

FORGALOMKORLÁTOZOTT ÖVEZETEK

- A lég- és zajszennyezés jelentős részét a tehergépjármű forgalom okozza. A teherforgalom csillapítása jelentősen hozzájárulhat egy egészségesebb városi környezet megteremtéséhez.
- A nehézgépjárművek kibocsátásai a közúti fuvarozásból származó szén-dioxid-kibocsátások körülbelül egynegyedét teszik ki, és az előrejelzések szerint 2010-2030 között akár 10 százalékkal is emelkedhetnek ([COM\(2017\) 283 final](#))
- Európában több mint 800 különböző városi behajtási szabályozási rendszer működik.
- Budapesten 2019-ben negyedmilió behajtási engedélyt igényeltek a tehergépkocsik üzemeltetői, ebből védett övezetbe 15 ezer engedélyt. Ez a szám évről évre növekvő tendenciát mutat, de a koronavírus-járvány miatt 2020-ban kb. 20 százalékos csökkenést volt tapasztalható a kiváltott engedélyek számában (BKK, 2021).
- Hazánkban az országos közutak hossza kb. 32 ezer, a helyi közutaké 181 ezer km. Az országos közúthálózat bonyolítja le az ország teljes közúti forgalmának mintegy 75 százalékát. Az országos közutak hosszának 27 százaléka településeken halad keresztül ([Magyar Közút ZRT, 2021](#)).

A nagyvárosok egyre inkább szembesülnek a közlekedés okozta olyan problémákkal, mint pl. a forgalmi torlódások, a lég- és zajszennyezés, a történelmi épületek károsodása. E problémák egyik lehetséges kezelési módja a járművek vagy az úthasználat szabályozása. Jelen összeállítás az ún. forgalomkorlátozott övezetekről ad információt.

Az élhető városi környezet egyik előfeltétele a közlekedés fenntarthatósága. Ennek módja a forgalom csillapítása, azaz a forgalomnagyság és/vagy a sebesség csökkentése. A forgalom nagysága a gépjárműhasználat korlátozásával csökkenthető a legeredményesebben.

A gépjárműhasználat **korlátozásának eszközei**: a behajtást megtiltása meghatározott helyekre; a gépjármű használatának nehezítése; a parkolási lehetőségek szabályozása; a sebesség korlátozása; útdíjak bevezetése ([Kisgyörgy L., 2011](#)):

- **Behajtási tilalom:** a város adott területére nem, vagy csak korlátozással (személyi, időbeli) hajthatnak be a járművek.
- **Megnehezített behajtás:** engedélyhez kötött behajtás vagy pl. a környezet speciális kialakítása azért, hogy a járművezető ne hajtson be a területre (pl. beépített, de kikerülhető természetes akadályok: növényzet, utcabútorok stb.).
- **Parkolás szabályozása:** szigorítás, nehezítés vagy tiltás.
- **A sebesség korlátozása** optikai vagy geometriai szűkítéssel, pl. az útkeresztmetszet beszűkítése vagy az útfelület felosztásának megváltoztatása (pl. kerékpársáv létesítése).
- **Útdíjak alkalmazása** az út használatáért vagy egy területre való belépésért. Mértéke meghatározható a járműtípustól függően vagy az aktuális forgalmi viszonyok alapján is. Mivel növeli a gépjárműhasználat költségeit, ezért a forgalomcsillapítás leghatékonyabb eszköze.

A **forgalomkorlátozott övezetek** lehetővé teszik a teherforgalom térbeni és időbeni elkülönítését, amelynek célja csökkenteni, illetve a kritikus területeken megszüntetni a tehergépjárművek átmenő forgalmát. A szabályozás mértéke a behajtó tehergépjárművek méretével (össztömeg, súly vagy egyéb méret paraméterek alapján) van összhangban.

A teherforgalmi zónarendszer előnyei ([Kelemen G., 2008](#)):

- csúcsforgalmi időben csökkenthető a tehergépjárművek forgalma (éjszakai/hajnali órákra tereli az áruszállítást), az áruszállítás forgalomzavaró hatása és a forgalmi torlódások;
- a kevesebb forgalom kevesebb balesetet eredményez;
- ösztönzi a fuvarszközök kedvezőbb kihasználását, illetve a korszerű áruszállítási és rakodási eszközök és módszerek alkalmazását;

- lehetővé teszi a kijelölt rakodóhelyek kedvezőbb kihasználását;
- az egyik legeredményesebb módja annak, hogy a városok csökkenthessék a közúti forgalomból származó levegő- és zajszennyezés.

HAZAI SZABÁLYOZÁS

Magyarországon a közúti közlekedés feltételeiről, a közúthálózat kialakításáról és működéséről a közúti közlekedésről szóló [1988. évi I. törvény](#) rendelkezik, végrehajtásáról a [30/1988. \(IV.21.\) MT rendelet](#) intézkedik.

A magyar közlekedés alaprendelete a [1/1975.\(II.15.\) KPM-BM](#) számú együttes rendelet (KRESZ), amely az ország területén lévő valamennyi közúton történő közlekedést szabályozza. A rendelet előírásainak betartása valamennyi, közforgalomnak megnyitott úton közlekedő számára kötelező.

Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló [20/1984. \(XII.21.\) KM rendelet](#) a közutak forgalmi rendjének és a közúti jelzések elhelyezésének általános szabályozását, irányelveit tartalmazza. A rendelet szerint „*a járművek forgalmára vonatkozó tilalmat, vagy korlátozást csak kellően indokolt esetben és mértékig szabad elrendelni. A tilalmak vagy korlátozások a forgalom biztonságának és egységesítésének, az út műszaki állapotának védelme és környezetvédelmi szempontok érdekében rendelkezhetők el.*” (10. § (2) bekezdés) ”

A közúthálózatba tartozó utak lakott területen belüli szakaszán a település lakókörnyezetének védelme érdekében a közút kezelője a 7,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó tehergépkocsik behajtását időszakosan vagy állandó jelleggel korlátozhatja, a 3,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó tehergépkocsik, vontatók, mezőgazdasági vontatók és lassú járművek közlekedését tiltó korlátozott forgalmú övezetet (zóna) alakíthat ki, ha a korlátozást a települési önkormányzat kezdeményezi, illetve a korlátozás alá eső útszakasz helyett biztosítható az elkerülő útszakasz.

Az önkormányzat akkor is kezdeményezheti a korlátozott forgalmi övezet (zóna) kijelölését, ha rendelkezik olyan szakértői véleménnyel, amely szerint a zaj- és rezgésterhelésre vagy a veszélyes légszennyezettség mértékére vonatkozó, mért értékek az emberi egészségre és környezetre ártalmasak, illetve a jogszabályban megállapított határértéket meghaladják (légszennyezettség: [4/2011. \(I. 14.\) VM](#) rendelet, zajszint: [27/2008. \(XII. 3.\) KvVM–EüM](#) együttes rendelet).

A 20/1984-es rendelet Melléklete az ún. Forgalomszabályozási műszaki szabályzat IX. fejezete tartalmazza az egyedi vagy helyi forgalomszabályozás módjait, mint pl. a járművek forgalmának méret és súly szerinti korlátozása (33. pont) illetve az egyes járműfajták behajtásának korlátozása (34. pont).

Korlátozott forgalmú övezetek Budapesten és vidéken

A városon áthaladó teherforgalom ellenőrzésére a főváros 2008-ban vezette be a teherforgalmi behajtási rendszert ([92/2011. \(XII. 30.\)](#) önkormányzati rendelet), amelynek célja a városban lakók életminőségének javítása és a kiemelt értékű területek védelme, a közúti forgalom csillapítása, valamint a levegőszennyezés és a zajterhelés csökkentése ([BKK](#), 2020). A rendelet alapján 15 korlátozott forgalmú, illetve 11 védett övezetet ([30/2010. \(VI. 4.\)](#) önkormányzati rendelet) alakítottak ki.

A 2019. végén megjelent [Budapest fenntartható városi logisztikai terve](#) c. kiadvány szerint a jogszabály elfogadásának hatására a nagyobb járművek kiszorultak a belvárosból és a tehergépjármű állományt a kisebb összetömegű járművek jellemzik, ugyanakkor a teherszállítás által okozott zaj és légszennyezés, valamint rezgés még mindig jelentős probléma. Ennek egyik megoldása az ún. fenntartható áruszállítási módok nagyobb arányú elterjedése pl. teherbiciklis szállítás vagy az elektromos járművek használata lehet (az előbbi az elmúlt években egyre nagyobb arányú, az utóbbiak száma jelenleg elhanyagolható).

A fővárosi teherforgalmi behajtási rendszert ([TOBI](#)) – az önkormányzatokkal egyeztetve – a Budapest Közút Zrt. üzemelteti.

Korlátozott forgalmi övezet (zóna) kialakítását Budapesten kívül jó néhány önkormányzat kezdeményezte (pl. Szentendre, Vác, Veszprém, Balatongyörök, Eplény, Kőszeg).

UNIÓS SZABÁLYOZÁS

Az európai városok egyik legnagyobb kihívása a mobilitás fokozása úgy, hogy ezzel párhuzamosan csökkenthetőek legyenek a forgalmi torlódások, a balesetek illetve a levegő- és zajszennyezés.

Az EU-ban a nehéz tehergépjárműveknek közúti biztonsági okokból, valamint az utak, hidak és alagutak károsodásának elkerülése érdekében be kell tartaniuk a tömegre és a méretekre vonatkozó egységes [szabályokat](#). Azonban **nincs egységes szabályozás a különböző típusú járművek városi forgalomba való belépéséről**. A városi mobilitás szabályozása tagállami felelősség, ugyanakkor az ún. közlekedési Fehér könyvben ([COM\(2011\) 144 végleges](#)) előirányzott egységes európai közlekedési térség megvalósítása az európai közlekedéspolitikai egyik fő célja.

A városi járművekre, így a tehergépjárművekre vonatkozó városi behajtási rendszerek (Urban Vehicle Access Regulations/UVAR) száma Európában folyamatosan növekszik, és nemcsak országoként, hanem országon belül is lényeges különbségek tapasztalhatóak a szabályozási rendszerekben.

A legtöbb tagállamban a közutak használatára vonatkozó jogszabályok tartalmazzák a városi behajtást. Néhány tagállam külön törvényekkel szabályozza a behajtást (pl. Dánia, Németország, Svédország), de van olyan szabályozási rendszer is, ahol törvényi szinten csak általános rendelkezéseket fogalmaznak meg (pl. Ausztria, Észtország). Nemzeti szintű szabályozás hiányában önkormányzati normák pontosítják a városi behajtás szabályait pl. Olaszországban.

A különböző módon végrehajtott behajtási rendszerek sokfélesége akadályozhatja a méretgazdaságosság elérését és hozzájárulhat az egységes piac széttagoltságához, az UVAR-előírásoknak való megfelelés pedig Európaszerte nehezebbé válik.

Az Európai Bizottság figyelemmel kíséri ezeket a kezdeményezéseket, azzal a céllal is, hogy minden járművezető hozzájuthasson az őt érintő információkhoz. A tagállamok közötti jobb koordináció, a különböző rendszerek és szabályok kereshetőségére, a nyilvánosság tájékoztatása céljából hozták létre az [urbanaccessregulations.eu](#) weboldalt, 2020-ban pedig elindult az [UVAR Box](#) projekt, aminek célja a városi járművekre vonatkozó belépési előírások (UVAR) digitalizálása.

UVAR-szabályozás célja és típusai

Az Európai Bizottság a városi járművek hozzáférésére vonatkozó szabályokról (UVAR) szóló 2017-ben megjelent [tanulmánya](#) szerint a szabályozás legfontosabb célja a környezet védelme: a [levegőminőség](#) javítása és a zajszint csökkentése, ugyanis a zajterhelés által okozott egészségügyi hatás csaknem 90 százaléka [közúti közlekedési zajhoz](#) kapcsolódik.

A környezetvédelmi céllal létrehozott szabályozás leggyakoribb formája az ún. **alacsony kibocsátású zónák** (Low Emission Zones/[LEZ](#)) rendszere, ahol a városi közlekedésben való részvételt a jármű károsanyag-kibocsátása szabályozza: a nagyobb károsanyag-kibocsátású járművek nem léphetnek be az adott területre, vagy többet kell fizetniük a zónába való belépéskor. A gépjárművek károsanyag-kibocsátását Európában [szabályozzák](#).

A városi behajtás szabályozásának további célja lehet a torlódások csökkentése, a városi hozzáférhetőség javítása valamint az alternatív közlekedési módok fejlesztése. Az EU-ban a torlódások leggyakrabban a városi területeken és környékükön találhatóak, és évente közel 100 milliárd euróba, vagyis az EU GDP-jének 1 százalékába kerülnek.

A városi torlódások csökkentése érdekében a leggyakrabban előforduló szabályozás az ún. **városi útdíj** (pl. Londonban, Stockholmban).

A forgalomkorlátozás módja, hogy az **adott területre történő behajtáshoz engedély szükséges**, pl. a belépés csak adott napszakokban engedélyezett, vagy bizonyos járművek behajtását korlátozza. Ezeket forgalmi korlátozásoknak, korlátozott forgalmi zónáknak, hozzáférési korlátozásoknak nevezik. A szabályozások célja a forgalom csökkentése és a környezetvédelmi okok mellett a közúti balesetek csökkentése, de lehet pl. a turisztikai vonzerő megtartása is, ami különösen az olasz városokra jellemző (pl. [Zona a Traffico Limitato/ZTL](#)).

SZÁMOK ÉS ADATOK

Az **EU közúti áruforgalma** 2019-ben közel 2 ezer milliárd árutonna-kilométer. A legnagyobb közúti áru fuvarozó Lengyelország és Németország (18 és 16 százalékos részesedéssel), Magyarország az EU közúti áruforgalmából 1,9 százalékkal (37 milliárd tonnakilométerrel) részesedett ([KSH, 2020](#)).

Az **EU gépjárműparkja** évről évre öregszik. 2019-ben a görög teherautók legöregebbek és az osztrák teherautók a legújabbak ([ACEA, 2021](#)).

Üzemanyag tekintetében:

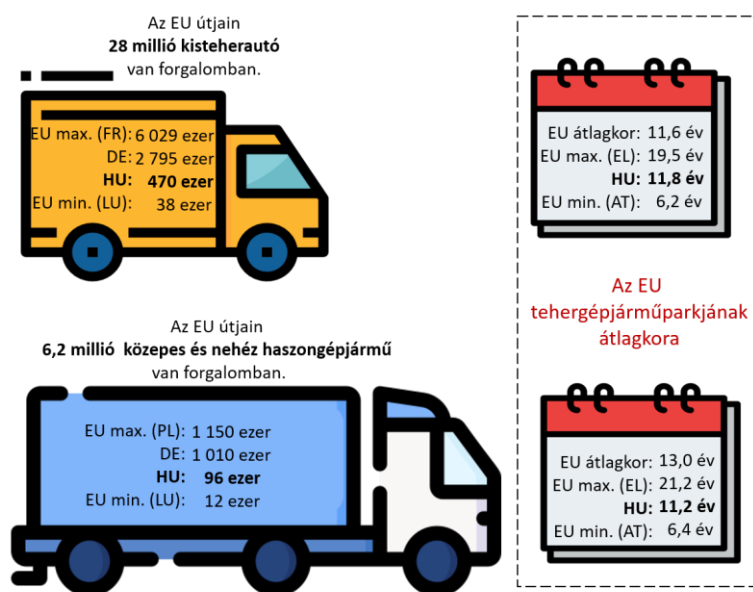
- **benzínüzemű** az EU kisteherautóinak 7,8, nagyteherautóinak 1,3 százaléka;

- **dízelüzemű** az EU kisteherautóinak 89,5, nagyteherautóinak 97,8 százaléka.

Magyarországon a tehergépjármű-állomány összességében 4,9 százalékkal bővült, a legnagyobb mértékben (7,9 százalékkal) a 12 tonna fölötti össztömeg-kategóriába tartozók.

2019-ben Magyarországon a 16 ezer **közúti baleset** 8,8 százalékat teherszállító járművel okozták ([KSH, 2020](#)).

1. ábra: Tehergépjárművek az EU-ban, 2019



Forrás: [Infoszolg/ACEA, 2021](#).

Források:

- Pásti I.: [Övezeti forgalomszabályozások](#) – Magyar Mérnöki Kamarai képzés, 2013. március 21.
- [Forgalomszabályozás és közútkezelés alapismeretei](#) – OPSZ, 2017.
- Kiss Diána: [A városi áruszállítás környezetkímélő megvalósítási lehetőségeinek elemzése](#) (2008)
- [Final Report Study on Urban Vehicle Access Regulations](#) – European Commission/DG Mobility and Transport, 2017.
- Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia - az európai közlekedés pályára állítása a jövő számára ([COM/2020/789](#) végleges)
- Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future ([SWD\(2020\) 331 final](#))
- [Regulating vehicle access to cities as part of integrated mobility policies](#) – Európai Bizottság, 2019.1

Készítette: Csákö Beáta
Képviselői Információs Szolgálat
E-mail: infoszolg@parlament.hu

infoszolg

Internet: www.parlament.hu/infoszolg
Intranet: intra.parlament.hu/infoszolg/
Tel.: (1) 441-6486