száguldásra, továbbá nem áldozathibáztató. Ez csak olyan újságíróktól elvárható, akik legalább alapszinten tisztán látják a közúti közlekedés legfontosabb biztonsági kockázatait.

I. rész: 5.3–5.5

II. rész: 7.3 fejezet

III. rész: 8.5.2

8. melléklet

## **33. javaslatunk**

**Együttműködő, előzékeny közlekedésre fókuszáló kampányok.**

### **Indoklás**

A máig szinte általános, az embereket aktuális közlekedési módjuk alapján kasztokba soroló szemlélet – amely fölösleges feszültségeket kelt a közlekedési módok között és a mindennapokban az utakon az agressziót növeli – helyett nem a gyalogosokat, nem a járművezetőket, hanem általában a közlekedő embert megszólító komplex kampányokra van szükség, amelyek az együttműködő, előzékeny közlekedési viselkedésre fókuszálnak.

I. rész: 2.8, 5.3–5.5

II. rész: 7.3 fejezet

III. rész: 8.5.2

2. és 5. függelék

## **34. javaslatunk**

**Hosszabb távú, országos iskolai módváltási kampány megvalósítása.**

### **Indoklás**

Ha sikerülne drasztikusan csökkenteni az iskolákba autóval szállított gyermekek arányát, az iskolák körüli közlekedési és közlekedésbiztonsági helyzet jelentősen javulna.

Mivel az iskolák körüli közlekedésbiztonsági deficitet csak részben okozza az átmenő gépkocsiforgalom – általában ennél súlyosabb ok az iskola célforgalma (a gyerekek beszállítása) –, a gépkocsiforgalom volumenének csökkentése mellett a leghatékonyabb az iskola közvetlen környezetének felszabadítása a szülői gépkocsik tömörülése, és az iskolák előtti balesetveszélyes műveletei (forgolódások, tolatások) alól. Ha pedig az iskola előtti zebrán az érzékeny időszakokban nincs gépjárműforgalom, nincs gyerekázolás sem.

II. rész: 7.3.8

III. rész: 8.5.3

14. függelék





# KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

## 35. javaslatunk

Iskolai környezetek biztonságossá tétele tanulmányunk III. részének 8.5.3 pontjában ismertetett eszközökkel.

I. rész: 3.4, 3.5–3.7  
Teljes II. rész  
III. rész: 8.5.3

### Kifejtés

A **K+R módváltó pontok** lényege, hogy eltávolítják – célszerűen legalább 250 m-re – az iskola bejáratától és rendezetté teszik az autóval szállított gyermekek ki- és beszállását. A gyerekek az utolsó szakaszt gyalogosan teszik meg. Ennek egyik fontos hozadéka, hogy a szülői autók nem generálnak balesetveszélyt az iskola előtt, másrészt így az autóval iskolába szállított gyerekek is szereznek valamennyi közlekedési tapasztalatot.

Az **iskolautca** az iskola előtti útszakasz gépjárműforgalom előli időleges lezárását jelenti. Az útszakaszra gépjárművel behajtani az iskolakezdés/-befejezés időszakában kb. 15–30 percig nem lehet (azonban a kerékpár kivétel a tilalom alól).

**Pedibusz** (csoport közlekedése kísérővel): a gyerekek felnőtt kísérővel – aki lehet váltakozva valamelyik szülő, családtag, önkéntes – mennek iskolába gyalog, vagy biciklivel, a kísérő útvonala állandó (mint egy buszjáraté), és állandó időpontban veszi fel a gyerekeket.

Az **iskolai közlekedési terv** kulcseleme az iskola kb. 1 km-es sugarú környezetét ábrázoló térképvázlat, amelyen a különböző közlekedési módok (pl. gyalog, kerékpáron, szülői szállítás autóval) szempontjából lényeges helyi adottságok, lehetőségek és veszélyes helyek vannak feltüntetve. Az iskolai közlekedési terv tartalmazhat konkrét útvonalajánlásokat és általános közlekedésbiztonsági tudnivalókat is. Célcsoportja az iskolakezdő gyerekek szülei, de ismert a nagyok számára készülő iskolai közlekedési terv is – míg előbbiben a gyalogos megközelítés és a személygépkocsik megállási helyére vonatkozó ajánlás, a nagyobbakéban a kerékpárral való megközelítés bemutatása a hangsúlyosabb.

## 36. javaslatunk

Az iskolai közlekedéssegítőkre vonatkozó szabályozás fölvétele a KRESZ-be, a rendszer kialakítása, működtetése.

I. rész: 3.4, 3.5–3.7  
II. rész: 7.3.9  
III. rész: 8.5.4  
11. függelék

### Indoklás

Két okból javasoljuk a gyermekkorú iskolai közlekedéssegítőkre vonatkozó szabályozás meghozatalát és a rendszer országos működtetését.

1. A nemzetközi tapasztalatok alapján az iskolai közlekedéssegítők segítségével lényegesen növelhető a kisgyermek átkelési biztonsága az iskolák előtti gyalogos-átkelőhelyeken.
2. Az iskolai közlekedéssegítők alkalmazása a közlekedésre nevelés kiváló módszere: nem áldozathibáztató, ellenben egészen fiatal korban ruház felelősséget a közlekedéssegítőkre más emberek (kis társaik) biztonságáért. Kitűnően meg lehet így tanulni a legvédtelenebb úthasználókkal szembeni előzékenységet. A közlekedés biztonságát, a közlekedési kultúra fejlődését ezért hosszabb távon is előmozdítja.





## 37. javaslatunk

### Jogi kutatások, strict liability.

#### Indoklás

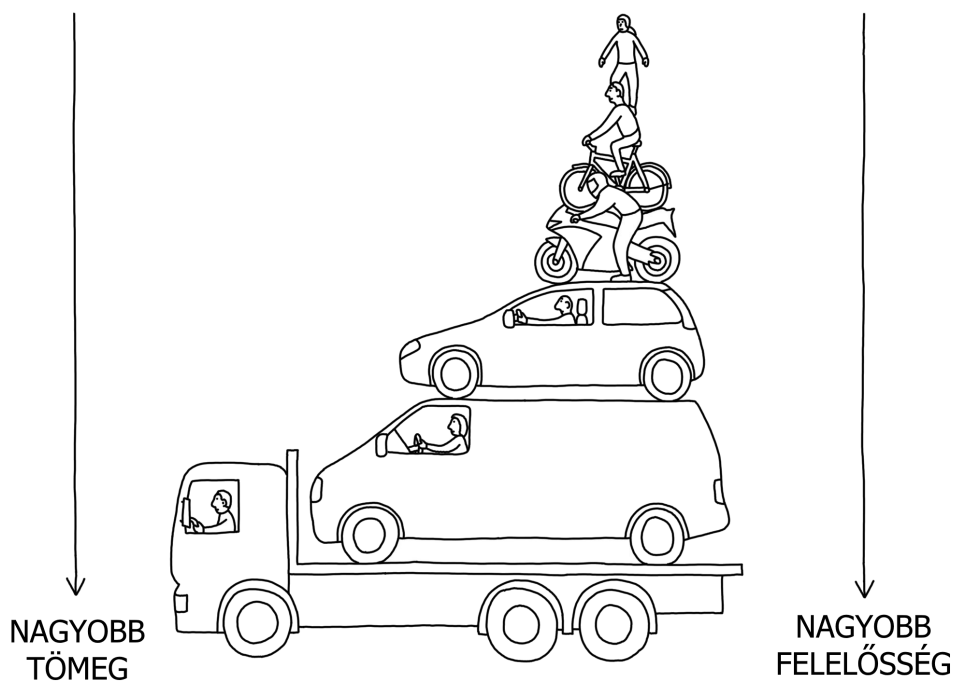
A gyalogos-átkelőhelyekkel kapcsolatos elemzésünket végig kísérte a tapasztalás, hogy a hatályos jogszabályok nem nyújtanak elegendő védelmet a legvédtelenebb úthasználóknak. Itt messze nem csak a KRESZ-ről van szó, ugyanilyen fontosak a gyalogosok számára veszélyt hordozó, járművekkel elkövetett szabálysértésekkel kapcsolatos szabályok, de a polgári jogban részükre biztosított védelem is. Ez utóbbi jogágban kiemelkedő jelentőségű a mai, világszerte irigyelt holland közlekedési kultúra és közlekedésbiztonsági helyzet elérésében, fenntartásában a legvédtelenebbek érdekében érvényesülő objektív felelősség, amelynek hazai adaptációját különösen fontosnak, vizsgálatra érdemesnek tarjuk.

\*\*\*

Javaslataink kidolgozásának vezérfonalaként is fölfogható az alábbi ábra.

Ma ez hiányzik a jogszabályokból, a mérnöki és a közgondolkodásból. Pedig a biztonságosabb zebrákhoz ez a szemlélet, ez a felelős gondolkodás alapfeltétel.

**NAGYOBB TÖMEG, NAGYOBB ERŐ = NAGYOBB FELELŐSSÉG**



Forrás: **we are cycling**  
UK

Rajzoló: davewalker.com

