

A Magyar Kerékpárosklub javaslatai a KRESZ módosítására

A hatályos KRESZ (1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól) az akadálymentes és biztonságos kerékpáros közlekedés szempontjából kiegészítésre és módosításra szorul. Cél, hogy a KRESZ a kerékpárt valóban egyenrangú közlekedési félként tekintse. A KRESZ rendeltetése szerint a közúti közlekedés szabályait definiálja, ezért törekedni kell arra, hogy ne mutasson túl önmagán, ne rendelkezzen egyéb (pl. tervezési) kérdésekben, ugyanakkor segítse a közlekedőket, magyarázzon. A KRESZ felülvizsgálatával összhangban a kapcsolódó jogszabályok és műszaki előírások felülvizsgálatára is szükség van.

A Nemzeti Közlekedési Stratégia – Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv¹ szerint: „A szabálykövető közlekedési magatartás elősegítésének alapfeltétele az életszerű, betartható szabályok megalkotása, másrészt a rendszeres ismeretterjesztés a közlekedési szereplők irányába.” Emellett fontosnak tartjuk kiemelni, hogy a használatot ösztönző, élethez igazított szabályok hozzájárulhatnak a kerékpáros közlekedők számának növekedéséhez, a kitűzött közlekedéspolitikai célok eléréséhez.

Régóta foglalkozunk a közlekedést érintő jogszabályok egyértelműsítésével, modernizálásával, illetve bevált gyakorlatok honosításával. A korábbi módosítások olyan korszerű kerékpárforgalmi létesítmények jogi háttérét teremtették meg, mint a nyitott kerékpársáv, kerékpáros nyom, előretolt kerékpáros felállóhely, kerékpárral is használható buszsáv, vagy az ellenirányban is kerékpározható egyirányú utca. A kerékpáros közlekedés szabályozásában tapasztalható innovációs trend a hazai KRESZ változásakor újra indokoltá teszi a felülvizsgálatot. A Magyar Kerékpárosklub Közlekedési Munkacsoportja a Kerékpáros Miskolc Egyesülettel együttműködve folyamatosan gyűjti módosítási javaslatait, melyek aktuális állását négy tételben ismertetjük:

I. Kiemelt javaslatok

II. További javaslatok

III. Javaslatok a jelenlegi KRESZ szövegezésének pontosítására

IV. Egyéb javaslatok.

Javaslataink megfogalmazása során figyelembe vettünk nyugat-európai országokban alkalmazott megoldásokat, szabályozási eljárásokat.

Hosszú szakmai vita folyik arról, hogy a jelenlegi szabályok módosítása helyett új KRESZ-re lenne szükség, mely le tudja követni az elmúlt évtizedek változásait, letisztult és közérthető. Véleményünk szerint a jelenlegi KRESZ nehezen értelmezhető, bonyolult. Bizonyos kérdések túlszabályozottak, egyes kérdéseket pedig nem egyértelműen vagy egyáltalán nem kezel. Emiatt javasoljuk a korábbi szakmai vita napirenden tartását, a Közlekedéstudományi Intézet kutatómunkája alapján.

¹ Továbbiakban: NKS-OKKHT

I. Kiemelten fontos javaslatok:

- Általános figyelemfelhívás a gyengébb, védtelen közlekedőkre a KRESZ bevezető részében, a Bécsi közúti közlekedési egyezménynek megfelelően
Mivel a védtelen közlekedők védelme a Bécsi egyezmény, továbbá általában véve is az Európai Unió közlekedésszabályozásának legalapvetőbb tézise, szükségesnek tartjuk beemelését a KRESZ-be.

Az 1968. évi Bécsi közúti közlekedési egyezmény II. fejezet 7. cikk 3. pontja angolul:
„Drivers shall show extra care in relation to the most vulnerable road-users, such as pedestrians and cyclists and in particular children, elderly persons and the disabled.”

Az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Közlekedési Egyezmény hazai kihirdetéséről az 1980. évi 3. törvényerejű rendelet intézkedett. Az Egyezmény 2. fejezet 7. cikkének nemzetközi jogi értelemben 1993. szeptember 3-án hatályba lépett alábbi módosítását Magyarországon a 2009. évi C. törvény hirdette ki:

„3. A járművezetőknek különös figyelmet kell fordítani a legvédtelenebb úthasználókra, úgymint a gyalogosokra, kerékpárosokra és főleg a gyerekekre, az idős és mozgáskorlátozott személyekre.

4. A járművezetőknek vigyázniuk kell arra, hogy járműveik ne zavarják a közúton közlekedőket vagy az ennek széléin elhelyezkedő ingatlanokon lévőket, például olyan fölösleges zaj, por vagy füst előidézésével, ami elkerülhető.

5. A biztonsági öv használata kötelező a gépjárművek vezetőire és utasaira, akik ezzel felszerelt üléseken foglalnak helyet, kivéve ahol a nemzeti jogszabályok kivételeket engednek meg.”

A három rendelkezés közül a magyar KRESZ-be eddig csak a gépjárművekben utazók védelmét szolgáló került be, a védtelen közlekedőket védő rendelkezést csak korlátozottan és nem kitüntetett helyen tartalmazza a KRESZ 43. § (4) bekezdésben, azonban a közlekedőket, vagy éppen nem is közlekedőket és a természeti környezetet védő rendelkezést egyáltalán nem tartalmazza.



2. Kötelezően tartandó előzési oldaltávolság bevezetése kerékpározó előzése esetén
Forgalombiztonsági okokból javasoljuk a jelenlegi szabályozás felülvizsgálatát nemzetközi példák alapján. A nemzetközi gyakorlat nem egységes, vannak országok, ahol meghatározzák a kerékpárosok előzésekor megtartandó legkisebb oldaltávolságot, és vannak országok, ahol nem. Alapvetően két megoldási lehetőséget látunk elfogadhatónak, melyek közül az elsőt támogatjuk:

- Lakott területen általános legalább 1 m kötelező előzési oldaltávolság bevezetése, lakott területen kívül legalább 1,5 m. Ez a B kategóriás jogosítvánnyal vezethető járművekre vonatkozik. A tehergépjárművek és egyéb speciális járművek esetén egyéni esetben – felfelé – el lehet térni.
- A kötelező oldaltávolság köthető sebességhez és járműkategóriához is, azonban ez nehezebben értelmezhető, bonyolult szabályozáshoz vezetne. A lakott terület határa jól meghatározható, mindenki számára egyértelmű.²

3. Kötelező kerékpárút-használat felülvizsgálata

A jelenlegi szabályozás szerint a kerékpárút / gyalog- és kerékpárút megléte esetén a párhuzamos közúton kerékpárral tilos haladni - kivéve bizonyos eseteket. A kötelező használat sok esetben indokolatlan, balesetveszélyes:

- Gyakran találkozni járdán vezetett, elavult tervezési szempontok szerint kialakított kerékpárutakkal, gyalog- és kerékpárutakkal, melyek használata kényelmetlen, gyakori a gyalogos-kerékpáros konfliktus és a tervezési hibából eredő balesetveszélyes szituáció.
- A különböző céllal kerékpározók különböző típusú létesítményeket igényelnek. Ami egy lassabban közlekedő vagy kiránduló gyerekes család számára vonzó az egy sportoló számára lehet, hogy balesetveszélyes.
- Az egy oldalon vezetett létesítmények lakott területen belül hiányosan, csak az útvonal egyik oldalát tárják fel így a túloldal sok esetben csak szabálytalanul közelíthető meg.

A jelenlegi kötelező használat számos konfliktust okoz melyek feloldása összetett feladat. Egyrészt meg kell teremteni a nem kötelező használat jogszabályi hátterét nemzetközi példák alapján, másrészt a tervezési gyakorlat területén is szükséges változásokat eszközölni annak érdekében, hogy a különböző felhasználói igények (pl. közlekedési vs. sport célú kerékpározás) és járművek fizikai paraméterei maximálisan figyelembe legyenek véve (hagyományos kerékpárok, nagyobb sebességre képes pedelecek széles háromkerékű kerékpárok és utánfutók stb.).

A kötelező használatra vonatkozó szabály feloldása több országban napirenden van és volt az elmúlt években. Tekintettel a jelzésképre vonatkozó nemzetközi jogszabályokra, a szabályozás megváltoztatására többféle megoldás képzelhető el:

- Megszűnik a kerékpárút általános kötelező használat, a kötelezően használandó kerékpárutak egyedi jelzést kapnak.
- A nem kötelező kerékpárutak egyedi táblával történő jelzése.
- Kiegészítő tábla bevezetése, amely jelzi az alternatívan használható útvonal tényét és helyét, a kerékpáros döntheti el, hogy melyiket használja.

² Ausztráliában a záróvonal vagy a forgalom elől elzárt terület is igénybe vehető előzés során, abban az esetben ha ez mások zavarása nélkül, biztonságosan megtehető. Az ausztrál szabályozást bemutató oktatóvideó elérhető itt: <https://goo.gl/i62ZP4>

4. Kerékpáros utca fogalmának bevezetése

A kerékpáros utca fogalma egyelőre nem létezik a magyar KRESZ-ben. A megoldás bevezetésével forgalomcsillapított, kis gépjárműforgalmú utcákban tehető vonzóbbá a kerékpározás. A nemzetközi gyakorlat szerint ezekben a vegyes használatú utcákban a gépjárművekhez képest a kerékpáros forgalomnak van előnye, miközben nem zárja ki a gépjárműforgalmat. A magyar jogban jelenleg a „behajtani tilos, kivéve kerékpár” feltétel segítségével, illetve a feltételek további bővítésével (pl. "kivéve engedéllyel") lehet közel hasonló szabályozási feltételeket elérni. Azonban a hazai szabályozás nem tudja jogilag biztosítani a kerékpárral közlekedő elsőbbségét a haladásban, sem az egymás mellett tekerés jogát. Javasoljuk a kerékpáros utca fogalmának bevezetését és alkalmazási feltételeinek kidolgozását.



Lehetséges megoldás a táblázásra

II. További javaslatok

1. Kerékpárok és segédmotoros kerékpárok. Az 54. § újragondolására van szükség
 - A kerékpár jármű, a közlekedés egyenrangú résztvevője, így ezt szem előtt kell tartani a kerékpározásra használható felületek meghatározása során is.
 - Bolyban és járdán való kerékpározás szabályozásának módosítása.
 - Főútvonalon 12. életévét betöltött gyermek nem kerékpározhat, csak a járdán, a szülő azonban csak az úttesten használhatja.
 - A személyszállítási szabályok újragondolására van szükség. Lehetővé kell tenni gyermekszállító utánfutóban, illetve egyéb vontatmányokon (pl. utánfutó, trailgator – gyerekkerékpár vontató) a gyermekek szállítását, továbbá engedélyezni kell egynél több utas szállítását.
2. Haladás az úton – körforgalomban
Forgalombiztonsági okok miatt javasoljuk körforgalmú úton az egy nyomon haladó járműveket a jobbra tartás kötelezettsége alól kivonni.
3. Egymás mellett haladás lehetőségének biztosítása
Általános probléma, hogy kerékpárral az útpadkán, az úttesten és a járdán csak egy sorban szabad haladni. A jelenlegi szabályozás szerint tilos egymás mellett kerékpározni - még akkor sem ha ezt a forgalmi szituáció egyébként lehetővé tenné. Javasoljuk a jelenlegi szabályozás felülvizsgálatát, az egymás mellett haladás lehetőségének biztosítását. Javasoljuk a lakó-pihenő övezetekben, valamint a legfeljebb 30 km/h korlátozott sebességű övezetekben az egymás mellett haladás engedélyezését - hiszen itt az alacsony megengedett maximális sebesség miatt a lehetőség adott. Emellett javasoljuk, hogy egyéb helyeken, amennyiben a forgalmi szituáció lehetővé teszi, szintén engedélyezett legyen az egymás mellett haladás.

4. Kerékpár fogalmának pontosítása

A jelenlegi szabályozás elavult, hiányosan, vagy nem kezeli az utóbbi években terjedő elektromos és különleges kialakítású kerékpárok (pl. teherkerékpárok) és vontatmányok (pl. gyerekszállító utánfutó) kérdését. A kerékpár fogalmának az egyéb vonatkozó szabályok felülvizsgálatával együtt kell megtörténnie (pl. sebességhatárok, kötelező kerékpárút használat, személyszállítás kérdései stb.)

5. Jelzőlámpás keresztezésekben kanyarodási szabályok módosítása

Többek között francia, holland, belga példák alapján - másodlagos prioritással - vizsgálatra és előkészítésre javasoljuk.

A közlekedési lámpák a forgalom lefolyását, és a balesetek elkerülését segítik. Egy gépjármű vezetője akár 50 km/h-s sebességgel is haladhat, miközben környezetével való kapcsolata erősen korlátozott, ezzel szemben egy kerékpár vezetője a környezetével, a többi közlekedővel sokkal könnyebben tud kapcsolatot létesíteni, és sebessége is jóval alacsonyabb. A lámpaprogramok sokszor nem veszik figyelembe a kerékpáros közlekedés sajátosságait, emiatt a szabályokat célszerű úgy alakítani, hogy segítsék a kerékpáros közlekedés lefolyását, és csökkentsék az indokolatlan akadályoztatást. Ennek eszközei lehetnek: zöld előnyítás, folyamatosan engedélyezett jobbra kanyarodás, T csomópontban folyamatosan engedélyezett egyenesen haladás (egyéb forgalmi irány keresztezése nélkül) stb.



*Kiegészítő tábla Párizsból: a „szabályok élethez igazítása” lehetővé teszi a fenti két esetben, hogy a kerékpározó elsőbbségadás után áthajthasson a tilos jelzésen
 (kép forrása: telegraph.co.uk)*

6. Bolyban haladó, edzést végző kerékpározókra vonatkozó szabály bevezetése

Jelenleg kerékpárral az útpadkán, az úttesten és a járdán csak egy sorban szabad haladni, emellett minden kerékpározóra ugyanazok a szabályok vonatkoznak. A szabályok gyakran hátrányosan érintik a kerékpárral sportolókat, akik emiatt gyakran szabálytalanságra kényszerülnek. Országúti kerékpárosok esetén a bolyban, egymás mellett való haladás szabálytalan, emellett a kerékpárokat is minden esetben fel kell szerelni az előírt kötelező elemekkel. A kerékpáros és triatlon sport a jelenlegi szabályozási környezetben könnyen ellehetetlenül. Javasoljuk a sport céllal, versenyzői licensszel rendelkezők számára engedmények bevezetését az alábbi kérdésekben:

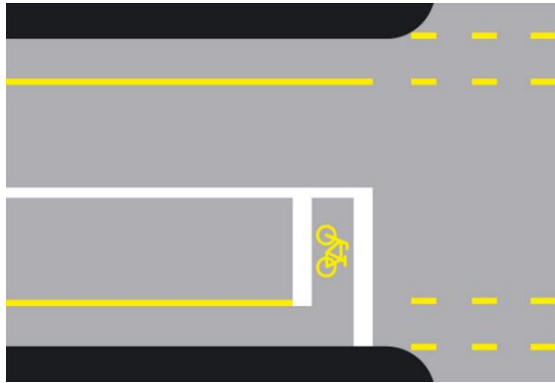
- Kerékpárral behajtani tilos alóli esetleges felmentés
- Kötelező felszerelés kérdése (pl. csengő alóli felmentés)
- Kerékpárút kötelező használata
- Sebességhatár stb.

7. Új elemek bevezetése
A jelenlegi KRESZ néhány újonnan megjelent megoldást nem tartalmaz, ezek rögzítésére van szükség. Pl. közvetett balra kanyarodás burkolati jele, megemelt kerékpársávval kapcsolatos viselkedés stb.
8. „Kerékpáros közvetett kapcsolat” használati módjának pontosítása
Közvetett balra kanyarodó sávot a jelenlegi szabályok szerint csak a kerékpárról leszállva lehetne használni. A felállóhely használata esetén ez a kitétel felesleges és életszerűtlen, ezt a részt törlésre javasoljuk.



Közvetett kerékpáros kapcsolat tábla és burkolati jel (kép forrása: bkk.hu)

9. Sebesség
Jelenleg hét különböző esetet különböztet meg a KRESZ a kerékpározóra vonatkozó maximális sebesség tekintetében, miközben a kerékpárokat nem szükséges felszerelni sebességmérő berendezéssel. A jelenlegi szabályok bonyolultak, betartása és betartathatósága kérdéses. Emellett nem tartjuk célszerűnek a sisakviselés és a megengedett maximális sebesség összekapcsolását. Javasoljuk a szabályok egyszerűsítését.
10. Önálló kerékpáros jelző alkalmazásának kiterjesztése
Szükség van annak a lehetőségnek a biztosítására, hogy önálló kerékpáros jelzővel olyankor is lehessen a kerékpáros forgalmat a gépjárműforgalomtól külön irányítani (pl. kerékpáros előnyítás), ha nincs kerékpársáv (pl. a gépjárműforgalom zöldhullámos hangolása miatti piros hátrányosan érinti és állítja meg a kerékpározókat).
11. A járművek forgalmára vonatkozó tilalmi jelzőtáblák
Behajtási korlátozás esetén pontosítani szükséges a célforgalomban közlekedő jármű fogalmát, emellett a kerékpáros kivétel bővítésére van szükség.
12. Új táblák kerékpáros terelés esetén
A vonatkozó műszaki előírásban már létező, szabványos táblák felvétele a KRESZ-be. A táblák pontos jelentését a közlekedők nem ismerik, mivel az általuk ismert jogszabály nem tartalmazza.
13. Előretolt kerékpáros felállóhely
Gyakori probléma, hogy a kerékpározók számára kijelölt területet gépjárművek is igénybeveszik. A módosítási javaslat az előretolt kerékpáros felállóhely gyakorlati használhatóságának megkönnyítését célozza. Utasítás a közlekedők számára, részben magyarázza is, hogy a leírt magatartást miért várja el a jogalkotó.



Előretolt kerékpáros felállóhely (kép forrása: net.jogtar.hu)

14. Irányváltoztatás, irányjelzés

Közlekedésbiztonsági okokból javasoljuk a szabályozás módosítását úgy, hogy kanyarodás közben már ne kelljen karjelzést alkalmazni.

15. Bekanyarodás

Ellenirányú kerékpározás számára megnyitott egyirányú utca esetén javasoljuk a gépjárművek balra kanyarodása esetén az úttest bal széléhez való húzódás módosítását. A szemből érkező kerékpározónak elsőbbsége van a kanyarodó gépjárművel szemben azonban az út szélére soroló gépjármű elállja a kerékpározó útját.

16. Elsőbbséget szabályozó jelzőtáblák

Módosító javaslatunk célja az áthaladási elsőbbséget szabályozó jelzőtáblák kerékpáros kiegészítő tábláinak egységes elvek szerinti alkalmazásának elősegítése.

III. Javaslatok a jelenlegi KRESZ szövegezésének pontosítására

A jogszabály bizonyos helyeken pontatlan, pl. közvetett kerékpáros balra kanyarodást jelző tábla hibás jelentéstartalma, a kerékpárforgalmi létesítmények felsorolása esetén több helyen hiányzik a nyitott kerékpársáv stb. Ezek javítására részletes javaslatokat a Kerékpáros Miskolc Egyesület *Javaslatok a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet a kerékpáros közlekedés biztonságát növelő, feltételeit javító módosítására* c. dokumentuma tartalmaz.

IV. Egyéb javaslatok

1. Kerékpárosbarát gépjárművezető képzés bevezetése

Javasoljuk a gépjárművezető képzések során a helyes közlekedési magatartás hangsúlyozását, kiemelten a gyengébb közlekedőkkel való együttműködésre – tehergépjármű- és buszvezető képzés esetén különösen fontos.³

2. KRESZ oktatás iskolákban

Célunk a közlekedési szabályrendszer egyértelműsítése, racionalizálása, emellett hangsúlyt kell fektetni az oktatásra is. A felnövekvő generációknak időben meg kell ismernie az együtt közlekedés elveit, szabályait. Az élményalapú, pozitív szemléletű

Javaslatunkat a NKS-OKKHT dokumentummal összhangban fogalmazzuk meg:

³ „10.2.2. Felnőttek képzése ...

... A járművezetői képzésben hangsúlyos elemként jelenjen meg a kerékpáros közlekedés ismeretanyaga.”

informális oktatás eszközei kiváló lehetőségeket biztosítanak erre. Javasoljuk a közlekedési ismeretek átadását az alapfokú oktatás során, hazai és külföldi bevált példák alapján.⁴

3. A forgalomban való részvétel változatlan feltételei
E témában (sisak és fényvisszaverő mellény viselésének szabályozása) minden szabálmódosításkor felmerülnek szigorító javaslatok, melyeket szervezetünk indokolatlannak, a jelenlegi állapotot pedig elégségesnek tartja. Az egyéni védőeszközök egyedi esetekben nyújthatnak védelmet, azonban kötelezővé tételük akadályt emel a kerékpáros közlekedés, ezen belül a közbringa rendszerek kívánatos terjedésével szemben. Bizonyított tény, hogy a kerékpározás többszörös egészségügyi előnnyel és nyert életévvvel jár, mint a vele járó baleseti kockázat. Az Európai Kerékpáros Szövetség által is képviselt, "több kerékpáros, nagyobb biztonság" elve alapján a kerékpárral közlekedők számának növelése minden védőeszköznél és adminisztratív intézkedésnél nagyobb balesetmegelőző hatással jár.
4. Kapcsolódó egyéb jogszabályok, melyek szintén felülvizsgáltra szorulnak:
Lásd NKS-OKKHT 11.3.2. *Jogi szabályozási kérdések* c. fejezet:
„A jogi és szabályozási környezet sok esetben akadályozza a kerékpárosbarát megoldások alkalmazását:...”

⁴ Lásd 10. *Oktatás, képzés* c. fejezet, 10.2. *Közlekedésre nevelés* c. alfejezet