

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. A KRESZ felülvizsgálatával összhangban a kapcsolódó jogszabályok és műszaki előírások felülvizsgálatára is szükség van.

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. Javaslato a jelenlegi KRESZ szövegezésének pontosítására.

II. Javaslato a jelenlegi szabályok megváltoztatására.

III. Javaslato új, hazánkban jelenleg még nem létező megoldások bevezetésére.

IV. Egyéb javaslato.

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

I. KRESZ szövegezésének pontosítása

1. 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. gyerek szállító utánfutó) kérdését. A kerékpár fogalmának az egyéb vonatkozó szabályok felülvizsgálatával együtt kell megtörténnie (pl. sebesség határok, kötelező kerékpárút használat, személyszállítás kérdései stb.)

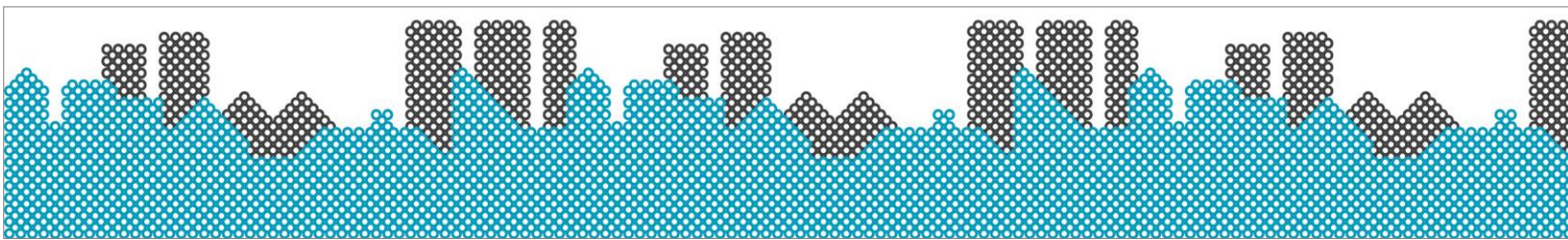
2. Általános figyelemfelhívás a gyengébb, védtelen közlekedőkre a KRESZ bevezető részében, a Bécsi közúti közlekedési egyezménynek megfelelően

3. Levegőtisztaság-védelmi és zajvédelmi szabályok felvétele

A módosítás a környezet védelme, a felesleges károsanyag-kibocsátás, zajterhelés elkerülése érdekében fontos, a jelenlegi szabályozás kis mértékű pontosításával.

4. Hatósági jelzés helye a gépkocsi hátulján rögzített kerékpárszállító alkalmazásakor

A gépkocsi hátsó ajtajára / vonóhorogra szerelhető kerékpárszállító eszközök egyre népszerűbbek és elterjedtebbek, melyek jellemzően eltakarják a rendszámtáblát és esetlegesen a világító berendezéseket is. A szabályozás pontosítása, esetleges pótrendszám bevezetése szükséges.



5. A KRESZ szövegének pontosítása, kisebb módosítások

A jogszabály bizonyos helyeken pontatlan, a kerékpárforgalmi létesítmények felsorolása esetén több helyen hiányzik a nyitott kerékpársáv. Ezek javítására részletes javaslatot teszünk.

6. 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 előnyitás), ha nincs kerékpársáv (pl. a gépjárműforgalom zöldhullámos hangolása miatti piros hátrányosan érinti és állítja meg a kerékpározókat).

7. Az elsőbbséget szabályozó jelzőtáblák

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

8. A járművek forgalmára vonatkozó tilalmi jelzőtáblák

Behajtási korlátozás esetén pontosítani szükséges a célforgalomban közlekedő jármű fogalmát, emellett a kerékpáros kivétel bővítésére van szükség.

9. „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.

10. 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.

11. 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.

12. Haladás az úton - körforgalomban

Forgalombiztonsági okok miatt javasoljuk körforgalmú úton az egy nyomon haladó járműveket a jobbra tartás kötelezettsége alól kivonni.

13. Irányváltoztatás, irányjelzés

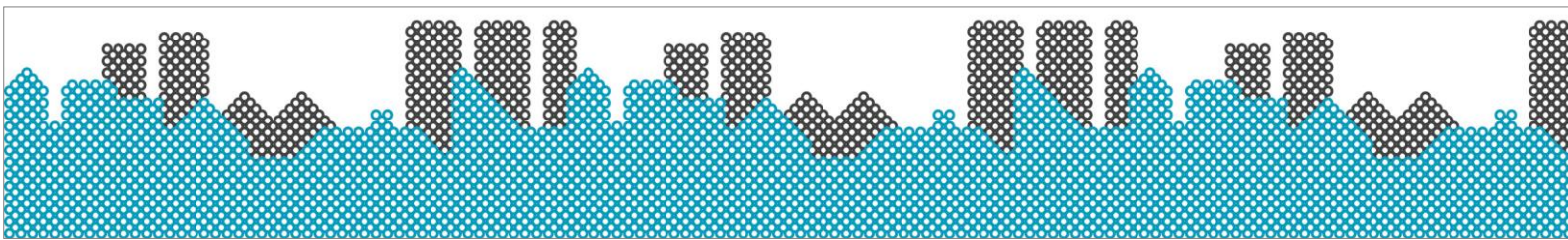
Forgalombiztonsági okokból javasoljuk a szabályozás módosítását úgy, hogy kanyarodás közben már ne kelljen karjelzést alkalmazni.

14. 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.

15. Kötelezően tartandó előzési oldaltávolság bevezetése kerékpározó előzése esetén

Forgalombiztonsági okokból javasoljuk a jelenlegi szabályozás felülvizsgálatát nemzetközi példák alapján.



16. 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 úttestet 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.

II. Jelenlegi szabályozás módosítása

1. 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.

2. Kötelező kerékpárút-használat felülvizsgálata

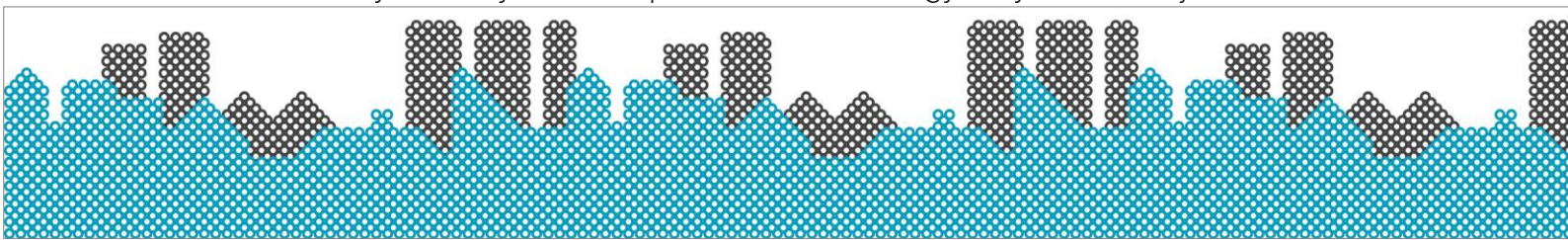
A jelenlegi szabályozás szerint a kerékpárút/ gyalog- és kerékpárút megléte esetén a párhuzamos közúton kerékpárral tilos haladni - kivéve bizonyos eseteket. A kötelező használat sok esetben indokolatlan, balesetveszélyes:

- 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, 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 tájrák 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 és járművek fizikai paraméterei maximálisan figyelembe legyenek véve (hagyományos kerékpárok, nagyobb sebességre képes pedelecek széles háromkerekű 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 használata, a kötelezően használandó kerékpárutak egyedi jelzést kapnak.
- A nem kötelező kerékpárutak egyedi táblával történő jelzése.
- Kiegészítő tábla bevezetése, amely jelzi az alternatíván használható útvonal tényét és helyét, a kerékpáros döntheti el, hogy melyiket használja.



3. 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 tartozékkal. 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 tartozékok kérdése (pl. csengő alóli felmentés)
- Kerékpárút kötelező használata
- Sebességhatár stb.

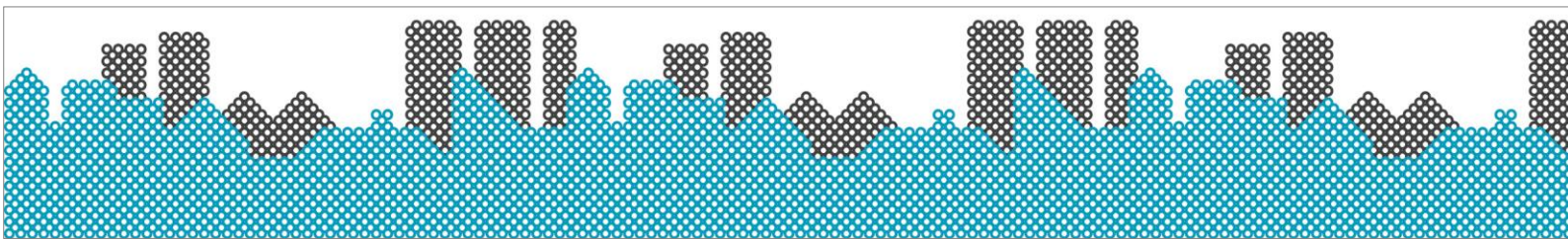
III. Új elemek bevezetése

1. Kerékpáros utca fogalmának bevezetése:

A kerékpáros utca fogalma egyelőre nem létezik a magyar KRESZ-ben, bevezetésével forgalomcsillapított, kis gépjárműforgalmú utcákban tehető vonzóbbá a kerékpározást. 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.

2. Jelzőlámpás kereszteződésekben kanyarodási szabályok módosítása

Ezt többek között francia, holland, belga példák alapján - másodlagos prioritással - egyelőre 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.



IV. Egyéb javaslatok

1. Kerékpárosbarát gépjárművezető képzés bevezetése

Javasoljuk a gépjárművezető képzések során a közlekedésben való együttműködés hangsúlyozását, a kerékpározókkal szemben tanúsítandó magatartás bemutatását – kiemelten a tehergépjármű- és buszvezető képzés során.

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

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 közbicikli 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 felülvizsgálatra szorulnak:

- 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről
- 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről
- 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről
- 83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről
- 11/2001. (III. 13.) KöViM rendelet az útburkolati jelek tervezési és létesítési előírásairól
- 5/2004. (I. 28.) GKM rendelet a helyi közutak kezelésének szakmai szabályairól
- Vonatkozó Útügyi Műszaki Előírások

