

Parkolás a járdán: szabályok és realitások

A városi mobilitás és a növekvő gépjárműállomány egyre gyakrabban teremt konfliktushelyzetet a gyalogosok és az autósok között. Ennek a feszültségnek az egyik legkritikusabb pontja a járdán történő parkolás, amely nemcsak közlekedésbiztonsági, hanem komoly infrastrukturális és társadalmi kérdéseket is felvet.

Az 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet (KRESZ) 40. § (8) bekezdése pontosan meghatározza, hogy milyen feltételek mellett szabad járdán várakozni. Ezek a következők:

- a) a várakozást 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 szabad szélesség marad;
- d) a jármű tengelyterhelése nem haladja meg az 1000 kilogrammot.

Fontos hangsúlyozni, hogy ezeknek a feltételeknek együttesen kell teljesülniük. Bár a jogszabály módosítása előkészítés alatt áll, mindaddig a jelenlegi szabályozás az irányadó.

Sok helyen felmerül, hogy a városokban jelentős parkolóhelyhiány alakult ki. Emiatt sokan úgy vélik, hogy a szabályokat enyhíteni kellene, vagy legalábbis nem indokolt a további szigorítás. A vita során azonban gyakran megfeledkezünk a legfontosabb szempontról, mégpedig, hogy a járda elsősorban a gyalogosok közlekedésére szolgál.

Kétségtelen, hogy Budapest egyes részein, illetve néhány megyeszékhelyen található olyan széles járdák, ahol a jogszabályban előírt feltételek teljesíthetők. A járdák többsége azonban jóval keskenyebb, sok esetben csupán 1–1,2 méter széles. Ezeken a helyeken eleve kizárt a jogszerű várakozás, hiszen a gyalogosok számára előírt 1,5 méteres szabad szélesség nem biztosítható. Egy ilyen keskeny járdán a parkoló jármű még akkor is akadályozza a biztonságos áthaladást, ha csak az orra lóg be a gyalogosok terébe.

Különösen súlyos ez a helyzet a kisgyermekes családok és a mozgásukban korlátozottak számára. Egy babakocsi vagy egy kerekesszék jelentős helyigényű, amihez hozzáadódik a kísérő személy helyigénye is.

Ez a jelenség különösen gyakori a kertvárosi övezetekben, ahol sok gépjármű-tulajdonos rendszeresen elfoglalja a keskeny járdákat. Ezeken a területeken gyakran található bölcsődék, óvodák és iskolák is, vagyis éppen azok a közintézmények, ahol naponta nagyszámú gyermek és szülő közlekedik gyalogosan.

Nem gondolom, hogy a bírság önmagában a legjobb eszköz a szabályok betarttatására, ugyanakkor vannak helyzetek, amikor alkalmazása elkerülhetetlen. A közlekedési szabályok

célja nem a büntetés, hanem a biztonságos együttélés feltételeinek megteremtése. Ha pedig túl sok kivételt engedünk, az könnyen kiskapukat nyit, amelyek hosszú távon a szabályozás kiüresedéséhez vezethetnek. A járdák elsődleges rendeltetése a gyalogos közlekedés biztonsága, ezt szem előtt tartva kell olyan megoldásokat keresni, amelyek nem a legvédtelenebb közlekedők rovására születnek meg.

Lőrinczi Lajos
egyetemi szakmérnök
közl. műszaki szakértő