

Mit vár egy új KRESZ jogszabálytól a közlekedésbiztonsági kutató?

Hóz Erzsébet, tudományos főmunkatárs

KTE, Közlekedéstechnikai Napok
Budapest, 2012 április 9.

A közlekedésbiztonság javításának lehetőségét

- I. A megfelelően megválasztott sebesség (differenciált sebességszabályozás).
- II. Az elsőbbségi helyzetek következetes rendszerének kidolgozása, az elsőbbségi szabályok egyértelmű megfogalmazása.
- III. A közlekedési tér felosztása, a különböző menettulajdonságú és védettségű közlekedők elválasztása („védelmi sáv”).
 - Az elsőbbségadási kötelezettség teljesítése hosszirányú haladásnál.
 - Az elsőbbségadási kötelezettség teljesítése keresztirányú haladásnál, Jelzőlámpás szabályozás jelzései.
- IV. Védtelen közlekedők fokozott védelme.
- V. A jogi, műszaki és hétköznapi nyelv eltérései, ellentmondásai (és ennek kihatása a közlekedésbiztonságra) ne akadályozzák egy új KRESZ bevezetését.
- VI. Közlekedési jelzések súlyának rangjának visszaállítása, jelentéstartalmak egyszerűsítése, egyértelművé tétele: forgalmi áramlatot szabályozunk, ne az egyes járműveket!
- VII. Pontosan határozzuk meg a célokat és a peremfeltételeket, majd egy hazai kutatásokon alapuló magyar KRESZ készüljön!

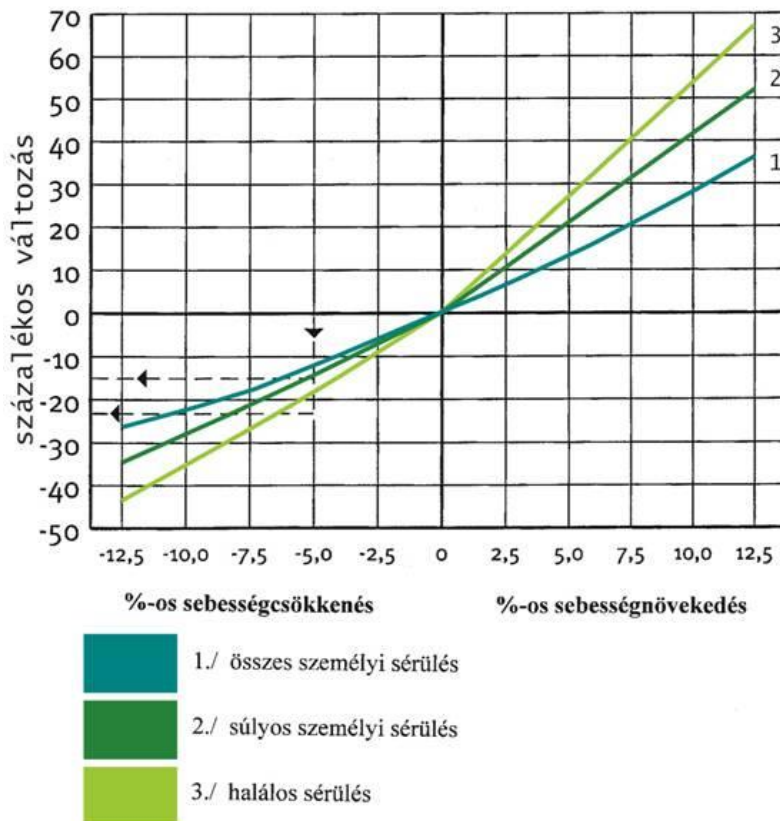
I.

Megfelelően megválasztott sebesség
(differenciált sebességszabályozás)

Megengedett sebesség és biztonság ellentmondásai: eltérő sajátosságú közlekedők ugyanazon közlekedési térben

Közút és forgalom jellege	Megengedett sebesség (km/óra)	
	„zéró vízió” javaslat	hatályos magyarországi szabályozás
Gyalogosok és gépjárművek közötti konfliktus lehetséges	30	90, 110
Kereszteződések, ahol lehetségesek Gépjárművek közötti keresztirányú ütközések	50	110
Gépjárművek közötti frontális összeütközés lehetséges	70	110
ahol mind a keresztirányú, mind a frontális gépjármű-összeütközés kizárt	100+	120+

Az átlagsebesség változásának hatása a személy sérüléssel járó balesetek alakulására (százalékos) - VTI Svédország -



Az **átlagsebesség változása** nagyon érzékenyen befolyásolja a **személy sérüléssel járó balesetek számának és következményeinek alakulását**, így a balesetben meghaltak számát is. Például az átlagsebesség 10 %-os növekedése a halálos sérülések számának közel 50 %-os növekedését eredményezi... Dr. habil Holló Péter és Dr. Mocsári Tibor igazolták hazai adatokkal is a modell alkalmazhatóságát.

A diagram nem a jogszabályban meghatározott vagy jelzőtáblával jelzett sebességhatárookra vonatkozik, hanem a **tényleges forgalmi átlagsebességekhez** tartozó adatokat szemlélteti. [3]

TÉNY: a baleseti jegyzőkönyvek adatai igen érdekes elemzéseket tesznek lehetővé. A személysérüléssel járó balesetek okainál –rendőrség kódolja- a hibás sebességválasztása igen magas arányú.

2010-ben: 49 % a hibás sebességválasztás a statisztikai adatok alapján

A megfelelő sebesség megválasztása elsődlegesen az **útviszonyok** függvényében okoz nehézséget **(75-80%)**

Baleseti ok-kutatás fejlesztése, legalább 3-4 baleseti ok feltárása. Ezen eredményekre támaszkodjon egy új KRESZ.

PROBLÉMA: a közlekedő ebben a „húzd meg - ereszd meg” szabályozásban nem képes felismerni a valódi veszélyeket.

CÉL: a sebességszabályozás igazodjon a valódi veszélyekhez és adjon valódi támpontot a közlekedőnek.

JAVASLAT:

Balesetelemzés: „hibás sebesség” helyett a valódi **okok** feltárása.

Cinikus „hülye” minősítés helyett **ember – pálya – környezet – jármű - szabályozás egységében, rendszerében** gondolkodva megkeresni a többi okot, ami hozzájárult a baleset kialakulásához.

Oktatás: szabad = **ritkán szabad**, az a lehetséges maximum, ha minden körülmény kedvező!!

KRESZ-szabályozás: kevés, egyértelmű, lépcsőzetes, megtanulható sebességkategória,

Útkezelők: kivételesen alkalmazzanak többlet jelzéseket

KRESZ-tervezet: kevés, lépcsőzetes, megtanulható sebességkategória

- 1) Az egyes járművekkel legfeljebb a következő sebességgel szabad közlekedni:
 - a) személygépkocsival (*M1*), kétkerekű, - oldalkocsis,- és négykerekű motorkerékpárral (*L3e, L4e, L7e*), háromkerekű motorkerékpárral (*L5e*), ha személyszállításra alakították ki, 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó tehergépkocsival (*N1*), vontatóval (*N1*), valamint nyerges vontatóval (*N1*)

(aa)

- Autópályán: 130 km/óra-
- Autóúton: 110 km/óra-
- Lakott területen kívüli úton, ha az úttesten a menetirány szerinti jobb- és baloldal elválasztására legalább útburkolati jel szolgál: 90 km/óra
- **Lakott területen kívüli úton, ha az úttesten a menetirány szerinti jobb- és baloldal elválasztására szolgáló útburkolati jel nincs: 70 km/óra**
- lakott területen: 50 km/óra
- Földúton: 30 km/óra
- Lakó-pihenő övezetben: 20 km/óra

TÉNY: autópályán a sebesség-különbségekből fakadó balesetek gyakoriak

PROBLÉMA: heterogén sebességek

CÉL: Autópályán legyen kisebb a járművek közötti sebességkülönbség

JAVASLAT:

- Tehergépjárművek sebességének felső határa 80 km/órától 90 km/óra emelkedjen,
- Gyorsforgalmi útra való felhajtásnál emelkedne a minimálisan legkisebb sebességérték, (60 → 70 km/óra)
- A **LEÁLLÓSÁV** helyett **VÉSZSÁV** elnevezés (a közigazgatási bírság magas „színvonala” is ezt sugallja)



Fotó: Deák-Kapusi

Legyünk őszinték a közlekedőkkel, a kutatási eredmények alapján áruljuk el milyen jellegű veszély vár rájuk.

TÉNY: keskeny, rossz minőségű utakon balesetveszélyes a 90 km/óra, bár **SZABAD** választani.

PROBLÉMA: kiépítési, üzemeltetési, környezeti problémák miatt hosszú szakaszon lényegesen kisebb sebességek biztonságosak.

CÉL: Felesleges többletköltségek nélkül az út látványából egyértelműen következzen a helyes és biztonságos sebességszint választása.

JAVASLAT: Keskenyebb, általában rosszabb minőségű burkolattal ellátott, jellemzően kopottabb, külterületi utakon **70 km/óra** maximális haladási sebesség. KRESZ-szabályozással, általános főszabályként és semmiféle burkolati jel ne legyen látható az úton.



II.

Az elsőbbségi helyzetek következetes rendszerének kidolgozására, az elsőbbségi szabályok egyértelmű megfogalmazására.

Megengedett sebesség és biztonság ellentmondásai: eltérő sajátosságú közlekedők ugyanazon közlekedési térben

Közút és forgalom jellege	Megengedett sebesség (km/óra)	
	„zéró vízió” javaslat	hatályos magyarországi szabályozás
Gyalogosok és gépjárművek közötti konfliktus lehetséges	30	90, 110
Kereszteződések, ahol lehetségesek Gépjárművek közötti keresztirányú ütközések	50	110
Gépjárművek közötti frontális összeütközés lehetséges	70	110
ahol mind a keresztirányú, mind a frontális gépjármű-összeütközés kizárt	100+	120+

III. A közlekedési tér felosztása, a különböző menettulajdonságú és védettségű közlekedők elválasztása („védelmi sáv”).
A „védelmi sáv” fogalmának, rendszerének bevezetése

TÉNY: Gyalogosok, kerékpárosok (védtelenek) és gépjárművek közötti konfliktusok lehetségesek a gyorsforgalmi utakon kívül mindenütt

PROBLÉMA: A közlekedési tér nincs világosan felosztva, - egyes közlekedők kitiltásával nem oldunk meg semmit -, és nem tiszták az elsőbbségi szabályok

CÉL: a különböző menettulajdonságú és védettségű közlekedők elválasztása „védelmi sáv” – **nem találtuk a megfelelő kifejezést**

JAVASLAT: „védelmi sáv” – fogalmának bevezetése és lehetőség biztosítása annak útburkolati jellel történő kijelölésére.

A védelmi sáv az úttest menetirány szerinti jobb és bal szélén, hosszanti irányban, az azonos menettulajdonságú egyes járművek, az úttesten haladó gyalogosok, valamint gyalogosok zárt csoportjának közlekedésére szolgáló – útburkolati jellel akár megjelölt, akár meg nem jelölt – térrész. **A jármű vezetőjének a sebessége megválasztásakor e térrészre, illetve az ott tartózkodókra kell figyelemmel lennie.**

Elsőbbségi viszonyként rendezi a védelmi sávon belül és azon kívül haladók viszonyát.

Jobbra tartási kötelezettség túlzott érvényesítése helyett!

Forgalmi zóna – „védelmi sáv”

- jelölt vagy jelöletlen –
minden közlekedőnek van elsődleges tere



1.

Az elsőbbségadási kötelezettség teljesítése hosszirányú haladásnál

Az elsőbbségadási kötelezettség teljesítése

Az úttest jobb szélére rendelt közlekedési résztvevők és más résztvevők forgalmi viszonyának rendezése



2.

Az elsőbbségadási kötelezettség teljesítése
keresztirányú haladásnál

IV.

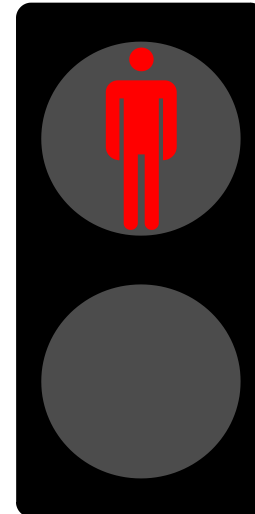
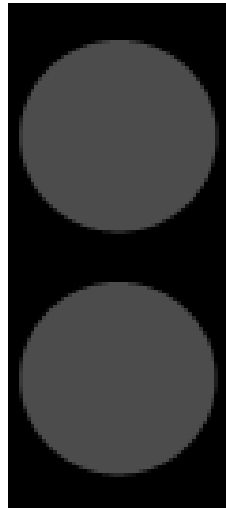
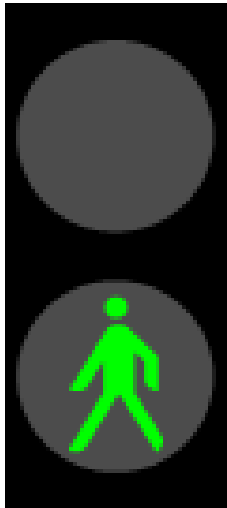
Védtelen közlekedők fokozott védelme

Prioritást kapnak a védtelen közlekedők



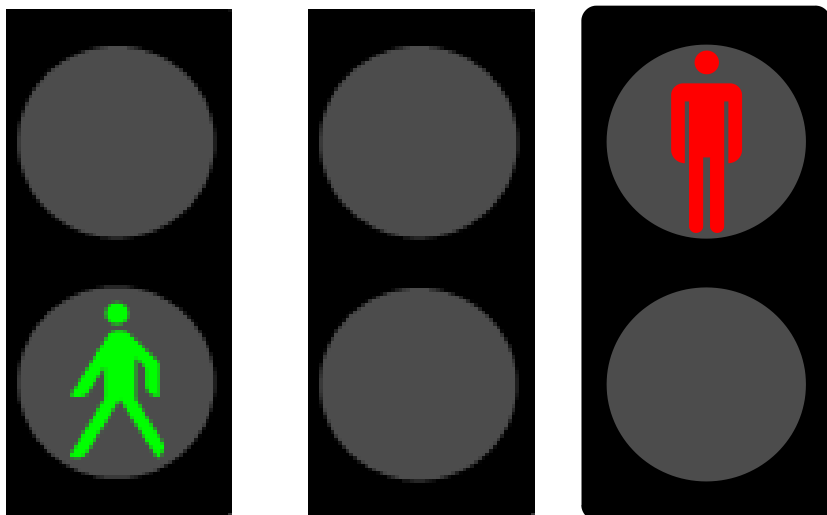
MÉRFOLDKŐ KFT.

Gyalogosforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékek



Hatályos KRESZ 8. § (2) b/ A villogó zöld fény az áthaladásra engedélyezett időtartam végét jelzi:
a gyalogos az úttestre nem léphet, az úttesten levő gyalogos pedig köteles az áthaladást mielőbb befejezni;

Zöld jelzésen „lelépő”, de áthaladását a piros jelzésben befejező gyalogos-elütések „tapasztalatai”



Villogó zöld jelzés megszüntetése

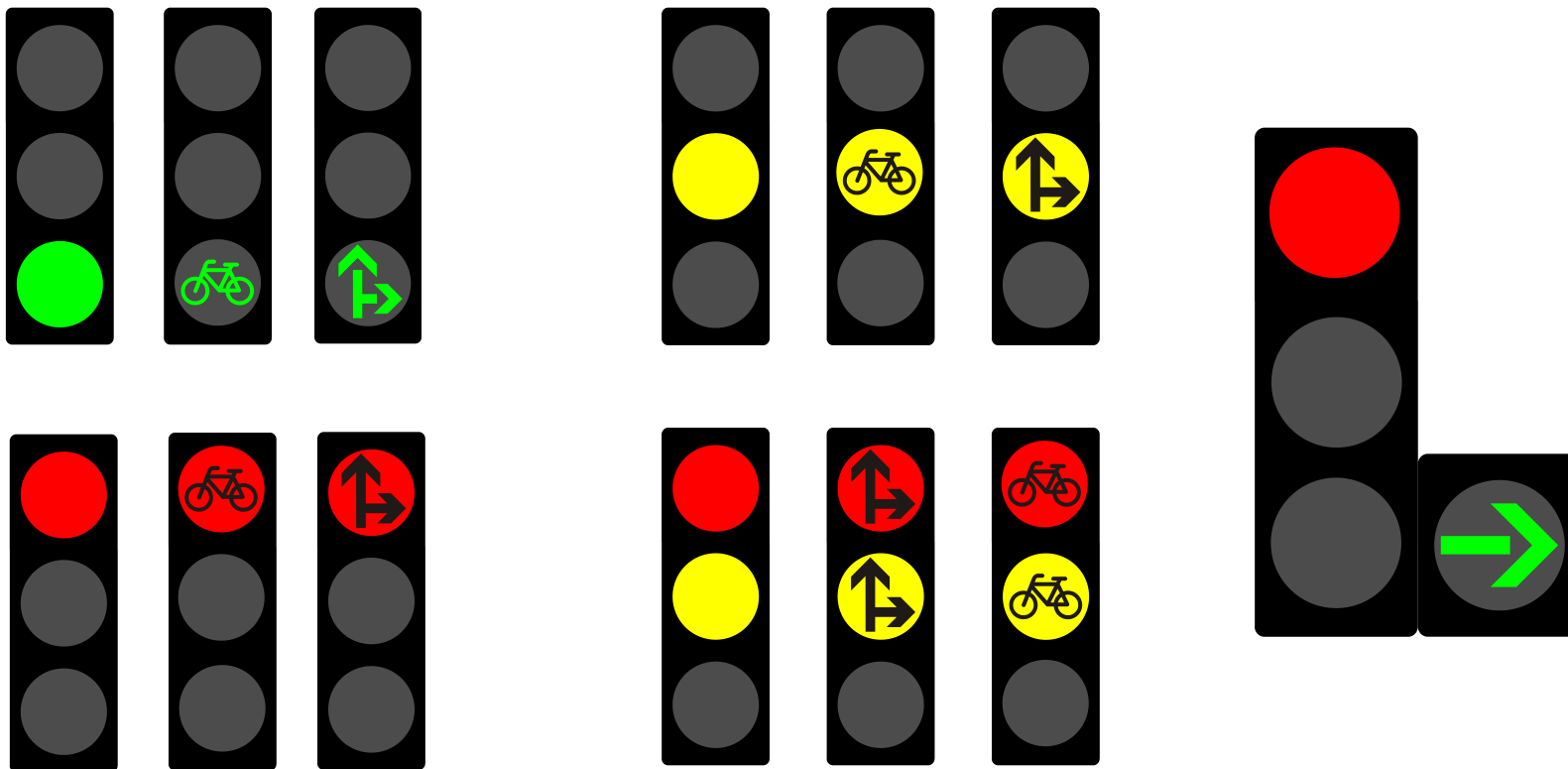
Piros=tilos



Zöld=szabad

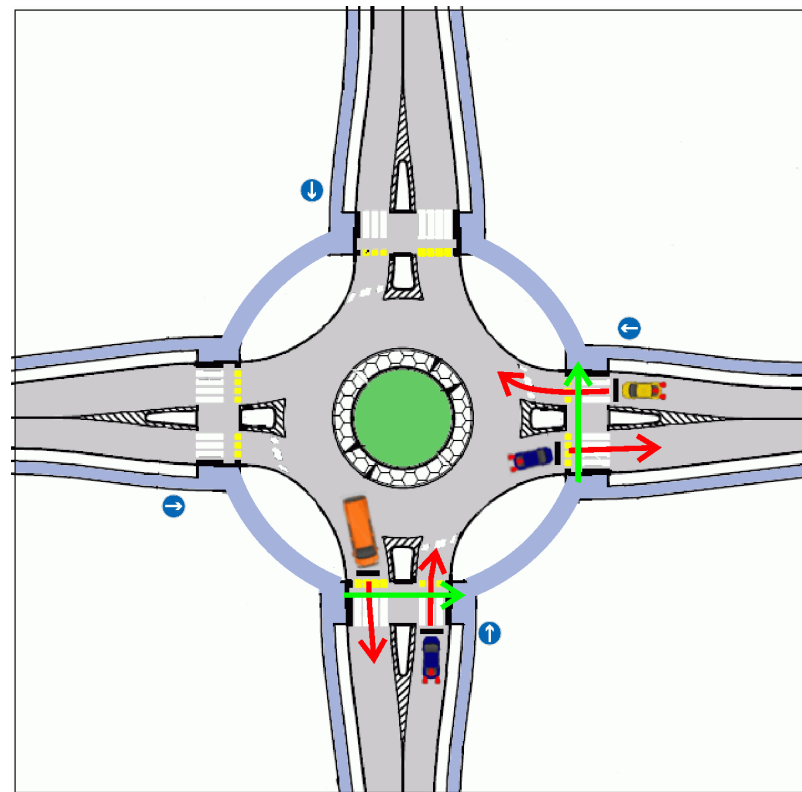


A járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékek, kerékpár is jármű!



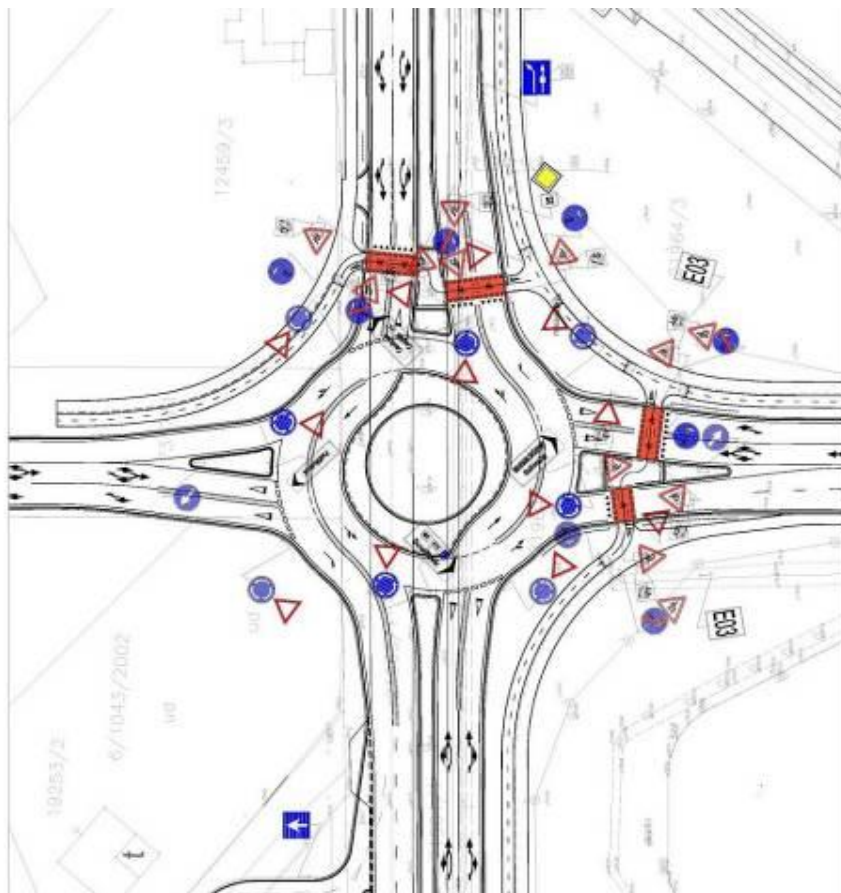
Az elsőbbségadási kötelezettség teljesítése

Kerékpáros-átkelőhely definiálása: ahol a kerékpárosnak elsőbbsége van.
Sárga útburkolati jel („Kijelölt kerékpáros útburkolati jel”) jelzi az átkelőhelyet.



Az elsőbbségadási kötelezettség teljesítése

Kerékpáros-nyom az útkereszteződésben: ahol a kerékpárosnak **nincs elsőbbsége** (pl. többsávos körforgalom ágain), **itt a gyalogosnak sincs,**



Az elsőbbségadási kötelezettség teljesítése

Keresztirányú kerékpáros-nyom az útkereszteződésben: ahol a kerékpárosnak nincs elsőbbsége, de megjelölt az áthaladási helye („Kerékpáros nyom útburkolati jellel”).



V.

A jogi, műszaki és hétköznapi nyelv eltérései, ellentmondásai ne akadályozzák egy új KRESZ kidolgozását, bevezetését.

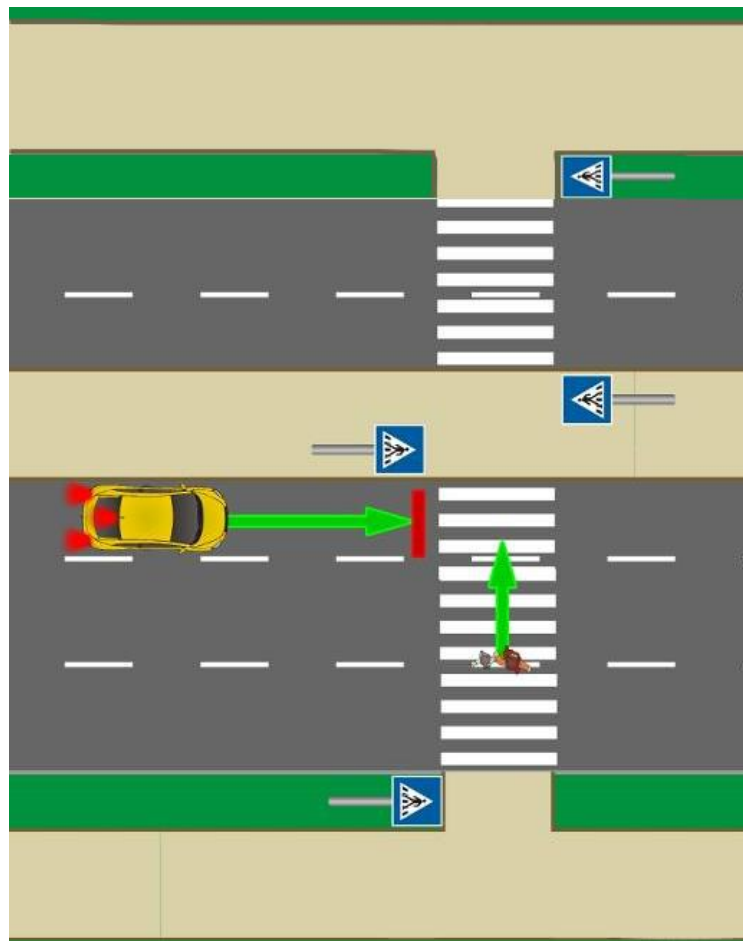
Zavartalan haladáshoz való jog (5 eset)

Zavarás: ha valaki mást közlekedésében akadályoz, továbbá enélkül is, ha valaki a közlekedés más résztvevőjét *megijeszti*, neki kényelmetlenséget vagy kellemetlenséget okoz, magatartásával *figyelmét elvonja* vagy leköti.

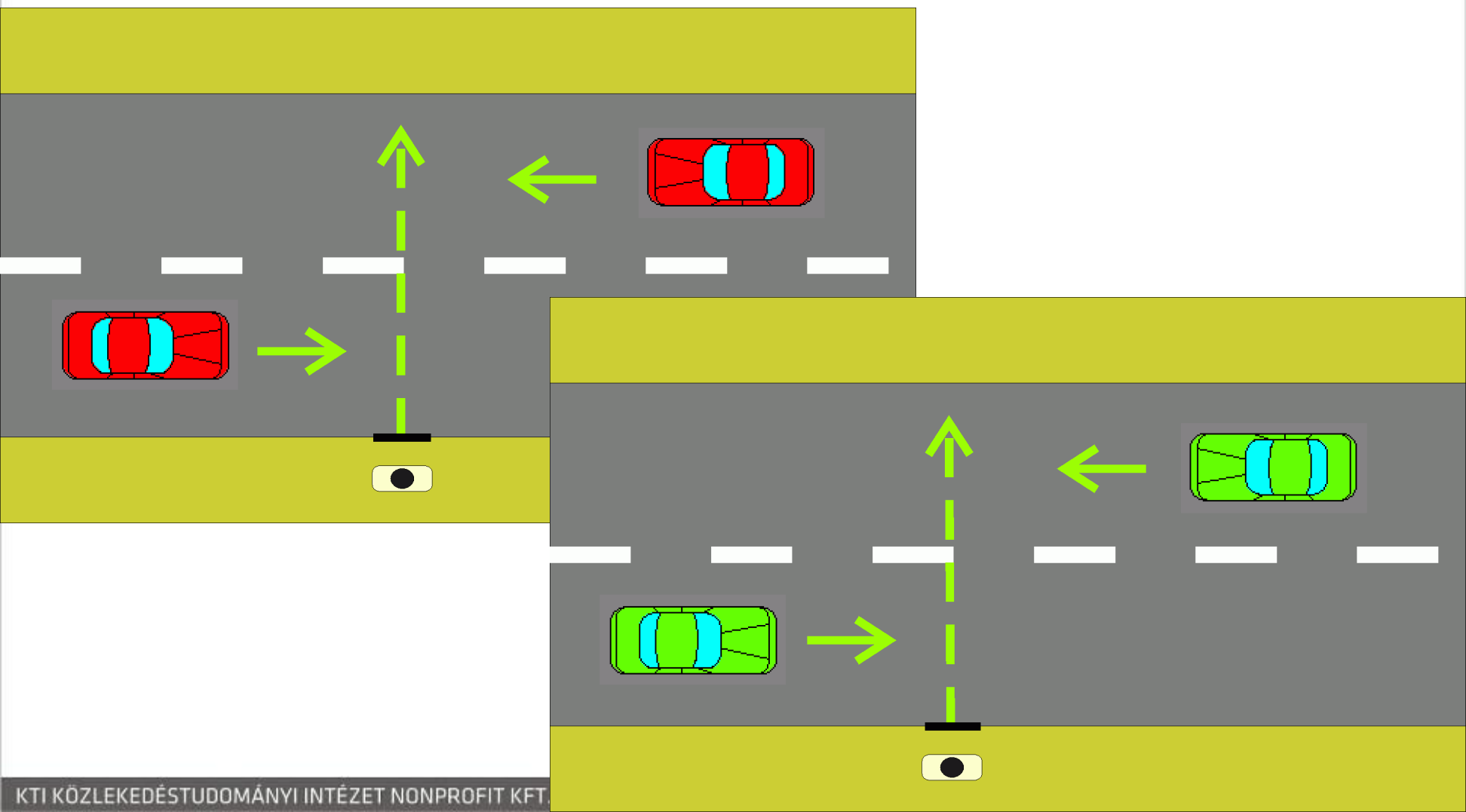
Megjegyzendő, hogy ez a legtágabb tartalmú - tehát csak a legnagyobb gondosság mellett teljesíthető - követelmény.

„1. Gyalogos illetve a járművezető zavartalan haladási joga: Azt a gyalogost vagy járművezetőt, akinek joga van a zavartalan haladáshoz, a kötelezett nem kényszerítheti haladási irányának vagy sebességének megváltoztatására.”

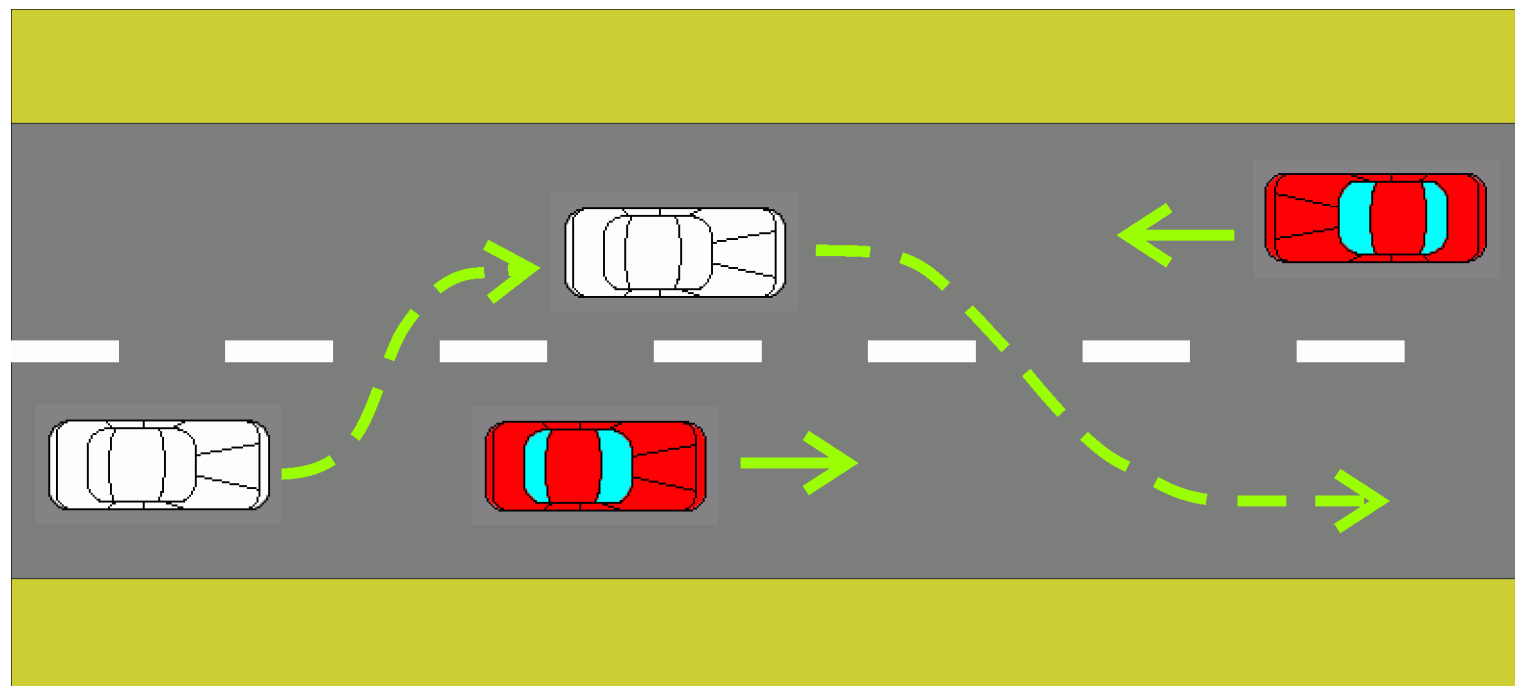
1. Gyalogos zebrán való áthaladása



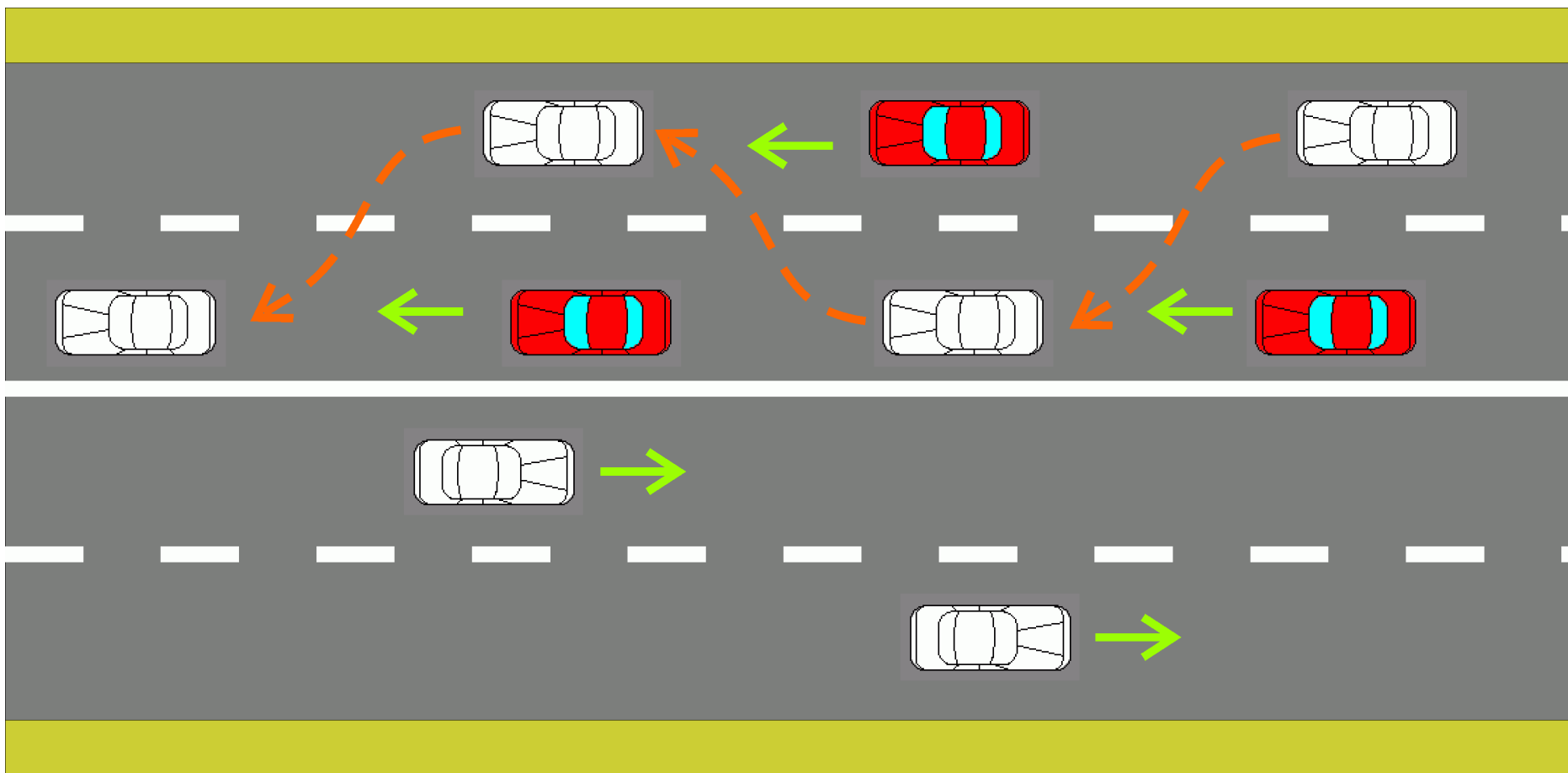
2. Gyalogos áthaladása nem elsőbbségi helyzetben



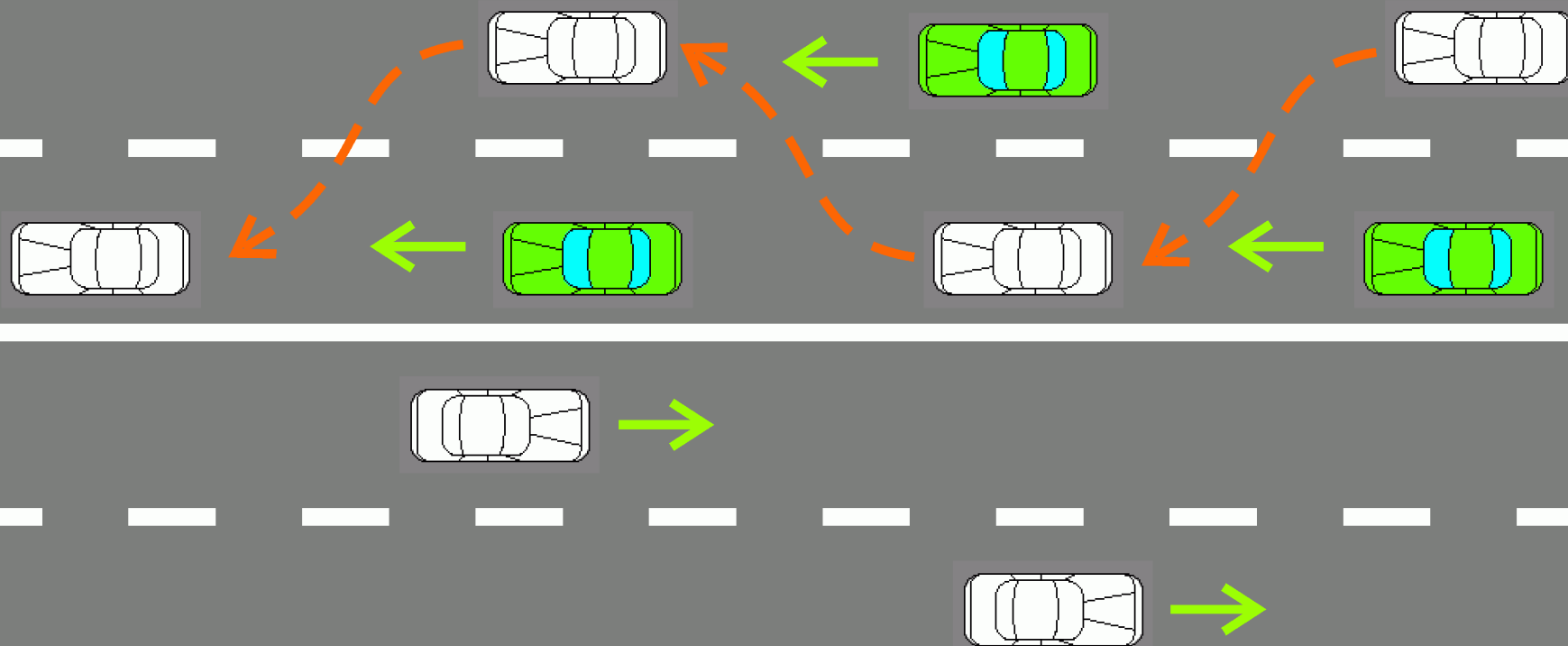
3. Előzés



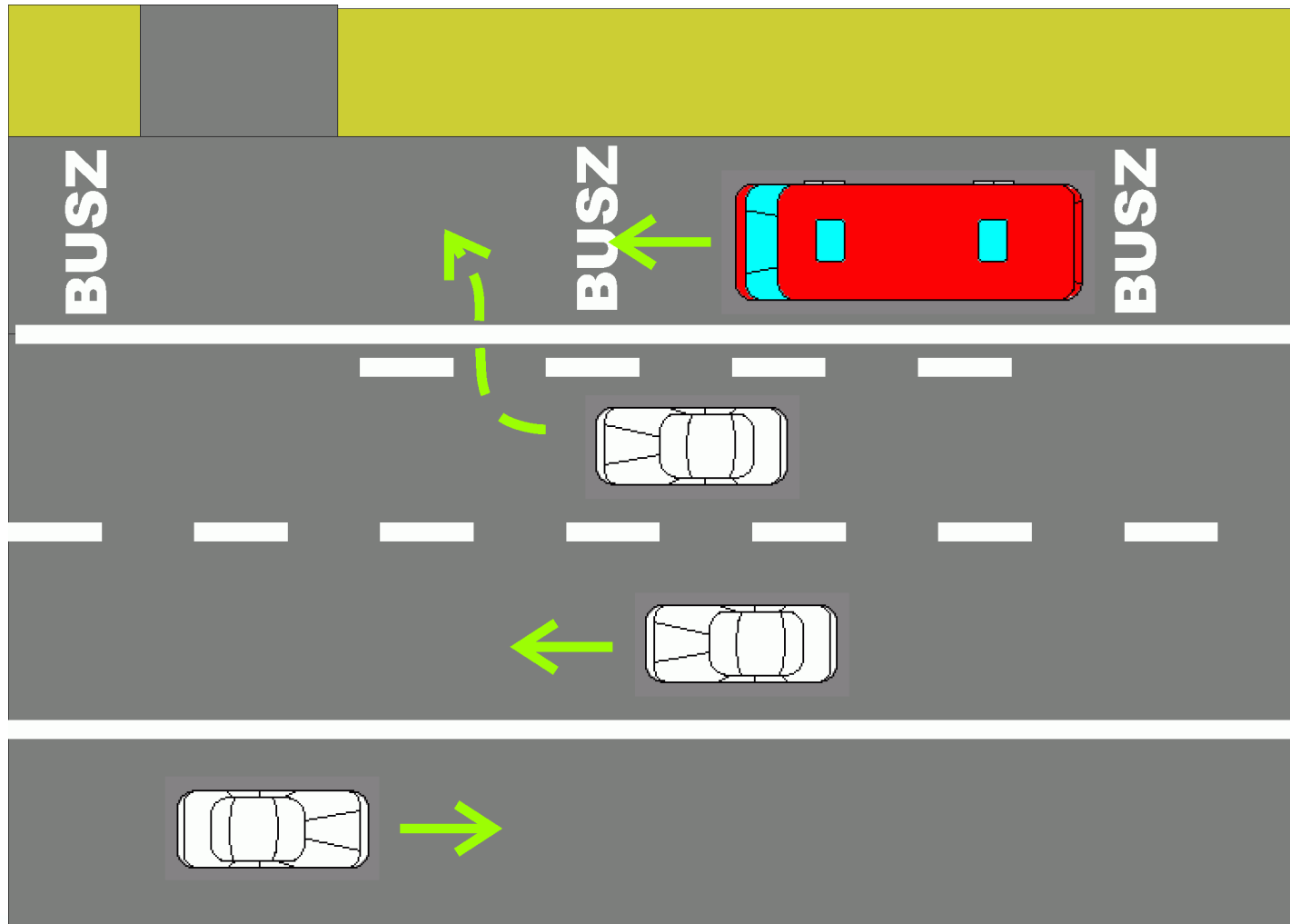
4. Szlalomozás tilalma



4. Szlalomozás tilalma helyett



5. Buszsáv használata az autóbusz zavarása nélkül



VI.

A közúti jelzések súlyának, rangjának visszaállítására, a jelentéstartalmak egyszerűsítése és egyértelművé tétele: áramlatok szabályozása legyen a cél

1. Ideiglenes forgalmkorlátozás:
sárga alapszínű jelzőtáblák



2. Sebességszabályozás, tényleges veszély jelzése

A közútkezelők igen **sokféleképpen** próbálják a balesetveszélyes útszakaszokon szabályozni a forgalom sebességét, ami bár a szakember szemével nézve rendben van, a közlekedő esetenként nem érti és nem is fogadja el! **Nincs meg a jelzések súlya, rangja.**



Infrastruktúra szintjén: az úthierarchia visszaállítása –önmagát magyarázó út felé elmozdulás- útvonali sebességet próbáljuk szabályozni, nem a járművenkéntit.

Oktatás: legyen hangsúlyosabb a sebesség szerepének oktatása és a védtelen közlekedők biztonságának hangsúlyozása,

Baleseti adatok rögzítése, elemzése: az általánosan megjelenő („sebesség nem megfelelő alkalmazása”) mellé kerüljenek rögzítésre a még lehetséges baleseti okok is.

Ellenőrzés: a balesetveszélyt jelentő sebességtúllépéseket büntesse, ne a 30 km/órás sebességek túllépését a településeken.

VII. Hazai környezet → hazai szabályozás: ellentmondások feloldása

- Német KRESZ, Közlekedési, Jelzési Egyezményhez való csatlakozás,
- Német, osztrák mintára jelzőlámpás csomópontok,
- Francia típusú egysávos körforgalmak,
- Hiányzó KRESZ szabályozás: körforgalom egyirányú út, **nem csomópont**,
- Többsávos körforgalmak anyagi káros balesetekkel,
- Magyar közlekedési morál,
- Heterogén sebességszabályozás,
- Kör geometriájú jelzőlámpás csomópontok anyagi káros balesetekkel,
- Holland típusú turbó körforgalmak: Kecskeméten, Hódmezővásárhelyen, Érden turbószerű.....

**KÖSZÖNÖM MEGTISZTELŐ
FIGYELMÜKET!**

hoz.erzsebet@kti.hu