

KÖZLEKEDÉS BIZTONSÁG

Rovatvezető: Derzsi András

A kijelölt gyalogátkelőhelyek megvilágítása

HEGEDŰS CSABA—SZALAI BÉLA

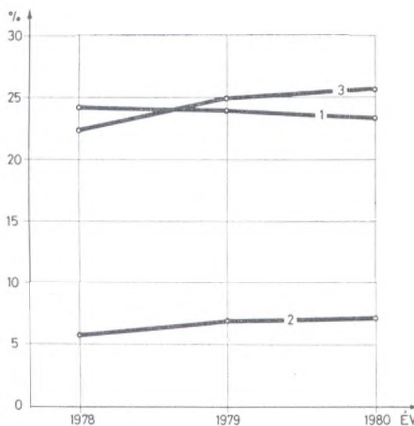
A kijelölt gyalogátkelőhelyek biztonságának növelése időszzerű, egyre sürgetőbb feladattá vált. Az utóbbi években a gyalogátkelőhelyeken bekövetkezett személyesüléses balesetek száma abszolút értékét tekintve ugyan némi csökkenést mutat, de az összes balesetek számához viszonyítva növekvő tendenciájú.

A gyalogátkelőhelyek kijelöléséért felelős utügyi szervek — adott jogi és műszaki keretek között — sokrétű erőfeszítést tettek a gyalogátkelőhelyek biztonságának fokozásáért. A gyalogátkelőhelyek észlelhetőségének fokozására többletinformációt adó jelzéseket (sárga villogó lámpák, ismételt és előjelzett jelzőtáblák, figyelemfelkeltő útburkolati jelek stb.) vezettek be.

A biztonság fokozására irányuló megoldások — egyéb intézkedésekkel együtt — éreztették hatásukat, de ez csak a nappali balesetek számszerű alakulásának kedvezőbbé válásában mérhető. Az éjszakai időszakban bekövetkezett balesetek száma továbbra sem csökkent.

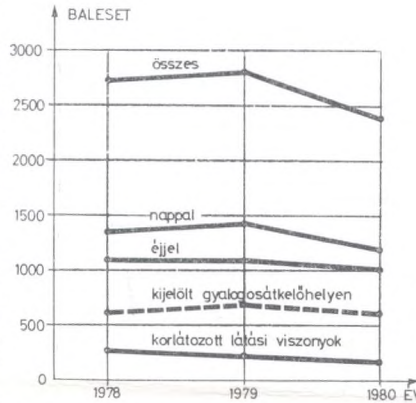
Az országos közúthálózat három évi (1978—80) baleseti statisztikájának elemzéséből a következő megállapítások szűrhetők le:

- gyalogosbalesetek részaránya (az összes balesetek számán belül) 1978—80-ig mérsékelten csökkenő tendenciájú (1. ábra);
- az összes gyalogosbalesetek száma 1979—80-ban nagyobb arányban csökkent, mint a gyalogátkelőhelyeken bekövetkezett baleseteké;



1. ábra. A közúti gyalogosbalesetek számának alakulása hazánkban. 1 — az összes gyalogosbalesetek száma az összes közúti baleset százalékában; 2 — a kijelölt gyalogátkelőhelyeken bekövetkezett gyalogosbalesetek száma, az összes közúti baleset százalékában; 3 — a kijelölt gyalogátkelőhelyeken bekövetkezett gyalogosbalesetek száma az összes gyalogosbaleset százalékában

- a kijelölt gyalogátkelőhelyen bekövetkezett balesetek részaránya mind az összes közúti balesethez, mind az összes gyalogosbalesethez viszonyítva növekvő tendenciájú;
- az összes gyalogosbaleseten belül a kijelölt gyalogátkelőhelyi nappali balesetek részaránya 14,0—17,7—16%-os, míg az éjszakaiaké 5,7—7,5—7,5%-os;



2. ábra. A gyalogosbalesetek számának megoszlása a látási viszonyok szerint

- a kijelölt gyalogátkelőhelyeken bekövetkezett balesetek abszolút számát tekintve 1980-ban csökkenés tapasztalható;
- a látási viszonyok szerinti értékelés azt mutatja, hogy a nappali balesetek számszerű alakulásának tendenciája megegyezik az összes gyalogosbalesetével (2—3. ábra);
- a kijelölt gyalogátkelőhelyeken történt balesetek mintegy 30%-a éjszakai időszakban történt (5. ábra);
- a kijelölt gyalogátkelőhelyeken bekövetkezett éjszakai halálos balesetek száma erősen növekvő tendenciát mutat, szemben az összes éjszakai halálos gyalogosbalesetekével, mely az utóbbi két évben nem növekedett (bár részarányuk nagy);
- 1980-ban a kijelölt gyalogátkelőhelyen bekövetkezett halálos balesetek több mint 54%-a éjszaka történt (az utóbbi három évben erősen növekszik a részarányuk).

Az éjszakai gyalogosbalesetek, közülük is a kijelölt gyalogátkelőhelyen bekövetkezettek különösen figyelemre méltók, hiszen az éjszakai gépjármű- és gyalogosforgalom csak a töredéke a nappalinak.

A közúti közlekedés egész területén általános szempontnak tekinthető a közlekedő partner láthatósága. Felmerül a kérdés: láthatók-e sötétedés után a gyalogátkelőhelyen áthaladó vagy ugyanott a járdáról lelépni szándékozó gyalogosok?

Az országos közutak forgalmi rendjének általános felülvizsgálata, majd a gyalogátkelőhelyi célvizsgálatok eredménye választ adott erre a kérdésre. A gyalogátkelőhelyeken és környezetükben levő gyalogosok általában rosszul láthatók, sőt sok esetben féktávolságon belül sem észlelhető a gyalogosok mozgása. Igen kevés az olyan gyalogátkelőhely, amelynek megvilágítása megfelel a biztonságos közlekedés igényeinek.

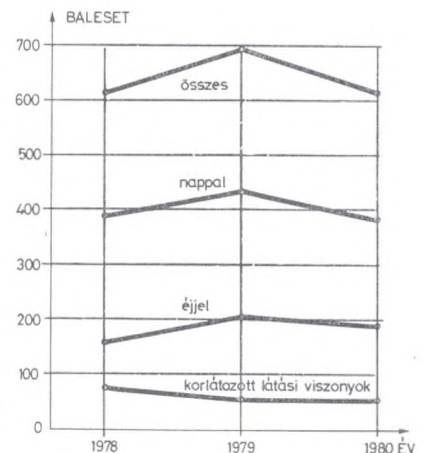
A gyalogátkelőhelyi éjszakai balesetek csökkentésének egyetlen praktikus megvalósítási lehetősége van: a közvilágítás javítása. A közvilágítás általános korszerűsítésére, színvonalának ugrászerű emelésére nyilvánvalóan nincs meg a kellő anyagi lehetőség. A gyalogátkelőhelyek egyedi megvilágítása — kisebb költségét tekintve — rövidebb távon is reálisan elképzelhető, megvalósításának sem jogi, sem műszaki akadályai nincsenek.

A külföldi tapasztalatok szerint a kiegészítő megvilágítás alkalmazása rendkívül kedvező eredményt hozott; az „előtte—utána” vizsgálatok szerint általában 60—70%-kal csökkent a gyalogátkelőhelyeken az éjszakai balesetek száma, kimenetelük súlyosságának csökkenése pedig még ennél is nagyobb mértékű volt.

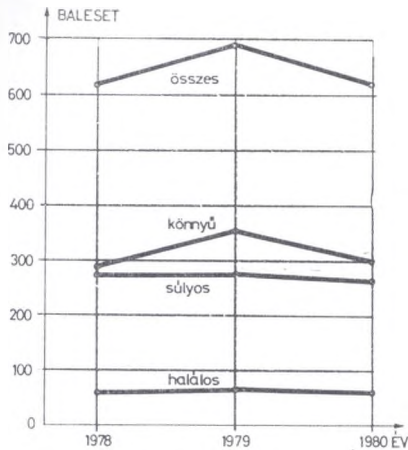
A közlekedésbiztonságot, a gyalogosok védelmét szolgáló gyalogátkelőhely-megvilágítási program megvalósítása a világítás-technikai és a közlekedési szakterület közös feladata. 1977 és 1981 között mindkét szakterület kiemelten foglalkozott a témával. A probléma tisztázására, megoldására irányuló tevékenység időrendben a következőkben foglalható össze.

Az Állami Energetikai és Energiabiztonságtechnikai Felügyelet 1977-ben tanulmányt készített a gyalogátkelőhelyek megvilágításáról. Ezzel egyidőben a közúti ágazat is elkezdte ilyen irányú vizsgálatait. A közvilágítási szabvány 1978. évi módosítása során már fontos szempontként vették figyelembe a gyalogátkelőhelyek kiegészítő megvilágítását.

A KPM Közúti főosztályának megbízása alapján 1980-ban a KKTKI — a világítás-technikai szakterület bevonásával — a 4. sz. főút teljes hosszában felülvizsgálta a gyalogátkelőhelyeket; a vizsgálat egyik fő célja az éjszakai láthatóság, a megvilágítás elemzése és értékelése volt.



3. ábra. A kijelölt gyalogátkelőhelyeken bekövetkezett gyalogosbalesetek a látási viszonyok szerint



4. ábra. A kijelölt gyalogátkelôhelyeken bekövetkezett gyalogbalesetek kimenetelük szerint

1981-ben az Állami Energetikai és Energiabiztonságtechnikai Felügyelet megjelentette a gyalogátkelôhelyek megvilágítása tervezési segédletét.

Közben 1979-tôl, a szakmai meggyôzôdésük és hatósági jogkörük alapján eljáró közúti igazgatóságok kezdeményezésére, egyre több tanácsi szerv gondoskodott pénzügyi keretbôl a kiegészítô megvilágítások kiépítéséhez.

A kiegészítô megvilágítás szükségességének megfogalmazásától napjainkig nem volt zökkenômentes az út. A rendelkezésre álló tanácsi pénzügyi keretek elosztásakor csak a megyék egy részében rangsorolták a feladatot súlyának megfelelô helyre. Gondot okozott a tervezési és kivitelezési munkák ellátására elsôdlegesen hivatott áramszolgáltató vállalatok idegenkedése az újszerű feladattól.

A megépített kiegészítô fényforrások világítástechnikai értékelése, a mûszaki lehetôségek ismerete és az elméleti tételek összevetése alapján kialakulhatott egy olyan feltételrendszer, amely a látásfiziológiai elveknek megfelel és a biztonságos gyalogátkelôhely kialakításának követelményeit kielégíti. Ezek a felvételek a következôk szerint foglalhatók össze:

- a gyalogátkelôhely és a rajta tartózkodó gyalogos kedvezôtlen idôjárási viszonyok mellett is fékezési látótávolságból látható legyen,
- a járdáról a gyalogátkelôhelyre lépni szándékozó gyalogos észlelhetô legyen,
- a kiegészítô megvilágítás ne okozzon káprázást a gépjármûvezetôknek,
- a közvilágítás „emelje” ki a gyalogátkelôhelyet, hogy messzirôl észlelhetô legyen.

Általában a pozitív kontrasztot létrehozó kiegészítô megvilágítás teremt meg a legkedvezôbb hatást, amikor az általános közvilágítás negatív kontrasztú látásmódjával szemben a gyalogátkelôhelyen pozitív kontrasztal jelenik meg a gyalogos.

A gyalogátkelôhelyi messzirôl való felismerhetôségét nagymértékben fokozzák a sárga fényt kibocsátó nátriumlámpák.

A gyalogátkelôhelyi megvilágítási programjának megvalósítása 1979-ben ezeknek az elveknek a figyelembevételével kezdôdött meg.

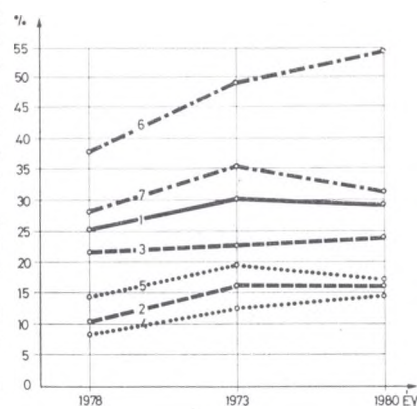
Az országos közúti hálózaton 2897 kijelölt gyalogátkelôhely van (1981. június 30-i állapot), ebbôl 283 nátriumlámpás és 40 higanylámpás kiegészítô megvilágítással van ellátva, további 115 átkelôhely kiemelt megvilágítási szintû, csomóponti elrendezésû, nátriumlámpás megoldású (6. ábra).

Az országos közúthálózat gyalogátkelôhelyeinek tehát mintegy 15%-a rendelkezik tudatosan megépített külön megvilágítással. További 15%-ra tehetô a külön megvilágítást nem igénylô, magas szintû közvilágítással rendelkező gyalogátkelôhelyek mennyisége. Következésképpen 2000-re tehetô a kevésbé biztonságos gyalogátkelôhelyek száma, közülük minden tizediken évente nagy valószínűséggel bekövetkezik egy gyalogbaleset, feltételezhetôen a rossz láthatóság miatt.

Az elmúlt években elért eredmények ismertetése után szólnunk kell a további tennivalókról és azokról a gondokról is, amelyekkel a kijelölt gyalogátkelôhelyek éjszakai közlekedésbiztonságával foglalkozó forgalomszervezési szakemberek munkájuk során találkozhatnak.

Mint már korábban említettük, az eddigi eredmények nélkülözhetetlen elôfeltétele volt a „Közvilágítás létesítése, NIMSZ 214—76” szabvány 1978. évi módosítása. A szabványban azonban a módosítás után is maradtak olyan tételes rendelkezések, amelyek közlekedésbiztonsági szempontból vitathatók. A következôkben ezeket ismertetjük.

1. A közvilágítási szabvány az országos közutak és ezzel a rajtuk levô kijelölt gyalogátkelôhelyek megvilágításának szintjét végsô soron mindig az adott település nagyságától teszi függôvé. Ez a megvilágítási elôírás nem veszi figyelembe az útszakasz tényleges forgalmi terhelését sem.



5. ábra. A kijelölt gyalogátkelôhelyeken bekövetkezett gyalogbalesetek kimenetelük és a látási viszonyok szerint. 1 — a gyalogátkelôhelyi éjszakai balesetek az összes gyalogátkelôhelyi balesetek százalékában; 2 — a gyalogátkelôhelyi halálos balesetek az összes halálos gyalogbalesetek százalékában; 3 — a gyalogátkelôhelyi súlyos balesetek az összes súlyos gyalogbaleset százalékában; 4 — a gyalogátkelôhelyi éjszakai halálos balesetek az összes éjszakai halálos gyalogbaleset százalékában; 5 — a gyalogátkelôhelyi éjszakai súlyos balesetek az összes éjszakai súlyos gyalogbaleset százalékában; 6 — a gyalogátkelôhelyi éjszakai halálos balesetek a gyalogátkelôhelyi halálos balesetek százalékában; 7 — a gyalogátkelôhelyi éjszakai súlyos balesetek a gyalogátkelôhelyi súlyos balesetek százalékában

A szabványalkotó nyilvánvalóan abból indult ki, hogy kisebb településen a bekövetkező gyalogos—jármű konfliktus valószínűsége kisebb, viszont nem vette tekintetbe azt, hogy az egyedi konfliktus veszélyességének mértéke nem függ a konfliktusok számától. Véleményünk szerint a közlekedő gyalogos joggal várhatja el, hogy a kijelölt gyalogátkelôhelyen egyforma mértékben legyen megvilágítva falun és városban egyaránt, hiszen biztonsága láthatóságával egyenesen arányban áll. Indokoltnak tartjuk ezért a kijelölt gyalogátkelôhelyek településnagyságtól és útkategóriától független, egységes értékű megvilágításának szabványban való elôírását.

2. A közvilágítási szabvány nem teszi lehetővé külön megvilágítás létesítését jelzőlámpával fedezett, csomóponton kívüli kijelölt gyalogátkelôhelyeknél. Elôjáróban megjegyezzük, hogy az ilyen helyek száma az országos közúthálózaton sajnálatosan kicsi, elsôdlegesen az erre a célra készített olcsó berendezések hiánya miatt. A szabványelôírás figyelmen kívül hagyta azt az utóbbi években kialakult — részben energiatakarékossági, részben egyéb indokokra hivatkozó — gyakorlatot, hogy a jelzőlámpák többségét éjszaka sárga villogó üzemmódra kapcsolják át, és ezzel a gyalogos- és a járműforgalom idôbeni szétválasztása megszûnik. Ugyanez a helyzet elôállhat a jelzôberendezés hibája vagy izzókiégés miatt is. Ezt a veszélyhelyzetet csak részben ellen-súlyozza a veszélyes hely jelzésre szolgáló sárga villogó fényforrás mûködése, amely a kijelölt gyalogátkelôhelyre felhívja ugyan a figyelmet, de a gyalogos láthatóságát nem javítja, sôt pulzáló fényhatással adott esetben még ronthatja is.

3. A kijelölt gyalogátkelôhelyek külön megvilágítását, amely a gyalogos láthatósága szempontjából a legjobb megoldás, a szabvány csak „különösen nagy forgalmú” kijelölt gyalogátkelôhelyeknél teszi lehetővé. Szerintünk ez az elôírás ugyanolyan megengedhetetlen megkülönböztetés, mint a megvilágításnak a település nagyságától függô meghatározása. Ugyanakkor a „különösen nagy forgalomra” számszerű értékhatárait nem adja meg. Tiszázatlan az is, hogy a különösen nagy forgalom a jármű- vagy a gyalogosforgalomra vonatkozik-e? Értelmezésünk szerint, ha az egymást keresztező jármű- és gyalogosforgalom nem „különösen nagy”, akkor nem is kerülhet sor kijelölt gyalogátkelôhely létesítésére. Ezt az érvelést alátámasztják a gyalogátkelôhely létesítéséhez meghatározott forgalmi küszöbértékek, amelyeket a forgalomtechnikai mûszaki irányelvek tartalmaznak. Ugyanilyen értelemben foglalt állást a „különösen nagy forgalom” értelmezésében a KPM Közúti főosztálya is.

Az elôbbi három észrevételt tartjuk jelenleg — a teljesség igényére való törekvés nélkül — a legfontosabbnak a közvilágítási szabvány elôírásai közül. Úgy véljük, hogy az elmúlt évek közlekedésbiztonsági és forgalomszervezési tapasztalatai kellô alapot nyújtanak az észrevételezett szabványelôírások felülvizsgálatához.

*

Szabad-e kijelölt gyalogátkelôhelyet létesíteni olyan helyen, ahol nincs közvilágítás?

Sajnos, ezzel a kérdéssel két esetben is találkozunk a forgalomszervező ügyi hatóság. Vannak az országos közutaknak közvilágítás nélküli, lakott területi szakaszai, és kérelmezik kijelölt gyalogátkelőhely létesítését lakott területen kívül is, ahol a legkritikábban van közvilágítás. Az érvényes előírások erre nézve egyértelmű rendelkezést nem tartalmaznak, és ezzel a döntést, a vele járó szakmai felelősséggel együtt, az eljáró forgalomszervező szakember hárítja.

Mielőtt az egyes rendelkezéseket ismertetnénk, néhány gondolatot előrebocsátunk a gyalogosok láthatóságáról, illetve azokról a lehetséges műszaki megoldásokról, amelyek elvileg feleslegessé tehetik a gyalogosok láthatóságának szükségességét.

Közvilágítás nélküli helyen a kijelölt gyalogátkelőhely és a rajta levő gyalogos láthatósága csak a közlekedő jármű világítóberendezésétől függ. Magányos jármű esetén (szembe jövő forgalom nincs) lakott területen kívül az engedélyezett fényszóróhasználat kedvezőbb láthatósági viszonyokat teremt, mint a lakott területen engedélyezett tompított fény használata. Szembe jövő forgalom esetén mindkét helyen költsézősen a tompított fény használata kötelező, ami a gyalogos láthatósága szempontjából a legkedvezőtlenebb. A szembe jövő forgalom és a gyalogosátkelés idő- és térbeni egybeesése teljesen véletlenszerű a kijelölt gyalogátkelőhelyeken. Ennek az egybeesésnek az elkerülésére az idő- és térbeni szétválasztás rendkívül költséges. A térbeni szétválasztás (külön szint) vagy az időbeni szétválasztás (jelzőlámpa) költsége többszöröse a gyalogátkelőhely megfelelő megvilágításának, tehát ezek ilyen helyeken megoldásként nem jöhetnek szóba. (Nem beszélni arról a furcsaságról, hogy az így kialakult külön szintű átvezetést, illetve csomópontot más előírások miatt közvilágítással kellene ellátni!)

Ezek után tekintsük át, hogy a Kresz, a 2/1976. (II. 29.) KPM. sz. rendelet és a 663.672/1976. sz. KPM utasítás milyen formában befolyásolja a kérdés eldöntését.

A Kresz 21. §. (7) bekezdése értelmében a „kijelölt gyalogosátkelőhelyen áthaladó gyalogosnak a járművekkel szemben elsőbbsége van”. Az idézett rendelethez az áthaladó szóra hívjuk fel a figyelmet. Úgy érezzük, ez a megfogalmazás nem hagy kétséget afelől, hogy a kijelölt gyalogátkelőhelyen áthaladó gyalogosra is érvényes az áthaladás megkezdése előtt a Kresz 21. §. (6) bekezdésében szereplő rendelkezés: „A gyalogos az úttestre akkor léphet, ha meggyőződött annak veszélytelenségéről”. Véleményünk szerint a gyalogos ennek a kötelezettségének közvilágítás nélküli útszakaszon kijelölt gyalogátkelőhelynél eleve nem tud eleget tenni, mivel nem tudja megítélni a saját láthatóságának mértékét, és ezzel az úttestre lépésének veszélytelenségét.

A tapasztalatok szerint a hazai gyalogosok magatartására a kijelölt gyalogátkelőhelyeken az „elsőbbségem van!” tudatérzés jellemző. Feltételezhető, hogy a kijelölt gyalogátkelőhely léte az erre az érzelésre épülő biztonságérzetet nappal és éjszaka egyaránt felébreszti. Holott a gyalogos biztonságának — általa tárgyilagosan meg nem ítélt — külső tárgyi feltétele, a láthatósága (és ezzel az úttestre lépésének veszélytelensége) közvilágítás nélküli útszakaszon

kijelölt gyalogátkelőhelyen nincs meg. A gyalogos tehát hamis biztonságérzettel lép az átkelőhelyre, és ez súlyos balesetekhez vezethet.

Többször találkoztunk már azzal az ellenérvvel, hogy a kijelölt gyalogátkelőhelyek megszüntetésével a közlekedésbiztonsági helyzet nem javul, hiszen a gyalogosforgalom nem szűnik meg a közúti jelések eltávolításával, a gyalogos láthatósága sem javul, tehát balesetek továbbra is történhetnek. Ezeket az érveket — noha valóság-tartalmuk nem vonjuk kétségbe — nem tartjuk elégségeseknek, mégpedig két szempontból: egyrészt a gyalogosok hamis biztonságérzet nélkül nagyobb óvatosságot tanúsítanak, másrészt a járművezetők sem kerülnek olyan közlekedési helyzetbe, hogy számukra láthatatlan gyalogosoknak kötelesek elsőbbséget adni!

A 2/1976. (II. 29.) KPM. sz. rendelet 8. §-a foglalkozik a gyalogos közlekedés forgalomszervezési kérdésével, ezen belül a most tárgyalt kérdésre tételeken a (2) és a (8) bekezdés tartalmaz rendelkezést. A (8) bekezdés első mondata szerint „Lakott területen — ha van közvilágítás — a kijelölt gyalogosátkelőhely teljes területét meg kell világítani.” Ebből a megfogalmazásból tagadhatatlanul következik, hogy a lakott területen kívüli, illetve közvilágítás nélküli lakott területen levő kijelölt gyalogátkelőhelyet nem kell megvilágítani. Viszont a (2) bekezdés első mondata így rendelkezik: „Kijelölt gyalogosátkelőhelyet csak olyan helyen szabad létesíteni, ahol a gyalogosátkelőhelyet és az azon áthaladó gyalogost a járművezetők kellő távolságból észlelhetik.” Ez a megfogalmazás egyaránt vonatkozik a nappali és az éjszakai észlelhetőségre. A korábban kifejtettek szerint bizonyítottan vesszük, hogy közvilágítás nélkül a gyalogos nem észlelhető (látható), tehát a kijelölt gyalogátkelőhely létesítésének feltétele a közvilágítás. Kétségtelen tehát, hogy a két idézet egymásnak ellentmondó. Véleményünk szerint ebben az esetben az általános rendelkezés alkalmazása kell, hogy mértékadó legyen, ez pedig a 8. § (2) bekezdése. Ez mutat nagyobb összhangot az idézett és értelmezett Kresz-rendelettel is. Természetesen, az ellentmondás feloldására a jogszabályalkotó autentikus állásfoglalására lenne szükség.

A KPM Közúti főosztálya és Tanácsi közlekedési főosztálya által 1976-ban 663.672. szám alatt kiadott rendelet („Gyalogátkelőhely telepítésének irányelvei település belterületén”) önálló fejezetben (7. és 8.) foglalkozik a megvilágítás és éjszakai láthatóság kérdéseivel. A rendelkezés egyértelmű: „A gyalogosátkelőhelyeket minden esetben szürkülettől napkeltéig meg kell világítani”.

Az eddigiek alapján egyértelműen az a véleményünk, hogy közvilágítás nélküli útszakaszon — akár lakott területen, akár lakott területen kívül — kijelölt gyalogátkelőhely nem létesíthető, és a már meglévő haladéktalanul megszüntetendők. Meggyőződésünk, hogy ezek az intézkedések — a gyalogosok látszólagos „jogfosztása” ellenére — az általános közúti közlekedésbiztonság és a forgalomszervező hatóság felelőssége szempontjából szükségesek és nélkülözhetetlenek.

Az előző gondolatok folytatásaként általánosan követendőnek tartjuk azt a gyakor-

latot, amely az új kijelölt gyalogátkelőhelyek létesítése során kialakulóban van. A forgalomszervező hatóság a kijelölt gyalogátkelőhely lehetséges és szükséges helyének kijelölése után meghatározza mindazokat a feladatokat, amelyek elvégzése előfeltétele a kijelölt gyalogátkelőhely közúti jelzése (burkolatjel, jelzőtábla) elhelyezésének. A feltételek között a szilárd burkolatú járdakapcsolat, a gyalogosállás stb. mellett mindig szerepeljenek a megvilágítási feltételek is, és ha ezek mind megvalósultak, akkor kerül sor a gyalogátkelőhelyek kijelölésére.

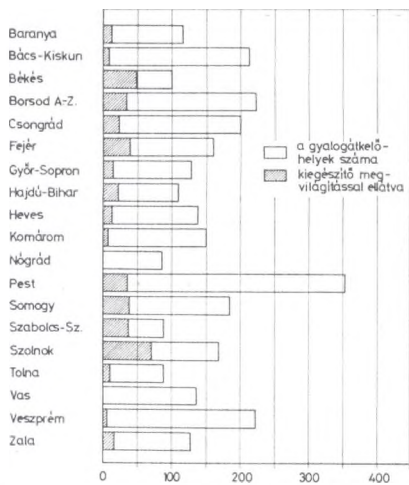
A kijelölt gyalogátkelőhelyek megszüntetése ellen felhozott érvekkel, amelyeket már az előbbiekben ismertettünk, találkozunk a közúti forgalomszervező akkor is, amikor a 2/1976. (II. 29.) KPM. sz. rendelet 8. §-nak (8) bek. második mondatában foglalt előírást — „a kijelölt gyalogátkelőhely megvilágítása nem lehet gyengébb, mint a környező útszakaszé” — kívánja valóra váltani.

Csak közbevetőleg jegyezzük meg, hogy a legtöbb kijelölt gyalogátkelőhelynél ennek az előírásnak a megléte technikai eszközök hiányában csak szemrevételezéssel, tehát szubjektíven dönthető el. Ha a kijelölt gyalogátkelőhely a közvilágítási fényforrás alatt vagy közvetlen közelében van, akkor valószínűleg eleget tesz az előírásoknak. Ha korszerűnek nem tekinthető, „irányfény” jellegű közvilágítás van csupán, és a kijelölt gyalogátkelőhely valahol két közvilágítási fényforrás között van, akkor erősen valószínű, hogy az előírásnak nem lehet eleget tenni. Ez utóbbi esetben a rendelet végrehajtása egyértelműen megköveteli, hogy az adott helyen kijelölt gyalogátkelőhely csak akkor maradjon meg, ha a megvilágítási kérdéseket a rendezetben foglalt határidőig megoldják. Ellenkező esetben azon a helyen a kijelölt gyalogátkelőhely megszüntetéséért a forgalomszervező a felelős. Ebben az esetben nem tartjuk elfogadhatónak a kijelölt gyalogátkelőhelyek megszüntetése ellen felhozott érveket.

A másik, járhatóan látszó úti ilyen esetekben a kijelölt gyalogátkelőhely áthelyezése a közelben levő közvilágítási fényforráshoz. Ekkor azonban már úgy kell eljárni, mint új gyalogátkelőhely létesítésénél: meg kell határozni a létesítés külső feltételeit (járdakapcsolat stb.) és megteremtésük után lehet a közúti jelzéseket áthelyezni.

A legnagyobb gondot az okozza, hogy bár az ügyi hatóságok a megvilágításról, illetve az áthelyezés külső feltételeiről az illetékes tanácsoknál intézkedtek — a jogszabályban előírt határidőt megjelölve a feladatok végrehajtására —, sok helyen — főleg pénzügyi okok miatt — ezek a feltételek mégsem valósultak meg, a törvényes határidő pedig lejárt. Számítatlan olyan visszajelzés is érkezett, hogy a feladatokat csak későbbi határidőre tudják elvégezni. Ilyenkor választás elé kerül a forgalomszervező: vállalja-e a felelősséget, hogy átmeneti időtartamra jogszabálynak nem megfelelően kijelölt gyalogátkelőhelyet eltűr?

Véleményünk szerint olyan helyeken, ahol a kijelölt gyalogátkelőhely megvilágítása gyengébb, mint a környező útszakaszé, a kijelölt gyalogátkelőhelyet akár átmeneti időszakra is, meg kell szüntetni. Alapvetően tartjuk azonban, hogy még az áthelye-



6. ábra. Az országos közúthálózat gyalogátkelőhelyeinek kiegészítő megvilágítása (az 1981. június 30-i állapot)

zés vagy a megvilágítás kérdésének vizsgálata előtt, elsőként azt mérlegeljük, hogy a kijelölt gyalogátkelőhely megtartása forgalmi és közlekedésbiztonsági szempontokból egyáltalán indokolt-e?

Úgy gondoljuk, hogy az előzőekben ismertetett gondok egyértelműen indokolják, hogy a 2/1976. (II. 29.) KPM sz. rendelet ismertetett előírásait — beelértve a végrehajtási határidőket is — mielőbb felülvizsgálják.

Már az eddigiekből is kitűnik, hogy a forgalomszervező törekvése a kijelölt gyalogátkelőhelyek éjszakai közlekedésbiztonsági helyzetének javítására, a jogszabályban foglaltak megvalósítására szinte minden esetben a helyi tanácsok pénzügyi lehetőségén áll vagy bukik. Ennek ismeretében tartjuk országosan követendőnek azt a módszert, amelyet egy-két megyében sikert ígérően bevezettek. A közúti igazgatóság és a megyei tanács ÉKV osztálya közösen áttekinti azokat az országos közúton levő kijelölt gyalogátkelőhelyeket, amelyek megvilágítása nem megfelelő. Első lépésként eldöntik, hogy közülük melyek megtartása indokolt, majd ezek megvilágításának létesítésére néhány éves ütemtervet dolgoznak ki. Az ütemterv készítésekor figyelembe veszik, hogy egy adott településen belüli útvonalon valamennyi kijelölt gyalogátkelőhely egy időben kapjon megvilágítást. Ezzel elkerülhető, hogy egymástól eltérő megvilágítás-erősségű kijelölt gyalogátkelőhelyek kövessék egymást. (Ez nemcsak a gyalogosoknak teremt azonos közlekedésbiztonsági feltételeket, hanem kielégíti a járművezetők „azonos közlekedési helyzet, azonos külső feltételek” igényét is.)

Az ütemterv elkészülése után a megyei tanács elérheti, hogy a helyi tanácsok az ütemezett végrehajtáshoz szükséges pénzügyi fedezetről gondoskodjanak. Tagadhatatlan azonban, hogy ez az — általunk nagyon célravezetőnek tartott — eljárás nincs összhangban a 2/1976. (II. 29.) KPM sz. rendeletnek erre a feladatra adott határidő-előírásával.

Szintén pénzügyi gondok miatt további két kérdés szorított felmerülni, mégpedig a fénycsőszakaszok kiépítése és az útvonalankénti egyidejű megvilágítástól való

eltérés. A kijelölt gyalogátkelőhely külön megvilágítása fénytechnikailag fénycsőszakaszok kiépítését igényli, amelyek költsége sokszorosa a külön megvilágítás költségének. Ilyen esetekben, véleményünk szerint, kisebb teljesítményű Na-izzó alkalmazása — a fénycsőszakasz kiépítése nélkül — a korábbi helyzethez képest a közlekedésbiztonságot kedvezően befolyásolja. Átmeneti megoldásként tehát a fénytechnikailag tökéletes, de jóval költségesebb fénycsőszakasz megépítésétől közlekedésbiztonsági és gazdasági megfontolásokból el kellene tekinteni. Hasonló okokból a legveszélyesebb helyeken az egyedi beavatkozásokat is elfogadhatónak tartjuk, ha a pénzügyi lehetőségek nem teszik lehetővé egy útszakaszon valamennyi kijelölt gyalogátkelőhely megvilágítását.

A cikk terjedelme nem teszi lehetővé, hogy részletesen kitérjünk azokra a nehézségekre, amelyekkel a gyalogátkelőhelyek megvilágítását létesítő és üzemben tartó áramszolgáltató vállalatok küszködnek. Mindenesetre utalnunk kell arra, hogy ezek a nehézségek azonos nagyságrendűek a pénzügyi kérdésekkel. Két jelenséget azonban ezen a területen is szóvá kell tenni az előrelépés érdekében.

Az újszerű, igényesebb és pontosabb üzemeltetési feladatokról való húzódozás indokokat az áramszolgáltató vállalatok arra hivatkoznak, hogy az Egyesült Izzó nagy nyomású Na-fényforrása rossz minőségű, élettartama csak töredéke a gyártmánykatalógusban megadottnak. Az Egyesült Izzó válasza: a terméket számos nyugati országba exportálják, és sehonnán nem érkezett

hasonló panasz. Igaz, ezekben az országokban gondos és igényes üzemeltetés folyik. Remélhető, hogy a közelmúltban megkezdődött közös üzemeltetési kísérlet véget vet ennek az áldatlan vitának. Az újtól való idegenkedés más és más mértékben érezeti hatását az országban. A 6. ábra tanúsága szerint egyenesen kétségbeesítő az a helyzet, ami az ÉDÁSZ működési területén, Komárom, Győr, Vas és Veszprém megyében mutatkozik.

A másik, mindenképpen szóvá teendő üzemeltetési jelenség a kiégett Na-izzók cseréje. Erre az érvényes szabályok 8 nap túrési időt írnak elő. Ez alatt a 8 nap alatt, ami a valóságban mindig több, a komoly anyagi áldozattal megépített gyalogátkelőhely ugyanolyan balesetveszélyes, mintha semmilyen beavatkozás nem történt volna a biztonság érdekében. Képzelnék el, mi lenne, ha ugyanilyen túrési határidők lennének a közlekedésbiztonság érdekében épített forgalomirányító jelzőlámpák izzóinak cseréjénél! Feltétlenül szükséges lenne, hogy — a közlekedésbiztonság társadalmi jelentőségére tekintettel — az erre illetékesek módosítsák az izzócseré elvégzésének határidejét.

A példákat tovább lehetne folytatni olyan káros jelenséggel, mint amikor a Na-izzót egyszerűen Hgl-izzóval „pótolják”, és ezzel az elütő színházat megszűnik (pl. Győrben stb.). Ehelyett — végezetül — azt hangsúlyozzuk, hogy a cikkben felvetett valamennyi problémát a kijelölt gyalogátkelőhelyek eltérő színű, külön megvilágításának tapasztalati tényeiből kiindulva kell megoldani.

DIPLOMATERVEK ... DIÁKKÖRI PÁLYAMUNKÁK

Rovatvezető: Dr. Kiss Iván

Az északi közúti Duna-híd pesti hídfőjének forgalmi rendezési terve

OROSZ ÁGNES

Az északi közúti Duna-híd a budapesti közúti főhálózat fontos része lesz, melynek folytatásában különböző távlatokban és építési ütemekben kettős, lakótelepi és autópályás utat valósul meg. A hídfő térségén halad keresztül a Váci út nyomvonalában a 2. sz. főút, ezenkívül a Népszízetten az M2 autópálya fővárosi bevezető szakasza. A diplomaterv a csomópontrendszer forgalmi rendezési tervét tartalmazza nagy távlatra, 2010-re.

A sugárirányú autópályák fővárosi bevezető szakaszai a Budapest közigazgatási határánál folyamatosan kiépülő autópályagyűrűig (M0) autópálya jellemzőkkel épülnek. Onnan a Róbert Károly körút vonaláig nagy távlatban városi autópályaként funkcionálnak.

A Róbert Károly körút—Hungária körút—Könyves Kálmán körút nyomvonalán kívül eső városrészen keresztül kettős közúti rendszer épül ki. A két útgyűrű nyomvonala egymáshoz közel fekszik, de kategóriájuk és funkciójuk eltér egymástól.

Tehát a kiépülő gyűrűs hálózat elemei a következők:

a) Lakótelepi körút. A közeltávlatban több ütemben épül ki az új lakótelepek mentén egy körirányú főforgalmi út. Ennek része a tervezendő csomópont egyik eleme, az Árpád út is. Funkciója az új lakótelepek egymás közötti és célforgalmának kiszolgálása, a lakótelepek mentén kialakuló központrendszer összekapcsolása.

b) Autópályagyűrű. A körirányú városi autópályát nagy távlatban épül ki az M1—M7-es autópálya bevezető szakasza és a 10. sz. főút között. Ennek egyik eleme az északi közúti Duna-híd, a tervezendő csomópontrendszer része. Az autópályagyűrűt külön szintű csomópontokban keresztetik az autópályák bevezető szakaszai és a sugárirányú főforgalmi utak. Funkciója a sugárirányú főútvonalak forgalmának szétosztása és a városi forgalom észak—déli irányú átvezetése.

c) Autópályagyűrű. Több ütemben épül ki a főváros közigazgatási határában közelében, az országos autópályákat köti össze.

A megadott nagy távlatra vonatkozó forgalmi matrix adatainak segítségével változatlan csomópontrendszer három változatát készítettem el. E változatok vizsgálatát és az előzetes kapacitászámítások alapján választottam ki a legkedvezőbbnek mutatkozó