

**A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS EGYES RÉSZTVEVŐI BIZTONSÁGÁNAK, VALAMINT A
KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS FELTÉTELEINEK JAVÍTÁSÁRÓL KRESZ –
MÓDOSÍTÁSI JAVASLATOK
(2019 NOVEMBER)**

1. Célkitűzések	3
2. A KRESZ ismeretének növelése, oktatás és nevelés fejlesztése	8
3. A bizalmi elv teljes körű alkalmazása	12
4. Általános figyelemfelhívás a védtelen közlekedőkre	14
5. Közlekedők fogalmának tisztázása, pontosítása	16
6. KRESZ szövegezésének pontosítása, kiegészítése	20
7. Infrastruktúra és útkörnyezet szerepének feltárása a közúti balesetekben	22
8. Legvédtelenebb úthasználók jelenlétére figyelmeztetés	23
9. Gyalogosok úttestre lépésének egyértelműsítése	24
10. Kijelölt gyalogos átkelőhelynél, amennyiben ott gyalogos tartózkodik megállási kötelezettség előírása	27
11. Gyalogosközlekedés egyes szabályainak pontosítása	30
12. Úttesten közlekedő gyalogosok mellett elhaladó gépjárművek oldaltávolsága lakott területen	31
13. Járdán kerékpározás speciális eseteinek megteremtése	33
14. Gyalogos átkelőhelyen történő kerékpározás	35
15. Torlódás esetén az útkereszteződések, kijelölt gyalogátkelőhelyek, kerékpárút-átvezetések valamint „különösen veszélyes hely” burkolati jelek szabadon tartásának előírása	37
16. Jobbra tartási kötelezettség egységesítése	38
17. Egymás mellett haladás lehetőségének feltételes biztosítása	40
18. Kötelező legkisebb előzési oldaltávolság kerékpározó előzése esetén	42
19. Irányváltoztatás, irányjelzés	44
20. Irányhelyesség	46
21. Kötelező kerékpárút-használat mérséklése	48
22. Kanyarodás lakott területen kívül és kanyarodás kerékpárútról	55
23. Kerékpárforgalom jelzőlámpás irányítására vonatkozó szabályok módosítása	56
24. Jelzőlámpás csomópontokban gyalogos és kerékpáros kihaladási idő	58
25. Kerékpáros átvezetés elsőbbségének hangsúlyozása jelzőlámpás csomópontban	59
26. Kerékpárral egyenesen továbbhaladás jobbra kanyarodó sávból	60
27. Kerékpáros közvetett balra kanyarodás szabályozása	62
28. Kerékpáros utca fogalmának bevezetése	64
29. Megemelt kerékpársáv bevezetése	66

30. Nyitott kerékpársáv alkalmazási területének kiterjesztése	68
31. Körforgalomban kerékpározás	70
32. Lakó-pihenő övezet kerékpáros kiegészítései	73
33. Bekanyarodás - ellenirányú kerékpározásra megnyitott egyirányú utca	75
34. Előretolt kerékpáros felállóhely	76
35. Megállás gyalogosátkelőhely előtt 5 méterrel	78
36. Célforgalmi kivétel kiterjesztése kerékpározásra	79
37. Előzni tilos táblánál kerékpáros feloldása	80
38. Személyszállítás kerékpáron	81
39. Sportkerékpárosokra és versenyekre vonatkozó speciális szabályozás	82
40. Elsőbbséget szabályozó jelzőtáblák	86
41. Kerékpáros terelése – új tábla bevezetése	88
42. Kerékpáros útirányjelző tábla – meglévő tábla törlése	89
43. Autóbusz forgalmi sáv védelme	91
44. Időszakos autóbuszsáv és időszakos autóbusz-megállóhely	92
45. Középfekvésű autóbuszsávok más járművek általi használatának korlátozása	94
46. Sebességkorlátozás villamos részére	96
47. Villamospályán autóbuszok közlekedése és holdfényjelző autóbusz számára	97
48. Járdán megállás szabályainak egyértelműsítése	100
49. Gépjárművek károsanyag-kibocsátásával és a motorok indokolatlan járatásával kapcsolatos szabályozás	102

MOTTÓ: TÖBB BIZTONSÁG – ALAPOSABB TUDÁS – EMBERIBB KÖZLEKEDÉS

- 1.1. Az aktív Magyarországért felelős kormánybiztosság – számos szakmai és civil szervezet ez irányú kezdeményezéseit, javaslatait koordinálva – javaslatcsomagot állított össze a közúti közlekedés szabályairól szóló, többször módosított 1/1975. KPM–BM együttes rendelet közlekedésbiztonságot növelő, kerékpárosbarát módosítására.

Az egyes javaslatok az alábbi pontokba csoportosítható célkitűzéseket szolgálják.

A KRESZ ISMERETÉNEK NÖVELÉSE, OKTATÁS ÉS NEVELÉS FEJLESZTÉSE

- 1.2. **Gyerekkorunktól közlekedünk** – Minden ember már gyerekkorától kezdve közlekedik gyalogosan, de az úttesten, járművel való közlekedést is még gyerekkorban, kerékpáron sajátítjuk el legtöbbször. A szülők feltétlen követésével induló tanulási folyamat önmagában nem alakítja ki az önálló közlekedés biztonságos rutinjait, ami szükséges az egyes közlekedési szituációk megfelelő időben történő felismeréséhez és a készségszintű, magabiztos és szabályos reagáláshoz.
- 1.3. **Komplexebb forgalom, bizonytalan szabályismeret** – Az elmúlt évtizedekben végbe ment gépjárműforgalom-növekedés komplexebbé tette a forgalomszabályozási megoldásokat, így a közlekedési szituációkat is. Sok baleset vezethető vissza a közlekedési szabályok bizonytalan, pontatlan ismeretére. A közlekedésben részt vevők egy jelentős része soha nem vett részt átfogóbb KRESZ oktatáson, a szabályoknak csak kis részét, és gyakran azokat is pontatlanul ismerik.
- 1.4. **Kötelező elméleti és gyakorlati oktatás** – Önmagában a közlekedés szabályainak előírása csak akkor éri el pozitív hatását a gyakorlatban, ha a szabályokat a közlekedők ismerik és a mindennapokban készségszinten alkalmazzák is. A fentiekre is tekintettel ezért normatív szabályozás módosításával teljesen egyenrangú fontosságúnak tartjuk a közlekedésre nevelés jelentős megerősítését, megújítását is, hogy a külföldi gyakorlat tanulságait alapul véve hazánkban is tájékozottabbak és felkészültebbek legyenek az idővel felnőtté váló gyerekek a közlekedésük során. Kezdeményezésünk célja, hogy az alaptanterv kötelező része legyen a 10-12 éves korosztály számára az alapvető KRESZ ismeretek elsajátítása, valamint elérhetővé váljon a szabályok közlekedési szituációkban történő gyakorolhatósága.

ELAVULT, GÉPJÁRMŰ-KÖZLEKEDÉSRE OPTIMALIZÁLT SZABÁLYOZÁS ÚJRAGONDOLÁSA

- 1.5. **40 év változása** – A 40 évvel ezelőtt készített és azóta csak helyenként módosított KRESZ egy napjainkhoz képest teljesen más összetételű közlekedői körre és infrastruktúrára épült. Az akkori gépjárművek típusai, száma, teljesítménye és mérete sem hasonlítható a maiakhoz. Időközben világszinten változott a járműhasználat oka és mértéke. A motorizált egyéni közlekedés terjedése abban az időben szinte kizárólagos trend volt, a kerékpáros közlekedés visszaszorulását is leépülő folyamatnak értelmezték, és nem számítottak annak újraéledésére és növekvő térnyerésére a városi közlekedésben és turisztikában.
- 1.6. **Előre látás** – Hazánkban is tapasztalható a kerékpáros közlekedés nagymértékű terjedése, amely a nyugati országokban már évtizedek óta tart. A kerékpárral közlekedők száma várhatóan egy évtizeden belül többszöröződni fog, így közlekedésszervezési és -biztonsági szempontból is nagyon fontos, hogy ennek az előre látható egyértelmű folyamatnak mind infrastrukturálisan, mind pedig közlekedési szabályrendszerben megteremtődjenek a szükséges feltételei.

A „VISION ZERO” CÉLKITŰZÉSÉNEK TÁMOGATÁSA, BALESETEK SZÁMÁNAK JELENTŐS CSÖKKENTÉSE

1.7. **Emberéletet követelő közlekedési rendszer nem létezhet** – A Svédországból induló, mára Európai Unió támogatású mozgalom filozófiája, hogy az emberélet és az egészség nem váltható át a társadalom más hasznaira, így a költség-haszon monetáris szemlélete ezen a téren nem alkalmazható. Etikai alapelvként rögzíti, hogy egy közlekedési rendszerben az emberéletet követelő vagy súlyos sérüléssel járó balesetek nem elfogadhatók, így a szabályokat úgy kell alakítani, hogy azok esélye a nullához tartson.

1.8. **Kétszer több a hazai halálos baleset** – Magyarországon évente egymillió lakos közül 66-an halnak meg közúti balesetben, ugyanez a mutató Európa éllovas országaiban (Svédország, Hollandia, Dánia) 27-30 között mozog. Megállapítható, hogy ezekben az országokban

- a) lényegesen nagyobb a kerékpáros közlekedés részaránya,
- b) korszerű elvek alapján tervezik a kerékpáros infrastruktúrát,
- c) egészen mások a kerékpáros közlekedés szabályai, mint nálunk.

Javaslatcsomagunk deklarált célja, hogy a szabályokat közelítsük azon országok szabályozásához, ahol jelentősen kevesebb, több mint feleannyi emberéletet követel a közlekedés, mint nálunk.

1.9. **Biztonság és biztonságérzet általános növelése** – A balesetek számának csökkenése nem korlátozódhat csak a kerékpározókat érő balesetekre: minden közlekedő számára nagyobb biztonságot szeretnénk, aktuális közlekedési módjától függetlenül. A biztonság kulcseleme lakott területen az emberi léptékű sebesség. Bárki hibázhat, nagyon fontos, hogy egy figyelmetlen hiba ne kerülhessen emberéletbe.

Nagyon fontos, hogy az objektív, adatokkal alátámasztott biztonság mellett a biztonságérzet is nőjön.

A KÜLFÖLDRE UTAZÓK ÉS A HAZÁNKBA LÁTOGATÓK KÖZLEKEDÉSÉNEK MEGKÖNNYÍTÉSE

1.10. **Bécsi Egyezmény pontosabb integrálása** – Magyarország közúti közlekedése nemzetközi beágyazottságú. Hazánk már 1980-ban beiktatta a magyar jogba a Bécsi közúti közlekedési egyezményt. Mégis, a védtelenekre, ezen belül a kerékpárral közlekedőkre vonatkozó szabályok máig sem egységesek.

1.11. **Szabályos vagy büntetendő** – Ma a kerékpárutak használatára vonatkozó hazai szabályok annyira eltérnek például a Németországban érvényesektől, hogy Magyarországon azért büntet a rendőr, ami Németországban kötelező – és fordítva. Milyen élményt jelenthet ez az idelátogató turista számára, vagy ugyanígy, számunkra mennyire elbizonytalanító egy külföldi utazás?

TÖBB ÉVTIZEDDEL ELŐTTÜNK JÁRÓ ORSZÁGOK TAPASZTALATAINAK INTEGRÁLÁSA

1.12. Mivel Nyugat-Európában a modern kori kerékpáros közlekedés fellendülése mintegy húsz-harminc évvel megelőzte a hazai folyamatokat, így ott több évtizednyi tapasztalattal előttünk járnak. Javaslattal követni szeretnénk a nemzetközi szabályozási trendeket, amelyek jelentős részben a balesetek elemzése nyomán változtak az elmúlt években. Anyagunkban alig van magyar know-how, legtöbbször a nemzetközi jó tapasztalatok – hazai viszonyokra adaptált – átvételét javasoljuk.

AZ EGYES KÖZLEKEDÉSI MÓDOK KÖZÖTTI KONFLIKTUSOK CSÖKKENTÉSE

- 1.13. **Betartható és értelmes szabályok** – Javaslatcsomagunk fontos célja, hogy a módosuló szabályok hozzájáruljanak az egyes közlekedési módok közötti konfliktusok csökkenéséhez, az együttműködőbb közlekedéshez. Ezért szeretnénk a közlekedők számára is egyértelműbbé tenni néhány szabályt. A könnyen érthető, életszerű, betartható szabályoktól a közlekedők nagyobb jogkövetési hajlandósága várható. Egyes hatályos szabályok vagy betarthatatlanok, vagy betartásuk a gyakorlati tapasztalatok alapján értelmetlen, így a szabály semmilyen gyakorlati célt nem ér el.
- 1.14. **Pozitív hatás minden közlekedőnek** – Javaslataink kidolgozásakor nagy figyelmet fordítottunk arra, hogy a módosítások a kerékpárral közlekedők mellett a gyalogosok és a gépjárművel közlekedők számára egyaránt, ugyanúgy pozitív hozzáadékkal járjanak.

NEMZETKÖZI ÉS HAZAI CÉLKITŰZÉSEK: AZ ÉLETMINŐSÉG JAVÍTÁSA, A KÖZLEKEDÉS FENNTARTHATÓBBÁ VÁLÁSÁNAK TÁMOGATÁSA

- 1.15. **Magyarország deklarált céljai között szerepel**
- a közlekedésben a kerékpár részarányának növelése,
 - az egészségvédelemben az egészségtudatos, sportos életvitel
 - az idegenforgalomban a kerékpáros turizmus fellendítése.

Mindhárom cél eléréséhez fontos, hogy a közlekedési szabályok biztonságot nyújtsanak a kerékpárhasználóknak.

- 1.16. **2015–2020 közötti időszakra szóló Nemzeti Környezetvédelmi Programról [27/2015. (VI. 17.) OGY határozat]**

A Program feladata, hogy a társadalom hosszú távú érdekeit és jövőbeni fejlődési céljait, valamint a globális felelősségből és a nemzetközi együttműködésből, európai uniós tagságból adódó kötelezettségeket figyelembe véve meghatározza az ország környezeti céljait és az elérésükhöz szükséges feladatokat és eszközöket.

Az utóbbi években szembetűnő a városi kerékpározás térnyerése, amely a modalsplitből [modalsplit: az egyes közlekedési módok megoszlása a teljes közlekedési teljesítményen belül] a 2000. évi 1%-kal szemben 2011-re már 5%-ra emelkedett és töretlen emelkedést mutat. A mobilitási igények kielégítésének környezetbarát alternatívája a kerékpáros közlekedés. A Program megállapítja, hogy a kerékpáros közlekedés hazai helyzete elmarad az európai uniós átlaghoz viszonyítva.

- 1.17. **Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióról [1/2014. (I. 3.) OGY határozat]**

A koncepció szerint fontos cél a „kerékpáros közlekedés részarányának növelése a nagyvárosokban a jelenlegi 2-3%-ról 10%-ra, a kis- és közepes településeken pedig 30%-ra; mintegy 2000 km kerékpárút megépítésével, valamint a kerékpározás népszerűsítésével és az úthálózat kerékpáros-barát fejlesztésével”.

Fejlesztéspolitikai feladat a klímabarát, alacsony szén-dioxid kibocsátású városi tömegközlekedés kialakítása, a kerékpáros közlekedés előtérbe helyezésével.

Határozottan növelni kell a fenntartható közlekedési módok (kiemelten az egyéni fenntartható formák, például kerékpáros közlekedés) szerepét a helyi közlekedésben, megfelelő közlekedésszervezés és szemléletformálás révén.

A tisztább környezet, az egészségesebb, és a kulturális és szociális szükségleteire több időt fordító társadalom érdekében a fejlesztéseknek támogatniuk kell a településen belüli nem motorizált

ingázás lehetőségét. Prioritást kell, hogy élvezzenek azok a fejlesztési alternatívák, melyek az akadályok felszámolását segítik.

1.18. Nemzeti Energiastratégiaéről [77/2011. (X. 14.) OGY határozat]

A program kiemeli, hogy a városi közlekedésen belül a kerékpár használatot infrastruktúra-fejlesztéssel és szabályozással is ösztönözni kell (6.4.1.).

A közlekedési kibocsátások csökkentése a közlekedési igények ésszerűsítésével, mérséklésével, a kerékpáros közlekedés bővítésével, továbbá népszerűbbé válásával valósulhat meg (3.3.2).

Stratégiai cél, hogy a közlekedés karbon-intenzitásának csökkentését elő kell segíteni, és ösztönözni kell. A városi közlekedésben növelni szükséges a kerékpáros közlekedés részarányát (az ehhez szükséges infrastrukturális fejlesztések elengedhetetlenek a jövőben).

A stratégia szerint a járművek zajszintje közvetlenül kihat az uniós polgárok életminőségére.

A fenntartható magatartásformák ösztönözhetőek a hagyományos egyéni közlekedés alternatíváinak népszerűsítésével, a kerékpáros közlekedés növelésével.

1.19. „Egészséges Magyarország 2014–2020” – Egészségügyi Ágazati Stratégia elfogadásáról [1039/2015. (II. 10.) Korm. határozat]

A Stratégia célul tűzi ki, hogy a magyar állampolgárok egészségben eltöltött életévei 2 évvel növekedjenek, és kiemelt fontosságot tulajdonít az egészségtudatos magatartás elősegítésének. Egy nemzetközi szakirodalomban gyakran idézett amerikai felmérés szerint a kerékpárral rendszeresen közlekedők átlagosan 3 évvel élnek tovább.

A kerékpározás jótékony egészségi és élettani hatásai vitathatatlanok, a kerékpárral közlekedők idővel a kerékpározáson kívül is aktívabb életmódot alakítanak ki. Az aktív életmódot folytatók szervezete ellenállóbb, immunrendszere erősebb, ritkább megbetegedésük miatt pedig kevesebb betegszabadságot igényelnek, emiatt átlagosan több napot dolgoznak egy évben, mint a mozgásszegény életmóddal élők.

A Stratégia külön kiemeli az egészségmegőrzésben az egyéni felelősségvállalás erősödésének fontosságát, aminek érvényesülését nagyban elősegíti az előterjesztésben foglalt cél teljesülése.

1.20. Nemzeti Közlekedési Stratégia Közlekedési Energiahatékonyság-javítási Cselekvési Terv

A Cselekvési Terv alapján a közlekedés területén évente 14 PJ energia-megtakarítás szükséges. A Kormány döntése szerint Magyarország az előírt energia-megtakarítást szakpolitikai intézkedésekkel valósítja meg, és az energiahatékonysági szakpolitikai intézkedések körében számolni kell a közlekedés terén elérhető energia-megtakarításokkal.

A kerékpározás térnyerésével fokozatosan növekvő mértékű, a motorizált közlekedés kiváltása révén elérhető megtakarítás 2016-ban 2,48 PJ/év, 2020-ban 6,195 PJ/év lehet.

1.21. Kisméretű szálló por (PM10) csökkentés ágazati intézkedési programjáról [1330/2011. (X.12.) Korm. határozat]

A kormányhatározat elsősorban városi területeken kialakuló levegőminőség-védelmi intézkedéseket tartalmaz, és kiemelt feladatként kezeli a nem motorizált közlekedési módok előtérbe kerülését, valamint a közúti gépjármű forgalom csökkentését célzó intézkedések bevezetését.

1.22. A 176/2011 (VIII. 31.) Kormányrendelet a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről egy 2008-ban kidolgozott EU irányelv hazai honosítása, amivel a Kormányzat azt biztosítja, hogy Magyarországon a közúthálózatunk fejlesztésénél a biztonság megfelelő súllyal legyen figyelembe véve. A kormányrendeletnek négy pillére van:

a) Közúti biztonsági hatásvizsgálat (KBHV)

- b) Közúti biztonsági audit (KBA)
- c) Közlekedés-biztonsági rangsor (KBR)
- d) Közúti biztonsági felülvizsgálat (KBF), amelyhez kapcsolódik a Forgalmi rend felülvizsgálat is.

Az elmúlt 7 év rámutatott a kormányrendelet szükségességére és végrehajthatóságának nehézségeire is. Mind a Kormányrendelet, mind a négy pillérből 3-hoz tartozó módszertani útmutatók kiadása előtt állunk, így lehetőség van arra, hogy önkormányzati, városi utakon is gyakorlattá váljon a baleseti góchelyek kutatása és megszüntetése, ami eddig csak szórványosan történt.

Célkitűzés, a városi, települési hálózat minden eleme, így a kerékpáros útvonalak is kapjanak nagyobb figyelmet, a kerékpáros létesítmények auditálásán túl a góckutatás is illetve azok felszámolása.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 2.1. **Kornak megfelelő közlekedésre nevelés** – A KRESZ oktatása nem csupán a szabályok megtanítását jelenti, hanem alapvető fontosságú a közlekedésre nevelés is. A biztonságos, körültekintő, együttműködő közlekedés egy élethosszig tartó gyakorlati tanulás, amely az emberek életkorának, az abból adódó önálló mobilitási sajátosságoknak megfelelően óvodás korban a biztonságos gyalogos közlekedéshez, majd a fejlődéssel, növekedéssel párhuzamosan a biztonságos kerékpározáshoz, azután pedig a gépjárművek biztonságos vezetéséhez szükséges szemlélet, együttműködő készség, empátia elsajátítását is magában foglalja a közlekedési szabályok ismerete és a magabiztos, automatikussá váló járműkezelés mellett. A kerékpározó szülők követésével induló tanulási folyamat önmagában nem alakítja ki az önálló közlekedés biztonságos rutinjait, ami szükséges az egyes közlekedési szituációk megfelelő időben történő felismeréséhez és a készségszintű, szabályos reagáláshoz.
- 2.2. **Kötelező elméleti és gyakorlati oktatás** – Önmagában a közlekedés szabályainak előírása csak akkor éri el pozitív hatását a gyakorlatban, ha a szabályokat a közlekedők ismerik és a mindennapokban készségszinten alkalmazzák is. A fentiekre is tekintettel ezért normatív szabályozás módosításával teljesen egyenrangú fontosságúnak tartjuk a közlekedésre nevelés jelentős megerősítését, megújítását is, hogy a külföldi gyakorlat tanulságait alapul véve hazánkban is tájékozottabbak és felkészültebbek legyenek az idővel felnőtté váló gyerekek a közlekedésük során.
- Kezdeményezésünk célja, hogy az alaptanterv kötelező része legyen a 10-12 éves korosztály számára az alapvető KRESZ ismeretek elsajátítása, valamint elérhetővé váljon a szabályok közlekedési szituációkban történő gyakorolhatósága.
- 2.3. **Komplexebb forgalom, bizonytalan szabályismeret** – Az elmúlt évtizedekben végbe ment gépjármű-forgalom növekedés komplexebbé tette a forgalomirányítási megoldásokat, így a közlekedési szituációkat is. Sok baleset köszönhető a közlekedési szabályok bizonytalan, pontatlan ismeretéből. A közlekedésben részt vevők egy jelentős része soha nem vett részt átfogóbb KRESZ oktatáson, a szabályoknak csak kis részét, és gyakran azokat is pontatlanul ismerik.
- 2.4. **Kerékpározás mint a közúti közlekedés alapismerete** – Valójában elsősorban a gyalogos és a kerékpáros közlekedésre nevelés alapozza meg elsősorban a későbbi gépjárművezetést. Azáltal, hogy a fiatalok megismerik, kipróbálják a különböző közlekedési módokat, saját tapasztalataik alapján válnak képessé egymás megértésére, az együttműködő közlekedésre, ami a balesetek megelőzésének egyik kulcsa.

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

- 2.5. **Bevált külföldi gyakorlat átvétele** – A közlekedésoktatás fontosságát már sok uniós ország felismerte és különböző megoldásokkal integrálta az általános oktatási rendszerükbe.
- 2.6. **Ausztia** – A 10 éves (4. osztályos) gyerekek kötelező elméleti és választható gyakorlati oktatásban is részt vesznek. Az elméleti ismeretekről kötelező vizsgát tesznek le a tanév végén. A gyakorlati oktatást is sokan választják, mert a bizonyítvány birtokában 12 helyett már 10 éves koruktól is felnőtt kíséret nélkül kerékpározhatnak (jelenleg a korhatár további csökkentését tervezik). A gyakorlati felkészítést magáncégek végzik, amelynek a költségeit az adott tartomány vagy az önkormányzat vállalja. A szigorú vizsgát a rendőrség végzi helyi kresz-parkban vagy alacsony forgalmú utakon. A tanítóképzőn külön felkészítő kurzust tartanak a jövőben tanároknak, de létezik egy pedagógus-továbbképzési programjuk is.

- 2.7. **Hollandia** – Bár Európa egyik legkerékpárosabb országában a gyerekek már 4-6 éves korukban magabiztosan kerékpároznak szüleikkel, a nem kötelező elméleti KRESZ vizsgát mégis a tanulók 90%-a, a gyakorlatit pedig 65%-a teljesíti 11 éves korukban. Az oktatás rendszere hasonló a már említett osztrák példához, azonban több cég foglalkozik mobil kresz- és ügyességi pályák iskolákba telepítésével, a gyakorlati vizsgákhoz pedig szülők (traffic parents) is segítséget nyújtanak nonprofit alapon.
- 2.8. **Csehország** – A cseh Közlekedési Minisztérium Közlekedésbiztonsági Osztálya (BESIP) koordinálja a nem kötelező, 5-5 órányi elméleti és gyakorlati oktatást a 10 éves tanulók számára, amin a részvételi arány meghaladja a 75%-ot, és akiknek 95%-a sikeres vizsgát is tesz. A Minisztérium részt vesz egy nemzetközi projektben is, és koordinálásával megvalósuló helyi, megyei, majd országos közlekedésbiztonsági verseny győztesei nemzetközi fórumon is megmérettethetik tudásukat. Civil oldalon az egyik legjelentősebb szervezet a Centrum Semafor, akik korcsoportonként tartanak különböző szintű oktatást, nyári táborokat, és saját KRESZ-parkkal is rendelkeznek.
- 2.9. **Németország** – A német rendszer sem követeli meg a 10 éves gyerekeknek a kerékpáros kresz-vizsgát, de önállóan csak a bizonyítvány birtokában kerékpározhatnak az iskolába, így a képzéseken való részvételi arány szintén nagyon magas. Az elméleti oktatást teszt sor zárja le, de a tananyag elsajátítását a gyakorlati képzést tartó rendőrök is ellenőrzik. A hangsúlyt arra fektetik, hogy társak és kísérő nélkül a gyermek az iskola körüli forgalmi csomópontokon magabiztosan és körültekintően tudjon önállóan végig menni. Az oktatás elején maguk a rendőrök ellenőrzik a kerékpárok műszaki állapotát. A vizsgáztatásban tanárok és önkéntes szülők egyaránt részt vesznek.
- 2.10. **Románia** – Egységes, központi kresz-oktatás Romániában sincsen, ugyanakkor egyre több helyi iskola szervez a magyar Bringaakadémia rendszerével azonos oktatást az uniós pályázati támogatások segítségével (Safe4Cycle). Ezek koordinátora főként a Marosszéki Községi Alapítvány, akik több helyi civil szervezettel együttműködve sikerrel tartottak már képzéseket Székelyudvarhelyen, Sepsiszentgyörgyön, Csíkszeredán, Jászvásáron stb. A 3 tanórányi elméleti képzés után az iskola udvarán felállított tanpályán 3-4 tanóra keretében gyakorlati ismereteket sajátítanak el a gyerekek. A szervezet az AcademiaVelo választható tantárgyként való beemelésének tárgyalása napjainkban zajlik.

MAGYAR GYAKORLAT

- 2.11. **Évi 3 tanóra, tanári képzés nélkül** – A Közlekedésre nevelés a Nemzeti Alaptantervben általános iskolában átlagosan évi három tanórán szerepel a Technika és életvitel tantárgy keretei között. A kötelező tanórákat egyénileg, önállóan töltik meg tartalommal, ehhez központi segítséget nem kapnak, a pedagógusok semmilyen felkészítésben nem vesznek részt, hogy közlekedést oktassanak.
- 2.12. **Egyéni kezdeményezések** – Az iskolák egy elenyésző részében elkötelezett pedagógusok tartanak KRESZ-órákat, kerékpáros foglalkozásokat, illetve készítik fel a gyerekeket különböző közlekedési versenyekre (pl. Ki a mester két keréken, Kerékpáros Iskola Kupa), de ezek sporadikus, egyéni kezdeményezések (kiemelendő például Pethő Zoltán programja a budaörsi Hermann Ottó Általános Iskolában).
- 2.13. **BringaAkadémia mint választható tantárgy (Szombathely)** – A BringaAkadémia egy civil kezdeményezésű, komplex kerékpáros közlekedésre nevelési program, amely választható tantárgyként szerepel a nemzeti alaptantervben az általános iskolák 3-4., illetve 5-6. évfolyamai számára. A kerettanterv az Oktatáskutató és Fejlesztő Intézet honlapján érhető el:

http://kerettanterv.ofi.hu/07_melleklet_miniszter/k1_07_egyeb/index_bringaakademia.html

A program bevezethető más formákban is:

- a) mindennapos testnevelés keretei között (a szombathelyi Gothard Jenő Általános Iskolában kísérleti jelleggel bevezették az 5. évfolyamon a 2016/2017-es tanévben – az eddigi tapasztalatok biztatók, részletes értékelésre azonban a tanév lezárultával kerülhet csak sor)
- b) egész napos iskolai foglalkozás keretében (erről a győri Kossuth Lajos Általános Iskolában vannak tapasztalatok)
- c) szakkör jelleggel (a 2016/2017-es tanévben három iskolában fut a szakkör, az őszi-téli hónapokban 10 tantermi, a tavaszi időszakban 10 szabadtéri, gyakorlati foglalkozással)

2.14. **BringaAkadémia mint pedagógus-továbbképzési program** – A programhoz kapcsolódik egy 30 órás akkreditált pedagógus-továbbképzési program is:

<http://pedakkred.oh.gov.hu/PedAkkred/Catalogue/CatalogueDetails.aspx?Id=4793>

Rendelkezésre álló segédeszközök:

- a) Oktatók kézikönyve (pedagógusok, illetve iskolarendszereken kívülről érkező mentorok részére)
- b) Munkafüzet: nem hivatalos tankönyv, de a szombathelyi iskolában a tanórákon, illetve a másik három iskolában ezt használják a pedagógusok
- c) Tanóravázlatok, ppt diáorok, háttéranyagok a szakkör 10 elméleti foglalkozására kidolgozva
- d) Online oktatási anyagok (videók, interaktív honlap, applikáció stb.) – kidolgozás alatt

A program kiegészíthető kerékpáros projektnapokkal, kirándulásokkal, túrákkal stb.

2.15. **Mobile Kids (MoKi) program (Mercedes, Kecskemét)** – A Mercedes-Benz kezdeményezéseként Magyarországon kívül világszerte 11 országban fut, roadshow-programok keretében. Magyarországon a Közlekedéstudományi Intézet (KTI) együttműködve iskolai programként vezették be Kecskeméten. Célja az egyébként is kötelező (azaz a nemzeti alaptantervben szereplő) évi 3 közlekedésre nevelés tanóra megfelelő szakmai tartalommal való megtöltése.

- a) **2014/2015-ös tanév, mentorképzés** – MoKi mentorok (5 fő) képzése a KTI szervezésében. A mentorok a tavaszi félévben Kecskemét összes általános iskolájának összes alsós osztályában bemutató tanórákat tartottak a gyerekeknek és a pedagógusoknak (kb. 220 osztály, 5000 gyerek elérésével). A programot kiegészítette egy rajzverseny, illetve a MoKi honlapon elérhető vetélkedő, a tanév végén pedig a MoKi Kupa, ahol a legjobb osztályok versenyeztek. Egyes iskolában kerékpáros ügyességi pálya egészítette ki a programot projektnap keretében.
- b) **2016/2017-es tanév, pedagógusképzés** – A programban részt vevő négy mentor egy napos képzéseket tartott általános iskolai pedagógusok számára (kiegészítve a kecskeméti iskolákat a Kecskeméti és a Kiskunfélegyházi járással). Segédeszközök: háttéranyagok, tanóravázlatok, ppt diáorok készültek a pedagógusoknak 1-4. évfolyamra, külön online felület a tanároknak a MoKi honlapon, munkafüzet a 1-2., illetve 3-4. évfolyamos gyerekeknek.

<http://www.kozlekedjbiztonsagosan.hu/>

2.16. **Iskola Rendőre Program** – Számos iskolában az iskola rendőre rendszeresen közlekedésbiztonsági órákat, előadásokat tart a gyerekeknek. Ez ugyan egy országos kiterjedésű program, azonban a lefedettség nagyban függ az adott kapitányság leterheltségétől, az iskola rendőre felkészültségétől.

- a) **2017, pilot képzés** – Márciusban az ORFK Országos Balesetmegelőzési Bizottsága

kezdemenyezésére és a Vuelta Sportiroda szervezésében sor került egy pilot képzésre 20 Pest megyei rendőr részvételével. Az egynapos képzésen módszertani segítséget, eszközöket adtak a rendőröknek, amelyek segítségével felkészültté váltak egy gyermekeknek szóló közlekedési foglalkozásra.

- b) **2018, megyénkenti pilot képzés** – 2018-ban további 19 képzés kerül megszervezésre minden megyében, illetve Budapesten.

2.17. **tanuloknak.hu** – Ingyenes, szakmailag helytálló közlekedésbiztonsági e-learning képzés, amely sok gyerekhez ér el, sok pedagógus használja segítségként.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 3.1. **KRESZ bevezető mondatai (sem Preambulumként, sem paragrafusként megjelölve nincs)** – A közúti közlekedés biztonsága és zavartalansága fontos társadalmi érdek. A biztonságos és zavartalan közlekedés alapvető feltétele, hogy a közlekedési szabályokat mindenki megtartsa és számíthasson arra, hogy azokat mások is megtartják. Emellett szükséges az is, hogy a közlekedés résztvevői előzékenyek és türelmesek legyenek egymással szemben.
- 3.2. **KRESZ 43. § (4) b)** – *A vezetőnek fokozottan ügyelnie kell az úttesten egyedül vagy csoportosan haladó (áthaladó) gyermekek, a koruk, testi fogyatékoságuk vagy más ok miatt saját biztonságukra ügyelni felismerhetően nem képes személyek biztonságának a megóvására.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 3.3. **A legvédtelenebb úthasználók biztonságának növelése** – A járművezetési kultúra színvonalának növelése, a járművezetői felelősségtudat kialakítása, az együttműködő közlekedés elősegítése. A járművezetők és a jogalkalmazók segítése azzal, hogy az elvárt közlekedési viselkedést nemcsak általánosságban (fokozottan ügyelni kell), hanem pontosan (szükség szerinti sebességcsökkentés, fékkészenlét) határozza meg a jogszabály.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 3.4. KRESZ javasolt új 3/A §
„ 3/A § (1) A közúti közlekedés biztonsága és zavartalansága fontos társadalmi érdek. Ezért a közlekedési szabályokat mindenki köteles betartani és számíthat rá, hogy azokat mások is betartják (bizalmi elv).
(2) Nem vonatkozik a bizalmi elv a gyermekekre, a fehér bottal vagy sárga karszalaggal közlekedő vakokra, a láthatóan fogyatékkal élőkre, és az olyan személyekre, akiknek viselkedéséből feltételezhető, hogy nem képesek a közúti forgalom veszélyeinek fölismerésére és az ennek megfelelő cselekvésre
(3) Az olyan személyekkel szemben, akikre a bizalmi elv a (2) bekezdés alapján nem vonatkozik, járművezető úgy köteles viselkedni – szükség szerint a sebesség csökkentésével és fékkészenléttel –, hogy e személyek veszélyeztetése kizárt legyen. (3) Emellett szükséges az is, hogy a közlekedés résztvevői előzékenyek és türelmesek legyenek egymással szemben.

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

- 3.5. **Ausztria** – Az [osztrák KRESZ 3. §-a](#) 1994. október 1-jétől tartalmazza teljes körűen a bizalmi elvet, kivéve a bizalmi elv alól a gyermekeket, a fehér bottal vagy sárga karszalaggal közlekedő látáskorlátozottakat, a láthatóan testi fogyatékkal élőket, továbbá azokat, akiknek viselkedéséből nyilvánvaló, hogy a közúti forgalom veszélyeinek belátására és ennek megfelelő viselkedésre nem képesek.
Külön bekezdés mondja ki, hogy ezen személyekkel szemben a járművezetőnek úgy kell viselkednie (sebességcsökkentéssel és fékkészenléttel), ami kizárja a veszélyeztetésüket.
- 3.6. **Németország** – A német [német KRESZ 3. §-a](#) – bár a sebességre vonatkozó részben, (2a) bek. – szintén pontosan meghatározza a legvédtelenebbekkel szemben elvárt járművezetői viselkedést; amikor kimondja, hogy a jármű vezetőjének úgy kell viselkednie, különösen a menetsebesség

csökkentésével, illetve fékkészenléttel, hogy a gyermekek, a segítségre szoruló és az idősebb személyek, veszélyeztetése kizárt legyen.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

A magyar KRESZ ugyan a preambulumban tartalmazza a bizalmi elv leírását, de nem hivatkozható paragrafusként.

A gyermekek – élettani, egyedfejlődési okokból – csak korlátozottan képesek szabálykövető közlekedésre. Mivel biológiailag korlátozott a szabálykövető képességük, az olyan jogi szabályozás, amely ennek ellenére is feltételezi/elvárja a gyermekektől a teljesen szabálykövető magatartást (márpedig a csonka, a kivételeket nem tartalmazó bizalmi elv ilyen), lényegében egy XXI. századi Taigetosszá változtatja a közúti közlekedést, lemond a szabálysértő gyermekek életéről, ami azért is súlyos probléma, mert az ország népessége csökken.

A módosítás híján a legvédtelenebb úthasználók speciális csoportjainak sérülnek az alkotmányos jogai. Magyarország Alaptörvénye kimondja, hogy „Magyarország védelmezi állampolgárait.” [Alapvetés G cikk (2)G], „Minden embernek joga van az élethez...” [Szabadság és felelősség, II) cikk]. Azonban a közúti közlekedésben a gépjárművek forgalma még azok szabályos közlekedése esetén is halálos veszélyt jelent mindazok számára, akik a veszély felismerésére és megfelelő reagálásra életkoruk, testi vagy szellemi adottságaik, esetleg aktuális állapotuk miatt nem képesek.

Ha a jogszabály nem határozza meg azok körét, akikkel szemben a bizalmi elv nem alkalmazható, akkor a veszélyes üzem (gépjármű) használatából fakadó veszély miatti felelősséget áttolja a veszély forrásáról (okozójáról) a veszély elszenvedőjére.

A fejlett, együttműködő közlekedési kultúra hátterében számos tényező rejlik, ám ezek között nagyon fontos a KRESZ is, hogy a közlekedésre nevelés során a járművezető tanulók a legvédtelenebbek tiszteletét tanulják meg.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 4.1. *KRESZ 3. § (1) Aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles*
- a) a közúti forgalomra, valamint a közútnak és környezetének a védelmére vonatkozó jogszabályi rendelkezéseket megtartani;
 - b) a közúti jelzések rendelkezéseinek, továbbá a forgalom irányítására, ellenőrzésére jogosultak utasításainak eleget tenni;
 - c) úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse, másokat közlekedésükben indokolatlanul ne akadályozzon, és ne zavarjon.
- 4.2. *KRESZ 39/A. § (3) A lakó-pihenő övezetben a vezetőnek fokozottan ügyelnie kell a gyalogosok (különösen a gyermekek) és a kerékpárosok biztonságára.*
- 4.3. *KRESZ 43. § (4) A vezetőnek fokozottan ügyelnie kell az úttesten*
- a) villamos megállóhelynél levő járdaszívet és az ahhoz közelebb eső járda között áthaladó gyalogosok, a menetrend szerint közlekedő járművek megállóhelyéről az úttestre lelépő gyalogosok, az autóbuszra felszálló és arról leszálló gyermekek, továbbá
 - b) egyedül vagy csoportosan haladó (áthaladó) gyermekek, a koruk, testi fogyatékoságuk vagy más ok miatt saját biztonságukra ügyelni felismerhetően nem képes személyek biztonságának a megóvására.
- 4.4. *1988. évi I. tv a közúti közlekedésről 12. § (6) A közúti forgalmi rend kialakításánál különös figyelmet kell fordítani a gyalogos átkelőhelyek elhelyezésére és megjelölésére, a közúti csomópontok és vasúti átjárók forgalmának szabályozására, a gyalogos- és kerékpáros forgalom biztonságára és - belterületen - a tömegközlekedés zavartalanságára. Fokozottan védeni kell a közúti forgalomban résztvevő gyermekeket, időskorúakat, valamint a mozgáskorlátozottakat és egyéb testi fogyatékosokat.*
- 4.5. *2009. évi C. törvény a Közúti Közlekedési Egyezmény módosításának kihirdetéséről 7. cikk. 3. A járművezetőknek különös figyelmet kell fordítani a legvédtelenebb úthasználókra, úgymint a gyalogosokra, kerékpárosokra és főleg a gyerekekre, az idős és mozgáskorlátozott személyekre.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 4.6. A javasolt módosítás célja a 1980. évi 3. törvényerejű rendelettel kihirdetett 1968. évi bécsi Közúti Közlekedési Egyezményt módosító 2009. évi C. törvény rendelkezéseinek való megfelelés – a legvédtelenebb közlekedők védelmének megteremtése érdekében. A közlekedők ezen jogszabályokkal még a vezetői tanulmányaik alatt sem találkoznak, így indokolt, hogy az elvi szintű rendelkezés a KRESZ-ben is kitüntetett helyet kapjon.
- 4.7. Az Egyezmény „2. fejezet, 7. cikkely (3) A járművezetőknek különös figyelmet kell fordítani a legvédtelenebb úthasználókra, úgymint a gyalogosokra, kerékpárosokra és főleg a gyerekekre, az idős és mozgáskorlátozott személyekre” – rendelkezés kodifikálása a KRESZ bevezető szakaszaiba.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

4.8. KRESZ módosított 3. § (1) Aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles...

a) a közúti forgalomra, valamint a közútnak és környezetének a védelmére vonatkozó jogszabályi rendelkezéseket megtartani;

b) a közúti jelzések rendelkezéseinek, továbbá a forgalom irányítására, ellenőrzésére jogosultak utasításainak eleget tenni;

c) úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse, másokat közlekedésükben indokolatlanul ne akadályozzon, és ne zavarjon;

d) járművezetőként az a)-c) pontokban foglalt kötelezettségek teljesítésekor fokozott figyelmet fordítani a legvédtelenebb úthasználókra, úgymint a gyalogosokra, kerékpárosokra és különösen a gyerekekre, az idős és mozgáskorlátozott személyekre.

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

4.9. Az angol [Higway Code \(204\)](#) a német Straßenverkehrsordnung (3. §) rendelkezéseihez hasonlóan szintén megfelelően emelte be a Bécsi Egyezmény rendelkezéseit. Felsorolj a legvédtelenebb közlekedőket: gyalogosok, kerékpárosok, motorkerékpárosok és lovon közlekedők. Különös figyelmet ír elő a gyerekekre, idősekre, mozgásukban korlátozottakra, továbbá a tanuló és gyakorló vezetőkre.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

4.10. **Védtelenek általános védelmének elve** – A hatályos magyar KRESZ (bevezető szakaszaiban) a közlekedőket egységesen kezeli, a Bécsi Egyezményt kihirdető törvényi rendelkezés ellenére. A magyar jogrendszer egyes területein főszabályszerűen igaz, hogy a szabályozás területén valamilyen szempontból hátrányosabb vagy védtelenebb, kiszolgáltatottabb helyzetűekre különös figyelmet fordító, védelmező, méltányos rendelkezések vonatkoznak.

4.11. **Csak gyalogosok védelme** – A gyalogosokkal szemben tanúsítandó magatartás szabályozásánál (43. § (4), lásd a 4.3 pontot) találunk egyedül védteleneket óvó intézkedést a KRESZ-ben, vagyis a kerékpárosokkal szemben elvileg szabály szerint fokozott figyelmet senki sem köteles tanúsítani.

4.12. **Jogalkalmazók tájékoztatása** – A rendelkezés KRESZ általános elvi, bevezető rendelkezései közé történő felvétele azért is fontos, mert ez az egyedüli jogszabály, amellyel a gépjárművezetői képzések során minden leendő vezető találkozik, így a társadalom általános közlekedési szemlélete közvetlenül is formálható.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

5.1. KRESZ 1. sz. függelék II.

- a) *Jármű: közúti szállító- vagy vontató eszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is. A mozgáskorlátozottak közlekedésére szolgáló, emberi erővel tolt vagy hajtott kerekes szék és a gépi meghajtású kerekes szék - ha sík úton önerejéből 10 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes, továbbá a gyermekkocsi és a talicska - azonban nem minősül járműnek. Az ilyen eszközökkel közlekedő személyek gyalogosoknak minősülnek.*

(...)

- r) *Segédmotoros kerékpár: a külön jogszabályban L1e járműkategóriába sorolt kétkerekű, L2e járműkategóriába sorolt háromkerekű jármű, továbbá az L6e járműkategóriába sorolt quad és mopedautó.*

- r/1. *Kerékpár: olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti. A kerékpáron a kerékpárt nem hajtó személy is szállítható erre alkalmas ülésen. A kerékpáron utánfutó vontatására alkalmas berendezés helyezhető el.*

5/1990 KöHÉM rendelet B függ. I. 1. cikk (1) h) Ez a függelék nem vonatkozik ... pedálos rásegítéssel rendelkező kerékpárra, amely külső, folyamatos 0,25 kW névleges teljesítményű elektromos motorral rendelkezik, amelynek teljesítmény-leadása fokozatosan csökken és megszűnik, amint a jármű eléri a 25 km/ó sebességet, vagy előbb, ha a kerékpáros abbahagyja a pedál hajtását

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 5.2. **Jármű fogalmának tisztázása** – a hatályos KRESZ a közlekedők definiálását tekintve számos hiányossággal rendelkezik. A gyalogos definiálása INDIREKT, a jármű definiálása pedig túlságosan nagyvonalú, majd minden gépi meghajtású „eszköz” járműnek tekintendő. Így a hatályos KRESZ-ben egyenként definiált járművek, gépjárművek halmazánál nagyobb a járművek halmaza. Ennek megoldására javasoljuk a modulokból való építkezést, hogy az egyedi járművek együttese adja ki a járműveket, tehát a definíció egyszerűen az összegzésük legyen. (A műszaki feltételeiket a 6/1990-es KöHÉM Rendeletben kell megadni, de maga az eszköz a KRESZ-ben van definiálva.)

- 5.3. **Két új eszköz definiálását tartjuk fontosnak**, hiszen a gyalogosok közlekedésére szolgáló eszközök jelen vannak a közlekedésben, nem célszerű szemet hunyni a jelenlétük kapcsán:

- a) Gyalogos eszköz,
b) Könnyű szállító eszköz.

Mindkettőnek akkor és csak akkor van értelme, ha a különféle közlekedési terekben meghatározzuk a lehetséges közlekedésüket és megadjuk a maximálisan választható sebességüket. (A kerékpárosokhoz tartozó 10-20-30-40 km/órás sebességek eddig sem voltak komolyan vehetőek, azok eltörlését javasoljuk.)

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

- 5.5. **Európai és hazai jogharmonizáció** – A jármű, segédmotoros kerékpár és kerékpár fogalmát is aktualizálni szükséges az európai szabályozással (Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete) és az a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990 KöHÉM rendelet szövegével összhangban.
- 5.6. **Szabályozó rendelkezések áthelyezése** – A jelenlegi definiáló szabály szabályozási kérdésekkel is foglalkozik (utas szállítása, vontató csatlakoztatása). Jogdogmatikailag helyesebb, ha az ilyen szabályozó rendelkezések a többi szabályozó rendelkezés között, az 54. § paragrafusba kerülnek át.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 5.7. *KRESZ 5. § (1) A közlekedésben olyan járművel szabad részt venni,*
- c) amely az 1. számú függelékben meghatározásra került*
- d) amelynek jogszabályban meghatározott érvényes hatósági engedélye van;*

Változás 1 függelékben:

- 5.8. **I. Közlekedési terekkel kapcsolatos fogalmak (I. Az úttal kapcsolatos fogalmak helyett)**
- a) Út: a közúti közlekedés résztvevői közlekedésére szolgáló közterület (közút), illetőleg magánterület (közforgalom elől el nem zárt magánút).**
- 5.9. **II. A közúti közlekedés résztvevőivel kapcsolatos fogalmak (II. A közúti járművekkel kapcsolatos fogalmak helyett)**
- 5.10. **Gyalogos: Úton gyalogosan, mozgáskorlátozottak közlekedésére szolgáló, emberi erővel tolt vagy hajtott kerekes székkel, gépi meghajtású kerekes székkel - ha sík úton önerejéből 10 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes-, továbbá gyermekkocsival vagy talicskával közlekedő, vagy gyalogos eszközzel közlekedő személy.**
- 5.11. **Gyalogos eszköz:**
- a) Legfeljebb egy irányító személyt szállító, legfeljebb 80 cm széles eszköz, a gyalogos eszközzel közlekedő személy gyalogosnak minősül.**
- b) (módosítás szükséges 1. sz. függelék I. b pontjában: A járdán maximum 10 km/h -s sebességgel közlekedhet.)**
1. **Járműnek minősülnek a következő eszközök:**
- (...)
- w) Könnyű közlekedési eszköz: Olyan legalább kétkerekű gyalogos eszköz, amely emberi erővel, vagy elektromos motorral hozható mozgásba és legfeljebb 25 km/h sebességet érhet el, maximum 80 cm széles lehet. Legalább egy kereke kormány szerkezettel kormányozható. Megfelelő műszaki feltételek biztosítása esetén (külön jogszabályban meghatározva) az útnak a járművek közlekedésére szolgáló részét veszi igénybe.**
- r) Segédmotoros kerékpár: a külön jogszabályban L1e járműkategóriába sorolt kétkerekű, L2e járműkategóriába sorolt háromkerekű jármű, továbbá az L6e járműkategóriába sorolt quad**

és mopedautó, valamint olyan, legfeljebb háromkerekű jármű, ami motoros hajtással 25 km/h-s sebességnél nagyobb sebességet érhet el.

r/1. Kerékpár: olyan, legfeljebb 100 cm szélességű kétkerekű, vagy legfeljebb 110 cm szélességű kettőnél több kerekű emberi erővel hajtható jármű, ami legfeljebb 250 W teljesítményű elektromos motorral van felszerelve, mellyel hajtva legfeljebb 25 km/h sebességet érhet el. A kerékpár, és vontatmánya max. 110 cm széles lehet. Legalább egy kereke kormány szerkezettel kormányozható.

KRESZ 54. §-a kiegészül: A kerékpáron egy irányító személy van és legfeljebb 2 személy szállítható biztonságosan erre alkalmas ülésen (rögzítetten!).

- 5.12. A könnyű közlekedési eszköz használható gyalogos eszközként és járműként. Járműként közlekedve a kerékpárosokkal azonos közlekedési tereket vehetik igénybe és ugyanazok a szabályok vonatkoznak rájuk, mint a kerékpárosokra, kivéve a sebességet
- 5.13. Ahhoz, hogy a gyalogos eszközök és a könnyű közlekedési eszközök beintegrálhatóak legyenek a közlekedésbe fontos a KRESZ sebességhatárookra vonatkozó részét is módosítani, kiegészíteni. **A kiegészítést sárga háttérrel jelöltük.**

Csak a jogszabályban nevesített eszközök vehetnek részt a közúti forgalomban.

Sebesség

- 5.14. KRESZ 26. § (1) Az egyes járművekkel és gyalogos eszközökkel - ha e rendelet másként nem rendelkezik - legfeljebb a következő sebességgel szabad közlekedni:

a)^{*} személygépkocsival, motorkerékpárral, 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsival

aa) autópályán	130 km/óra,
ab) autóúton	110 km/óra,
ac) lakott területen kívül egyéb úton	90 km/óra,
ad) lakott területen	50 km/óra.

a/1.^{*} a külön jogszabályban^{*} meghatározott követelményeknek megfelelő autóbusszal

- autópályán	100 km/óra,
- lakott területen kívül, egyéb úton	70 km/óra,
- lakott területen	50 km/óra.

b)^{*} egyéb gépjárművel - kivéve teherszállításra kialakított motoros triciklit -, valamint gépjárműből és pótkocsiból álló járműszerelvénnyel

autópályán	80 km/óra,
lakott területen kívül egyéb úton	70 km/óra,
lakott területen	50 km/óra,
c) villamossal	50 km/óra,
d) [*] teherszállításra kialakított motoros triciklivel,	40 km/óra,

da)* lakott területen kívül kerékpárral, ha a	50 km/óra,
db)* lakott területen kívül kerékpárral, ha a	40 km/óra,
d/1.* hólánccal felszerelt gépjárművel	50 km/óra,
d/2.* a kerékpárúton közlekedő járművel	30 km/óra,
d/3.* a gyalog- és kerékpárúton közlekedő	20 km/óra,
e)* mezőgazdasági vontatóval, valamint	
f) lassú járművel, valamint lassú járműből és	
g) olyan járművel, amelynek kerekei fűvott	
h) pótkocsinak nem minősülő fék nélküli	
i) könnyű közlekedési eszköz járműként	25 km/óra
j) gyalogos eszköz	10 km/óra

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

5.15. 2017. január 1-jétől érvényben lévő európai szabályozás

"L1e-A "powered cycles" are defined as cycles designed to pedal, equipped with an auxiliary propulsion with the primary aim to aid pedalling. The propulsion should be limited at a speed of 25 km/h and its maximum continuous rated power should not exceed 1000 W. L1e-A includes two-, three- and four-wheel vehicles, i.e. also electric cargo bikes with more than two wheels. L1e-B "mopeds" are defined as vehicles with a maximum design speed of more than 25 km/h and up to 45 km/h and a maximum continuous rated power of in between 1000 W and 4000 W.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

5.16. **Pedelec / cargo pedelec** – A jelenlegi KRESZ nem ismeri a pedelec, vagyis az elektromos rásegítésű kerékpár fogalmát. A kerékpár esetében annyit határoz meg, hogy emberi erő hajtja, amit legfeljebb 300 W-os motor segít. Az 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet ezzel szemben ismeri a "elektromos rásegítéssel rendelkező kerékpárok" fogalmát, a teljesítménykorlátot 250 W-ban, a sebességkorlátot 25 km/h-ban határozza meg. Egy teherszállító pedelec kerékpár azonban gyakran nagyobb teljesítményű, mint 250-300 W, mégsem gyorsabb mint a KöHÉM rendeletben kikötött 25 km/h.

5.17. **Pedelec / elektromos kerékpár** – Ráadásul a gyakorlatban elterjedtek olyan járművek, melyek pedállal és kézi kapcsolóval működtetett elektromotorral is hajtottak, és a motor nem rásegít a pedálózásra, hanem meghajtja a járművet. Ezek műszaki- és barkácsáruházakban kaphatók, jellemző használójuk az idősebb korosztály, rendszerint a kerékpáros infrastruktúrán közlekednek vele, ami jelenleg jogszabályellenes, mivel jogilag segédmotorkerékpárnak minősülnének, tehát kötelező biztosítást kellene rá kötni, sisakot viselni, és az úttesten kellene velük közlekedni. A jogszabályban meg kell jeleníteni az elektromos rásegítéssel rendelkező kerékpár fogalmát, és javasolt bevezetni az elektromos kerékpár fogalmát (pl. Suhanó elektromos kerékpár). Mindkettő esetében a meghajtás végsebességére 25 km/h-s felső határt kell megszabni, eddig tekinthető a jármű kerékpárnak. Amennyiben a meghajtás e feletti sebességre képes, akkor segédmotoros kerékpárnak tekintendő.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 6.1. *KRESZ 8. § (3) Ha az (1) bekezdésben említett fényjelző készülék lámpái az álló vagy a haladó gyalogos mellett kerékpárt is mutatnak, a (2) bekezdés rendelkezései - értelemszerűen - az úttestet keresztező kerékpárúton haladó kerékpárosra is vonatkoznak.*
- 6.2. *KRESZ 9. § (1) b) a kerékpárút vagy kerékpársáv forgalmának irányítására szolgáló fényjelző készülék: három (felül kör alakú vagy kerékpárt mutató piros-, középen kör alakú vagy kerékpárt mutató sárga-, alul kör alakú vagy kerékpárt mutató zöldfényű) lámpából áll, és sorrendben zöld, sárga, piros, majd együtt piros és sárga fényjelzést ad;*
- 6.3. *KRESZ 31. § (5) Elsőbbséget kell adni, ha a 28. § (2) bekezdésében foglaltakból más nem következik*
b) jobbra bekanyarodó járművel a kerékpársávon vagy az úttest mellett levő, attól jobbra eső kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton érkező jármű és gyalogos részére,
- 6.4. *KRESZ 36. § (1) Olyan úttesten, amelyen az azonos irányú forgalom számára két vagy több forgalmi sáv van (párhuzamos közlekedésre alkalmas úttest) - a (2)-(4) bekezdésben említett eseteket kivéve - a külső (jobb szélső) forgalmi sávban kell közlekedni. Más forgalmi sávra ráhajtani csak előzés, balra bekanyarodás, illetőleg megfordulás céljából szabad. Az autóbusz öbölt, az autóbusz forgalmi sávot, a kapaszkodósávot, a gyorsító- és a lassítószávot, valamint a kerékpársávot a párhuzamos közlekedés szempontjából figyelmen kívül kell hagyni.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 6.5. A jogszabály bizonyos helyeken pontosításra, kiegészítésre szorul.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 6.6. *KRESZ módosított 8. § (3) Ha az (1) bekezdésben említett fényjelző készülék lámpái az álló vagy a haladó gyalogos mellett kerékpárt is mutatnak, a (2) bekezdés rendelkezései - értelemszerűen - az úttestet keresztező kerékpárúton, **gyalog- és kerékpárúton** haladó kerékpárosra is vonatkoznak.*
- 6.7. *KRESZ módosított 9. § (1) b) a kerékpárút, kerékpársáv **vagy nyitott kerékpársáv** forgalmának irányítására szolgáló fényjelző készülék: három (felül kör alakú vagy kerékpárt mutató piros-, középen kör alakú vagy kerékpárt mutató sárga-, alul kör alakú vagy kerékpárt mutató zöldfényű) lámpából áll, és sorrendben zöld, sárga, piros, majd együtt piros és sárga fényjelzést ad;*
- 6.8. *KRESZ módosított 31. § (5) Elsőbbséget kell adni, ha a 28. § (2) bekezdésében foglaltakból más nem következik*
*b) jobbra bekanyarodó járművel a kerékpársávon, **nyitott kerékpársávon** vagy az úttest mellett levő, attól jobbra eső kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton érkező jármű és gyalogos részére,*
- 6.9. *KRESZ módosított 36. § (1) Olyan úttesten, amelyen az azonos irányú forgalom számára két vagy több forgalmi sáv van (párhuzamos közlekedésre alkalmas úttest) - a (2)-(4) bekezdésben említett eseteket kivéve - a külső (jobb szélső) forgalmi sávban kell közlekedni. Más forgalmi sávra ráhajtani csak előzés, balra bekanyarodás, illetőleg megfordulás céljából szabad. Az autóbusz öbölt, az autóbusz forgalmi sávot, a kapaszkodósávot, a gyorsító- és a lassítószávot, ~~valamint~~ a kerékpársávot, **valamint a nyitott kerékpársávot** a párhuzamos közlekedés szempontjából*

figyelmen kívül kell hagyni.

7. INFRASTRUKTÚRA ÉS ÚTKÖRNYEZET SZEREPÉNEK FELTÁRÁSA A KÖZÚTI BALESETEKBEN

A KRESZ módosítási javaslata kapcsán is rendkívül fontosnak tartjuk felhívni a figyelmet, hogy az egyes közúti balesetek (és konfliktusok) kialakulása során nem hagyható figyelmen kívül az infrastruktúra kialakítása, az alkalmazott jelzések rendszere, illetve az útkörnyezet hatása. E tényezők lehetséges szerepe kiemelten vizsgálendő baleseti sűrűsödési helyeken és baleseti gócpontoknál.

Számos példát lehet hozni olyan helyszínekre, amelyek a vonatkozó előírásoknak alapvetően megfelelnek, azonban az útkörnyezet, a helyszínen kombinált elemek együttes működése, a forgalomlefordulási jellemzők vagy egyéb tényezők miatt baleseti gócpontként jelennek meg (Komjádi Uszoda előtti balra kanyarodási lehetőség (néhány éve megszüntették); Árpád-híd budai hídfőjénél a Serfőző utcából jobbra kanyarodók és a kerékpárosok közötti gyakori konfliktusok, ütközés; stb.).

A javaslatunk lényege, hogy a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 176/2011. (VIII. 31.) Korm. rendeletben meghatározott **közúti biztonsági felülvizsgálat** elvégzése lakott területi közutak esetében baleseti sűrűsödési helyeken és baleseti gócpontoknál is kötelező legyen. (Jelenleg a közúti biztonsági felülvizsgálatra vonatkozó előírások lakott területi utakra, az országos közutak átkelési szakaszait kivéve csak abban az esetben vonatkoznak, ha azok keresztmetszeti forgalma 10.000 E/nap értéknél nagyobb.) Már készült hasonló jellegű módosítási javaslat a 176/2011 (VIII.31) Korm. rendelet módosítására, célunk lehet ennek erősítése, kiegészítése is.

Javasoljuk kidolgozni azokat a feltételeket, amelyek alapján bizonyos számú/súlyosságú baleseteket követően – az út kategóriájától és forgalom nagyságától függetlenül – közlekedésbiztonsági felülvizsgálat elvégzése szükséges. A javasolt módosításban elengedhetetlen mind a közlekedésbiztonsági felülvizsgálat elvégzéséhez, illetve a feltárt problémák kezeléséhez határidők rögzítése. Továbbá rendkívül fontos feladat a baleseti adatok helyazonosításának állandó javítása, megbízhatóságának növelése.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 8.1. *KRESZ 26. § (4) A jármű sebességét az (1)-(3) bekezdésben említett sebességhatárokon belül úgy kell megválasztani, hogy a vezető járművét meg tudja állítani az általa belátott távolságon belül és minden olyan akadály előtt, amelyre az adott körülmények között számítani kell.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 8.2. *A járművezetők felelősségtudatának növelése.*

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 8.3. *A KRESZ 26. § (4)*

A jármű sebességét az (1)-(3) bekezdésben említett sebességhatárokon belül úgy kell megválasztani, hogy a vezető járművét meg tudja állítani az általa belátott távolságon belül és minden olyan akadály előtt, amelyre az adott körülmények között számítani kell.

Lakott területen gyalogosokra – különösen gyermekekre – és kerékpárosokra mindig számítani kell.

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

- 8.4. ***Svájc*** – *Előírják, hogy a járművezető köteles csökkeneteni a sebességet, szükség esetén meg kell állnia, ha az út mellett gyermekek nem figyelnek a forgalomra. ([Verkehrsregelverordnung, VRV, SR 741.11, Art.4 Abs.3](#)).*

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 8.5. Sokak számára a járművezetés elősorban élményt jelent, és kevésbé tudatosul bennük, hogy a gépjármű veszélyes üzem. Különösen városi körülmények között, ahol valóban mindig számítani kell gyalogosokra, ezen belül is gyermekekre, idősekre, fogyatékkal élőkre, vagy alkoholos befolyásoltság alatt lévő személyekre. Számítani kell arra is, hogy valamelyik gyalogos esetleg szabálytalanul közlekedik, ám a közúti közlekedésnek ezzel együtt is biztonságosnak kell lennie. Ez csak úgy lehetséges, ha a fokozott veszélypotenciállal bíró gépjárművek vezetői figyelmesen, körültekintően és óvatosan közlekednek, számítva a veszélyforrásokra.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

9.1. KRESZ 21. §

(6) A gyalogos az úttestre akkor léphet, ha meggyőződött annak veszélytelenségéről. Az úttestre váratlanul nem léphet, köteles az úttesten késedelem nélkül átmenni és tartózkodni minden olyan magatartástól, amely a járművek vezetőit megzavarhatja vagy megtévesztheti.

(7) A kijelölt gyalogosátkelőhelyen áthaladó gyalogosnak a járművekkel szemben elsőbbsége van. Ugyancsak elsőbbsége van – kijelölt gyalogosátkelőhely hiányában is – az útkereszteződésnél áthaladó gyalogosnak azokkal a járművekkel szemben, amelyek arra az útra kanyarodnak be, amelyen a gyalogos áthalad. A megkülönböztető jelzéseket használó gépjárművekkel szemben azonban a gyalogosnak elsőbbsége ezeken a helyeken sincs.

(8) A gyalogos olyan helyen, ahol a járművekkel szemben elsőbbsége nincs, mielőtt az úttestre lép, köteles meggyőződni arról, hogy áthaladásával a járműforgalmat nem zavarja. Nem léphet az úttestre, ha a jármű olyan közel van, hogy annak zavarása nélkül az úttesten átmenni nem tud.

(9) A gyalogosnak tilos

a) híd, alagút, aluljáró, felüljáró úttestjén áthaladni;

b) olyan helyen, ahol a járművekkel szemben elsőbbsége nincs, a szabad kilátást gátló akadály (nagyobb álló jármű stb.) közelében az úttestre lépni;

c) lánc-, illetőleg csőkorlátot, sorompót kinyitni, azon átmászni, alatta átbújni, illetőleg azt megkerülve elzárt területre (úttest, útszakasz, vasúti pálya stb.) lépni;

d) villamospályán közlekedni, vasúti vagy zárt villamospályán - a kiépített átkelőhelyen kívül - áthaladni;

e) autópályán (a leállósávon is) közlekedni, valamint áthaladni;

f) autóúton (a leállósávon és az útpadkán is) közlekedni, valamint útkereszteződésen kívül áthaladni;

g) az úttesten áthaladni, ha a közelben gyalogos alul- vagy felüljáró van.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

9.2. Az úttestre lépés szabályozásának egyértelműsítése. A legvédtelenebb úthasználók életének, közlekedésük biztonságának védelme.

9.3. A gyalogosok KRESZ előtti egyenlőségének biztosítása.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: *szürke szöveg*: nem releváns szövegrész; *áthúzott szöveg*: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; *vastagon szedett szöveg*: javasolt új rendelkezés

9.4. A KRESZ 21. § (6) bekezdés szövegének törlése és új szöveg felvétele, a (8) bekezdés szövegének módosítása, az alábbiak szerint [a (7) bekezdés változatlan]:

(6) Kijelölt gyalogosátkelőhelyen áthaladni szándékozó gyalogosnak kell tekinteni azt a gyalogost, aki a kijelölt gyalogosátkelőhely felé halad, vagy már előtte az úttest mellett, vagy járdaszíjeden áll.

(7) A kijelölt gyalogosátkelőhelyen áthaladó, vagy áthaladni szándékozó gyalogosnak a járművekkel szemben elsőbbsége van. Ugyancsak elsőbbsége van – kijelölt gyalogosátkelőhely hiányában is – az útkereszteződésnél áthaladó, vagy áthaladni szándékozó gyalogosnak azokkal a járművekkel szemben, amelyek arra az útra kanyarodnak be, amelyen a gyalogos áthalad. A megkülönböztető jelzéseket használó gépjárművekkel szemben azonban a gyalogosnak

elsőbbsége ezeken a helyeken sincs.

*(8) A gyalogos olyan helyen, ahol a járművekkel szemben elsőbbsége nincs, **mielőtt az úttestre lép, köteles meggyőződni arról, hogy áthaladásával a járműforgalmat nem zavarja az úttestre akkor léphet, ha meggyőződött annak veszélytelenségéről.** Nem léphet az úttestre, ha a jármű olyan közel van, hogy annak akadályozása nélkül az úttesten átmenni nem tud.*

- 9.5. *A KRESZ 21. § (9) bekezdésének kiegészítése az alábbi (vagy hasonló) szabályozással: **h) az úttesten áthaladás során indokolatlanul késlekedni, áthaladási szándéka tekintetében a járművek vezetőit megtéveszteni.***

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

- 9.6. **Svájc** – Nem csupán komolyan veszik, hogy a különböző módokon közlekedők elsőbbségi joga egyenlő, hanem a KRESZ-ükben külön deklarálják ([Verkehrsregelverordnung, VRV, SR 741.11, Art.14 Abs.4](#)), hogy a motor nélküli járművek, a kerékpárok vezetői, a lovaglók, nagyállatok hajtói elsőbbség szempontjából a gépjárművezetőkkel egyenjogúak.
- 9.7. **Németország** – A KRESZ (StVO) az „átkelőt felismerhetően használni kívánják” (den Überweg erkennbar benutzen wollen), fordulattal utal a még nem az átkelőhelyen tartózkodó, de átkelni szándékozó gyalogosokra.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 9.8. A KRESZ jelenleg nem tekinti egyenlőnek a közlekedőket a gyalogosok úttestre lépésének szabályozásában: indokolatlan megkülönböztetést tesz az állampolgárok között az éppen aktuális közlekedési módjuk szerint. Hiába van elsőbbsége a gyalogosnak a gyalogosátkelőhelyen, csak akkor léphet le az úttestre, ha meggyőződött annak veszélytelenségéről (21. § 6. bek.). Vagyis a közlekedés egyik (ráadásul védtelen) résztvevőjétől megköveteli azt, hogy elsőbbségi helyzetben még vizsgálódnia kelljen, míg más közlekedőtől pl. gépjármű–gépjármű viszonyában az elsőbbségi helyzetben lévőtől egyáltalán nem kéri ugyanezt. (Az elsőbbség fogalma a KRESZ I. sz. függelék III. fejezet b) pontja szerint: „Elsőbbség: továbbhaladási jog a közlekedés más résztvevőjével szemben. Azt a járművet, amelynek elsőbbsége van, az elsőbbségadásra kötelezett nem kényszerítheti haladási irányának vagy sebességének hirtelen megváltoztatására. Azt a gyalogost, akinek elsőbbsége van, az elsőbbségre kötelezett nem akadályozhatja és nem zavarhatja áthaladásában.”) A hatályos KRESZ 21. § (8) bekezdése tiltja a járművezetők zavarását a gyalogos átkelésekor. A zavarás fogalma azonban sehol nincs definiálva. Ráadásul ez így rendkívül szigorú, mert a zavarás általában – definíció híján is – a legenyhébb interakció a zavarás – akadályozás – veszélyeztetés skálán, azaz a magyar KRESZ szerint például az a kisiskolás, aki kiáll az út szélére az iskolakapuval szemben, és felteszi a kezét a közeledő autó felé, zavarja azt – és ezért szabálytalan...(?)
- 9.9. A hatályos 21. § (6) és (8) bekezdése között átfedés van, az egyik általában szól a gyalogosok úttestre lépéséről (akár van kijelölt gyalogosátkelőhely, akár nincs), a másik pedig arról az esetről, amikor nincs kijelölt gyalogosátkelőhely.
- 9.10. A javasolt szabályozással – általános esetben – a gyalogos bárhol átmehet az úttesten, ha az veszélytelen, de a járművek vezetőit nem akadályozhatja, és nem is tévesztheti meg. Ez azonban nem vonatkozik a kijelölt gyalogosátkelőhelyre, mert ott elsőbbséggel haladhat, tehát akár akadályozhatja is a járműveket, továbbá indokoltan késlekedhet is (pl. makacs a kutya, nem oldott ki rendesen a babakocsi fékje).
Másképp a tiltásoknál felsorolja az indokolatlan késlekedést, a megtévesztést, ami a közlekedési helyzet megjelölése hiányában a gyalogosátkelőhelyre is vonatkozik, és biztosítja, hogy a módosítás következtében ne sérüljön a járműforgalom folyamatosságához fűződő érdek sem.

- 9.11. 2010-ben Tuniszban, a Közlekedésbiztonsági kampányok 6. nemzetközi fesztiválján 23 ország 30 plakátjának versenyében méltán ért el első helyezést az ORFK-OBB valóban tökéletes óriásplakátja. A javasolt módosítás eredményeképp egzaktan bekerül a jogszabályba is a plakáton megfogalmazott alapvető követelmény.



10. KIJELÖLT GYALOGOS ÁTKELŐHELYNÉL, AMENNYIBEN OTT GYALOGOS TARTÓZKODIK MEGÁLLÁSI KÖTELEZETTSÉG ELŐÍRÁSA

HATÁLYOS JOGI SZABÁLYOZÁS

10.1. KRESZ 43. § (1-2) - Magatartás a gyalogosok védelmében

43. § (1) Kijelölt gyalogosátkelőhelyen a járművel a gyalogosnak elsőbbséget kell adni. Útkereszteződésnél a bekanyarodó járművel - kijelölt gyalogosátkelőhely hiányában is - elsőbbséget kell adni a gyalogosnak, ha azon az úttesten halad át, amelyre a jármű bekanyarodik.

(2) * Azt a helyet, ahol az (1) bekezdés értelmében a gyalogosnak elsőbbsége van, a jármű vezetőjének csak olyan sebességgel szabad megközelítenie, hogy a jármű vezetője az elsőbbségadási kötelezettségének eleget tudjon tenni. A jármű vezetőjének a kijelölt gyalogosátkelőhelyet csak fokozott óvatossággal és olyan sebességgel szabad megközelítenie, hogy a járművel, amennyiben szükséges, a gyalogos átkelőhely előtt meg is tudjon állni.

10.2. KRESZ 21. § - Gyalogosokra vonatkozó előírás:

(6) A gyalogos az úttestre akkor léphet, ha meggyőződött annak veszélytelenségéről. Az úttestre váratlanul nem léphet, köteles az úttesten késedelem nélkül átmenni és tartózkodni minden olyan magatartástól, amely a járművek vezetőit megzavarhatja, vagy megtévesztheti.

(8) A gyalogos olyan helyen, ahol a járművekkel szemben elsőbbsége nincs, mielőtt az úttestre lép, köteles meggyőződni arról, hogy áthaladásával a járműforgalmat nem zavarja. Nem léphet az úttestre, ha a jármű olyan közel van, hogy annak zavarása nélkül az úttesten átmenni nem tud.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

10.3. Közlekedésbiztonság növelése a kijelölt gyalogos átkelőhelyeknél, illetve a kötelezettségek egyértelműsítése. Jelenlegi szabályozásban mindkét résztvevőre kötelezettséget ír elő (gyalogosra és gépjárműre egyaránt), miközben a kijelölt gyalogos átkelőhely az a hely, ahol a gyalogosnak joga van a „zavartalan haladáshoz”, ami a legerősebb jog a KRESZ-ben. Ennek érvényesítésére teszünk javaslatot.

10.4. (Jog a zavartalan haladáshoz: Azt a gyalogost vagy járművezetőt, akinek joga van a zavartalan haladáshoz, kötelezett nem kényszerítheti haladási irányának vagy sebességének a megváltoztatására.)

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

10.5. KRESZ 43. § (2) bekezdés – **A gyalogos elsőbbségének biztosítása érdekében működő fényjelző készülékkel nem biztosított gyalogosátkelőhely előtt meg kell állni: ha a járművezető által igénybevett forgalmi sáv mellett a gyalogos haladási helyén, a gyalogosátkelőhelynél áthaladni szándékozó gyalogos tartózkodik, (illetve) ha a járművezető által igénybevett forgalmi sáv melletti forgalmi sávban a gyalogosátkelőhelyen gyalogos halad.**

10.6. (2+) **A gyalogos elsőbbségének biztosítása érdekében működő fényjelző készülékkel nem**

biztosított gyalogos-átkelőhely előtt meg kell állni:

- a) ha a járművezető által igénybevett forgalmi sáv mellett (járdán, járdaszigeten) a gyalogos-átkelőhelynél áthaladni szándékozó gyalogos tartózkodik és az igénybevett sávban szándékozik megkezdeni az átkelést;
- b) ha a járművezető által igénybevett forgalmi sáv mellett forgalmi sávban a gyalogos-átkelőhelyen gyalogos halad a járművezető által igénybevett forgalmi sáv felé;
- c) ha a járművezető által igénybevett forgalmi sávban tartózkodik.

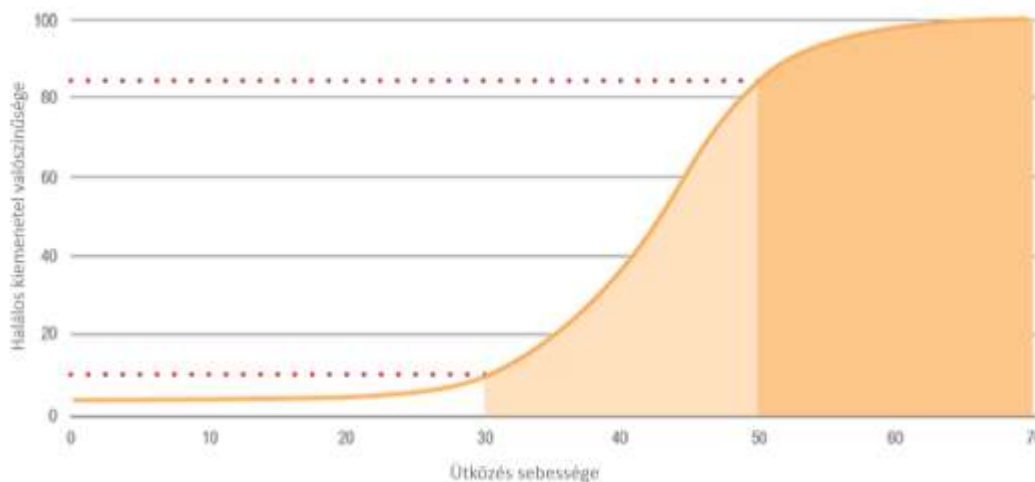
10.7. (2++) **Ha az úton működő fényjelző készülékkel nem biztosított gyalogos-átkelőhely teljes beláthatósága nem biztosított, legfeljebb akkora sebességgel szabad közlekedni, amely a gyalogos-átkelőhely előtti megállást a forgalom menetében szokásos, normális lassulást biztosító fékezéssel lehetővé teszi.**

RÉSZLETES INDOKLÁS

A gyalogoselütések esetében a kimenetel szempontjából a gépjármű sebessége a legfontosabb tényező. Egy 50 km/h-val haladó gépjármű mozgási energiája nagyságrendileg ezerszerese a gyalogos mozgási energiájának, azaz a védtelen közlekedők és a gépjárművek közötti ütközés rendkívül veszélyekkel járhat. Az alábbi ábrán látható, hogy gyalogosgázolás esetén a gépjármű sebességének függvényében mekkora a halálos kimenetel valószínűsége:

ha 30 km/h-val haladó autó gázol el egy gyalogost, a halálos kimenetel valószínűsége 10%.

ha 50 km/h-val haladó autó gázol el egy gyalogost, a **halálos kimenetel valószínűsége 85%**¹.



1. ábra: Gyalogosgázolás halálos kimenetelének valószínűsége² 0

Ezért azokon a helyszíneken, ahol az úttesten a gyalogosok megjelenésére fokozottan lehet számítani, elengedhetetlen a járművek sebességének csökkentése.

¹ Számos forrás eltérő értékeket ad meg, de az arányok és nagyságrendek hasonlóak.

² Cities safer by design [http://www.wri.org/publication/cities-safer-design]

³ Claes Tingvall and Narelle Haworth: Vision Zero - An ethical approach to safety and mobility, 6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 6-7 September 1999.

Természetesen nyomatékositani kell, hogy a biztonságos közlekedéshez elengedhetetlen, hogy a tényleges forgalmi sebességek a szabályozott mértékhez igazodjanak, tehát a sebességek betartása, betarthatósága biztosítva legyen ne csak a gyalogos átkelőhelyek térségében.

A svéd Vision Zéró³ alapelve, hogy a különféle útkategóriákhoz, azok kiépítésének és a sérülékeny résztvevők jelenlétének függvényében határozza meg a megengedett legnagyobb sebességhatárt. Tekintettel a hazai jelenlegi szabályozásra lakott területen belül, ahol lehetséges a gépjárművek és a sérülékeny úthasználók találkozása legfeljebb 50 illetve 30 km/óra lehet.

A 2011-es KRESZ-tervezetünk javasolt értékeit mutatja az alábbi táblázat.

1. táblázat: A Tervezet szerinti sebességhatárok a legnagyobb számban előforduló járműkategóriákban (személygépkocsival, motorkerékpárral és 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsival)

- autópályán	130 km/óra,
- autóúton	110 km/óra,
- lakott területen kívüli úton, ha a menetirány szerinti jobb- és baloldali elválasztására legalább útburkolati jel szolgál	90 km/óra,
- lakott területen kívüli úton, ha az úttesten a menetirány szerinti jobb- és baloldali elválasztására még útburkolati jel nincs	70 km/óra
- lakott területen	50 km/óra,
	30 km/óra

A szabályozás hatékony érvényesüléséhez elengedhetetlen, hogy az útjaink tényleges állapotát, az útburkolati jelek alkalmazását összehangoljuk a közlekedésbiztonság követelményeivel. E mellett halaszthatatlan feladat lenne az útjaink felülvizsgálata, hogy a kiépítés (keresztmetszeti kialakítás, vízszintes és magassági vonalvezetés: ívsugarak, bukkanók stb.), a forgalomtechnikai kialakítások, az előzési szakaszok megléte megfelelő-e, hiszen ezek jelen pillanatban a közlekedésbiztonság szempontjai ellen hatnak. Nem véletlen, hogy a halálos balesetek közel felénél, 41-45 %-ánál a „sebesség nem megfelelő alkalmazása” szerepel baleseti okként. Miközben az út, időjárási, látási és forgalmi viszonyokhoz igazodó relatív sebesség-szabály alapján a járművezetőknek mérlegelniük kell azt, hogy a megengedett sebességhatárokon belül mekkora a biztonságos közlekedésre alkalmas sebesség.

HATÁLYOS JOGI SZABÁLYOZÁS

11.1. KRESZ 21. §

(9) A gyalogosnak tilos

(...)

g) az úttesten áthaladni, ha a közelben gyalogos alul- vagy felüljáró van.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

11.2. Ahol aluljáró felett az úttesten kijelölt gyalogátkelőhely van, ott a gyalogos átkelés tilalma indokolatlan.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

11.3. KRESZ 21. § (9) bekezdés kiegészítése

(9) A gyalogosnak tilos

*g) az úttesten áthaladni, ha a közelben gyalogos alul- vagy felüljáró van, **kivéve ha gyalogátkelőhelyet jelöltek ki.***

RÉSZLETES INDOKLÁS

11.4. Jelenleg már előfordul az akadálymentesség érdekében az aluljáró mellett a felszínen (többnyire jelzőlámpás) gyalogátkelőhely. A gyalogos alul- vagy felüljáró közelében áthaladás tilalmánál nincs megemlítve kivételnek az az eset, amikor ott kijelölt gyalogátkelőhely van, így a zebrán átkelő gyalogos a KRESZ egyik pontját megsérti. Ennek az ellentmondásnak a feloldása a cél.

12. ÚTTESTEN KÖZLEKEDŐ GYALOGOSOK MELLETT ELHALADÓ GÉPJÁRMŰVEK OLDALTÁVOLSÁGA LAKOTT TERÜLETEN

HATÁLYOS JOGI SZABÁLYOZÁS

- 12.1. A KRESZ jelenleg csak általános előírásokat tartalmaz az úttesten haladó gyalogosok mellett történő elhaladásra, az elhaladás megengedett legkisebb távolságra nem ad előírást.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 12.2. Közlekedésbiztonság növelése lakott területi utakon, az úttesten haladó gyalogosok védelme.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 12.3. KRESZ 26. § új bekezdés

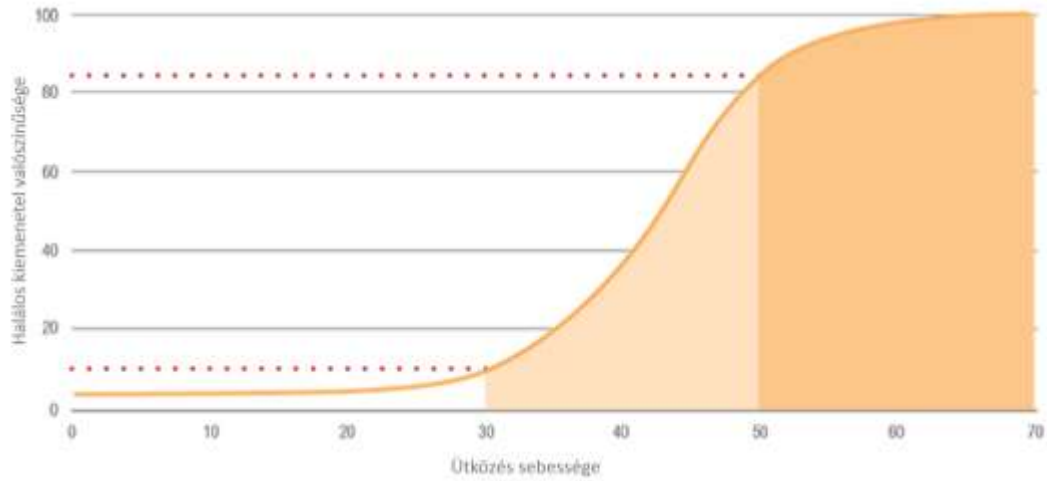
(1/c) Úttesten haladó gyalogos mellett az úttest azonos oldalán közlekedő járművel legalább 1,5 méter távolsággal szabad elhaladni.

RÉSZLETES INDOKLÁS

A gyalogselütések esetében a kimenetel szempontjából a gépjármű sebessége a legfontosabb tényező. Egy 50 km/h-val haladó gépjármű mozgási energiája nagyságrendileg ezerszerese a gyalogos mozgási energiájának, azaz a védtelen közlekedők és a gépjárművek közötti ütközés rendkívül veszélyekkel járhat. Az alábbi ábrán látható, hogy gyalogosgázolás esetén a gépjármű sebességének függvényében mekkora a halálos kimenetel valószínűsége:

- ha 30 km/h-val haladó autó gázol el egy gyalogost, a halálos kimenetel valószínűsége 10%.
- ha 50 km/h-val haladó autó gázol el egy gyalogost, **a halálos kimenetel valószínűsége 85%³.**

³ Számos forrás eltérő értékeket ad meg, de az arányok és nagyságrendek hasonlóak.
KRESZ munkacsoport



2. ábra: Gyalogosgázolás halálos kimenetelének valószínűsége⁴

Ezért az útesten haladó gyalogosok mellett elhaladó járművek sebességének csökkentése elengedhetetlen.

Az élet védelme minden szempontnál erősebb, így függetlenül attól, hogy a gyalogos miért tartózkodik az útesten, indokolt a járművek sebességcsökkentésének előírása.

⁴ Cities safer by design [<http://www.wri.org/publication/cities-safer-design>]
KRESZ munkacsoport

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

13.1. *KRESZ 54. § (2) Lakott területen levő olyan úton, ahol az úttest kerékpár közlekedésre alkalmatlan, továbbá ahol a (7) bekezdés a) pontja szerint tilos ~~[(7) a) Tilos főútvonalon 12. életévét be nem töltött személynek kerékpározni], kerékpárral a gyalogos forgalom zavarása nélkül és legfeljebb 10 km/óra sebességgel a járdán is szabad közlekedni.~~*

(3) Kerékpárral az útpadkán, az úttesten és a járdán csak egy sorban szabad haladni.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

13.2. **Életszerűséghez alkalmazkodás** – A módosítási javaslat célja, hogy a kerékpározásra vonatkozó általános szabályok ne lehetetlenítsenek el speciális, elenyésző számban megjelenő, de életszerű hétköznapi helyzeteket. A kerékpáros közlekedésben nagyon sokféle ember vesz részt, akiknek életkorukból, testi-szellemi állapotukból adódóan az átlagostól eltérő igényei vannak a közlekedésben, és akiknek közlekedése az átlag kerékpározóétól eltérő kockázatokkal jár. A módosítási javaslat célja, hogy a kerékpározásra vonatkozó általános szabályokat követően a KRESZ térjen ki a speciális helyzetekre is, és tartalmazzon ezekre is szabályokat.

13.3. **Gyermekek és kísérők** – A járdán történő kerékpározás jelenlegi, általános korlátozásának szigorúságát indokoltnak tartjuk, ugyanakkor engedélyezni javasoljuk a 12 évesnél fiatalabb gyermek és kísérőjének járdán haladását, legalább a közös felületen történő kerékpározásukat lehetetlenné tévő főútvonalak mentén. A mostani szabályozás szerint ugyanis – (gyalogos- és) kerékpárút híján – főútvonalon egy felnőtt egy 12 évesnél fiatalabb gyermekkel úgy közlekedik szabályosan, ha a gyermek egyedül a járdán, míg a felnőtt külön, az úttesten halad.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

13.4. *KRESZ módosított 54. § (2) Kerékpárral a gyalogos forgalom zavarása és **veszélyeztetése** nélkül és legfeljebb 10 km/óra sebességgel:*

*a) **50 km/óránál nagyobb sebességhatárú olyan úton, ahol nincs a 54. § (1) pontban felsorolt kerékpáros létesítmény,***

b) lakott területen levő olyan úton, ahol az úttest kerékpár közlekedésre alkalmatlan, továbbá

*c) ~~ahol a (7) bekezdés a) pontja szerint tilos [(7) a) Tilos főútvonalon 12. életévét be nem töltött személynek kerékpározni]~~ **főútvonalon a 12. életévét be nem töltött személynek és kísérőinek***

a járdán is szabad közlekedni.

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

13.5. Nem teljes mértékben, de mi sokban támaszkodtunk a német példára (StVO 2. § (5)). A 8 éven alul gyerekek csak járdán haladhatnak a 16 évnél idősebb kísérőkkel, 8 és 10 éves kor között pedig csak akkor, ha nincs különálló kerékpárút.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

13.6. Járdán kerékpározást indokoló speciális körülmények

a) A kerékpározó alacsony vagy magas életkora:

A KRESZ eddig erre csak a 12 éven aluliak főútvonalon kerékpározásának tiltásánál fordított figyelmet, pedig gyermekek esetén a közlekedési balesetek elhárítási, megelőzési képessége fokozottan korlátozott. (erről további szakanyagokat biztosíthatunk). Idős korban az érzékszervek lassabb és kevésbé megbízható működése, és a rosszabb fizikai állapot hátrányosan befolyásolhatja a járművezetési képességet.

b) A kerékpározó személyi adottságai:

Különbféle testi fogyatékoságok következtében is korlátozott lehet a járművezetés képessége.

13.7. **Védtelebnek védelmének elve** – Senkitől sem várható el, hogy saját vagy gyermeke biztonságát kockáztatva az úttesten kerékpározzon, ha az arra alkalmatlan. Ugyanakkor a modalitás szabad megválasztásához fűződő jog sem korlátozható aránytalanul, ráadásul a köz érdekével ellentétes a kerékpározás olyan korlátozása, amely a közlekedőt visszaterelheti a fenntartható kerékpározástól a szennyező és komoly társadalmi költségeket generáló motorizált egyéni közlekedés felé.

13.8. **Gyalogosok védelme** – Miközben közérdek e lehetőség biztosítása, legalább ugyanennyire fontos a járdán közlekedő gyalogosok biztonságának megóvása. Ennek garantálására szükséges a sebességkorlátozás.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

14.1. Gyakran, de tévesen hivatkozott KRESZ 54. § (4) Kerékpárral

a) lakott területen kívül a főútvonalról balra bekanyarodni vagy megfordulni, továbbá

b) a kerékpárútról a vele párhuzamos útra balra bekanyarodni

nem szabad.

A kerékpárosnak a kerékpárról le kell szállnia és azt tolvá - a gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok szerint - kell az úttesten áthaladnia.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

14.2. **Félreértelmezett szabályozás** – A járdán jogszerűen kerékpározóknak szükségszerűen át kell haladniuk útkereszteződéseken, gyalogos-átkelőhelyeken. Ez eddig szabályozatlan volt a KRESZ-ben, mégis, gyakran a fentiekben ismertetett 54. § (4) bekezdésének második mondatát idézik, ami azonban nem választható külön az első mondatától (A kerékpárról leszállás és tolás kötelezettsége ugyanis a lakott területen kívüli főútvonalról, valamint a kerékpárútról párhuzamos útra történő kanyarodásra vonatkozik csak. Egyébként ezt a szabályt a következő pontban szintén módosításra javasoljuk.) A félreértelmezett szabályra még külön táblákat is gyártottak: „Hajtva tilos, tolvá szabályos”.

14.3. **Tervezési és kivitelezési hibák** – További probléma, hogy országszerte sok helyen kénytelenek használni a kerékpározók a gyalogos-átkelőhelyeket (pl. gyakran szabálytalanul gyalogosátkelőhellyel vezetik át a kerékpárforgalmi létesítményeket, így a kerékpárúton közlekedő is gyalogosátkelőhelyre juthat; a kerékpározók nagy számban gyalogos-átkelőhelyen keresztezik az utat stb). Sok esetben tervezési hibáról van szó, de mivel reálisan nem várható, hogy ezen helyszínek száma rövid időn belül jelentősen csökkenjen, ezért is fontos a gyalogosátkelőhely kerékpáros igénybe vételének szabályozása.

14.4. **Új szabály** – A kerékpárosoknak a gyalogátkelőhelyen áthaladáskor, ill. járdáról úttestre lehajtáskor nincs elsőbbségük a többi közlekedésben résztvevővel szemben.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: *szürke szöveg*: nem releváns szövegrész; *áthúzott szöveg*: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; *vastagon szedett szöveg*: javasolt új rendelkezés

14.5. KRESZ módosított 54. § (4) Kerékpárral

a) lakott területen kívül a főútvonalról balra bekanyarodni vagy megfordulni, továbbá

b) a kerékpárútról a vele párhuzamos útra balra bekanyarodni

nem szabad.

A kerékpárosnak a kerékpárról le kell szállnia és azt tolvá - a gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok szerint - kell az úttesten áthaladnia. **Kijelölt gyalogátkelőhelyen haladáskor, illetve járdáról úttestre lehajtáskor a kerékpárral közlekedőnek nincsen elsőbbsége. Gyalogátkelőhelyen haladáskor a kerékpáros a gyalogosokkal szemben a járdán haladás szabályait (54. § (2)) köteles betartani.**

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 14.6. A gyakorlati tapasztalat alapján – az egészen kis és előregedett települések kivételével, különösen nagyvárosban – teljesen hatástalan az áttolásra való szigorú kötelezés, a folyamatos rendőrségi kommunikáció (“Hajtva tilos, tolvaj szabályos!” táblák) és az esetenként szervezett büntetőakciók. A jelenlegi helyzethez képest a javasolt módosítás növeli a biztonságot, hiszen engedi az áthajtást, de explicit módon deklarálja annak szabályait.

Azzal, hogy deklarálja, az áthajtó kerékpárosnak nincs elsőbbsége a gyalogos-átkelőhelyet keresztező más járművekkel szemben, a keresztező járművek vezetői számára teszi kezelhetővé a helyzetet, akiktől nem várható el, hogy gyalogosátkelőhelyen járművek áthaladására készüljenek fel.

- 14.7. Összességében tehát egy félreérthetően szabályozott helyzet olyan szabályozására, tisztázására teszünk javaslatot, amelynek betartása a gyakorlatban is elvárható a közlekedőktől.

15. TORLÓDÁS ESETÉN AZ ÚTKERESZTEZŐDÉSEK, KIJELÖLT GYALOGÁTKELŐHELYEK, KERÉKPÁRÚT-ÁTVEZETÉSEK VALAMINT „KÜLÖNÖSEN VESZÉLYES HELY” BURKOLATI JELEK SZABADON TARTÁSÁNAK ELŐÍRÁSA

HATÁLYOS JOGI SZABÁLYOZÁS

- 15.1. KRESZ 9. § (7) *Zöld fényjelzésnél sem szabad az útkereszteződésbe behajtani, ha azt - forgalmi torlódás miatt - a zöld fényjelzés tartama alatt előreláthatólag nem lehet elhagyni.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 15.2. Útkereszteződések, kerékpárút-átvezetések, kijelölt gyalogátkelőhelyek, „különösen veszélyes hely” burkolati jellel jelölt területek torlódás esetén szabadon tartásának egyértelmű szabályozása.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 15.3. KRESZ 40. § (5)

(...)

o) utat keresztező kerékpárút burkolati jelen.

RÉSZLETES INDOKLÁS

- 15.4. A torlódás miatt az útkereszteződésben, kijelölt gyalogátkelőhelyen, kerékpárút-átvezetésen megálló jármű a keresztező gyalogos- kerékpáros- és gépjárműforgalmat nem csak feleslegesen akadályozza, hanem a baleseti kockázatot is növeli, hiszen például a gyalogosok, kerékpárosok ilyen esetben a felesleges várakozást elkerülendő a kijelölt gyalog-átkelőhely illetve kerékpárút-átvezetés mellett igyekeznek utat keresni maguknak, így a másik (nem torlódó) sávban vagy irányban közlekedők számára váratlan helyen jelennek meg.
- 15.5. Ha a KRESZ jelzőlámpás szabályozás esetén kifejezetten ezt a magatartást tiltó szabályt tartalmaz, akkor indokolt ez nem jelzőlámpás szabályozású kereszteződések, kijelölt gyalogátkelőhelyek, kerékpárút-átvezetések esetén is.
- 15.6. A „különösen veszélyes hely” burkolati jelek alkalmazására ott került sor, ahol kifejezetten cél a terület szabadon tartása, ezért indokolt ezt egyértelműen szabályozni.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 16.1. *KRESZ 25. § (2) Járművel az úttesten - az előzés és kikerülés esetét kivéve - annak menetirány szerinti jobb oldalán, az út- és forgalmi viszonyok szerint lehetséges mértékben jobbra tartva kell közlekedni. Lassú járművel, állati erővel vont járművel, kézikocsival, hajtott (vezetett) állattal, valamint lassan haladó járművel - ha az út- és forgalmi viszonyok lehetővé teszik - szorosan az úttest jobb széléhez húzódva kell haladni. Párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten a jobbra tartásra a külön szabályok (36. §) az irányadók.*
- 16.2. *KRESZ 54. § (1) Kerékpárral a kerékpárúton, a kerékpársávon vagy erre utaló jelzés (117/c. ábra) esetében az autóbusz forgalmi sávon, ahol ilyen nincs, a leállósávon vagy a kerékpározásra alkalmas útpadkán, illetőleg - ha az út és forgalmi viszonyok ezt lehetővé teszik - a lakott területen kívüli úton, a főútvonalként megjelölt úton az úttest jobb széléhez húzódva kell közlekedni.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 16.3. A kerékpáros az úthibáknak jóval jobban ki van téve, mint a gépjárművel közlekedő. Az úthibák biztonságos kikerülése érdekében a kerékpárosnak a szegélykőtől is megfelelő távolságot szükséges tartani.
- 16.4. A hatályos KRESZ „jobbra tartási kötelezettséget” előíró általános szabálya (25. § (2)) megfelelő védeltséget teremt a kerékpárosok számára is, továbbá a kerékpárosokra előírt speciális, „jobbra húzódási kötelezettség” (54. § (1)) csak jogértelmezési és a közlekedésben részt vevők jogkövetési bizonytalanságát okozza, a közlekedést pedig veszélyesebbé teszi.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 16.5. *KRESZ módosított 54. § (1) ~~Kerékpárral a kerékpárúton, a kerékpársávon vagy erre utaló jelzés (117/c. ábra) esetében az autóbusz forgalmi sávon, ahol ilyen nincs, a leállósávon vagy a kerékpározásra alkalmas útpadkán, illetőleg - ha az út és forgalmi viszonyok ezt lehetővé teszik - a lakott területen kívüli úton, a főútvonalként megjelölt úton az úttest jobb széléhez húzódva kell közlekedni.~~*

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 16.6. **Veszélyes szegélyközelség** – A kerékpárosok szoros jobbra tartási kötelezettsége már korábban jobbra tartási kötelezettségre módosult. A gyakorlatban – ha ezt az út- és a forgalmi viszonyok lehetővé teszik – ez általában mintegy 0,8 m-es távolságot jelent a szegélykőtől, azonban egyrészt a tapasztalatlan kerékpárosok nem így, hanem a szegélyhez tapadva közlekednek, másrészt számos gépjárművezető sem érti, hogy a kerékpáros miért nem szorosan a szegélykö mellett halad.
- 16.7. **Együttműködőbb forgalom** – Konfliktusmentesebbé és biztonságosabbá válik a közlekedés, a modalitások együttélése az utakon, ha a hatályos 54. § (1) rendelkezésből kikerül a jobbra húzódási kötelezettség előírása a jogszabályból, és a kerékpárosokra is a 25. § (2) szerinti általános jobbra tartás marad érvényben („Járművel az úttesten - az előzés és kikerülés esetét kivéve - annak menetirány szerinti jobb oldalán, az út- és forgalmi viszonyok szerint lehetséges mértékben jobbra tartva kell közlekedni.”).

- 16.8. **Úthibák fokozott figyelemigénye** – A kerékpáros az úthibáknak jóval jobban ki van téve, mint a gépjárművel közlekedő. A módosítási javaslat az ebből eredő fokozott balesetveszélynek a minimalizálását, valamint annak a forgalomban részt vevők számára történő tudatosítását is megfelelően szolgálja. A javasolt rendelkezés konfliktusmentesebbé és biztonságosabbá alakítja a közúti közlekedést, a modalitások együttélését az utakon.
- 16.9. A jobbra tartási kötelezettséget a KRESZ 25. § (2) szabályozza. A régi szabályozás szerint kerékpárral szorosan az úttest jobb széléhez húzódva kellett haladni, azonban a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet módosításáról szóló 289/2009. (XII. 18.) Korm. rendelet ebben a bekezdésben kivette a kerékpárt a szoros jobbra tartási kötelezettség alól (amelynek helyességét az azóta eltelt időszak igazolta). Az 54. § (1) bekezdésében ugyanez a rendelkezés valószínűleg figyelmetlenségből nem lett módosítva, így azonban a 25. § (2) és az 54. § (1) egymással ellentétben van, ezért is indokolt az 54. § (1) hozzáigazítása a 25. § (2) bekezdéséhez.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 17.1. *KRESZ 54. § (3) Kerékpárral az útpadkán, az úttesten és a járdán csak egy sorban szabad haladni.*
- 17.2. *KRESZ 36. § (6) A párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten tilos*
- a) járművel az úttest felezővonalát - a balra bekanyarodás, illetőleg a megfordulás esetét kivéve - átlépni;*
 - b) két járműnek - az egy nyomon haladó jármű melletti elhaladást kivéve - ugyanabban a forgalmi sávban egymás mellett haladni;*
 - c) kijelölt gyalogosátkelőhelyen és közvetlenül a kijelölt gyalogosátkelőhely előtt másik jármű mellett elhaladni.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 17.3. A módosítási javaslatnak két tipikus esetet szükséges figyelembe vennie: 1. Lakott területen kisebb forgalmú utcákban, ahol amúgy is lassan haladnak az autók, természetes legyen egymás mellett kerékpározni. 2. Lakott területen kívül, ahol amúgy is csak a szemben lévő sáv igénybe vételével valósulhat meg a kerékpárral közlekedők előzése autóval, szabályosan lehessen egymás mellett kerékpározni. Azaz abban az esetben, amikor két gépjármű halad el egymással szemben, amúgy sem lenne biztonságos egy kerékpáros egyidejű előzése, egyéb esetben pedig teljesen mindegy, hogy egy vagy két kerékpáros foglalja el a sávot, az előzésük minden esetben sávváltással járó manővert igényel.
- 17.4. Míg a bevezetni tervezett, ún. kerékpáros utcákban a gépjárművel közlekedőknek a kerékpárosok tempójában szükséges haladniuk, addig a kisebb forgalmú, egyébként is lassabb haladást lehetővé tevő utcákban érdemes megteremteni a kerékpárosok szabályos egymás mellett haladásának lehetőségét azzal, hogy a kerékpárosoknak az őket előzni kívánó gépjárművek tovább haladását egy sorba rendeződésükkel biztosítaniuk kell.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

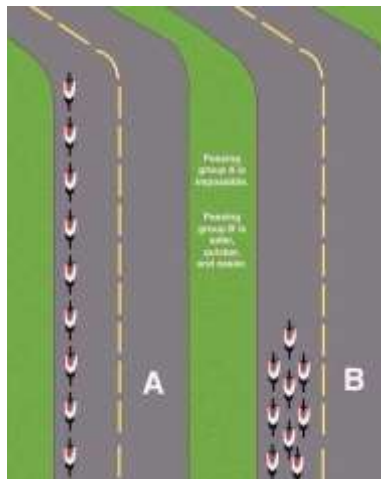
- 17.5. ***Legalább hat kerékpárosból álló, úttesten együtt haladó csoport tagjai párban is haladhatnak, ha a párban haladás az előzni kívánó járművek számára a biztonságos előzés lehetőségét (tekintettel a 34. §-ban foglaltakra ~~előzés szabályai~~) nem akadályozza, és a forgalmat jelentősen nem lassítja.***

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

- 17.6. **Németország** – A javasolt szabályozás még mindig szigorúbb maradna, mint a németországi ([Straßenverkehrsordnung 2. § \(4\)](#)), ahol minden főútvonalként meg nem jelölt úton lehetővé teszik az egymás mellett haladást.
- 17.7. **Anglia** – Érdekes, és a mi javaslatunkhoz közelebb áll az angol [Highway Code \(66\)](#), ami két kerékpáros egymás mellett haladását engedi, de tiltja az egymás mellett haladást szűk vagy nagy forgalmú úton és útkanyarulatokban (66).

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 17.8. **Országúti kerékpársport** – A bolyban haladás az országúti kerékpársport alapvető jellegzetessége. Jelenleg a magyar versenyzők kizárólag éles versenyhelyzetben gyakorolhatják ezt, így a jelenlegi szabályozás megszegése vagy az edzés feladása között választhatnak. A szabály így életszerűtlen.
- 17.9. **Rövidebb előzési idő, biztonságosabb előzés** – Az egymás mellett kerékpározás feltételekhez kötött engedélyezésének közlekedési és sportolási szempontból is jelentős, de eltérő okokra visszavezethető létjogosultsága van. A legtöbb forgalmi helyzetben egy kerékpáros gépjárművel történő megelőzése megköveteli, hogy a művelet végrehajtása során gépjárművével a menetirány szerinti párhuzamos vagy azzal szemközti sávba soroljon. Míg két vagy több szabályosan, vagyis egy sorban haladó kerékpáros előzésénél a szomszédos sávba sorolás ideje többszöröződik, addig az egymás mellett haladó kerékpárosok előzése időben és a művelet ívében is közel azonos az egy kerékpáros előzéséhez szükséges idővel és művelettel.



- 17.10. **Bécsi Egyezmény felhatalmazása** – Az egymás mellett haladás a Bécsi Közúti Közlekedési Egyezmény alapján sem kifogásolható, hiszen a II. fejezet 27. cikk 1. pontja kimondja, hogy a tagállamok haza szabályozásukban akár kettőnél több kerékpáros egymás mellett haladását is engedélyezhetik.

Ugyanez a magyar joganyag része is, az 1980. évi 3. tvr. (27. cikk. 1. pont) szövegében:

„A Szerződő Felek vagy szerveik megtehetik, hogy ... nem tiltják meg a kerékpárosoknak az egymás mellett való haladást.”

- 17.11. **Kerékpáros közlekedési szemlélet támogatása** – Az egyre növekedő kerékpárforgalom organikus fejlődésén túl a közúti közlekedési szabályoknak is támogatniuk szükséges a kerékpározás terjedését – többek között – a kerékpárral közlekedők biztonságérzetének fokozásával. Ezen szabályoknak azt a szemléletet szükséges erősíteniük, hogy a kerékpár a közlekedésben részt vevők között egyenrangú jármű, a kerékpározás pedig az élehető, dinamikus városi mobilitás elősegítője és nem hátráltatója. Olyan szabályok bevezetésére van szükség, amik egyértelműen tükrözik, hogy a jogalkotó támogatja és segíti a kerékpáros közlekedés térnyerését, növelve annak egyenrangú szerepét és biztonsági körülményeit.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 18.1. *KRESZ 34. § (1) Előzni abban az esetben szabad, ha ... d) az előzés során a megelőzendő jármű mellett megfelelő oldaltávolságot lehet tartani.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 18.2. Az elvárt minimális előzési oldaltávolság számszerűsítése annak érdekében, hogy az előzést végrehajtó gépjárművezető szubjektív értékítélete mellett/helyett, a műveletben az azt passzívan elszenvető félként résztvevő védtelenebb kerékpározó biztonsági szempontjai (is) megjelenhessenek és érvényesülhessenek.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 18.3. *KRESZ módosított 34. § (1) Előzni abban az esetben szabad, ha*

(...)

*d) az előzés során a **kerékpáros és segédmotoros kerékpáros mellett legalább 1,5 méter, más megelőzendő jármű mellett megfelelő oldaltávolságot lehet tartani.***

(Külön figyelemfelhívó tábla bevezetése)

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

- 18.4. Minimális értékek a nemzetközi gyakorlatban:

Nova Scotia, Kanada	1 m
Hollandia	1 m
Franciaország	1 m lakott területen, egyébként 1,5 m
Portugália	1,5 m
Belgium	1 m
Spanyolország	1,5 m
Western Cape	1 m
Queensland, Ausztrália	1 m 30 km/h alatt, egyébként 1,5 m

Kötelező minimális előzési oldaltávolság van előírva további 28 USA tagállamban.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 18.5. **Csökkenő oldaltávartás** – A jelenlegi szabályozás az egyik legnagyobb gát a kerékpáros közlekedők biztonságérzetének javulása előtt. A megadott átlagos oldaltávolság eközben évről-évre folyamatosan csökken, többek között az átlagos járműszélesség lassú, de folyamatos növekedése miatt. A bírósági gyakorlat is használja már az 1 métert, célszerű a számszerűsítéssel segíteni a jóhiszemű, de támpont nélküli gépjárművezetők döntését.

- 18.6. **30-40 cm az átlag** – Az Országos Balesetmegelőzési Bizottság [szűkkörű felmérést készített](#). A 20 fő megkérdezettek közös vonása, hogy mindenki rendelkezik „B” kategóriára érvényesített vezetői engedéllyel, és napi szinten vesznek részt jármű vezetőjeként a közúti közlekedésben. A felmérés egyetlen kérdése, hogy mit tekintenek ők biztonságos oldaltávolságnak egy kerékpáros előzésekor. (Az érintettek megkérdezése külön-külön történt, így egymás válaszait nem ismerték.)
- 18.7. A rutinosnak tekinthető járművezetők válaszai igen tanulságosak voltak. A többség szerint 30-40 cm már elegendő oldaltávolság a kerékpáros előzésekor (12 fő nyilatkozott így), míg 7 fő az 50-60 cm-es oldaltávolságot tartotta szükségesnek. Mindössze egyetlen személy volt, aki az előzőeknél nagyobb, 80-100 cm-ben jelölte meg a biztonságos oldaltávolságot, afölötti értéket senki nem említett.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

19.1. *KRESZ 29. § (1) Aki járművel irányt változtat (terelővonalat, az úttest szélét vagy képzeletbeli felezővonalát átlépi, forgalmi sávot változtat, másik útra bekanyarodik, főútvonalról vagy szilárd burkolatú útról letér stb.) köteles az azonos irányban vagy szemben haladó, irányt nem változtató járműveknek elsőbbséget adni.*

(2) Az irányváltogatást - ide nem értve a körforgalmú útra történő bekanyarodást - a művelet előtt kellő időben megkezdett és annak befejezéséig folyamatosan adott irányjelzéssel kell jelezni. E rendelkezést kell alkalmazni a körforgalmú útról történő letérés esetében is. A jármű vezetője egyéb esetben (pl. útkereszteződésben kanyarodó főútvonalon való továbbhaladás esetén) is adhat irányjelzést, ha ezzel továbbhaladási irányáról a közlekedés más résztvevői számára többlettájékoztatást ad, az irányjelzés azonban megtevesztő nem lehet.

(3) Az irányjelzést irányjelző készülékkel, ilyen készülékkel fel nem szerelt jármű esetében pedig karral vagy jelzőtárcsával kell adni, oly módon, hogy az előlről, hátulról és a megfelelő oldalról jól látható legyen.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

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

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

19.3. *KRESZ módosított 29. §*

*(3) Az irányjelzést irányjelző készülékkel, ilyen készülékkel fel nem szerelt jármű esetében pedig karral vagy jelzőtárcsával kell adni, oly módon, hogy az előlről, hátulról és a megfelelő oldalról jól látható legyen. **A karral történő irányjelzés alkalmazása esetén a kellő időben megkezdett, karral történő irányjelzés a kanyarodás tényleges megkezdésekor befejezhető.***

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

19.4. A javasolt irányjelzési mód a nemzetközi gyakorlatban nem számít különlegesnek, példaképp a svájci KRESZ [Verkehrsregelnverordnung (VRV) 741.11] 28. cikkelyben találunk a javaslattal megegyező szabályozást.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

19.5. **Jogirodalomnak régóta része** – A javasolt szöveg – igaz, motorkerékpárosokra vonatkozóan – szerepel a „KRESZ – A közúti közlekedés szabályai és értelmezésük” című, Hack Emil által szerkesztett kiadvány értelmező részében. Ezt a korábbi kiadványt azonban egyrészt a közlekedők nem ismerik, másrészt értelmezés helyett e fontos előírást magában a jogszabályban kellene meghatározni.

19.6. **Biztonságosabb irányváltás** – A kerékpáros közlekedés egyre nő, emiatt egyre több egyelőre tapasztalatlan kerékpáros is van a közlekedők között, gyakran tapasztalható az irányjelzésből

adódó bizonytalanság. Számukra különösen nagy könnyebbséget jelent az előírás. Ugyanakkor a motorkerékpárok ma már rendelkeznek irányjelző készülékkel, ezért az előírás kerékpárosok szempontjából releváns.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

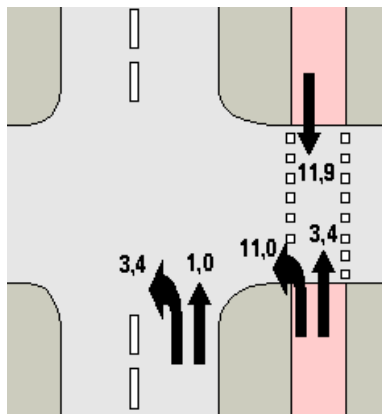
20.1. Az irányhelyességre jelenleg hazai előírás nincs.

KRESZ 54. § (1) Kerékpárral a kerékpárúton, a kerékpársávon vagy erre utaló jelzés (117/c. ábra) esetében az autóbusz forgalmi sávon, ahol ilyen nincs, a leállósávon vagy a kerékpározásra alkalmas útpadkán, illetőleg - ha az út és forgalmi viszonyok ezt lehetővé teszik - a lakott területen kívüli úton, a főútvonalként megjelölt úton az úttest jobb széléhez húzódba kell közlekedni.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

20.2. **Rossz gyakorlati tapasztalatok** – Gyakorlati tapasztalat, hogy az egyoldali kétirányú kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak lakott területeken legtöbbször nem tervezhetők meg biztonságosra, mert az útkereszteződések, csomópontok, kapubejárók baljártatú kerékpárosok számára is biztonságos megoldására nem léteznek megfelelő műszaki megoldások.

20.3. **Baljártatú közlekedés veszélye** – A baljártatban közlekedő kerékpáros baleseti kockázata ezért 10-12-szeresre nő. A vizsgálatok, tapasztalatok szerint kerékpárútjaink, gyalog- és kerékpárútjaink gyakran többszörösen is balesetveszélyesebbek, mint az úttesten kerékpározás. Ez a probléma lakott területeken részben a csomópontok rossz kialakításából fakad. A baleseti kockázatot rendkívüli mértékben növeli, hogy bár Magyarországon 1941 óta jobbra hajts van érvényben, ennek ellenére az egyoldali vezetésű kerékpárutakon, gyalog- és kerékpárutakon rendszerszinten alapelv a járművek (kerékpárok) baljártatú közlekedése. A módosítás célja a jobbra hajts elvének érvényesítése a kerékpáros közlekedésre is.



A képen a kerékpáros balesetek arányát láthatjuk egy tipikus, egyoldalon vezetett kétirányú kerékpárúttal is rendelkező csomópontban

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

20.4. Lakott területen főszabály szerint az út melletti (a javaslatunk alapján kötelező - választható kerékpárút-használati lehetőségek bevezetése esetén) kötelező gyalog- és kerékpárutak, kerékpárutak igénybevétele csak jobbjártatban legyen kötelező.

20.5. Szövegjavaslat: lásd 21.18 pont

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

20.6. **Irányhelyesség európai alapelv** – Európa legjobb baleseti mutatókkal rendelkező országaiiban a

kerékpárforgalom irányhelyes vezetése alapelv (Dánia, Hollandia, Németország).

- 20.7. **Németország** – Németországban lakott területen főszabály szerint az út melletti gyalog- és kerékpárutak, kerékpárutak csak jobbjáratban vehetők igénybe. Baljáratban rajtuk kerékpározni főszabály szerint tilos, de a KRESZ meghagyja annak lehetőségét, hogy kiegészítő táblával a baljáratban haladás kivételesen engedélyezhető legyen (német KRESZ 2. § (4)).

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 20.8. **Egyoldali kétirányú kerékpárutak veszélyessége** – Az irányhelyesség és a kötelező használat két különböző kérdés, de a szabályozásban együtt jelennek meg. A módosítási javaslat alkalmazkodik az infrastruktúra-tervezésben végbemenő paradigmaváltáshoz – a legújabb TOP pályázatok kiírása már tartalmazza, hogy irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmények megvalósítása a cél. A paradigmaváltás fő oka annak felismerése, hogy az egyoldali kétirányú kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak lakott területeken legtöbbször nem tervezhetők meg biztonságosra, mert az útkereszteződések, csomópontok, kapubejárók baljáratú kerékpárosok számára is biztonságos megoldására nem léteznek megfelelő műszaki megoldások. A baljáratban közlekedő kerékpáros baleseti kockázata ezért 10-12-szeresre nő. Emiatt alapvető közlekedésbiztonsági érdek az irányhelyes közlekedés.
- 20.9. **Elsősorban lakott területen fontos** – Mivel lakott területen kívül általában jelentősen más környezetben vezetnek a kerékpárforgalmi létesítmények, mint lakott területen, ott ezek a közlekedésbiztonsági problémák nem merülnek fel ilyen súllyal. Ezért javasoljuk az irányhelyesség alapelveként történő alkalmazását csak lakott területre. Egyes esetekben lakott területen is lehetnek olyan speciális helyi körülmények, amelyek miatt az egyoldalú kétirányú kialakítás is biztonságos lehet, ezért javasoljuk ennek lehetőségét is - kivételként - meghagyni.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 21.1. *KRESZ 54. § (1) Kerékpárral a kerékpárúton, a kerékpársávon vagy erre utaló jelzés (117/c. ábra) esetében az autóbusz forgalmi sávon, ahol ilyen nincs, a leállósávon vagy a kerékpározásra alkalmas útpadkán, illetőleg - ha az út és forgalmi viszonyok ezt lehetővé teszik - a lakott területen kívüli úton, a főútvonalként megjelölt úton az úttest jobb széléhez húzódba kell közlekedni.*
- 21.2. *KRESZ 54. (11) Ha az út mellett, annak vonalvezetését követve kerékpárutat vagy gyalog- és kerékpárutat jelöltek ki, a kétkerekű kerékpároknak a kerékpárúton vagy a gyalog- és kerékpárúton kell közlekedni. Ha a lakott területen a nem főútvonalként megjelölt út mellett annak vonalvezetését követve kerékpárutat vagy gyalog- és kerékpárutat jelöltek ki és az úton kerékpár nyomot (158/k. ábra) is kijelöltek - ha a közúti jelzésekből más nem következik - a kétkerekű kerékpárok az úttesten is közlekedhetnek.*
- 21.3. *KRESZ 13. § (2) [...] Ha a gyalog- és kerékpárúton a gyalogosok forgalma a kerékpárosok továbbhaladását akadályozná, a kerékpárosok az úttesten is közlekedhetnek.*
- 21.4. *KRESZ 22. § (4) Gyermek zárt csoportja a járdán, a leállósávon, az útpadkán, illetőleg a kerékpárúton, ha pedig ez nincs (vagy nem járható) - az (1)-(3) bekezdésben foglalt rendelkezések megtartásával - az úttesten közlekedhet.*
- 21.5. *KRESZ 13. § (1) e) „Kerékpárút” (26. ábra); a tábla a kétkerekű kerékpárok közlekedésére kijelölt utat jelez; a segédmotoros rokkantkocsi, a gépi meghajtású kerekesszékek és a kétkerekű segédmotoros kerékpár lakott területen kívül a kerékpárutat igénybe veheti, ha ezt jelzőtábla nem tiltja. A kerékpárúton más jármű közlekedése tilos.*



- 21.6. *KRESZ 13. § (1) i) „Gyalog- és kerékpárút” (26/d. ábra); a gyalogos, a kerekesszék és a kétkerekű kerékpár közlekedésére kijelölt út. Ha a gyalogos és a kerékpáros forgalmat burkolati jel választja el (26/e. ábra), a gyalogos és a kerékpáros csak az útnak a részére kijelölt részén közlekedhet.*

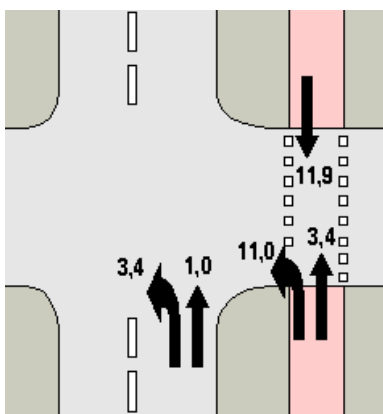


- 21.7. *1980. évi 3. tvr. 1. cikk m) pont E meghatározásban foglalt egyetlen rendelkezés sem értelmezhető úgy, mint amely gátolná a Szerződő Feleket abban, hogy a közúti közlekedésre vonatkozó nemzeti jogszabályaik rendelkezéseinek alkalmazása szempontjából teljes mértékben egy tekintet alá esőnek minősítsék a segédmotoros kerékpárokat a kerékpárokkal.*
- 21.8. *1980. évi 3. tvr. 27. cikk 4. Ha kerékpársáv vagy kerékpárút áll rendelkezésre, a Szerződő Felek vagy alárendelt szerveik megtilthatják a kerékpárosoknak az úttest többi részének használatát. Hasonló körülmények között engedélyezhetik a segédmotoros kerékpárok vezetőinek a kerékpársávon vagy kerékpárúton való közlekedést, és ha azt indokoltnak ítélik, megtilthatják nekik az úttest többi részének használatát. Hazai jogszabálynak kell meghatározni, hogy a többi úthasználó milyen feltételek esetén használhatja vagy keresztezheti a kerékpársávot vagy a*

kerékpárutat, mindenkor biztosítva a kerékpárosok biztonságát.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 21.9. **Külföldi gyakorlat átvétele** – A magyar szabályozás egyik legnagyobb eltérése a külföldi gyakorlattól, hogy a kerékpárosoknak mindig kötelező kerékpárút-használatot ír elő, vagyis az úttesten haladás csak akkor lehetséges, ha nincs a nem főútvonalként megjelölt úttest vonalvezetését követő kerékpárút.
- 21.10. **Úttesten biztonságosabb** – A vizsgálatok, tapasztalatok szerint kerékpárútjaink, gyalog- és kerékpárútjaink gyakran többszörösen is balesetveszélyesebbek, mint az úttesten kerékpározás. Ez a probléma lakott területeken részben a csomópontok rossz kialakításából is fakad.



A képen a kerékpáros balesetek arányát láthatjuk egy tipikus, egyoldalon vezetett kétirányú kerékpárúttal is rendelkező csomópontban

- 21.11. **Növekvő igény, szűkülő hely, veszélyesebb közlekedés** – A kerékpárosok évről-évre növekvő száma előre láthatóan éveken belül ellehetetleníti és még veszélyesebbé teszi a kerékpáros közlekedést, amennyiben azok továbbra is a szórványos kerékpárforgalomra méretezett, elválasztott kerékpárforgalmi létesítményekre lesznek szorítva. Míg egy gyermekes család gépjárművel ugyanazzal a sebességgel tud közlekedni a közutakon, addig kerékpárral csak lassabban tudnak haladni, ami a kerékpárutak forgalmát jelentősen lassítja, az esetleg szemből jövő kerékpáros forgalom miatt pedig az előzések is folyamatos veszélyhelyzeteket teremtenek.
- 21.12. **Eleve rossz koncepció, átmeneti megoldások kezdeményezése** – A múlt évszázadban Európában az Athéni Charta és az Autogerechte Stadt autóforgalomra optimalizált városépítészeti elvei véglegesen kudarcot vallottak. Bő három évtizede számos európai városban növekedésnek indult a kerékpározás, azonban már egy olyan korszakban, amikor nagyrészt átalakult a városok képe, szerkezete, mindent a vég nélkül növekvő gépjármű-forgalom szempontjainak alárendelve.
- a) A teljesen beépített és autóra optimalizált városokban, belvárosokban az utcák keresztmetszetében fizikailag nem maradt hely az új modalitás beillesztésére. Így amikor mégis nőni kezdett a kerékpárosok száma, a nyugat-európai nagyvárosok olyan kerékpárutakkal, de leginkább gyalog- és kerékpárutakkal lettek teli, amelyeket általában a gyalogos felületekből elvéve alakítottak ki. Aztán néhány évnél hosszabb működés után kiderült, hogy ezek a létesítmények rendkívül balesetveszélyesek.
- b) A közben növekedő városi kerékpáros forgalom kezelésére a lakott területi kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak tervezési elveinek gyökeres ártértékelését, irányhelyes kialakítást és a csomópontokon új elvek szerinti átvezetések tervezését jelentő koncepcionális paradigmaváltás következett be, aminek megvalósulásáig a kerékpárutak használati kötelezettségének feloldása a leghatékonyabb átmeneti megoldás.

- 21.13. **Eltérő kerékpárfajták terjedése** – A kerékpárutak kötelező használatának alkalmazásakor jelentkező további probléma, hogy egyes kerékpárfajták (úm. cargo biciklik, gyerekszállító utánfutós, valamint az elektromos rásegítésű kerékpárok stb.) az egysávos kerékpárutakon szintén eltérő sebességgel és mozgással haladnak, ami folyamatos veszélyhelyzetet teremt a dinamikusabban mozgó, hétköznapi kerékpárosok között.
- 21.14. **Közlekedők tájékoztatása** – Az új jelzőtáblák a közlekedőknek tájékoztatást adnak arról, hogy a kerékpárút, gyalog- és kerékpárút használata hol nem kötelező. A kerékpározók ilyenkor választhatnak, hogy hol kívánnak közlekedni, a gépjárművezetők pedig tájékoztatást kapnak arról, hogy az úttesten is számíthatnak kerékpáros forgalomra.
- 21.15. **Téli közlekedés biztonságának növelése** – Az út melletti kerékpárutak és gyalog- és kerékpárutak síkosságmentesítése az 5/2004. (I. 28.) GKM rendelet és helyi, önkormányzati rendelet szerint kell történnie, ezek azonban nem életszerű határidőket írnak elő, és jellemzően ezek sincsenek betartva. (Munkanyagunk készültekor még folyamatban van a helyi és az országos közutak kezelésére vonatkozó Közutak Kezelési Szabályainak (KKSz) egységes jogszabállyá alakítása, aminek tervezete szerint a kerékpárforgalmi létesítményekre szigorúbb üzemeltetési, fenntartási előírások lépnek hatályba.)
- 21.16. **Felmentés tömeges rágyaloglás esetén** – A gyalog- és kerékpárutakra tömeges rágyaloglás esetére vonatkozó felmentés kiterjesztése kerékpárutakra is, és az egységesség érdekében a kerékpáros helyét leíró 54. §-ba történő áthelyezése.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 21.17. *KRESZ módosított 13.§ (2) [...] ~~Ha a gyalog- és kerékpárúton vagy a kerékpárúton a gyalogosok forgalma a kerékpárosok továbbhaladását akadályozná, a kerékpárosok az úttesten is közlekedhetnek. (A rendelkezés tartalmilag átkerül az egységesített és módosított 54-be)~~*
- 21.18. *KRESZ módosított 54. § (1) a) **Ha az úton kerékpársávot, nyitott kerékpársávot, erre utaló jelzéssel (117/c. ábra) ellátott autóbusszávot, az út vonalvezetését követő kerékpárutat vagy gyalog- és kerékpárutat jelöltek ki, a kétkerekű kerékpároknak – ha a b)-d) pontokból más nem következik – ezeken kell közlekednie.***
- b) Ha lakott területen a kerékpáros menetiránya szerinti bal oldalon van kijelölve a kerékpárút vagy gyalog- és kerékpárút, akkor a kerékpáros az úttesten is közlekedhet.***
- c) Ha lakott területen gyalog- és kerékpárúton vagy a kerékpárúton a gyalogosok forgalma a kerékpárosok folyamatos haladását akadályozná, a kerékpárosok az úttesten is közlekedhetnek.***
- d) Ha az út mellett választható kerékpárút vagy választható gyalog- és kerékpárút van, akkor az a) pontban foglaltakon kívül a választható kerékpárúton vagy választható gyalog- és kerékpárúton is szabad közlekedni.***
- e) Lakott területen kívül a leállósávon vagy a kerékpározásra folyamatosan alkalmas útpadkán, ennek hiányában az úttesten kell közlekedni.***

21.19. *KRESZ módosítás – új választható kerékpárút táblák*

Tábla képe		
KRESZ ábra	117/d	117/d/1
ÚME kód	E-081	E-082
Tábla képe		
KRESZ ábra	117/d/2	117/d/3
ÚME kód	E-083	E-084
Tábla képe		
KRESZ ábra	117/d/5	117/d/8
ÚME kód	E-085	E-086
Tábla képe		
KRESZ ábra	117/d/5	117/d/8
ÚME kód	E-087	E-088

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

21.20. Németországban 1998-ban oldották fel a kötelező kerékpárúthasználatot, és írták elő, hogy kerékpárutat csak ott kötelező használni, ahol erre külön tábla figyelmeztet ([Német KRESZ 2. § \(4\)](#))

21.21. **Anglia** – Az angol [Highway Code \(61, 63\)](#) a kerékpársávok használatát csupán javasolja biztonsági okokból, de nem teszi kötelezővé. A kerékpárosra bízta a döntést, hogy saját gyakorlata és készségei alapján dönthessen.

Itt a törvény kifejezetten hangsúlyozza, hogy a kerékpáros létesítmények használata nem kötelező (különösen, ha nem biztonságos valami miatt), hanem csupán az egyéni gyakorlat és készségek függvényében ajánlott.

21.22. **Ausztria** – Az osztrák KRESZ 2013-ban vezette be a nem kötelezően használandó kerékpárút

fogalmát. Az osztrák Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium előzetes (2013) és utólagos (2015) [hatástanulmányában](#) statisztikákkal alátámasztotta igazolta az új szabály bevezetésének sikerét.



- 21.23. **Hollandia** – Hollandiában a kötelező kerékpárutat D-osztályú tábla jelzi, a nem kötelezőt négyzetes, szöveges tábla.



- 21.24. **Franciaország** – A franciáknál szintén a kör és négyzet alakú táblákkal szabályozzák, hogy mely kerékpárforgalmi létesítmény lehet vagy kötelező használni.



- 21.25. **Belgium** – A belgáknál ugyanezt a megoldást láthatjuk.



RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 21.26. **Külföldi gyakorlat átvétele** – A magyar szabályozás egyik legnagyobb eltérése a külföldi gyakorlattól, hogy a kerékpárosoknak mindig kötelező kerékpárút-használatot ír elő, vagyis az úttesten haladás csak akkor lehetséges, ha nincs az úttest vonalvezetését követő kerékpárút vagy kerékpársáv.
- 21.27. **Hazai szabályozás logikai következtelensége** – A jelenlegi szabályozás először a kivételeket adja meg (Magyarország kb. 200 000 km-nyi úthálózatából csak 3500 km mellett létesült

kerékpárforgalmi létesítmény), és csak ezt követően foglalkozik a kerékpározható úthálózatot tekintve leggyakoribb esettel, az úttesten kerékpározással. Gondot okoz annak megállapítása, hogy mi a szabály pl. lakott területen, nem főútvonalon. Emellett a paragrafusban javasoljuk a rendelkezések logikus sorrendbe rendezését, pl. a segédmotoros kerékpárosokra vonatkozó külön szedését.

- 21.28. **Közútkezelő tilthatja az úttesten haladást** – A módosítás hatályba lépése után az egyes kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak kétkerekű kerékpárok általi használata a közút kezelőjének a helyi viszonyok ismeretében és a (még kidolgozandó) műszaki előírásoknak megfelelően meghozott eseti döntése alapján lehet kötelező, ilyen döntés hiányában azonban a kerékpárt hajtó személy által szabadon választható. Utóbbi esetben a kerékpáros az úttesten is közlekedhet.
- 21.29. **Elavult tervezésű létesítmények** – 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.
- 21.30. **Bíráló uniós és hazai jelentések** – Több magyar és uniós vizsgálat igazolja, hogy a kerékpáros hálózatban sok a nem megfelelő, helyenként kifejezetten balesetveszélyes elem (részletesen lásd az ÁSZ jelentést a 21.31, az NFÜ jelentést a 21.33 pontoknál, KTI baleseti mélyelemzése). Az elvégzett beruházások ellenőrizetlenül, hatástanulmányok nélkül, olcsó, de hátrányos, hosszú távon fenntarthatatlan megoldásokkal készültek el. Mindez visszavezethető arra is, hogy ma – különösen az önkormányzati kerékpárutakra, gyalog- és kerékpárutakra – nincs semmilyen egységes, kötelező érvényű műszaki követelményrendszer, amely garantálná azok közlekedésbiztonsági megfelelőségét. Ezek a problémás hálózati elemek várhatóan még sokáig változatlan (vagy legfeljebb romló) állapotban a hálózat részei maradnak, használatuk nem várható el a közlekedőktől, hiszen azzal saját életüket, testi épségüket kockáztatják. A hasonló problémát a nemzetközi gyakorlatban a választható/nem kötelező kerékpárút fogalmának bevezetésével kezelték, és ez sehol nem eredményezte sem a balesetek számának növekedését, sem a gépjárműközlekedés ellehetetlenülését.
- 21.31. **ÁSZ jelentés: ellenőrizetlen beruházások, elmaradt hatástanulmányok** – Az Állami Számvevőszék 2013 februárjában tette közzé az 1060 témaszámú „Jelentés a kerékpárút hálózat fejlesztésére fordított pénzeszközök felhasználásának ellenőrzéséről (párhuzamos ellenőrzés a Szlovák Számvevőszékkel)” című jelentését, amely a 2004-2012 közötti időszakban pályázati kerékpárforgalmi fejlesztésre fordított 46,3 Mrd Ft uniós és hazai forrás felhasználását vizsgálja. A jelentés 2.4. pontja:
- a) *„A hazai forrásokból támogatott programok eredményeinek mérése – a teljesítendő célértékek hiányában – nem valósult meg. A beruházási szakaszban az egyes megépített kerékpárutak hosszát és egyéb műszaki paramétereinek megfelelőségét, minőségét a támogatást nyújtó nem ellenőrizte. A műszaki átadás során a kerékpárutak műszaki paramétereit az UKIG és a KKK által megbízott műszaki ellenőrök ellenőrizték és jegyzőkönyvben rögzítették. A fejlesztési projekteknek a kerékpáros közlekedésre gyakorolt hatása – mért forgalmi és baleseti adatok hiányában – nem volt megállapítható.”*
- b) *„Az uniós projektekhez kialakított EMIR a programok eredményeit tekintve a megvalósult kerékpárutak hosszának változását mérte. A kerékpárút fejlesztésre vonatkozó programok kerékpáros közlekedésre gyakorolt hatása (kerékpáros forgalom alakulása, közlekedésbiztonság javulása) nem volt értékelhető, mivel erre vonatkozó adatokat az EMIR nem teljes körűen tartalmazta. A kerékpáros forgalom növekedésére, illetve a kerékpáros balesetek számának csökkenésére vonatkozó mutatószámok vagy nem kerültek előírásra, vagy azok teljesítését a közreműködő szervezetek nem követelték meg.”*
- 21.32. **ÁSZ jelentés: balesetveszélyes csomópontok** – A 3.5. pont konkrét projektek kapcsán

megállapítja:

„Az adatsor arra hívja fel a figyelmet, hogy a forgalmi csomópontokon áthaladó városi kerékpárutak potenciális baleseti helyszíneket jelentenek.”

- 21.33. **NFÜ jelentés: hátrányos területfelosztás** – Szintén 2013-ban hozták nyilvánosságra a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség „A kerékpáros közlekedésfejlesztés időközi értékelése a 2007-13-as időszakban című értékelő jelentését”.

„Az eddigi kerékpáros fejlesztési gyakorlat alapján legnagyobb arányban a járdától vettek el helyet (27 %), ezt követi 25 %-kal közút és zöldfelület, 14 %-kal a magánterület, és 9 % a parkolók aránya. Ahhoz, hogy vonzóbb legyen a kerékpározás és tényleg fenntartható legyen a közlekedés, ezeken az arányokon változtatni kell. Ha a gépjárműforgalomtól vesszük el a helyet, akkor az út kapacitásával együtt csökkenni fog a forgalom sebessége és nagysága is.”

- 21.34. **NFÜ jelentés: rossz átvezetések, átmeneti, olcsó, de hátrányos megoldások** – A vezetői összefoglaló a projektek tipikus problémái között azonosítja – egyebek között – a következőket:

a) *„Nem megfelelő átvezetések – a kerékpárosok számára az egyik legnagyobb veszélyforrást, az építetőknek az egyik legnagyobb problémát, a tervezőknek pedig a legnagyobb kihívást a kereszteződések, csomóponti szakaszok jelentik, amelyek a vizsgált projektek esetében is a legtöbb kritikát kapták.*

b) *Egyoldali kialakítás – szintén az egyszerűsége, olcsóságra való törekvés (alacsonyabb építési költségek, egyszerűbb közmű kiváltás) miatt dominálnak a projektek között az egyoldali létesítmények. Az egyoldali kialakítás során az út egy oldalán, egymás mellett halad mindkét irányú kerékpáros forgalom. Ennek legfőbb következménye, hogy a kerékpárosok nem tudnak a forgalmi iránynak megfelelően, két oldalon közlekedni, ami a létesítmény nem megfelelő használatát eredményezi (a közút túloldalán, ahol nincs létesítmény is kerékpároznak). Ennek eredménye a jelentős szembeforgalom, ami – a kérdőívek alapján – a kerékpárosok számára a legnagyobb probléma.*

c) *Ideiglenes megoldások – a létesítményeket a legtöbb esetben úgy alakítják ki, hogy a gépjárműforgalomba ne kelljen beavatkozni. Így – elsősorban belterületen – helyszűke lép fel, ami miatt egyrészt túl nagy arányban vesznek el helyet a gyalogosoktól, másrészt olyan közlekedési megoldások alakulnak ki, amelyek hosszú távon nem kielégítőek sem a gépjárműforgalom, sem a kerékpáros és gyalogos forgalom számára.”*

- 21.35. **NFÜ jelentés: integrált szemlélet hiánya** – A vezetői összefoglaló javaslatai között külön pont foglalkozik az integrált szemlélet gyakorlatba való átültetésének elengedhetetlen szükségességével:

„A fejlesztések kapcsán az egyik legfőbb irányelvnek kell tekinteni, hogy mindegyik közlekedőnek biztosítani kell a biztonságos közlekedés lehetőségét. Csak úgy lehet a térhasználatba beavatkozni, ha a gyalogos-kerékpáros-motorizált forgalmat együtt vizsgáljuk. Ehhez egyrészt szakítani kell a legkisebb mértékű beavatkozás elvével, azaz hogy úgy biztosítsunk helyet a kerékpárosoknak, hogy alapvetően nem változtatjuk a már kialakult térhasználatot. Másrészt nem azt kell szem előtt tartani, hogy milyen kialakításnál nem fogják zavarni egymást a kerékpárosok és az autóforgalom, hanem ha szükséges, akkor az autósok kárára is lehet helyet biztosítani, és a gépjárművektől kell területet elvenni. Jelenleg ugyanis e két tényező miatt nagyon sokszor a járdán építenek kerékpárutat. A területhasználat szempontjából a már felosztott területeken – főleg belterületen – helyhiány lép fel a kerékpárforgalmi létesítmények kialakítása során. A helyhiány megoldása nem csak a járdafelület, hanem a gépjárműveknek biztosított felület csökkentése is lehet. Az integrált megközelítésnek a tervezésben, a projektötlet fázisban kell megjelennie!”

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

22.1. KRESZ 54. § (4) Kerékpárral

a) lakott területen kívül a főútvonalról balra bekanyarodni vagy megfordulni, továbbá

b) a kerékpárútról a vele párhuzamos útra balra bekanyarodni nem szabad.

A kerékpárosnak a kerékpárról le kell szállnia és azt tolvaa - a gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok szerint - kell az úttesten áthaladnia.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

22.2. Lakott területen kívül a balra kanyarodás szabályainak a mindennapi gyakorlatban kialakult szokásokhoz való igazítása, a szabály egyértelművé tétele.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: *szürke szöveg*: nem releváns szövegrész; ~~áthúzott szöveg~~: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; **vastagon szedett szöveg**: javasolt új rendelkezés

22.3. KRESZ módosított 54. § (4) Kerékpárral

~~a) lakott területen kívül a főútvonalról balra bekanyarodni vagy megfordulni, továbbá~~ **lakott területen kívül a főútvonalról a balról betorkolló útra vagy a megfordulás érdekében – ha a közúti jelzésekből más nem következik – az úttest jobb szélén vagy az útpadkán megállva, mindkét forgalmi iránynak elsőbbséget adva kell bekanyarodni.**

~~b) a kerékpárútról a vele párhuzamos útra balra bekanyarodni nem szabad.~~

A kerékpárosnak a kerékpárról le kell szállnia és azt tolvaa - a gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok szerint - kell az úttesten áthaladnia.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

22.4. A hatályos szabály nem egyértelműsíti, hogy pontosan mely manővert korlátozza. Nem vonatkozik továbbá a hasonló manővert jelentő, kétirányú kerékpárútról a túloldalon torkolló utcára kanyarodás esetére.

22.5. Úttal párhuzamos kerékpárútról az út ellenkező oldalán található útra fordulás közben a kerékpárral közlekedő - ha a közúti jelzésekből más nem következik - a párhuzamos úton közlekedők számára elsőbbséget köteles adni. Így válik a szabályozás harmónikusá a kerékpárútra forduló gépjárművek esetével - az is független attól, hogy alá vagy fölérendelt utakról fordulnak.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

23.1. KRESZ 9. § (1) A járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékek:

a) az úttest forgalmának irányítására szolgáló fényjelző készülék: három (felül kör alakú vagy nyilat mutató piros-, középen kör alakú vagy nyilat mutató sárga-, alul kör alakú vagy nyilat mutató zöldfényű) lámpából áll, és sorrendben zöld, sárga, piros, majd együtt piros és sárga fényjelzést ad;

b) a kerékpárút vagy kerékpársáv forgalmának irányítására szolgáló fényjelző készülék: három (felül kör alakú vagy kerékpárt mutató piros-, középen kör alakú vagy kerékpárt mutató sárga-, alul kör alakú vagy kerékpárt mutató zöldfényű) lámpából áll, és sorrendben zöld, sárga, piros, majd együtt piros és sárga fényjelzést ad;

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

23.2. **Ne csak a kerékpársávoknál legyen önálló kerékpáros fényjelző** – A kerékpáros forgalom haladását sokszor indokolatlanul akadályozza a gépjárműforgalom zöldhullámának biztosítására hangolt jelzőlámpás forgalomszabályozás. A kerékpárral közlekedők számára így a jelzőtávolság és sebességkorlátozás függvényében gyakran piros hullám alakul ki. Jelenleg csak a kerékpársávok esetén kapnak a kerékpárosok külön jelzőlámpát, és ezzel a gépjárművektől különválasztható jelzőprogramot. Önálló kerékpáros jelzővel a kerékpáros forgalom előnyítást kaphatna kerékpársáv hiányában is (kerékpáros nyom vagy nyitott kerékpársáv esetén).

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; **vastagon szedett szöveg**: javasolt új rendelkezés

23.3. KRESZ módosított 9. § (1) b) kiegészítése: A járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékek:

a) az úttest forgalmának irányítására szolgáló fényjelző készülék: három (felül kör alakú vagy nyilat mutató piros-, középen kör alakú vagy nyilat mutató sárga-, alul kör alakú vagy nyilat mutató zöldfényű) lámpából áll, és sorrendben zöld, sárga, piros, majd együtt piros és sárga fényjelzést ad;

b) ~~a kerékpárút vagy kerékpársáv forgalmának irányítására szolgáló fényjelző készülék~~ **ahol a kerékpárforgalom külön irányítása szükséges, az erre szolgáló fényjelző készülék: három (felül kör alakú vagy kerékpárt mutató piros-, középen kör alakú vagy kerékpárt mutató sárga-, alul kör alakú vagy kerékpárt mutató zöldfényű) lámpából áll, és sorrendben zöld, sárga, piros, majd együtt piros és sárga fényjelzést ad. Ha a kerékpáros fényjelző felett „Kötelező haladási irány” jelzőtábla ábrája jelenik meg, akkor a kerékpáros fényjelző jelzései csak a felette lévő „Kötelező haladási irány” jelzőtábla által jelzett irány(ok)ba továbbhaladó kerékpárosokra vonatkoznak.**



RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 23.4. A kerékpáros infrastruktúra fejlődésével, az egyes kerékpáros létesítmények közötti csomópontok kialakulásával felmerül a különböző kerékpáros továbbhaladási irányok külön irányításának igénye (pl. kanyarodó kerékpáros irányok irányítása).
- 23.5. A hazai gyakorlat a kerékpár maszk alkalmazása a lencsében, ezt megtartásra javasoljuk. Mivel a lencsében a kerékpár piktogram és a nyíl együttes megjelenése nagyon minimális méretű nyilat eredményezne, javasoljuk a jelzőfej felett kisméretű „kötelező haladási irány” jelzőtáblák, vagy bármilyen más típusú nyilak alkalmazását, és a KRESZ-be mindezt definiáló mondat beiktatását.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 24.1. A szabad jelzésre behaladó jármű vezetőjének nincs a KRESZ-ben kimondott arra vonatkozó kötelezettsége, hogy meggyőződjön arról, hogy az úttestet keresztező gyalogosok és kerékpárosok már elhagyták az úttestet.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 24.2. Nagy kiterjedésű jelzőlámpás csomópontban, a kerékpárosok úttesten történő közlekedése esetén a szabad jelzés végén behaladó kerékpárosok lassabban hagyják el a kereszteződést, mint a személygépkocsik. A közbenső idő kerékpárosokra méretezése közúti kapacitáscsökkenést okozna. A javasolt szabályozás biztosítaná a szabad jelzés végén közlekedő kerékpárosok kihaladását.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 24.3. *KRESZ módosított 9. § új (10) Szabad jelzés elején elsőnek behaladó jármű vezetője köteles meggyőződni arról, hogy a keresztező gyalogosok és kerékpárosok a gyalogátkelőhelyet, illetve a kereszteződést már elhagyták.*

RÉSZLETES INDOKLÁS

- 24.4. Jelzőlámpás csomópontokban a kihaladási idő (zöld jelzés végén a csomópont területére behaladó járművek mennyi idő alatt hagyják el a kereszteződést, mikor indítható a keresztező forgalom) számítása során felmerül az a kérdés, hogy ha nincs kerékpáros létesítmény, és az úttesten kerékpárosok is közlekedhetnek, és az út széles főutat keresztez, akkor mit kell figyelembe venni a kihaladási idő számításához. Ha a gépjárműveknél lényegesen lassabb kerékpárosra történik a méretezés, az a periódusok túlnyomó többségében indokolatlanul nagy közbenső időket eredményez, ami a szabad jelzés rövidülését így a közúti kapacitás számottevő csökkenését és a tilos jelzésbe hajtás valószínűségét növeli. Ha a gépjárművekre történik a méretezés, akkor a zöld jelzés végén behaladó lassabb kerékpáros kerülhet veszélyhelyzetbe.
- 24.5. Gyalogátkelőhelyen is felmerül az a kérdés, hogy a gyalogosok kihaladási idejének számításakor mennyire lassú gyalogossal kell számolni, hiszen még kifejezetten lassú gyalogosra történő méretezés esetén is előfordulhat még lassabb gyalogos.
- 24.6. A javasolt módosítás a közúti kapacitás csökkentése nélkül, a zöld elején behaladó jármű számára fokozott figyelési kötelezettség előírásával kezeli ezt a kérdést.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 25.1. *KRESZ 9. § (4) Az (1) bekezdés a)-d) pontjában említett fényjelző készülékek fényjelzéseinek a jelentése:*
- a) a kör alakú, valamint a kerékpárt ábrázoló zöld fény szabad utat jelez: ha jelzőtábla nem tiltja, az erre vonatkozó szabályok megtartásával egyenesen, valamint jobbra vagy balra bekanyarodva tovább szabad haladni;*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 25.2. Városokban jelzőlámpás csomópontban a kerékpárosokat érintő balesetek egyik leggyakoribb oka az átvezetésen egyenesen haladó kerékpáros és az átvezetésre kanyarodó másik jármű konfliktusa. Az ilyen balesetek megelőzése érdekében fontos, hogy a szabály minden járművezető számára érthető, és egyértelmű legyen.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

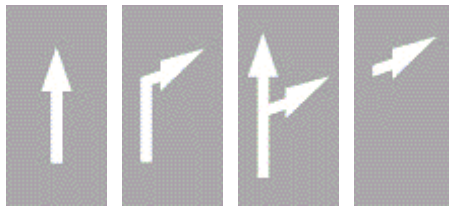
- 25.3. *KRESZ módosított 9. § (4) Az (1) bekezdés a)-d) pontjában említett fényjelző készülékek fényjelzéseinek a jelentése:*
- a) a kör alakú, valamint a kerékpárt ábrázoló zöld fény szabad utat jelez: ha jelzőtábla nem tiltja, az erre vonatkozó szabályok megtartásával egyenesen, valamint jobbra vagy balra bekanyarodva – **a szabad jelzésen áthaladó gyalogosoknak, valamint az út melletti kerékpárút, gyalog- és kerékpárút keresztezése esetén a szabad jelzésen áthaladó járművek számára elsőbbséget adva** – tovább szabad haladni;*

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 25.4. Az út melletti kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak az útról a keresztező/becsatlakozó útra kanyarodó (gép-)járművek szempontjából természetellenesek, hiszen a jobbra kanyarodó (gép-)járművek ilyenkor egyenesen haladó járművek (kerékpárok) útját keresztezik.
- 25.5. Különösen lakott területen a kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak melletti kanyarodáskor bekövetkező balesetek a kerékpáros érintettségű balesetek egyik legnagyobb csoportját képezik. Ezért tartjuk rendkívül fontosnak, hogy az ilyen helyzetekre vonatkozó – a védtelen közlekedők biztonságát szolgáló – szabályozás szövege kellően részletes és mindenki számára egyértelmű legyen.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 26.1. *KRESZ 18. § (1) e) "Előjelző nyíl" (148-150. ábra); azt jelzi, hogy a forgalmi sávból a következő útkereszteződésnél melyik irányba (irányokba) szabad továbbhaladni;*



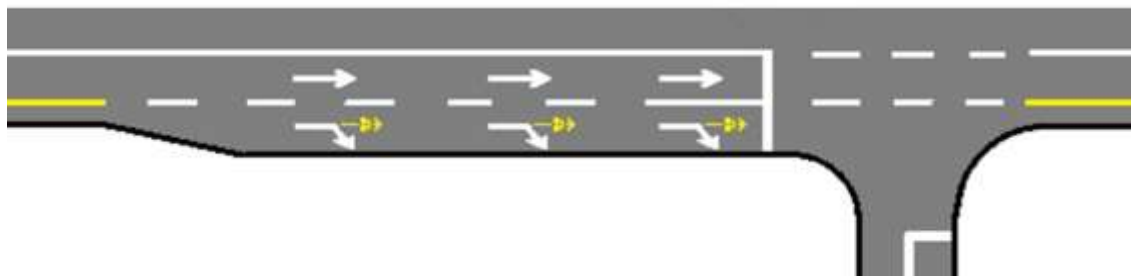
- 26.2. *KRESZ 17. § (1) f) „Besorolás rendjét jelző tábla” (116. ábra): a tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződés előtt - a továbbhaladási iránytól függően - melyik forgalmi sávba kell besorolni; a nyilak szárában - pajzs alakban - az út számozása is feltüntethető;*



- 26.3. *(A hatályos KRESZ nem tartalmaz olyan szabályozást, amely megengedné, hogy valamely forgalmi sávból kerékpárral más irányban szabadon továbbhaladni, mint más járművel.)*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 26.4. **Egyenesen folytatódó kerékpársáv bevezetése** – Kerékpársávval rendelkező úton előfordulhat, hogy egy járműosztályozóban, ahol a kanyarodósávok növelik a helyigényt, már nincs hely az egyenes irányú sávok mellett önálló jobbos sáv és önálló kerékpársáv elhelyezésére, de az önálló jobbos sáv az egyenesen haladók akadályozásának elkerülése érdekében fontos. Ilyen szituációban hasznos a jobb szélső sáv olyan kialakítása, hogy egyenesen kerékpárral tovább szabad haladni benne, mert folytatódó kerékpársáv fogadja a kerékpárosokat. Az alkalmazáshoz szükséges az erre utaló jelzések KRESZ-ben szerepeltetése.



JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: *szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés*

- 26.5. *KRESZ módosított 18. § (1) e) "Előjelző nyíl" (148-150. ábra): azt jelzi, hogy a forgalmi sávból a következő útkereszteződésnél melyik irányba (irányokba) szabad továbbhaladni. **Amelyik nyíl valamely szárában kerékpár piktogram szerepel, akkor abból a sávból a kerékpár piktogramot tartalmazó nyíl irányában csak kerékpárral szabad továbbhaladni;***
- 26.6. *KRESZ módosított 17. § (1) f) „Besorolás rendjét jelző tábla” (116. ábra): a tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződés előtt - a továbbhaladási iránytól függően - melyik forgalmi sávba kell besorolni; a nyilak szárában - pajzs alakban - az út számozása is feltüntethető. **Amelyik nyíl valamely szárában kerékpár piktogram szerepel, abból a sávból a kerékpár piktogramot tartalmazó nyíl irányában csak kerékpárral szabad továbbhaladni;***

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 26.7. **Egyenesen folytatódó kerékpársáv bevezetése** – Kerékpársávval rendelkező úton előfordulhat, hogy egy járműosztályozóban, ahol a kanyarodósávok növelik a helyigényt, már nincs hely az egyenes irányú sávok mellett önálló jobbos sáv és önálló kerékpársáv elhelyezésére, de az önálló jobbos sáv az egyenesen haladók akadályozásának elkerülése érdekében fontos. Ilyen szituációban hasznos a jobb szélső sáv olyan kialakítása, hogy egyenesen kerékpárral tovább szabad haladni benne, mert folytatódó kerékpársáv fogadja a kerékpárosokat.
- 26.8. **Veszélytelen megoldás** – A jobbra kanyarodók pontosan úgy fonódnak a kerékpárosokkal, mint amikor a jobbos és az egyenes sáv között végigmegy a kerékpársáv, vagy mint amikor egyáltalán nincs jobbra kanyarodó sáv, és a KRESZ legutóbbi módosítása szerint a kerékpársávba besorolva kell a jobbra kanyarodáshoz felkészülni, így nem veszélyesebb, mint már, ma is alkalmazható megoldások.
- 26.9. **Új burkolati jelek és tábla bevezetése** – Ehhez speciális burkolati jelek és besorolás rendjét jelző tábla szükséges. Ugyanilyen burkolati jelek és besorolás rendjét jelző tábla alkalmazható ott, ahol valamely irányban csak kerékpárral szabad továbbhaladni, mert például ellenirányú kerékpározásra kijelölt szembe egyirányú utca, vagy önálló vonalvezetésű (nem úttest melletti) kerékpárút az egyik csomóponti ág.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 27.1. KRESZ 17. § (1) f/1.124 „Kerékpáros közvetett kapcsolat” (116/a. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésnél a kerékpárosnak, amennyiben balra kíván továbbhaladni, a kerékpárról leszállva, a keresztező út menetirány szerinti jobb oldalán közlekedő járművekhez kell besorolnia és az útkereszteződésen áthaladnia.



MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 27.2. A módosítás célja, hogy a közvetett (indirekt) balra kanyarodás egyébként kialakult hétköznapi gyakorlatához igazítsa a szabályozást. A bevezetésre kerülő tájékoztató tábla szerepe az lenne, hogy útkereszteződésben felhívja a figyelmet arra, hogy a balra kanyarodó kerékpáros közvetett (indirekt) módon (is) tud balra kanyarodni, az ott ebből a célból kialakított közvetett balra kanyarodó kerékpáros felállóhelyen.



JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: *szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés*

- 27.3. KRESZ módosított 17. § (1) f/1.124 „Kerékpáros közvetett kapcsolat” (116/a. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésnél a kerékpárosnak, amennyiben balra kíván továbbhaladni, ~~a kerékpárról leszállva, a keresztező út menetirány szerinti jobb oldalán közlekedő járművekhez kell besorolnia és az útkereszteződésen áthaladnia.~~ **akkor jobbra húzódva, a balra kanyarodáshoz útburkolati jellel kijelölt helyre, ennek hiányában a keresztező út menetirány szerinti jobb oldalán közlekedő járművekhez kell besorolnia és az útkereszteződésen áthaladnia.**

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 27.4. **Külön balra kanyarodó felállóhely és jelzőlámpa** – A tájékoztató tábla szerepe, hogy útkereszteződésben felhívja a figyelmet arra, hogy a balra kanyarodó kerékpáros közvetett (indirekt) módon (is) tud balra kanyarodni, az ott ebből a célból kialakított közvetett balra kanyarodó kerékpáros felállóhelyen.

A felállóhely használata: a táblával jelölt útkereszteződésben a kerékpáros úgy kanyarodik balra, hogy először az út vagy az útkereszteződés jobb oldalára húzódik és megáll a burkolati jellel jelölt felállóhelyen és az ehhez tartozó jelzőlámpa (amely elhelyezkedhet az út másik oldalán vagy pedig a felállóhely mellett, utóbbi esetben nyíl jelölheti az irányt) zöld jelzésére indulva áthalad az útkereszteződésen.

Budapesten több ilyen felállóhely létesült, akár négy ágú, akár T útkereszteződésekben. A használatát hamar megszokták a közlekedők. A létesítmény nagy előnye, hogy forgalmas, ezen belül irányonként több sávú úton megkönnyítik a kerékpáros balra kanyarodását.

- 27.5. **Jelenleg inkább elkerülik a tábla alkalmazását** – Emellett a kapcsolódó útburkolati jel is hiányzik a KRESZ-ből melyet pótolni szükséges. Budapesten a jelenlegi szabályozás miatt a BKK a KRESZ-ben meghatározott kék-fehér tájékoztató tábla helyett zöld-sárga táblát használt, hogy kikerülje a leszállást-áttolást előíró szabályt.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

28.1. A jelenlegi hatályos hazai szabályozás nem tartalmazza ezt a megoldást.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

28.2. **Hatékony és olcsó városfejlesztési lehetőség** – A kerékpáros közlekedés térnyerése a városi túlszűfolt közlekedést, a dugókban kialakult feszültséget, a levegőszennyezettséget, a lakosság általános kedélyállapotát, a zajszennyezettséget, a parkolóhiányt stb. egyaránt az eddig ismert leghatékonyabb módon csökkenti, így nem véletlen, hogy a vezető gazdaságú európai országok egyértelműen a kerékpáros közlekedés támogatását és elérhetőbbé tételét tűzték ki célul. Az ún. kerékpáros utcák kialakítása az egyik leghatékonyabb ilyen célokat ösztönző megoldás, ráadásul alacsony költségen is megvalósítható.

A városi kerékpározási gyakorlatnál megfigyelhető, hogy a kerékpárosok döntően kerülnek a forgalmi dugóktól terhelt, zajos, szmogos utakat, és pár percnyi menetidő-többletet vállalva, de inkább az azokkal nagyrészt párhuzamos, csendesebb, alacsony gépjármű-forgalmú, biztonságosabb útvonalakat választják.

A legtöbb nagyvárosban a főútvonalak menti kerékpáros létesítmények megfelelő kialakítása a városi közlekedés komplexebb átszervezését igényli, így igen költséghatékony alternatíva a mellérendelt, kisebb utak egyszerű kerékpáros utcává alakítása. Az ilyen utak közlekedésileg sokkal biztonságosabbá válnak, egyúttal az ott élő lakosoknak is nyugodtabb, lényegesen csendesebb és tisztább levegőjű életteret biztosítanak, vagyis érdemben javítja az életminőségüket, egyúttal növelve ezzel ingatlanuk értékét is.

28.3. **Kerékpáros utca szabályai** – 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 különböző mértékben korlátozza, de nem zárja ki a gépjárműforgalmat, csupán a gépjárművek a kerékpáros forgalom ritmusában, legfeljebb 30 km/h-s sebességgel haladhatnak. A hatályos hazai szabályozás jelenleg sem a kerékpárral közlekedő haladási elsőbbségét, sem az egymás mellett haladás jogát sem biztosítja úttesten speciális esetekben sem.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

28.4. *KRESZ új 39/B (1) A „Kerékpáros utca” és „Kerékpáros utca vége” jelzőtáblák közötti szakasz úttestjén a kerékpárforgalom prioritást élvez a gépjárműforgalommal szemben. Az így megjelölt útszakaszokra más járművek akkor hajthatnak be, ha úti céljuk a táblával megjelölt úton van, de a kerékpárok közlekedését nem akadályozhatják és nem zavarhatják.*

(2) Kerékpáros utcában megengedett legnagyobb sebesség 30 km/óra.

(3) Kerékpáros utcában a kerékpárosok korlátozás nélkül haladhatnak egymás mellett.

(4) Kerékpáros utcában gépjárművel kerékpárt előzni csak akkor lehet, ha az előzés lehetőségét a kerékpáros egyértelmű karjelzéssel maga kezdeményezi.

28.5. *KRESZ módosított 17. § (1) új alpontok (jelzőtáblák bevezetése)*

1) „Kerékpáros utca” tábla (új 124. ábra)

m) „Kerékpáros utca vége” tábla (új 125. ábra)



KÜLFÖLDI GYAKORLAT

- 28.6. Kerékpáros utcák Németországban 2000, Ausztriában 2013 óta terjednek, ahogyan találkozhatunk vele Hollandiában és Belgiumban is. A sikeres megoldást várhatóan a legtöbb európai ország előbb-utóbb bevezeti.



RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 28.7. A kerékpáros utca (amely nem azonos a kerékpárúttal) egyre több külföldi ország közötti közlekedésében is alkalmazott megoldás. Általában olyan utcákat célszerű kerékpáros utcává kijelölni, ahol viszonylag jelentős a kerékpárforgalom, az átmenő gépjárműforgalom pedig korlátozható.
- 28.8. A nemzetközi gyakorlat eltérő abban a tekintetben, hogy a kerékpáros utcában más járművek (gépkocsik) közlekedését engedi (pl. Hollandia), vagy tiltja/korlátozza (osztrák, német példa, pl. alap esetben tiltás, kiegészítő táblával az utcában lakók részére feloldás stb.) A lényeg mindenképpen a kerékpáros közlekedés előnyben részesítése. Az új létesítménytípus hatékonyan segítheti a lakókörnyezetek élhetőbbé válását, a modal split eltolódását a kerékpározás javára.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 29.1. *KRESZ 18. §. (4) A kerékpársávot az úttest többi részétől folytonos - az útkereszteződésnél, továbbá ahol a járművek várakozóhelyét az úttest széle és a kerékpársáv külső széle között jelölték ki, szaggatott - sárga vonal választja el.*
- 29.2. *KRESZ 1. sz. függelék I. f/1. Kerékpársáv: az úttesten útburkolati jellel kijelölt - kerékpárosok egyirányú közlekedésére szolgáló - különleges forgalmi sáv.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 29.3. A tervezési gyakorlatban megjelent és alkalmazott megemelt kerékpársávot nem tartalmazza a hatályos szabályozás. A megemelt kerékpársáv ajánlott létesítménytípus nagyobb nehézgépjármű-forgalom esetére, illetve irányonként több sávú közút mentén, vagy ha a kerékpárosok biztonságát a párhuzamos forgalomtól bármely okból hangsúlyosabban védeni kell.
- 29.4. A megemelt (ismertebb nevén koppenhágai) kerékpársáv beemelése a KRESZ-be a vonatkozó [„koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv tervezési útmutató](#) c. dokumentummal összhangban.
- 29.5. A kerékpársáv definíciójánál részletezni szükséges, hogy a kerékpársávot a forgalmi sávtól kettős záróvonal, szegély, ferde szegély, gömbsüvegsor, forgalom elől elzárt terület stb. is elválaszthatja.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 29.6. *KRESZ módosított 18. §. (4) A kerékpársávot az úttest többi részétől folytonos - az útkereszteződésnél, továbbá ahol a járművek várakozóhelyét az úttest széle és a kerékpársáv külső széle között jelölték ki, szaggatott - sárga vonal, **kettős záróvonal vagy fizikai akadály** választja el.*
- 29.7. *KRESZ módosított 1. sz. függelék I. f/1. Kerékpársáv: az úttesten útburkolati jellel kijelölt **vagy útburkolati elválasztó elemmel elhatárolt** - kerékpárosok egyirányú közlekedésére szolgáló - különleges forgalmi sáv.*

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

29.8. Bécs, Koppenhága, Svájc –



RÉSZLETES INDOKOLÁS

29.9. Szeged –

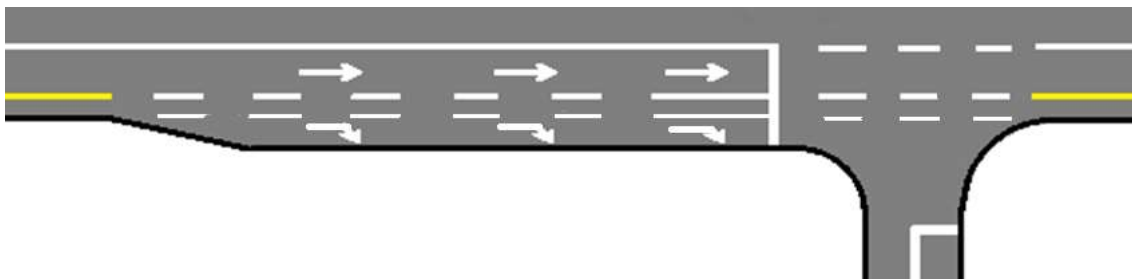


HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 30.1. *KRESZ 18. § (10) A nyitott kerékpársávot - amely a kerékpárosok közlekedésére kijelölt sáv - az úttesten felfestett fehér színű szaggatott vonal és kerékpárt mutató burkolati jel is jelzi. A nyitott kerékpársávot - az egy irányban vagy egymással szemben közlekedő járművek egymás mellett történő elhaladás ezt szükségessé teszi - más járművek is igénybe vehetik, az irányváltoztatásra vonatkozó szabályok megtartása mellett. A jobbra bekanyarodást a nyitott kerékpársávról kell végrehajtani. A kerékpáros balra bekanyarodásra történő felkészülés céljából, vagy ha a nyitott kerékpársáv megszűnik, a nyitott kerékpársávot elhagyhatja.*
- 44.2. *KRESZ 1. sz. függelék I. fejezet h/3. Nyitott kerékpársáv: az úttesten útburkolati jellel kijelölt - kerékpár és különleges esetekben (az egymás mellett történő elhaladáshoz szükséges hely biztosítása érdekében) jármű egyirányú közlekedésére szolgáló - különleges forgalmi sáv.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 30.2. **Szélesebb járművek ráengedése** – A nyitott kerékpársávnak van másik lehetséges alkalmazási területe is. Ha a kerékpársáv folytonosságát meg akarjuk tartani, de nincs annyi hely, hogy mellette a szükséges számú normál forgalmi sáv elférjen, akkor olyan, irányonként többsávós úton, ahol a nehézjármű-részarány alacsony, a nyitott kerékpársáv mellett kb. 2,00-2,25 m széles sáv is kialakítható. Ebben a sávban személygépkocsi elfér, szélesebb jármű viszont részben a nyitott kerékpársávot igénybe véve közlekedhet.
- 30.3. **Kanyarodósáv ráengedése** – Ez kanyarodósávban is jól alkalmazható, ahol nincs hely egymás mellett önálló kerékpársávnak és forgalmi sávnak.



- 30.4. Személygépkocsi a szűkített sávban haladhat, személygépkocsinál szélesebb jármű a nyitott kerékpársávot igénybe véve haladhat.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 30.5. *KRESZ módosított 18. § (10) A nyitott kerékpársávot - amely a kerékpárosok közlekedésére kijelölt sáv - az úttesten felfestett fehér színű szaggatott vonal és kerékpárt mutató burkolati jel is jelzi. A nyitott kerékpársávot – **amennyiben** az egy irányban vagy egymással szemben közlekedő járművek egymás mellett történő elhaladása, **vagy a jármű mérete** ezt szükségessé teszi - más járművek is igénybe vehetik, az irányváltoztatásra vonatkozó szabályok megtartása mellett. A jobbra bekanyarodást a nyitott kerékpársávról kell végrehajtani. A kerékpáros balra bekanyarodásra történő felkészülés céljából, vagy ha a nyitott kerékpársáv megszűnik, a nyitott kerékpársávot elhagyhatja.*

- 30.6. *KRESZ módosított 1. sz. függelék I. fejezet h/3. Nyitott kerékpársáv: az úttesten útburkolati jellel kijelölt - kerékpár és különleges esetekben (az egymás mellett történő elhaladáshoz szükséges hely biztosítása, vagy **a nyitott kerékpársáv melletti forgalmi sávban haladó jármű közlekedése érdekében**) jármű egyirányú közlekedésére szolgáló - különleges forgalmi sáv.*

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 30.7. **Helyhiány esetén is kompromisszumos megoldást kínál** – A nyitott kerékpársáv irányonként többsávós út szélső forgalmi sávja melletti alkalmazásával helyhiány esetén is biztosítható, hogy torlódás esetén a személygépkocsik sora mellett kerékpárral el lehet haladni, csak nagyobb méretű jármű akadályozza a kerékpárral továbbhaladást.
- 30.8. **Kanyarodósáv kialakíthatósága** – Járműosztályozóban kinyíló jobbra kanyarodó sávban is jól alkalmazható ott, ahol nincs hely egymás mellett önálló kerékpársávnak és kanyarodósávnak. A mai jogi környezetben lehetséges olyan kialakítás, amelyben a kerékpársávtól jobbra normál szélességű jobbra kanyarodó sáv van, és olyan is, amelyben egyáltalán nincs jobbra kanyarodó sáv, akkor ez az elrendezés sem veszélyesebb.
- 30.9. **Méretfüggő használhatóság megteremtése** – Mindezen alkalmazási lehetőségekhez a definíció pontosítása, kiegészítése szükséges. Ezekben az esetekben a nyitott kerékpársávon gépjárművel közlekedés nem másik jármű melletti elhaladás miatt, hanem bizonyos járművek mérete miatt szükséges.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 31.1. *KRESZ 25. § (2) Járművel az úttesten - az előzés és kikerülés esetét kivéve - annak menetirány szerinti jobb oldalán, az út- és forgalmi viszonyok szerint lehetséges mértékben jobbra tartva kell közlekedni. Lassú járművel, állati erővel vont járművel, kézikocsival, hajtott (vezetett) állattal, valamint lassan haladó járművel - ha az út- és forgalmi viszonyok lehetővé teszik - szorosan az úttest jobb széléhez húzódva kell haladni. Párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten a jobbra tartásra a külön szabályok (36. §) az irányadók.*
- 31.2. *KRESZ 54. § (1) Kerékpárral a kerékpárúton, a kerékpársávon vagy erre utaló jelzés (117/c. ábra) esetében az autóbussz forgalmi sávon, ahol ilyen nincs, a leállósávon vagy a kerékpározásra alkalmas útpadkán, illetőleg - ha az út és forgalmi viszonyok ezt lehetővé teszik - a lakott területen kívüli úton, a főútvonalként megjelölt úton az úttest jobb széléhez húzódva kell közlekedni.*
- 31.3. *KRESZ 34. § (8) Tilos előzni:*
- a) *kijelölt gyalogosátkelőhelyen és közvetlenül a kijelölt gyalogosátkelőhely előtt;*
 - b) *villamost közvetlenül olyan megállóhely előtt, ahol az utasok fel- és leszállása az úttestről, illetőleg az úttestre történik;*
 - c) *be nem látható útkanyarulatban, illetőleg bukkanóban, kivéve, ha az úttesten egyirányú forgalom van, vagy záróvonal van felfestve és az előzés annak érintése nélkül végrehajtható;*
 - d) *vasúti átjáróban és közvetlenül vasúti átjáró előtt;*
 - e) *útkereszteződésben és közvetlenül útkereszteződés előtt, kivéve*
 - *ha a forgalmat rendőr vagy fényjelző készülék irányítja és az előzés az úttest menetirány szerinti bal oldalának igénybevételével nem jár,*
 - *ha a jármű főútvonalon vagy olyan más úton halad, amelyen elsőbbségét jelzőtábla [16. § (1) bek. u) pont] jelzi.*
 - *körforgalmú úton,*
 - *ha a járművel csak jobbról szabad előzni [(4) bek.].*
- (9) A (8) bekezdés d) és e) pontjában meghatározott tilalom nem vonatkozik a kétkerekű motorkerékpárnak, segédmotoros kerékpárnak és kerékpárnak gépjárművel való előzésére.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 31.4. Az egy nyomon haladó járművek közlekedésének biztonságosabbá tétele körforgalomban két hatályos szabály módosításával érhető el:
- a) *körforgalmon belül a jobbra tartási kötelezettség feloldása azzal a céllal, hogy a kerékpáros (és más egy nyomon haladó jármű) a gépjárművekkel azonos íven haladhasson, így a körforgalomba behajtók számára könnyebben észlelhetővé váljon, illetve*
 - b) *körforgalmon belül az egy nyomon haladó járműveket ne lehessen előzni.*

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

31.5. KRESZ módosított 25. § (2)

Járművel az úttesten – az előzés és kikerülés esetét kivéve – annak menetirány szerinti jobb oldalán, az út- és forgalmi viszonyok szerint lehetséges mértékben jobbra tartva kell közlekedni. **Körforgalmú úton az egy nyomon haladó járműveket a jobbra tartás kötelezettsége nem terheli.** Lassú járművel, állati erővel vont járművel, kézikocsival, hajtott (vezetett) állattal, valamint lassan haladó járművel - ha az út- és forgalmi viszonyok lehetővé teszik - szorosan az úttest jobb széléhez húzódva kell haladni. Párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten a jobbra tartásra a külön szabályok (36. §) az irányadók.”

31.6. KRESZ módosított 34. § (8) Tilos előzni:

a) kijelölt gyalogosátkelőhelyen és közvetlenül a kijelölt gyalogosátkelőhely előtt;

b) villamost közvetlenül olyan megállóhely előtt, ahol az utasok fel- és leszállása az úttestről, illetőleg az úttestre történik;

c) be nem látható útkanyarulatban, illetőleg bukkanóban, kivéve, ha az úttesten egyirányú forgalom van, vagy záróvonal van felfestve és az előzés annak érintése nélkül végrehajtható;

d) vasúti átjáróban és közvetlenül vasúti átjáró előtt, **kivéve a kétkerekű motorkerékpárnak, segédmotoros kerékpárnak és kerékpárnak gépjárművel való előzését;**

e) útkereszteződésben és közvetlenül útkereszteződés előtt, kivéve

- ha a forgalmat rendőr vagy fényjelző készülék irányítja és az előzés az úttest menetirány szerinti bal oldalának igénybevételével nem jár,

- ha a jármű főútvonalon vagy olyan más úton halad, amelyen elsőbbségét jelzőtábla [16. § (1) bek. u) pont] jelzi.

- körforgalmú úton,

- ha a járművel csak jobbról szabad előzni [(4) bek.].

~~(9) A (8) bekezdés d) és e) pontjában meghatározott tilalom nem vonatkozik a kétkerekű motorkerékpárnak, segédmotoros kerékpárnak és kerékpárnak gépjárművel való előzésére.~~

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

31.7. Svájcban a kerékpárosok jobbratartási kötelezettsége körforgalmon belül feloldásra került (Teil1 Abschnitt 4 Art 41b).

RÉSZLETES INDOKOLÁS

31.8. Körforgalomban a körpályán a kerékpáros (és az egy nyomon haladó járművek vezetői) alapvetően három típusú konfliktusnak vannak kitéve (bal oldali ábra):

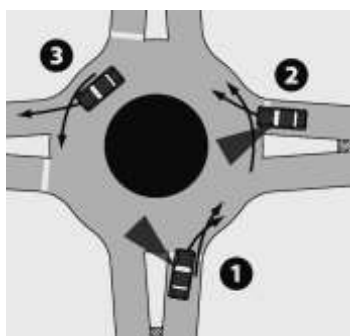
a) A körforgalomba behajtó autó ívben mozog jobbra, a vele egy időben, tőle jobbról érkező kerékpár viszont a körforgalom ívét levágva mozog, és összeütköznek.

b) A körforgalomba belépő gépkocsi nem adják meg az elsőbbséget a szabályosan a körpálya jobb szélén haladó kerékpárnak, mert figyelmüket a behaladásakor a körpálya középvonala felé koncentrálnak, a szélén haladó kerékpárost sok esetben észre sem veszik.

c) A körforgalomból kilépni készülő gépkocsi megelőzi és leszorítja a körpálya szélén – esetleg éppen annak holtterében – haladó kerékpárt.

31.9. Biztosítani kell, hogy a körforgalom bejáratánál a kerékpárost ne szorítsák le (bal oldali ábra, 1),

és mind a behajtó, mind a már a körforgalomban haladó autósok jól láthassák őt. A körforgalomban biztosítani kell, hogy a kerékpáros a pálya közepén haladjon, és az autók ne előzhessék meg, mert ez konfliktust jelent a jobbra kanyarodó autókkal (bal oldali ábra, 3).



- 31.10. **Holttér kiküszöbölése** – A körforgalomban egy nyomon haladó járművekre megelőzésük általában baleseti veszélyt jelent, hiszen a körforgalomban kis távolságon belül zajlanak le többszörös fonódások, irányváltoztatások. A körforgalomban megelőzött egy nyomú járművek a körforgalomból az előzést követően kilépők holtterébe kerülhetnek. Azonban a körforgalmak egyik fontos sajátossága, egyben előnye is, hogy sebességcsökkentésre kényszerítik a gépjárműveket, növelve ezzel az egymás útját érintő mozgások biztonságosságát.
- 31.11. **Nincs érdemi forgalom-feltartás** – Egyfelől tehát közlekedésbiztonsági érdek, hogy körforgalomban ne előzzék az egy nyomon haladó járműveket, másfelől viszont az előzés tiltása nem okoz jelentős idővesztést a gépkocsiknak, hiszen haladási sebességük már egyébként is kisebb, és a körforgalom rövidege miatt az esetleges feltartás csak kis távolságon és csak rövid ideig tart.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

32.1. *KRESZ 39/A. § (3) A lakó-pihenő övezetben a vezetőnek fokozottan ügyelnie kell a gyalogosok (különösen a gyermekek) és a kerékpárosok biztonságára. Ha az úton járda nincs*

- a) a gyalogosok az utat teljes szélességében használhatják, a járművek forgalmát azonban szükségtelenül nem akadályozhatják,
- b) járművel várakozni csak az erre kijelölt területen szabad.

32.2. 122-123. ábrák



MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 32.3. **Egymás mellett kerékpározás általánossá tétele** – A nemzetközi gyakorlatban a kerékpárosok egymás mellett haladása főszabály szerint megengedett, ha az a gépjármű forgalmat nem akadályozza. Ezen szabály általánossá tétele azonos vagy hasonló feltételekkel a KRESZ-ben is indokolt. Ugyanakkor a lakó-pihenő övezetekben a forgalmi viszonyoktól függetlenül, vagyis megszorítás nélkül általánossá tehető az egymás mellett kerékpározás.
- 32.4. **Lakó-pihenő övezet tábláin sebességhatár feltüntetése** – Szintén külföldi példák alapján a lakó-pihenő övezetekre előírt sebességkorlátozás (20 vagy 30 km/h) magán az övezetet jelölő táblán is feltüntetésre kerül, ami minden esetben tájékoztatja és emlékezteti a vezetőket, hogy jelentősen lassítaniuk szükséges.
- 32.5. **Biztonságosabb és élhetőbb** – A kerékpáros és gyalogos közlekedés még egyértelműbb előtérbe helyezésével a lakó-pihenő övezetekben történő közlekedés általánosan biztonságosabbá válik, egyúttal az ott élő lakosoknak is nyugodtabb, csendesebb és tisztább levegőjű életteret biztosítanak, vagyis érdemben javítják az életminőségüket, egyúttal növelve ezzel ingatlanuk értékét is.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

32.6. *KRESZ módosított 39/A. § (3) A lakó-pihenő övezetben a vezetőnek fokozottan ügyelnie kell a gyalogosok (különösen a gyermekek) és a kerékpárosok biztonságára és zavartalan közlekedésére. ~~Ha az úton járda nincs~~ **A lakó-pihenő övezetben***

- a) a gyalogosok az utat teljes szélességében használhatják, **a kerékpárral közlekedők egymás mellett is haladhatnak**, a járművek forgalmát azonban szükségtelenül nem akadályozhatják,
- b) **gépjárművel várakozni csak az erre kijelölt területen szabad.**

32.7. *KRESZ módosított 122-123. ábrák (illusztráció)*



KÜLFÖLDI GYAKORLAT

32.8. Német nyelvterület: [§§ 76c, 23 Abs 2a Straßenverkehrsordnung](#)



32.9. [Francia nyelvterület:](#)



RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 32.10. **Külföldi bevált gyakorlat átvétele** – Általánosan jellemző a kisebb települések kisebb utcáiban, hogy nincs megfelelő szélességű járda, vagy egyáltalán nincs járda. Számos ilyen utca és terület van, ahol forgalombiztonsági és életminőségi szempontból a gépjárműforgalom csillapítása és a sebesség csökkentése szükséges és indokolt. A német és francia gyakorlatban a hasonló zónákban a gyalogosok és a kerékpárosok a járda lététől függetlenül teljes szélességben használhatják az utat, és "elsőbbségük" van. Tekintettel a példaként hozott országok közlekedésbiztonsági mutatóira, javasolt a szabályozást hazánkban is alkalmazni.
- 32.11. **Biztonságosabb és élhetőbb lakó környezet** – A kerékpáros és gyalogos közlekedés még egyértelműbb előtérbe helyezésével a lakó-pihenő övezetekben történő közlekedés általánosan biztonságosabbá válik, egyúttal az ott élő lakosoknak is nyugodtabb, csendesebb és tisztább levegőjű életteret biztosítanak, vagyis érdemben javítják az életminőségüket, egyúttal növelve ezzel ingatlanuk értékét is.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 33.1. *KRESZ 31. § (1) Az útkereszteződésben másik útra bekanyarodni szándékozó vezető a járművel*
- a) az útburkolati jelek által meghatározott forgalmi sávba,*
 - b) útburkolati jelek hiányában*
- jobbra bekanyarodás esetében az úttest jobb szélére*
- balra bekanyarodás esetében az úttest felezővonalára mellé, illetőleg osztottpályás és egyirányú forgalmú úton az úttest bal szélére köteles - az útkereszteződés előtt kellő távolságban - besorolni.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 33.2. 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.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

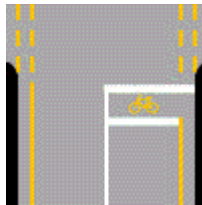
- 33.3. *KRESZ módosított 31. § (1) Az útkereszteződésben másik útra bekanyarodni szándékozó vezető a járművel*
- a) az útburkolati jelek által meghatározott forgalmi sávba,*
 - b) útburkolati jelek hiányában*
- jobbra bekanyarodás esetében az úttest jobb szélére*
- balra bekanyarodás esetében az úttest felezővonalára mellé, illetőleg osztottpályás és egyirányú forgalmú úton az úttest bal szélére köteles - az útkereszteződés előtt kellő távolságban – besorolni*
- az olyan egyirányú forgalmú úton, ahol kiegészítő tábla (105/a ábra) kétirányú kerékpáros forgalmat jelez, a balra bekanyarodásra felkészülés során a szemből érkező kerékpáros részére megfelelő helyet kell biztosítani.*

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 33.4. Az egyirányú forgalmú úton a kijelölt forgalmi irányból balra kanyarodó járművekkel szemben elsőbbsége van az ellenirányból érkező és egyenesen továbbhaladó kerékpárnak. Azonban épp a 31. § (1) alapján a kijelölt forgalmi irányban érkező járműnek a balra kanyarodáshoz való felkészülése során balra kell húzódnia, ezzel elállja az elsőbbséggel rendelkező kerékpár útját.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 34.1. *KRESZ 18. § h/1. „Előretolt kerékpáros felálló hely a balra bekanyarodó kerékpárosok számára” (153/a. ábra); a forgalomirányító fényjelző készülékkel szabályozott útkereszteződésben az út jobb szélén kijelölt kerékpáros nyomon (158/k. ábra) vagy a kerékpársávon oda érkező és balra bekanyarodó kétkerekű kerékpárok a megállás helyét jelölő vonalak közötti, kerékpárt mutató sárga színű útburkolati jellel (158/i. ábra) megjelölt úttestre csak a járművek forgalmát irányító fényjelző készülék piros fényjelzésének időtartamában szabad - a 36. § (12) bekezdésében foglaltak és a besorolás általános szabályai szerint - a többi jármű elé besorolva a továbbhaladáshoz felkészülni;*



- 34.2. *KRESZ 36. § (12) Ha a járműveknek útkereszteződésben, útszűkületekben, szintbeni vasúti átjárónál vagy egyéb forgalmi okból meg kell állnia, - előre sorolás céljából - kétkerekű motorkerékpárral, illetve kétkerekű segédmotoros kerékpárral az álló járművek mellett, vagy azok között, kétkerekű kerékpárral az úttest szélén, az álló járművek mellett jobbról szabad előrehaladni, ha*

a) az előrehaladáshoz elegendő hely áll rendelkezésre, és

b) az irányváltoztatási szándékot jelző járműveket az irányváltoztatásban nem akadályozzák.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 34.3. Gyakori probléma, hogy a kerékpárosok számára kijelölt területet gépjárművek is igénybe veszik. 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. Javasoljuk a szabály szövegezését úgy módosítani, hogy abból önmagában kiderüljön, hogy gépjárművel a felállást jelző első vonalnál meg kell állni.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 34.4. *KRESZ módosított 18. § h/1. „Előretolt kerékpáros felállóhely ~~a balra bekanyarodó kerékpárosok számára~~” (153/a. ábra); a forgalomirányító fényjelző készülékkel szabályozott ~~útkereszteződésben az út jobb szélén kijelölt kerékpáros nyomon (158/k. ábra), kerékpárosok által is használható autóbusz forgalmi sávon, nyitott kerékpársávon vagy a kerékpársávon oda~~ útkereszteződéshez érkező ~~és balra bekanyarodó kétkerekű~~ kerékpárok a megállás helyét jelölő vonalak közötti, kerékpárt mutató sárga színű útburkolati jellel (158/i. ábra) megjelölt úttestre csak a járművek forgalmát irányító fényjelző készülék piros fényjelzésének időtartamában szabad – a 36. § (12) bekezdésében foglaltak és a besorolás általános szabályai szerint – a többi, **szabályosan a felállóhely kezdővonalára előtt, lehetőség szerint a sáv bal oldalához húzóda***

megálló jármű elé besorolva a továbbhaladáshoz felkészülni.

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

- 34.5. Az osztrák KRESZ 9. § (4a) az előretolt kerékpáros felállóhely használatát a javaslatunkkal megegyezően szabályozza.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 34.6. **Egyértelműbb megfogalmazás** – A 18. § (1) h) pontja szabályozza ugyan a megállás helyét jelző szaggatott vagy folytonos vonalnál való magatartást, azonban az előretolt kerékpáros felállóhelynél elvárt magatartás véleményünk szerint nem egyértelmű. Javasoljuk a fenti osztrák szabályozáshoz hasonlóan egyértelmű megfogalmazás bevezetését.
- 34.7. **Nem csak balra kanyarodás esetén kötelező** – Azt a tényt, hogy jelzőlámpás csomópontok járműosztályozóiban a kerékpárok többi jármű előtti várakozása növeli a biztonságot, és a fenntartható közlekedés előnyben részesítését szolgálja, a jogalkotó is elismerte, amikor a 36. § (12) [beiktatta: 289/2009. (XII. 18.) Korm. rendelet 15. § (4)] már 2010. január 1-jétől lehetővé tette, hogy a kerékpárok a járműosztályozókban ott is a többi jármű elé soroljanak, ahol nem létesült előretolt kerékpáros felállóhely, így tehát az előresorolási lehetőség nincs összefüggésben a balra kanyarodással. Az előretolt felállóhely egyik funkciója valóban az, hogy segítse a balra kanyarodni szándékozó kerékpárosok besorolását, de ez csak az egyik funkciója. Módosítási javaslatunk célja, hogy a kerékpárosok más járművek előtti felállításának összes forgalomtechnikai és közlekedésbiztonsági előnye kihasználhatóvá váljék. Itt jegyezzük meg, hogy a magyar KRESZ definíció alapján lehetőség van a német vorgezogene Haltelinie mintájára csak előrevont, de a gépjármű forgalmi sáv elé nem kiszélesített felállási hely kialakítására is, amely bizonyos csomópontok esetén jó megoldás lehet. Ilyenkor eleve külön-külön felállási helyük van az egyenesen/jobbra, illetve a balra kanyarodó kerékpároknak.
- 34.8. **Lehetséges kerékpárforgalmi létesítmények kiegészítése** – A jogszabály szövegéből eddig hiányzott a nyitott kerékpársáv és a kerékpárosok által is használható autóbusz forgalmi sáv, ennek pótlólagos felvételét azért javasoljuk, mert a gyakorlatban a kerékpárok ilyen létesítményekről is érkezhettek a járműosztályozóba.
- 34.9. **Közlekedők hatékonyabb tájékoztatása** – Az újonnan felvenni javasolt hosszabb szöveg részben utasítás a közlekedők számára, részben magyarázza is, hogy a leírt magatartást miért várja el a jogalkotó. A módosítási javaslat az előretolt kerékpáros felállóhely gyakorlati használhatóságának megkönnyítését célozza.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 35.1. *KRESZ 40. § (3) e) Tilos megállni kijelölt gyalogosátkelőhelyen, valamint a gyalogosátkelőhely előtt személygépkocsival, motorkerékpárral, segédmotoros kerékpárral, kerékpárral és kézikocsival 5 méter, egyéb járművel 15 méter távolságon belül.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 35.2. **Kerékpártárolók létesíthetősége gyalogátkelőhelyeknél** – Életszerű és praktikus javaslat, hogy kerékpárral a gyalogosátkelő előtt kialakított kerékpárparkolóban meg lehessen állni. Mivel a kerékpár magassága révén nem akadályozza a forgalomra és a gyalogosátjáróra történő rálátást, kézenfekvő, hogy a gyalogosátkelő előtt azon a területen, ahova a magasabb gépjárművek parkolása már akadályozná a rálátást, kerékpárparkolók kerülhessenek kialakításra.
- 35.3. **Szabálytalan parkolás ellehetetlenítése** – Így nemcsak a jelenleg kihasználatlan területeken is létesíthető lennének kerékpárparkolók, de az ott kialakított kerékpárparkoló fizikailag megakadályozná a gépkocsik gyalogosátkelő előtti szabálytalan és veszélyhelyzetet okozó parkolását.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 35.4. *KRESZ módosított 40. § (5) e) Tilos megállni kijelölt gyalogosátkelőhelyen, valamint a gyalogosátkelőhely előtt személygépkocsival, motorkerékpárral, segédmotoros kerékpárral, ~~kerékpárral~~ és kézikocsival 5 méter, egyéb járművel 15 méter távolságon belül. **Ez a tilalom nem vonatkozik a kerékpárra.***

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 35.5. A módosítás lehetővé teszi, hogy egyéni mérlegelés után lehetővé váljon kerékpárparkoló létesítése jelenleg kihasználatlan területeken. A Budapesti Közlekedési Központ baleseti statisztikái szerint nem történt a javasolt kialakításból eredő baleset.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 36.1. *KRESZ 14. § (3) Ha az (1) bekezdés n)-y) és z/2. pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő táblán „Kivéve célforgalom” felirat van, a tilalom nem vonatkozik arra a járműre, melynek úti célja a táblával megjelölt úton vagy övezetben van.*



MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 36.2. Behajtási korlátozás esetén a kerékpáros kivétel bővítésére van szükség.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 36.3. *KRESZ módosított 14. § (3) Ha az (1) bekezdés n)-y) és z/2. pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő táblán „Kivéve célforgalom” felirat van, a tilalom nem vonatkozik arra a járműre, melynek úti célja a táblával megjelölt úton vagy övezetben van, **továbbá nem vonatkozik– a v) pontban említett jelzőtábla kivételével – a kerékpárra.***



(v) pont)

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 36.4. A 14. § (14) már jelenleg is felmentést ad a kerékpárnak pl. a Kivéve engedéllyel kiegészítő táblával jelzett esetekben. A célforgalmi korlátozást a gyakorlatban legtöbbször olyankor alkalmazzák, amikor valójában a gépjárműforgalom korlátozására van szükség, pl. környezetvédelmi okból. Ilyenkor a kívánt cél elérhető akkor is, ha kerékpárral be lehet hajtani a területre, ezért a kerékpárral való behajtás tiltása indokolatlan.
- 36.5. A kerékpáros közlekedés modal spliten belüli arányának növelése Magyarország fontos közlekedéspolitikai célja, ezért lényeges minden, a kerékpározás fejlődését indokolatlanul hátráltató korlátozás föloldása, ezt célozza a módosítási javaslat.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 37.1. *KRESZ 14. § (1) f) „Előzni tilos” (32. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az úton előzni tilos; ez a tilalom nem vonatkozik kétkerekű motorkerékpárnak, segédmotoros kerékpárnak és kerékpárnak, valamint állati erővel vont járműnek és kézikocsinak gépjárművel való előzésére, továbbá az úttest közepén levő vágányon haladó villamos előzésére;*



MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 37.2. Indokolt, hogy előzni tilos jelzés esetén ne csak gépjárművel, hanem kerékpárral is lehessen kerékpárt előzni. Előzni tilos jelzésnél jelenleg nem engedélyezett, hogy kerékpár bármely más járművet előzzön, így egy másik kerékpárt sem.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 37.3. *KRESZ módosított 14. § (1) f) „Előzni tilos” (32. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az úton előzni tilos; ez a tilalom nem vonatkozik kétkerekű motorkerékpárnak, segédmotoros kerékpárnak és kerékpárnak, valamint állati erővel vont járműnek és kézikocsinak gépjárművel **és kerékpárnak kerékpárral** való előzésére, továbbá az úttest közepén levő vágányon haladó villamos előzésére;*

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

- 37.4. Osztrák KRESZ 52 § csak a kétnyomú járművek előzését tiltja az előzni tilos tábla (vagyis egynyomú járművet egynyomú jármű is előzhet).

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 38.1. *KRESZ 54. § (5) A kétkerekű kerékpáron 16. életévét betöltött személy szállíthat 10 évnél nem idősebb, a kerékpárt nem hajtó utast a kerékpár pótülésén. Kettőnél több kerekű kerékpáron 17. életévét betöltött személy szállíthat a kerékpárt nem hajtó utast.*
- 38.2. *KRESZ II. r/1. Kerékpár: Olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti. A kerékpáron a kerékpárt nem hajtó személy is szállítható erre alkalmas ülésen. A kerékpáron utánfutó vontatására alkalmas berendezés helyezhető el.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 38.3. Egynél több utas szállításának lehetővé tétele, gyermekek szállítására alkalmas utánfutók használatának legalizálása.
- 38.4. A kerékpár definíciójánál jogdogmatikailag helytelenül szerepelnek szabályozási kérdések.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 38.5. *KRESZ módosított 54. § (5) A ~~kétkerekű~~ kerékpáron 16. életévét betöltött személy szállíthat ~~10 évnél nem idősebb, a kerékpárt nem hajtó utasokat a kerékpár pótülésén, utánfutón vagy csomagtartóján.~~ **utánfutón vagy csomagtartóján.** Kettőnél több kerekű kerékpáron ~~17. életévét betöltött személy szállíthat a kerékpárt nem hajtó utast.~~ **5 évnél fiatalabb utas csak pótülésen vagy utánfutón utazhat.***
- 38.6. *KRESZ II. r/1. kerékpár: olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti. ~~A kerékpáron a kerékpárt nem hajtó személy is szállítható erre alkalmas ülésen. A kerékpáron utánfutó vontatására alkalmas berendezés helyezhető el.~~*

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 38.7. Hazánkban is gyorsan terjednek olyan kerékpárok és kerékpáros utánfutók, amiben egynél több gyermek vagy akár felnőtt is elfér és kényelmesen, biztonságosan szállítható. A személyszállításra alkalmas teherkerékpárok és utánfutók jellemzően biztonsági övvel is fel vannak szerelve. Módosító javaslatunk célja, hogy ezen kerékpárok és utánfutók kínálta lehetőségeket szabályosan ki lehessen használni.



HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 39.1. *1980. évi 3. tvr. 1. cikk m) pont E meghatározásban foglalt egyetlen rendelkezés sem értelmezhető úgy, mint amely gátolná a Szerződő Feleket abban, hogy a közúti közlekedésre vonatkozó nemzeti jogszabályaik rendelkezéseinek alkalmazása szempontjából teljes mértékben egy tekintet alá esőnek minősítsék a segédmotoros kerékpárokat a kerékpárokkal.*
- 39.2. *KRESZ 14. § (2) Ha a jelzőtáblán az (1) bekezdés o)-x) pontjában említett táblák jelképei közül több van feltüntetve, az útra a jelképekkel jelzett valamennyi járművel tilos behajtani (54., 55. ábra).*



55. ábra

39.3. *6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 116. § (1) A kerékpárt fel kell szerelni*

- a) könnyen kezelhető, megbízható kormányberendezéssel, amely semmilyen helyzetében nem akadályozza a kerékpár egyéb kezelőszerveinek működtetését,
- b) két, egymástól függetlenül működtethető, száraz és nedves időben egyaránt hatásos fékszerkezettel, amelyek közül az egyik az első, a másik a hátsó kerékre hat,
- c) hangjelző berendezéssel, amely csak csengőhangot adhat,
- d) egy előre fehér vagy kadmiumsárga fényt adó, sötétben, tiszta időben legalább 150 méter távolságról látható lámpával,
- e) egy hátra piros fényt adó, sötétben, tiszta időben legalább 150 méter távolságról látható helyzetjelző lámpával,
- f) elől egy fehér, hátul egy vagy két piros színű, szimmetrikusan elhelyezett, nem háromszög alakú fényvisszaverővel, és
- g) legalább az első keréken, legalább 2 db, egy átmérő mentén elhelyezett borostyánsárga színű, mindkét oldal felé hatásos oldalsó fényvisszaverővel (küllőprizmával). A küllőprizmák helyett vagy mellett alkalmazható két oldalon fehér fényvisszaverő körgyűrű felület is a kerékpártok közvetlen közelében vagy az ENSZ-EGB 88. sz. előírásának megfelelő gumiabroncsokon.
- (2) Az (1) bekezdés d) és e) pontjában meghatározott világító berendezés elhelyezhető a kerékpárt hajtó személyen is. A világító berendezések által kibocsátott fény villogó üzemmódú is lehet.
- 39.4. *KRESZ 49. § (2a) Amennyiben a gépjármű kizárólag a megkülönböztető fényjelzést használja, akkor a gépjármű vezetője a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó rendelkezéseket figyelmen kívül hagyhatja, ha magatartásával a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyónbiztonságot nem veszélyezteti.*
- 39.5. *KRESZ 28. (2) A másik jármű érkezési irányától függetlenül elsőbbséget kell adni az útkereszteződésben*
- a) minden járművel a megkülönböztető fény- és hangjelzést együttesen használó gépjármű részére, továbbá minden ilyen gépjárművekkel kísért (közrefogott), zárt csoportban haladó megkülönböztető fényjelzést használó gépjármű részére;

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 39.6. **Általános tiltás alóli kivételezés lehetőségének megteremtése** – Az országúti kerékpársportolók edzését és versenyzését jelenleg ellehetetlenítő helyzet feloldása szükséges. A nemzetközi gyakorlatban az országúti kerékpárosok csak a kerékpározásra valóban veszélyes közútról vannak kitiltva, míg hazánkban a közútkezelő a lassú járművekkel egységes „bánásmódban” részesíti a kerékpárosokat, vagyis ahol nem lehet mezőgazdasági járművel vagy lovaskocsival haladni, ott általában kerékpárral sem (KRESZ 14. § (2) – lásd 39.2 pont). A hazai kerékpársportnak régi és fontos igénye, hogy a sportolási lehetőségük ne legyen feleslegesen ellehetetlenítve, és a biztonságos útvonalakon az általános tiltás alól kivételt képezhessenek. Ennek érdekében egy külön kiegészítő tábla bevezetését javasoljuk („Kivéve sportkerékpáros”), ami egyedi, tehát nem általános alkalmazásával a biztonságos útvonalak a sportkerékpárosok számára használhatóvá válnának.
- 39.7. **Sportkerékpáros fogalmának bevezetése** – A fenti kiegészítő tábla bevezetése szükségessé teszi, hogy a sportkerékpáros definálva legyen.
- Fejvédő viselete** – A hétköznapi kerékpárosokhoz képest gyakran kétszeres-háromszoros sebességgel haladó sportkerékpárosok biztonságos közlekedésének alapfeltétele a bukósikak viselése, ill. a közúti közlekedésre vonatkozó szabályok pontos ismerete.
 - KRESZ vizsga megléte** – A Nemzetközi Kerékpáros Szövetség hazai tagszervezete (Magyar Kerékpáros Szövetség) vállalja azt a feladatot, hogy (amennyiben a tagfelvételt kérelmező nem rendelkezik KRESZ vizsgával) egy kerékpáros KRESZ vizsgáztatási rendszert dolgoz ki, és a megfelelő felhatalmazással a vizsgáztatást is lebonyolítja.
 - Sportorvosi vizsgálat és felelősségbiztosítás** – A sportszövetség által kiállított lizenz kiadásának feltétele továbbá a kötelező sportorvosi vizsgálat, valamint közreműködik a szövetség tagjainak kötelezően megkötendő felelősségbiztosítás megkötésében is.
- 39.8. **Kerékpárversenyre vonatkozó szabályozás megteremtése** – Hazánkban 2017-ben 47 országosan kiírt országúti kerékpárversenyt rendeznek. Ebből jelenleg egyik sem tud szabályszerűen lezajlani, hiszen a közútkezelői engedéllyel a forgalomtól elzárt területen haladó mezőny és az azokat kísérő autók gyakran túllépik az adott útszakaszon érvényes sebességkorlátozási előírásokat.

Jelenleg nincs olyan szabály érvényben, amely alapján a rendőrség vagy a közútkezelő a versenyre a sebességkorlátozás alól felmentést adhatna a versenyzőknek és kísérő kocsijaiknak.

2016-ban elmarasztaló bírósági ítélet született a legnagyobb magyar kerékpáros körverseny, a Tour de Hongrie versenyén az egyébként rendőrség által lezárt versenypályán haladó kísérőautó sebességtúllépése miatt. A verseny rendezője hiába rendelkezett közútkezelői és rendőrségi hozzájárulással, a KRESZ szabályok betartása alól ők felmentést nem adhatnak.

A hatályos KRESZ jelenleg csak a megkülönböztető fényjelzést használó gépjárműveknek engedi a sebességhatárok figyelmen kívül hagyását (49. § (2a) – lásd 39.4 pont).

Az országúti kerékpárversenyek mezőnyeit közel 30-50 gépjármű kíséri (felvezető kocsik, autós és motoros rendőrök, sajtós kocsik, szerviz autók, időmérők, zsűri, orvosok, versenyigazgató, mentők, csapatautók stb.). A mozgó útzárás technika alkalmazása miatt (vagyis amikor a közúton a gépjárműforgalom ideiglegesen, csak a mezőny elhaladása idejére kerül korlátozásra) elengedhetetlen, hogy egyes járművek a mezőnyt folyamatosan kielőzve, előre haladva biztosítsák az útvonalat. A jelenlegi jogszabályok alapján ezt kizárólag közlekedési szabálysértés folytatólagos elkövetésével valósíthatják meg.

A hatályos szabályozás szerint (KRESZ 28. § (2) – lásd 39.5 pont)

- 39.11. KRESZ módosított 14. § (2) Ha a jelzőtáblán az (1) bekezdés o)-x) pontjában említett táblák jelképei közül több van feltüntetve, az útra a jelképekkel jelzett valamennyi járművel tilos behajtani (54., 55. ábra). **Ez a tilalom nem vonatkozik közúton sportkerékpáros (x. §) kerékpárral történő behajtására, ha azt külön kiegészítő tábla (y és z ábra) jelzi.**



- 39.12. 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet módosított 116. § (1) A kerékpárt fel kell szerelni

- a) könnyen kezelhető, megbízható kormányberendezéssel, amely semmilyen helyzetében nem akadályozza a kerékpár egyéb kezelőszerveinek működtetését,
- b) két, egymástól függetlenül működtethető, száraz és nedves időben egyaránt hatásos fékszerkezettel, amelyek közül az egyik az első, a másik a hátsó kerékre hat,
- c) hangjelző berendezéssel, amely csak csengőhangot adhat,
- d) egy előre fehér vagy kadmiumsárga fényt adó, sötétben, tiszta időben legalább 150 méter távolságról látható lámpával,
- e) egy hátra piros fényt adó, sötétben, tiszta időben legalább 150 méter távolságról látható helyzetjelző lámpával,
- f) elől egy fehér, hátul egy vagy két piros színű, szimmetrikusan elhelyezett, nem háromszög alakú fényvisszaverővel, és
- g) legalább az első keréken, legalább 2 db, egy átmérő mentén elhelyezett borostyánsárga színű, mindkét oldal felé hatásos oldalsó fényvisszaverővel (küllőprizmával). A küllőprizmák helyett vagy mellett alkalmazható két oldalon fehér fényvisszaverő körgyűrű felület is a kerékpántok közvetlen közelében vagy az ENSZ-EGB 88. sz. előírásának megfelelő gumibroncsokon.

(2) Az (1) bekezdés

- a) d) és e) pontjában meghatározott világító berendezés elhelyezhető a kerékpárt hajtó személyen is. A világító berendezések által kibocsátott fény villogó üzemmódú is lehet.
 - b) c) – g) pontjában meghatározott kötelezettségek nem vonatkoznak a sportkerékpárosra (x. §) a világosban, jó látási viszonyok között történő kerékpározása idején.
- 39.13. KRESZ módosított 49. § (2a) vagy külön pont felvétele: A KRESZ sebességkorlátozás figyelmen kívül hagyását megteremtő rendelkezésének akkénti módosítása, kiegészítése, hogy a megfelelő engedélyekkel rendelkező kerékpárversenyen a versenyt kísérő gépjárművek a biztosított versenypályán szintén jogosultak legyenek az útvonalon előírt sebességkorlátozást figyelmen kívül hagyni.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

40.1. *KRESZ 12. § (1) Az elsőbbséget szabályozó jelzőtáblák:*

a) „Elsőbbségadás kötelező” (9. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésben elsőbbséget kell adni a keresztező (betorkolló) úton - illetőleg, ha a jelzőtábla alatt az útkereszteződés alaprajzi vázlatát feltüntető kiegészítő tábla van, az ezen vastag vonallal jelzett úton (10. ábra) - érkező jármű részére. Ha a kiegészítő táblán a kerékpár-közlekedésre utaló jelzés van (10/a. ábra), abban az esetben az úttest kerékpár-közlekedés céljára burkolati jellel kijelölt részén áthaladó kerékpáros részére elsőbbséget kell adni.

b) „ÁLLJ! Elsőbbségadás kötelező” (11. és 12. ábra), a tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésnél - a megállás helyét jelző útburkolati jel előtt, ilyen útburkolati jel hiányában az útkereszteződésbe való behaladás előtt - meg kell állni, és az a) pontban említett úton érkező jármű részére elsőbbséget kell adni. A vasúti átjáróra a megállás után a 39. §-ban foglaltak szerint szabad ráhajtani.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

40.2. Módosító javaslatunk célja az áthaladási elsőbbséget szabályozó B osztályú jelzőtáblák kerékpáros kiegészítő tábláinak egységes elvek szerinti és a tényleges forgalmi helyzetet bemutató alkalmazása a forgalombiztonság növelés érdekében.

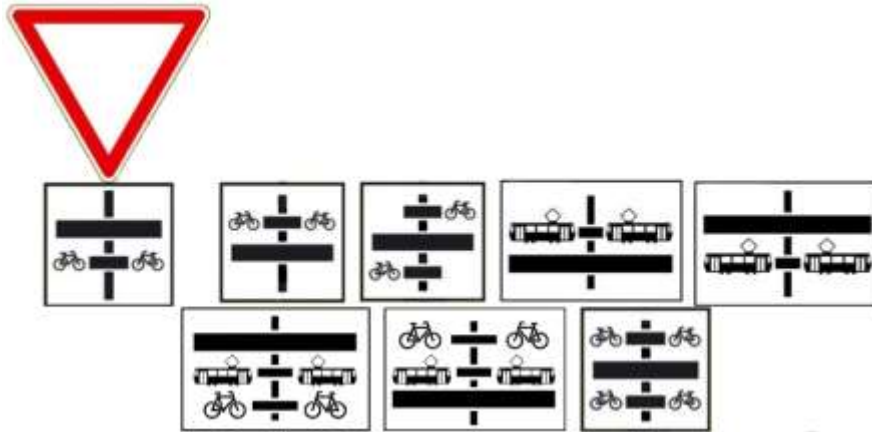
JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

40.3. Kiegészítő táblák felvétele a KRESZ-be.

40.4. *KRESZ módosított 12. § (1) Az elsőbbséget szabályozó jelzőtáblák:*

a) „Elsőbbségadás kötelező” (9. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésben elsőbbséget kell adni a keresztező (betorkolló) úton - illetőleg, ha a jelzőtábla alatt az útkereszteződés alaprajzi vázlatát feltüntető kiegészítő tábla van, az ezen vastag vonallal jelzett úton (10. ábra) - érkező jármű részére. ~~Ha a kiegészítő táblán a kerékpár-közlekedésre utaló jelzés van (10/a. ábra), abban az esetben az úttest kerékpár-közlekedés céljára burkolati jellel kijelölt részén áthaladó kerékpáros részére elsőbbséget kell adni.~~ **Ha a kiegészítő táblán a kerékpár-közlekedésre vagy villamosközlekedésre utaló jelzés van (10/a. ábra), abban az esetben az úttest melletti kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton vagy zárt villamospályán közlekedő járművek számára is elsőbbséget kell adni. A tábla a mindenkori tényleges elrendezést mutatja.**



40.5. KRESZ új alpont 12. § (1)

a/1. Az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla alatti, 10/b. ábra szerinti kiegészítő tábla azt jelzi, hogy az elsőbbséggel rendelkező úton kétirányú kerékpárforgalom van.



új 10/b. ábra

40.6. KRESZ módosított 12. § (1) Az elsőbbséget szabályozó jelzőtáblák:

b) „ÁLLJ! Elsőbbségadás kötelező” (11. és 12. ábra), a tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésnél - a megállás helyét jelző útburkolati jel előtt, ilyen útburkolati jel hiányában az útkereszteződésbe való behaladás előtt - meg kell állni, és az a) pontban említett úton érkező jármű részére elsőbbséget kell adni. A vasúti átjáróra a megállás után a 39. §-ban foglaltak szerint szabad ráhajtani. Ha a kiegészítő táblán a kerékpár-közlekedésre vagy villamosközlekedésre utaló jelzés van (10/a. ábra), abban az esetben az úttest melletti kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton vagy zárt villamospályán közlekedő járművek számára is elsőbbséget kell adni. A tábla a mindenkori tényleges elrendezést mutatja.

40.7. KRESZ új alpont 12. § (1)

b/1. Az „ÁLLJ! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla alatti, 10/b. ábra szerinti kiegészítő tábla azt jelzi, hogy az elsőbbséggel rendelkező úton kétirányú kerékpárforgalom van.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 40.8. Módosító javaslatunk célja az áthaladási elsőbbséget szabályozó B osztályú jelzőtáblák kerékpáros kiegészítő táblái egységes elvek szerinti és a tényleges forgalmi helyzetet bemutató alkalmazása.
- 40.9. A vonatkozó e-UT 04.02.11:2012 nem tartalmazza a javaslatunkban felvételre javasolt ábrákat, kiegészítő táblát, amely a gyakorlatban széles körben elterjedt. Jelenleg a kiegészítő táblák alkalmazása teljesen öletszerűen történik.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 41.1. A KRESZ-ben nem jelenik meg a tábla.
- 41.2. Az e-UT 03.04.11:2010 sz. útügyi műszaki előírás 21.9 a)-d) tartalmazza a mintaábrákat, valamint az e-UT 04.02.11:2012 sz. ÚME 49.2. d) pontja és 123. ábrája.

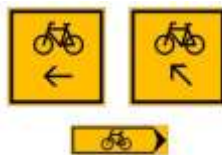
MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 41.3. A vonatkozó útügyi 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.
- 41.4. A táblák kivitele megegyezik a hatályos e-UT 03.04.11:2010 sz. útügyi műszaki előírás 21.7. pontjában meghatározott, 21.9. a/-b/ (terelőút) és c/ (terelt útirány) ábrájával.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 41.5. ***KRESZ új 17. § z/1. "Kerékpáros terelőút" (147/a-c. ábrák): az út lezárása esetén arról tájékoztat, hogy a kerékpáros terelőút merre vezet.***



RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 41.6. Létező, szabványos táblák felvétele a KRESZ-be. A táblák pontos jelentését jelenleg a közlekedők nem ismerik, mivel az általuk ismert jogszabály nem tartalmazza. A kerékpárforgalmi létesítmények hosszának növekedésével, és a kerékpáros közlekedés rohamos terjedésével szükségszerűen egyre gyakoribbá fog válni a kerékpárosok terelt útvonalon történő közlekedése. Emiatt merül föl az igény a kerékpáros terelő útvonal korrekt forgalomtechnikai jelzésére.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

42.1. KRESZ 17. § (1) A tájékoztatást adó jelzőtáblák a következők:

(...)

x) „Útírányjelző tábla” (140-143. ábra); a tábla útkereszteződésénél jelzi, hogy a megjelölt helységek melyik irányban érhetőek el;

x/1. „Kerékpáros útírányjelző tábla” (142/a., 142/b. ábra);



142/a. ábra



142/b.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

42.2. Az útírányjelző táblák csoportja magában foglalja a kerékpáros útírányjelző táblákat is, így annak külön rögzítése és ábrán való bemutatása nem indokolt. A rendelkezés törlése és a kerékpáros útírányjelző táblák Útügyi Műszaki Előírásban történő szerepeltetése javasolt.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

42.3. KRESZ 17. § (1) A tájékoztatást adó jelzőtáblák a következők:

(...)

x) „Útírányjelző tábla” (140-143. ábra); a tábla útkereszteződésénél jelzi, hogy a megjelölt helységek melyik irányban érhetőek el;

~~x/1. „Kerékpáros útírányjelző tábla” (142/a., 142/b. ábra);~~



142/a. ábra



142/b.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 42.4. Az Innovációs és Technológiai Minisztérium megbízásából új arculati kézikönyv készült a kerékpáros útirányjelző táblák kialakítására. Azonban a jogszabályi előírásoknak megfelelően mindaddig nem válhatja le az új arculat a meglévőt amíg a KRESZ a régi típusú ábrát tartalmazza.
- 42.5. A vonatkozó Útügyi Műszaki Előírásban az új arculat részletesen rögzítésre kerül.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

43.1. *KRESZ 36. § (8) Az autóbusz forgalmi sávban*

...

közlekedhet.

Más jármű erre a forgalmi sávra - a sáv keresztezését és a bekanyarodásra felkészülést kivéve - nem hajthat rá. Ahol autóbusz forgalmi sáv van, a menetrend szerint közlekedő autóbusz és trolibusz – a bekanyarodás és kikerülés esetét kivéve – csak ebben a forgalmi sávban haladhat.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

43.2. Az autóbusz forgalmi sávok és a közös használatú autóbusz forgalmi sávok rendeltetésszerű használatához szükséges szabályok pontosítása, finomítása.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

43.3. *KRESZ módosított 36. § (8) Az autóbusz forgalmi sávban*

(...)

közlekedhet.

Más jármű erre a forgalmi sávra - a sáv keresztezését és a bekanyarodásra felkészülést kivéve - nem hajthat rá. ~~Ahol autóbusz forgalmi sáv van, a menetrend szerint közlekedő autóbusz és trolibusz – a bekanyarodás és kikerülés esetét kivéve – csak ebben a forgalmi sávban haladhat.~~

RÉSZLETES INDOKOLÁS

43.4. **Gördülékenyebb autóbusz közlekedés elősegítése** – A hatályos szabályozás értelmében a menetrend szerint közlekedő autóbuszok számára az autóbuszsáv használata kötelező. Kerékpárosok által is használható autóbuszsávban viszont szükség lehet kerékpáros előzésére, ami gyakran a buszsáv elhagyásával jár. Célszerű ennek kapcsán az általános buszsáv-használati kötelezettség feloldása. A legtöbb esetben valóban a buszsávban a leggyorsabb az előrejutás, de előfordulnak olyan helyzetek is, amikor egy adott időpontban, egy adott forgalmi helyzetben nem az a legelőnyösebb egy autóbusz számára. Például ha a buszsáv sávelfogyással végződik, akkor torlódás esetén azzal jár a legjobban az autóbusz, ha elmegy a sáv végéig, és ott sorol be a forgalmi sávba, de amikor nincs torlódás, akkor a hamarabbi visszasorolással jobban járhat. Előfordulhat, hogy a jobbra kanyarodók miatt a buszsáv jobban torlódik, mint a többi sáv.

HATÁLYOS JOGI SZABÁLYOZÁS

- 44.1. A KRESZ nem tartalmazza időszakos autóbuszsáv jelzésének lehetőségét, a 117. ábra szerinti jelzőtábla folyamatosan hatályos. A buszsávra érvényes időkorlátos „megállni tilos” jelzőtábla nem oldja fel a buszsávot jelző tábla folyamatos hatályát.
- 44.2. KRESZ 40. § (5) h) pont: *Tilos megállni más járművel a villamos, autóbusz vagy trolibusz megállóhelyet, illetőleg taxiállomást jelző tábla előtt 15 méter, utána 5 méter távolságon belül, kivéve, ha útburkolati jelből más következik.* A KRESZ tehát nem tartalmazza időszakos autóbusz-megállóhely jelzésének lehetőségét, a megállóhelyet jelző táblához kötődő megállási tilalom folyamatosan hatályos, azt egy időkorlátos „megállni tilos” jelzőtábla sem oldja fel.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 44.3. Csak bizonyos napokon, bizonyos napszakokban érvényes autóbuszsáv lehetőségének megteremtése.
- 44.4. Csak bizonyos napokon és/vagy bizonyos napszakokban érvényes autóbuszsáv lehetőségének megteremtése.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 44.5. KRESZ 17. § (1) A tájékoztatást adó jelzőtáblák a következők:

(...)

*g) „Autóbusz forgalmi sáv” (117. ábra); a tábla az autóbusz forgalmi sáv kezdetét, az úttesten történő elhelyezkedését és a rajta közlekedők haladási irányát jelzi. **Amennyiben a jelzőtábla alatti időszakot megjelölő kiegészítő tábla van, akkor a jelzőtábla csak a jelzett időszakban hatályos.***

(...)

- 44.6. KRESZ 40. § (5) Tilos megállni:

(...)

*Tilos megállni más járművel a villamos, autóbusz vagy trolibusz megállóhelyet, illetőleg taxiállomást jelző tábla előtt 15 méter, utána 5 méter távolságon belül, kivéve, ha útburkolati jelből **vagy jelzőtáblából** más következik.*

(...)

RÉSZLETES INDOKLÁS

- 44.7. Bizonyos helyeken csak csúcsidőben (vagy csak reggeli csúcsidőben) szükséges az autóbuszsáv és napközben leginkább parkolásra, rakodásra lenne idény. Az időkorlátos buszsáv alkalmazása esetén sem a közösségi közlekedés csúcsidei (vagy csak reggeli csúcsidei) előnyben részesítéséről nem kell lemondani, sem a parkolási és/vagy rakodási lehetőséget nem kell napközben is megszüntetni, hatékonyabb területfelhasználás alakítható ki.
- 44.8. Egyes megállóhelyeket csak éjszaka, vagy csak csúcsidőben használja a közösségi közlekedés. A

városban a közterület korlátozottan áll rendelkezésre, miközben parkolásra, rakodásra nagy igény van, és joggal merül fel a kérdés, hogy miért tilos állandóan a várakozás ezekben az időszakosan működő megállóknál. Hasznos lehetőség lenne, ha időkorlátos „megállni tilos” táblával felül lehetne bírálni a megállóhelyet jelző tábla által jelzett állandó tilalmat, és ezzel például rakodóhelyet lehetne létesíteni.

HATÁLYOS JOGI SZABÁLYOZÁS

45.1. KRESZ 36. § (8)

Az autóbusz forgalmi sávbán

- a) a menetrend szerint közlekedő autóbusz és trolibusz, a villamos, továbbá 20 és 6 óra között a kommunális szemét szállítására szolgáló jármű;
- b) az autóbusz- és trolibuszforgalom zavarása nélkül
 - ba) ha az autóbusz forgalmi sávot az úttest menetirány szerinti jobb szélén jelölték ki, erre utaló jelzés esetében (117/c. ábra) a kerékpáros,
 - bb) külön jogszabály alapján rögzített üzemmódú megkülönböztető jelzést adó készülékkel felszerelt
 - bba) sürgősségi betegellátásra rendszeresített gépjármű,
 - bbb) hivatásos katasztrófavédelmi szervek, a tűzoltóság és a tűzoltó egyesületek közvetlen helyszíni beavatkozására rendszeresített gépjárműve,
 - bbc) a rendőrség közrendvédelmi és közlekedésrendészeti szolgálati ágának közvetlen helyszíni beavatkozásra rendszeresített gépjárműve,
 - bc) a betegszállító gépjármű,
 - bd) a személytaxi,
 - be) a kétkerekű motorkerékpár és a kétkerekű segédmotoros kerékpár

közlekedhet. Más jármű erre a forgalmi sávra - a sáv keresztezését és a bekanyarodásra felkészülést kivéve - nem hajthat rá.

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 45.2. Középfekvésű autóbusz-sávokban csak autóbusz és trolibusz közlekedésének lehetővé tétele, a megállóhelyi járdaszigetekhez zavartalan beállítás biztosítása érdekében.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 45.3. **KRESZ 36. § (8) *Ha az autóbusz forgalmi sávot az úttest menetirány szerinti jobb szélén jelölték ki, akkor az autóbusz forgalmi sávbán:***

- a) a menetrend szerint közlekedő autóbusz és trolibusz, a villamos, továbbá 20 és 6 óra között a kommunális szemét szállítására szolgáló jármű;
- b) az autóbusz- és trolibuszforgalom zavarása nélkül
 - ~~ba) ha az autóbusz forgalmi sávot az úttest menetirány szerinti jobb szélén jelölték ki, erre utaló jelzés esetében (117/c. ábra) a kerékpáros,~~
 - bb) külön jogszabály alapján rögzített üzemmódú megkülönböztető jelzést adó készülékkel felszerelt
 - bba) sürgősségi betegellátásra rendszeresített gépjármű,
 - bbb) hivatásos katasztrófavédelmi szervek, a tűzoltóság és a tűzoltó egyesületek közvetlen helyszíni beavatkozására rendszeresített gépjárműve,
 - bbc) a rendőrség közrendvédelmi és közlekedésrendészeti szolgálati ágának közvetlen helyszíni beavatkozásra rendszeresített gépjárműve,
 - bc) a betegszállító gépjármű,

bd) a személytaxi,

be) a kétkerekű motorkerékpár és a kétkerekű segédmotoros kerékpár,

bf) *

közlekedhet. Más jármű erre a forgalmi sávra - a sáv keresztezését és a bekanyarodásra felkészülést kivéve - nem hajthat rá. **Ha az autóbusz forgalmi sávot az úttest közepén jelölték ki, akkor az autóbusz forgalmi sávban csak a menetrend szerint közlekedő autóbusz, trolibusz és villamos haladhat.**

RÉSZLETES INDOKLÁS

- 45.4. Nagyvárosi körülmények között a gépjárműforgalom csökkentése, és a közösségi közlekedés részarányának növelése az élhető város érdekében alapvető fontosságú. Ehhez – más beavatkozások mellett – a tömegközlekedés forgalomtechnikai előnyben részesítése szükséges, amelynek egyik gyakori eszköze az autóbusz forgalmi sávok kijelölése. Az úttest jobb széli kijelölés helyett manapság egyre gyakoribb a középfekvésű elrendezés. Ennek több oka van: a jobbra kanyarodók akadályozó hatása kiküszöbölhető (balra kanyarodás könnyebben tiltható, mint jobbra kanyarodás, többnyire már korábban is tilos volt), rakodások, parkolóhelyre ki- és beállások, telekre behajtások zavaró hatása nem érvényesül. A tapasztalatok szerint a középfekvésű autóbuszsávok szabálytalan használata is kevésbé jellemző.
- 45.5. Ez a megoldás közvetlenül a csomópontok előtt elhelyezett szigetperonokat is jelenti, ahol már nagyon hátrányos, ha taxik és egyéb, a buszsáv használatára jogosult járművek megjelennek, hiszen ott ezek akadályozzák az autóbuszok – közvetlenül a csomópont előtt elhelyezett – megállóhelyre beállítását. Ez szabályozható a peron melletti szakaszra vonatkozó „Mindkét irányból behajtani tilos, kivéve tömegközlekedési szolgáltató” jelzőtáblával, de jobb megoldás az, hogy már a hozzávezető buszsávon se jelenjenek meg az egyéb járművek (pl. taxik), és ne várokozzanak a normál forgalmi sávba átsorolásra a peron előtt.

HATÁLYOS JOGI SZABÁLYOZÁS

- 46.1. KRESZ 26. § (1) c) pont: *Az egyes járművekkel - ha e rendelet másként nem rendelkezik - legfeljebb a következő sebességgel szabad közlekedni: Villamossal 50 km/h.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 46.2. Arra alkalmas villamospályán az 50 km/h-nál nagyobb sebességgel közlekedés jogi lehetőségének megteremtése.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 46.3. KRESZ 26. § (1) c) pont kiegészítése

Villamossal 50 km/h, kivéve ahol a közúti forgalomtól fizikailag elválasztott villamospálya kezelője ennél magasabb sebességhatárt engedélyez.

RÉSZLETES INDOKLÁS

- 46.4. A közúttól fizikailag elválasztott villamospálya esetén, erre méretezett, megfelelő vonalvezetésű pályán, erre alkalmas járművekkel 50 km/h-nál nagyobb sebességhatár is lehetséges a közösségi közlekedés gyorsítása érdekében.

HATÁLYOS JOGI SZABÁLYOZÁS

- 47.1. KRESZ 53. § (5): *A villamospótló autóbusz a villamospályán is haladhat. Ebben az esetben a villamos megállóhelyénél levő járdasziget bal oldalán haladhat és megállhat, továbbá a villamosforgalom irányítására szolgáló külön fényjelző készülék jelzését kell figyelembe vennie.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 47.2. Ne csak villamospótló autóbusz haladhasson villamospályán és ne csak villamospótló autóbusz, hanem bármely menetrend szerint közlekedő autóbusz vagy trolibusz közlekedése szabályozható legyen holdfényjelzővel is.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 47.3. KRESZ 53. § (5) bekezdés

*A villamospótló autóbusz – **valamint a közút kezelőjének hozzájárulásával más menetrend szerint közlekedő autóbusz és trolibusz** – a villamospályán is haladhat. Ebben az esetben a villamos megállóhelyénél levő járdasziget bal oldalán haladhat és megállhat, továbbá a villamosforgalom irányítására szolgáló külön fényjelző készülék jelzését kell figyelembe vennie.*

- 47.4. KRESZ 9. §-ban új, (10) bekezdés:

Autóbusz forgalmi sávról, vagy „mindkét irányból behajtani tilos, kivéve tömegközlekedés vállalat” jelzőtáblával ellátott útról érkező vagy villamospályán közlekedő autóbusz és trolibusz közlekedését a villamosforgalom irányítására alkalmazott - fehér fénypontokat mutató - fényjelző készülék is szabályozhatja.

- 47.5. KRESZ 14. § (1) f) pont kiegészítése:

*„Előzni tilos” (32. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az úton előzni tilos; ez a tilalom nem vonatkozik (...) az úttest közepén levő vágányon haladó villamos **vagy autóbusz vagy trolibusz** előzésére.*

- 47.6. KRESZ 34. § (4) b) pont kiegészítése:

*Csak jobbról szabad előzni azt a villamost **autóbuszt és trolibuszt**, amely az úttest közepén - egyirányú forgalmú úton az úttest bal oldalán - levő **villamospályán** közlekedik.*

RÉSZLETES INDOKLÁS

- 47.7. **Villamospályán autóbusz közlekedése:** Amely utcában autóbusz és villamos is közlekedik, az utasnak előnyösebb, ha azok közös megállóhelyet használnak, így akinek bármelyik jármű megfelelő, nem fog a két megállóhely között átszaladni, ha a másik jön hamarabb, egy megállóban várhat mindkettőre. A két jármű közötti átszállás is kényelmesebb. Forgalomtechnikai, közlekedésbiztonsági szempontból indifferens, hogy egy busz villamospótló, vagy normál járat, így ha a pótló engedhető, nincs ok arra, hogy normál járat ne legyen engedve.

47.8. **Holdfényjelző autóbusz számára máshol:**

- a) Autóbusz forgalmi sávban közlekedő autóbuszok számára előnyítást lehet adni BUSZ-jelzővel. Ez azonban nem szabályoz továbbhaladási irányt, a jobbra kanyarodókat is engedi. Ha bármi okból (pl. oldalfekvésű villamospálya, gyalogosforgalom) csak az autóbusz, vagy csak bizonyos irányú autóbusz továbbhaladását kell engedni, akkor a BUSZ jelző nem megfelelő, és a holdfényjelző alkalmazása a megoldás.
- b) Úttest jobb széléről tengelyben visszafordulás is csak holdfényjelzővel szabályozható egyértelműen.
- c) Középfekvésű autóbuszsáv esetén, szigetperon mellett azért lenne hasznos a holdfényjelző alkalmazása, mert jobban kihangsúlyozza, hogy ott valóban csak közösségi közlekedés jelenhet meg, nem érti félre a többi sávban haladó jármű, ha esetleg nem pont egyidőben kapnak zöldet.
- d) Az előzés szabályainak pontosítása is szükséges, mivel az úttest közepén közlekedő villamossal megegyezően kell kezelni a villamospályán közlekedő autóbuszt.

HATÁLYOS JOGI SZABÁLYOZÁS

- 48.1. KRESZ 40. § (8) – *A járdán - részben vagy teljes terjedelemben - csak akkor szabad megállni, ha*
- a) azt jelzőtábla vagy útburkolati jel megengedi,*
 - b) a jármű a járda szélességének legfeljebb a felét foglalja el,*
 - c) a járdán a gyalogosok közlekedésére legalább 1,5 méter szabadon marad, és*
 - d) a jármű tengelyterhelése az 1000 kg-ot nem haladja meg.*
- 48.2. KRESZ 40. § (5) k) pont:
Tilos megállni 1000 kilogrammnál nagyobb tengelyterhelésű járművel járdán;

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 48.3. A járdán szabálytalan parkolások gyakoriságának csökkentése a szabályozás egyértelműsítésével.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 48.4. KRESZ 40. § (5) Tilos megállni:
- (...)
- k) ~~1000 kilogrammnál nagyobb tengelyterhelésű járművel járdán;~~ **járdaszigeten;***
- (...)
- 48.5. KRESZ 40. § (8) *A járdán - részben vagy teljes terjedelemben - csak akkor szabad megállni, **ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül.***
- a) azt jelzőtábla vagy útburkolati jel megengedi,*
 - b) a jármű a járda szélességének legfeljebb a felét foglalja el, **kivéve ha burkolati jel mást jelöl ki***
 - c) a járdán a gyalogosok közlekedésére legalább 1,5 méter szabadon marad, **kivéve ha burkolati jel mást jelöl ki és***
 - d) a jármű tengelyterhelése az 1000 kg-ot nem haladja meg.*

RÉSZLETES INDOKLÁS

- 48.6. Gyakori a járdán parkolás szabályainak téves értelmezése vagy a hibás szabályismeret. A szabadon tartandó 1,50 méteres szélesség viszonylag közismert, de az, hogy csak ott szabad a járdán parkolni, ahol azt közúti jelzés kifejezetten kijelöli, nem eléggé ismert. Sokak számára nem egyértelmű, hogy a 40. § (8) bekezdés pontjai között „és” kapcsolat áll fenn. Az 1 tonna tengelyterhelés a nem a járdáról szóló pontok között (5) bekezdés k) pontként külön is szerepel, ami további félreértelmezésekre ad okot.
- 48.7. A járdaszigetekeken megállás tilalma csak áttételesen vezethető le, és értelmezési viták tárgya lehet, hasznos lenne ezt egyértelműsíteni.
- 48.8. A forgalomszabályozásról szóló 20/1984 KM rendelet bizonyos körülmények fennállása esetén

megengedi a közút kezelőjének, hogy a parkolást lehatároló vonalat úgy fesse fel, hogy a járda felénél, és/vagy 1,50 méternél kisebb szélesség maradjon meg a gyalogos részére. Ahol ilyen lett kijelölve, ott a burkolati jel és a KRESZ általános szabályai ellentmondásos helyzetet teremtenek. Ennek feloldása a 4.6. pont.

HATÁLYOS HAZAI JOGI SZABÁLYOZÁS

- 49.1. 2009. évi C törvény, 7.cikk 4. *A járművezetőknek vigyázniuk kell arra, hogy járműveik ne zavarják a közúton közlekedőket vagy az ennek szélein elhelyezkedő ingatlanokon lévőket, például olyan fölösleges zaj, por vagy füst előidézésével, ami elkerülhető.*

MÓDOSÍTÁS CÉLJA RÖVIDEN

- 49.2. A módosítás a környezet és az emberek egészségének hatékonyabb védelmét, a lakókörnyezetek, városi utcák élhetőségének, nyugalmanak, továbbá a fölösleges károsanyag-kibocsátás, zajterhelés elkerülését célozza.

JAVASOLT BEAVATKOZÁS

Jelmagyarázat: szürke szöveg: nem releváns szövegrész; áthúzott szöveg: törlésre javasolt hatályos rendelkezés; vastagon szedett szöveg: javasolt új rendelkezés

- 49.3. A KRESZ 3. § (1) *Aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles*
(...)

d) A járművek használata során tilos a szükségtelen zajkeltés és az elkerülhető károsanyag-kibocsátás. Különösen tilos a belső égésű járműmotorok szükségtelen járatása. Lakott területen gépjárművek szükségtelen oda-vissza közlekedése tilos, ha az mások zavarásával jár.

KÜLFÖLDI GYAKORLAT

- 49.4. **Németország** – A KRESZ (Straßenverkehrsordnung) 30. § (1) bekezdése kimondja, hogy a járművek használatakor a szükségtelen zajkeltés és az elkerülhető kipufogógáz-terhelés tilos. Különösen tilos a járművek motorját szükségtelenül járatni, és a járművek ajtaját túl hangosan zárni.
Tilos továbbá lakott területen haszontalanul ide-oda utazni járművel, ha ez másokat zavarásával jár.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

- 49.5. 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 szélein 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.”
- 49.6. A három rendelkezés közül a magyar KRESZ-be csak a gépjárművekben utazók védelmét szolgáló

került be, a legvédtelenebb úthasználókat védő rendelkezést csak korlátozottan és nem kitüntetett tartalmazza a KRESZ 43. § (4), azonban a közlekedőket, vagy éppen nem is közlekedőket és a természeti környezetet védő rendelkezést egyáltalán nem tartalmazza – pedig az emberi egészség védelméhez és a városi környezet tisztaságához, éleltőségéhez fontos társadalmi érdek fűződik.