

Észrevételek, fölvetések, javaslatok a közúti biztonság tárgyában

Nagy örömmel fogadtuk a kérdőívet, mert az fontos kérdésekkel foglalkozik. Mindazonáltal hiányoljuk, hogy a kérdőív élesítése előtt a szakmai civil szervezetek nem kaptak véleményezési lehetőséget. Ami talán azért is volt feltűnő, mert 2022-ben, amikor kérdőív, illetve fókuszcsoporthoz interjúztatás készült az aktív Magyarorszáért felelős államtitkár által kezdeményezett KRESZ módosítási csomag kapcsán, azok kérdéseit még megkapták előzetes véleményezésre az akkori módosítási csomag összeállításában közreműködő civilek, közöttük e sorok szerzője is.

Jelen dokumentumunkkal igyekszünk segíteni a közúti biztonság jobbításáról folyó szakmai és társadalmi gondolkodást, amelyben hitünk szerint az eddigi, hagyományos megközelítésekhez képest – melyek fókusza inkább a magas szintű veszélyeztetettség természetesnek való elfogadásának elvi alapján állva az ahhoz való alkalmazkodást célozta – igen markánsan kell megjelennie a veszélycsökkentés elvének.

Innen nézve a KBM kérdőívének hiányosságaként értékeljük, hogy kérdései nagyrészt az úthasználók magatartására, szabálykövetésére és büntetésére irányulnak, szinte negligálva a közúti biztonság más aspektusait, amelyek pedig legalább ugyanolyan relevánsak az emberéletek megóvása szempontjából.

Munkánkkal ezért szeretnénk fókuszba helyezni a közúti biztonság olyan komponenseit, amelyek Magyarországon ma még nem, vagy kevés figyelmet kapnak, pedig fontosak.

Meggyőződésünk, hogy a közúti közlekedés biztonságának vizsgálata nem korlátozódhatik a közutak, közforgalom előtt megnyitott magánutak tényleges területére, hanem a köz- és magánterületek szinte teljes körére ki kell terjednie. Ennek igazolására elég azokra az esetekre hivatkozni, amikor a pályaelhagyó gépjárművek ledöntik a lakóházak, vagy más épület falát.

Bizonyosak vagyunk abban is, hogy a közúti közlekedés biztonságának vizsgálata nem szűkíthető le csupán az ütközések, elütések következményeire. Napjainkban, a súlyos klímaváltozás idején nagy jelentőségű az emberi életet és a természeti környezetet hosszabb távon károsító, önmagukban esetenként akár kisebb, hatásukban mégis összeadódó károsanyag-kibocsátások és más károsító hatások elleni védekezésnek is be kell épülnie a közlekedésbiztonsági gondolkodásba és cselekvésbe.

1. Észrevételeink a *Biztonságosabb utakat szeretne?* *Mondja el a véleményét!* címmel a kormányzati honlapon közzé tett kérdőívre

Dokumentumunk ezen fejezetében rendre a kormányzati kérdőívben fölített egyes kérdésekre reagálunk.

1.1. *Ad 1. Utcai versenyzés és kirívó gyorsajtás büntetőjogi szankcionálása*

A kérdőív 1. pontjában fölített kérdésekben javasolt szigorításokkal természetesen alapvetően egyetértünk, de szeretnénk hozzá néhány megjegyzést fűzni.

A kérdés két problémakört ölel föl:

- az utcai versenyzést és
- az extrém (a kérdőív szóhasználatában: kirívó) gyorsajtást.

Az, hogy az utcai (közterületi, közforgalom előtt megnyitott magánterületi) versenyzés önálló és szigorúan büntetendő bűncselekmény legyen, nem vitás. Ami még fontos lehet, és nem derült ki számunkra a kérdőívből:

- az utcai versenyzés fogalma, tényállása terjedjen ki minden gépjárműre, tehát a személygépkocsi mellett pl. a motorkerékpárra, a tehergépkocsira is,
- a szankcionálás lényeges eleme legyen a járművezetéstől való eltiltás.

A kirívó gyorsajtás meghatározása kapcsán a kérdőív az osztrák példa hazai adaptációjában gondolkodik, abban sem pontosan, mert a lakott területi 120 km/h nem 60, hanem 70 km/h-val haladja meg a hazai általános sebességhatárt, míg az autópályára tervezett 200 km/h már pontos, valóban az osztrák 70 km/h-val több a hazai hatályos általános sebességhatárnál – a többi sebességhatárra nem tartalmaz semmit.

Megjegyezzük, hogy az osztrák szabályozás a kérdőívben foglaltaknál bonyolultabb, de értjük, hogy laikusoknak szóló kérdőívben egyszerűsíteni kellett.

Amit viszont problémásnak látunk a hatályos osztrák megoldásban (amelyhez az osztrák jogalkotó több fázisban, többszöri módosítást követően jutott el): az extreme Raserei minősítés minden valószínűség szerint nem mérnökszakmai munkával meghatározott, elméleti vagy empirikus ütközési, elütési vagy halálozási kockázati küszöbértékeken alapul. Mi legalábbis semmilyen szakmai alátámasztást nem találtunk az osztrák parlament honlapján föllelhető jogszabálmódosítási indoklásokban, a határértékek megállapítása vélelmezhetően hasraütésszerűen történt.

Miért problémás ez?

A kirívónak/extrémnek minősítés nem nyugszik objektív alapon.

A lakott területi és a lakott területen kívüli közlekedés sajátosságai egészen eltérőek:

- más az út és a közterület kialakítása,
- eltérő a csomópontok gyakorisága,
- lakott területen mindig számolni kell gyalogosan közlekedőkkel, közöttük gyermekekkel, idősekkel, fogyatékossgal élőkkel – lakott területen kívül ugyanők kisebb számban vannak jelen,
- eltérő a gépjárművek jellemző sebessége.

E sajátosságok miatt lakott területen nemcsak a sebességhatároknak kell lényegesen alacsonyabbaknak lenniük, hanem a túllépés mértékét is sokkal kritikusabban kell megítélni – ezt azonban az osztrák szabályozás figyelmen kívül hagyja.

Az alábbiakban – fölvetésünk végiggondolását kérve – bemutatunk egy lehetséges, nem tökéletes, de az osztráknál mindenképpen szofisztikáltabb megoldást. Tény, hogy jó megoldást nehéz találni.

Lakott területen három alapvető sebességhatár a leggyakoribb:

- 20 km/h a lakó-pihenő övezetekben,
- 30 km/h az olyan vonali vagy övezeti csillapításnál, ahol a gyalogosok szeparáltan (járdán) közlekednek,
- 50 km/h pedig az általános sebességhatár.

Számítás nélkül is érezzük, hogy lakott területen a kirívó gyorsajtás alsó határértékeként a 120 km/h irreálisan sok, hiszen már 80–90 km/h is brutális sebesség olyan helyen, ahol gyalogosok fordulhatnak elő.

Ha objektíven próbáljuk közelíteni a problémát, és az emberi élet prioritásából indulunk ki, abban a gyalogoselutések ütközési sebessége és a gyalogos halálozási valószínűsége

közötti összefüggés vizsgálata segíthet. Mi ezt az irodalom áttekintését követően [egy 2019-es metaanalízis](#) fölhasználásával vettük figyelembe, mert ezt láttuk a legalaposabbnak.

A hivatkozott metaanalízis alapján 10 elütött gyalogos közül 9 túléli (egy meghal), ha az elütés sebessége nem több 37 km/h-nál, míg 10 elütött gyalogos közül 5 túléli (a másik 5 meghal), ha az elütés sebessége nem több 59 km/h-nál.

Meghatároztuk azt a távolságot, amelyről az akadály észlelése esetén – általános körülmények (száraz aszfaltburkolat, jó állapotú, használt gumibroncsok, megfelelően karbantartott autó, éber, kipihent, tapasztalt vezető) között – az érvényes sebességhatárnál nem gyorsabban érkező gépkocsi még éppen megállítható a gyalogos előtt, azaz a jármű nullára fékezhető, az elütés sebessége 0.

Ezután kiszámítottuk, hogy mekkora az a sebességhatárt meghaladó sebesség, amellyel az előbbieken meghatározott, a sebességhatárt nem túllépve közlekedés szerinti 0 elütési sebességhez tartozó távolságból érkezve a gépkocsi 37 km/h, illetve 59 km/h sebességgel üti el a gyalogost.

Az elmondottakat táblázatba foglaltuk.

Sebességhatár (km/h, KRESZ)	20	30	50
10%-os elhalálózashoz tartozó ütközési sebesség (km/h, a metaanalízis szerint)	37		
50%-os elhalálózashoz tartozó ütközési sebesség (km/h, a metaanalízis szerint)		59	59
Tapadási tényező (μ)	0,7	0,7	0,7
Reakcióidő (mp)	1,5	1,5	1,5
Fékút (m)	2,3	5,1	14,2
Reakcióidő alatt megtett út (m)	8,3	12,5	20,8
Féktávolság (m)	10,58	17,56	34,88
Gyorshajtás mértéke (+km/h)	17	29	18,06
Mekkora sebesség esetén lesz 37 km/h az elütési sebesség, a sebességhatárhoz képest (km/h)	37		
Mekkora sebesség esetén lesz 59 km/h az elütési sebesség, az előírthoz képest (km/h)		59	68,1
Kirívó gyorsshajtás javasolt alsó határértéke (km/h)	40	60	70

Ha a gyorsshajtás a táblázatban foglalt határértékek meghaladása esetén minősül kirívónak, akkor

- a 20 km/h sebességhatárnál a kirívóan gyorsshajtó által potenciálisan elüthető személyek több mint 10%-a lesz halálos áldozat,
- a 30 km/h és az 50 km/h sebességhatárnál a kirívóan gyorsshajtó által potenciálisan elüthető személyek több mint 50%-a lesz halálos áldozat.

Mi tehát értékalapon állva az emberi élet megóvásának szempontjából indultunk ki, olyan megoldásban gondolkodva, amely a halálos áldozatok kockázata alapján minősíti a gyorsshajtást kirívónak.

A 20 km/h sebességhatárhoz tartozó 40 km/h extrém gyorsajtás 100%-os túllépést jelent, kétségtelenül nagy figyelmet igényel a vezetőktől, azonban olyan közlekedési környezetben lehet érvényes, amelyben a gyalogosok, köztük gyermekek az úttesten is közlekedhetnek.

A 30 km/h és az 50 km/h sebességhatárnál az 50%-os kockázat kétségtelenül súlyos, ez életvédelmi szempontból kétségtelenül erős kompromisszum. Viszont a 10%-os elhalálozási kockázathoz tartozó sebességek túlságosan közel lennének a sebességhatárhoz, ami miatt a gyakorlatban irreálisan súlyos következményt rendelnénk relatíve kisebb mértékű sebességtúllépésekhez is. Az ilyen sebességhatárú közlekedési környezetekben a gyalogosok forgalma már jellemzően el van választva a gépjárművek forgalmától.

Lakott területen kívül a három jellemző sebességhatár:

- az általános 90 km/h,
- az emelt sebességű, ill. autóúti 110 km/h,
- autópályán 130 km/h.

Itt – mivel kevesebb a gyalogosforgalom, a gépjárművek egymás közti ütközéseire tekintettel – a vision zero logikája alapján a 70 km/h ütközési sebességet gondoljuk a kirívó gyorsajtás határértékének, mert ezt a sebességet tekintik annak a határnak, amelyig a korszerű gépkocsik frontális vagy félfrontális ütközésnél képesek megvédeni utasaikat a halálos kimeneteltől.

Itt is nagyon érdekes kérdés, hogy mekkora prioritást kap a biztonság, mert a fizika alapján adódó értékek meglehetősen szigorúak.

Lakott területen kívül a kirívó gyorsajtás alsó határa a fentiek szerint számítva, kerekítve:

- az általános 90 km/h esetében 110 km/h,
- az emelt sebességű, ill. autóúti 110 km/h esetében 130 km/h,
- autópályán 130 km/h esetében 150 km/h.

Látható tehát, hogy aránylag objektív alapon, de így is kompromisszumokkal rendkívül szigorú határértékeket kapunk. Döntéshozói mérlegelés kérdése, hogy milyen további kompromisszumoktól remélhető a szabályozás széles körű társadalmi elfogadottsága.

Annyi bizonyos, hogy lakott területen, gyalogosok között a 120 km/h irreálisan, embertelenül magas.

1.2. Ad 2. A szankciórendszer bővítése

A kérdésben említettekkel természetesen egyetértünk. Fölvetjük viszont, hogy ahhoz, hogy a szigorítások eredményesek legyenek, szükséges a kikapuk becsukása, ezek közül a legismertebb a céges autókkal kapcsolatos visszaélés.

1.3. Ad 3. Objektív felelősség és technológiai megoldások

A kérdőív 3. pontjához tartozó négy kérdés négyféle súlyos szabálysértésre vonatkozik:

- gyorsajtás,
- buszsáv jogszerűtlen használata,
- vasúti átjáró
- megállási tilalom megsértése egyes (pontosan nem meghatározott) esetekben.

A megállási tilalom megsértése a kérdőív alapján akkor minősülne objektív felelősség körébe tartozónak, ha az más közlekedőket a közlekedésükben jelentősen zavar vagy akadályoz.

Ezzel a megfogalmazással elvben egyetértünk, mindamellett szükségesnek tartjuk néhány olyan tényállás nevesítését, amelyek ebbe a körbe kell, hogy tartozzanak:

- megállás gyalogos-átkelőhelyen, vagy előtte a mindenkor hatályos jogszabályban meghatározott távolságon belül,
- megállás kerékpárút-átvezetésen, vagy előtte a mindenkor hatályos jogszabályban meghatározott távolságon belül,
- megállás útkereszteződés előtt a mindenkor hatályos jogszabályban meghatározott távolságon belül,
- szabálytalan megállás járdán, kerékpárúton, kerékpársávon.

1.4. Ad 4. A bírságok célhoz kötése

A bírságok célhoz kötését üdvözljük, kitűnő megoldásnak tartjuk.

Azonban indokolt a kérdőívben megjelentek pontosítása. A biztonság csak akkor javul, ha a bírságokból befolyó összegeket szakszerű beavatkozásokra fordítják, amelyek ténylegesen javítják a biztonságot, hatásuk bizonyítható.

Az okosnak marketingezett butazebra – amely sajnálatosan bekerült a kérdőívbe a biztonságnövelő beavatkozások példaként – azonban nyilvánvalóan nem ilyen.

Álláspontunk szerint az okoszebra alapvető jellemzői:

- monitorozza a konfliktusmezőhöz vezető forgalmi sávokat és járdakapcsolatokat,
- V2X (vehicle-to-everything) kommunikációs protokollt használ,
- a járművezetők, gyalogosok és a csatlakozott járművek számára adott értesítésekkel kb. 0,5–1,5 másodperc többletidőt ad az úthasználóknak a reagálásra, ezáltal megelőzhetők a személyi sérülések,
- a telepített rendszert nem kell optimalizálni, mert a mesterséges intelligencia megtanulja a közlekedési mintákat és önmagát optimalizálja,
- rendszámfelismerésre és más, forgalommal összefüggő információk gyűjtésére is képes.

Tehát az okoszebra figyeli a forgalom áramlását, és ha potenciális konfliktushelyzetet észlel, akkor figyelmeztetést küld a vezetőnek és a gyalogosnak is (utóbbinak jellemzően a mobiljára).

Mi a baj az okosnak marketingezett butazebrákkal?

1. Nem az objektív biztonságot növelik, hanem a szubjektív biztonságérzetet. Hatékonyságukat valóban objektív adatok nem támasztják alá (a forgalmazók marketinglőzungenek nem azok). Példaként említjük, hogy a Miskolcon telepített első butazebra átadását követően hamarosan elromlott, majd javítását követően rövid időn belül be is következett a működő rendszer melletti első gyalogoselütés. Ha a laikus úthasználó a butazebrától várja, hogy megkapja az elsőbbséget, könnyen áldozattá válhat.
2. Az árak. A több milliós bekerülési árért jelentéktelen hozadékuk van. Ennyi pénzből bevált, a gyalogosok biztonságát bizonyítottan növelő megoldások is megvalósíthatók, amilyen pl. a középsziget, vagy a jelzőlámpás biztosítás. A butazebrák telepítése tehát az érdemi biztonságnövelés elől szívja el a forrásokat.
3. A gyalogos detektálására szolgáló tér rossz tervezése, az alkalmatlan technológia miatt későn kezdenek el jelzést adni. Ha a gépjárművezető a butazebra jelzése alapján kezdene fékezni, az átkelő személyek elütése már viszonylag kis sebességű megközelítésnél is garantált lenne.
4. Az egyik rendszer kis fehér fénypöttyei egyáltalán nem utalnak sem veszélyre, sem lassításra vagy megállásra. Az egyetlen villogó fehér jelzés a KRESZ-ben vasúti átjáró működő állapotának jelzése. Az pedig, hogy egy másik rendszer zöld (!) lézerefénnyel várta a járművek lassítását/megállítását, egész egyszerűen minősíthetetlen. Ezt azóta legalább már sárgára módosították.

Másik fölvetésünkkel megismételjük egy korábbi, 2020-ban tett javaslatunkat. Ebben gyalogosbiztonsági alap létrehozását javasoltuk az üzemanyag árába épített jelképes összegből.

Akkori javaslatunk szerint ez az elkülönített pénzalap az üzemanyagok árához adott literenkénti tételből képződhet.

Javaslatunkat az alábbi példával szemléltettük, vizsgálva, hogy literenként 1 Ft, illetve literenként 4 Ft milyen eredményt hozhat (2020-as árszint és akkori adatok):

Gyalogosbiztonsági alap üzemanyagok árába épített forrása, Ft/liter	1	4
Magyarország éves átlagos üzemanyag-fogyasztása, milliárd liter	6,5	6,5
Képződő forrás, milliárd Ft	6,5	26
Egy középsziget ára, millió Ft	2	2
Ha a teljes forrásból középsziget készül, db	3250	13000
Ez megyénként egyetlen év alatt , db	162	650

Az alap javasolt felhasználása:

1. Gyalogos átkelés tárgyú kutatások finanszírozása.
2. Gyalogos-átkelőhelyek átfogó felmérésének, nyilvántartásának finanszírozása.
3. Gyalogos-átkelőhelyek létesítésének, fenntartásának finanszírozása.
4. Bizonyítottan biztonságnövelő forgalomtechnikai változtatások bevezetésének finanszírozása (így különösen a megállás helyének jelzése, valamint a jelzőtáblák cseréje).
5. Gyalogos-átkelőhelyek további biztonságnövelő fejlesztéseinek finanszírozása.

Látható, hogy már a literenkénti 1 Ft-ból is látványos eredményeket lehetett volna elérni: megyénként átlagosan 162 középszigetre lett volna elegendő, már egyetlen esztendő alatt!

Picit bátrabb intézkedéssel, literenkénti 1 Ft helyett a bruttó kiskereskedelmi ár 1%-át (ami akkor literenként 3–4 Ft-ra jött ki) rendelve az alapba rövid idő alatt csodát lehetett volna tenni. Ez utóbbi esetben úgy is, ha a nagyobb forrásból több célra (kutatás, középsziget, egyéb beavatkozások) is jutott volna.

Több éves javaslatunkat most azért ismételjük meg, mert véleményünk szerint a bírságokból származó bevételekből történő biztonsági beavatkozások **mellett** úgyszintén lenne értelme, haszna az általunk javasolt gyalogosbiztonsági alapnak is.

1.5. Ad 5. Elektromos rollerek szabályozása

Bár már olyan tíz évet késik, mégsem tartjuk szerencsésnek, hogy az elektromos rollerek szabályozása az új KRESZ megalkotását megelőzően történjen, mert véleményünk szerint az új KRESZ-ben lehet és kell szabályozni a rollerek közlekedését is. Nem tartjuk helyesnek, ha ezt megelőzően, pusztán a társadalom egy részében jelen lévő, objektív tényekkel alá nem támasztott ellenérzések miatt valamilyen kapkodva összedobott

szabályozás születik, amelyet aztán az új KRESZ kodifikációjakor rövid idő múlva mégiscsak módosítani kell.

Utalunk rá, hogy anyagunk 3.1. pontjában foglalkozunk az egyes közlekedési módok forgalmi volumenének, teljesítményének számbavételével, és az ütközések, elütések adataival kapcsolatos problémákkal. Mindaddig, amíg nem rendelkezünk részletes, és valóban pontos adatokkal, a rollerközlekedés különleges balesetveszélyességére vonatkozó állítások nem többek populista hergelésnél, így nem szolgálhatnak felelős jogalkotás alapjául.

Régóta szakmai konszenzus van abban, hogy a 25 km/h kategóriaképző határ legyen.

A kisrollerek vezethetőségének életkori határa és a fejkvédő használatára kötelezés nézetünk szerint szorosan összefügg.

A kisrollerekkel szembeni ellenérzéseket jelentős részben a gyermekek sérüléseiről szóló híradások táplálják, és ennek érzelmi töltete teljesen érthető. A jogalkotói válasz azonban nem lehet pusztán érzelmi alapú, hanem igenis átgondoltnak és adekvátnak kell lennie: a vezethetőség alsó korhatáráról megalapozottan a fejlődéstan tudományának figyelembevétele alapján lehetséges dönteni.

Ebből pedig az következik, hogy a kisrollerek vezethetőségének alsó korhatára optimálisan a 16. életév, a biztonság és a populizmus között kompromisszumot kötve is legfeljebb a 14. életév lehet. Ez nem rekeszti ki a rollerezésből az ennél fiatalabbakat, akik ugyan elektromos járművet nem, ám lábbal hajtott eszközt (taposórollert, ami járműszerű játék) használhatnak.

A vezethetőség alsó korhatárának helyes megállapítása megoldja a fejkvédőviselés kötelezettségének problémáját is. A kötelező fejkvédőviselés kisrollereknél egyébként is meglehetősen problémás kérdés, hiszen a kerékpársisakok a kisrollernél legjellemzőbb maxillofaciális sérülések elleni védelemre nem alkalmasak, a full face sisakok pedig nem gyakorlatiasak a kisrollerre. Viszont a kisrollerrel történő magános esések érdemi csökkenése várható attól, ha 16 éven aluliak, valamint vezetésre alkalmatlan állapotban lévők nem használnak kisrollert, így a fejkvédő használatára kötelezés okafogyottá válik.

A kisrollerrel közlekedők biztonságát fejkvédő használatára kötelezés helyett elsősorban az úthálózat szakszerű tervezésével, szakszerű kivitelezéssel és gondos üzemeltetéssel lehet javítani. Ezek a járművek kétségtelenül magasabb színvonalú hálózatot kívánnak, érzékenyebbek a burkolat egyenetlenségére, más hibáira, az igénytelenül tákolt szegély-süllyesztésekre stb. A felelős megoldás tehát nem a kötelező sisak – amely egyébként is csak a már bekövetkezett esés bizonyos következményeit enyhíti valamelyest –, hanem az úthálózat műszaki színvonalának folyamatos javítása, ezzel a magános esések és az ütközések bekövetkezési valószínűségének csökkentése.

2. A kérdőívtől független fölvetéseink, javaslataink

A hazai mainstream közlekedésbiztonsági megközelítésmód, szemlélet megrekedni látszik a múlt században. Ezért aztán nem csoda, hogy a baleseti statisztikák csak korlátozott mértékben javulnak, és a javuló trend gyakorta megbicsaklik. Ha minőségi ugrást szeretnénk a közúti közlekedés biztonságában, akkor a paradigmaváltás nem megspórolható.

A szavak szintjén már itthon is meg-megjelennek a világ vezető közlekedésbiztonsági filozófiái, pl. a vision zeroval találkoztunk már az ORFK-OBK kommunikációjában is, az önmagát magyarázó út kifejezést is többfelé látni-hallani. Ám a hazai közúti közlekedési kommunikáció fő jellemzője máig a közlekedés biztonságáért viselt felelősség kizárólagos rátolása az úthasználókra, és a motonormatív szemlélet maradt.

Pedig a világ vezető közlekedésbiztonsági filozófiái, holland [duurzaam veilig wegverkeer](#) (sustainable safety) és a svéd [nollvisionen](#) (vision zero) jóval több és másabb ennél. Természetesen ők is nagy fontosságot tulajdonítanak az úthasználók képzettségének és szabálykövető viselkedésének, azonban nem állnak meg ennél.

Szemben az avított hazai nézetekkel – amelyek lényegében a szabálykövetéstől remélik a biztonságot, és a többi tényezőnek nem, vagy alig tulajdonítanak jelentőséget – a DV3 és a zéró vízió kulcseleme annak kimondása, hogy az ember nem tökéletes, közlekedése során hibázhat, sőt, bizonyos gyakorisággal hibázni is fog, ezért a közúti közlekedés teljes rendszerét kell úgy kialakítani, hogy a valamilyen gyakorisággal bekövetkező emberi hibák ne járassanak fatális következményekkel.

Ehhez alapvető

- egyrészt az optimális sebességhatárok kodifikálása, különös tekintettel a legvédtelenebb úthasználók biztonságára,
- másrészt a reszponzibilitási elv következetes érvényesítése.

Utóbbi lényege a közúti biztonságért viselt felelősség széles körre történő kiterjesztése. Eszerint a közúti biztonságért az állam viseli a végső felelősséget, de felelős érte mindenki más is, akinek bármilyen illetékessége van a közúti közlekedésben. Tehát a közutak tervezési, használati (közlekedési) szabályainak megalkotói, a közlekedés miniszteriális szintű irányítói, a beruházók, a tervezők, az auditorok, az engedélyezők, a kivitelezők, a kezelők, üzemeltetők, a jogalkalmazók (rendőrség, közlekedési hatóság, ügyészség, bíróság) stb.

Meggyőződésünk, hogy ezen elv átvétele és következetes hazai alkalmazása elengedhetetlen feltétele a közúti biztonság magas színvonalra emelésének.

Az itthoni gondolkodásban a másik komoly hiba az úthasználók különböző kategóriáiról vallott nézetekben van. Ami részben talán arra vezethető vissza, hogy mivel a gépjárművezetés vezetői engedélyhez kötött, ellenben a gyaloglás és a kerékpározás nem, aki faék egyszerűséggel gondolkodik (és sajnálatosan nem kivétel ez alól számos közlekedési szakember sem), könnyen levonja azt az egyébként minden elemében téves következtetést, hogy a szabálykövető gépjárművezetőkkel szemben a gyalogosan vagy kerékpárral közlekedők nem ismerik és nem is tartják be a KRESZ-t, ergo magukra vessenek, ha megsérülnek közlekedés közben.

Ezt az attitűdöt tovább táplálja számos közlekedésbiztonságinak szánt – elhibázott – kommunikáció, de igen gyakran a laikus média is. Eredménye, hogy sok ember fejben kasztokba osztja a közlekedőtársait, és ellenséges attitűdöt vesz fel az övétől aktuálisan eltérő módon közlekedőkkel szemben, ami komolyan mérgezi a közlekedés légkörét és a közúti biztonság ellenében hat.

Különösen erősen jelentkezik ez a legvédtelenebb úthasználókkal szemben. Van egy réteg Magyarországon, akik a gépjárművel közlekedést felsőbbrendűnek érzik a lágy közlekedési módoknál, és nyíltan hangoztatják, hogy pl. elsőbbsége annak van, akinek megadják, a gyalogos pedig iszkoljon az autó előtt, mert az autó az erősebb.

Sajnos, ez a szemléletmód nem korlátozódik a kocsimák közönségére: eléggé elterjedt szakmai körökben is, nagyban rontva a mindennapi közlekedés biztonságát és komfortját.

A két bemutatott hibás – a biztonság szempontjából végső soron kontraproduktív – szemléletmód a hazai szabályozási környezet egészében megfigyelhető. Nemcsak a műszaki előírásokban, hanem a jogszabályokban is.

2.1. Vélelmek helyett adatalapúság, tényalapúság

A közúti közlekedés biztonságának hiányosságai elsősorban – bár nem kizárólag – a konyhanyelven baleseteknek nevezett közúti közlekedési incidensekben (magános elesések, pályaelhagyások, ütközések, elütések stb.) manifesztálódnak. Ahhoz, hogy a biztonságot javíthassuk, meglehetősen pontos képpel kell rendelkezniünk legalább a közúti közlekedési incidensekről, főként a személyi sérüléssel és különösen a halálos kimenetellel végződőkről (és akkor a dynomen helyzetek, near missek még mindig rejtve maradnak).

A Központi Statisztikai Hivatal részletes adattáblákat közöl, sőt, még [interaktív térkép](#) is van, ami nagyon jó. Ezek azonban csupán általános jellegű baleseti statisztikai mutatók, nem tartalmaznak olyan részletes információkat, amelyek alapján

vizsgálhatók lennének a gócosodások, tervezhetők lennének a megelőzéshez szükséges geometriai, forgalomtechnikai beavatkozások.

Talán ez utóbbira hivatott a Magyar Közút Nzrt. által üzemeltett web-bal rendszer. Ez is nagyon jó, hogy van, de ez sem tud eleget. A rendőrségi kisjelentésekre épülő rendszer már ott megbukik, hogy nem kap kellően részletes input információt, és esetenként ami van, az sem pontos.

A közúti biztonság javításához elengedhetetlennek tartjuk legalább a halálos kimenetelű közúti közlekedési incidensek teljes körű mélyelemzését. Ezt a mindenkor kormányzattól független, a kormány által nem utasítható szervezetnek kellene végeznie, amelynek működési feltételeit, a működéséhez szükséges források biztosítását és a szükséges információkhoz való hozzáférését törvénynek kell garantálnia.

A rendszer megbízható működéséhez szükség van a helyszínelések színvonalának emelésére (hogy minden releváns körülmény részletesen rögzítve legyen, így különösen a közlekedési környezet állapota), az informatikai rendszerek fejlesztésére is. A személyi feltételek is javítandók (legyen elég korszerű tudású szakember).

Az anonimizált eseteírásoknak, helyszínvázlatoknak, a statisztikáknak és elemzéseknek a kutatás és a nyilvánosság számára is könnyen hozzáférhetőeknek kell lenniük – hiszen a közterületeken bekövetkező sérülés, halál kockázatai, körülményei alapvető fontosságú közérdekű adatok.

Azonban az incidensek ismerete önmagában nem elég. Megalapozott következtetések levonására a fajlagos mutatók alkalmasak – például ezért is komolytalan a napjainkban csúcsra járatott rollerhiszti (mivel a rollerek tényleges futásteljesítményét és modal split részarányát nem ismerjük, objektíven nem lehet állást foglalni abban a kérdésben, hogy veszélyesebbek-e más közlekedési módoknál). Emiatt is fontos a futásteljesítmények minél pontosabb megismerése.

Nemcsak a közúti biztonság kutatása, hanem sok más célra is használhatósága miatt fontosnak érezzük, hogy legyen Magyarországon rendszeresen megismételt, egységes módszertanú városi modal split meghatározás, első körben legalább a 100 ezer főt meghaladó lélekszámú városokban. Budapesttel együtt ez 9 várost érint.

2.2. A közúthálózat, a közlekedési környezet biztonságosságának növelése

2.2.1. A műszaki szabályozási keretek fejlesztése

Ahogy a főfejezet bevezetőjében már kifejtettük, a korszerű közlekedésbiztonsági szemlélet azzal számol, hogy az úthasználók hibázhatnak, ezért alapvető követelmény az úthálózat olyan kialakítása, amely segít abban, hogy a felhasználói hibák ne járassanak fatális következménnyel. Továbbá ahhoz, hogy az úthasználók ne, vagy minél kevesebbet hibázzanak, nem elég a szabályismeret: olyan úthálózat szükséges, amely mindenki számára könnyen érthető, amelyen az úthasználók közlekedési viselkedése intuitív, kényszer nélkül is biztonságos, ösztönösen igazodik a szabályokhoz és a szakszerűen kialakított forgalmi rendekhez.

Ehhez meglehetősen magas színvonalú tervezés szükséges, amely részben a tervező szakértelmén alapul, de meghatározó a beruházó szerepe (a tervező azt tervezi, amiért megfizetik), és előfeltétel a műszaki szabályozások (jogszabályok és ütügyi műszaki előírások) magas színvonala.

Ezek a feltételek itthon csak részben adóttak. A magyar útfejlesztési, úttervezési, útkezelési kultúra elmarad a világ élvonalától, és az elmaradás megdöbrentően látványos a legvédtelenebb úthasználók közlekedési rendszerbe illesztésénél.

A jó műszaki szabályok szükségességével egyenlő fontosságú azok betartatása is.

Általánosan jellemző gyalogosan közlekedők biztonsági szempontjainak figyelmen kívül hagyása. Az elmondottakat két példával igazoljuk.

Gyakoriak az olyan útépitések, útfelújítások, amikor a gyalogos-átkelőhely felületére tervezik, vagy ott hagyják a meglévő víznyelőket, amelyek foglyul ejthetik a babakocsik, kerekesszékek, rollátorok kerekét.



Szintén tipikus jelenség a gyalogos felületen elhelyezett közúti jelzőtábla, ami akkor veszélyes igazán, ha a gyalogló (pl. egy gyermek, vagy vak), nekiütközik a tábla élének és a tábla éle pl. fölhasítja a hasát.

Civilizált országban elképzelhetetlen, hogy ilyesmi előfordulhasson. Hollandiában minden közúti jelzőtáblát visszahajlított éllel gyártanak, nálunk még azokat sem, amelyeket az úthasználók testmagasságában helyeznek ki.

Nem vállalkozhatunk arra, hogy ebben a dokumentumban a műszaki követelményeket tartalmazó jogszabályok és nem jogszabályi szintű előírások széles körére kiterjedően részletes javaslatokat tegyünk, így csupán néhány, általunk kiemelten fontosnak tartott dolgot említünk.

2.2.1.1. Útkategóriák racionalizálása

Meghatározó jelentőségű az útkategóriák számának csökkentése. Ahhoz, hogy a vezetők és különösen a gépjárművezetők kényszer nélkül produkálják a tőlük elvárt, biztonságos közlekedési viselkedést, elengedhetetlen, hogy az út kategóriáját nagyon könnyen fölismerjék. Ideális esetben ezt a közterület teljes képe is támogatja. Viszont az útkategóriák könnyű fölismerhetőségének alapfeltétele, hogy az egyes útkategóriák megjelenése egymástól lényegesen különbözzék, ami pedig azt követeli, hogy csak kisszámú kategória legyen.

Mintául ebben is a hollandok szolgálhatnak, a DV3 az első, funkcionális alapelve alapján az alábbi útkategóriákat különbözteti meg – természetesen külön a beépített

1. Funkcionalitás

	Útkategória	Folyópálya	Csomópont
 Áramlási funkció	Átmenő út Stroomweg, SW		
 Hozzáférési funkció	Elosztó út Gebiedsontsluitingsweg, GOW		
	Kiszolgáló út Erftoegangsweg, ETW		

területeken fekvő (binnen de bebouwde kom), illetve az azokon kívüli utakra (buiten de bebouwde kom):

Ehhez képest a hatályos KTSZ még mindig rengeteg útkategóriát határoz meg. Pedig a markánsan különböző, csekély számú útkategória fontossága itthon sem új fölismerés: a hazai irodalomból példaképpen a Széchenyi Egyetemről Kosztolányi-Iván Gabriella [doktori értekezését](#) hivatkozunk.

Javasoljuk az útkategóriák számának csökkentését, és az új útkategóriákhoz elvi útkategória-képek kidolgozását.

2.2.1.2. Informatív és fenntartható útburkolatok

Amit emellett a legfontosabbnak tartunk: a közút egyes részei – különösen városi környezetben – legyenek önmagukat magyarázóak, legyen mindenki számára könnyen fölismerhető, hogy aktuálisan milyen felületen halad, vagy milyen felületet keresztez. Ezt jelesül az útburkolat anyagával, színével, felületének hézagolásával vagy mintázatával lehet jelezni, az úthasználók számára könnyen olvashatóvá tenni. Ennek kultúrája, tehát a közlekedési módra jellemző burkolat alkalmazása a hazai gyakorlatból szinte teljesen hiányzik. Mondhatjuk, hogy Hollandia és Magyarország a vegyes európai burkolattervezési kultúra két ellentétes véglete, és mivel ebben is a holland rendszer a legletisztultabb, ezt ajánljuk követendő példaként.

Az útburkolat anyaga

Nagyon lényeges, hogy az útburkolat anyagának – és az útpálya rétegrendjének – más, nem közlekedésbiztonsági okokból is egyre nagyobb jelentősége van. Közlekedési szempontból nézve:

- Magyarországon szinte egyeduralkodó a szürke aszfalt, minden közlekedési mód és minden sebességhatár számára,
- Hollandiában az aszfaltburkolatot a járműközlekedés felületein alkalmazzák (mind a gépjármű-, mind a kerékpárforgalom felületein),
- a gyalogos felületeik (járdáik) burkolata jellemzően kiselemes (főként 30x30-as térkő, betonkő, téglák),
- városi forgalomban a kiselemes burkolatokat általánosan alkalmazzák a csillapított (≤ 30 km/h) vegyes forgalmú utak úttestjén.

Megjegyezzük, hogy Hollandiában is találni még kiselemes burkolatú kerékpárutakat, kerékpársávokat. Ezek jellemzően régebről maradtak így, ma már szakmai konszenzus van abban, hogy a kerékpározás felületein az aszfalt a preferált.

Az útburkolat színe

Ez az a tulajdonság, ami talán legelőször föltűnik:

- itthon sok évtizede egyeduralkodó az aszfaltszürke, ezzel találkozunk a gépjárműforgalom úttestjén, a kerékpárúton, kerékpársávon és a járdán is,
- csak a legutóbbi időben tapasztalható, hogy csillapított gépjárműforgalmú területeken vagy gyalogosövezetekben a gyalogosfelületek színe más, de ebben nincs semmilyen rendszer, a színválasztás teljesen ötletszerű,
- Hollandiában városi környezetben jellemzően csak a nagyobb, 50 km/h sebességgel használható, kizárólag gépjárműforgalmat lebonyolító úttestek burkolatának jellemző színe az aszfaltszürke; a gyalogos felületek színe világos, a vegyes járműforgalmú, ≤ 30 km/h sebességhatárú úttestek, a kerékpárutak, kerékpársávok felületének jellemző, egységesen alkalmazott színe pedig a vörös.

Az útburkolat felületi kialakítása

Az útburkolat felület

- a hazai gyakorlatban általánosan, minden módra jellemző aszfalt felülete sima, homogén,
- Hollandiában a járdák fugázottak,
- a kerékpárutak, -sávok felülete sima, tagolatlan,
- a csak gépjárműközlekedésre szolgáló SW, GOW úttestek felülete is jellemzően tagolatlan,
- a holland városokban az ETW úttestek – amelyek vagy gépjárműközlekedésre vagy vegyes járműközlekedésre szolgálnak – burkolata viszont jellemzően tagolt.

A burkolat tagoltságát kiselemes burkolatok esetében a fugák adják, de nagyon elterjedt a homogén burkolatok tagolása is, amikor az aszfaltburkolaton ún. látszatfugákat alakítanak ki (aszfalt met klinkermotief, streetprint). Ez utóbbinak külön technológiája van.

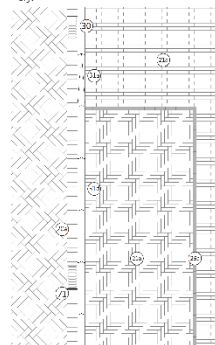
Az úttest hossztengetyéhez képest 45 fokban fektetett kiselemes burkolat optikai hatása sebességcsillapító, ezért lakóutcákban kifejezetten előnyös.

Városi környezetben az útburkolat és a pálya rétegrendjének kialakítása ma már nemcsak úttervezési és közlekedésbiztonsági kérdés, hanem egyre növekvő jelentőségre tesz szert a városi közterületek rezilienciájában. Naponta szembesülünk a klímaváltozás drámai hatásaival, amelyek a városi lakókörnyezetekben közvetlenül is befolyásolják az emberek életminőségét, életkilátásait:

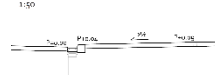
- a külső mikrokörnyezet fölmelegedése a lakásokra is kihat,

B ETW 1.2**Modern parkeren zonder tussenband, ETW, dikformaat klinkers**

Bovenanzicht
1:50



Doorsnede
1:50

**Omschrijving**

- Hoofc: parkeren, eertoegangsweg, Modern parkeren zonder tussenband.
- Het oorevak ligt hier op de hoogte van het trottoir.
- Parkeren ligt op schot, ligt na de rijbaan.
- Tussen rijbaan en parkeren: zit een verlaagde parkeerband (zelfde als bij U L W 1.1).
- Het hoogste schot tussen de bovenrijde van deze band en de zijlijn van de rijbaan (de rolbaan) is 4 cm.
- Lange ca. verlaagde parkeerband loopt een rolbaan met ca. 1 cm op straat met schot naar kop.

Toepassing

- Bij eertoegangswegen, Modern parkeren zonder tussenband. De voor meer informatie over de parkeermodellen Hootstok 3 en 4.
- Overige situaties bestaan maar nu nog niet weergegeven in dit Handboek.

Opmerkingen bij materiaalgebruik

- De verlaagde banden hebben geen zwaarte, het zijn specifieke banden voor deze toepassing, voor model Modern en voor Buurterstraten.
- Om de rolbaan te gebruiken moet de lage parkeerband gebruikt worden met de lage parkeerband 15 m. Eigenlijk ontbreekt deze band van 15 naar 2,5 m zicht, bij meer dan 2,5 m zicht worden om van 10 naar 1 te lopen. Het streven is om deze parkeerband ook te gebruiken voor speciale 4 cm niet in materiaal (stijl) opgenomen als 'zie bij Overige'.
- De lage parkeerband 25 cm moet niet de onderzijde 4 cm hoger gezet worden dan de reguliere trottoirband om 22,4 cm zicht uit te komen.
- De zijlijn van de rijbaan (de rolbaan) ligt 4 cm lager dan de bovenrijde van de verlaagde band. In de rolbaan zit een verloop naar de schot van de 4 cm hoge strookje waarvoor ter hoogte van de 10 cm hoogste schot is verlaagd van 10 cm. In het midden tussen de kolten is de hoogte in de rolbaan dan weer 4 cm.
- De dimensionering van sterven naar het rechte uiteinde van de rolbaan van de maten van de toepassing materiaal moet zo veel mogelijk (niet-er lukwerk voorkomen) wordt.
- N.B.: In de tekeningen is niet mogelijk het knipwerk van het dikformaat en het reformat uitgewerkt.

299

- a csapadékeloszlás hektikussága (nemcsak a nettó csapadékhiány okoz gondot, hanem a hirtelen nagy mennyiségben lezúduló csapadék is, amelyet a vízvezető rendszer nem tud befogadni).

További probléma a vízvezeték-hálózatok elöregedettsége, a sokfelé brutális arányú hálózati veszteség.

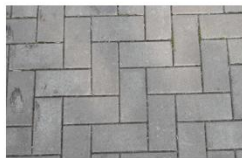
A megoldásoknak a helyi sajátosságokhoz illeszkedőnek, egyedinek kell lenniük. Annyi bizonyos, hogy az utak fölüljítésében és a közművezetékek fölüljítésében nem szabad külön-külön gondolkodni, hanem komplex projektekre van szükség.

Minden lakóutcában a helyi sajátosságoknak megfelelően lehet meghatározni a rétegrendet és a burkolatot (legyen-e az úttest pályaszerkezete vízáteresztő, vagy sem, kiselemes legyen, vagy aszfalt streetprint fugamintázattal). Ahol van külön járda, ott mindenképp előnyös a vízáteresztő pályaszerkezet.

Ennek kapcsán örömmel hivatkozunk a Fenntartható Vízgazdálkodási Intézkedési Tervnek a Helyreállítási és Ellenállóképességi Eszköz (RRF) keretében rendelkezésre álló uniós források lehívhatóságához szükséges elfogadásáról és a végrehajtásával összefüggő feladatokról szóló 1265/2026. (VIII. 25.) Korm. határozat 1. melléklet 4.3 pontjának – javaslatunkkal egybecsengő – harmadik francia bekezdését: *„Csapadékvíz megtartása: A települések határain belül, illetve azon kívül a csapadékvíz-hasznosításnak fontos szerepe lehet, ehhez elválasztott csatornarendszerek létrehozása szükséges, illetve a csapadékvizek lefolyását lassító technikák megvalósítását kell megoldani, illetve a csapadéknak a tájba történő kivezetését.”*

A közlekedési módra jellemző burkolat egyik legfontosabb előnye a csomópontokon mutatkozik: a burkolatról ránézésre megállapíthatók az elsőbbségi viszonyok, látszik, hogy az elsőbbségi helyzetű úthasználó útvonala folyamatos, az alárendelté viszont megszakad.

Az útburkolat kialakításának rendszerét – és számos további előírást, pl. a közvilágítási oszlopok követelményeit – a hollandoknál jellemzően az adott város ún. közterületi kézikönyve (Handboek openbare ruimte) tartalmazza. Példaképpen álljon itt az amszterdami ún. Rood Boek egyik vonatkozó ábrája, amelynek sorai a város különböző részeire vonatkoznak, rendre az oszlopok sorrendjében (úttest, járda, gépjármű várakozósáv, kerékpárút, szegély) mutatva az alkalmazható burkolatváltozatot.

	Rijbaan		Trottoir		Parkeren		Fietspad vrijliggend	Banden	
Zone A Binnenstad, Historische kernen en linten									
Zone B 19e eeuwse gordel, tuindorpen en Noordelijke IJ-oever									
Zone C gordel '20-'40 en naoorlogse stad (excl. Tuindorpen Noord)									
Zone D Zuidelijke IJ-oever									
Zone E Havengebiet									

Természetesen az útburkolat ezt a jelző funkciót csak akkor tudja betölteni, ha jelyelve – ahogy a hollandoknál láttuk – országosan viszonylag egységes. Ha valamilyen egységes alkalmazás viszonylag széles körben elterjed, akkor az anélkül is mindenki számára érthető lesz, hogy a jelentését bele kellene foglalni a KRESZ-be. De ha a közterületeken a burkolatot ötletszerűen tervezik, akkor a jelző funkcióját nem fogja tudni betölteni, sőt, megteveszti az úthasználókat.

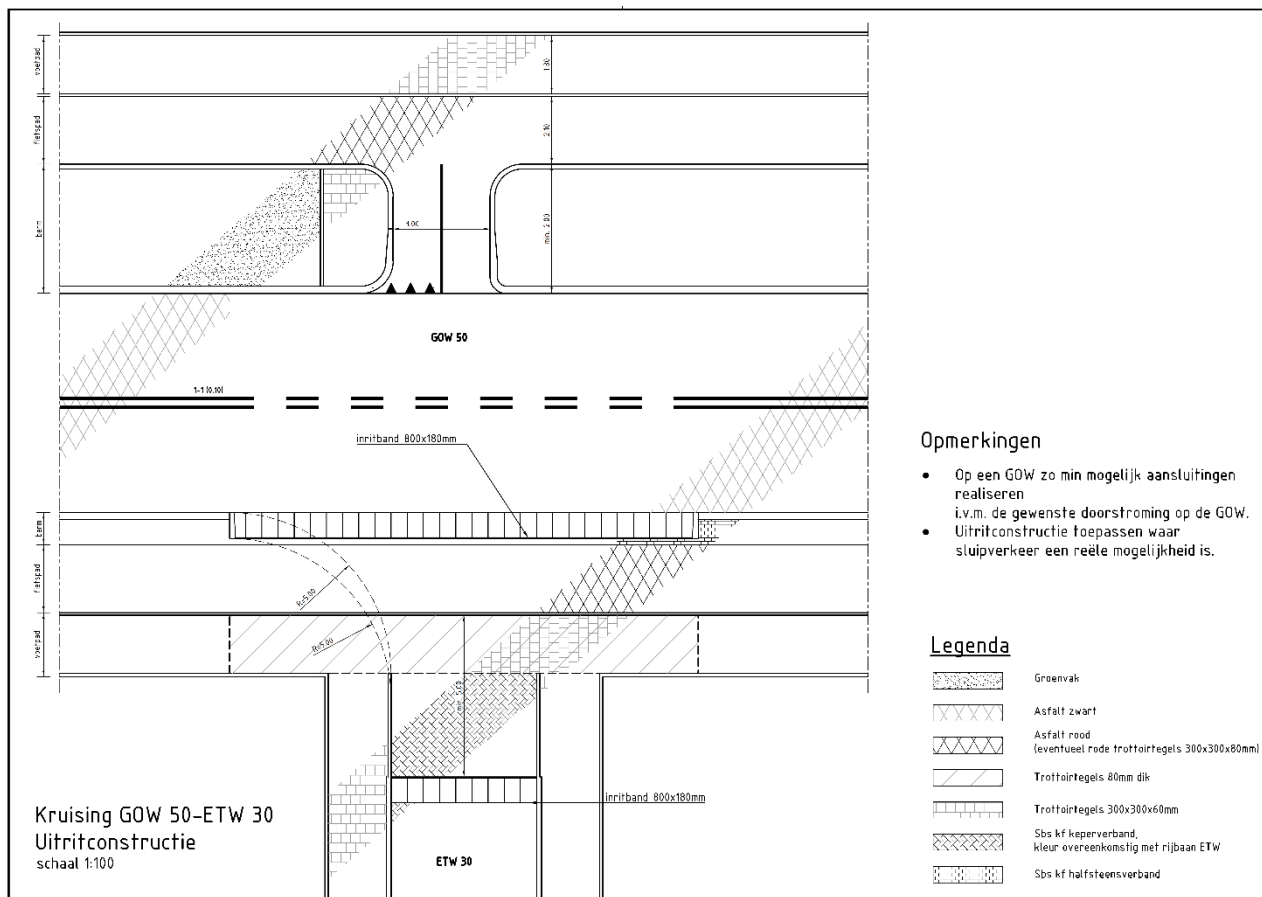
Ez a probléma nagyon komplex, hiszen az új minőségű utcák tömeges megvalósításához szükséges a teljes feltételrendszer, a magas színvonalú tervezői kompetenciától a korszerű technológiák, gépek rendelkezésre állásán át egészen a szakszerű lerakást végző, jól képzett szakmunkásokig. Abból, hogy a feltételek ma még szinte mind hiányoznak, nem az következik, hogy a feladat teljesíthetetlen, hanem az, hogy minél gyorsabban és minél intenzívebben kell rajta dolgozni.

2.2.1.3. Kijárat szerkezet (folytonos járda)

Az akadálymentesítés Magyarországon is hosszú ideje tartó folyamat, eredményei még mindig korlátozottak.

Az úttesten történő gyalogosátkelésnek még mindig csak a szegélyszüllyesztéses módja elterjedt, pedig létezik más is, jelesül a kijárat szerkezet, vagy folytonos járda, folytonos kerékpárút. Ez önmagában is megvalósítható, de igazán az imént ajánlott, közlekedési módok szerint differenciált útburkolatokat alkalmazva látványos.

A folytonos járda (uitritconstructie, doorlopende voetpad) logikája fordított: nem a gyalogos kel át az úttesten, hanem a járművek a járdán, valójában tehát (gép-)jármű-átvezetésről van szó.



A hollandok a folytonos járdára rendeltetési és építési kritériumokat határoznak meg:

1. Rendeltetési kritériumok

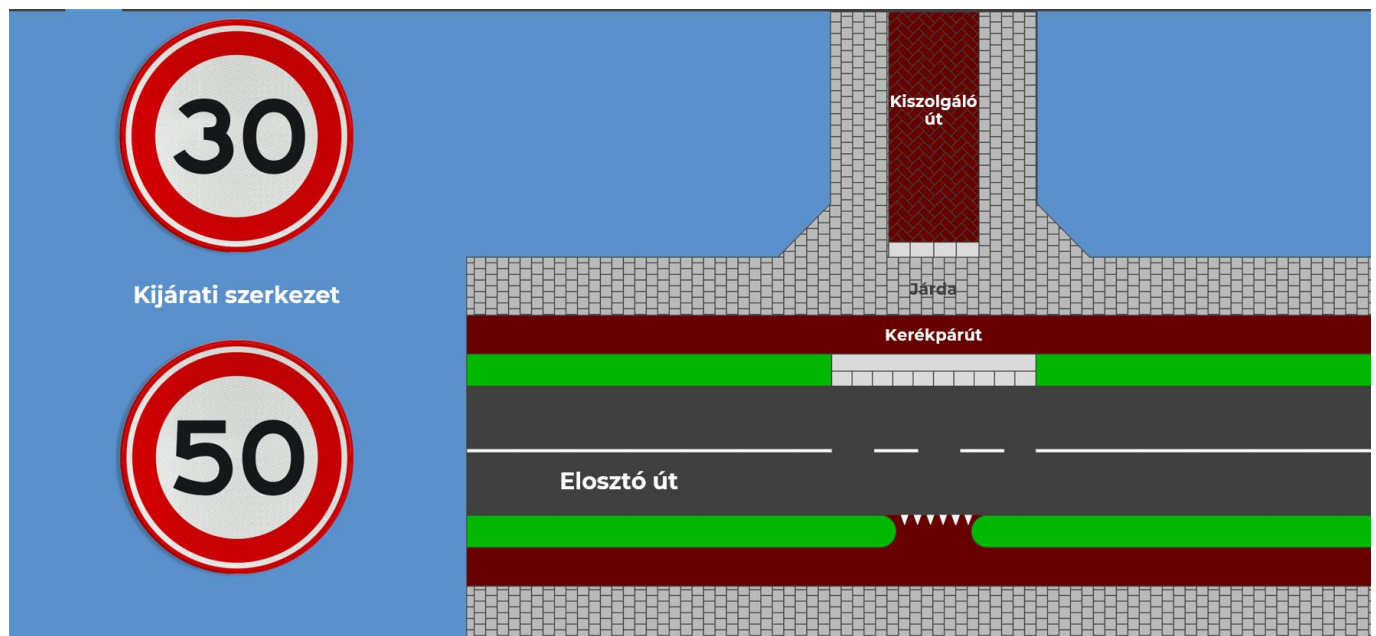
- a) Az úthasználók számára legyen egyértelmű, hogy az úttest átvezetése konkrét célhoz vezet, pl. lakások föltárása (lakóutca, -övezet, parkoló, benzinkút stb.)

- b) Az úthasználók számára legyen nyilvánvaló, hogy az úttestek hierarchiájában különbség van, legyen hangsúlyos a folytonos járda mögötti terület alárendeltsége.
2. Építési kritériumok
(különösen fontosak, ha nem teljesülnek nyilvánvalóan a rendeltetési kritériumok)
- a) A járda (és ha van, a kerékpárút) szintje, anyaga, színe, struktúrája folytonos.
- b) A járda (és a kerékpárút) mindkét oldalán enyhe lejtésű ferde bejárati rámpa van.
- c) Nincsenek a járdaszegéllyel kialakított lekerekítőívek.

Fontos, hogy az elsőbbségi viszonyok a jogszabály erejéből fakadnak, sem jelzőtábla, sem burkolati jel nem alkalmazható!

Előnyei

- az úthasználók is érzékelik, hogy a gépjárművek keresztezik a gyalogosok felületét,
- a gyaloglóknak (kerelesszékkel közlekedőknek, babakocsit tolóknak, kerékpározóknak, rollerezőknek) nem kell szintkülönbséget leküzdeniük,
- lekerekítőívek hiányában a gépkocsikkal lassabban, bizonytalanabban kanyarodnak.



Célszerűen oda tervezhető, ahol a 30 km/h sebességű lakóútca találkozik az 50 km/h sebességű úttal.

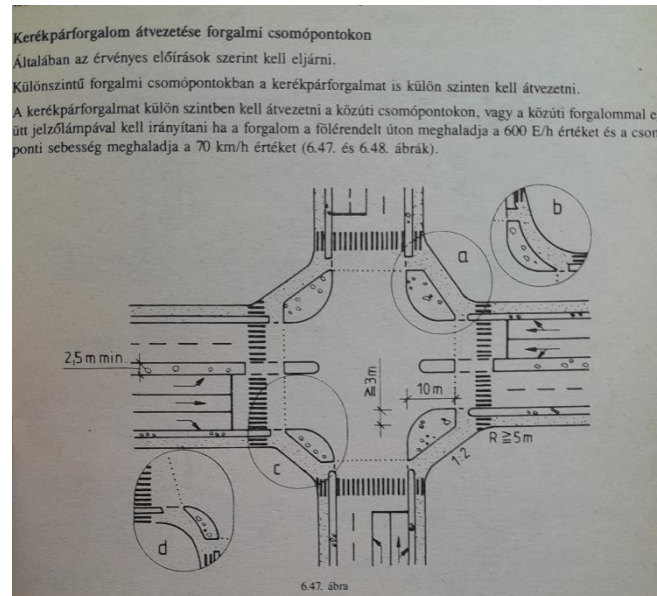


Hazai implementációjához szükséges szabályozása a KRESZ-ben (ez egyszerű) és a tervezési kritériumait is meg kell határozni (pl. figyelni kell arra, hogy a gépkocsik ne akadjanak fel rajta).

2.2.1.4. Kerékpárforgalmi hálózatként értelmezhető kerékpárforgalmi hálózat

Hazánkban az ezredfordulót követően kezdett érní a fölismerés, hogy városainkban a kerékpárközlekedésnek ismét szerepet lehet és kell szánni. Logikus következményként elkezdődtek a kerékpárközlekedés feltételeit biztosítani hivatott közterületi

beavatkozások. Ezek azonban (lásd a 3.2.3 pontot is) koncepciótlanok voltak, és hiányzott a korszerű szakmai tudás is. A problémák lényegében máig kísérik a kerékpárforgalmi fejlesztéseket. Pedig már a múlt századi hazai szakirodalom, ill. szabályozások is tartalmaztak olyan, a kerékpározás biztonsága szempontjából releváns követelményeket, amelyek a gyakorlatban ma sem teljesülnek. Példaképpen említjük a szakmai körökben ma világszerte emlegetett és vágyott ún. holland típusú csomópontot, ami téves elnevezés (helyesen védőszigetes csomópont), és bár rengeteg van belőle Hollandiában, ilyen formában nem ismeri az ASVV, egyébként pedig több alapeleme jól fölismerhető az MSZ-07-3713-86 számú egykori magyar szabványban, itthon tehát már a múlt században ismert volt. A szabvány ábráján az is látszik, hogy a csomópontba irányhelyes kerékpárutak vezetnek. Hogy aztán az évek során hová tűnt pl. ez a csomóponti megoldás, azt nem tudjuk.



A kerékpározás biztonságának és versenyképességének megteremtéséhez érvényesíteni kell néhány alapvető szempontot:

1. Könnyen olvasható hálózat – ebben nagy segítség az előzőekben tárgyalt, a kerékpározásra jellemző burkolatkialakítás.
2. Kitűnő minőségű felület – ez a szempont a rollerek megjelenésével még inkább fölértékelődik.
3. Elegendő keresztmetszeti szélesség. Kerékpárútjaink még mindig túl keskenyek, különösen azért is okoz ez gondot, mert általánosan jellemző a kétirányúság, ez elégtelen szélességgel párosulva gyakori oka a kerékpárok félfrontális ütközésének, amikor összeakadnak az egymással szemben haladók kormányai.
4. Városi környezetben gond az irányhelyesség hiánya, ez a természetellenes, lényegében baljártatú vezetésmód különösen a kerékpárutat keresztező mozgásokkal konfliktusos.
5. Elválasztott létesítmények a főhálózaton, emellett fontos a szakszerűen megtervezett alaphálózat, amelyen a gépjárműforgalom volumene és jellemzői annyira szelíd, hogy senki sem fél a vegyes járműforgalomban kerékpározni.
6. Gondosan megtervezett csomópontok, amelyeken logikusak, kiszámíthatók a kerékpárvezetőktől elvárt mozgások, a csomóponton kerékpárral rövid úton és jelentős késleltetés nélkül lehet áthaladni.

Mivel a meglévő főhálózat és alaphálózat nagyrészt nem felel meg a legalapvetőbb követelményeknek sem, a meglévő hálózat minőségi korrekciója ugyanannyira fontos, mint a hálózati szakadások, hiányok pótlása.

A korrekcióban kulcsfontosságú a gyalog- és kerékpárutak, valamint a kerékpáros nyomok minél nagyobb részének kiváltása igényes megoldásokkal.

2.2.1.5. Új minőségű iskolai közlekedési környezetek

Kiemelkedő jelentőségűnek tartjuk az iskolai közlekedés biztonságát. Az eltérő helyi adottságok miatt iskolánként más-más megoldás lehet megfelelő. Az viszont bizonyos, hogy szükség van egy olyan országos programra, amely komplexen támogatja az iskolák körüli környezeteknek a gyermekek érdekét figyelembe vevő átalakítását. Ehhez a források biztosításán túl szakmai képzések és szemléletformálás sem nélkülözhető.

A lehetséges beavatkozások:

Úthálózat korrekciója	Közvetlen bejárat környezeti rendezése	Teljes gépjárműmentesítés
		Iskolautca
	Keresztezések biztonságnövelése	Átkelőhely létesítése
		Megállás helyét jelző vonal festése
		Középsziget létesítése
		Járdafül létesítése
		Átkelőhely kiemelése
	Gépjárműparkolás rendezése	Rálátási háromszögek védelme
		K+G módváltó pontok
	Forgalomcsillapítás	Keresztmetszet szűkítése
		Sebességhatár csökkentése
Szervezési intézkedések	Csoportos közlekedés	Lábbusz
		Bicibusz
		Iskolai közlekedéssegítők
Humán oldali beavatkozások	Támogatás	Iskolai közlekedési/mobilitási terv
		Mobilitásra és közlekedésre nevelés
	Megerősítés	Autóböjt
		Rendőri forgalomellenőrzés

2.2.2. Érdemi auditálás

Hazánkban a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 133/2022 sz. kormányrendelet hivatott garantálni, hogy a közutak létesítése és üzemeltetése során a biztonság szempontjai érvényesüljenek, ilyen értelemben a magyar közúthálózat biztonságos legyen. Ennek érdekében definiálja és szabályozza a közúti biztonsági hatásvizsgálat, a közúti biztonsági audit, a közúti biztonsági felülvizsgálat és a hálózati szintű közlekedésbiztonsági felmérés fogalmát és feladatait, valamint a közúti

közlekedési baleseti adatok kezelését, végül szabályozza a közúti biztonsági auditor tevékenységet és az auditor-képzést.

Sajnos azonban alapvető bajok vannak mind a jogszabállyal, mind az abban előírtak gyakorlati megvalósulásával.

A hivatkozott jogszabály egyoldalúan motonormatív szemléletű. Területi hatálya csak a baleseti adatok kezelésére vonatkozóan terjed ki a teljes közúthálózatra. A közúti biztonsági hatásvizsgálat, a közúti biztonsági audit, a közúti biztonsági felülvizsgálat, a hálózati szintű közlekedésbiztonsági felmérés szempontjából a közúthálózat, különösen a lakott területek hálózatának igen jelentős arányát kitevő önkormányzati utak teljes hosszának legnagyobb része a jogszabály területi hatályán kívül esik. Márpedig pont ezek azok az utak, ahol legintenzívebb a közúti gépjárműforgalmi terhelés veszélyeinek leginkább kitett legvédtelenebb úthasználók jelenléte. Így a jogszabály azzal együtt is csak igen korlátozottan szolgálja a legvédtelenebb úthasználók biztonságát, hogy az 1. § (6) bekezdése kimondja: *„A közút kezelője biztosítja, hogy az e rendeletben meghatározott eljárások során érvényesüljenek a védtelen úthasználók igényei.”*

Komoly probléma a transzparencia teljes hiánya.

Az 1. § (5) bekezdése kimondja, hogy: *„A közlekedésért felelős miniszter 2025. október 31-ig jelentést nyújt be az Európai Bizottságnak az 5. § szerint értékelt úthálózat közlekedésbiztonsági minősítéséről. A jelentés kiterjed a nemzeti szinten naprakésszé tett iránymutatások rendelkezéseinek jegyzékére is, ideértve különösen a technológiai fejlemények és a védtelen úthasználók védelme tekintetében elért eredményeket. 2025. október 31-től e jelentéseket ötévente kell benyújtani.”*

Álláspontunk szerint ez a jelentés nagyon fontos közérdekű adat, mint ilyennek, a nyilvánosság számára könnyen elérhetőnek kellene lennie. Ehhez képest a már a választások után a KBM-hez benyújtott [közérdekűadat-igénylésünkre](#) a teljesítési határidő lejártát követően sem kaptunk választ. Úgy tűnik, ebben még várnunk kell a rendszerváltásra, miközben az élet számos más területén már tapasztalni pozitív változásokat, elég, ha a mentők kérésére idejére, a kórházi fertőzésekre vonatkozó adatok, vagy az MNB szerződéseinek nyilvánossá tételére gondolunk.

A jogszabály szerint a közúti biztonsági audit a teljes beruházási folyamatban először az engedélyezési terv készítése során szükséges. A gyakorlatban ez is csak korlátozottan érvényesül, amennyiben a már kész engedélyezési tervet auditáltatják. Pedig gyakran már tanulmányterv szinten kellene beavatkozni, akár a nyomvonalra is vonatkozhatnak auditori észrevételek.

Erre szolgálna a közúti biztonsági hatásvizsgálat, amely azonban gyakran csupán formális, de a 3. § (2) bekezdése explicit felmentést ad alóla pl. a kerékpárutak esetében, amelyekből az elmúlt években igen jelentős hossz épült teljesen elhibázott, veszélyes és indokolatlanul konfliktusos vonalvezetéssel. Kerékpárforgalmi fejlesztési projektekre eleve jellemző, hogy tervezői szinten sem vizsgálnak részletesen különböző nyomvonalváltozatokat.

Az engedélyeztetés egyébként is kulcsprobléma, mivel a beruházók az engedélyes terveken jelentősebb módosításokat már nem kívánnak végrehajtani.

Ezt valahol magyarázza egy másik rendszerszintű probléma: a projektekben nincs előre elkülönített forrás arra, hogy az auditor javaslata – amelynek akár jelentős költségvonzata lehet – megvalósulhassék. Pedig indokolt lenne erre forrást biztosítani.

A következő anomália, hogy – mivel megbízását a beruházótól kapja –, az auditor sokszor abban érdekelt, hogy a beruházó számára nem kívánatos/kellemetlen/nagy költséget okozó hibajavításokat ne írjon elő, hiszen akkor további megbízásokra ugyanettől a beruházótól nyilvánvalóan nem számíthat.

Az auditálás a gyakorlatban jellemzően kétféle:

- nagy, országos közútfejlesztési projektek – jellemzően a tervezést és az auditálást is nagy cégek végzik, amelyek a *ma néked, holnap nekem* ki nem mondott elve alapján egymásnak auditálnak, eredményük nem nyilvános,
- önkormányzati beruházások auditálása – ez jogszabály szerint nem kötelező (bár pályázatokban sokszor előírják) és ez maradt a piacon, de itt is az tapasztalható, hogy a kisebb, akár egyéni vállalkozók is egymásnak auditálnak.

Ahogy az úthálózat közlekedésbiztonsági minősítéséről szóló miniszteri jelentésnél, úgy az auditoknál is probléma a transzparencia hiánya, ezért javasoljuk, hogy a közúti biztonsági hatásvizsgálatok, a közúti biztonsági auditok, a közúti biztonsági felülvizsgálatok, a hálózati szintű közlekedésbiztonsági felmérés eredménye kerüljön nyilvános adatbankba. Ez a nyilvánosság kontrollja mellett azt is lehetővé tenné, hogy a tapasztalatok fölhasználhatók legyenek későbbi tervezések és auditok során.

A tervezés és az auditálás kapcsolatát tehát az jellemzi, hogy számos gyakorló tervező szerzett auditori képesítést, és ennek birtokában praktikusán egymásnak auditálnak, ami súlyos kérdéseket vet föl. Hiszen nyilván nem fogom kritikusan megítélni a kolléga munkáját, ha tudom, hogy jövő héten ő fogja auditálni az enyémet...

Úgy gondoljuk, hogy az auditálás rendszere csak akkor lehet teljesen tiszta és szakmailag is megbízható, ha a tervezői jogosultság és az auditori jogosultság egymást kizárja. A szakember szabadon dönthessen róla, hogy tervez vagy auditál, de a kettőt egyidejűleg

ne végezhesse. Természetesen a két tevékenység közötti váltás, átjárás lehetőségét meg kell hagyni, csak a párhuzamos művelésüket kell tiltani.

Ha igazán kiváló színvonalú auditálást szeretnénk, akkor érdemes lehet kb. 3 fős munkaközösségekre bízni, egyrészt mert több szem többet lát, másrészt mert az egyes kollégák személyes erősségei eltérőek.

Napjainkra az auditálás öncélúvá és komolytalanná vált azért, mert mindennapos, hogy a beruházó az auditori javaslatokat figyelmen kívül hagyja, és ezt megteheti érdemi következmények nélkül. Amíg ebben nem lesz változás, amíg az audit eredményeinek figyelmen kívül hagyása komoly következmények nélkül maradhat, addig az auditálásnak nem lesz presztízse. Társadalmi haszon az auditálástól akkor várható, ha magas színvonalú, és az auditori javaslatok ténylegesen meg is valósulnak.

Az auditori javaslatok figyelmen kívül hagyását persze csak akkor szabad szankcionálni, ha azok a javaslatok valóban jók, biztonságnövelőek, magas szakmai színvonalúak. Sajnos, nem ritkán ez a követelmény sem teljesül. Konkrét példát említünk: forgalomcsillapítási projektben, 20 km/h sebességhatárú övezetben az auditor meghíányolta az *Elsőbbségadás kötelező* jelzőtáblát, mert valószínűleg nem ismerte föl a tervezett jobbkezes forgalmi rendet. Tapasztalataink szerint a jobbkezes-szabályt az alsósok még jellemzően nem, de az általános iskola felső tagozatába járó gyerekek már általában fölismerik. Úgy gondoljuk, hogy elég nagy a baj, ha auditori szinten ekkora baki becsúszhat – és fölmerül a kérdés: milyen hibák csúsznak be nehéz mérnökszakmai kérdéseket fölvető problémák esetén?

Az auditori hibák fölvetik az auditorok kiválasztásának, képzésének és továbbképzésének továbbfejlesztési igényét is.

A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 133/2022. (IV. 7.) Korm. rendelet jogharmonizációs célú módosításáról szóló 109/2023. (III. 30.) Korm. rendelet 5. §-a alapján a jogszabály 10. §-a új (2a) bekezdéssel bővült: *„(2a) A képzésüket 2024. december 17. után megkezdő közúti biztonsági auditorok esetében a képzési tanterv magában foglalja a védtelen úthasználókkal és az ilyen úthasználóknak szánt infrastruktúrával kapcsolatos szempontokat.”*

Ennek eredményei azonban a mindennapokban egyelőre nem tapasztalhatók. A képzés továbbra is gépjárműközpontú, nem veszi kellőképpen figyelembe a védteleneket.

Emellett szigorúbb vizsgáztatásra van szükség, erre is egy javaslat: konkrét, a vizsgán kapott példák megoldása, amelyből lemérhető a jelölt a problémafölismerő és -megoldó képessége.

Mindezekből látható: ahhoz, hogy a közúti biztonságot ténylegesen jobbító eredménye legyen az auditok jogszabályban meghatározott típusainak, a rendszert több ponton is korrigálni kell.

A közúti közlekedési baleseti adatok kezelésére tanulmányunk 2.1. pontjában tettünk javaslatot.

2.2.3. Új minőségű uniós pályázati kiírások

Hazánkban az elmúlt uniós ciklusokban nagyszámú projekt valósult meg a kerékpárközlekedés körülményeinek javítására. A fejlesztési cél nyilván a modal split fenntarthatóbb irányba történő eltolása, minél több autós utazás kiváltása kerékpárral, vagy rollerrel.

Ma már kimondható, hogy többségük sikertelen volt, amennyiben a kerékpárforgalomban várt növekedés nem, vagy csak kismértékben valósult meg. Ez egyben azt is jelenti, hogy a felhasznált források rosszul hasznosulnak.

A sikertelenség legfőbb oka, hogy az új létesítmények nem felelnek meg az emberek igényeinek.

Ezt már 2013-ban lesújtó eredményű jelentésben az [Állami Számvevőszék](#) és a [Nemzeti Fejlesztési Ügynökség](#) is megállapította. Ennek ellenére minőségi ugrást eredményező változás az ezt követően megvalósult projektekben sem figyelhető meg. Hasonló összefoglaló elemzést már sem a következő, 2014–2020-as ciklusról, sem az azt követő időszokról nem találtunk.

Mindazonáltal tapasztalataink szerint a 2014 utáni projektek színvonala, műszaki tartalma nem sokban változott a két hivatkozott jelentéssel vizsgált ciklus projektjeihez képest, csupán a szélességi paraméterek javultak valamelyest, a többi nem.

Bár a pályázati kiírások szerint nem volt támogatandó sem a gyalog- és kerékpárút, sem a kerékpáros nyom, mégis, teljesen általánossá vált az országban a minimálszélességű gyalog- és kerékpárutak építése, amelyeket azokon a szakaszokon, ahová még ez sem fért be a keresztmetszetbe (amihez nem igazán nyúltak a projektekben), kerékpáros nyomokkal foltoztak be.

Elsősorban a főhálózat bővült. Az alaphálózat nem fejlődött, persze arra nem is kellenek elválasztott létesítmények, kell viszont professzionális csillapítás, hogy komfortosan és biztonságosan lehessen kerékpározni a többi járművel vegyes forgalomban.

Széles tömegeket a hálózatfejlesztéssel akkor lehet megnyerni a kerékpározásnak, ha – szakadásmentes útvonalon – legalább három szempont teljesül:

1. A gépkocsival való utazáshoz képest versenyképes eljutási idő.
2. Magas szintű objektív biztonság.
3. Magas szintű szubjektív biztonságérzet (felhasználói élmény, beleértve a társadalmi biztonságot is).

A megvalósult projektek jelentős részének ismeretében kijelenthetjük, hogy e három követelmény szinte sosem teljesült.

1. A tömeges módváltás alapfeltétele, hogy az adott felhasználó a teljes útvonalán azonos stressz-szintű hálózati elemeken közlekedhessen. Elég egyetlen csomópont vagy szakasz, amely a forgalmi stressz szempontjából lényegesen kedvezőtlenebb az útvonal többi részénél, ez már visszatart a kerékpár rendszeres használatától.
2. Szintén rendszerszintű probléma az alaphálózat elhanyagolása. Az logikus, ha a dedikált kerékpárforgalmi létesítmények a főhálózaton épülnek, de az alaphálózat, a lakóutcák – amelyen a kerékpár jellemzően vegyes járműforgalomban közlekedik – megfelelő kialakítása is szükséges. Ez utóbbi eddig nem kapott figyelmet.
3. A versenyképes eljutási időt a világ fejlett városaiban a kerülőutaktól mentes vonalvezetéssel, és a feltartásoktól mentesítéssel biztosítják. Ezek a megoldások itthon nem jellemzőek.
4. Ahol a kerékpárforgalmi hálózati tervek gyakran még csak nem is a projektek előzetes megalapozására készültek, hanem utólag eszkábálták őket, amikor az irányító hatóság a már megvalósult projekt ellenőrzésekor kereste, ott a hálózatfejlesztés eleve nem is lehetett racionális.
5. Számos tényező miatt aggályos a kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak biztonsága. Az elégtelen szélesség, a pályában hagyott akadályok, városban az irányhelyesség hiánya stb.
6. Általánosan jellemző volt a csomópontok nem megfelelő kezelése. Véleményünk szerint ennek oka lehet az is, hogy a pályázati indikátorok jellemzően a megvalósult hossza vonatkoznak. Városi környezetben jellemző a több-kevesebb, egyszerűbb-bonyolultabb csomópont. Ezek szakszerű megtervezése, átépítése, egy új közlekedési mód beillesztése egy sok éve alapvetően más forgalomra tervezett csomópontba jelentős ráfordítást igényel, amit a kiírások eddig nem vettek figyelembe.
7. Külterületen inkább a vasúti átjárók, esetenként más műtárgyak (hidak) okoznak hasonló problémát. Tudunk olyan projektről, ahol a többvágányú vasútvonal keresztezésének szakszerű kezelése a projekt teljes költségvetésével összemérhető forrást igényelt volna. Erre nem megnyugtató megoldás, ha az új kerékpárút a vasúti átjáró előtt megszűnik, a keresztezés kerékpáros nyomon történik, majd az átjáró után folytatódik a kerékpárút.

2.3. A járművek, a járműhasználat biztonságosságának növelése

2.3.1. Extrém gépkocsik és vezetőik a közúti forgalomban

A KBM kérdőíve jó kérdéseket tesz föl arról, hogy hogyan kellene büntetni az extrém veszélyes gépkocsikkal elkövetett bűncselekményeket és szabálysértéseket. A büntetés azonban mégiscsak utólagos reakció a már bekövetkezett kisebb vagy nagyobb bajra, és fontos, mégsem elégséges intézkedés a megelőzésre.

Ahogy a KBM kérdőíve, úgy a közúti közlekedés hazai és nemzetközi szabályozása is adós marad a valódi, ám föl sem tett kérdés megválaszolásával: miért kell, miért lehet egyáltalán olyan gépkocsikat forgalomba helyezni, rendszámmal ellátni, velük a közúthálózaton közlekedni, amelyek műszaki paraméterei sokszorosan meghaladják a normál forgalomban, szabályosan történő közlekedéshez elégséges mértéket. E gépkocsik szabálykövető közlekedésre nem is optimálisak, és teljesen nyilvánvaló, hogy nem is azért vásárolják őket.

Nem vitatva, hogy a mikromobilitás járműveinek is van veszélypotenciáljuk, igen erős kontrasztot látunk abban, hogy miközben a relatíve csekély tömegű elektromos rollerek, elektromos rásegítésű kerékpárok, cargo kerékpárok teljesítményhatáraitól késhegyig menő viták folynak, az egészen extrém csúcssebességre képes, a kamionokét túlszárnyaló teljesítményű, teljesítmény/tömeg-arányú és extrém gyorsítóképességű személygépkocsik vásárlását, a közúton való használatukat a jogalkotó semmilyen feltételhez, speciális útvonalengedélyhez nem köti, ezeket a kirívó veszélypotenciálú gépkocsikat bármiféle aggály nélkül engedi a többi úthasználó közé.

Nem világos, hogy a társadalomnak miért lenne érdeke, hogy az ilyen, tulajdonságaikból következően extrém veszélyességű gépjárművek részt vehessenek a közúti forgalomban.

Nem elég, hogy rászabadítják az extrém veszélyt hordozó járműveket a társadalomra, a vezetésüket sem kötik semmilyen speciális feltételhez. Pedig a nagyobb veszéllyel járó nagyobb felelősség vállalására való képességet fejleszteni és ellenőrizni kellene.

Ezért elengedhetetlen, hogy amíg az extrém veszélyességű gépkocsik a közutakon közlekedhetnek, addig vezetésük speciális feltételekhez legyen kötve.

Ehhez először is meg kell határozni a gépjármű extrém veszélyességűvé minősítésének feltételeit, majd pedig az ilyennek minősülő járművek vezethetőségének speciális feltételeit.

Az extrém gépjárművek vezethetőségének előfeltételeként az alábbi feltételek teljesítésének előírása javasolható:

- legalább öt éves legalább B kategóriájú vezetői engedély (érettség és vezetési tapasztalat),
- kifogástalan közúti előélet (a kérelmezőnek legalább öt éve nem volt közúti közlekedési szabálysértése, bűncselekménye – ehhez szükséges a megfelelő nyilvántartási háttér),
- pszichológiai alkalmassági vizsgálat,
- gyakorlati vizsgával záruló, speciális tematikájú, a nagy teljesítményű, nagy gyorsítóképességű gépkocsi vezetésére fölkesztő vezetéstechnikai tréning,
- ötévente pszichológiai kontrollvizsgálat és a vezetéstechnikai tréning megismétlése.

Az extrém gépkocsik és vezetőik problémaköre, használatuk a közúti forgalomban természetesen nem nemzeti szinten, hanem uniós és a Bécsi Közúti Közlekedési Egyezmény szintjén nyerhet igazi megoldást. Nagyszerűnek tartanánk, ha az erről folyó nemzetközi gondolkodásnak Magyarország, a magyar kormány elindítója és zászlóvivője lenne.

2.3.2. Az önvezetés innovációja

Számunkra ellentmondásosnak tűnik a technológiai innováció kezelése a hazai közúti közlekedés gyakorlatában. Az 1. 4 pontban foglalkoztunk az okosnak marketingezett butazebrával, amely jelenleg kiforratlan, a biztonságot érdemben nem javító, sőt, inkább kockázatonövelő technológia – mégis szakmában létesül az ország úthálózatán.

Ezzel szemben a Tesla vezető által felügyelt vezetéstámogató rendszere ma már több európai országban alkalmazható, mert [bizonyítottan biztonságnövelő](#) technológia. Kiemelésre érdemes, hogy kontinensünkön először Európa egyik legfejlettebb közlekedési kultúrájú, legbiztonságosabb államában, Hollandiában engedélyezték.

Ha technológiai oldalról szeretnénk javítani a közúti közlekedés biztonságát, akkor legfőbb ideje lenne követnünk még a holland és egyelőre dán, belga, észt és litván példát.

Fontos lenne az is, hogy a magyar diplomácia segítse elő az uniós szintű engedélyezést.

2.3.3. Ámokfutók biztonságos megállítása

Nem ismerünk róla statisztikát, így nem tudjuk, hogy csak az utóbbi időben vált gyakoribbá, vagy csupán gyakrabban kerül a médiába, mindenesetre soknak tűnik az

olyan esetek száma, amikor egy jármű vezetője nem áll meg a rendőrök jelzésére, hanem esztelen menekülésbe kezd. Ilyenkor végül azért általában győz a jó, a menekülőt sikerül elfogni.

Csak egy bökkenő van: az elfogásra nem ritkán több tíz kilométeres hajsza után kerül sor, amiről még a rendőrség kommunikációja is bevallja, hogy közben az üldözés útvonalán rengeteg ártatlan ember kerül veszélybe, az anyagi kárról, összetört rendőrautókról vagy polgári járművekről, úttartozékokról, esetenként az út melletti természeti környezetben keletkező károkról nem is beszélve. Nem ritkán rendőrök is megsérülnek, vagy maga az elkövető.

Úgy gondoljuk, hogy ez így nincs rendjén. Abszolút fontos cél az ámokfutók elfogása, de ugyanilyen fontos, hogy feltartóztatásuk másokat nem veszélyeztető módon történjék. Ezért javasoljuk az erre a célra külföldön már alkalmazott olyan megoldások hazai bevezethetőségük vizsgálatát, amelyek lehetővé teszik a menekülő jármű nagy sebességű, kontrollálatlan mozgásának minél gyorsabb megszüntetését a hosszabb rendőri üldözésből származó másodlagos veszély nélkül.

2.4. A jogszabályi keretek fejlesztése

2.4.1. A közúti közlekedés alapvető jogszabályai

2.4.1.1. Valódi reszponzibilitást!

Többször kifejtettük már, de nem mulaszthatjuk el most sem: szemben az itthon is széles körben elterjedt, a motonormatív korszakból itt ragadt és barbárnak is nevezhető, a felelősséget egyoldalúan az úthasználókra toló narratívával szemben valódi közúti biztonság csak akkor lehet, ha ezért tényleg mindenki felelősséget visel. Nyilván nagy felelősségük van az úthasználóknak is, de muszáj, hogy a közúti közlekedés rendszerének minden más szereplője is érdemi, a közúti biztonságra gyakorolt hatásával arányos felelősséget viseljen.

Mindezt jogszabályban célszerű deklarálni, itthon praktikusán az 1988. évi I. törvényben.

2.4.1.2. A járda szentsége

A közlekedésbiztonság alapja a puhatestűek, a gyalogosok biztonsága. Ezért tarthatatlanok azok az állapotok, amelyek napjainkban a járdákon és a gyalogos-átkelőhelyek környékén uralkodnak. Sokfelé lehetetlen a parkoló autóktól,

motorkerékpároktól babakocsit tolni, kerekesszékkal közlekedni vagy éppen egy párnak egymás mellett sétálni, vagy gyermeket kézen fogva vezetni.

Különösen veszélyes a gyalogos-átkelőhelyek látómezejének elparkolása.

További probléma, hogy az egyre nehezebb gépkocsik tönkre teszik a logikusan nem gépjárműves terhelésre méretezett járdák pályaszerkezetét, ezzel jelentős nemzetgazdasági kárt okozva.

Ezért rendkívül fontos a vonatkozó KRESZ szabályok komoly szigorítása, mind a gyalogos felületekre gépjárművel történő ráhajtást, várakozást, mind a gyalogos-átkelőhelyek körüli megállást, várakozást tekintve. A zebra előtti megállás tilalmára a hatályos jogszabályban előírt távolság elégtelen, emellett a biztonságot az szolgálja, a zebra után is van tilalmazott szakasz. (Lásd [itt, a 107. oldaltól.](#))

2.4.2. Eltérés a Ptk. kárfelelősségi szabályaitól a legvédtelenebb úthasználók védelmében

Többen hangoztatták már, hogy Magyarországon is érdemes lenne bevezetni a holland KRESZ legvédtelenebb úthasználókat védő azon szabályát, amely szerint az ilyen személyeket érintő balesetekben Hollandiában mindig a gépkocsivezető a hibás, ezért aztán ott nem merik elütni a gyalogosan, vagy kerékpárral közlekedőket.

Nos, ilyen szabály nem létezik Hollandiában. Van azonban egy olyan szabály, amely valóban hozzájárul a legvédtelenebb úthasználók nagyobb biztonságához. Ez a szabály nem önmagában eredményez nagyobb biztonságot, mégis fontos része annak a gazdag eszköztárnak, amelynek elemei együttesen alkalmazva végeredményben csakis imponáló közúti biztonsághoz vezetnek.

A szabály nem igazán új, első változata a tweede Kammer által 1924. december 20-án elfogadott törvényben (Motor- en rijwielwet) jelent meg.

A szabály legfontosabb jellemzőit pontokba szedve foglaltuk össze.

1. Nem a KRESZ-ük (Reglement verkeersregels en verkeerstekens), hanem a kb. a magyar Kkt. (1988. évi I. tv.) megfelelőjének tekinthető 1994-es [Wegenverkeerswet](#) 185. szakasza tartalmazza négy bekezdésben. A holland jogirodalom rendszerint kockázati felelősségként írja le (risicoaansprakelijkheid).
2. Teljesen független a szabálysértési, vagy büntetőjogi felelősségtől, kizárólag a polgári jogi felelősség, illetve kártérítés megállapításának módját határozza meg.

3. Főszabály szerint a közúti közlekedés körében keletkezett kárt is a holland polgári törvénykönyv általános kárfelelősségi szabályai szerint ([Burgerlijk Wetboek Boek 6](#)) kell elbírálni, tehát a WvW 185. § alkalmazása nem automatikus. Ha azonban az ütközésben, elütésben olyan személyek vagy tárgyak sérülnek, amelyeket nem az adott gépjárműben szállítanak, akkor az érintettek (vagy jogi képviselőik) kérésére a bíróság a 185. § alapján jár el.
4. Noha a szabályozás deklaráltan elsődleges célja a legvédtelenebb úthasználók gépjárműközlekedés veszélyeivel szembeni kiszolgáltatott helyzete miatt azok nagyobb védelme volt, a normaszöveg alapján a gépjárművekkel közúton okozott dologi károkra is vonatkozik. Ennek klasszikus példája a vasúti sorompó csapórúdjának letörése autóval.
5. Legnagyobb gyakorlati jelentősége annak van, hogy az ilyen módon elbírált esetekben a bizonyítási teher mindenkor a gépjárművezető oldalán van – de az a tulajdonos vagy üzembentartó, aki nem maga vezeti a gépjárművet, felelős annak a személynek a magatartásáért, aki a gépjárművet vezeti. (A védtelennek nem kell bizonyítania, hogy nem hibázott.) Holland jogászok szerint elsősorban ez, tehát a bizonyítási teher gépjárművezetői oldalra telepítése adja a törvény legnagyobb erejét, mert ez jelentős mértékben megnehezíti a gépjárművezető számára a felelősség alóli mentesülést.
6. A gépjárművezető (tulajdonos, üzembentartó) a tényleges okozótól függetlenül valamilyen mértékben mindenképp viseli a keletkezett kárt. Az elbírálás a gyakorlatban az ún. 50%-os és 100%-os elv alapján történik, mely azonban már a Hoge Raad (kb. legfelsőbb bíróság) joggyakorlata alapján alakult ki.
7. A gépjárművezető oldali felelősség alól csak vis maior esetén lehet mentesülni, de ezt a holland bíróságok rendkívül szigorúan bírálják el (és tényleg nagyon ritkán sikerül mentesülni). Nem vis maior a védtelen úthasználó szabálysértése.
8. Főszabály szerint mindig a gépjárművezetői oldalt terheli a keletkezett kárérték legalább 50 %-a. Ha az ütközés, elütés részben vagy teljesen a legvédtelenebb úthasználó hibájából következett be, a kár fennmaradó 50 %-ának megosztásáról a körülmények figyelembevételével (pl. a védtelen sérülésének mértéke) bíróság dönt.
9. Gyökeresen más a helyzet 14 éven aluli gyermek esetében. Mivel a holland jogalkotó a gyermeket a társadalomban különösen védendő értéknek tekinti, gyermek elütésekor a gépjárművezető viseli a kár 100%-át. Ez alól csak az kivétel, ha a gépjárművezető bizonyítja, hogy a gyermek szándékosan sértett szabályt.

Javasoljuk a bemutatott holland szabályozás alapos elemzését, azt követően pedig hazai bevezetését. Véleményünk szerint hagyományainknak az felelne meg, ha itthon nem a Kkt., hanem a Ptk. módosításaként hirdetnék ki a hasonló szabályt.

Kiemeljük, hogy e szabály jelentős szemléletformáló hatással járhat. Bevezetésével a jogalkotó deklarálhatja elkötelezettségét az emberi élet és egészség védelmének prioritása iránt, továbbá jelzésértékű lehet, hogy a nagyobb veszélypotenciál nagyobb felelősséget igényel.

2.5. A szabálykövetés hatékony ellenőrzése

Unalomig ismert tény, hogy a jogszabályok megsértéséért kiszabható szankciók annyit érnek, amennyire képesek visszatartani az embereket a jogsértések elkövetésétől. Ez utóbbi pedig nagyrészt attól függ, hogy mennyire lehet számítani a lebukásra, mennyire elkerülhetetlen a jogsértésért járó büntetés.

Márpedig napjainkban a közúti közlekedési szabálysértések elkövetői több okból alappal bízhatnak abban, hogy cselekményükért nem kell felelniük:

- jogalkotói hiba, hogy egyes szabálysértések elkövetői számára a kibúvársra széles körben használt kiskapukat hagynak, pl. a tiltott helyen várakozó autó vezetője hivatkozhat arra, hogy nem ő vezette a gépkocsit, máris megúszta a büntetést,
- az ilyen jogalkotási hibák súlyosan demotiválják a jogalkalmazókat – az előző példánál maradva, sok rendőr nem is titkolja, hogy a szabálytalan helyen várakozókkal nem foglalkozik, mert minek, ha az elkövető úgyis kibújik a felelőssége alól,
- számos településen az önkormányzati rendészetek, közterület-felügyeletek polgármesteri, vagy más felső vezetői utasításra nem járnak el a szabálytalanul várakozó járművek ügyeiben, van, ahol a politikusok csak saját bizalmasaikat védik (tabu rendszámok listája), van, ahol politikai kockázatot látnak a bírságok kiszabásában,
- nem megnyugtató a gépjárművezetők egészségügyi alkalmassági vizsgálatának módja: nem hivatalos statisztikából, hanem rendőrségi szakemberek személyes közléseiből tudjuk, hogy 10, a rendőrség látókörébe került idős gépjárművezető közül a megismételt orvosi alkalmassági vizsgálaton 7–8 fő alkalmatlannak bizonyul,
- nagyon nagy gond a létszámhelyzet, elsősorban a rendőrségnél: nem elegendő a forgalomellenőrző állomány.

Ha valóban jobb közúti biztonság a cél, akkor nem halogatható az ellenőrzés feltételrendszerének átalakítása, folyamatos fejlesztése.

Ebbe nagyon sok dolog tartozik, így például a gépjárművezetői orvosi alkalmassági vizsgálatok megszigorítása, az állapotuk alapján vezetésre alkalmatlan személyek számára az alkalmasságukat igazoló orvosok, valamint az érintett személyek büntetőjogi felelősségének meghatározása és a hatékony gyakorlati ellenőrzés is.

Hasonlóképpen fontosnak érezzük a személyi és technikai kapacitás növelését a szabálysértések mozgó kiszűrésének nagyobb aránya érdekében.

A jelenleg is alkalmazott ellenőrzések mellett – részben a megváltozott körülményekre reagálva, részben régi hiányokat pótolva – szükség van továbbiak rendszerbe állítására:

- gépjárművek műszaki jellemzőinek engedély nélküli megváltoztatását ellenőrző egység,
- mikromobilitási járművek, eszközök műszaki jellemzőinek engedély nélküli megváltoztatását ellenőrző egység,
- a legvédtelenebb úthasználók előzésekor, kikerülésekor megtartandó előzési oldaltávolság ellenőrzésére mérőkerékpáros egység,
- károsanyag-kibocsátást ellenőrző egység,
- motoros járművek zajkibocsátását ellenőrző egység.

Mindegyikből 20 egység felállítása kívánatos, megyei rendőr-főkapitányságonként egy-egy, plusz BRFK.

A sikeres működés elengedhetetlen feltétele a jól képzett személyi állomány biztosítása, és a munkájukhoz szükséges feltételrendszer kialakítása (szabályozási keretek, eljárasmód, intézkedéstaktika).

2.6. A közúti közlekedés biztonságát támogató gazdasági környezet

Ismeretesen pozitív korreláció van a közúti gépjármű-közlekedés volumene és a közúti közlekedés körében bekövetkező személyi sérülések száma között, így érthető, hogy a gazdaság (motorizált) közlekedésigényességének csökkenése is hozzájárulhat a közúti biztonság javulásához.

Ugyanakkor – jellemzően városi környezetben – a lágy, nem motorizált közlekedési módok növekvő részaránya a jobb közlekedésbiztonsággal korrelál (safety in numbers).

Ezért sem közömbös a városi modal splitek alakulása, és ezért is van biztonságnövelő hatása minden olyan közterületi beavatkozásnak, amely javítja a gyaloglás, kerékpározás feltételeit, a felhasználók biztonságérzetét, a lágy módok versenyképességét, ezzel hozzájárul városaink modal splitjének fenntarthatóbb irányba tolódásához. Természetesen csak akkor, ha a beavatkozás valóban szakszerű – az elmúlt időszakban sajnos több rossz példával találkozhattunk, mint jóval.

A városi és az agglomerációs környezetben rendkívüli jelentősége lenne annak, ha nemzetgazdasági szinten végre változna a foglalkoztatás XIX. századból ránk maradt módja.

Két évszázada még a munkavállalók viszonylag kisebb részaránya dolgozott irodai környezetben, a túlnyomó többség fizikai munkát végzett. Az irodában a munkatársakat szükségszerűen egymás közelében kellett elhelyezni, hiszen papíralapú dokumentumokkal kellett bánniuk, kellett egy szekrény, egy egyezményes tárolóhely, amiről mindenki tudta, hogy melyik ügyirat, tervdokumentáció pontosan hol található meg. Akinek éppen teendője volt vele, tudta, honnan vegye el, és hová tegye vissza.

Napjainkra a helyzet gyökeresen megváltozott:

- nagymértékben nőtt az irodai jellegű munkát végzők aránya,
- szinte teljesen kiszorult az irodákból a papír, a fontos üzleti, jogi, műszaki dokumentumok mind-mind elektronikus alapúak, általában céges hálózaton, vagy felhőben tárolva, így a jogosultak bármikor, bárhol is hozzájuk férhetnek.

Ezzel a munkavállalók irodákba szervezése lényegében okafogyottá vált. Ehhez képest a túlnyomó többség otthonából még mindig bejár az irodába dolgozni. Pedig a COVID-járvány idején már kiderült, hogy a feladatok túlnyomó többsége otthonról is ellátható.

De mi köze ennek a közlekedés biztonságához?

A statisztikák szerint a legtöbb ütközés, elütés a csúcsidőszakokban történik, amikor az emberek munkába, vagy munkából haza sietnek. Minél szélesebb körre terjedne ki a heti 1–2 home office lehetősége, és/vagy a távmunka, annál jobban lapulhatnának ki a forgalom volumenét mutató görbék, és következményesen csökkenne az ütközések, elütések száma is.

Kiemelésre érdemesnek tartjuk, hogy az előnyök valójában sokkal szélesebb körűek, alapvetően befolyásolhatják a nemzetgazdaságot.

Ha elég széles körben terjednének el ezek a korszerű munkáltatási megoldások, akkor:

- a gépjármű-futásteljesítmények csökkenése miatt csökkenne az utak elhasználódása, ezzel útfenntartási, útfelújítási költségeket lehet megtakarítani,
- a csúcsidei terhelések csökkenése miatt csökkennének a forgalmi dugók, és ma még szükségesnek gondolt kapacitásbővítések válnának fölöslegessé,
- csökkenne a belvárosi gépkocsi-parkolóterületek iránti igény, ami a klímaváltozás miatt különösen jelentős előny,
- csökkenne a közösségi közlekedés csúcsidei teljesítménye, ami jármű- és személyzet-megtakarítással járhat,
- jelentős ingatlanpiaci hatásként csökkenne az irodák iránti igény,
- javulna a vállalatok versenyképessége, mivel csökkennének a rezsiköltségeik,

- nemzetgazdasági szinten komoly energiamegtakarítás jelentkezne, annak gazdasági és klímavédelmi előnyeivel együtt.

Miközben a COVID-időszak látványosan megmutatta a korszerű, az irodától többé-kevésbé független munkavégzés létjogosultságát és előnyeit, az is kiderült, hogy a társadalom nem kis része nincs fölkészülve rá.

A vállalatvezetők, menedzserek közül sokan azért aggódtak, hogy csökken a hatékonyság, mert a munkavállalók otthon többet lazítanak és kevesebbet dolgoznak – ez nem az otthonról dolgozás hibája, hanem a fölkészületlen vezetőké, akiknek meg kell tanulniuk motiválni és ellenőrizni otthonról dolgozó munkatársaikat.

A munkavállalók egy részében szorongást váltott ki a társadalmi kapcsolataik szűkülése (de ennek háttérében a COVID miatti súlyos szigorítások a meghatározók), mások otthon nehezebben tudták beosztani munkanapjaikat.

Ezért a bevezetés a kétségtelen előnyök ellenére csak fokozatos lehet. Lehetőségként, ajánlasként érdemes elindulni vele. A kormányzat példát mutathat azzal, ha az állami szférában támogatja az arra önként vállalkozó munkavállalók választás és lehetőség szerinti gyakoriságú otthoni munkavégzését, hogy elinduljon, erősödjön és az üzleti szféra számára példát mutasson ez az új munkakultúra.

Javasolható a várható, nagyon komplex hatások kutatása, a kutatások eredményeivel a munkaadók és a munkavállalók segítése.

2.7. A közlekedési szegénység fölszámolása

A közlekedési szegénység olyan társadalmi probléma, ami látszólag független a közúti biztonságtól, valójában azonban nem az.

Gyakran fölmerülő érv a közúti közlekedési szabálysértések szigorúbb szankcionálásával szemben – így különösen a gépjárművezetési jogosultság időleges vagy végleges megvonása, vagy az elkövetés eszközéül szolgáló gépjármű kobzása kapcsán –, hogy ez helytelen lenne, mert aránytalan sérelmet okozna az elkövetőnek és családjának, ellehetetlenítené az életüket.

Ez a felvetés az egyoldalú motonormatív szemléletből fakad és nagyrészt demagóg. A gépkocsivezetéshez fűződő jogot helytelenül afféle kvázi emberi jogként, valamiféle alapjogként értelmezi, miközben ennél csakugyan sokkal alapvetőbb jogok terén sincs tényleges esélyegyenlőség a mai társadalomban: elég a lakhatásra vagy az egészségügyi

ellátásokra gondolnunk. Azonban épp a közlekedési szegénység jelensége miatt mégis foglalkozni kell vele.

Mivel egyetlen közúti szabályszegés társadalmi veszélyessége sem csökken attól, ha elkövetője életét egyébként a közlekedési szegénység nehezíti, álláspontunk szerint sem a jogalkotásban, sem egyedi esetekben nem lehet megoldás a szabályszegés következményeinek, büntetésének enyhítése a közlekedési szegénységre tekintettel. Ezzel ugyanis elenyészhetne az újabb szabályszegéstől való visszatartó erő is, ami a közúti biztonság javulásának ellenében hatna. Ezáltal a szabályszegések büntetésének a közlekedési szegénységre tekintettel való enyhítésének árát a társadalom végeredményben többlet közúti halálozásban, sérülésben fizetné meg.

Ehelyett a közlekedési szegénység minél nagyobb mértékű csökkentése szükséges, ami sok más szempontból is fontos. Célja a közszolgáltatásokhoz való hozzáférés, a munkavállalás, a tanulás lehetőségének megkönnyítése, elérhetőségének megteremtése egyéni autóhasználat nélkül is.

Ezzel összefüggésben a közlekedési szegénység elleni fontos lépésként is üdvözljük a napokban meghirdetett Baross Gábor Vasútfejlesztési Tervet, ám emellett a vasúttal el nem látott településekre, különösen a nehezen megközelíthető és gyenge közösségi közlekedési kapcsolatú kis- és zsáktelepülésekre is gondolni kell. Ennek érdekében vizsgálatra javasoljuk, hogy az előző kormányzat alatt nagy számban beszerzett falubuszok hogyan integrálhatók a közösségi közlekedésbe – ez már sok éve fölmerült, érdemi előrelépésről mégsem tudunk.

2.8. A közúti biztonság társadalmi kultúrája és fejlesztése

Az, hogy a társadalom egyes tagjai miképpen vélekednek a közúti közlekedésről, arról, hogy a közúti közlekedés mitől válhat biztonságosabbá, komoly befolyást gyakorol a tényleges biztonsági helyzetre.

Ugyanakkor ahhoz, hogy az emberek reális véleményt formálhassanak, ahhoz, hogy szabályosan közlekedjenek, ahhoz, hogy közlekedőtársaikban ne idiótákat, leküzdendő ellenséget keressenek és véljenek megtalálni, a képzésben, a kommunikációban, a szemléletformálásban is egyaránt paradigmaváltás szükséges.

2.8.1. Közlekedésre nevelés helyett mobilitásra nevelés

Azzal semmi baj nincs, sőt alapvető fontosságú, hogy a gyerekek megtanítsuk a közlekedési szabályokat.

A baj azzal van, ha ettől várjuk a csodát, a baleseti statisztikák érdemi javulását. Miért?

Egyfelől súlyos tévedés azt hinni, hogy a gyermekelutések azért történnek, mert a gyerekek nem ismerik a szabályokat. Igen, természetesen előfordul ilyen eset is, de az általános iskolás gyerekek legnagyobb része – és ezt saját tapasztalatunkból állítjuk – tisztában van az alapvető közlekedési szabályokkal. Sok esetben nem is a sérült gyermek az okozó, hanem a felnőtt gépjárművezető.

A gyermekbiztonság szempontjából nagyon lényeges megérteni és elfogadni, hogy a gyermek szabálysértése nem feltétlenül a szabály ismeretének hiányából, hanem életkori, fejlődéstani sajátosságaiból és változatos, a felnőtt világ által előidézett körülményekből következik. Hiába tudja, mert tanulta az iskolában és otthon is, hogy hogyan kell szétnéznie átkelés előtt, ha pl.

- egy szabálytalanul parkoló autó miatt nem látja a közeledő másikat,
- hiába látja a közeledő autót, ha nem tudja jól fölmérni a sebességét, vagy
- hiába tudja, hogy szét kell néznie, ha pl. a sarkon hirtelen fölugat egy kiskutya – ez máris képes elvonni a figyelmét.

És folytathatnánk. Ahogyan akkor is hiába minden tudása, ha nem kapja meg a neki járó elsőbbséget.

Pontosan ezért súlyosan kártékony az olyan egyoldalú kommunikáció, amely akár nem szándékoltan, mégis azt sugallja, hogy az oktatás kvázi önmagában megoldja problémát.

Másképpen, ha a kommunikáció aránytalanul súlyosítja a gyermekek képzését, azzal a társadalom egy részében meglévő hibás, áldozathibáztató reflexeket erősíti.

Harmadrészen a közlekedésre nevelés egyoldalú hangsúlyozása eltereli a figyelmet, elviszi a fókusz azokról a változatos intézkedésektől, amelyekről ténylegesen jobb gyermekbiztonság várható.

MOBILITÁSRA NEVELÉS	Közlekedési kultúra fejlesztése	Fenntarthatósági alapelvek
		Módváltás
		Egymásra figyelés, együttműködés
		Legvédtelenebbekkel, korlátozott közlekedőképességekkel szembeni előzékenység
	Közlekedésre nevelés	Szabályismeret
		Szabályalkalmazás
		Járműkezelés (roller, kerékpár, gépjármű)

A közlekedésre nevelés ma alapvetően a közlekedési szabályok tanításáról szól, úgy gondoljuk, ez nem elegendő. A mobilitásra nevelés több ennél: egyrészt természetesen magában foglalja a közlekedési szabályok tanítását, valamint a gyakorlati skilleket, de ezen túlmenően megismerteti a fenntartható közlekedéssel, felkészíti a felelős, tudatos

módváltásra és együttműködő attitűdöt is fölépít. Ez is közlekedésbiztonság, még akkor is, ha meghaladja annak szokásos, leszűkítő értelmezését.

Úgy véljük, a jövő generációinak neveléséből a szabályok elsajátítása és alkalmazásukra képessé válás mellett nem maradhat el az érzékenyítés a közlekedési inkluzivitás, az esélyegyenlőség terén, a klímatudatos mobilitás sem.

Napjainkban gyakori a hibás, áldozathibáztató, motonormatív vagy tévedéseket tartalmazó kommunikáció. Bizakodásra ad okot, hogy az idei tanévkezdésnél lehet már példát találni [jól sikerült kommunikációra](#) is.

2.8.2. „Nyelvében él a nemzet”

Noha az idézett gondolatot szokás Széchenyinek tulajdonítani, valójában Kőváry László erdélyi történetírótól származik. A mondás azonban korántsem csupán a *Székelyhonról* című, 1842-ben Kolozsvárt megjelent kötet kontextusában értelmezhető – napjaink közúti közlekedésére is jól illik. Ha új minőségű kultúrát, ha megnyugtató biztonságot szeretnénk a közúti közlekedésben, akkor nem mindegy hogyan beszélünk róla, hiszen az emberi gondolkodás fogalmi gondolkodás: ahogyan beszélünk, úgy cselekszünk.

Mert minek is nevezzük, amikor emberek sérülnek, mert járművek ütköznek, vagy mert elütik őket járművel? Igen, szokásosan balesetnek. Pedig ma már a nemzetközi szakmai közvélemény elég világosan látja, hogy *„Az ilyen szóhasználat két dolgot csinálunk önkéntelenül: negligáljuk, hogy valakinek felelőssége van a történetekben és implikáljuk, hogy a tragédia a véletlenek szerencsétlen közjátéka okán következett be és az abban érintettek nem tehettek volna semmit annak elkerülésére. Nyilvánvalóan mindkét állítás abszurd.”*

Főleg az angol nyelvű szakirodalomban igen sokan foglalkoznak ezzel a problémával. Az előbbi idézet ellenben magyar nyelvű, tekintve, hogy [honlapunk egy régebbi blogposztjából](#) való.

És ha már a közúti közlekedési incidenseknél tartunk, érdemes észrevenni azt a finom distinkciót is, amelyet nyelvhasználatunk a különböző halálnemek között tesz:

- ha az elhunyt élet, testi épség és egészség elleni bűncselekmény áldozata lett, akkor azt mondjuk, hogy megölte, leszúrta, lelőtte, leütötte, megmérgezte VALAKI (és itt vagy az elkövető neve szerepel, vagy valamilyen személyt jelölő kifejezés, pl. tettes), soha, még véletlenül sem mondja senki, hogy az áldozatot lelőtte a pisztoly, leszúrta a kés, vagy éppen megmérgezte a cián,
- ha azonban az elhunyt közúti közlekedési bűncselekmény áldozata lett, akkor őt elütötte az autó, elgázolta a troli, keresztül ment rajta a kukásautó – tehát AZ

ELKÖVETÉS ESZKÖZE, soha, még véletlenül sem mondja senki, hogy az áldozatot elütötte, elgázolta, járművével áthaladt a sérült testén valaki (a vezető).

A végeredmény ugyanaz – meghalt valaki. Ám míg a nem közlekedési haláleseteknél a halált okozó személy a mondat alanya, a közlekedés körében történt haláleseteknél úgy teszünk, mintha nem a jármű vezetőjének cselekvése – vagy nem cselekvése, késői cselekvése – járt volna halálos eredménnyel.

A ma emberénél nem feltételezünk e mögött semmilyen szándékolt képmutatást, egyszerűen ebben szocializálódtunk gyermekkorunk óta, ezért természetes, hogy így beszélünk. Azonban ideje észrevenni, hogy ez így nem jó, mert relativizálja, bagatellizálja a közúti halálozások miatti emberi felelősséget a hallgató/olvasó tudat alattijában. Ehelyett felelős nyelvhasználatra van szükség.

Teljesen általános – még a szakirányú képesítéssel rendelkezők szakmai szóhasználatában is – az út és a forgalom kifejezések leszűkítő, a gépjárművek közlekedésére korlátozó értelmezése. Pedig nyilvánvalóan helytelen, hiszen az út fogalmába a kerékpárút, a forgalom fogalmába pedig a gyalogosan vagy kerékpárral való közlekedés is beletartozik. Mégis leírják mérnökök is, hogy „a közút mellett vezetett kerékpárút” – mintha az nem a közút része lenne.

E kifejezések helytelen használatakor észre sem vesszük, hogy ezzel implicite degradáljuk az autózáson kívüli közlekedési módokat.

A közgondolkodást jelentősen képes befolyásolni a média, ezért nem mindegy, hogyan tudósítanak a közúti közlekedési incidensekről, konyhanyelven balesetekről. Néhány éve átrágtuk magunkat számos ilyen tudósításon, és bár nem végeztünk reprezentatív vizsgálatot, a tendencia így is világosan látszott.

Ha gépkocsik balesetéről volt szó, a tudósításokban:

- mindig volt utalás a baleset elkerülhetetlenségére,
- hibás minden külső körülmény (különösen pl. időjárási körülmények).

Ha védtelen is érintett volt:

- de a felelősség nem volt egyértelmű, vagy gyaníthatóan a gépjárművezetőé volt, minősítés nélküli, semleges fogalmazással találkozottunk,
- ha gyaníthatóan a védtelen volt az okozó: rögtön megjelent a védtelen minősítése negatív jelzőkkel.

Következzen néhány konkrét példa.

Gépjárművezetőket jellemezve:

- „*eddig tisztázatlan körülmények között*”,
- „*az ütközést nem lehetett elkerülni*”,
- „*nem lehet tudni, hogyan történt*”,
- „*nem tudni mi okból, bekanyarodott*”,
- „*ezzel a manőverrel sajnos elkésett*”.

Védtelemeket jellemezve (függetlenül attól, hogy a védtelem okozó, vagy csak részes):

- „*hiába fékezett egy kővéret, elütötte a meggondolatlan járókelőt*”,
- „*fékezés helyett balról próbálta kikerülni a figyelmetlen járókelőt*”
- „*zebrán egy gyalogos vakmerően a tilos jelzés ellenére haladt át*”,
- „*nem vette észre a KIA vezetője és elütötte a meggondolatlan idős férfit*”

A legvédtelenebb úthasználók ilyen gyalázása nagyon kontraproduktív, mert sok ilyen tudósítás után az olvasó/néző attitűdje egyre negatívabbá válik a legvédtelenebb úthasználókkal szemben, ez pedig nem az együttműködő közlekedés, hanem a közúti agresszió növekedésének irányába hat.

2.8.3. A reklámtevékenység szabályozása

A ma élő generációk jelentős része már a televíziózás, majd az internet korában született, világlátásukat, attitűdjeiket döntően befolyásolja a média. Ezt fölismerte az autóiipari lobbizás az egyik legjelentősebb reklámozó.

A ma emberét születésétől fogva egész életén át folyamatosan éri az autózás szabadságát, felszabadultságát hirdető agymosás. Ugyanakkor nem vizsgálják reprezentatív kutatások – talán azért, mert nem is kell, annyira nyilvánvaló –, hogy ez a mindennapos hatás mennyire befolyásolja a vezetői attitűdöket, megbúvik-e a szabálysértések elkövetésének hátterében.

Példaképpen egy régebbi hirdetést mutatunk, melynek kapcsán fölteszük a kérdést: miért csodálkozunk, ha sok a forgalomban nyomulós, agresszív vezető? Hiszen kicsi kora óta abban szocializálódik, hogy őt a nagyváros forgatagában semmi sem állíthatja meg. Akkor persze a piros lámpa, vagy a rendőr sem...



Városi lendület

Hagyd, hogy képzeleted szabadon szárnyaljon, miközben a nagyváros forgatagában autózol! Az SX4 S-CROSS karakteres crossover formavilága világosan jelzi, hogy semmi sem állíthat meg.



Határtalan öröm

Készülj fel a kalandokra! Az SX4 S-CROSS minden ízében azt sugallja: nincsenek határok. Az autó innovatív kialakítása mindennek bőséges teret kínál: a családnak ugyanúgy, mint poggyásznak.



Ha jobb közúti biztonságot akarunk, akkor korlátozni kell az autóiipari reklámokat, és nem szabad megengedni az olyan reklámok, marketingüzenetek közzétételét, amelyek nyilvánvalóan veszélyes vezetésre buzdítanak, vagy ezt kínálják az autózással kapcsolt életérzésként.

Ha a dohánytermékek hirdetéseit lehetett szabályozni, akkor véleményünk szerint ez sem lehetetlen feladat.