



**KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET®**  
Elnök



**UNGARISCHER  
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHER  
VEREIN**

**HUNGARIAN  
SCIENTIFIC ASSOCIATION  
FOR TRANSPORT**

**ASSOCIATION SCIENTIFIQUE  
HONGROISE POUR  
LES TRANSPORTS**

H-1055. BUDAPEST, Kossuth Lajos tér 6-8. IV.416.  
☒1372 Budapest, 5. Pf. 451.  
Telefon/Fax: 353-2005, 353-0562  
Internet: <http://www.kte.mtesz.hu>  
E-mail: [info.kte@mtesz.hu](mailto:info.kte@mtesz.hu)

## **Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium**

**Dr. Csepi Lajos úr  
Közlekedési szakállamtitkár**

1054 Budapest,  
Akadémia u. 3.

### **Tisztelt Szakállamtitkár Úr!**

A közelmúltban hatályba lépett a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) 289/2009. (XII.18.) Korm. rendelettel kihirdetett módosítása, amellyel kapcsolatban engedje meg, hogy tolmácsoljam a Közlekedéstudományi Egyesület Elnökségének megbízásából aggályainkat, észrevételeinket, javaslatainkat a következők szerint:

Elsődlegesnek tartjuk, hogy a KRESZ fő szabályait indokolatlanul fellazítani nem szabad, azok alóli kivételek számának növelése nem javasolt.

Ilyen a rendelet 17. §-a (3) bekezdésének módosítása, miszerint az egyirányú forgalmi úton a kerékpárosok akár az úttesten, a megjelölt iránnyal szemben is – kijelölt kerékpársáv hiányában – közlekedhetnek, amennyiben ezt mindössze egy kiegészítő tábla megengedi.

Míg a korábbi szabályozás kerékpársávot (útburkolati jeleket és egyéb forgalomszabályozási eszközöket) feltételezett, addig a módosítás alapvetően a következő kockázatokat hordozza magába:

- A gépjárművezető mindössze egy egyszeri, könnyen elnézhető kiegészítő táblával kap tájékoztatást, hogy egyirányú utcában kerékpárosok ellenirányú forgalma várható;
- A módosított 17. § (3) bekezdés a) pont szerinti kiegészítő tábla esetén az úttesten kijelölt kerékpársávon, ennek hiányában az úttest jobb széléhez húzódva a kerékpáros a jelzőtáblán megjelölt iránnyal szemben közlekedhet. Nem teljesen egyértelmű, hogy egy egyirányú úttestnél kinek melyik az út jobb szélé, mert az más a gépjárművezető és más a kerékpáros szemszögéből nézve.
- Az egyirányú úton szembe kijelölt kerékpársávnál a csomóponti közúti jelzések megoldhatók. Kérdésként merül fel azonban, hogy kerékpársáv hiányában az egyirányú

útra szembe behajtó kerékpárosok kapnak-e, illetve milyen forgalomszabályozást kapnak az egyirányú út kezdeténél lévő csomópontban? Szabályozás hiányában azon kerékpárosok számára, akik egyirányú forgalmi útról, a megjelölt irányból szemben érkeznek az útkereszteződésekben a tőlük balról érkező járműveknek elsőbbséget kell adniuk, ez a gyakorlatban teljesen szokatlan, így – elsősorban a kerékpárosok számára – jelentős balesetveszéllyel jár.

- Megfelelő tájékoztatás és propaganda hiányában igen félő, hogy a kerékpárosok jelentős része a „Behajtani tilos” táblát a jövőben olyankor is figyelmen kívül hagyja, ha az egyirányú úton a szembe közlekedése nem megengedett.

A rendelet 18. §-nak (9) és (10) bekezdéssel való kiegészítése a kerékpáros nyomot és a nyitott kerékpársávot új elemként emeli be a rendszerbe. Ezen elemek konkrét kijelölésénél, kialakításánál fokozott figyelmet kell fordítani, nehogy balesetveszélyes helyszínek alakuljanak ki. Ennek gyakorlatát mindenképpen javasolt néhány hónap múlva, az addigi tapasztalatok alapján felülvizsgálni! Szakmailag felvethető, hogy a forgalomszabályozási rendelet írja elő a kerékpáros nyom (158/k. ábra) alkalmazását, ha egyirányú úton kerékpársáv kijelölése nélkül kerül megengedésre a kerékpáros szembeforgalom.

Szintén jelentős balesetveszélyes helyzeteket okozhat a rendelet 36. §-ának új (12) bekezdése, a forgalmi sáv jobb oldalán a kerékpár előre haladása, mely ugyan csak bizonyos feltételek teljesülése mellett történhet meg, de azok megítélése igen szubjektív. Ez elsősorban a nagyméretű és ebből adódóan nagyobb holt térrel rendelkező tehergépjárművek és autóbuszok esetében jelent veszélyhelyzetet, főleg, ha ezek a járművek jobbra szándékoznak fordulni. Fennáll a veszélye, hogy a járművek vezetői nem fogják észlelni a piros jelzés mellett jobbról melléjük „osonó” kerékpárost, a kerékpáros pedig elvétí, vagy nem figyel az esetleges irányjelzést.

Összefoglalva a kerékpáros közlekedés szabályinak egyes változtatásával kapcsolatos – nem teljes körű – észrevételeket a kerékpáros közlekedés fejlesztésének támogatása mellett – álláspontunk szerint nem szerencsés, hogy egyes érdekcsoportok közvetlen nyomására összehangolatlanul, hatáselemzések nélkül, más közlekedési szereplők érdekeinek figyelmen kívül hagyásával, a közlekedésbiztonság rovására változnak meg egyes közlekedési szabályok.

Egyesületünk többszöri kezdeményezése ellenére sajnos nem változott viszont a közlekedés közbeni mobilhasználatra vonatkozó, azon idejétmúlt szabályozás, amely szerint „A gépkocsi vezetője menet közben kézben tartott mobil rádiótelefont nem használhat.”

Tájékoztatom Szakállamtitkár urat, hogy egyesületünk Közlekedésbiztonság Állandó Bizottsága 2009-ben a Soproni Volt Fesztiválon az NKH támogatásával kérdőíves felmérést végzett a fiatalok közlekedés közbeni mobilozásának szokásjellemzőiről. A több mint 1000 kitöltött kérdőív kiértékelése azt a szomorú eredményt hozta, hogy a válaszadók mintegy 20 %-a már nem hogy telefonál, hanem SMS-ezik is vezetés közben, amely a legújabb kutatások szerint, veszélyesebb vagy legalább olyan veszélyes, mint az ittas vezetés. Mivel egyértelműen elavult a hatályos szabályozás, hiszen például egy kihangosítóban a műszerfalán lévő mobillal való SMS-ezés szabályosnak minősül – javasoljuk haladéktalanul, a következő módosítás vagy új KRESZ megalkotása során a szabályok olyan irányú változtatását, hogy a jármű vezetője a vezetésre legyen köteles koncentrálni és mobiljának különböző funkciói, illetve TV nézés, GPS készülékének menet közbeni beállítása, stb. a figyelmét nem terelheti el!

Szakmailag nem támogatható és jogtechnikai, jogértelmezési szempontból is igen aggályos a KRESZ 14. § (14) bekezdése helyébe lépő azon új rendelkezés, amely szerint: „A (12) bekezdésben meghatározott behajtási tilalom alól az út kezelője felmentést adhat.”

A (12) bekezdésben ugyanis a

- Mindkét irányból behajtani tilos
- Gépjárművel, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel behajtani tilos
- Motorkerékpárral behajtani tilos
- Autóbuszal behajtani tilos
- Tehergépkocsival behajtani tilos
- Mezőgazdasági vontatóval behajtani tilos
- Járműszerelvénnyel behajtani tilos, illetve
- Korlátozott forgalmú övezet

tilalmi jelzőtáblák szerepelnek, amelyek alól egyedi közútkezelői felmentések adása egyrészt jelentősen rontja a tiltások normatív jellegét, másrészt nehéz helyzetbe hozza a közútkezelőket is, mivel a felmentés megadásához vagy megtagadásához a rendelet semmilyen, a kérelmező által megismerhető szakmai feltételrendszert nem rögzít.

Nem segíti elő a KRESZ módosítás hatályosulását az sem, hogy nem jelent meg a hatályba lépésével egy időben az utak forgalomszabályozásáról a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII.21.) KM rendelet, amely a szakemberek számára adna támpontot az új közúti jelzések alkalmazásához, illetve a módosuló magatartásformák miatti forgalomszabályozás esetleges felülvizsgálatához.

Ugyancsak elmaradt a KRESZ módosításnak a széles körű, a közlekedők, illetve lakosság teljes köréhez eljutó propagálása, tájékoztatása. Mivel a KRESZ nem az a jogszabály, amely után az azt használók a jogtárban várhatóan majd utána néznek és széleskörű, szervezett oktatásokról sincs tudomásunk, javasoljuk, hogy készüljön egy a változásokat bemutató rajzos és vagy táblázatos könnyen érthető kiadvány, amely országos napilapok ingyenes mellékleteként jutna el a közlekedők minél szélesebb köréhez, gyalogosokhoz, kerékpárosokhoz, gépjárművezetőkhez egyaránt.

Javaslatunk szerint, e kiadvány finanszírozható lenne az elmúlt időszakban beszédett több milliárd forint közlekedésgazgatási bírságból, ily módon a szabályszegők által befizetett összegek a szabálykövető magatartást segítenék elő.

**Tisztelt Államtitkár Úr!**

A Közlekedéstudományi Egyesület tevékenysége során minden erejével igyekszik a közlekedéstudományt a közlekedésbiztonság szolgálatába állítani, ennek érdekében külön Közlekedésbiztonsági Állandó Bizottságot működtet.

Bízunk abban, hogy jó szándékú szakmai felvetéseink, javaslataink segítik a munkájukat, egyúttal felajánljuk a közlekedésbiztonságot érintő jogszabálytervezetek véleményezésében, közlekedésbiztonsági koncepciók kialakításában aktív közreműködésünket.

Budapest, 2010. január 18.

**Tisztelettel:**

Heinczinger István  
elnök