



# **A Magyar Kerékpárosklub javaslatai a KRESZ módosítására**

Magyar Kerékpárosklub

2007. december

## **1. Előszó**

A közúti közlekedés szabályairól szóló, többször módosított 1/1975. KPM-BM együttes rendelet jelenleg hatályos változata az akadálymentes és biztonságos kerékpáros közlekedés szempontjából számos helyen kiegészítésre illetve módosításra szorul. A Magyar Kerékpárosklub Közlekedési Munkacsoportja elkészítette módosítási javaslatait, melyeket az alábbiakban ismertetünk.

## **2. A Magyar Kerékpárosklubról**

A 2002-ben alakult Magyar Kerékpárosklub a legnagyobb hazai kerékpáros civil szervezet. Fő célja a kerékpározás hazai terjedésének elősegítése, kultúrájának megteremtése. A szervezet fontos szereplője a közéletnek, szakmai segítséget nyújt a vonatkozó kormányzati döntések előkészítésénél, illetve közreműködik műszaki tervek elkészítésében és megvalósításában. Az érdekképviseleti, érdekvédelmi tevékenység mellett széleskörű szolgáltatásokat nyújt a tagság részére. Munkáját nem csak hazánkban, hanem az Európai Kerékpáros Szövetségben (ECF) is elismerik.

A Magyar Kerékpárosklub közlekedésfejlesztéssel, kerékpáros infrastruktúra-tervezéssel, kerékpártárolókkal, közlekedési jogszabályok előkészítésével kapcsolatos tevékenységét a Közlekedési Munkacsoport fogja össze. A munkacsoport munkájában tervezői jogosultsággal rendelkező, a tervezői szakmában dolgozó közlekedés- és építőmérnökök vesznek részt, többen közülük a téma elismert szakembereinek számítanak.

### 3. Bevezetés

Javaslataink három részből állnak:

1. Az első pont alatt tárgyaljuk azon javaslatokat, melyek a jelenlegi KRESZ **szövegezését pontosítják**.
2. A második fejezetben szereplő javaslatok a jelenlegi **szabályok megváltoztatását** igénylik.
3. A harmadik fejezetben **új**, jelenleg nem létező **megoldások bevezetését** javasoljuk. (Az útburkolati jeleket érintő javaslatok kapcsán szükséges lehet az útburkolati jelek tervezési és létesítési előírásairól szóló 11/2001 KÖVIM rendelet megfelelő módosítása is.)

A javaslatoknál figyelembe vettük a nyugat-európai országokban alkalmazott megoldásokat, szabályozási eljárásokat.

A hatályos KRESZ-ben a kerékpár definícióját megfelelőnek tartjuk, azonban szükségesnek tartjuk annak kihangsúlyozását, hogy a **kerékpár is jármű**.

Külön pontosítani és erősíteni kell a kerékpáros melletti elhaladás szabályát, hiszen a megfelelő oldaltávolság szigorú betartása a kerékpáros számára fontos objektív és szubjektív biztonsági elem.

A nem egyértelmű megfogalmazásokat, vagy olyan kitételeket, melynél nem teljesen világos a jogalkotó szándéka, pontosítani kell. Ilyenek jellemzően a csak kerékpárral foglalkozó részek, ahol nincs külön megemlítve a többi kerékpárút típus (osztott, osztatlan gyalog- és kerékpárút).

A javaslatokkal kapcsolatos további egyeztetések során a Magyar Kerékpárosklub Közlekedési Munkacsoportja a későbbiekben is rendelkezésre áll.

## 4. Jelenlegi KRESZ szövegezésének pontosítása

### 4.1. „Kerékpárút” fogalmának pontosítása

A jelenlegi szabályozás általában a kerékpárút szót használja a különféle kerékpáros infrastruktúrák kapcsán.

Részletesen definiálni szükséges a kerékpárút elnevezésen belül az önálló kerékpárút és a gyalog- és kerékpárút két csoportjának (osztott, osztatlan) fogalmát, VAGY a szövegezést az alábbiak szerint ki kell egészíteni a gyalog- és kerékpárúttal.

#### 4.1.1. Kerékpárúton/sávon várakozó jármű eltávolíthatósága

A jelenlegi szöveg nem tér ki külön a gyalog- és kerékpárúton és a kerékpársávon várakozó járművek eltávolíthatóságára (59. § (1) e)), ezekre is ki kell terjeszteni a szabályt.

#### 4.1.2. Bekanyarodó jármű és keresztezett kerékpárút

A jelenlegi szöveg a bekanyarodási szabályok tárgyalásánál jobbra bekanyarodó jármű esetén nem tér ki annak a gyalog- és kerékpárúton haladó kerékpárosnak az elsőbbségére, amely azon az úton halad, amelyre az utat keresztező jármű bekanyarodik (31. § (5) b)).

Balra bekanyarodó jármű esetén a jelenlegi szöveg nem tér ki sem a gyalog- és kerékpárúton, sem a kerékpársávon közlekedő kerékpáros elsőbbségére (31. § (5) c)). A szabályt a gyalog- és kerékpárútra és a kerékpársávra is ki kell terjeszteni.

#### **4.1.3. „Kerékpáros piktogram” útburkolati jel használatának szabályozása**

A „kerékpárosok közlekedésére kijelölt úttest burkolati jel” jelentése jelenleg nem szabályozott, alkalmazása nem egyértelmű. Pontosítani szükséges a jelzés jelentését, alkalmazhatóságát, a forgalom egyes szereplőinek elvárt magatartását.

#### **4.1.4. „Gyalog- és kerékpárút” használatának módja**

A jelenlegi szöveg az osztott és az osztatlan gyalog- és kerékpárút esetében nem szabályozza sem a gyalogosok, sem a kerékpárosok által követendő magatartást.

Javaslat: a szövegezés térjen ki a gyalog- és kerékpárút használatának módjára (pl. osztott gyalog- és kerékpárút kialakítás esetén mind a gyalogosok, mind a kerékpárosok a számukra táblával és burkolati jellel kijelölt térfelen közlekednek).

#### **4.1.5. A „szoros jobbra tartás” megszüntetése**

A „szoros jobbra tartás” kitételt szükségesnek tartjuk kivenni a jogszabályból. A KRESZ általános érvényű kötelező jobbra tartása a kerékpárosra is vonatkozik.

## **5. Jelenlegi szabályozás módosítása**

### **5.1. Kerékpárút kötelező használatának szabályozása**

A jelenlegi szabályozás szerint a kerékpárút tábla (KRESZ 26. ábra) esetén a párhuzamos közúton kerékpárral tilos haladni.

Ez sok esetben indokolatlan, a hiányzó csatlakozó kerékpáros kapcsolatok miatt kerékpárral sokszor nem közelíthető meg az útvonal másik oldalán fekvő településrész. Számos esetben a kerékpárút a járdán került kijelölésre, így kialakítása, állapota vagy a gyalogosforgalom miatt nem használható kerékpárral.

A szabály feloldása több országban napirenden van, Németországban az ADFC 70.000 aláírást gyűjtött a szabályozás módosítása érdekében.

Tekintettel a jelzésképre vonatkozó nemzetközi jogszabályokra, a szabályozás megváltoztatására többféle megoldás képzelhető el:

1. megszűnik a kerékpárút általános kötelező használata, a kötelezően használandó kerékpárutak egyedi jelzést kapnak.
2. a nem kötelező kerékpárutak egyedi táblával történő jelzése
3. kiegészítő tábla bevezetése, amely jelzi az alternatíván használható útvonal tényét és helyét, a kerékpáros döntheti el, hogy melyiket használja

## 5.2. Autóbuszsáv használatának szabályozása

A jelenlegi KRESZ csak külön kijelölt autóbuszsávok esetében engedélyezi a kerékpárosok közlekedését. Ilyen autóbuszsávot a jogszabály által előírt szélesség hiánya miatt még sehol nem jelöltek ki az országban.

A külföldi tapasztalatok azt mutatják, hogy a kerékpárosok keskeny buszsáv esetén sem zavarják a busz közlekedést. Az autóbuszok jellemzően nem kényszerülnek előzgetni a kerékpárosokat, a sűrű városi megállóhely-távolságok miatt ugyanis megállóhelyen töltött idővel együtt az autóbusz átlagos utazási sebessége a kerékpárok menetsebességéhez hasonló.

Javasoljuk, hogy a szabályozás tegye lehetővé kerékpárosok részére a buszsávok általános használatát, a kivételt képező buszsávokat vagy a kivételt képező időszakot egyedi tábla jelölje. Javasoljuk továbbá a jelenlegi buszsáv felfestés helyett a vastagabb, hosszabb, de szaggatott buszsáv jelzés bevezetését, amely lehetővé teszi az autóbuszsávot használó járművek számára az eseti akadályok kikerülése esetén a buszsáv részleges elhagyását.

## 5.3. Előretolt kerékpáros felállóhely

A jelenlegi szabályozás csak olyan helyen teszi lehetővé előretolt kerékpáros felállóhely kialakítását, ahol a felállóvonalat megelőzően kerékpársáv található. Számos esetben azonban nincs lehetőség kerékpársáv kialakítására, vagy az nem szükséges, ugyanakkor a csomóponti besorolás, sávváltás a kerékpárosokat nehéz feladat elé állítja. A balra kanyarodáshoz többsávos úton az út jobb széléről be kell tudni sorolni a belső sávba. Az egyenesen haladó vagy jobbra kanyarodó kerékpárosokat a mellettük jobbra bekanyarodó nehézgépjárművek holttere fenyegeti.

Javasoljuk, hogy előretolt kerékpáros felállóhely létesítése legyen lehetséges olyan helyeken is, ahol egyébként kerékpársáv nem létesült (3. ábra). Ennek segítségével a balra kanyarodó kerékpárosok könnyen és biztonságosan tudnak bekanyarodni, és a többi irányba haladó kerékpáros számára is növeli a biztonságot, hogy a jelzőlámpánál nem a gépjárművek mögött, között kell várakozniuk, hanem a járművezetők számára jól látható módon, a gépjárművek előtt.

## 6. Új elemek bevezetése

### 6.1. Kerékpáros utca / zóna

A javasolt táblával (1. ábra, 2. ábra) jelölt övezetben csak kerékpárral lehet közlekedni. Kerékpárral mindkét irányból be lehet hajtani, a kerékpárosok egymás mellett is haladhatnak.

Más járművel csak kiegészítő tábla esetén (4. ábra), a táblával megszabott járművel ill. a táblán jelzett időszakban vagy engedéllyel (pl. lakók) lehet behajtani és várakozni, ilyen esetben a gépjárművek maximum 25 km/h sebességgel, a kerékpárosok veszélyeztetése és zavarása nélkül közlekedhetnek.

A kerékpározásra kijelölt utca jelzésére az azóta hatályát veszített ÚT 4-1.203:1995 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója és útbaigazító rendszere c. útügyi műszaki ajánlás téglalap alakú, kék alapon fehér kerékpárt ábrázoló táblát javasolt. Az ajánlás részletesen tárgyalta a táblával jelölt úton érvényes közlekedési szabályokat.

### 6.2. Kerékpárok részére kijelölt várakozóhely

A KRESZ 112/c. ábrájának alternatívájaként javasoljuk, hogy a mozgáskorlátozott személyt szállító jármű részére fenntartott várakozóhely jelölésére szolgáló, a KRESZ 115/a. ábrájához hasonló kialakítású, **P betűt és kerékpárt egy táblán** ábrázoló tábla kerüljön bevezetésre (5. ábra). Az új tábla azért indokolt, mert az önálló P betű elsősorban a gépjárművek parkolóhelyére utal, a kiegészítő tábla elsősorban a parkolás módját, elrendezését szabályozza,

a kiegészítő táblán jelzett kerékpár piktogram nem annyira hangsúlyos. A közeljövőben várhatóan elterjednek a gépjármű parkolóhely között kialakított kerékpáros parkolók (nemrég adtak át egy ilyen az I. Fő utcában, a KvVM előtt), ezeknél különösen fontos az egyértelmű jelzésekép.

### 6.3. Kerékpáros védősáv

*Megjegyzés: a „kerékpáros védősáv” munkacím, az alább ismertetett megoldásnak külföldön országoként eltérő elnevezése van: vegyes használatú sáv, többfunkciós sáv, többcélú sáv, ajánlott kerékpársáv, szuggesztív kerékpársáv. A végleges hazai elnevezést szakmai egyeztetés után célszerű kialakítani.*

Kerékpársáv kialakítása számos helyen műszakilag nem megoldható vagy nem célszerű: sokszor a forgalmi sávok mellett nem áll rendelkezésre a kerékpársáv kialakításához szükséges szélesség (vagy csak jelentős építéssel, illetve a forgalmi sávok számának csökkentésével biztosítható). Másol kerékpársáv kijelölése esetén nem lenne biztosítható a közvetlen kerékpáros balra kanyarodás egy kerékpáros szempontból fontos irányba.

Ilyen esetekben a kerékpáros közlekedés a kerékpáros védősáv alkalmazásával keskeny útpálya esetén is hatékonyan támogatható, a gépjárműforgalom jelentősebb korlátozása nélkül.

A védősáv az útpálya szaggatott felfestéssel vagy egyéb módon történő tagolása. A védősáv kijelöli az úttest kerékpárosok haladásra javasolt részét, egyúttal jelzi a gépjárművezetőknek a kerékpárosok várható jelenlétét, illetve a javasolt oldaltartás mértékét.

A kerékpáros védősáv a hagyományos kerékpársávval szemben jogilag *nem különleges forgalmi sáv*, így a közlekedés egyik résztvevője számára sem fogalmaz meg kötelező érvényű magatartást vagy tiltást. Használata a kerékpáros számára **nem kötelező**, így pl. forgalmi akadály kikerülése vagy balra kanyarodás esetén a kerékpáros – a sávváltás szabályainak betartásával – elhagyhatja a sávot. A védősáv forgalmi okból gépjárművel is használható, a kerékpárosok veszélyeztetése nélkül.

Alkalmazási lehetőségei:

- a forgalmi sáv mellett kijelölve
- egy széles forgalmi sáv részeként, abból leválasztva: a sávban haladó járművek a forgalmi sáv elhagyása nélkül tudják előzni a kerékpárosokat, szélesebb járművek a védősáv igénybevételel haladnak, kerékpáros jelenléte esetén a sáv elhagyásával előznek (6. ábra).
- nem megfelelő minőségű útpadka esetén: védősáv használatával a kerékpárosok bátran használják az úttestet, nem kényszerülnek a rossz minőségű útpadka használatára
- csomóponti átvezetésnél az áthaladás irányának jelzésére
- műemléki környezetben kockakő burkolat mellett, egy keskeny, pl. aszfaltcsík beépítésével

A jobboldali parkolást lehetőség szerint tiltani kell, ha ez nem megoldható, akkor a védősáv jobb szélét is felfestéssel kell jelölni, a felfestés és a parkoló járművek között megfelelő védősávot hagyva (7. ábra).

A kerékpáros védősáv kialakítható eltérő színű vagy anyagú burkolattal is. A védősáv elsődleges szerepének nyomatékosítására bizonyos közönként (pl. 50 méterenként illetve csomópontoknál) kerékpárt ábrázoló burkolati jeleket kell elhelyezni.

A kerékpáros védősáv a gyakorlatban már most is létezik Magyarországon „kerékpársáv terelővonal” néven: szaggatott sárga vonallal jelölik a kerékpársávok csomóponti átvezetését, illetve egyes helyeken az olyan kerékpársávot, ahol a kerékpársávtól jobbra parkolóhelyek

vannak kijelölve, és ezek megközelítése csak a kerékpársávon keresztül lehetséges (pl. külső Bartók Béla út).

A védősáv előnyei:

- a kerékpárosok számára kijelöli az úttest haladásra ajánlott részét
- a gépjárművezetők számára előzéskor jelzi a szükséges oldaltávolság megtartását (7. ábra)
- álló kocsisor (dugó) esetén lehetővé teszi a kerékpáros számára a jobbról történő előzést (8. ábra)
- jobbra kanyarodó gépjármű a védősávból is fordulhat, így elkerülhető a kerékpársávnál fennálló balesetveszélyes holtter kialakulása
- nem fogalmaz meg kötelező érvényű magatartást vagy tiltást egyik közlekedő fél számára sem

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a gépjárművezetők – amennyire a forgalmi viszonyok lehetővé teszik – általában kerékpáros jelenlétének hiányában is szabadon tartják a sávot. A kerékpárosok mellett elhaladó járművek nagyobb oldaltávolságot tartanak, mint korábban, a sebességük ugyanakkor alacsonyabb.

A védősávnak sajátos szerepe van a forgalomcsillapított főútvonalaknál, országutak belterületi átkelő szakaszain. A kistelepüléseken komoly problémát jelent a települést kettészelő országút: ilyen helyeken, hogy a kerékpáros baleseteket csökkentsék, jellemzően egyoldali kétirányú kerékpárutakat építenek, gyakran a járda felhasználásával. Ezzel a megoldással ugyanakkor elvágják az út két oldalának kerékpáros kapcsolatait, hiszen az út másik oldalára csak a kerékpár gyalogos áttolásával lehet szabályosan átjutni. Ugyanakkor az ilyen településeken a településen belüli közlekedésre jellemzően a kerékpár a legalkalmasabb eszköz. A kerékpáros védősávnál a kerékpárosok bármilyen irányba befordulhatnak. A védősáv emellett optikailag szűkíti az útpályát, ezáltal mérsékeli a gépjárművek sebességét. Az erre alkalmas forgalmú utakon további forgalomcsillapító hatással bír, ha a középső osztóvonalat elhagyják (9. ábra), így a járművek alapvetően a védősávhoz orientálódnak, attól balra haladnak, és szembejövő jármű esetén a védősáv használatával férnek el egymással szemben.

Külterületen járda vagy padka hiányában javasoljuk, hogy a védősáv használata gyalogosok számára is legyen megengedett.

## 6.4. Kijelölt kerékpáros átkelőhely tábla

A közút–kerékpárút keresztezése a gépjárművezetők számára jelenleg nincs megfelelően jelezve. A gyalog- és kerékpárút átvezetése számos helyen csak gyalogátkelő táblával jelzett, melynél a gépjárművezetők nem számítanak a nagyobb sebességű kerékpárosok hirtelen felbukkanására.

A javasolt „kijelölt kerékpáros átkelőhely” tábla (11. ábra) a közút–kerékpárút keresztezését jelöli. Gyalog- és kerékpárút átvezetése esetén mindkét táblát ki kell helyezni.

## 6.5. Kerékpárút, kerékpársáv jelzésére szolgáló útburkolati jelkép

A kizárólag a kerékpárosok által használható infrastruktúra (önálló kerékpárút, kerékpársáv) jelzésére a jelenlegi kerékpáros piktogram helyett a nyugaton elterjedt, körben elhelyezett kerékpáros piktogramot javasoljuk használni (12. ábra), lehetőség szerint kék színű alapon.

A jelzés gyakorlatilag a „kerékpárút” tábla leképezése, egyértelművé teszi, hogy az adott útfelület kizárólag a kerékpárosok számára van fenntartva, annak használata a kerékpáros számára kötelező. A 6.3 pontban javasolt kerékpáros védősáv bevezetése esetén különösen indokolt, hogy a kerékpársáv és a védősáv jelképi jelzése eltérjen egymástól.

Hasonló módon a megfelelő táblakép felfestését javasoljuk gyalogút esetén is, ahol ez szükséges.

## 6.6. Egyirányú utcában vezetett ellenirányú kerékpáros forgalom pontosítása

A KRESZ és az útburkolati jelek tervezési és létesítési előírásairól szóló 11/2001 KÖVIM rendelet nem rendelkezik megfelelően az *egyirányú utcában vezetett ellenirányú kerékpáros forgalomról*. A nemrég bevezetett megoldást mindkét jogszabály *kerékpársávként* tárgyalja, így külön rendelkezés hiányában a kerékpársávra vonatkozó előírásokat kellene rá alkalmazni. Kerékpársáv felfestése ugyanakkor számos problémát vet fel: nem rendezett például a menetirány szerinti bal oldalon fekvő ingatlanok illetve az út bal oldalán kijelölt parkolóhelyek gépjárművel történő megközelítése (bár ilyen megoldásnál eleve nem szerencsés ezen az oldalon a parkolást engedélyezni).

Az eddigi hazai gyakorlat eltérően értelmezi a jogszabályokat, Budapesten találni ellenirányú kerékpáros forgalom számára kerékpáros osztóvonallal (III. Sujtás u.) és anélkül (XIII. Révész u.) kijelölt utcát. A felfestés egyenesen megtévesztő is lehet: Szegeden a Fekete Sas utcában a menetirány szerint közlekedő kerékpárosok a burkolati nyilak ellenére rendszeresen az ellenirány számára kijelölt kerékpársávon haladnak.

A külföldi gyakorlat ezt a megoldást nem kerékpársávként kezeli, hanem valójában olyan kétirányú utcának tekinti, amelynél az egyik irányból gépjárművel tilos a behajtás. A tapasztalatok szerint bizonyos útpálya szélesség alatt a hosszirányú elválasztás kifejezetten nem ajánlott.

Ezért javasoljuk, hogy a szabályzás az ellenirányú kerékpáros közlekedést **ne kerékpársávként kezelje**, ennek megfelelően a 11/2001 KÖVIM rendeletben szabályozni kell, hogy milyen útpálya szélesség ill. forgalmi nagyság/összetétel mellett lehetséges az ellenirányú kerékpáros forgalom engedélyezése. Kerékpáros osztóvonal felfestése helyett javasoljuk a piktogramok és haladási irányt mutató nyilak felfestését.

Természetesen ahol kifejezetten indokolt a kerékpársáv kijelölése, ott ellenirányban is van erre lehetőség, ekkor értelemszerűen felfestéssel el kell választani.

## 6.7. Kerékpár megvilágítása

A kerékpárok megvilágítását a 6/1990. KÖHÉM rendelet szabályozza.

Javasoljuk, hogy a jogszabály tegye lehetővé (az egyébként elterjedt) elől fehér, hátul piros fényű, **villogó lámpák** használatát is (azonban továbbra is csak a kerékpárra, és nem a ruházatra erősítve).

## 7. Melléklet



1. ábra



2. ábra



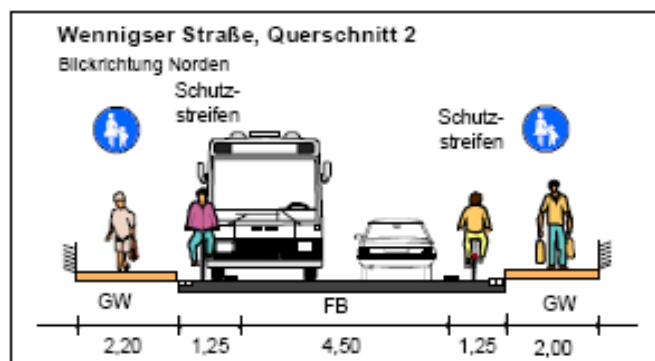
3. ábra



4. ábra



5. ábra



6. ábra



7. ábra



8. ábra



9. ábra



10. ábra



11. ábra



12. ábra