

A GYALOGLÁS SZEREPE A 21. SZÁZADI VÁROSI KÖZLEKEDÉSBEN



Idővonal – léptékek

Városi közlekedési módok megjelenése:



Gyaloglás: alapértelmezett módja a városi életnek és közlekedésnek

Gyaloglás: alapértelmezett

- nem csak közlekedés
- városi élet a közterületeken:
 - sétálás
 - beszélgetés
 - kereskedés
 - találkozás
 - üldögélés
 - randevú
 - játék
 - tánc
 - koldulás
 - tüntetés
 - agóra
 - stb.

AZ AKTÍV KÖZLEKEDÉSI MÓDOK SZEREPE, A LEGVÉDTELENEBB ÚTHASZNÁLÓK
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGA VÁROSAINKBAN | Miskolc, 2023. május 16.



FORTEPÁN / LAKATOS MÁRIA



SOÓS BERTALAN

20. századi várospolitikai

4

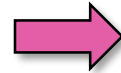
- 1930: 250.000/1929. BM rendelet, „közlekedési kódex”
- kötelező járdahasználat (ez a gyalogosok kitiltását jelenti a közterületek ~60-80%-áról)
- úttesten áthaladás csak kereszteződésekben és kijelölt helyeken, de ott is kettősség az elsőbbség kérdésében (járművezető kötelessége a gyalogos védelme, utóbbinak meggyőződési kötelezettsége van)
- sehol máshol nincs elsőbbsége
- gyalogos redukálása közlekedővé



FORTEPAN / IHAROS SÁNDOR

AZ AKTÍV KÖZLEKEDÉSI MÓDOK SZEREPE, A LEGVÉDTELENEBB ÚTHASZNÁLÓK
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGA VÁROSAINKBAN | Miskolc, 2023. május 16.

20. századi várospolitikai eredmény

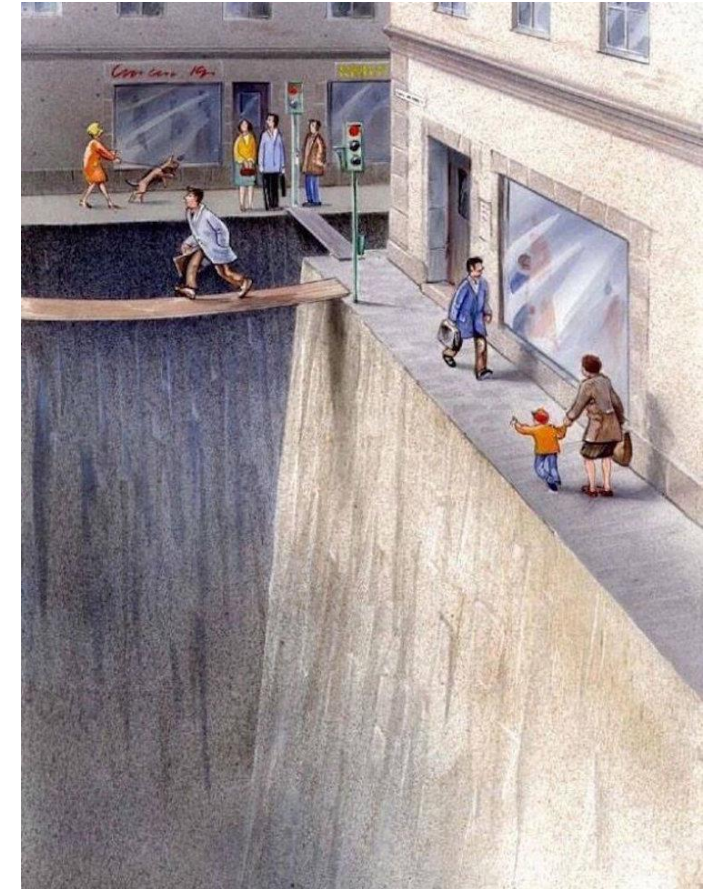


AZ AKTÍV KÖZLEKEDÉSI MÓDOK SZEREPE, A LEGVÉDTELENEBB ÚTHASZNÁLÓK
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGA VÁROSAINKBAN | Miskolc, 2023. május 16.

Következmények: „a jogsim éve a gyaloglás vége”



- autókra tervezett települések: magától értetődőnek vesszük
- közlekedéstervezés alapegysége: ember helyett egységjármű
- közterületek kialakítása kedvezőtlen a gyaloglás szempontjából
- egyre több, egyre gyorsabb autóforgalom
- egyre nagyobb tömegű és egyre dinamikusabb autók

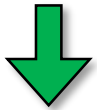


MEHDI AZIZI ÉS KARL JILG / SWEDISH ROAD ADMINISTRATION

Következmények: közlekedési kultúra

A közlekedési kultúránk az általános társadalmi morál leképződése:

- az erősebb segít a gyengébbnek, mert neki van nagyobb felelőssége
- szervező elv: **ELŐZÉKENYSÉG, BIZALOM**



nyertesei: mindenki



- a gyengébb vigyázzon magára, mert neki van vesztenivalója
- szervező elv: **FÉLELEM, BIZALMATLANSÁG**



vesztesei: a legvédtelenebb úthasználók (gyalogos, kerékpározó, idős, fogyatékkal élő, gyermek)

Következmények: gyalogos közlekedésbiztonság

- az ábrán: gyalogos halálos áldozatok egymillió fő lakosra vetítve az EU országokban
- „csak” az EU-átlagot elérve évente 20-25 ember élete lenne megmenthető
- az elmúlt 5 évben 11.000 gyalogost ütöttek el Magyarországon, 43%-ukat zebrán

→ biztos, hogy minden rendben?

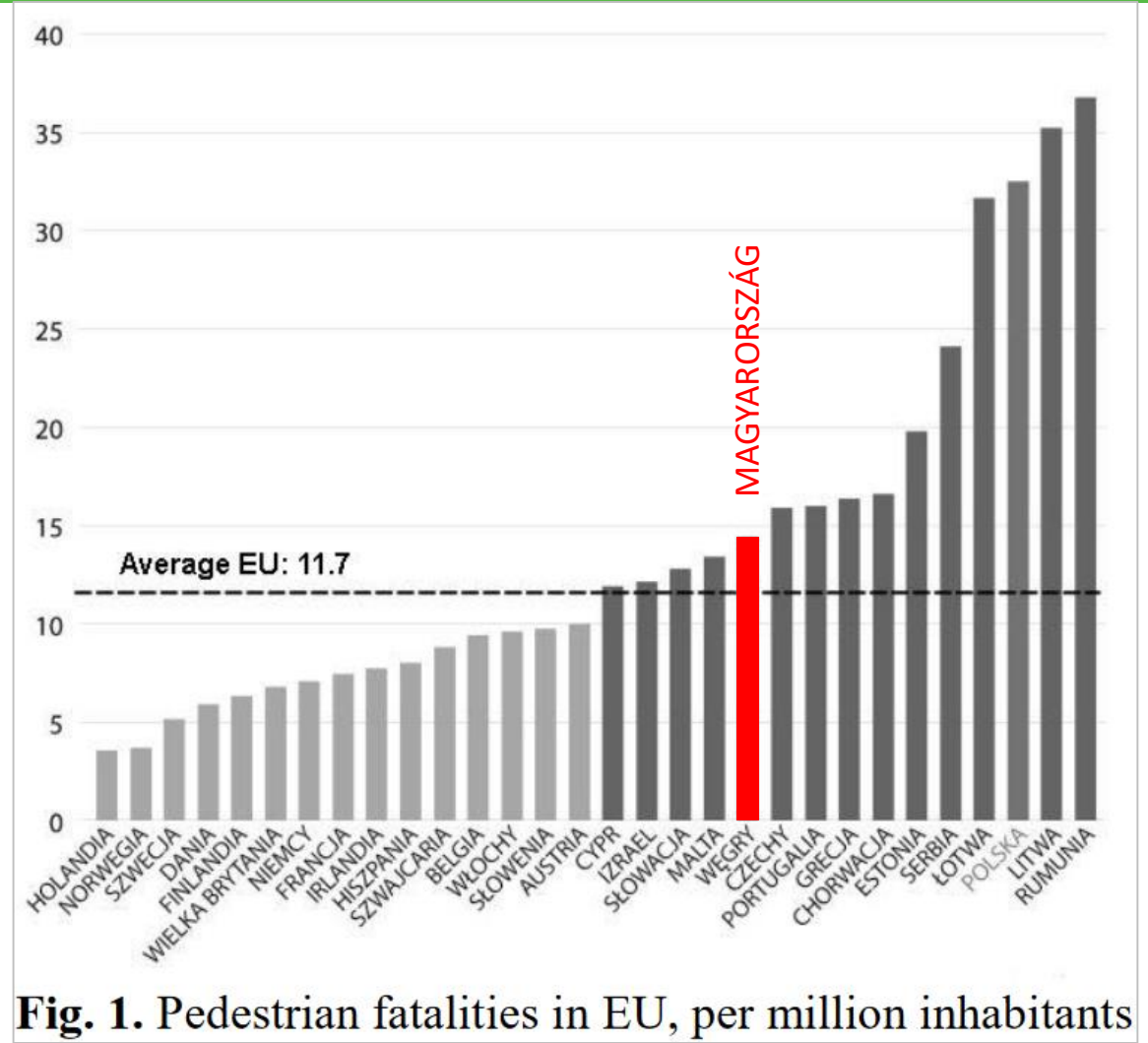


Fig. 1. Pedestrian fatalities in EU, per million inhabitants

ROBERT ZIOLKOWSKI: INVESTIGATIONS OF DRIVER'S SPEED AT UNSIGNALISED PEDESTRIAN CROSSINGS (2018)

Gyalogos közlekedésbiztonság

2020

2020	Gyalogos halálra gázolása zebrán	Gyalogos elgázolása zebrán, sérülést okozva
megyék	esetek száma	esetek száma
Budapest	10	291
Baranya	1	27
Bács-Kiskun	0	19
Békés	0	10
Borsod-Abaúj-Zemplén	1	61
Csongrád	2	30
Fejér	0	23
Győr-Moson-Sopron	0	40
Hajdú-Bihar	2	33
Heves	0	16
Komárom-Esztergom	0	20
Nógrád	0	4
Pest	2	64
Somogy	0	16
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1	29
Jász-Nagykun-Szolnok	1	20
Tolna	0	9
Vas	0	15
Veszprém	2	21
Zala	2	20
ÖSSZESEN	24	768

hvg.hu

Like 545K



2019. szeptember. 18. 16:16 · Utolsó frissítés: 2019. szeptember. 18. 16:41 · AUTÓ

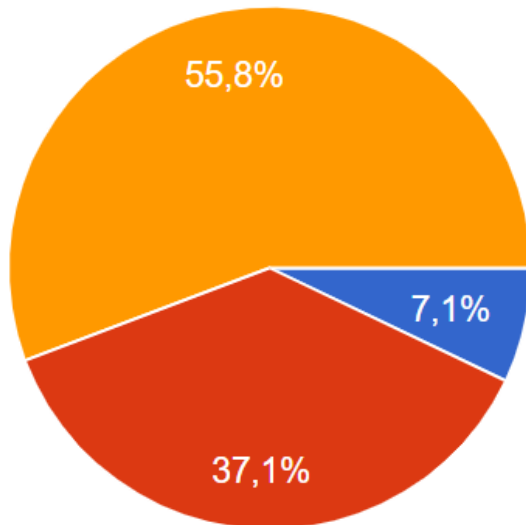
Idén eddig 69 gyereket ütöttek el gyalogátkelőn

RENDŐRSÉG / HVG.HU

2019

AZ AKTÍV KÖZLEKEDÉSI MÓDOK SZEREPE, A LEGVÉDTELENEBB ÚTHASZNÁLÓK KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGA VÁROSAINKBAN | Miskolc, 2023. május 16.

Mi a véleménye a közlekedésbiztonságról Fóton? (n = 1155)



- Mindenki számára megfelelő a közlekedésbiztonság
- Bizonyos korcsoportok (gyerekek, fiatalok, idősek) számára nem megfelelő a közlekedésbiztonság
- A többség számára nem megfelelő a közlekedésbiztonság (gyakori konfliktusok, ijesztő helyzetek)

**93% szerint
nem megfelelő
a közlekedésbiztonság**

ÉRTÉKTERV KFT.

Közlekedésbiztonsági tévhitek



ANGIE SCHMITT / TWITTER

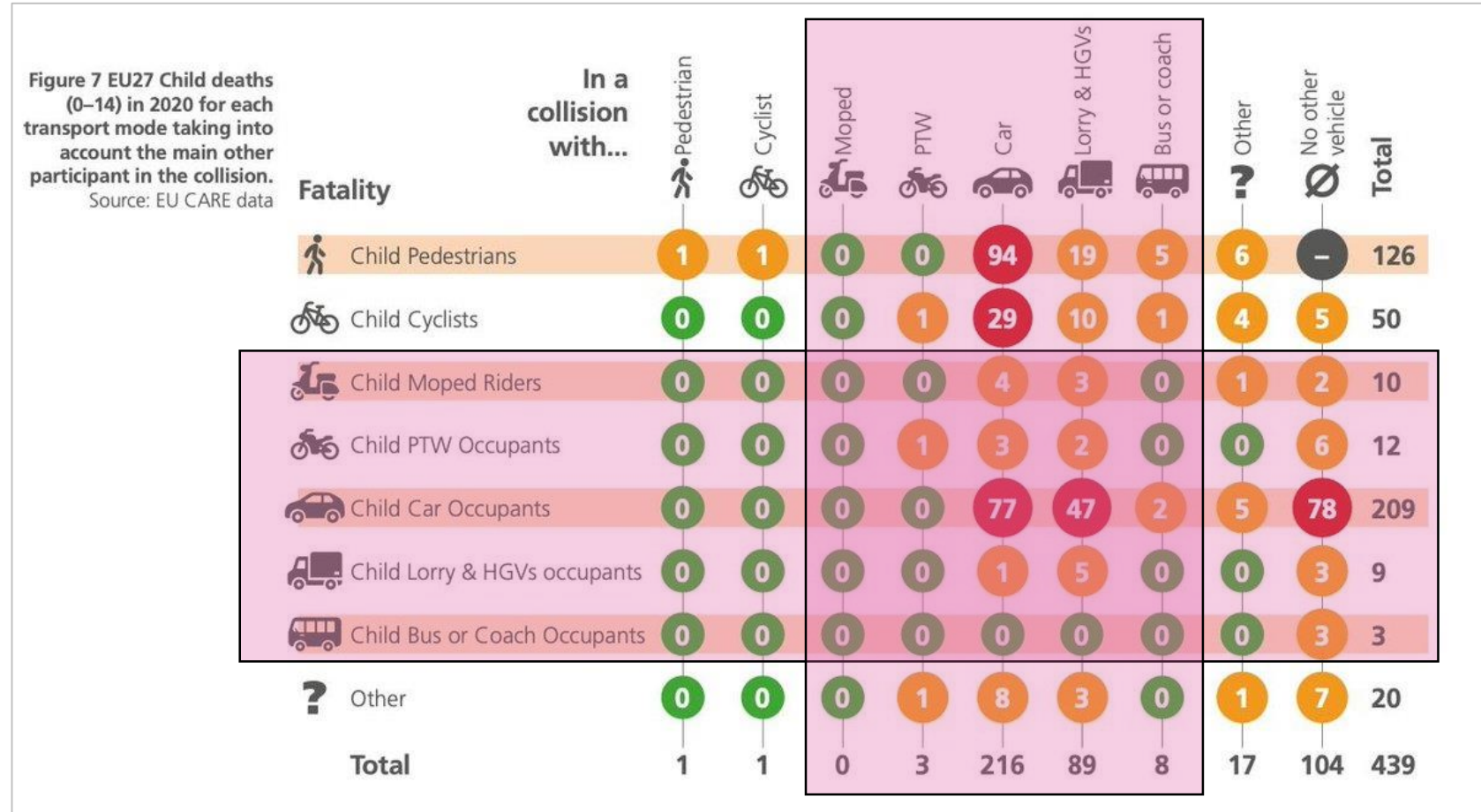
Ki veszélyeztet kit az utakon?

AZ AKTÍV KÖZLEKEDÉSI MÓDOK SZEREPE, A LEGVÉDTELENEBB ÚTHASZNÁLÓK
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGA VÁROSAINKBAN | Miskolc, 2023. május 16.

Közlekedésbiztonság: mi öl meg?

2020-ban az EU-ban, balesetben meghalt 14 év alattiak:

- az összes áldozat 94%-a motorizált járműben utazott, vagy azzal ütközött
- a gyalogos áldozatok szintén 94%-a motorizált járművel ütközve vesztette életét



- Maradjon minden ugyanígy?
- Vagy változás szükséges?
- Mi lesz az aktív közlekedési módok szerepe, milyen lesz a városi közélet minősége, milyen lesz a legvédtelenebb úthasználók közlekedésbiztonsága a 21. századi Magyarországon?

ATTÓL FÜGG...

Mitől függ? Értékválasztási döntés szükséges

- Jelenlegi közmegegyezés: autózás >>> bármi

- autózás gyorsasága
- autózás kényelme
- autózás szabadsága
- adóbevételek
- autóipari beruházások

fontosabb(ak), mint



- bármekkora költség, bármilyen rossz megtérülés
- évi 5-600 emberélet (és családjaik) áldozattá válása
- évi 500 milliárd Ft statisztikai veszteségérték
- alacsony színvonalú, monofunkciós, sivár közterületek
- gyalogos „városi élet” ellehetetlenülése
- iskolások „közlekedésképe” elrontása

erre ad megrendelést,
ebben lát politikai tőkét



országos és helyi
politika

véleményformáló
és társadalmi elit

erről nem kap
megfelelő visszajelzést
vagy figyelmen kívül hagyja



Mit tehetnek az állami szereplők a gyalogosokért?

- Gyalogos közlekedés integrálása a közlekedéspolitikába
- KRESZ módosítás (bizalmi elv kiterjesztése + zebra szabályozás belső logikátlanság feloldása)
- Gyalogos (kerékpáros) munkába járás költségtérítése
- Gyerekek autóval való iskolába szállításának anyagi támogatásának (költségtérítés) felülvizsgálata
- Zéró tolerancia a gyalogos közlekedésbiztonságban
- SUV problémára válaszadás
- Gépjárművezetők képzésének reformja: biciklis/gyalogos/babakocsis óra?
- Baleseti adatok átláthatóvá, kutathatóvá tétele, módszertan reformja, mélyelemzések
- Állami közútkezelő mindig az 1988. évi I. törvény, 8. § (1a) szerint fejlessze az állami utakat (pl. települési átkelési szakaszok)



Mit tehetnek az önkormányzatok a gyalogosokért?

- a saját kezelésükben lévő utak fejlesztése során tartsák be az 1988. évi I. törvény 8. § (1a)-t...
- közterületek komplex szemléletű átalakítása, újrafelosztása: városi „közélet” előtérbe helyezése a motorizált közlekedés monopol helyzetével szemben
- közterületek humanizálása: utak → utcák
- sétálóutcák
- játszóutcák
- iskolai mobilitás: szokások felmérése, szemléletformálás, módváltás ösztönzése



COPENHAGENIZE.EU

„Örökös ökoiskola” címmel rendelkező iskola:

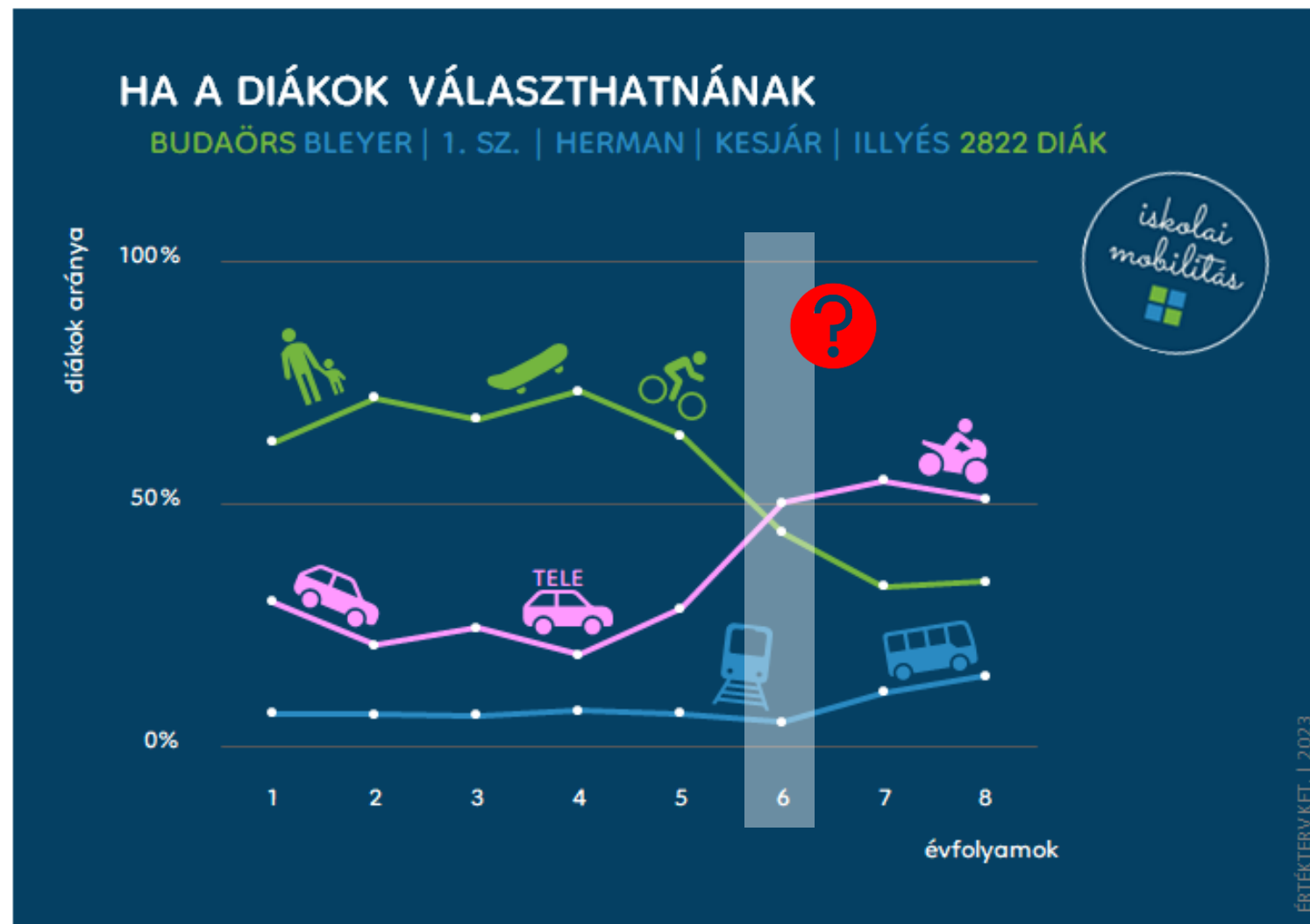
- 50 km/h a megengedett sebesség az utcában
- nincs korlát a bejáratnál (alsósok)
- szabvány alatti járdaszélesség
- három sorban haladó, manőverező autók
- hideg motor járátása várakozás közben
- nem kétirányú kerékpárral



Jövőkép: iskolai mobilitás

18

- 1-5. évfolyamon óriási igény a gyalogos-biciklis iskolába járásra
- azok vágnak erre a legjobban, akik ezt a legkevésbé kapják meg
- hatodikosoknál látható trendváltás okai?
- *adathiány!*
- *kézfeltartásos felmérés: osztályonként 5 perc*



AZ AKTÍV KÖZLEKEDÉSI MÓDOK SZEREPE, A LEGVÉDTELENEBB ÚTHASZNÁLÓK KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGA VÁROSAINKBAN | Miskolc, 2023. május 16.

Iskolai mobilitás – iskolautca, bicibusz, lábbusz

- iskolautca, időszakos (Sződliget)
- iskolautca, épített (Székesfehérvár)
- gyalogbusz (Sepsiszentgyörgy, Budakalász)
- bicibusz (Pécs, Verőce, Zugló)
- pontgyűjtés, matricagyűjtés
- stb.



SEBŐK MÁTÉ

AZ AKTÍV KÖZLEKEDÉSI MÓDOK SZEREPE, A LEGVÉDTELENEBB ÚTHASZNÁLÓK
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGA VÁROSAINKBAN | Miskolc, 2023. május 16.

Mit tehet a rendőrség a gyalogosokért?

20

- Szemléletváltás
- Gyalogosok védelmének előtérbe helyezése
- Gyalogos áldozathibáztatás nélkül (minimális veszélypotenciál)
- Baleseti adatok pontatlanságainak kiküszöbölése

Magyarország:



BUDAPESTI GYALOGOSOK

Finnország:



Mit tehet a „szakma” a gyalogosokért?

21

- Szemléletváltás
- Képzések
- Tervezői gyakorlat megváltoztatása
- Minőség-ellenőrzés
- Tanulmányutak
- Ösztöndíjak



KERÉKPÁROS MISKOLC EGYESÜLET

AZ AKTÍV KÖZLEKEDÉSI MÓDOK SZEREPE, A LEGVÉDTELENEBB ÚTHASZNÁLÓK
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGA VÁROSAINKBAN | Miskolc, 2023. május 16.

Jövőkép: hozzáférés a városi közterületekhez

22



ESTHER ANAYA-BOIG



évezredekén át

a közterületekhez való hozzáférésnek nincs akadálya

XX. század

legvédtelenebb úthasználók számára leghátrányosabb

ezredforduló - jelen

méltányosságra törekvés, ellenzők: „autósüldözés”

jövő?

a döntéseinktől függ



Bereczky Ákos

mikromobilitási szakértő, építőmérnök

bereczky.akos@ertekterv.hu

insta: akos_mobilitas

Köszönöm a figyelmet!