

Címzett: Mészáros Imre, osztályvezető
Gépjármű-közlekedési és Vasúti Főosztály
Környezetvédelmi Osztály
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Tárgy: Pedelec, e-bike elterjedését segítő intézkedések - észrevételek

Tisztelt Mészáros Imre!

A Magyar Kerékpárosklub örömmel fogadja a *Jelentés a két- és háromkerékű elektromos járművek nemzetgazdasági lehetőségekre épített, szélesebb körű hazai elterjedését segítő lehetőségek kormányzati intézkedések vizsgálatáról* c. vizsgálati anyagot.

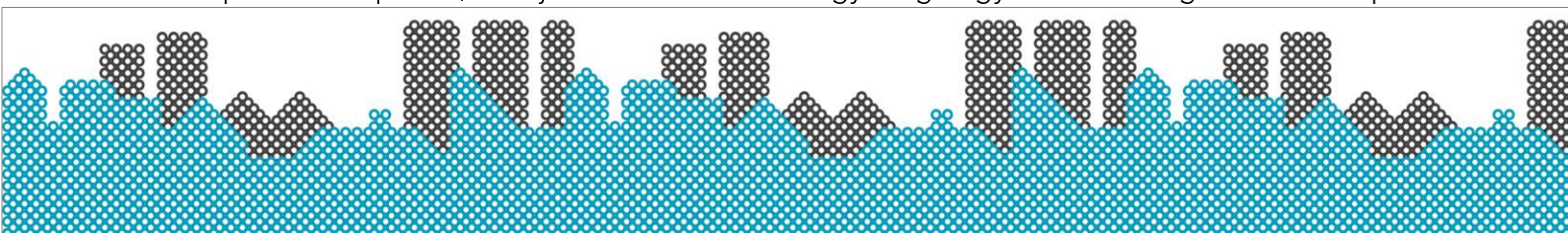
A kerékpárhoz kapcsolódó sokszínűség és számtalan előny miatt az egyik leghatékonyabb városfejlesztési eszközzel beszélünk, ha kerékpárosbarát fejlesztésekről van szó. A kerékpár igen sokrétűen képes orvosolni azokat a problémákat, melyek a városainkat túlterhelő motorizációra és közlekedési igény növekedésére vezethető vissza. Az elektromos rásegítésű kerékpárok egyik fő előnye, hogy kiterjeszti az egységnyi idő alatt megtehető utat, új felhasználói csoportok számára is elérhetővé teszi a kerékpáros közlekedést (idősek, nagyobb távolságokon ingázók stb.).

A dokumentummal kapcsolatban az alábbi észrevételeket tesszük, melyet kérünk a későbbiekben figyelembe venni.

1. Az elektromos kerékpárok elterjedése nem függetleníthető a kerékpározás fejlesztésétől, ennek kapcsán szükséges további, a kerékpáros közlekedést segítő, előnyben részesítő KRESZ-módosítás előkészítése, például a "kerékpáros utca" bevezetése, illetve nyugati mintára a korlátozott körülmények között tilos jelzésen történő kerékpáros áthaladás (pl. kisívből jobbra, elsőbbségadás mellett, ha külön tábla megengedi) bevezetésének részletes vizsgálata.

2. Hiányzik az anyagból, hogy szükséges az elektromos kerékpárokra vonatkozó hazai jogszabályok felülvizsgálata, módosítása, egységesítése. Például az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) szerint "kerékpár" az, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti. Az 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet viszont "pedálos rásegítéssel rendelkező kerékpár"-nak hívja azt, ami max. 250 W teljesítményű elektromos motorral rendelkezik. A jogszabályok nem követték a műszaki fejlődést, nem kezelik a többi kategóriát. Számos olyan eszköz kapható barkácsáruházakban elektromos kerékpárként, amelyek valójában segédmotoros kerékpárnak felelnének meg, így bukósíak viselése, kötelező felelősségbiztosítás megléte lenne szükséges, illetve nem használhatnák kerékpárutakat.

3. Az anyag az infrastruktúra fejlesztése alatt elsősorban a töltési infrastruktúrával foglalkozik, a közlekedési infrastruktúrát csak érintőlegesen említi, ott is csak a használat szabályozását illetően: "Nem az infrastruktúra fejlesztéshez, de annak használatához kapcsolódó intézkedés a kerékpárutak mopedek, és a jövőben a 45 km/h vagy még nagyobb sebesség elérésére képes



S-pedelec-ek és e-bike-k általi használatának szabályozása." Ez valójában már most is szabályozva van: kerékpárutakat csak a jogszabály szerint kerékpárnak minősülő (emberi erő vagy max. 300 W rásegítéssel rendelkező) eszköz használhat, moped csak külterületen, ha ezt külön tábla nem tiltja.

Ugyanakkor a pedelec-ek elterjedésének fontos záloga, hogy a kerékpárforgalmi létesítmények alkalmasak legyenek a nagyobb sebességű használatra. Ehhez szükséges, hogy megszűnjön az Útügyi Műszaki Előírásban meglévő kétféle tervezési sebesség, amely miatt a tervezők a kerékpárutak műszaki paramétereit (szélesség, ívsugarak) a költségek csökkentése ill. az ingatlan-kisajátítások minimalizálása céljából jellemzően $v \leq 20$ km/h tervezési sebességre határozzák meg, ellehetetlenítve ezáltal a nagyobb sebességgel történő, illetve szélesebb (pl. háromkerekű vagy utánfutóval ellátott) eszközök haladását.

4. A pedelec egyik fő előnye, hogy megnöveli a kerékpárral egységnyi idő alatt megtehető út hosszát, illetve csökkenti a használó energiefelhasználását, ezáltal lehetővé teszi nagyobb távolságok esetén is a kerékpárral való ingázást. Ehhez azonban szükséges lenne nyugati mintára "kerékpáros sztrádák" (bicycle superhighways) létesítése, amelyek lehetővé teszik a nagy távolságról történő, gyors és akadálymentes eljutást az agglomerációból a belvárosba. Ennek külföldi tapasztalatok alapján ki kell dolgozni a műszaki követelményeit, valamint lehetővé kell tenni, hogy a rendezési tervek és a pályázati rendszer felkészüljön és támogassa ezek létesítését.

5. A Budapesti Közlekedési Központ megbízásából készült *Kerékpáros forgalom elemzése Budapesten a 2014. évben* c. tanulmány 2010 utáni forgalmi adatokat is tartalmaz, a növekedés dinamikus üteme 2014-ig adatokkal alátámasztott. Rövid összefoglaló a honlapunkon elérhető: <http://kereparosklub.hu/bicikliszamlalas2015>

A további együttműködés reményében állunk az Önök rendelkezésére.

Üdvözlettel:

Budapest, 2016. április 28.

Radics Miklós
műszaki tanácsadó
Magyar Kerékpárosklub

