

Gyulay Noémi¹
A Jaywalking jelenség vizsgálata

Bevezetés

Mind találkozunk életünk során azzal a szituációval, amikor szeretnénk volna egy úttest egyik oldaláról gyalogosan a másikra átjutni, de nem találunk olyan közelségben gyalogosátkelőhelyet, amely megérte volna az idő ráfordítását, ezért egyszerűen csak átsétáltunk.

A téma akkor fogalmazódott meg bennem, amikor nyáron egy új lakásba költöztünk és a lakással szemben több bolt és csomagpont is megtalálható, a problémát csak az okozza, hogy egy négy sávós út túloldalán. Viszonylag közel található két gyalogosátkelőhely is, viszont a lakás a kettő között helyezkedik el, bármelyik választása értékes percekbe kerülhet, amelyek az utat 5-10 perccel is megnövelhetik. Mivel ez egy lakóépület-komplexum, illetve mellettünk számos panel épült is megtalálható, rengeteg ember kényszerül arra, hogy a négy sávós úton inkább átsétál és reménykedik abban, hogy nem fog egy nála erősebb jármű éppen arra közlekedni. E személyes háttér felvázolásával érthető, hogy jogászai és szociológiai szemüvegen keresztül vizsgálva érdekes az a probléma, hogy az – egyébként önkéntes jogkövetést gyakorló emberek – miként döntenek úgy, hogy inkább jogszerűtlenül kelnek át az úton és ez a jogalkotónak mennyiben kell figyelembe vennie, az emberek hogyan hatnak egymásra egy ilyen szituációban.

Dolgozatomban először be szeretném mutatni a *jaywalking*, vagyis a gyalogosok jogellenes átkelését az úttesten, amely téma fontosságát a gyalogosokat ért baleseteket feltáró cikkeken keresztül mutatom be. Ez után szeretném a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet (továbbiakban KRESZ-rendelet) gyalogosokra, azon belül is az úttesten való áthaladásra vonatkozó szabályait bemutatni. Fontosnak tartom, hogy tegyek kitekintést a gyalogosátkelőhelyek létesítésére, áthelyezésére irányuló eljárásra, hogy a közlekedésben résztvevők miként juttathatják el kéréseiket, igényeiket az illetékes szervekhez. A végén pedig bemutatom a saját kérdőíves felmérés eredményeit.

Az elsődleges felvetésem az, hogy a közlekedésben gyalogosan résztvevők az önkéntes jogkövetésnek addig a pontig tesznek eleget, amíg az a kényelmes haladásukat nem akadályozza. A témával kapcsolatos másodlagos hipotézisem, hogy a KRESZ gyalogosokra vonatkozó szabályait a közlekedésben részt vevők nem ismerik teljeskörűen.

A *jaywalking* jelenség bemutatása

A Cambridge szótár szerint a *jaywalk* kifejezés arra utal, amikor a gyalogos nem kijelölt gyalogosátkelőhelyen megy át az úttesten vagy egyébként olyan módon, hogy a forgalom zavartalanságát nem tartja szem előtt.² Ez a jelenség azért veszélyes, mert a gyalogosok sokszor rosszul mérik fel a gépi meghajtású járművek haladási sebességét, rosszabb esetben körül sem néznek átkelés előtt és a közlekedésben ők a legsérülékenyebbek, balesetük sokszor személyi sérüléssel, legrosszabb kimenetelként halállal jár. Nemzetközi médiában, illetve tudományos szakcikkekben is elkezdtek ezzel a jelenséggel foglalkozni, mivel a mobiltelefonok, fül- és fejhallgató készülékek elterjedtsége miatt a gyalogosok figyelme átkelés előtt és közben megoszlik. Egy ausztrál kutatás arra jutott, hogy a mobiltelefon-használat, illetve az egymással

¹ Joghallgató, SZTE Állam- és Jogtudományi Kar.

² Cambridge Advanced Learner's Dictionary & Thesaurus: Definition of jaywalking. Cambridge University Press <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/jaywalking> (megtekintve ekkor: 2023.12.12.)

beszélgetésbe feledkezés közben követtek el legtöbbször jogszabályellenes átkelést, vagyis piros jelzésen áthaladást.³

Legnagyobb örömmre egy doktori értekezés tanulmányozására is lehetőségem nyílt, melynek a matematikai, illetve közlekedésmérnöki háttéréhez nem értek, viszont a gyalogosok magatartását behatóan vizsgálta és arra a megállapításra jutott, hogy a gyalogosok legtöbbször szinte automatikusan cselekednek.⁴ Biztosan mindannyian jártunk már úgy, hogy láttuk, hogy piros jelzést mutat a lámpa, viszont mellettünk egy gyalogostársunk megindult és mi is mentünk vele vagy leléptünk, majd visszaugrottunk anélkül, hogy végiggondoltuk volna, hogy még mindig tilos az átkelés.

Magyarországon a közlekedési baleseti statisztikákban is előkelő helyet foglal el a gyalogosok balesetek aránya. Egy 2013-ban készült kutatás azt tárta elénk, hogy 2008 és 2012 között 15% körül mozgott a gyalogos balesetek aránya az összes balesethez viszonyítva és ezen balesetek esetében 36-41% közötti azok aránya, melyeket egy gyalogos magatartása idézett elő. Ami igazán ijesztő ebben a kutatásban, az az, hogy az útkereszteződésekben, kijelölt gyalogosátkelőhelyeken történt balesetek aránya 14-18% között, míg a nem kijelölt gyalogosátkelőhelyen, de útkereszteződésben történt balesetek aránya 7-10% között mozgott. A tanulmány szerzője nem tért ki arra, hogy a gyalogosok a kijelölt átkelőhelyen szabályosan közlekedtek minden esetben vagy ebbe beleértendő az is, amikor tilos jelzésen keltek át az úttesten.⁵ Az arányok egy későbbi, 2014-2019 közötti időszakot kutató szakcikkben is előkerültek. Ez a cikk azért érdekes, mert a közlekedésbiztonság javítását célozza és arra hívja fel a figyelmet, hogy az önkormányzati kezelésben lévő kijelölt gyalogosátkelőhelyek kialakítására, a meglévők biztonságosabbá tétele egy olyan cél, amit nem hagyhatunk figyelmen kívül.⁶

I. A KRESZ rendelet gyalogosokra vonatkozó szabályai

Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet (továbbiakban KM rendelet) I. függeléke (Közúti fogalmak) tartalmazza azon fogalommeghatározásokat, melyek a továbbiakban ezt a dolgot uralni fogják. E szerint az útkereszteződés az a két vagy több út találkozásának területe, amelyen a forgalmi irányok szétválasztása és csatlakozása bonyolódik, illetve kijelölt gyalogos-átkelőhely az az úton a gyalogosok áthaladására szolgáló, útburkolati jellel jelölt terület, ahol főszabály szerint a gyalogosoknak elsőbbsége van a járművekkel szemben, amelyekre jelzőtábla is felhívja a járművezetők figyelmét.⁷

A KRESZ rendelet 8.§ szakasza rendelkezik a fényjelzőkészülékek működéséről. Eszerint három fajta fényjelzést láthatunk, amennyiben piros, nem lehet átmenni, ha folyamatos zöld, akkor elsőbbsége van a gyalogosnak. A villogó zöld jelzésnél az úttestre már lelépni nem lehet,

³ NIRAJAN SHIWAKOTI, PETER STASINOPOULOS, RICHARD TAY: *Exploring Jaywalking at Intersections*. Australasian Transport Research Forum. 2017. 1-9.p.

https://australasiantransportresearchforum.org.au/wp-content/uploads/2022/03/ATRF2017_047.pdf (megtekintve ekkor: 2023.12.13.)

⁴ JUHÁSZ JÁNOS: *A közúti közlekedés áramlásának és a gyalogos átkelés baleseti kockázatának vizsgálata a gyalogátkelőhelyek környezetében*. BGE Közlekedésmérnöki Kar, 2007. 41.p.

<https://repozitorium.omikk.bme.hu/server/api/core/bitstreams/5f93b3f1-d02a-4289-96f3-f879f8cedf93/content> (megtekintve ekkor: 2023.12.13.)

⁵ IGAZVÖLGYI ZSUZSANNA: Hazai gyalogosebaleset típusok elemzése és összehasonlítása korábbi vizsgálatokkal. *Útügyi Lapok*, 2013/2. 24-31.p.

⁶ SCHVÁB ZOLTÁN: A személy sérüléses gyalogosebalesetek vizsgálata a Közlekedéstudományi Intézetnél. *Közlekedéstudományi Szemle*, 2021. (41.). 41-47.p.

⁷ az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet I. függelék a)

ez azon gyalogosoknak szól, akik még folyamatos zöld jelzésnél az átkelést megkezdték és arra sürgeti őket, hogy minél hamarabb fejezzék be.⁸

A KRESZ rendelet III. részének (A gyalogosokra és a járművek utasaira vonatkozó szabályok) 21. és 22. szakaszai szólnak kifejezetten a gyalogosforgalomról. Ezeket a rendelkezéseket szeretném röviden bemutatni.⁹

A gyalogosforgalom színtere a járda, ennek hiányában a leállósáv, útpadka vagy kerékpárút. Amennyiben ezek sem állnak rendelkezésre, a gyalogosok akkor haladhatnak az úttesten, ekkor a szélén, egysorban és bal oldalon, a járműforgalommal szemben.

Úttesten a gyalogos kijelölt gyalogosátkelőhelyen kelhet át, ennek hiányában „*lakott területen levő főútvonalon az útkereszteződésnél (a járda meghosszabbított vonalában), valamint a menetrend szerint közlekedő jármű megállóhelyén levő járdasziget és az ahhoz közelebb eső járda között (a járdasziget teljes hosszában)*”¹⁰, de egyébként bárhol, ahol a legrövidebb áthaladást biztosított. Az úttestre annak veszélytelenségéről való meggyőződés után szabad lelépni. Sajnos – ahogy azt a fentebb bemutatott kutatások is igazolják – ennek elmulasztásából évente rengeteg baleset következik. Ezen kívül a gyalogosoknak kiemelkedő két kötelezettsége, hogy amennyiben az úttestre lépett, akkor késedelem nélkül át kell rajta haladnia, illetve tartózkodnia kell azon magatartásokról, amelyek a járművek vezetőt megzavarhatják vagy megtéveszthetik.¹¹ Erre egy nagyon jó és szomorú szegedi példát tudunk felhozni, aki Tápén rendszeresen kiáll az járművezetők elé az úttestre, ütögeti az autót, sokszor meg is dobálja azokat.¹² Ezek mind kimerítik a gyalogos jogellenes úttesten tartózkodását és a járművezetőket zavaró magatartást. A járművezetőket megtévesztő magatartásra is hétköznapi példákat lehet felhozni, például, amikor valaki belefeledkezik egy ismerősével a beszélgetésbe, nem szeretnének még elválni, de a gyalogosátkelőhelynél két, ellenkező irányba kell menniük, így még az utolsó gondolataikat a zebra előtt osztják meg egymással, ezzel a járművezetőket sokszor hirtelen fékezésre, megállásra kényszerítve, de ugyan ennyire veszélyes, amikor a gyalogosátkelőhelyen az idős személy int a járművezetőknek, hogy lemond az elsőbbségéről, mert lassan tud átkelni, míg mellette egy gyalogos lelép az úttestre, hiszen ő nem szeretne lemondani az átkelési elsőbbségéről. A jogszabály külön kiemeli azokban az esetekben, amikor a gyalogosnak elsőbbsége nincsen, hogy arról is meg kell győződnie az úttestre lépés előtt, hogy áthaladásával a járműforgalmat nem zavarja, illetve tilos lelépnie az úttestre, ha előre látható a jármű közelségéből, hogy annak zavarása nélkül nem fog tudni áthaladni. A forgalom zavarásától és veszélyeztetésétől való tartózkodás kötelezettsége a gyalogosokra a kerékpárforgalom esetén is kiterjed.¹³

A gyalogosoknak természetesen elsőbbsége van a kijelölt gyalogosátkelőhelyeken, viszont akkor is, ha az útkereszteződésben gyalogosátkelőhely hiányában átkel a gyalogos, azzal az autóval szemben, amelyik arra az útra kanyarodik. Ezt azért fontos kiemelni, mivel a gyalogosok nem várhatják el attól a járművezetőtől az elsőbbségadást, amely az adott útról kifelé kanyarodik. Az kiemelendő, hogy a megkülönböztető jelzést használó járművel szemben a gyalogosnak sem a gyalogosátkelőhelyen, sem akkor, ha a járművek arra az útra kanyarodik, amelyen áthalad, nincs elsőbbsége.¹⁴

Azon főszabály alól, hogy a gyalogos bárhol átkelhet az úttesten, a KRESZ rendelet tartalmaz kivételek. Ezek alapján tilos például autóút, autópálya, felüljáró, aluljáró, alagút és

⁸ a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet

⁹ a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet

¹⁰ a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet 21. § (5) a) pont

¹¹ a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet

¹² SzegedMa: *Hajnalba ismét lecsapott a Retek utcai rém*. 2023.

<https://szegedma.hu/kozelet/2023/05/hajnalba-ismet-lecsapott-a-retek-utcai-rem> (megtekintve ekkor: 2023.12.13.)

¹³ a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet

¹⁴ a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet

híd úttestjén átkelni, akkor ha egyébként – a gyalogos elsőbbségének hiányával – átkelhetne, de a szabad kilátást gátló akadály van a közelben, illetve akkor, ha egyébként a közelben kijelölt gyalogosátkelőhely található. Arra, hogy mit értünk a közelben kikötés alatt, pontosabb meghatározást nem találtam, a forgalmi rend kialakítására vonatkozó jogszabályokat behatóbban nem volt lehetőségem megismerni. Mindenesetre az önkéntes jogkövetés szempontjából érdekes kérdést vet fel, hogy mi számít közelnek, hiszen, ha velünk szemben, az úttest másik oldalán van az elérni kívánt célunk, akkor szubjektíve már az sem számít közelnek, ha irányt kell változtatnunk, mert látótávolságon belül van egy kijelölt gyalogosátkelőhely, és majdnem egy teljes téglalapot kell leírnunk és ezért összességében öt perccel hosszabb lesz az utunk.¹⁵

Magától értetődően éjszaka és korlátozott látási viszonyok esetén lakott területen kívül úttesten, leállósávban vagy útpadkán tartózkodó gyalogos köteles fényvisszaverő mellényt viselnie.

A 22.§ a gyalogosok zárt csoportjának a közlekedésének szabályait tartalmazza. A zárt csoport fogalmát nem határozza meg a törvény, arra pontos leírást nem találtam. Rájuk eltérő rendelkezések vonatkoznak, például az, hogy az úttest jobb szélén kell közlekedniük és nem haladhatnak ütemes lépésben hídon, illetve ki kell jelölni egy vezetőt, aki a közlekedési szabályok betartásáról köteles gondoskodni. Erre a legkézefoghatóbb példa a gyermekek csoportban haladása, melyre a zárt csoportos közlekedés szabályain belül is találunk különös rendelkezéseket.¹⁶

A KRESZ rendeletben a bemutatott három szakaszon kívül elvéve találunk még szabályokat a gyalogosforgalomra, de ezek inkább a gépjárművezető kötelezettségeként vannak megfogalmazva, így ebben a dolgozatban nem térek ki rájuk.

II. A kijelölt gyalogosátkelőhelyek kialakítása

Egy 1981-ben kiadott Bírósági Határozatot szeretnék bemutatni ahhoz, hogy érzékeltessem, mekkora felelőssége van a hatóságoknak és önkormányzatoknak többek között a gyalogosátkelőhelyek kialakításával és fenntartásával kapcsolatban. A BH1981.351. iránymutatása szerint csak akkor számít kijelölt gyalogosátkelőhelyen elkövetettnek egy közúti baleset, ha az úttesten az útburkolati jelzés megtalálható. Tehát önmagában azt a tájékoztatást tartalmazó tábla, hogy gyalogosátkelőhely van a közelben, nem számít kijelölt gyalogosátkelőhelynek.¹⁷

A KM rendelet 3.§ (1) bekezdése alapján kijelölt gyalogosátkelőhely kijelöléséhez, forgalomba helyezéséhez és megszüntetéséhez közlekedési hatósági engedély szükséges, amelyekről ez a hatóság nyilvántartást vezet, fenntartásáról pedig a 2.§ (5) bekezdés alapján az önkormányzat köteles gondoskodni. E rendelet alapján a forgalmi rend kialakításánál figyelembe kell venni, hogy az adott úton a gyalogos, kerékpáros és gépjárműforgalom, azt, hogy a gyalogosok biztonságosan haladhassanak, a gyalogosok áramlási irányát, továbbá az út és annak környezete kialakítását. Továbbá a kijelölt gyalogosátkelőhely kialakításakor tekintettel kell lenni arra, hogy a gyalogosok a lehető legrövidebb táv megtételével haladhassanak át és az átkelőhely összefüggően, az egész úttesten átvezessen. Többek között nem szabad az útkereszteződésen kívül elhelyezni kijelölt gyalogosátkelőhelyet, ha száz méteren belül van egy másik kijelölt gyalogosátkelőhely, kivéve, ha forgalmát összehangolt forgalomirányító készülék irányítja.¹⁸

¹⁵ a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet

¹⁶ a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet

¹⁷ BH1981. 351.

¹⁸ az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet

Jelenleg a Építési és Közlekedési Minisztérium Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkársága látja el a közlekedési hatóság feladatköreit. Sajnos arra, hogy mi az arra irányuló eljárás, hogy a hatóság figyelmét felhívja az ügyfél a kijelölt gyalogosátkelőhely létesítésének vagy a gyalogosforgalom szabályozásának adott helyen történő felülvizsgálatára, nem találtam információt. Az 1988. évi I. a közúti közlekedésről szóló törvény 9.§ (2) bekezdés és a helyi közutak kezelésének szakmai szabályairól szóló 5/2004. (I. 28.) GKM rendelet Mellékletének a) pontja alapján a helyi közút tulajdonosa a helyi önkormányzat, annak fenntartásáról is gondoskodnia kell. Ezeken felül, tekintettel arra, hogy a gyalogosátkelőhely létesítéséről szóló vitákat az adott helyi önkormányzat vitatja meg, arra következtetek, hogy az ügyfél a jegyzőnek tud panaszt vagy közérdekű bejelentéssel, majd a helyi önkormányzat jelzi a szükségességét a közlekedési hatóságnak.

III. A kérdőíves kutatás eredményei

Úgy gondoltam, hogy a kérdőíves kutatás elegendő betekintést adhat számomra az emberek gyalogosátkelőhelyeken, illetve azok hiányában az úttesten való átkeléshez viszonyulásába. A kérdőív kitöltése online, név nélkül zajlott, ezzel is biztosítva, hogy a kutatásban résztvevőket esetleges jogszabályismereti hiányosságai miatt hátrány ne érhesse. A kérdőív bevezető részében a résztvevőket megkértem, hogy a kérdésekre őszintén, legjobb tudásuk szerint és a választ jogszabályban meg nem keresve válaszoljanak. A kérdőívre 2023. október 25. és november 28. között vártam a válaszokat. Összesen 197 darab kitöltés érkezett, így szeretném megjegyezni, hogy a kutatásom nem reprezentatív jellegű. A kutatásban többségében női (76%) kitöltők vettek részt. Életkori megoszlás szerint többségében a 18-25 év közöttiek (41%) és a 35-60 év közöttiek voltak (45%). 12 év alatti és 12-17 év közötti személytől kitöltés nem érkezett. Az életkor alapján történő csoportosításon több tényező is befolyásolta.

A 12 év alattiak csoportját azért alakítottam ki, mivel ebben az életkorban már a szülők kezdik felügyelet nélkül engedni a gyermeküket iskolába vagy egyéb szabadidős elfoglaltságra járni. Jelenleg a KRESZ rendeletben a tizenkettedik életévüket be nem töltött esetében két korlátozás található. A tizenkettedik életévüket be nem töltött személyek az 54.§ (7) a) pontja alapján nem közlekedhetnek kerékpárral főútvonalon, illetve az 55.§ (3) b) pont alapján kézikocsival sem.¹⁹ Polgári jogban a vétőképeség vagy annak hiányának megállapításakor is az életkornak szerepe van, egy, a Fővárosi Ítéltáblán született döntés értelmében a kilenc és fél éves kiskorú életkorából adódóan vétőképtelen, viszont két BDT elvi éllel kimondja, hogy önmagában az életkor nem jelenti a vétőképeség hiányát vagy meglétét, az eset összes körülményét, a kiskorú belátási képességét is vizsgálni kell.²⁰

A 12-17. életévük közöttiek csoportját azért alakítottam ki, mivel ők többségében még nem rendelkeznek jogosítvánnyal, viszont az előkészületeket már megtehetik (elsősegély vizsga, KRESZ tanfolyam és tantermi vizsga).²¹ A 18-34 év közöttieket két külön csoportba szedtem, mivel saját megfigyeléseim alapján a 18-25 év közöttiek még friss jogosítvánnyal rendelkeznek, a 26-34 év közöttiek már tapasztaltabb vezetők, viszont a 35-60 év közöttiek azok, akik legtöbbet és legváltozatosabb okokból használják gépjárműüket.

¹⁹ Közlekedési és Alkalmassági Vizsgaközpont: kisgyermekek közlekedése, közlekedésbiztonsága, közlekedésre nevelése

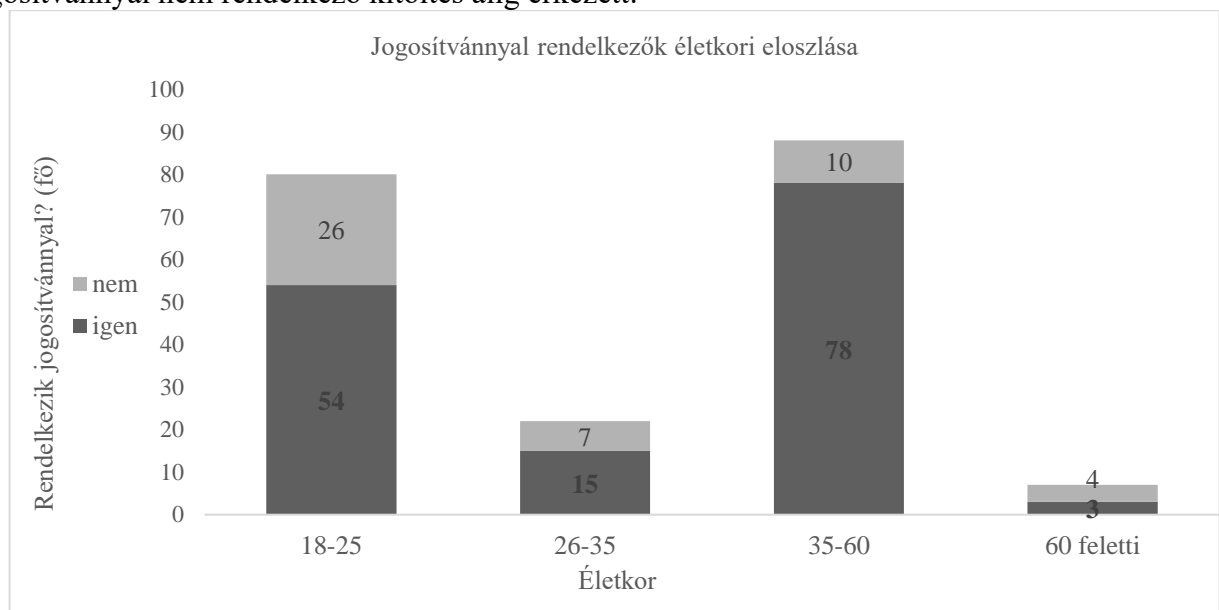
<https://vizsgakozpont.hu/hirek/kisgyermekek-kozlekedese-kozlekedesbiztonsaga-kozlekedesre-nevelese> (megtekintve ekkor: 2024.02.12.)

²⁰ A szövegben említett döntések az alábbiak: Fővárosi Ítéltábla Pf. 21.145/2017/8., BDT2013. 2972. és a BDT2011. 2599.

²¹ A tantermi és a közúti vizsgákat az alábbi Kormányrendeletek szabályozzák: A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Kormányrendelet 7. melléklete és a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet 10.§ (1) d)

A 60 év feletti csoportját azért vizsgáltam külön, mivel ezzel a korosztállyal kapcsolatban időről időre felmerül a vita a jogosítványuk meghosszabbításának szigorításával kapcsolatban. Erre példa egy internetes cikk, amiben a baleseti statisztikák mellett azt tárgyalják, hogy miért nem ajánlják az időskorban lévőknek a vezetést.²² Saját megfigyeléseim alapján ez a korosztály ritkábban és kisebb távra használja gépjárművét.

A legfontosabb szempontnak azt tartottam, hogy rendelkezik-e az adott kitöltő jogosítvánnyal. A résztvevők csupán 24%-a jogosítvány nélküli, amit főként az életkori megoszlás miatt tartok lehetségesnek, viszont így a kutatásom eredménye jogosítvánnyal rendelkezők és nem rendelkezők összehasonlításának tekintetében torzítani fog. Ennek ellenére ezen jellemzők alapján fogom az eredményeket bemutatni, hiszen az önkéntes jogkövetés alapja a jogszabály ismerete, akkor is, ha az alaptétel az, hogy a jogszabály nem ismerete nem jogosít fel minket annak be nem tartására. Természetesen nem várhatjuk el, hogy például egy gyermek, aki nem vett részt közúti közlekedést bemutató oktatáson, azon felüli közlekedési ismeretekkel rendelkezzen, mint amire a szülei megtanították. Ezért is sajnálom, hogy fiatalabb, jogosítvánnyal nem rendelkező kitöltés alig érkezett.



1. ábra Kitöltők életkori megoszlása és jogosítvánnyal rendelkezése, Saját forrás

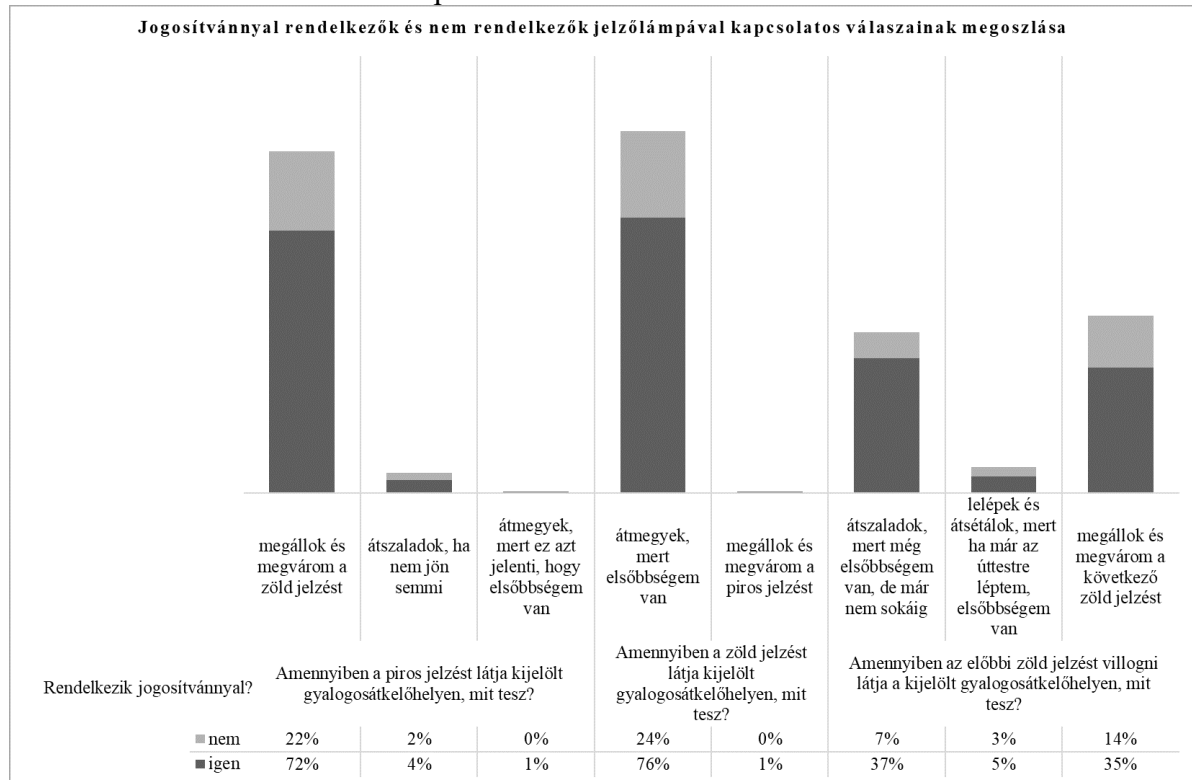
A kérdőív három részre oszlik, az első a demográfiai adatok, amely között szerepelt az is, hogy az illető megszerezte-e a jogosítványát. A második nagy csoport a KRESZ rendelet szabályainak ismeretére összpontosít, a harmadik pedig egy hipotetikus eset megoldására irányul. Ezekén felül egy véleményfelmérést is készítettem abban a kérdésben, hogy a gyalogosok, ezáltal mindenki számára a KRESZ oktatást kötelezővé tételét támogatják-e.

Az első három kérdés a kijelölt gyalogosátkelőhelyeken található fényjelző készülék szerinti átkelésre irányult. Az első kérdésnél a képen egy piros fényjelzés látható. A megkérdezettek 7% százaléka nem azt válaszolta, hogy megállna és megvárna a következő zöld jelzést. Ezek közül egy, egyébként jogosítvánnyal rendelkező személy azt válaszolta, hogy átmenne, hiszen elsőbbsége van. Tőle eltekintve a többiek azt választák, hogy átmennének, ha éppen nem jön semmi és többségében jogosítvánnyal rendelkezők adták ezt a választ. A második képen egy folyamatos zöld fényjelzés látható. Ennél a kérdésnél a válaszadók közül csak egy ember nem azt válaszolta, hogy átkel az úttesten. Ez az egy – jogosítvánnyal rendelkező – személy azt állította, hogy megállna, hogy megvárja a piros jelzést. Az utolsó

²² PERL KITTI: *Hány éves korig maradjon a jogosítvány?*. 2023.

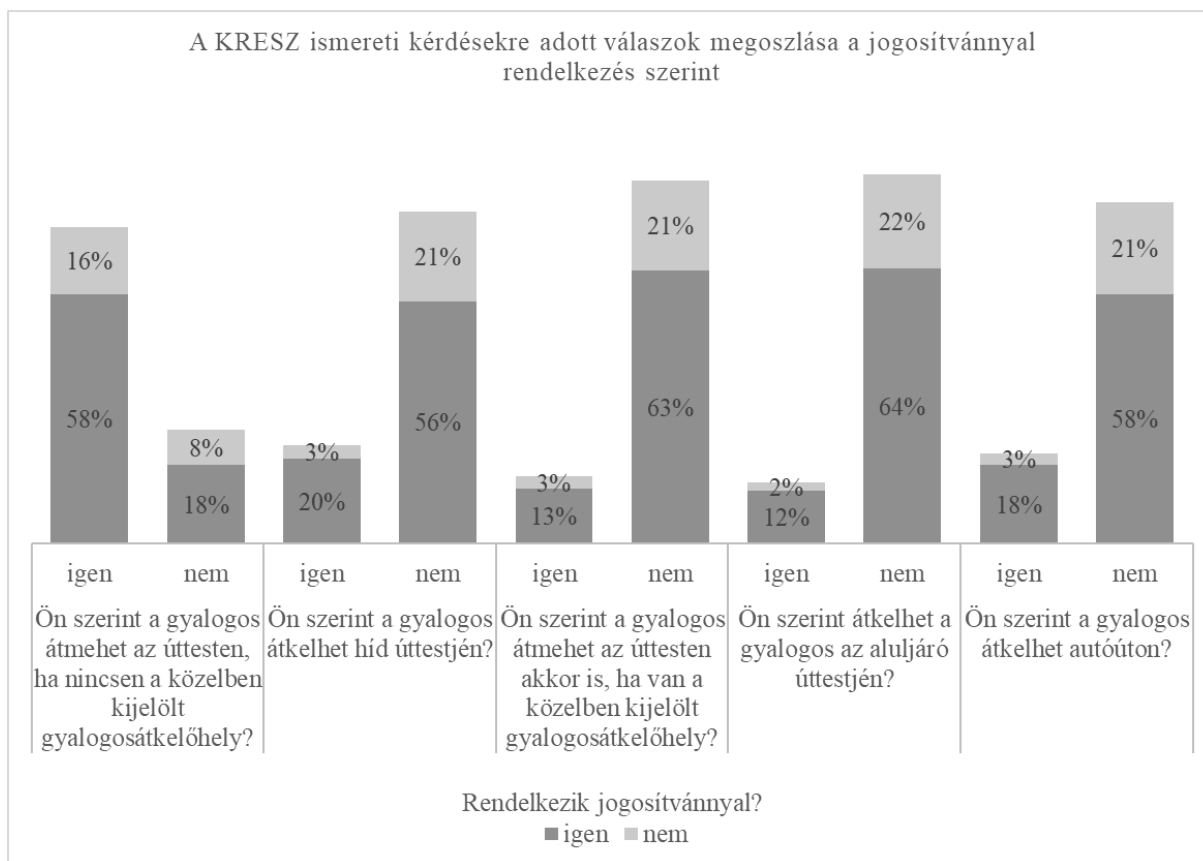
https://www.hazipatika.com/napi_egeszseg/orvosnal/cikkek/hany_eves_korig_maradjon_a_jogositvany
(megtekintve ekkor: 2024.02.15.)

kérdés arra irányult, hogy mit tesznek a kitöltők, amikor a fényjelző készüléken villogó zöld jelzést látnak. A válaszadók 49% százaléka adta azt válaszul, hogy megállnak és megvárják a következő zöld jelzést, közöttük a jogosítvánnyal rendelkezők és nem rendelkezők aránya körülbelül feleződött. Ami érdekes, hogy a válaszadók 44% százaléka gondolta úgy, hogy ekkor még nyugodtan az úttestre léphet, mivel még elsőbbség van, ami még meglepőbb, hogy ennek 83% százaléka jogosítvánnyal rendelkezik. Az utolsó kérdéshez fűztem a legtöbb reményt abban a tekintetben, hogy megmutatkozik majd, hogy a KRESZ rendelet szabályait a közlekedésben résztvevők nem ismerik behatóan, ám arra nem számítottam, hogy a jogosítvánnyal nem rendelkezők lesznek arányaiban jobban tisztában azzal, hogy villogó zöld jelzésnél már nem lehet az úttestre lépni.



2. ábra Jogosítvánnyal rendelkezők és nem rendelkezők jelzőlámpával kapcsolatos válaszainak megoszlása, Saját forrás

A következő öt kérdés a KRESZ rendeletből vett szituációkra kérdez rá, hogy mely esetekben tilos az úttesten átkelni. Az első egy olyan úttestre irányult, ahol a közelben nincsen kijelölt gyalogoskelőhely. A kitöltők 74%-a tudta, hogy ekkor átkelhet az úttesten, ebből 77% rendelkezik jogosítvánnyal. A második kérdés arra irányult, hogy híd úttestjén átkelhetnek-e a gyalogosok. A kitöltők 77%-a – helyesen – azt válaszolta, hogy nem lehet átkelni híd úttestjén, ennek 73%-a rendelkezik jogosítvánnyal. A harmadik esetben az olyan úttesten való áthaladásra kérdeztem, ahol a közelben van kijelölt gyalogosátkelőhely. Erre a megkérdezettek 16%-a válaszolta azt, hogy ekkor is, a kijelölt gyalogosátkelőhely igénybevétele mellőzésével, át lehet kelni az úttesten és ebből 81% jogosítvánnyal rendelkező személy válaszolta ezt. A negyedik kérdés az aluljáró úttestjén való átkelés jogszerűségére kérdezett rá, a válaszolók 14%-a mondta azt – helytelenül – hogy átkelhetnek, ebből 86% rendelkezik vezetői engedéllyel. Az utolsó esetben az autópályán való áthaladásra kérdeztem rá. A válaszolók 21%-a szerint át lehet kelni autópályán úttestjén és ezek közül 88% rendelkezik jogosítvánnyal. Ebből az látszik, hogy a jogosítvánnyal nem rendelkező jobban tudják a gyalogosokra vonatkozó szabályokat, mint az abból vizsgát tett, vezetői engedéllyel rendelkező személyek. Természetesen a jogosítvánnyal nem rendelkező kitöltők csekély száma miatt ez az arány torzított.



3. ábra A KRESZ ismereti kérdésekre adott válaszok megoszlása a jogosítvánnyal rendelkezés szerint, Saját forrás

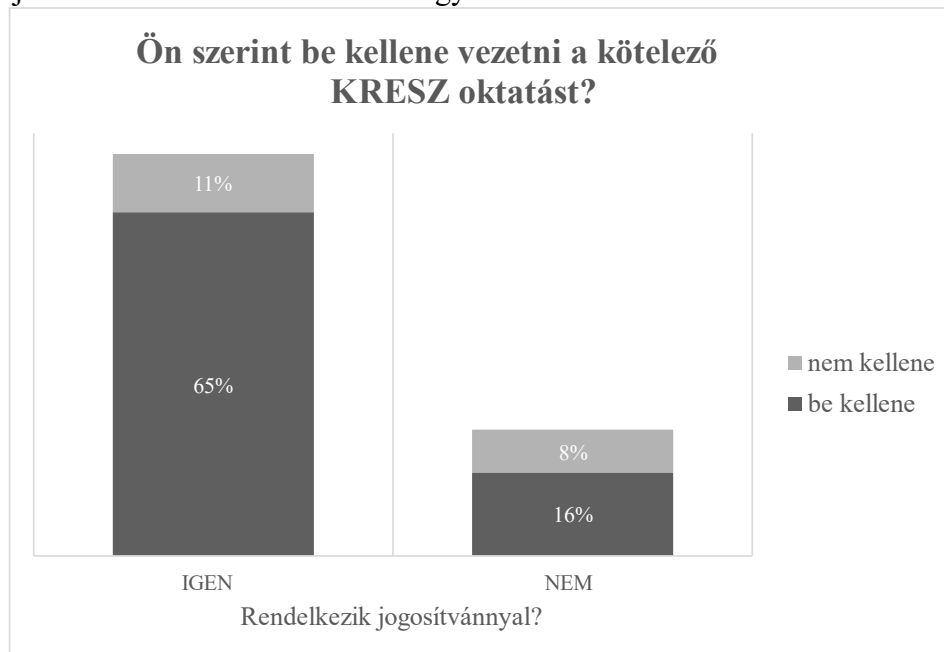
A dolgozat témájának ötletet adó helyzet vizsgálására hipotetikusán megfogalmaztam egy kérdést és vizualizációs segítséget is készítettem hozzá. A kérdés úgy szól, hogy „Az alábbi esetben Ön mit tenne a mindennapokban?“, a képen pedig egy lakóépület látható, amellyel szemben, de az úttest túlsó oldalán van egy szupermarket, a lakóépülettől jobbra és balra is, egyenlő távolságban, látótávolságon belül kijelölt gyalogosátkelőhely található, ám azok használatával a menetidő jelentősen (5-10 perc) megnövekedik. A válaszolók 52%-a menne biztosra és kelne át egy kijelölt gyalogosátkelőhelyen. Azok aránya, akik ha lehet, nem térnek el az egyenes haladási iránytól, szinte megegyezik azokkal, akik hajlandók minden esetben elmenni a kijelölt gyalogosátkelőhelyig. Érdekes, hogy itt is a jogosítvánnyal rendelkezők közül került ki az az ember, aki hajlandó lenne akkor is átmenni, ha éppen jönne egy autó, de van egy kis esélye, hogy sértetlenül átjut.

Jogsítvánnyal rendelkezik				
	amikor nem jön autó, átszaladnék az úttesten (van, hogy többet kell várni erre, mint hogy a gyalogosátkelőhelyen menne át)	átmennék valamelyik gyalogosátkelőhelyen, hiába tart sokkal tovább	átszaladnék akkor is, ha éppen jön autó, de van egy kis esélyem átjutni	Végösszeg
igen	37%	38%	2%	76%
nem	9%	15%	0%	24%
Végösszeg	46%	52%	2%	100%

4. ábra Mit tenne a kitöltő, ha az úttest másik oldalán lenne egy szupermarket?, Saját forrás

Az utolsó, vitaindítónak szánt kérdésem az volt, hogy a kitöltők szerint be kellene vezetni a kötelező KRESZ oktatást mindenkinek, így a gyalogosoknak is. A válaszadók megoszlását a kérdésben a lentebb látható táblázat mutatja. A válaszadók 81%-a szerint kötelezővé kellene tenni. Véleményem szerint ez úgy megoldható, ha a tankötelezett gyermekeknek már első

osztálytól kezdve fél évente vagy évente, mindig a korukhoz és fejlettségükhöz mért tudás átadására egy fél napos kurzust tartanának, ahol szimuláció útján mutatják meg a gyermekeknek az úttesten való átkelés fontos szabályait. Azért a gyermekeknél vezetném be és ennyire fiatal korban, mivel nekik van a legkisebb veszélyérzetük és fontos minél fiatalabb korban felelősségteljes közlekedési morált tanítani a gyermekeknek.



5. ábra Kötelező KRESZ oktatás bevezetést támogató és ellenző kitöltők jogosítvánnyal rendelkezés szempontjából, Saját forrás

Összegzés

A dolgozatomban kitértem arra, hogy mi pontosan a *jaywalking* jelenség és Magyarországon milyen formában jelenhet meg. Ez után több kutatáson keresztül bemutatom, hogy miért kiemelkedően fontos, hogy a gyalogosok tisztában legyen a rájuk vonatkozó szabályokkal, hiszen a közlekedésben ők a leggyengébbek, rájuk nézve a legveszélyesebb a közlekedés, ám arányaiban a gyalogosforgalom a legnagyobb. Továbbá bemutattam a KRESZ rendelet fontosabb, gyalogosforgalomra vonatkozó szabályait, illetve bemutattam a gyalogosforgalom irányítás, kijelölt gyalogosátkelőhely létesítés szabályait. Végezetül pedig bemutattam saját, kérdőív segítségével készített kutatásom eredményeit.

Az első felvetésemre, miszerint az önkéntes jogkövetésnek a gyalogosok addig tesznek eleget, amíg az a kényelmes, lehetőleg irányváltoztatás nélküli haladásukat biztosítja, körülbelül fele megoszlásban bizonyosodott be. A válaszadók szinte fele mondta azt, hogy átmenne az úttesten, míg a másik fele azt, hogy mindenképp valamelyik kijelölt gyalogosátkelőhelyet használná. Ezt azzal tudom magyarázni, hogy a kijelölt gyalogosátkelőhely használata mindig pozitív visszajelzéssel jár, kiszámítható időben, biztosan át fog jutni az illet, míg az úttest használata hasonlít a szerencsejátékhoz és nem mindig jár pozitív megerősítéssel, a végén pedig a jutalom ugyan az.

A kérdőíves kutatás eredményeiből arra a következtetésre juthatunk, hogy még azok sincsenek teljes mértékben tisztában a gyalogosokra vonatkozó szabályokkal, akik a vezetői vizsga keretein belül számot adtak. Ezzel párhuzamosan a kitöltők túlnyomó többsége egyetért azzal, hogy be kellene vezetni a kötelező KRESZ oktatást, tehát azt belátják, hogy a gyalogosok szabálytalan átkelése, haladása a járművezetőket nagy mértékben zavarja, mindeközben legnagyobb valószínűséggel egy esetleges balesetnél a gyalogosok sérülnek meg. A kötelező KRESZ oktatás bevezetési módjára adtam egy – véleményem szerint – a gyermekek számára sem megterhelő, kivitelezhető módszert.

Felhasznált irodalom

Jogszabályok és bírói döntések

A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.)KPM–BM együttes rendelet
A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Kormányrendelet
A közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet
Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet
BDT2011. 2599.
BDT2013. 2972.
BH1981. 351.
Fővárosi Ítéltábla Pf. 21.145/2017/8.

Szakirodalom

IGAZVÖLGYI ZSUZSANNA: Hazai gyalogosbaleset típusok elemzése és összehasonlítása korábbi vizsgálatokkal. *Útügyi Lapok*, 2013/2.
SCHVÁB ZOLTÁN: A személysérüléssel gyalogosbalesetek vizsgálata a Közlekedéstudományi Intézetnél. *Közlekedéstudományi Szemle*, 2021.
Internetes források
Cambridge Advanced Learner's Dictionary & Thesaurus: Definition of jaywalking. Cambridge University Press,
<https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/jaywalking> (megtekintve ekkor: 2023.12.12.)
JUHÁSZ JÁNOS: *A közúti közlekedés áramlásának és a gyalogos átkelés baleseti kockázatának vizsgálata a gyalogátkelőhelyek környezetében*. BGE Közlekedésmérnöki Kar, 2007. 41.p.
<https://repozitorium.omikk.bme.hu/server/api/core/bitstreams/5f93b3f1-d02a-4289-96f3-f879f8cedf93/content> (megtekintve ekkor: 2023.12.14.)
Közlekedési és Alkalmassági Vizsgaközpont: *kisgyermek közlekedése, közlekedésbiztonsága, közlekedésre nevelése*
<https://vizsgakozpont.hu/hirek/kisgyermek-kozlekedese-kozlekedesbiztonsaga-kozlekedesre-nevelese> (megtekintve ekkor: 2024.02.12.)
NIRAJAN SHIWAKOTI, PETER STASINOPOULOS, RICHARD TAY: *Exploring Jaywalking at Intersections*. Australasian Transport Research Forum. 2017. 1-9.p.
https://australasiantransportresearchforum.org.au/wp-content/uploads/2022/03/ATRF2017_04_7.pdf (megtekintve ekkor: 2023.12.13.)
PERL KITTI: *Hány éves korig maradjon a jogosítvány?*. 2023.
https://www.hazipatika.com/napi_egeszseg/orvosnal/cikkek/hany_eves_korig_maradjon_a_jogositvany (megtekintve ekkor: 2024.02.15.)
SzegeMa: *Hajnalban ismét lecsapott a Retek utcai rém*. 2023.
<https://szegeMa.hu/kozelet/2023/05/hajnalban-ismet-lecsapott-a-retek-utcai-rem> (megtekintve ekkor: 2023.12.13.)

Gyalogsként az utakon

Kedves Kitöltő!

Gyulay Noémi vagyok, a SZTE ÁJTK harmadéves jogász hallgatója. Órai feladatom teljesítéséhez szükségem van arra, hogy megosszák velem véleményüket és tapasztalataikat.

A kitöltés önkéntes és anonim, a válaszokat csak az óra teljesítéséhez fogom felhasználni. Kérem, a kérdésekre őszintén válaszoljanak.

Kitöltésüket köszönöm!

* Kötelező kérdés

1. Neme *

Soranként csak egy oválist jelöljön be.

- férfi
- nő
- egyéb

2. Életkora *

Soranként csak egy oválist jelöljön be.

- 12 alatti
- 12-17
- 18-25
- 26-35
- 35-60
- 60 feletti

3. Rendelkezik jogosítvánnyal? *

Soroként csak egy oválist jelöljön be.

igen

nem

4. Amennyiben az alábbi jelzést látja kijelölt gyalogosátkelőhelyen, mit tesz? *



Soroként csak egy oválist jelöljön be.

átmegyek, mert ez azt jelenti, hogy elsőbbségem van

megállok és megvárom a zöld jelzést

átszaladok, ha nem jön semmi

5. Amennyiben az alábbi jelzést látja kijelölt gyalogosátkelőhelyen, mit tesz? *



Soronként csak egy oválist jelöljön be.

- átmegyek, mert elsőbbségem van
- megállok és megvárom a piros jelzést

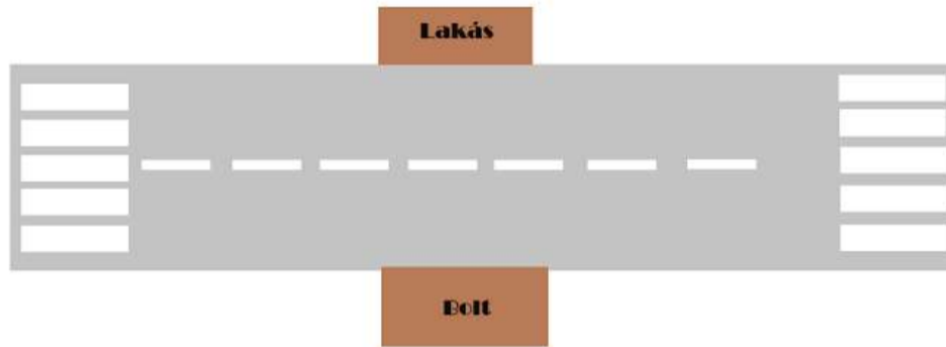
6. Amennyiben az előbbi zöld jelzést villogni látja kijelölt gyalogosátkelőhelyen, mit tesz? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

- átszaladok, mert még elsőbbségem van, de már nem sokáig
- lelépek és átsétálok, mert ha már az úttestre léptem, elsőbbségem van
- megállok és megvárom a következő zöld jelzést

7. Az alábbi esetben Ön mit tenne a mindennapokban? *

Az alábbi képen azt az esetet szeretném bemutatni, hogy Ön a "Lakásban" lakik, Önnel szemben van egy bolt, ahova 3 perc eljutnia, amennyiben átmegy az úttesten. Ha bármelyik gyalogosátkelőhelyet választja, mindenképpen 7 perccel tovább tart az útja.



Soronként csak egy oválist jelöljön be.

- átmennék valamelyik gyalogosátkelőhelyen, hiába tart sokkal tovább
- amikor nem jön autó, átszaladnék az úttesten (van, hogy többet kell várni erre, mint hogy a gyalogosátkelőhelyen menne át)
- átszaladnék akkor is, ha éppen jön autó, de van egy kis esélyem átjutni

8. Ön szerint a gyalogos átmehet az úttesten, ha nincsen a közelben kijelölt gyalogosátkelőhely? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

- igen
- nem

9. Ön szerint a gyalogos átkelhet híd úttestjén? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

igen

nem

10. Ön szerint a gyalogos átmehet az úttesten akkor is, ha van a közelben kijelölt gyalogosátkelőhely? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

igen

nem

11. Ön szerint átkelhet a gyalogos az aluljáró úttestjén? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

igen

nem

12. Ön szerint a gyalogos átkelhet autóúton? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

igen

nem

13. Ön szerint be kellene vezetni a kötelező KRESZ oktatást a gyalogosoknak is, legalább a gyalogosokra vonatkozó szabályok tekintetében? *

Soronként csak egy oválist jelöljön be.

igen

nem