

**Szakmai állásfoglalás
a 2026. január 20-án nyilvánosságra hozott
KRESZ normaszöveg-tervezetről**



Miskolc, 2026. április

Tartalom

ELŐSZÓ.....	4
VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ.....	5
1. Általános értékelés.....	9
1.1. A jogalkotás szabályainak való megfelelés	10
1.2. Multidiszciplinaritás	13
1.3. Megalapozottság.....	17
1.3.1. A KRESZ lehetséges objektív alapja	17
1.3.2. A KRESZ és a gyermekek.....	21
1.3.3. Hiedelmekből táplálkozó versus adatalapú megközelítés	23
2. A jogszabály kezelhetősége	26
2.1. Terjedelem	27
2.2. Közérthetőség.....	31
2.3. Nyelvezet és helyesírás	35
2.4. Forma és szerkezet	38
3. Az alapvető rendelkezésekre vonatkozó észrevételek	40
3.1. Fogalommeghatározások	41
3.1.1. Észrevételek a tervezet fogalmihoz	41
3.1.2. A tervezetből hiányzó fogalmak	51
3.2. Alapelvek.....	54
4. A magatartási szabályokra vonatkozó észrevételek.....	57
4.1. Ad II. Fejezet. A gyengébbek fokozott védelme	58
4.2. Ad III. Fejezet. A közlekedésben részt vevő személyek	59
4.3. Ad IV. Fejezet. A járműközlekedés általános szabályai	64
4.4. Ad V. Fejezet. A forgalmi műveletek	68
4.5. Ad VII. Fejezet. Egyes közúti létesítmények használatának szabályai	74
4.6. Ad VIII. Fejezet. Egyes járművek közlekedésére vonatkozó szabályok	77
4.7. Hiányzó rendelkezések	86
5. A közúti jelzésekre vonatkozó észrevételek.....	87
5.1. Ad IX. Fejezet. A közúti jelzésekre vonatkozó közös rendelkezések.....	88
5.2. Ad XII. Fejezet. A jelzőlámpák jelzései.....	88
5.3. Ad XIII. A jelzőtáblák jelzései	90

5.3.1.	Ad 52. Az elsőbbséget szabályozó jelzőtáblák	90
5.3.2.	Ad 53. Veszélyt jelző jelzőtáblák	92
5.3.3.	Ad 54. Tilalmat vagy korlátozást jelző jelzőtáblák	92
5.3.4.	Ad 55. Utasítást adó jelzőtáblák.....	93
5.3.5.	Ad 57. Tájékoztatást adó jelzőtáblák – Különleges szabályokat jelző jelzőtáblák	93
5.3.6.	Ad 59. Tájékoztatást adó jelzőtáblák – Információkat adó jelzőtáblák	96
5.4.	Ad XIV. Fejezet. Kiegészítő táblák.....	96
5.5.	Ad XV. Fejezet. Az útburkolati jelek jelzései	97
5.5.1.	Ad 64. Hosszirányú jelzések.....	97
5.5.2.	Ad 65. Keresztirányú jelzések	98
5.5.3.	Ad 66. Pontszerű jelzések	101
5.6.	Hiányzó rendelkezések	101
6.	Javaslat a záró rendelkezések kiegészítésére	104
7.	Javaslat a csillapított forgalmú területek szabályozásának letisztult rendszerére	106
7.1.	A csillapított forgalmú területek javasolt rendszere	107
7.2.	A csillapított forgalmú területekre vonatkozó szabályozás	108
7.2.1.	Ad 122. §, Lakó-pihenő övezet.....	108
7.2.2.	Ad 123. §, Gyalogosövezet	109
7.2.3.	Ad 124. §, Gyalogos-kerékpáros övezet	109
7.2.4.	Ad 125. §, Kerékpáros utca.....	109
7.2.5.	Ad 30. A Suliövezet és az Oviövezet használata alcímhez.....	110
7.2.6.	A tervezetből hiányzó iskolautca	111
7.3.	A csillapított forgalmú területek javasolt forgalomtechnikai jelzései	112
7.3.1.	Jelzőtáblák	112
7.3.2.	Útburkolati jelek	117

*„...szelíd jövővel – mai magyarok!”
(József Attila)*

ELŐSZÓ

Ez a dokumentumunk a 2026. január 20-án, az azóta leköszönt kormány illetékes miniszterének honlapján, majd később a kormányzati portálon is nyilvánosságra hozott KRESZ-tervezet szakmai bírálatát tartalmazza.

Összeállítását annak ellenére sem éreztük fölöslegesnek, hogy a normaszöveg-tervezet – amelyet egyébként nem tartunk jogszabályként történő kihirdetésre alkalmasnak – a kormányváltással akár le is kerülhet a napirendről.

Ez ugyanis nem változtat azon a tényen, hogy a hatályos, sokszor módosított-foltozgatott jogszabály immár fél évszázados, módosításaival együtt sem felel meg a mai elvárásoknak, szemléletmódja múlt századi. Ezért is minél gyorsabban szükség van helyette új, korszerű KRESZ-re.

Bár tanulmányunk meglehetősen tapadó abban az értelemben, hogy direkt módon a normaszöveg-tervezet konkrét szakaszaira reagál, azonban így is támpontokat nyújthat a remélhetőleg újrainduló kodifikációhoz is.

Az első fejezetben olyan alapgondolatokat is fölvetünk, amelyek akár módosításokhoz, akár egy új jogszabály kidolgozásához is kiindulópontként szolgálhatnak.

Fontosnak tartjuk terminológiai észrevételeinket is.

Állásfoglalásunk szövegében, normaszöveg-javaslatainkban az értékelt normaszöveg-tervezet terminusai helyett az általunk javasoltakat használjuk.

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Magyarországon a közúti közlekedés jelzéseit és szabályait tartalmazó hatályos jogszabály – az 1/1975 KPM–BM együttes rendelet – idén 51 esztendővel. A maga idejében modern rendelet mára már elavulttá vált, ezért nagyon indokolt helyette új, korszerű jogszabály kodifikálása.

A jelen tanulmányunkban a Kerékpáros Miskolc Egyesületnek az Építési és Közlekedési Minisztérium gondozásában készült, a társadalmi vélemények megismerése céljából 2026. január 20-án nyilvánosságra hozott új jogszabálytervezetre vonatkozó álláspontját foglaljuk össze.

I.

Elöljáróban és összegzésként leszögezzük, hogy a közzétett tervezetet nem tartjuk jogszabályként kihirdethetőnek. Indokainkat, észrevételeinket, javaslatainkat tanulmányunk részletesen tartalmazza. Abból az alábbiakat emeljük ki.

1. A közzétett tervezet tartalma két kulcsterületen markánsan elmarad, illetve eltér az európai államok KRESZ-eitől, ezek:
 - a legvédtelenebb úthasználókkal, valamint
 - a korlátozott forgalmú területekkel kapcsolatos szabályok.

E vonatkozásban a tartalmi módosítást elengedhetetlennek tartjuk.

2. A tervezet tartalma elmarad a nemzetközi standardoktól mind a közúti biztonság, a veszélycsökkentés értelmezésében, mind a fenntarthatósági, klímavédelmi szempontok érvényesítésében.
Fontos, hogy az új jogszabály igazodjon a Magyarországon ratifikált releváns nemzet-közi egyezményekhez, jelzés- és szabályrendszere illeszkedjék minél jobban az európai államok jellemző szabályaihoz, továbbá érdemben jelenjen meg benne az a paradigma-váltás, amely a világon mindenütt jellemzi a hasonló szabályozások újraalkotását.
3. Esetenként elmarad a határterületek ismeretanyagának az alkalmazása a tartalom meghatározásánál. Az új KRESZ kidolgozása nem történhet a KRESZ szempontjából releváns szakterületek ismeret-anyagának figyelembevétele nélkül.

4. Nem teljesíti a célul tűzött tartalmi és terjedelmi egyszerűsítést és nem felel meg a jogszabályszerkesztéssel kapcsolatos kívánalmaknak. A jogalkotás és a jogszabályszerkesztés szabályainak való megfelelés és a terjedelem kezelhető mértékben tartása is elengedhetetlen.

II.

Észrevételeinket úgy állítottuk össze, hogy azok hasznosíthatók legyenek akár egy új normaszöveg-tervezet megalkotásánál is.

1. A KRESZ feladata az egyensúlyteremtés a haladáshoz fűződő érdek és a biztonsághoz fűződő érdek között. Álláspontunk szerint ebben a racionális veszélycsökkentésnek kell prioritást élveznie.
2. Tanulmányunk leszögezi, hogy az új KRESZ-nek ötletelések és lobbizások helyett objektív szakmai alapokon kell állnia, erre a veszélypotenciál fogalmát és az abból levezethető követelményeket ítéljük alkalmasnak. Amellett érvelünk, hogy a jogszabály megalkotásakor a hiedelmeken alapuló helyett, adat- és kutatásalapú megközelítésre van szükség.
3. Adott úthasználó aktuális veszélypotenciálját mindig az aktuális közlekedési módjával összefüggő aktuális kinetikai energiája határozza meg. A nemzetközi szabályozási trendekkel, a világ vezető közlekedésbiztonsági filozófiáival (vision zero, sustainable safety) összhangban javasoljuk, hogy a jogok és kötelezettségek tükrözzék az egyes közlekedési módok veszélypotenciálját. A nagyobb veszélypotenciál járjon nagyobb felelősséggel.
4. Kiemelésre különösen érdemes a gyermekek védelme a közúti közlekedésben, amely számukra idegen és érthetetlen világ. A fókuszot nem a gyermekek és a szülők poroszos megrendszabályozására, hanem a rendszerszintű veszélycsökkentésre kell helyezni.
5. Számos észrevételünk a tervezet fogalommeghatározásainak pontosítására irányul, illetve részletes elemzést ad pl. a védelmi sáv tervezet szerint történő bevezetésének lehetséges kockázatairól. Fölvetjük, hogy három fogalom (célfogalom, folytonos járda, járműszerű játék) hiányzik a tervezetből.
6. Üdvözljük, hogy megjelennek az alapelvek, és az olasz példát idézve fölvetjük, hogy a vision zero reszponzibilitási alapelveknek megfelelően a közúti biztonságért viselt végső felelősség az államé, és minden releváns szereplőnek

van felelőssége – nem kisebbítve ezzel az úthasználók biztonságáért viselt felelősségét.

7. A normaszöveg-tervezet az átkelés kapcsán olyan kötelezettségeket telepít a gyalogosokra, amelynek teljesítésére azok képtelenek, ami pedig az *impossibulum nulla obligatio est* klasszikus jogelv értelmében elfogadhatatlan.
8. A veszélypotenciál elvéből kiindulva javasoljuk a sebességhatárok korrekcióját. Felhívjuk a figyelmet, hogy bár a különböző gépjárművek sebességhatárainak egységesítése jó gondolat, annak nem az egységes emelés (90 km/h), hanem a csökkentés irányába kell tartania, hiszen a nagyobb sebesség az alsóbbrendű, keskeny és rossz állapotú utakon drámai mértékben növeli a félfrontális ütközések kockázatát.
9. Nem értünk egyet a közforgalmú autóbuszok buszsávba történő zárásával. Mivel a közlekedéspolitikai cél ezen járművek előnyben részesítése, fontos, hogy ha bármely helyzetben épp a buszsávból történő kilépés tenné lehetővé az akadálymentes haladást, akkor ezt a buszvezető jogszerűen megtehesse.
10. Elfogadhatatlannak tartjuk a gyalogosok helyzetét és biztonságát rontó változásokat, így a járdán parkolás szabályainak föllazítását. Szükséges a gyalogos-átkelőhelyek előtti és utáni megállási tilalom olyan szigorítása, amely garantálja az úthasználók kölcsönös észlelhetőségét.
11. Mivel a statisztikák nem igazolták, hogy a kerékpárvezetők alkoholfogyasztási tilalmának lazítása rontotta volna a közlekedésbiztonságukat, ezért a tervezett módosítást indokolatlannak látjuk.
12. A kerékpározás helyének és módjának meghatározásához számos módosító javaslatot teszünk, ezek közül kiemeljük, hogy szükséges végre a lakott területi irányhelyes közlekedés elvének beemelése a jogszabályba, valamint a választható kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak fogalmának és jelzésének (négyzetes jelzőtábla) bevezetése.
13. A normaszöveg-tervezetből a hatályos jogszabályhoz képest hiányoljuk a közúti közlekedés hatósági ellenőrzését megakadályozásának, megzavarásának, valamint az ellenőrzés eredménye befolyásolásának tilalmát, továbbá annak explicit kimondását, hogy a jármű sebességét 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.
14. A közúti jelzések terén a nálunk megforduló rengeteg külföldi miatt is – és mert a Bécsi Közúti Jelzési Egyezmény szintén ezt követeli – számos alfabetikus

jelzőtábla helyett nyelvismeret nélkül is érthető, grafikus táblaképeket terveztünk, vagy vettünk át külföldi államoktól (pl. a vasúti átjárókat jelző A osztályú tábla).

15. A kerékpárosjelzőkön tábla helyett külön lencsével javasoljuk megoldani az irányok szerinti jelzést.
16. Egyértelműsítő javaslatot teszünk az elsőbbséget szabályozó jelzőtáblák kiegészítő jelzéseire.
17. Egységes rendszert indítványozunk a gyaloglók és a kerékpározók úttesten való átkelési helyeinek elnevezésére és forgalomtechnikai jelzésére: eszerint az *átkelőhely* kifejezés mindig a védtelenek elsőbbségi helyzetére utal, míg alárendelt helyzetükben *átvezetésen* közlekednek, a burkolati jelek pedig a holland mintán alapulnának.
18. Javaslatot teszünk a tervezet menetdinamikai küszöbök jelző, balesetveszélyes burkolati jelének módosítására, a kerékpárforgalom burkolati jeleinek „kifehértésére” (a sárga színt erre a célra gyakorlatilag nem használja más, csak Magyarország), és a megállás helyét jelző szaggatott vonal helyett az Európa-szerte egyre terjedő cápa fog-sor (driehoeksmarkering, haaiantanden) bevezetésére.
19. Végül a normaszöveg-tervezetben foglaltakhoz képest letisztult rendszert javaslunk a csillapított forgalmú területekre szabályozására. A csillapítás jellege alapján csak vonali, csak övezeti, illetve a vonali és övezeti megoldásként is alkalmazható elemek csoportját különböztetjük meg. Az egyes csoportok fölismerhetők jelzőtábláik jellemző alakjáról. A nyugat-európai mintákat követve javasoljuk, hogy a lakó-pihenő övezet vonali csillapításként is alkalmazható legyen, és a már itthon is megjelent igényre reagálva javaslatot teszünk az iskolautca fogalmának és jelzésének jogszabályba történő felvételére is.

1. Általános értékelés



1.1. A jogalkotás szabályainak való megfelelés

Az „A Kormány .../2026. (...) Korm. rendelete a közúti közlekedésben részt vevők magatartási szabályairól” cím pontatlan, mivel hiányzik belőle a közúti jelzések említése, amelyek pedig a kormányrendelet (-tervezet) lényeges tartalmi elemei.

A jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény egyik legfontosabb rendelkezése így szól [II. Fejezet. 2. § (1) bekezdés]: „A jogszabálynak a címzettek számára egyértelműen értelmezhető szabályozási tartalommal kell rendelkeznie.”

A jogszabályszerkesztésről szóló 61/2009. IRM rendelet 2. §-a kimondja: „A jogszabály tervezetét a magyar nyelv szabályainak megfelelően, világosan, közérthetően és ellentmondásmentesen kell megszövegezni.”

Úgy tapasztaltuk, hogy a normaszöveg-tervezet e követelményeknek csak korlátozottan felel meg, ezért ezzel állásfoglalásunk 2., a jogszabály kezelhetőségét vizsgáló fejezetében részletesen foglalkozunk.

Nehéz kérdés a KRESZ-tervezet illesztése a fontos államközi egyezményekhez, így a Bécsi Közúti Közlekedési Egyezményhez, a Bécsi Közúti Jelzési Egyezményhez és azok genfi kiegészítő európai Megállapodásaihoz. Ezek immár sok évtizede születtek, bár voltak módosítva, de nem adnak választ a mai kor számos szabályozási kérdésére.

Napjainkban már az EU is foglalkozik a közúti közlekedés kérdéseivel, az egységes szabályok azonban egyelőre váratnak magukra.

Megállapítható, hogy az európai államok KRESZ-ei nagyrészt közel megegyezők, azonban azonosítható két kulcsterület, ahol az egyes államok szabályozásai markánsan eltérnek, esetenként teljesen ellentétesek. Ez a két kulcsterület:

- a legvédtelenebb úthasználókkal, valamint
- a korlátozott forgalmú területekkel kapcsolatos szabályok.

A közúti közlekedés ma is nagyrészt változatlanul érvényes részletes szabályozását az autózás forradalma váltotta ki, ezeket a szabályokat egységesítették a korábbi, majd a múlt század hatvanas-hetvenes éveinek fordulóján az említett bécsi és genfi egyezmények, amelyek ezért természetesen motonormatívák, autóközpontúak voltak.

A megállapítás nem új, már a 2001 nyarán zárult, az Európai Bizottság által támogatott és 10 tagállam 15 tekintélyes kutatóintézete által közösen megvalósított PROMISING kutatási projekt zárójelentése is hasonló következtetésre jutott:

„Az európai közlekedési szabályokat és -törvényeket a gyalogosokra vonatkozóan vizsgálva a PROMISING gyalogosjelentése arra jutott, hogy az 1960-as és 1970-es években a közlekedési szabályok fő célja a gépjárműforgalom megfelelő mozgatása volt. A gyalogosokat ezért a közlekedés rendszerén kívül lévőknek tekintették, akik védelemre szorulnak, de egyben zavarják a közlekedést, ezért a mozgásukban korlátozni kell őket. A legutóbbi időkben, legalább a városi területeken nagyobb hangsúlyt fektettek a gyalogosok jogaira. A mai szabályozási környezet országunként különböző kompromisszumok eredménye e két megközelítésmód között.”

A múlt század hetvenes éveitől lett fokozatosan egyre nyilvánvalóbb a motonormatív közlekedésszervezés fenntarthatatlansága, részben a tragikus közúti biztonság, részben az áramló és a nyugvó gépkocsiforgalom egyre kezelhetetlenebbé váló torlódásai, részben a városi területek használati céljainak változása, részben pedig a környezetvédelmi, majd a klímavédelmi szempontok előtérbe kerülése miatt. Ezek a folyamatok, majd a nyomukban járó felismerések azonban az egyes európai államokban nem egyszerre történtek és nem azonos mértékű változásokat – beleértve a jogszabályok módosítását is – indukáltak. Így fordulhatott elő, hogy a változásokkal érintett, fentebb említett két kulcsterületre vonatkozó szabályok ma Európa-szerte nagyon sok eltérést mutatnak. Mindez ugyancsak megnehezíti a jogalkotó dolgát, hiszen pont azoknak a kérdéseknek a hazai szabályozása szorul korszerűsítésre, amelyekre még nincs kontinens szintű, egységes és jó válasz, és amelyekben az említett államközi egyezmények sem újítanak segítséget.

Ezzel együtt is megfigyelhetők bizonyos trendek, fejlődési irányok a szabályozásokban, ezért javasoljuk azok figyelembevételét.

Az elsőbbségi szabályokat – noha azok a közúti biztonság szempontjából a KRESZ kulcsfontosságú szabályai – a tervezet több helyre szétszórta, túlságosan bonyolultan és ellentmondásosan tárgyalja, ezzel súlyosan megnehezíti a vezetők számára a szabálykövető közlekedést, a jogalkalmazók számára pedig a közúti közlekedési incidensek (konyhanyelven: a balesetek) alkalmával történő eljárást, a felelősség megállapítását. Hangsúlyozni szeretnénk, hogy a jogalkotó által elvárt közlekedési viselkedés tanúsítása akkor követelhető meg az úthasználóktól, ha a szabályok viszonylag egyszerűek, logikusan áttekinthetők, megérthetők, és a gyakorlatban könnyen, rutinszerűen alkalmazhatók.

Az útkereszteződésekben a járművek egymás közti elsőbbségi viszonyait tárgyaló 119. § (1) bekezdése a járműközlekedés általános szabályaira, tehát a tervezet Második részének IV. Fejezetére utal, mint az elsőbbség meghatározásának sorrendben első lépésére. A IV. Fejezet 10. címe valóban az elsőbbséggel foglalkozik. Itt a 46. § furcsa sorrendet határoz meg, hiszen a térben [a]) vagy időben [b]) jól elkülönülő műveletek esetén nem jön létre elsőbbségi helyzet, ha viszont a két jármű forgalmi művelete térben, időben egymást közelíti, akkor az elsőbbség ennek alapján történő eldöntése a

gyakorlatban nehéz, aggályos lehet – az ilyen szabályozás nyilvánvalóan nem szolgálja sem a közlekedésbiztonságot, sem a jogbiztonságot. Marad harmadikként a c), azaz a jobbkéz-szabály.

Azonban 199. § (1) bekezdése szerint, ha a járműközlekedés általános szabályai szerint az elsőbbség kérdése nem dönthető el, akkor sorrendben a közúti jelzések, ezek hiányában a kanyarodási szabályok irányadók. (Persze ha szigorúan vesszük, akkor MINDIG a járműközlekedés szabályai határozzák meg az elsőbbséget, mivel „*a járműközlekedés általános szabályai ennek hiányában*” szövegrész szoros értelemben azt jelentené, hogy amíg a jogszabály szövegében megtalálható egy „*A járműközlekedés általános szabályai*” című rész, addig a 119. § (1) bekezdés b) és c) pontja nem alkalmazható.)

Ha eltekintünk a hibás megfogalmazástól, akkor arra jutunk, hogy a 119. § (1) bekezdés alapján a jobbkéz-szabály – mivel a járműközlekedés általános szabályai között találjuk –, nagyobb prioritású a kanyarodási szabálynál. Ez rendben is van, csak hogy a 119. § (2) bekezdése szerint a jobbkéz-szabály azután alkalmazható, ha a kanyarodási szabály alapján az elsőbbség nem volt meghatározható.

Mindezekre tekintettel javasoljuk legalább a 119. § (2) bekezdésének törlését. Véleményünk szerint az elsőbbségi szabályokat célszerűbb lenne lehetőleg egy helyen és kompakt módon, egyszerűen, logikusan fölépítve kezelni, mert a tervezet megoldása túlzottan bonyolult. Így például a tervezet „*A gyengébbek fokozott védelme*” című fejezetéből az elsőbbségi szabályokat az elsőbbségi szabályokat tartalmazó részbe áttenni.

Kritikus a normaszöveg-tervezetben a gyalogosok úttesten történő átkelésének szabályozása (részletesen lásd később, itt a problémát csak jogdogmatikai aspektusban említjük). Emlékeztetünk arra, hogy a jog egyik klasszikus alapelve az *impossibilium nulla obligatio est*. Ez a római jogból eredő tétel tovább él a modern kontinentális jogrendszerünkben is, és általános jogelvi jelentőséggel bír. Lényege, hogy a jogi kötelezettségek csak olyan magatartásokra irányulhatnak, amelyek teljesítése objektív mérce szerint elvárható.

E fontos követelmény alkotmányos szinten a Magyarország Alaptörvénye B) cikkének (1) bekezdéséből levezetett jogbiztonság elvéhez kapcsolódik, amelyet az Alkotmánybíróság következetes gyakorlata is megerősít. A jogbiztonság megköveteli, hogy a jogszabályok világosak, előre láthatóak és **teljesíthetőek** legyenek, mert ennek hiányában a norma címzettje nem képes magatartását a joghoz igazítani.

Az *impossibilium nulla obligatio est* elvének modern értelmezése alapján a jog nem csupán a fizikai lehetetlenséget zárja ki, hanem azt is megköveteli, hogy a kötelezettségek tartalma objektíve értelmezhető és ellenőrizhető legyen. E követelmény

hiányában sérül a jogbiztonság, mivel a norma címzettje nem tudja előre felmérni, hogy magatartása megfelel-e a jogi elvárásoknak.

1.2. Multidiszciplinaritás

A KRESZ komplex jogszabály, ahhoz, hogy valóban a céljának megfelelő legyen, számos szakterület legkorszerűbb tudásanyagának kell beépülnie mind a normaszövegbe, mind az ábrákba.

A fontosabb szakterületek:

- jog,
- alkalmazott nyelvészet,
- mérnöki szakma (több ága is),
- pszichológia,
- színtan,
- szemiotika.

A közúti közlekedés szempontjából releváns különféle szabályozások – nem csupán a hatályos 1/1975. KPM – BM együttes rendelet, hanem pl. a bécsi egyezmények, vagy egyes útügyi műszaki előírások is – számos olyan hibát tartalmaznak, amelyek a fenti szakterületek egyikének vagy másikának nem ismeretéből adódnak.

Példaképpen említjük a gyalogos-átkelőhely jelzésére szolgáló, a Bécsi Közúti Jelzési Egyezmény szerinti *E,12^a* jelzőtáblát, ami egyáltalán nem felel meg a színtani, a szemiotikai szempontoknak. Ez nyilván nem javítható a hazai jogszabályalkotás keretei között, azonban a tervezetben számos olyan problémára bukkantunk (ezeket tárgyalni is fogjuk), amelyek valamely szakterület tudásanyagának figyelembe nem vételéről tanúskodnak. Ez annak ellenére is így van, hogy tudjuk, az előkészítés során széleskörű és sokirányú egyeztetések folytak.

A multidiszciplinaritás hiányának iskolapéldája a menetdinamikai küszöbök tervezet szerinti forgalomtechnikai jelzése.

Sem a táblázásával, sem a burkolati jelével nem értünk egyet.

Az 1909. évi párizsi egyezményben egységesített első négy jelzőtábla veszélyt jelző volt, még kör alakú, kék vagy fekete alapszínnel. Lassan egy évszázada a fejlődés következő lépcsőfokaként számos új táblát vezettek be, az akkori vezérelv az volt, hogy kétféle veszélyt jelző táblaosztály legyen:

- az út vonalvezetéséből és egyéb sajátosságaiból adódó veszélyeket piros szegélyű, fehér alapszínű háromszög alakú táblák,
- a forgalomból adódó veszélyeket pedig olyan kék alapszínű, fehér háromszöget tartalmazó négyszögletes táblák jelezzék, amelyek fehér betétjében fekete jelképek és/vagy az alatt feliratok jelezzék a veszély mibenlétét.

Miután kiderült, hogy egyrészt ennek a kettébontásnak nincs értelme, másrészt az indifferens (kék, fehér, fekete) színű jelzőtáblák egyáltalán nem valók veszély jelzésére (multidiszciplinaritás hiánya), ez az elképzelés nemzetközi szinten elhalt. Ennek megfelelően a tervezet 214. § (2) és (3) bekezdésében ismertetett veszélyt jelző táblák is mind piros szegélyű, fehér alapszínű háromszög alakúak.

Az elhalt tábladizájn máig kísértő reinkarnációja a gyalogos-átkelőhely jelzőtáblája, és most a tervezetben a 223. § (6) bekezdés a) pontja szerinti *Sebességcsökkentő küszöb* jelzőtábla. Ez azzal együtt is nagy baj, hogy tudjuk, több európai állam is használja ezt a jelzést.

Azonban amíg a gyalogos-átkelőhely *E,12^a* jelzőtáblájának alkalmazása a vonatkozó egyezmények miatt Magyarország kötelezettsége, ilyen kötelezettség a menetdinamikai küszöböket jelző táblára nem áll fenn. Sőt, a Bécsi Közúti Jelzési Egyezmény 1. Melléklet A. Fejezet II. A jelzőtáblák jelképei és használati utasításai alcímében az *A^a* táblamin-tához (azaz a piros szegélyű fehér alapszínű háromszöghöz) tartozó *7. Egyenetlen út* jelképről az a) alpontban kimondja: „*Keresztirányú mélyedések, bukkanók vagy bakhá-tak, vagy olyan szakaszok jelzésére, ahol az úttest rossz állapotban van, az A,7a jelképet kell használni.*” Ugyanitt a b) alpont: „*A bukkanó vagy bakhát jelzésére az A,7a jelkép helyettesíthető az A,7b jelképpel.*”

Ezek szerint az eddig alkalmazott táblakombináció szabályos.

Javasoljuk:

- a tervezet 236. ábrája szerinti jelzőtábla törlését,
- a tervezet 57. ábrája szerinti jelzőtábla szöveges magyarázata [214. § (1) bekezdés h) pont] helyett a következő szöveg felvételét: „*az Egyenetlen úttest (57. ábra) jelzőtábla azt jelzi, hogy az úttest állapota számottevően rosszabb a megelőző útszakaséhoz képest, vagy – a Sebességcsökkentő küszöb kiegészítő táblával együtt alkalmazva – az úttesten sebességcsökkentő küszöböket alakítottak ki,*”

Magyarország hosszú időn át eredményesen alkalmazta az UT 2-1.150:2001 útügyi műszaki előírás *U-038* jelű burkolati jelét a menetdinamikai küszöbök jelzésére. Az egyébként jól fölismerhető, feltűnő jelzés egyetlen hibája volt, hogy sárga színben kellett festeni.

A hatályos e-UT 04.03.12 ÚME azonban azt az *U-C-06-A* jelű burkolati jelet vezette be, amely sajnos a KRESZ tervezetéből is visszaköszön.

Ez a szörnyű burkolati jel teljes mértékben alkalmatlan funkciójának betöltésére.

Mérnöki logikával jó ötletnek tűnhetett, akár azért, mert a nyílhegyet formázó háromszögekbe belemagyarázható, hogy rámutatnak, ráirányítják a vezető figyelmét a küszöbre, akár azért, mert a rámpákat a műszaki rajzokon valóban kis háromszögekkel jelöljük.

Csakhogy az úthasználó nem mérnöki logikával működik. Neki a minél nagyobb, minél feltűnőbb, a burkolat nem festett részével minél kontrasztosabb jelzés kelti föl a figyelmét. Számára a nyílhegy nem lassításra szóló felhívás: azt mutatja, menj tovább.

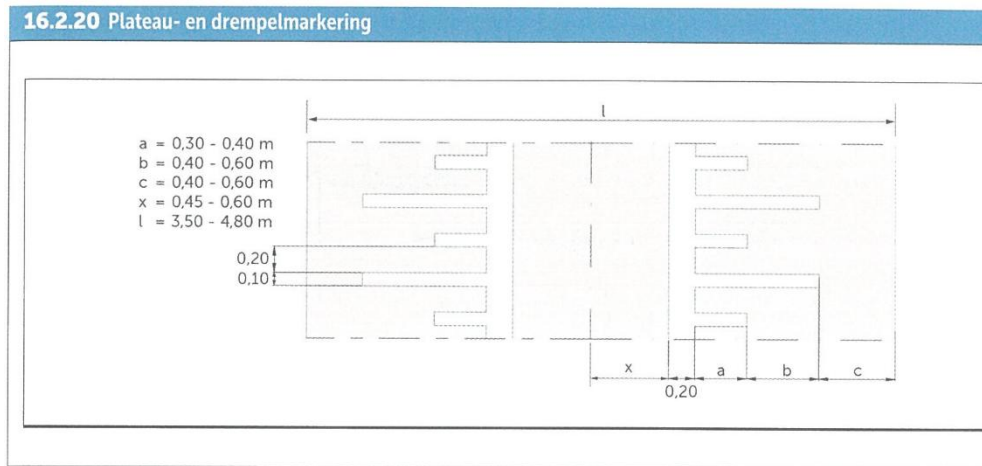
A kisméretű, a környezethez rövid idő alatt hozzákoszolódó sárga háromszögek a legkevésbé sem feltűnőek, ezért számolni kell azzal, hogy a burkolati jel terjedésével egyre több gépjárműtulajdonos fog kárigénnyel jelentkezni.

Egy személygépkocsi fedélzeti kamerájával készült itt következő képen a menetdinamikai küszöb kb. abban a szelvényben van, amelyben balra a Suzuki Splash, jobbra pedig a nagy fa áll. És ezt a fotó statikusan adja vissza, ám a vezetőnek valamilyen megközelítési sebességgel haladva kellene tudnia idejében értelmezni.



Javaslatunk: a menetdinamikai küszöbök jelzése az itthon korábban alkalmazotthoz hasonló burkolati jel, a holland taludmarkering (zongorabillentyűzet) jogszabályba iktatásával. Lényeges, hogy a burkolati jel fehér legyen.

Az ábra azt is mutatja, hogy a burkolati jel méretei a sebesség függvényében skálázhatók.



Toepassingsgebied

★ plateaus en drempels

Uitvoering

- wit markeringsmateriaal
- bij betonstraatstenen: witte voor taludmarkering en zwarte voor de achtergrond
- voldoende verlichting

Maatvoering

- breedte dwarsstreep = 0,20 m (0,211 m bij betonstraatsteen)
- nominale breedte lengtestrepen = 0,10 (0,105 m bij betonstraatsteen)
- tussenruimte = 0,20 m

drempel	0,08	0,60	0,90	0,65	0,65
50 km/h	0,12	1,00	1,40	1,60	1,80
plateau	0,08	0,20	0,40	0,20	> 1,20
30 km/h	0,12	0,30	0,70	0,30	> 1,20
plateau	0,08	0,50	1,20	0,50	> 1,20
50 km/h	0,12	0,80	1,70	0,80	> 1,20

	hoogte h [m]	a [m]	b [m]	c [m]	x [m]
drempel 20 km/h	0,08	0,20	0,30	0,15	0,15
	0,12	0,30	0,40	0,40	0,40
drempel 30 km/h	0,08	0,30	0,40	0,40	0,45
	0,12	0,40	0,60	0,60	0,60

A normaszöveg-tervezet 214. § (4) bekezdéséhez tartozó, a vasúti átjárókat jelző táblákat ábrázoló 90 – 93. ábrákhoz megjegyezzük, hogy:

- több európai államban a jelzőtábla betétjében a gőzmozdony oldalsó nézete helyett a jelzőtábla szemlélője felé közelítő korszerű vasúti jármű jelképe jelenik meg,

- Németország és Szlovákia a sorompót mutató táblát – amely az 1909-ben a párizsi egyezményben részes államok által egységesített első négy jelzőtábla egyike volt – már nem használja, a sorompóval biztosított átjáróknál is közeledő motorvonatot ábrázoló tábla van.

A jobbra látható Vz 151 német jelzőtábla 1992-től váltotta a korábbi, gőzmozdonyt mutató táblát, majd 2017-től alkalmazzák a sorompóval ellátott vasúti átjárókban is, a sorompót ábrázoló táblákat 2022-ben vették ki.

Nem azt javasoljuk, hogy a magyar KRESZ vegye át a fentieket, de kutatásra érdemes témának tartjuk, hogy – akár csak kis mértékben, de – javíthatják-e ezek a jelzőtáblák a vasúti átjárók biztonsági helyzetét.



1.3. Megalapozottság

1.3.1. A KRESZ lehetséges objektív alapja

A közúti közlekedésről alkotott társadalmi felfogás hagyományosan hajlamos az úthasználókat módválasztásuk alapján beskatulyázni és megbélyegezni. Az állásfoglalásunk címlapján látható – a ma hatályos rendelet megalkotásának évéből, 1975-ből való – karikatúra¹ tökéletesen szemlélteti ezt az attitűdöt. Félreértés ne essék: ez oda-vissza működik, és nem csupán a kocsmákban, hanem sajnos sokszor szakmai szinteken is megfigyelhető. Ha azonban valóban kulturált, biztonságos közúti közlekedést szeretnénk, akkor el kell szakadni ettől az attitűdtől és az ebből táplálkozó szakmaiatlan nézetektől.

Mind a közlekedésszakmai fórumokon, mind számos más helyen fölmerült, hogy a KRESZ megújítása bizonyos értelemben különféle lobbierdekek közötti egyensúlyteremtési folyamat. Ebben is van igazság: a jogszabály egyes rendelkezéseihez valóban fűződhetnek hatalmi, anyagi vagy más érdekek.

A normaszöveg-tervezeten megfigyelhető az egyensúlyteremtési kísérlet, véleményünk szerint azonban a jogszabálynak objektív alapokon kellene állnia – ami nem zárja ki

¹ A kártyanaptárt ábrázoló kép forrása az ORFK-OBB Facebook oldala

lobbiszempontok figyelembevételét, viszont egzakt alapot ad a jogszabály koherens szemléletére és segít annak eldöntésében, hogy az egyes szereplők milyen szempontjai miképpen jelenhetnek meg a jogszabályban.

Ilyen alapot a tervezet tanulmányozása során nem találtunk. Kérdés, hogy mi lehet ez az objektív elméleti alap.

Általánosságban véve a közúti közlekedésben két alapvető érdek között kell összhangot teremteni:

- a haladáshoz fűződő érdek, és
- a biztonsághoz fűződő érdek között.

Nem vitatva a haladáshoz fűződő érdek fontosságát, úgy gondoljuk, hogy humánus államban a biztonsághoz fűződő érdekeknek kell élveznie a primátust.

A biztonság persze többretegű fogalom, nyilván nagyon fontos a környezeti biztonság is, de most elsősorban a személyek életének, testi épségének biztonságára gondolunk.

Az emberi szervezetet a közúti közlekedés körében érhető sérülés, egészségkárosodás oka két tényező:

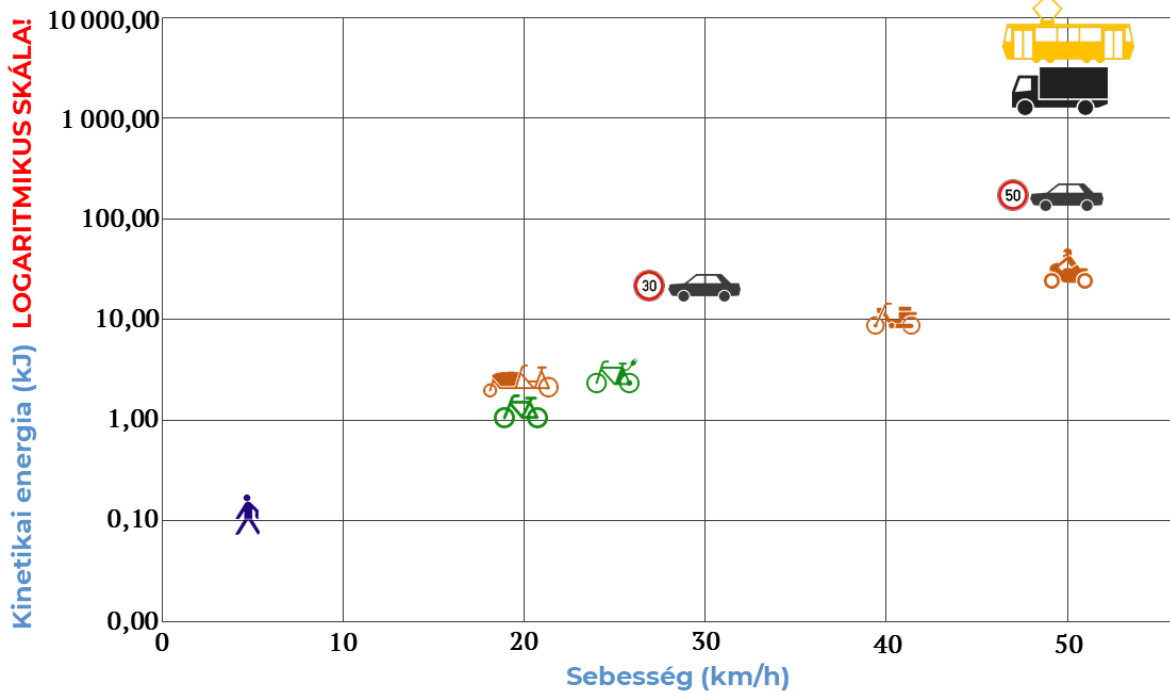
- a tömeg, amely a testbe becsapódik (vagy a test becsapódása valamilyen tömegű tárgyba),
- a sebesség, amellyel a becsapódás történik.

E két tényező hatása, illetve a köztük lévő, közismert $1/2mv^2$ fizikai összefüggéssel meghatározható kinetikai energia az, amely roncsolja az emberi szervezetet.

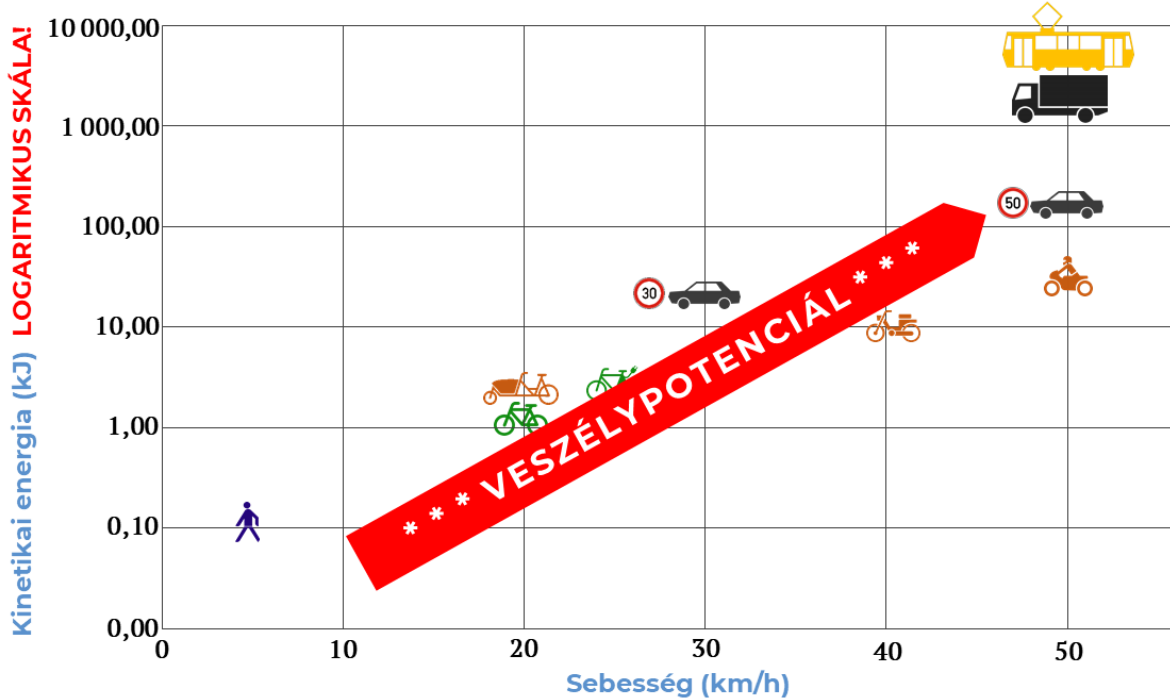
A közterületeken akár úthasználóként, akár más okból tartózkodó személyek életére, egészségére a közúti közlekedés körében előállható veszély tehát a mozgást, helyváltást jellemző kinetikai energiából adódik. Ez a kinetikai energia a veszélypotenciál.

A veszélypotenciál azt fejezi ki, hogy az egyes úthasználók – aktuális közlekedési módjuk fizikai sajátosságaiból következően – mekkora veszélyt jelenthetnek egymásra a közúti közlekedésben.

A különböző közlekedési módok kinetikai energiája is különböző, ábránk városi sebességekre mutatja.



Következő ábránk pedig azt szemlélteti, hogy hogyan nő az egyes módok jellemző sebességével a kinetikai energiájuk, ezzel veszélypotenciáljuk.



Ha valóban méltányos, az emberi életet tiszteletben tartó KRESZ-t szeretnénk, akkor a veszélypotenciálból kiindulva kell megalkotni a mindenki számára biztonságot nyújtó szabályokat. Erre is szeretnénk utalni az állásfoglalásunk mottójául választott idézettel.

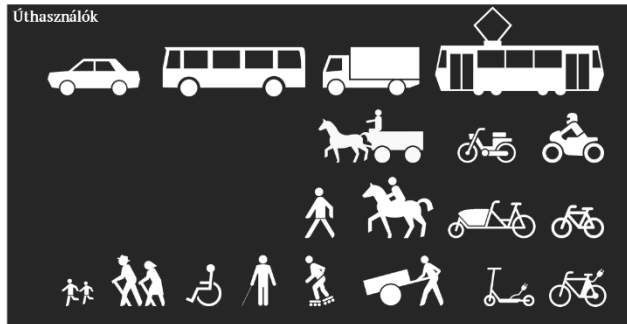
Ahhoz, hogy ez megtörténhessen, az úthasználókat – aktuális közlekedési módjuk veszélypotenciálja szerint – kategorizálni szükséges. Ezt a kategorizálást ábrázoljuk a jobb oldalon.

E kategorizálás alapján alkotható olyan kódex, amely a kinetikai energiára, a veszélynek való kitettségre figyelemmel nyújt védelmet az úthasználóknak.

Nyilvánvaló, hogy nem lehet a végtelenségig differenciálni, mégis nagyon lényeges a védtelen és a legvédtelenebb közötti különbségtétel, hiszen nem mosható egybe a kitettsége mellett másokra veszélyes a másokra nagyrészt veszélytelenel.

Kiemeljük, hogy a kategorizálásból az ábrán vizuálisan is kilógnak a korlátozott közlekedőképességű személyek, akik sajtóságos helyzetükből adódóan úgy kerülhetnek az utak, közutak területére, hogy nincs is közlekedési, úthasználói szándékuk.

Természetesen ez nem a mi fölfedezésünk. Napjainkban a világ egyre több állama gondolja újra közúti közlekedési kódexét az ún. sustainable safety és a vision zero közlekedésbiztonsági filozófiák alapján, ami szükségszerűen magával vonja a szemléletváltást: a



Úthasználó: minden személy, aki az utat bármely közlekedési módon közlekedési célra használja.



Védtelen úthasználó: minden úthasználó, akit az aktuálisan használt közlekedési eszköze nem véd jelentős mértékben a közlekedés körében bekövetkező sérülések ellen.



Legvédtelenebb úthasználó: minden védtelen úthasználó, aki – közlekedési módja, eszköze tömegéből és sebességéből következően – nem telet sútvos veszélyt más úthasználókra.



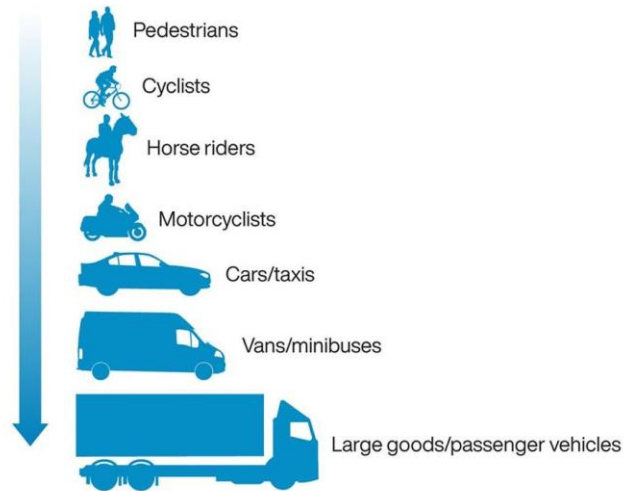
Korlátozott közlekedőképességű személyek: azok a nem vezetők – függetlenül attól, hogy az utat közlekedési célra veszik igénybe, vagy bármely más okból tartózkodnak rajta –, akikre a bizalmi elv nem vonatkoztatható, mert a szabálykövető úthasználat valamely okból nem várható el tőlük.

hagyományos „pusztulj az erősebb elől” logika helyébe a „vigyázz a nálad lassabbra, könnyebb tömegűre” lép.

Példaképpen egy, az angol KRESZ 2020-as módosításához készült szemléltető ábrát hozunk.

Highway Code: new hierarchy of road users

Road users who can do the greatest harm have the greatest responsibility to reduce the danger or threat they may pose to other road users



Az elmondottakra tekintettel javasoljuk a normaszöveg-tervezet fenti szemlélet alapján történő értékelését, mert a közzétett szöveg számos elemében ugyan jól megfelel ennek a szemléletnek, azonban számos más eleme kifejezetten rontja a legvédtelenebb úthasználók helyzetét.

1.3.2. A KRESZ és a gyermekek

1979-et az ENSZ Nemzetközi Gyermekévvé nyilvánította a gyermekek jogairól szóló kiáltvány elfogadásának huszadik évfordulója alkalmából. Itthon még friss, új volt az a KRESZ, amit mi, az akkori felnőttek gyermekei, sőt immár unokái, napjainkban is használunk.

A gyermekév tiszteletére – egyebek között – kiadták magyarul a Stockholmi Gyermek-fejlesztési Intézet igazgatójának Svédországban és a világ több más államában akkor már 11 éve megjelent könyvét².

Az alábbiakban hosszabb idézetet közlünk a kötetből, amely annak idején a KPM Autóközlekedési Főosztálya és az OKBT³ támogatásával jelent meg. Tesszük ezt azért,

² STINA SANDELS: Gyerekeink közlekednek. Gondolat, Budapest, 1979

³ OKBT = Országos Közlekedésbiztonsági Tanács, kb. a mai ORFK-OBB elődszervezete 1972 és 1992 között

mert a normaszöveg-tervezetnek a gyermekekkel összefüggő rendelkezései olykor a múlt századot idéző, poroszosan megrendszabályozó jellegűek. Szükségesnek véljük, hogy a gyermekek közlekedési terekben való megjelenése kapcsán 2026-ban végre meg lehessen haladni a motonormatív szemléletet. A normaszöveg-tervezet sajnos fordított logikával építkezik: a gyermeket tekinti veszélynek, pedig valójában fordítva van: a gépjárműforgalomnak van óriási veszélypotenciálja, aminek a gyerekek vannak kitéve.

„A magyarázat úgy tűnik az, hogy a közúti közlekedést felnőttek hozták létre felnőtteknek. Ők tervezik a városokat, építik a házakat, utakat, megválasztják az útjelzéseket, gyártják a személygépkocsikat és más járműveket, meghatározzák a járművek haladási sebességét, kijelölik a parkolóhelyeket, hozzák a törvényeket a közlekedés sérültjeinek kártérítésére, és így tovább. Ezek az emberek többségükben huszonöt-hatvan év között vannak, amikor az ember fizikailag-szellemileg friss, tevékeny, és nagy részük már jó ideje és még jó ideig nem kerül olyan helyzetbe, hogy közelebbről meg kelljen ismerkednie a tőle legtávolabb eső korcsoportok képviselőinek a szükségleteivel és képességeivel – nevezetesen a kisgyermekével, az idősekével és a fogyatékosokéval. Mintha azt vallanák: „Én magam vagyok mindennek a mércéje.” Ily módon a felnőttek öntudatlanul is azonosítják a gyerekek és saját maguk közlekedési képességét a közúti forgalomban, vagyis a gyermekeket kis felnőtteknek tekintik.

Ez a nemzetközileg általános szemlélet eredményezi azt a következtetést, hogy nevelés segítségével a kisgyerek is tökéletes gyalogossá, kerékpárossá alakítható. De mi történik akkor, ha a gyerekek nem értik, amit a közlekedésről mondunk nekik? Mennyiben vagyunk a segítségükre? A már említett két kislány ugyan megfelelő közlekedési nevelésben részesült, és mégis »remegtek és szaladtak«, vagy a játék impulzusának hatására megfélemedtek a közlekedési helyzetről. Egy másik, gyakran elhangzó követelmény az, hogy a szülőknek jobban kellene vigyázniuk a gyerekekre. De napjainkban van-e valójában a szülőknek lehetőségük arra, hogy minden gyereküket állandóan szemmel tartsák? Általában nincs.

Kitűnik, hogy a közlekedő gyerekek iránti felelősség egyformán terheli a várostervezőket, a járművezetőket, a többi felnőttet és a szülőket, mert maguk a gyerekek voltaképpen ártatlan áldozatainak, hogy nem ismerjük az utcai forgalomban tanúsított magatartásukat.”

Ez a szemlélet, amely itthon akkoriban csupán egy könyv kiadásának erejéig tartott, Svédországban már a múlt században teret nyert, és visszaköszönt az ezredforduló paradigmaváltó innovációjában, a vision zero-ban (Nollvisionen) is. Nem véletlenül sokkal jobbak mára a közúti közlekedésbiztonsági mutatóik a mieinknél.

A SANDELS által vázoltakra tekintettel különösen lakott területen, városi környezetben a gyermekek és szülei rendszabályozása helyett nekünk is főként a közlekedési környezet

veszélyességének mérnöki tervezési, valamint jogi szabályozási eszközökkel történő csökkentésére kell törekednünk, ebben jelentős szerepe lehet a humanizált KRESZ-nek.

1.3.3. Hiedelmekből táplálkozó versus adatalapú megközelítés

A normaszöveg-tervezet jelentős könnyítéseket tartalmaz a gépjárművel járdán való megállásra és várakozásra, sőt, a gyalogos-átkelőhelyek előtti várakozásra is. Nem ismerünk semmilyen vizsgálatot, amely megnyugtatóan bizonyítaná, hogy ezen módosítások nem hordoznak-e súlyos közlekedésbiztonsági kockázatot. Olyat viszont ismerünk – nem hazai, hanem pl. a német Unfallforschung der Versicherer által publikált adatot –, amely szerint Németországban 2020-ban a lakott területeken gyaloglás és kerékpározás közben elszenvedett sérülések 18%-a a gépjárművek várakozásával összefüggésben következett be. Szerintünk ez figyelmeztetően magas szám.

Hazai adatot nem ismerünk. A két ország szabályrendszere, úthálózata mutat különbségeket, még sincs okunk azt feltételezni, hogy nálunk a járdán várakozásnak nincsenek komoly kockázatai a legvédtelenebb úthasználókra. Úgy véljük, hogy csakis akkor lennének lazíthatók a járdán megállás, várakozás szabályai, ha előtte hitelt érdemlő kutatásokkal sikerülne bizonyítani, hogy a szabályok lazítása nem jár a legvédtelenebbek biztonságának romlásával (és akkor az urbanisztikai, fenntarthatósági stb. szempontokat még nem is vizsgáltuk).

Jelentősége okán hosszabban foglalkozunk a kerékpározók, rollerezők fejjvédő használatára kötelezésével. Nem ismételjük részletesen a kötelező fejjvédőhasználat melletti és elleni közismert érveket, helyettük itt inkább az adatalapú megközelítéssel kapcsolatos problémákra hívjuk föl a figyelmet és két tipikus érvelési/logikai hibáról szólunk. (Azért [egy kitűnő videót meghivatkozunk](#), amelynek leírásában egyebek között számos ScienceDirect cikk linkje is megtalálható.)

Nagyon fontos, hogy a kötelező vagy ajánlott fejjvédőhasználatról szóló nagy horderejű döntés adatalapon szülessék meg, azonban ugyanilyen fontos, hogy az adatok értékelése is szakszerű legyen, különben a végkövetkeztetés bizonyosan téves lesz. A probléma multidiszciplináris:

- a sérülések vizsgálata az orvostudomány kompetenciája,
- a fejjvédő alkalmasságának megítélése mérnöki feladat,
- a populációsintű elemzés, következtetések levonása társadalomtudományi kérdés.

A társadalomtudományokban és a statisztikában a múlt század ötvenes éve óta ismert, de szélesebb körben a hetvenes–nyolcvanas évek óta használt fogalom az atomisztikus tévkövetkeztetés (atomistic fallacy). Lényege, hogy abból, ha valami az egyén szintjén

igaz, egyáltalán nem következik, hogy populáció szintjén (a társadalomra) is igaz, ezért az egyénnél tapasztaltat a társadalom szintjére vetíteni téves következtetés.

A másik a kompozíciós tévedés (fallacy of composition), amely szerint érvelési hiba, ha azt, ami igaz az egyes részekre, az egészre is igaznak vetítjük ki.

A két hiba hasonló, de nem ugyanaz, az atomisztikus tévkövetkeztetés inkább statisztikai, szociológiai, a kompozíciós tévedés pedig logikai, filozófiai fogalom.

A kerékpáros fejevédő kapcsán a laikus közvéleményben elterjedt nézetek („Józsi esett és nem halt meg, mert rajta volt a sisak”) inkább a kompozíciós tévedés körébe tartoznak. Nagyobb gond, hogy sokszor szakemberek is elkövetik az említett hibákat.

A legtöbb tanulmány szerzői orvosok, például az [általunk hivatkozott](#) angol nyelvű magyar orvosok. Számukra napi tapasztalatot nyújtanak a hozzájuk kerülő sérültek, és nyilván legjobb szándékkal foglalkoznak a témával. Viszont látásmódjuk – helyzetükből adódóan – egyoldalú, mivel hiányzik belőle a közlekedési paraméterek ismerete. Ezért eredményük – a logikai hiba miatt – nem lehet releváns.

Pedig pont az orvostudományban többször kellett már nagy árat fizetni azért, mert koruk legtekintélyesebb orvosprofesszorai egyoldalúan láttak valamely problémát. A legismertebb példa Semmelweisé: ő csak annyit szeretett volna elérni, hogy kollégái mossák meg a kezüket, mielőtt a betegek nemi szervét vizsgálják. Semmelweis bírálói negligálták a háttérstatisztikákat, és ezzel végül sok-sok halálesetet okoztak.

Bár a két eset annyiban fordított, hogy a kézmosásnál egy cselekvés (a kéz fertőtlenítése) volt az, aminek a szükségességét nem akarta elfogadni az orvosszakmai mainstream, a kerékpározáshoz, rollerezéshez kötelező fejevédőviselésnél pedig épp annak elhagyásával nem tud azonosulni a mainstream, a hiba mégis analóg.

Ha a sérüléseket nem az adott járművek használatának gyakorisága, a velük megtett kilométerek hossza, és még számos más, az orvosok által nem is ismert paraméter kontextusában vizsgáljuk, akkor az adott jármű használatának veszélyességére vonatkozóan nem lehet megalapozott kijelentéseket tenni.

Márpedig ebben a tárgyban megbízható adatok a kerékpárközlekedésre vonatkozóan végképp nem állnak rendelkezésre. A rollereknél annyival talán kedvezőbb a helyzet, hogy egyes adatokat a ma már vidéken is sokfelé elterjedt rollermegosztó rendszerek üzemeltetői ki tudnak nyerni. Azonban ezek sem publikusak, és nem látni, hogy megjelenének a fejevédő használata mellett agitáló publikációkban.

Problémának látjuk, hogy a legtöbb tanulmányban fej és arc sérüléséről beszélnek, nem különítik el az agykoponyai sérüléseket (különösen a TBI-t) az orális és maxillofaciális (tehát a fogazatot és az állat-arcot érintő) sérülésektől. Ennek azért van jelentősége, mert a nem full face kialakítású kerékpáros fejevédő rollerezés során nyilvánvalóan nem

védhet az orális és maxillofaciális trauma elszívódése ellen, miközben számos orvos nyilatkozta, hogy ezek a legjellemzőbb és leggyakoribb rolleres sérülések. Az általában csekély esetszámot földolgozó és reprezentatívnek nem igazán tekinthető tanulmányok eredményei pedig ellentmondóak.

Ha hiszünk azoknak az orvosoknak, akik szerint a rolleres fejsérülések között nagymértékben felülreprezentált az áll és az arc, valamint a fogazat sérülése, akkor az azt nem védő kerékpáros fejbüvedő viselésére kötelezés komolytalan. A full face, pl. motorkerékpáros sisak kötelező használatának előírása viszont nem gyakorlatias.

A tervezet úgy írja elő kötelezettségeket, hogy azok megalapozottságát hiteles vizsgálatok, kutatások egyáltalán nem igazolják, ilyenek eredményei nem ismeretesek. A kötelező sisakviselés elrendelése tehát pusztán vélelmeken alapul, az esetleges káros hatásokat kizáró vizsgálatok szintén nem történtek meg.

Van ugyanakkor adat arra, hogy az elektromos rollerek vezetőinek sisakhasználatra kötelezése a sisakviselők arányát csak korlátozottan növeli. Egy, a sisakhasználatot automatikusan regisztrálni képes technológia eredményeit taglaló [tanulmány](#) szerint Koppenhágában a rollervezetők sisakhasználatára 2022. január 1-jét követően – amikortól kötelezővé vált – az 1,8%-os bázisértékről 5,56%-ra nőtt, ami egyfelől kétségtelenül jelentős növekedés, másfelől azonban az összes rollerhasználóra vetítve a sisakviselők részarányának érdemi változását mégsem sikerült elérni, ilyen értelemben a jogszabályi kötelezés haszontalannak bizonyult.

Úgy gondoljuk, hogy mindaddig, amíg nincs hitelt érdemlően bizonyítva a tervezett kötelezettségek bevezetésének társadalmi szintű hasznossága, nem szabad ilyen kötelezettségeket előírni.

A fejbüvedő használatára kötelezést ezért jelenleg mind a kerékpárokra, mind a különleges kerékpárokra, mind a kisrollerekre, mind a mikromobilitási eszközökre vonatkozóan ellenezük.

Az nem hiba, ha kötelezettség helyett ajánlásként jelennek meg.

Az ajánlásként történő megjelenés kompatibilis lehet a hazai közlekedési kultúrával és a gazdasági helyzettel is.

A sort sok más kérdés vizsgálatával lehetne folytatni. Csak fölvetés szintjén említjük, hogy hiányzik például a különféle különleges kerékpárok közlekedési helyének, felületének meghatározásához azok konfliktusainak vizsgálata kerékpárforgalmi létesítményeken és vegyes járműforgalmú úttesten.

Úgy véljük, hogy általában véve is sokkal több kutatásra, adatgyűjtésre és -elemzésre lenne szükség, nemcsak az új KRESZ kidolgozásához, hanem a jogszabály folyamatos korszerűsítéséhez is.

2. A jogszabály kezelhetősége



Az új KRESZ megalkotása előtt kitűzött célokat a korábbi években megrendezett közlekedésszakmai fórumokon is megismerhettük. Ezen célok között hangsúlyosan szerepelt, hogy az új jogszabálynak a hatályosnál egyszerűbbnek kell lennie. Az érdemi egyszerűsítés nyilvánvalóan nagyon nehezen elérhető célkitűzés.

2.1. Terjedelem

A normaszöveg-tervezet és a hatályos jogszabály terjedelmét néhány jellemző segítségével hasonlítottuk össze:

Jellemző	1/1975. KPM – BM	2026. tervezet	Változás	
Paragrafusok száma, db	67	248	+181	270%
Szóköz nélküli karakterek száma, n	156745	251872	+95127	61%
Leütések száma, n	182251	288533	+106282	58%
Fogalommeghatározások száma, db	67	176	+109	163%
Jelzőtáblák száma*, db	278	428	+150	54%
Burkolati jelek száma, db	24	46	+22	92%

*Az összehasonlításnál a külön ábrával rendelkező jelzéseket vettük figyelembe

Amint a táblázatban látható, a nyilvánosságra hozott normaszöveg-tervezet terjedelme jelentősen meghaladja a hatályos jogszabályét.

Egy korszerű jogszabályban természetesen fontos a társadalmi-technológiai-gazdasági folyamatok, változások kezelése, érthető, ha ez a terjedelmet növeli – ilyen pl. a kerékpáros utca, amely itthon új hálózati elem –, azonban nem mindegy a növekedés mértéke, ahogyan az sem mindegy, hogy vannak-e fölösleges részek a normaszövegben.

A jogszabály terjedelmének csökkentésére a következőket javasoljuk.

Javasoljuk törölni a 3. § (7) bekezdésének 51. fogalommeghatározását, valamint a III. rész XVI. fejezetéből a teljes 68. alcímet (a katonai járművekre vonatkozó rendelkezéseket és jelzéseket). Ezek a polgári lakosság számára relevanciával nem bírnak, számukra jogokat, kötelezettségeket nem keletkeztetnek, így polgári jogszabályban fölöslegesek. Elegendő a 71. ábra szerinti veszélyt jelző tábla, a hadi út fogalommeghatározásra sincs szükség, mert a *Harckocsik* veszélyt jelző tábla magyarázata is egyszerűsíthető, pl. így: „a Katonai járművek (71. ábra) jelzőtábla azt jelzi, hogy fokozottan számítani kell az úttestet keresztező gumikerekes vagy lánctalpas katonai járművek közlekedésére”.

A nemzeti emlékhely nevesítésére, nemzeti emlékhelyre vonatkozó speciális szabályok megállapítására a világ talán egyetlen KRESZ-ében sem találunk példát. Így nem világos, hogy a hazai KRESZ-ben mi szükség van rá.

A nemzeti emlékhely szimbolikus, értéktelített fogalom, tartalma nem közlekedési, hanem történeti és kulturális. Erre külön közlekedési övezeti kategóriát nem kell létrehozni. A jogszabály egyszerűsítése érdekében javasoljuk vizsgálni, hogyan kezelhetők a nemzeti emlékhelyek közlekedési problémái a gyalogos övezet, esetleg a városközponti övezet keretei között, azok kivételes eseteként.

Hasonlóképpen nem látjuk értelmét bevezetni a parkolóterület és a telephely fogalmát és jelzőtáblákat tervezni hozzájuk. Az külön problémás, hogy pl. a parkolóterület jelzőtábláján a legfeljebb 30 km/h engedélyezett sebesség is megjelenik – nem világos, hogy ha az út tulajdonosa arról dönthet, hogy a formailag magánúton a KRESZ egyáltalán érvényes legyen-e, vagy sem, akkor a sebességhatárról miért nem. Hozzá tesszük, hogy a legtöbb bevásárlóközpont parkolójában nincs külön járda, a gyalogosok a gépkocsik között közlekednek, további a gépkocsi-gépkocsi koccanások is igen gyakoriak, így a tervezet ábráin látható 30 km/h biztosan sok.

A normaszöveg-tervezetben véleményünk szerint számos egyszerűsítési lehetőség van. Ezek önmagukban nem eredményeznek jelentős terjedelem-csökkenést, azonban együttesen mégis érdemben karcsúsíthatják a jogszabályt, sőt, a szöveg is könnyebben érthető.

Álláspontunk szerint a 141. § (2) bekezdésének mindkét mondata fölösleges. A 31. § (2) bekezdésének a) pontja a járművezetés feltételeként a vezetői engedélyt, illetve jogosultságot más jogszabály előírásához köti. Mivel azonban a kerékpár vezetéséhez más jogszabály ilyet nem ír elő, ezért a 141. § (2) bekezdésében foglaltak nélkül is szabályozott, hogy nem kell engedély a kerékpár vezetéséhez. A második mondatra ugyanez vonatkozik: nincs jogszabály (hogy is lehetne?), amely hatósági jelzést, ill. engedélyt írna elő a kerékpárra.

Tehát mindkét mondat nem létező előírások alól ad fölmentést.

További példaként a 171. § (2) és (3) bekezdését említjük.

„(2) A zárt utastérrel nem rendelkező motorkerékpáron a járművezetőnek és az utasnak motorkerékpáros-bukósisakot és motorkerékpáros-védőruházatot kell viselnie.

„(3) A (2) bekezdéstől eltérően lakott területen nem kell motorkerékpáros-védőruházatot viselni.”

helyett javaslatunk:

„(2) A zárt utastérrel nem rendelkező motorkerékpáron a járművezetőnek és az utasnak lakott területen kívül motorkerékpáros-bukósisakot és motorkerékpáros védőruházatot kell viselnie.”

A javasolt változat egy bekezdéssel és 67 karakterrel, mintegy 40%-kal rövidebb.

A normaszöveg redundanciája is jelentős. A fölösleges ismétlődésekre példa, hogy a jobbkéz-szabályt teljesen fölöslegesen írja le a 6. §. Ez egyrészt nem is (általános) alapelv, hanem konkrét elsőbbségi szabály, másrészt a normaszöveg tartalmazza a megfelelő helyen.

A közúti jelzések között egyszerűsítési lehetőséget látunk a 217. § (1) bekezdésében, a d) *Jobbra bekanyarodni tilos* és az e) *Balra bekanyarodni tilos* táblák megszüntetésében. Ezeket a jelzőtáblákat a tiltott kanyarodási irányok jelzésére fölváltva használják a kötelező haladási irányt jelző táblákkal. Bár mind a tiltó, mind a kötelező jelzőtáblák már több mint egy emberöltő óta vannak velünk, a mai napig nem ismert olyan eljárásrend, amely meghatározná, hogy mikor melyik osztályba tartozó jelzőtáblát kell kihelyezni. A tervezők, a kezelők ennek megfelelően random alkalmazzák, ami kaotikus helyzetet teremt az utakon.

A kétféle jelzőtábla jelzésttechnikailag nem egyenértékű. Míg egy D osztályú, kötelező jelzőtáblával egyszerre több továbbhaladási irány is tiltható (még ha ez formailag nem is tiltás, hanem az engedélyezett irányra kötelezés), addig a C osztályú jelzőtáblákkal táblánként csak egy.

A következő ábrapárok egyszerű, négyágú kereszteződés példáján szemléltetik, hogy melyik osztályú tábla hogyan alkalmazható. Az oldal bal felén lévő ábrák mindig olyan kereszteződéspárokat mutatnak, amelyekhez érkeve egy továbbhaladási irány kizárt, az oldal jobb felén látható ábrák kereszteződéspárjaiban pedig rendre két kizárt irány van. A kereszteződéspárok bal oldali kereszteződésében mindig a kötelező haladási irány, a jobb oldali kereszteződésben mindig a bekanyarodási tilalom van jelezve.

Ahol csak egy továbbhaladási irány kizárt, a bekanyarodást tiltó jelzőtáblákkal is elboldogulunk, kivéve, ha az egyenes a kizárt irány: ez bekanyarodást tiltó C osztályú jelzőtáblával technikailag nem jelezhető.

Ha azonban két irány is kizárt, akkor fordul a kocka: most csak az jelezhető C osztályú táblákkal, amikor a kanyarodó irányok kizártak, ehhez azonban mindkét jelzőtábla szükséges, és ez a táblázás legalábbis suta. Az olyan helyzetekre, amikor az egyik kizárt irány az egyenes, a bekanyarodást tiltó táblák már nem megfelelőek.

Megállapítható, hogy az összesen hatféle alaphelyzet közül három egyáltalán nem, egy további pedig csak igen sután jelezhető C osztályú tiltó jelzőtáblával, míg a különféle kötelező haladási irányt jelző táblákkal mindegyik alaphelyzet megnyugtatóan jelezhető.



A két, bekanyarodást tiltó tábla kivezetése nem lenne hungarikum: már több államban nem használják őket, így Németországban, Hollandiában, Olaszországban.

Javaslatunk csak a bekanyarodást tiltó két jelzőtáblára vonatkozik, a *Megfordulni tilos* természetesen továbbra is szükséges.

A 236. § (2) bekezdés e) pontja és a 416. ábra szerinti *Állj! Ha jön a vonat* jelzőtábla hasztalanul bonyolítja a közúti jelzéseket, nem világos, hogy ez a tábla mennyiben segítheti a vasúti átjárók biztonságának javítását.

A 236. § (6) bekezdés b) pontja szerinti *Miserend* kiegészítő tábla bevezetésének sem látjuk értelmét. A templomot vagy más nevezetességet, POI-t jelző tábláknak talán még lehet létjogosultságuk a GPS korában is, de vajon ki lesz az, aki kiegészítő táblát bogarászva tájékozódik a miserendről?

Törlésre javasoljuk – mert kényszeres túlszabályozás lenne – a 242. §-t és a 243. §-t.

2.2. Közérthetőség

Közérthetőség alatt két dolgot is értünk:

- a) mennyire érthető meg egyértelműen a jogalkotó szándéka a magyar állampolgárok számára – a közlekedéssel hivatásszerűen foglalkozó szakemberektől az átlagos úthasználóig – a normaszöveg-tervezet és az abban szereplő forgalomtechnikai jelzések alapján,
- b) mennyire lehetnek képesek a szabályok és jelzések alapján közlekedni a külföldről érkező, hosszabb-rövidebb ideig Magyarországon tartózkodó és közlekedő személyek.

A magyar nyelvű közérthetőség döntő feltétele a fogalmak egységes használata, valamint a releváns fogalmak egyértelmű meghatározása.

Miközben a tervezet 163%-kal több fogalmat határoz meg, mint a hatályos jogszabály, alapvető fogalommeghatározásokkal marad adós.

Így nem határozza meg az előny fogalmát, pedig a 12.§-ban és a 23. §-ban az elsőbbség fogalmához hasonló (?) értelemben használja. Ezzel nem csupán jogbizonytalanságot teremt, hanem közvetlen veszélyhelyzetek, személyi sérülések bekövetkezéséhez járulhat hozzá. Kérdés persze, hogy erre a fogalomra egyáltalán szükség van-e, ha nem, akkor nyilván fölösleges a fogalommeghatározás, de akkor nem érdemes használni a normaszövegben.

Nem egyértelmű a kerékpárút-átvezetéssel kapcsolatos fogalomhasználat:

- jelezzük, hogy állásfoglalásunknak a keresztirányú jelzéseket vizsgáló 5.5.2. pontjában foglalkozunk az úttest gyalogosan vagy kerékpárral történő keresztezésével, ott teszünk javaslatot a kerékpárút-átkelőhely és a kerékpárút-átvezetés megkülönböztetésére,
- a tervezet 3. §-ának (7) bekezdésében a 39. fogalommeghatározás így szól: *„kerékpáros-átvezetés: az úttesten jelzőtáblával és útburkolati jellel kijelölt átkelőhely, **amely nem biztosítja a kerékpárosok elsőbbségét**”,*
- ugyanakkor a 214. § (2) bekezdés g) pontja szerint *„a „Kerékpáros-átkelés (69. ábra) jelzőtábla azt jelzi, hogy a közelben útburkolati jellel kijelölt kerékpáros- átkelő van az úttesten”,*
- ezzel a jelzőtáblával vélhetően a kerékpárút-átvezetésre kívánják fölhívni a figyelmet, mégis másik fogalmat használnak, ez – ha valóban a kerékpárút-

átvezetésre vonatkozik a jelzőtábla – indokolatlan, helyes lenne az egységes fogalomhasználat,

- veszélyes probléma a fenti hivatkozásban általunk kiemelt mondatrész, amely súlyos félreértésre adhat okot, hiszen az átvezetések forgalmát jelzőtáblákkal szabályozzák, és gyakori az az eset, amikor az elsőbbség az átvezetésé. Emiatt a kiemelt mondatrész nem igaz.

Ugyanez a baj a nyitott kerékpársávnál is. A 15. fogalommeghatározás szerint: „*nyitott kerékpársáv: lakott területen belüli, legalább – fehér – útburkolati jellel kijelölt, a kerékpáros közlekedés részére létesített, a kerékpárosok elsőbbségét nem biztosító különleges forgalmi sáv*”.

Nem egyértelmű, hogy milyen elsőbbségi viszonyról van szó:

- a nyitott kerékpársávban folyamatosan haladó kerékpár és az eléje bevágó, kitérést végző gépkocsi vezetői közötti,
- a nyitott kerékpársávban folyamatosan haladó kerékpár vezetője és az arra az út menti ingatlankapcsolatra behajtás során ráhajtó, vagy az úttestre kihajtó jármű vezetője közötti,
- esetleg a folyamatosan nyitott kerékpársávban és a keresztező úton haladó járművek vezetői közötti elsőbbségi viszonyról.

A nyitott kerékpársáv azért létesül, hogy kerékpárral biztonságban, a gépjárművektől fizikailag ugyan nem, ám jogilag mégis védetten lehessen közlekedni. Ha a jogalkotó nem biztosítja a jogszerű sávhasználók primátusát a sáv folyópályán való használata során, akkor ez a folyópálya hálózati elem értelmét veszti.

Útkereszteződésekben az elsőbbségi szabályok alapján lehet közlekedni, a nyitott kerékpársáv főszabály szerinti alárendelése rendszerhiba lenne.

Véleményünk szerint sem a kerékpárút-átvezetés, sem a nyitott kerékpársáv fogalommeghatározásában nem kell kitérni az elsőbbség kérdésére, azt a magatartási szabályok között célszerű tárgyalni, a fogalommeghatározásban értelemzavaró és fölösleges terjedelemlővel.

A 203. § a (3) és (5) bekezdésében vezeti be az átmeneti jelzés és az előkészítő jelzés fogalmát. Úgy véljük, hogy ezek olyan speciális mérnöki szakterminusok, amelyeknek a KRESZ-ben nincs helyük. A jogszabály megértését fölöslegesen nehezítik a címzettek számára, ezért javasoljuk ezen jelzéseket mérnökszakmai nevük helyett egyszerűen a színükkel megnevezni (sárga jelzés, pirossárga jelzés), természetesen nemcsak itt, hanem a további előfordulásaiknál is.

Nem értjük, hogy miért kell kivenni a többvágányú vasúti átjáró kezdetét jelző táblából az alsó félkeresztet. Németország és az Egyesült Királyság kivételével Európa-szerte

általánosan az alsó félkereszt jelzi, ha egynél több vágányt kell keresztezni. A külföldiek többsége számára újszerű jelzés bevezetésétől biztosan nem fog csökkenni az útátjárós elutések száma. Ugyanakkor azzal nincs semmi baj, ha a keresztezendő vágányok számát a *Többszörözés* kiegészítő tábla mutatja az alsó félkereszt alatt.

A nemzetközi érthetőség kapcsán idézzük a 2004. évi XCI. törvény, vagyis a Bécsi Közúti Jelzési Egyezmény preambulumát: „*A Szerződő Felek felismerve, hogy a közúti jelzőtáblák, jelzések, jelképek és útburkolati jelek nemzetközi egyöntetűsége szükséges a nemzetközi közúti közlekedés megkönnyítése és a közutak biztonságának növelése céljából, megállapodtak a következő rendelkezésekben*”

„*8. cikk 1. A jelzőtáblák nemzetközi érthetőségének megkönnyítése érdekében az Egyezményben meghatározott jelzésrendszer az egyes jelzőtábla-osztályokra jellemző formákon és színeken, és ahol csak lehetséges, inkább jelképek mintsem feliratok alkalmazásán alapul. Amikor a Szerződő Felek szükségesnek vélik az előírt jelképek módosítását, ezeknek a módosításoknak nem szabad a lényeges jellemzőkön változtatniuk.*”

Ehhez képest érthetetlen módon az övezeti jelzőtáblákat mutató 176 – 183., 212 – 215. és 262 – 263. ábrákon a megszokott és bevált zóna felirat helyett az övezet szerepel. Pedig Európa szerte jellemző, hogy az adott nyelven ugyan, de a zóna főnév megfelelője olvasható az ilyen jelzőtáblákon, azok közérthetőségét biztosítva (zone, sone, zona, cona – sőt, még az orosz és ukrán táblákon is, igaz, utóbbiakon cirill betűkkel). Ez a szó nyelvismeret nélkül is könnyen megérthető.

Nem lehet probléma az sem, hogy a normaszövegben – helyesen – használt övezet szó nem egyezik meg a jelzőtáblákra feliratozott zóna szóval. Ha a normaszöveg egyértelmű utalást tartalmaz a tábla jelzésekére – márpedig a jelzést bemutató ábra száma ilyen egyértelmű utalás –, akkor bármi, akár egy alma is lehet az ábrán, az egyértelműen megfeleltethető a normaszövegben meghatározottnak. Tekintve, hogy a vezetői engedély megszerzésének feltétele az általános iskola elvégzése, a jogszabály címzettjei számára az ábraszám egyértelmű utalása miatt nem okozhat gondot, hogy más szó van a normaszövegben és más a jelzőtáblán.

Ezért érthetetlen, hazánk komoly üzleti és turistaforgalma, a hozzánk érkező külföldiek nagy száma miatt viszont elfogadhatatlan a táblákon az övezet felirat. Ennél még az is a kisebbik rossz lett volna, ha a táblákon és a normaszövegben is a zóna szó lenne.

Megjegyezzük, hogy analógiát vélünk fölfedezni a zóna vs övezet és a centrum vs városközpont között. A *Városközponti övezet* jelzőtábláján – korrekten – a centrum szó jelenik meg, ez teljesen analóg azzal, mintha a többi övezet jelzőtábláján a zóna felirat jelenne meg. Ezt tekintve végképp érthetetlen, miért kellett a zóna feliratot övezetre változtatni.

Más baj is van az övezetekkel.

A 29. alcím (*A korlátozott forgalmú övezetek használata*) alapján a korlátozott forgalmú övezetek az alábbiak:

- *Lakó-pihenő övezet,*
- *Gyalogosövezet,*
- *Gyalogos-kerékpáros övezet,*
- *Kerékpáros utca,*
- *Nemzeti emlékhely,*
- *Városközponti övezet.*

Mivel a *Suliövezet* és az *Oviövezet* külön alcím alatt szerepel, így azok formálisan nem tartoznak a korlátozott forgalmú övezetek közé.

Ehhez képest a 218. § a „*korlátozott övezetet jelző jelzőtáblákat*” sorolja föl – itt a megnevezésből hiányzik *forgalmú* szó –, az értelmezés viszont kiterjesztő, ez immár magában foglalja a *Suliövezet* és az *Oviövezet* mellett a *Parkolóterület* jelzőtáblájától a *Határátkelőhelyig* egy sor további övezet jelzését.

A 218. § h) pontja azonban már leszűkítő értelmű: eszerint a *Korlátozott forgalmú övezet* csak a jelzőtábla betétjében feltüntetett járművek behajtási korlátozását jelenti.

Indokoltnak véljük a fogalomrendszer pontosítását, mivel a fogalmak keveredése megtévesztő lehet. Ehhez segítségül hívnánk a terület kifejezést.

Javaslatunkat táblázatba rendeztük (a táblázat fogalmainak értelmezéséhez vö. állásfoglalásunk 7. pontjával):

Korlátozott forgalmú területek	Csillapított forgalmú területek
Korlátozott forgalmú övezet	Lakó-pihenő terület
Korlátozott sebességű övezet	Gyalogosövezet
Korlátozott várakozási övezet	Gyalogos-kerékpáros övezet
Határátkelőhely	Kerékpáros utca
	Iskolai környezet
	Iskolautca
	Környezetvédelmi övezet kis kibocsátású járművek számára
	Környezetvédelmi övezet nulla kibocsátású járművek számára
	Városközponti övezet

A 234. § (6) bekezdés e) pontja szerinti *Kivéve sportkerékpárral* kiegészítő tábla 377. ábráján is csak szöveget látunk. Noha megértését a külföldiek számára megkönnyíthetné, hogy a sport szó szerepel a szövegben, de annyi más karakter között, hogy idegenajkúnak nem biztos, hogy sikerül megfejtenie.

Ezért javasoljuk a sport szó megtartásával, de járműjelkép alkalmazásával módosítani a kiegészítő táblát. Azért, hogy a jelzés félreérthetetlen legyen, nem a vonatkozó ÚME szerinti kerékpárjelkép alkalmazását, hanem koskormányos kerékpár ábrázolását javasoljuk. Ezzel a jobb oldalon látható módon nézne ki a tábla, mutatjuk alaptáblával együtt is.



A közérthetőség körében az is lényeges kérdés, hogy mennyire földolgozható a vezető számára az észlelt jelzés. Ebből a szempontból a szöveget tartalmazó jelzések eleve hátrányból indulnak, hiszen elolvasásuk, megértésük időigényes folyamat. Minél hosszabb a szöveg, annál több időre vonja el a vezető figyelmét a többi vezetéssel összefüggő feladatától (vagy a vezető nem is méltatja figyelemre a szöveges információt).

Ezért nem értjük, hogy például a 236. § (6) bekezdés c) pontjában szereplő, a *KRESZ alkalmazása* nevű kiegészítő táblára miért szükséges 62 karakter, amikor az érdemi információt mindössze 5 karakter is közvetíteni képes: KRESZ.

2.3. Nyelvezet és helyesírás

A normaszöveg-tervezetben kereken negyvenszer fordul elő az *ideértve* kifejezés. Bár a jogszabályszerkesztésről szóló 61/2009. IRM rendelet a kifejezés alkalmazását *expressis verbis* nem tiltja, a jogalkotástani, jogi nyelvészeti szakirodalom konszenzusos abban, hogy használata kerülendő. Ennek fő oka, hogy használata esetén a felsorolás taxatív vagy demonstratív jellege nem egyértelmű. Nem vagyunk biztosak benne, hogy ennyire gyakori előfordulása a normaszöveg-tervezet valóban indokolt.

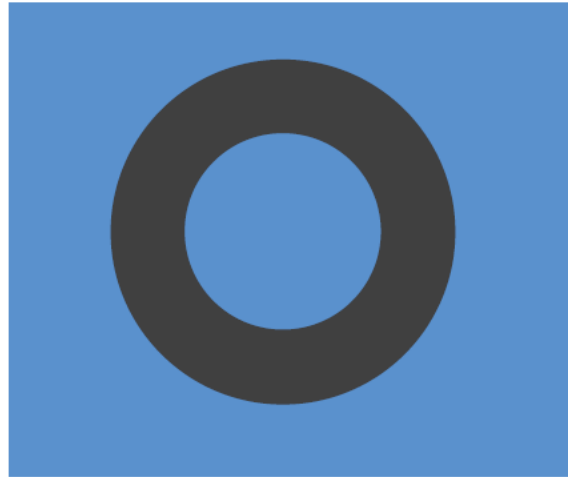
A normaszöveg-tervezetben egyébként sem egységesen használt közlekedésben résztvevők, közlekedésben résztvevő személyek, közlekedők, közlekedési résztvevők kifejezéseket javasoljuk – a Bécsi Közúti Közlekedési Egyezménynek, tehát hatályos magyar törvénynek megfelelően – egységesen az úthasználók kifejezésre cserélni, különös tekintettel a III. Fejezet címére.

A normaszöveg-tervezetben teljesen véletlenszerűen fordul elő hol a *lakott terület*, hol pedig a *lakott területen belül* kifejezés, utóbbi helytelen és fölöslegesen terjengős.

Nyilván nem tipikus, de szemléletes példa egy felülnézetben gyűrű alakú település:

- az ábrán a szürke színű gyűrű a lakott terület, itt található a házak, itt folyik a települési élete, így itt értelmezhetők a lakott területen érvényes szabályok,
- a szürke gyűrűn kívüli rész egyértelműen lakott területen kívül fekszik,
- a szürke gyűrűn belüli rész ténylegesen a lakott területen belül található, azonban nyilvánvalóan nem lakott terület, ennek megfelelően a lakott területen kívülre vonatkozó szabályok alkalmazása kívánatos.

Az egyszerű példa is mutatja, hogy a lakott területen belül terminus kétértelmű és pongyola.



Fontos említeni, hogy mind a Bécsi Közúti Közlekedési Egyezmény (az 1980. évi 3. törvényerejű rendelettel kihirdetett Közúti Közlekedési Egyezménynek az 1993. évi és 2006. évi módosításaival egységes szerkezetben történő közzétételéről szóló, a 2010/16. Hivatalos értesítőben megjelent KHEM közlemény 1. fejezet 1. cikk c): „*»Lakott terület« beépített ingatlanokat magában foglaló olyan területet jelent, amelyet bejáratainál és kijáratainál kifejezetten ilyenként megjelöltek, vagy amelyet a nemzeti jogszabályokban más módon meghatároztak*”), mind a Bécsi Közúti Jelzési Egyezmény (2004. évi XCI. törvény az 1968. évi november hó 8. napján, Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Jelzési Egyezmény és módosításai, valamint az azt kiegészítő európai Megállapodás és módosításai egységes szerkezetben történő kihirdetéséről) I. fejezet 1. cikk b) „*A »lakott terület« olyan területet jelent, amelyet bejáratainál és kijáratainál kifejezetten ilyenként megjelöltek, vagy amelyet a hazai jogszabályokban más módon meghatároztak*” fogalom meghatározásában nem lakott területen belül, hanem csak lakott terület szerepel. Tény az is, hogy a terminológia sajnos az egyezményben sem teljesen egységes, így pl. a 2004. évi XCI. tv. 13/A cikk 2. pontja első mondatában mindkét változat megtalálható.

Javaslat: az új KRESZ-ben a lakott terület, lakott területen kifejezések használata, a *belül* szócska nélkül.

Nem értünk egyet a zebra, a parkolás kifejezések jogszabályba emelésével. A gyalogos-átkelőhely eddigi elnevezésében a kijelölt szó tényleg indokolatlan, de a gyalogos-átkelőhely megfelelő elnevezés. A szabatos terminusok megváltoztatása pongyola kifejezésekre inkább tűnik demagógiának, semmint ésszerű innovációnak.

Ellentmondásos, hogy miközben ezeket a jól ismert és jól bevált elnevezéseket „egyszerűsítik”, helyettük hosszú, négy szóból álló kifejezéseket alkotnak, például az

elektromos rollerekre vonatkozóan. Úgy gondoljuk, a motoros roller helyett elegendő lenne a roller kifejezés, a kis teljesítményű motoros roller helyett a kisroller, a nagy teljesítményű motoros roller helyett a nagyroller kifejezés [3. § (2) bekezdés 11 – 13. fogalmai] azzal, hogy ez a 11. fogalom módosítását igényli:

„11. roller: legalább kétkerekű, egy tengelyén kormányzott, az azt vezető egy személyt kizárólag állva szállítani képes motoros jármű. A kizárólag emberi erővel hajtott eszköz e jogszabály szövegében járműnek nem minősülő eszköz.”

A 3. § (1) bekezdés 9. fogalommeghatározásából hiányzik egy szó, a definíció ezért félreérthető. Helyesen: „lovas: *állat hátán ülve közlekedő személy*”.

A 3. § (6) bekezdésének 3. fogalma a forgalmi torlódás: *„a közúton közlekedők szabad sebességmegválasztásának hiánya és a közúti forgalom nagymértékű lelassulása 10 km/óra sebesség alá, amikor a közúti forgalom lépésben halad vagy időlegesen megáll”*.

E meghatározás szerint a gyalogosok forgalmában is torlódás következik be, ha 10 km/h sebességnél lassabban haladnak. Tekintve, hogy a gyalogosok forgalma is közúti forgalom, javasoljuk a pontos, szabatos fogalomhasználatot: *„a közúton közlekedők szabad sebességmegválasztásának hiánya és a járműforgalom nagymértékű lelassulása, amikor a járműforgalom lépésben halad vagy időlegesen megáll”*. (Azért nem úttestet írtunk, mert a torlódás a kerékpárforgalomban, pl. kerékpárúton, -sávon is értelmezhető. Elhagytuk a meghatározásból a 10 km/h sebességhatárt is, mert a torlódás ennél nagyobb sebesség esetén is értelmezhető, ha pl. 12 km/h sebességgel halad a kocsisor, az még akkor is torlódás, ha folyamatos a haladás. Célszerű a torlódást relatív fogalomként értelmezni, sebességhatár megadása fölösleges.)

A 3. § (7) bekezdés 10. meghatározása a forgalmi sáv követelményeként határozza meg, hogy útburkolati jellel legyen kijelölve – ez indokolatlan megkötés.

A konyhanyelvi osztott és osztatlan gyalog- és kerékpárút helyett javasoljuk a jogi és mérnöki szaknyelvben ismert – de a köznyelvben is használatos – elválasztott, illetve elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút kifejezés használatát, megjegyezve, hogy az valójában járda és kerékpárút lenne.

A klasszikus jogi és mérnöki értelmezés szerint a járdát a gyalogúttól az különbözteti meg, hogy a járda nem önálló létesítmény, míg a gyalogút önálló, amelyhez nem társul járműközlekedésre szolgáló úttest. A normaszöveg-tervezetben a gyalogút definícióját nem találtuk, de pl. a 120. §-ban *„az úttest mellett lévő gyalogúton”* fordulat olvasható.

A 19. § (1) és (5) bekezdésében, sőt a 234. § (7) bekezdés f) szerinti jelzőtábla elnevezésében is megjelenik a *motorkifejezés*, amelyről bár nyilvánvalónak tűnik, hogy a motorkerékpárt jelenti, jogszabályban mégis javasolt az egységes fogalomhasználat (helyesen: motorkerékpár).

A 70. § (1) bekezdésének szövege („Az úttesten a forgalmi sávokat hosszirányú útburkolati jelek oszthatják több forgalmi sávra.”) helyett az alábbi mondatot javasoljuk: „Az úttesten a forgalmi sávokat hosszirányú útburkolati jelek jelezhetik.”

A 120. § (3) bekezdésének szövegét – mivel a védett út nem csak főútvonal lehet – javasoljuk a következőre módosítani: „Kanyarodó védett útvonalról érkező az útkereszteződésben letérő járműnek elsőbbséget kell adnia a védett „útvonalon ellentétes irányból továbbhaladó jármű részére.”

Módosítási javaslatunk a 186. § (1) bekezdés felsorolásához:

„e) az útburkolati jeleket, ezek hiányában” szöveg helyett

„e) az útburkolati jeleket, útburkolati jelek hiányában” szöveg (mivel a jobbkéz-szabály nem útburkolati jel).

A XIII. Fejezet címsorából a *Fejezet* szó hiányzik.

A 213. § (1) bekezdés c) és d) pontjának szövegében javasoljuk a *nem megfelelő* szavak cseréjét az *elegendő* szóra (...*kétirányú forgalom számára ~~nem megfelelő~~ elegendő szélességű úttesttel...*).

A 214. § (4) bekezdése g) pontjának második sorában a *haváriahelyzet* kifejezés helyett a *veszély* szó használatát javasoljuk.

A 220. § (2) bekezdés e) pontjában a *Buszút* jelzőtábla leírásánál keverednek a fogalmak: út, útszakasz, forgalmi sáv.

A 227. § (1) n) pontban az út kifejezés használata helytelen, a pontos kifejezés az úttest.

A normaszöveg-tervezetben számos helyesírási hiba maradt, jelentős részük ismétlődően fordul elő.

A leírtak lapján javasoljuk a normaszöveg-tervezet szaknyelvi és anyanyelvi lektorálását. Emellett javasoljuk az AkH 12. kiadás néhány, a magyar helyesírási kultúra hagyományait figyelmen kívül hagyó túlkapása helyett az Osiris figyelembevételét is.

2.4. Forma és szerkezet

A 18. § (2) bekezdésének szövege a 18.§ (1) bekezdése a) pontját hívja fel, azonban ilyen pont nincs az (1) bekezdésben.

A járműközlekedés általános szabályait és a forgalmi műveleteket tárgyaló fejezetek különválasztása azzal járt, hogy megszakadt az az elindulással kezdődő logikai ív, amely a hatályos jogszabályt jellemzi. A tervezet előbb tárgyalja a sebességet, irányjelzést stb., mint magát az elindulást.

Az előzési oldaltávolságot tárgyaló 75. § tartalmát javasoljuk áthelyezni a *19. Az előzés, a kikerülés és a mellette elhaladás* alcím alá. Így az előzésre vonatkozó szabályok egy helyen lennének.

A könnyebb kezelhetőség érdekében javasoljuk a sebességhatárokat a jogszabályban egy helyre összegyűjteni, esetleg táblázatba rendezni.

Súlyosan értelemzavaró, hogy a különleges szabályokat jelző táblák a tájékoztatást adó jelzőtáblák egyik csoportjába vannak besorolva. Bár a legjobb a Bécsi Közúti Jelzési Egyezmény táblaosztályozásának követése lenne, kérjük, hogy legalább a különleges szabályokat jelző táblák kerüljenek ki a tájékoztatást adó jelzőtáblák közül és alkossanak önálló táblaosztályt.

Az övezetek végét jelző zónatáblákon az áthúzás sávja hibás (177., 179., 181., 183., 213, 215, 217., 219., 263. ábra): a sáv nem a tábla bal alsó csúcsa felé tart, hanem – helytelenül – attól feljebb végződik.

A 226. §. (1) és (2) bekezdésében tárgyalt táblákat javasoljuk áthelyezni a kiegészítő táblák közé.

A 238. § (3) bekezdés a) pontjában a *Veszélyes hely előjelzésére szolgáló vonalak* burkolati jelet fehérnek írják le, a 451. ábrán a burkolati jel sárga.

A 239. § (2) bekezdésében az ábrák nem egyeznek meg a szövegben szereplő számukkal.

3. Az alapvető rendelkezésekre vonatkozó észrevételek



Kerékpár-oldalkocsi, zijspanfiets, lásd a 3. § (2) bekezdésének 2. és 3. fogalmához javasolt kiegészítést

3.1. Fogalommeghatározások

A fogalommeghatározásokkal szemben támasztható egymásnak ellentmondó követelményeknek egyszerre történő megfelelés szinte lehetetlen:

- egyrészt törekedni kellene a definiált fogalmak számának csökkentésére a terjedelem kordában tartása miatt,
- másrészt a jogszabály használhatósága megkívánná, hogy minden lényeges fogalom definiálva legyen.

Fontosságban azonban e két követelményt is megelőzi, hogy a fogalommeghatározások értelmesek és érthetőek legyenek.

E három követelménynek nem sikerült eléggé megfelelni. A jogszabály kezelhetőségével foglalkozó fejezetben már érintettünk néhány problémát, most továbbiakkal foglalkozunk.

3.1.1. Észrevételek a tervezet fogalmaihoz

A 3. § (2) bekezdésében a *kerékpárt* ismertető 2. fogalom utolsó mondatát javasoljuk kiegészíteni a [kerékpár-oldalkocsival](#). Ez ugyan itthon még nem terjedt el széles körben, azonban a jogszabály akkor lesz előremutató, ha a várhatóan a közeljövőben megjelenő járműipari fejlesztéseket is figyelembe veszi.

A 3. § (2) bekezdésének a *különleges kerékpárt* ismertető 3. fogalommeghatározása utolsó mondatát javasoljuk kiegészíteni a kerékpár-oldalkocsival, az alábbiak szerint:
„Különleges kerékpárnak számít továbbá az oldalkocsival felszerelt kétkerekű kerékpár, ha teljes szélessége meghaladja az 1,00 métert, és az egy métert meghaladó szélességű kerékpár-utánfutót vontató kerékpár is”.

A 3. § (2) bekezdés 14. pontja a *robogót* két- és háromkerekű segédmotoros kerékpárként határozza meg. Pontosabban adós marad a robogó meghatározásával, mivel az sehol nem derül ki a normaszöveg-tervezetből, hogy mit kell érteni segédmotoros kerékpár alatt (ezt a még hatályos jogszabály II. függelékének r) alpontja tartalmazza).

De igazán zavarossá a 27. pontban válik a dolog, mert a négykerekű könnyű motorkerékpár (tehát nem segédmotoros kerékpár!) meghatározása a következő: *„olyan négykerekű robogó, amelynek legnagyobb tervezési sebessége 45 km/óra (L6e járműkategória), ideértve az e paramétereknek megfelelő kvadot és mopedautót is”.*

Helyettesítsük be a robogó fogalommeghatározását, eredményül kapjuk, hogy a négykerekű könnyű motorkerékpár „*olyan négykerekű két- és háromkerekű segédmotoros kerékpár, amelynek legnagyobb tervezési sebessége 45 km/óra (L6e járműkategória), ideértve az e paramétereknek megfelelő kvadot és mopedautót is*”.

A kerékpár-oldalkocsi miatt a 3. § (3) bekezdésének 2. és 3. fogalommeghatározása is módosítást igényel, a kerékpár-oldalkocsi miatt:

- a járműszerelvény fogalma kiegészülhet azzal, hogy a kerékpár-oldalkocsi sem minősül pótkocsinak,
- a vontatmány fogalma viszont kibővíül a kerékpár-oldalkocsival.

Erősen problémás a 3. § (3) bekezdés 26. (*gyengébbek*) és 27. (*fokozott figyelmet igénylő közlekedő*) fogalommeghatározása.

A *gyengébbek* kifejezés egyrészt mélységesen sértő, megalázó. Vö. amikor az iskolában a tanító néni „a gyengébbek kedvéért” ismétli meg mondandóját. Picit analóg a helyzet azzal, ahogyan a fogyatékossgal élőket is sokféleképpen nevezték, és még az aprónak tűnő különbség (fogyatékossgal élő vs fogyatékkal élő) is érzékeny reakciókat vált ki.

Másrészt nyelvi szempontból teljesen pontatlan, helytelenül alkalmazott a kifejezés. Ha egy 130 kg-os testépítő gyalogosan közlekedik, akkor sem gyengébb, mint az őt gépkocsijával elütő vezető, aki esetleg csak 60 kg. Testépítőnk viszont gyalogosként védtelen a nagyságrenddel nagyobb tömegű, mozgó gépkocsi kinetikai energiájával szemben (amelyet annak vezetője vagy ural, vagy nem), ezért szükséges az úthasználók között a mindenkori aktuális közlekedési módjuk kinetikai energiáját figyelembe vevő differenciálás.

Harmadrészt: a *gyengébbek* kifejezés hatályos magyar törvénnyel (a módosított Bécsi Közúti Közlekedési Egyezményt kihirdető 2009. évi C. törvénnyel) ellentétes, hiszen az egyértelműen **legvédtelenebb úthasználókként** határozza meg a tervezet szerinti „gyengébbeket”.

Végül az is aggályos, hogy 26. pont összemosza a legvédtelenebbeket (akik kinetikai energiája csekély), a védtelennel (akik ütközésvédelem híján maguk is védtelenek, azonban kinetikai energiájuk nagyságrenddel haladja meg a legvédtelenebbekét, így védtelenségük mellett is komoly a veszélypotenciáljuk).

Ezért javasoljuk a fogalom ketté bontását szabatos elnevezésekkel: legvédtelenebb úthasználók, illetve védtelen úthasználók (utóbbiakra tipikus példa a motorkerékpár, köznapi nevén nagymotor vezetője és utasa).

A *fokozott figyelmet igénylő közlekedő* terminussal szemben két aggályunk is van:

- az érintett személyi kör számára a fokozott figyelem kevés, a biztonságukat az növelheti, ha a jogszabály explicite kimondja, hogy velük szemben a bizalmi elv nem érvényes,
- pontosan az a probléma, hogy sok esetben e személyekben még az sem tudatosul, ha közlekedésre rendelt felületre lépnek – ezért őket közlekedőnek nevezni téves, félreérthető („*nem vagy csak korlátozottan tudja teljes mértékben felmérni a közlekedési helyzetet*”).

Emiatt javasoljuk a *korlátozott közlekedőképességű személyek* kifejezés alkalmazását, valamint annak szó szerinti normaszövegbe foglalását, hogy a korlátozott közlekedőképességű személyekkel szemben a bizalmi elv nem érvényesíthető.

Itt említjük, hogy ebben a kontextusban a vakok és gyengénlátók kifejezés pontatlan. Napjainkban a látássérülteket – a jobban látó szem visusa és a látótér-beszűkülés mértéke alapján – három kategóriába sorolják, úgymint

- vakok (visusuk legfeljebb 5%-os),
- aliglátók (visusuk legfeljebb 10%-os),
- gyengénlátók (10 – 33-os látásélesség).

A közlekedésben a gyengénlátók segítése is szükséges, de számukra elegendő, ha a jelzések, információk kellően nagy méretűek és kontrasztosak, könnyen olvashatók. A gyengénlátók látása már lehetővé teszi, hogy a közúti közlekedésben szabálykövetően vegyenek részt. Velük szemben tehát alkalmazható a bizalmi elv. Akikkel szemben a bizalmi elv nem lehet érvényesíthető, mivel tőlük a szabálykövető közlekedés reálisan nem várható el, azok a vakok és az aliglátók.

A 3. § (5) bekezdése a 7., 8. és 9. fogalommeghatározással a hatályos jogszabállyal – és az Európában általánosan jellemző szabályozással – szemben az előzés és a kikerülés két fogalma helyett hármat különböztet meg.

Kétségtelen tény, hogy pl. az osztrák KRESZ ismeri a Vorbeifahren fogalmát, ez tükörfordításban lehetne mellette elhaladás, tartalmát tekintve azonban a kikerülést jelenti. A tervezet szerinti mellette elhaladás fogalmának nincs megfelelője az osztrákoknál.

A hazánkban jellemző forgalmisáv-szélességek mellett a legvédtelenebb úthasználók sávon belüli előzése (a tervezet szóhasználatában: mellette elhaladás) nem reális, mert nincsen meg az ahhoz szükséges biztonságos oldaltávolság. Ilyen értelemben a védelmi sávrészben tehát a járművek folyamatos egymás mellett haladása nem értelmezhető. Ezért egyrészt nincsen szó sávról, csak sávrészből, másrészt a sávrészből kilépés során nem keletkezhet elsőbbségadási kötelezettség.

Sem a mellette elhaladás fogalmának bevezetésétől, sem a 20 km/h sebességnél lassabban haladók előzésének kikerüléssé minősítésétől nem várható a közlekedés biztonságát javító, sem más pozitív hatás, ugyanakkor fölöslegesen válnak bonyolultabbá a szabályok.

A 3. § (5) bekezdésének 16. és 17. fogalom meghatározásához lásd az állásfoglalásunk 4.4. pontjában a tervezet 97. § (2) bekezdéséhez írottakat.

A 3. § (7) bekezdés 15. szerinti *nyitott kerékpársávval* már foglalkoztunk a normaszöveg-tervezet közérthetőségét elemző részben. Itt azt javasoljuk, hogy a tervezetből kerüljön ki az a korlátozás, amely a nyitott kerékpársávot lakott területre szűkítve értelmezi.

A nyitott kerékpársáv kialakítása nem KRESZ, hanem mérnökszakmai kérdés. A KRESZ számos definíciója lehetőségeket teremt a tervezők számára, vagy éppen megköti a kezüket. A nyitott kerékpársáv lakott területre korlátozása megítélésünk szerint indokolatlan megkötés. Nem valószínű, hogy itthon százszámra létesülnének lakott területen kívül nyitott kerékpársávok, ám akadhatnak olyan helyszínek az országban, ahol – szakszerű tervezés esetén – jó megoldás lehet. Lakott területen kívüli, bevált



nyitott kerékpársávokra a világban számos példa van, de hazánkban is előfordul. Példaképpen a Szolnokról a milléri horgásztóhoz, illetve a Tisza gátjához vezető létesítmény kezdő szelvényeit mutatjuk.

A *vegyes sávrész* (3. § (7) bekezdés 22.) fogalmának bevezetése talán fejlődést is hozhatna, azonban nagyon fontos az elnevezése, a hozzá kapcsolódó szabályozás, és szélességének helyes megállapítása.

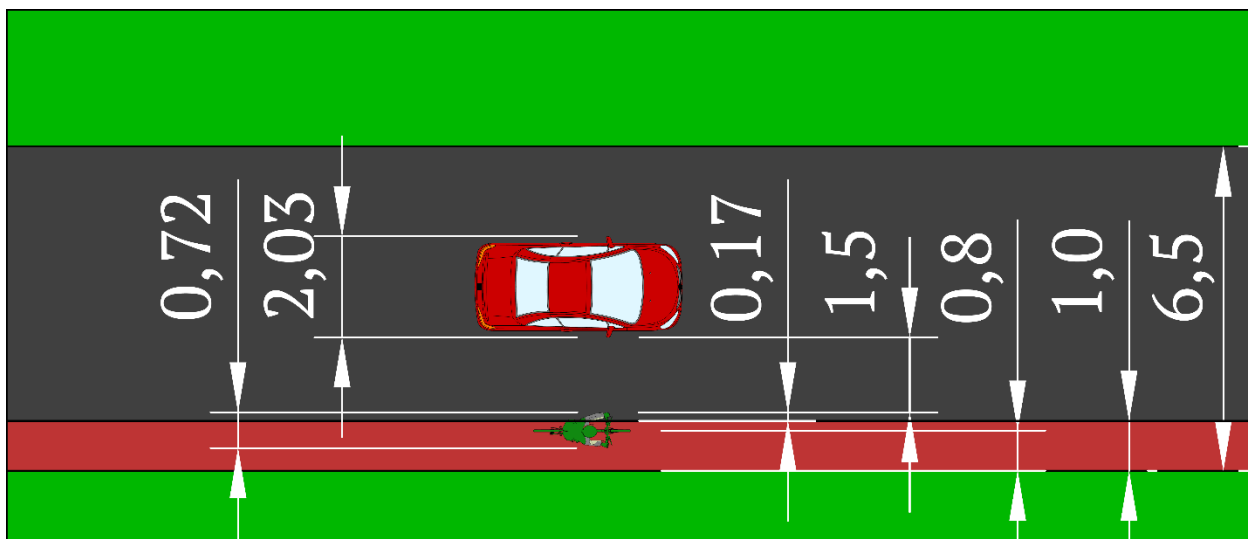
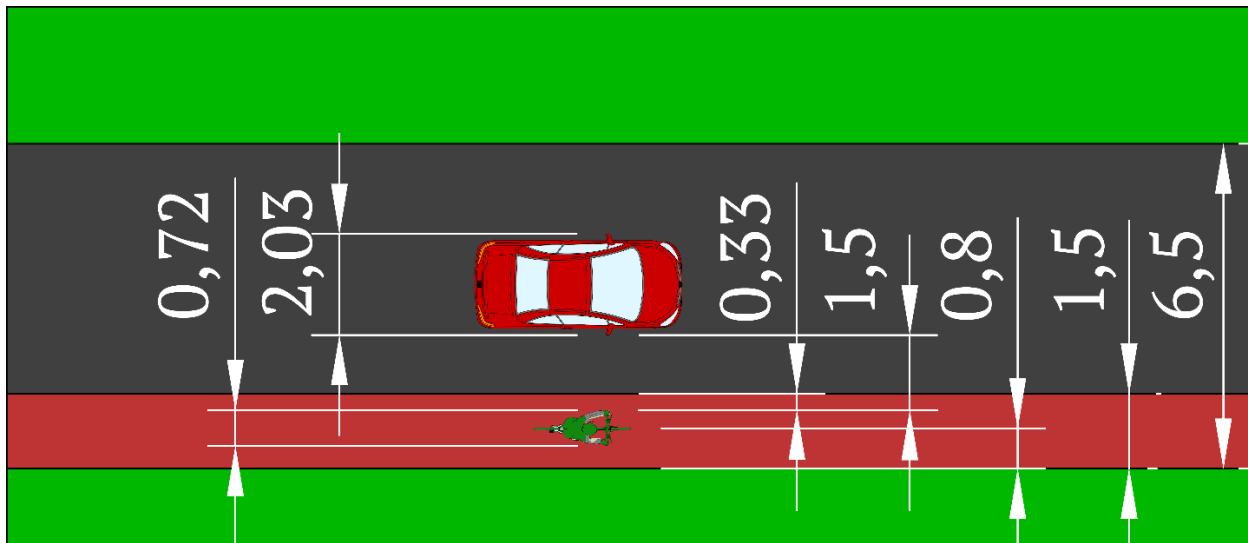
A korábbi szakmai elképzelésekben több neve is volt, ehhez képest a *védelmi sávrész* elnevezés lenne az, ami tükrözné azt a célkitűzést, hogy a vegyes járműforgalomban közlekedő legvédtelenebb úthasználók az eddiginél erősebb jogi védelmet kapjanak. A vegyes sávrész elnevezés erre alkalmatlan.

Ahogy azt több korábbi egyeztetésen elmondtuk, a védelmi sávrész akkor tudja szolgálni a legvédtelenebb úthasználók biztonságát, ha elegendően széles, ha nem szorít a szegélyhez, ha hagy teret korrigálásra, ha hagy teret menekülésre. Ha szélessége 1,0 m-ben lenne meghatározva, az nagyon súlyos visszalépés a 2010 előtti állapothoz, indokolatlanul veszélybe sodorva a kerékpárral – vagy rollerrel – közlekedőket.

A 289/2009. sz. Korm. rendelet a 12. § (1) bekezdésével oldotta föl a kerékpárt az addig kötelező *szoros* jobbra tartási kötelezettség alól, egyszerű jobbra tartási kötelezettségre enyhítve azt. Ennek okait hosszasan nem tárgyalnánk, hiszen egy másfél évtizedes, annak idején alaposan megvitatott, azóta a gyakorlatban bevált szabályról van szó.

Noha nem a KRESZ, hanem ÚME szabályozza, a védelmi sávrész helyes értelmezése miatt itt mégis emlékeztetnünk kell rá, hogy az 1,0 m széles (a kerékpáros haladósáv szélességével megegyező) kerékpáros nyom burkolati jelek külső élét – mérnökszakmai megfontolásokból, pontosan a nyommal jelzett ajánlott haladási vonal biztonságossága érdekében – főszabály szerint a szegélytől *legalább* 0,3 m-re kell fölfesteni, ami összesen már 1,3 m a szegélytől. Vagyis a szabályosan fölfestett kerékpáros nyomon haladó kerékpárvezető és járműve ki fog lógni a védelmi sávrész bal oldali virtuális síkjából.

A következő ábrák közül az első másfél méter, a második egy méter széles védelmi sávrészt szemléltet az úttest többi részének színétől eltérő színnel, bemutatjuk rajta a kerékpárvezető pozícióját, és egy szabályos oldaltávval előző személygépkocsit. Látható, hogy a második esetben a kerékpárvezető karja és a kerékpár kormányja a védelmi sávrészből 0,17 m-nyire kilóg (és a rajz még nem is veszi figyelembe, hogy a kerékpár sajátosságaiból adódóan kigyózó mozgással közlekedik).



Indokoltnak tartjuk, hogy a védelmi sáv rész – ha egyáltalán megmarad a jogszabályban – szélessége a ténylegesen biztonságosnak tekinthető 1,5 m legyen.

A fogalom pontosítása is szükséges. Ha ugyanis a védelmi sáv rész „*az úttest jobb szélétől számított egy méter* – helyesen: *másfél méter – széles útfelület*”, az úttest pedig magában foglalja a parkolósávot is (hiszen az különleges forgalmi sáv), akkor a védelmi sáv részben közlekedőknek a parkolósávban kell közlekedniük, folyamatosan kikerülgetve a random foglaltságú parkolósávban álló gépkocsikat, majd a szabad parkolóhelyekre visszatérve. Ez az ún. kifliző mozgás súlyos közlekedésbiztonsági kockázat.

A védelmi sáv rész alapvető logikai dilemmája azonban a következő:

- ha a védelmi sáv részt folyamatos haladásra a védeni kívánt úthasználókon kívül mások is használhatják, vagy kötelesek használni, akkor a védelmi sáv rész érdemi védelmet, szeparációt nem biztosít, így nincs értelme,

- ha a védelmi sávra folyamatos haladásra a védeni kívánt úthasználókon kívül mások nem használhatják, akkor nekik értelemszerűen a védelmi sávra balra elhelyezkedve kell haladniuk – ebben az esetben azonban a forgalmi sáv fennmaradó szélességében haladva még akkor sem tudnak a legvédtelenebb úthasználóktól biztonságos oldaltávolságot tartani, ha a védelmi sáv szélessége csupán a súlyosan veszélyes 1,00 méter lenne.

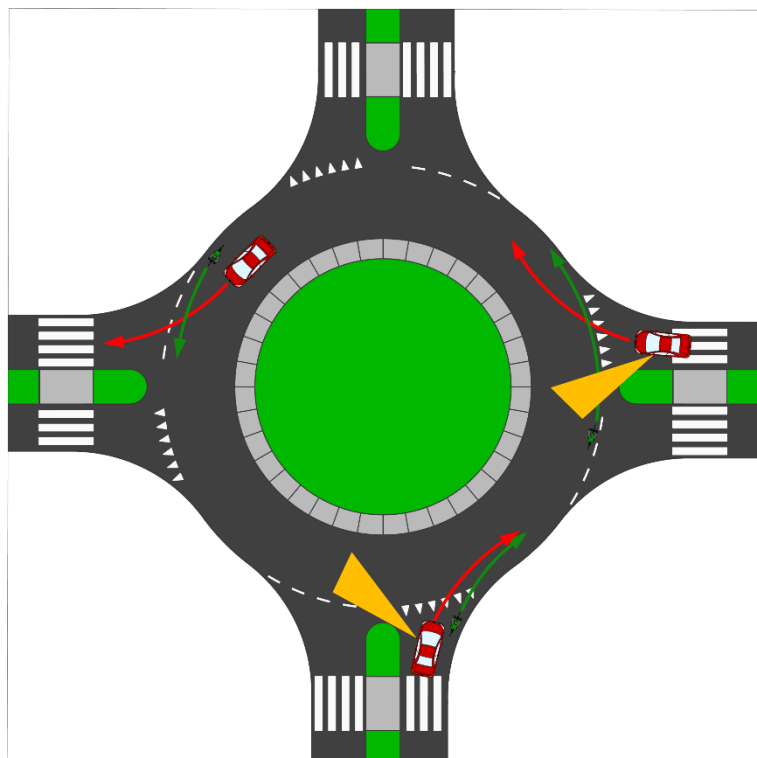
Összességében megállapítható, hogy a védelmi sávra nagyon szimpatikus elképzelés, jelenleg azonban még kiforratlan, nem ismert rá olyan szabályozási elképzelés, amely ténylegesen a biztonságot, nem pedig a kockázatot növelné.

A védelmi sávra bevezetése a fentiekén túl előhoz legalább két másik problémát is, az első a kerékpárok közlekedése egysávos körforgalomban, a második az egymás mellett haladás. Ezek kezelése a védelmi sávra bevezetésének elmaradása esetén is fontos.

Mivel a tervezet bevezeti a védelmi sávra, kerékpárral az egysávos körforgalomban is a védelmi sávra kell közlekedni. Egysávos körforgalomban kerékpárral haladni azonban veszélyes lehet, ezért is igyekeznek a tervezők a kerékpárvezetőket sávközépre orientálni.

A körpálya külső széléhez tartva közlekedő kerékpárra háromféle tipikus veszély leselkedik:

1. Behajtó gépkocsival annak vezetője a behajtó kerékpárt leszorítja/elüti (a rajzon az alsó ág).
2. A behajtó gépkocsi vezetője nem észleli a már a körpályán haladó kerékpárt és ütköznek (a rajzon a jobb ág).
3. Kihajtó gépkocsi vezetője bevág a körpályán haladó kerékpár elé, vagy ütköznek (a rajzon a bal ág).



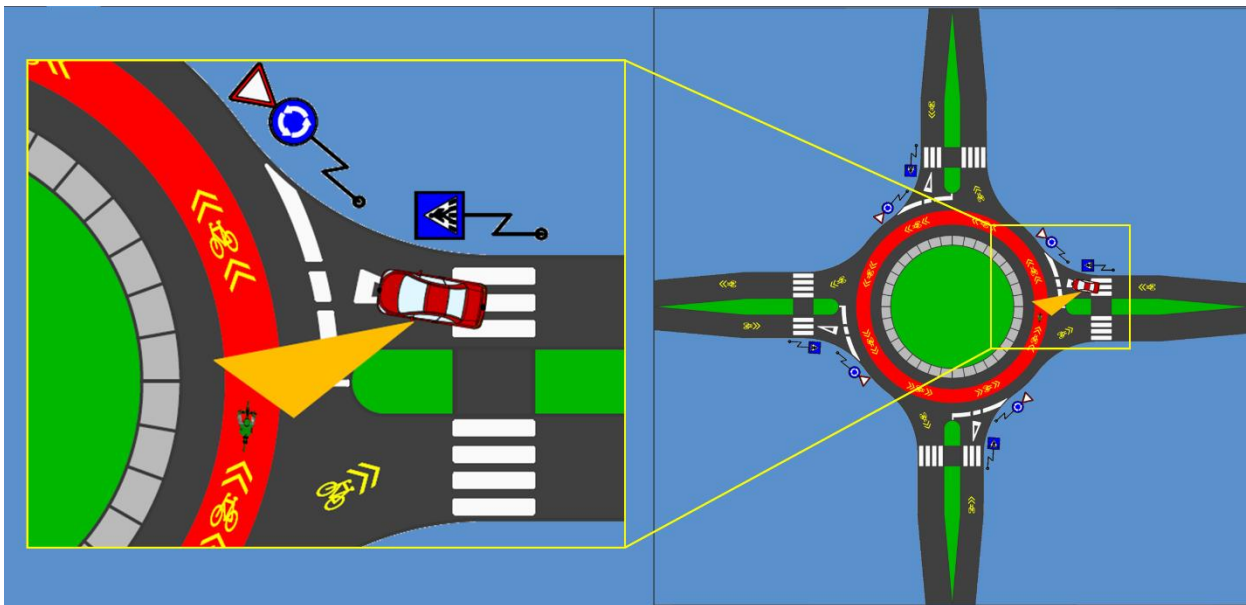
Nem magyar fölismerés, hogy e veszélyek ellen az véd, ha az egysávos körforgalomban a kerékpár a körpálya középvezetékén halad. Mutatunk egy holland és egy hazai példát arra, hogy még külön forgalomtechnikával is a körpálya középvezetékre orientálják a kerékpárvezetőket.

A kaposvári Bethlen tér képén jól látszanak a marás nyomai: a hibásan fölfestett nyom pozícióját utólag korrigálták.



A hatályos hazai e-UT 03.04.13:2019/M2:2025 sz. útügyi műszaki előírás 5.5. pontja kimondja, hogy „a körpályára vezetett kerékpárforgalom számára a körpálya középvonalában ajánlott – kerékpáros nyomok felfestésével – járóvonalat kijelölni”. Műszaki oldalról tehát megoldott a probléma, nagyon fontosnak érezzük, hogy a KRESZ ne lehetetlenítse el a kerékpárral közlekedés biztonságát a kisebb körforgalmakban. Ezért javasoljuk a tervezetet úgy módosítani, hogy egysávos körforgalomban, ha a kerékpár a körpályán közlekedik, lehetséges legyen a középvonal használata.

A középvonalon haladó kerékpár helyzetét a következő rajzzal illusztráljuk:



A második probléma, hogy ha kerékpárral a védelmi sávrészben lehet csak haladni, az kizárja az egymás mellett kerékpározás lehetőségét. Márpedig ezt bizonyos esetekben a tervezet – nagyon helyesen, de még mindig sokkal korlátozottabban, mint számos fejlett nyugat-európai KRESZ – lehetővé teszi. Ennek orvoslására a 143. § tárgyalásánál teszünk javaslatot.

A 3. § (7) bekezdés 38. definíciója a gyalogos átkelőhely együttesen fennálló fogalmi elemeként határozza meg a jelzőtáblát és a burkolati jelet. Ez önmagában nem baj. Ám nagyon fontos a műszaki szabályozások olyan harmonizációja, amely a KRESZ hatályba lépésének idejére biztosítja, hogy minden gyalogos-átkelőhelyet ténylegesen is jelezzen külön jelzőtábla. Ma nem ez az helyzet. Általánosan jellemző, hogy csomópontokon a keresztezési sokszög felőli oldalon az átkelőhely nincs táblával jelezve.

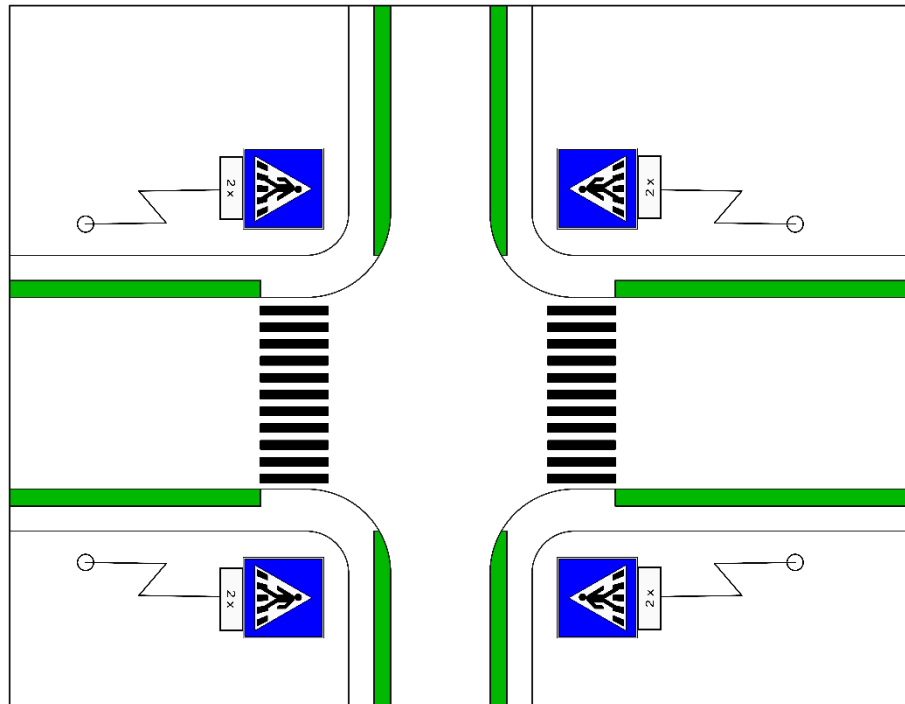
Véleményünk szerint gyakorlatiasabb lenne olyan szabályozás, amely csomóponti környezetben megengedné, hogy a keresztezési sokszöget követő átkelőhely már a menetirány szerinti előző – tehát a keresztezési sokszög előtti – jelzőtáblát kiegészítő *Többszörözés* táblával (2X) lenne jelezhető, ahogyan a vázlat mutatja. Egyes esetekben

a helyi körülmények miatt a keresztelési sokszög felőli oldalán a jelzőtábla könnyű észlelhetőséget biztosító módon történő kihelyezése nehezen megoldható.

A 3. § (7) bekezdés 40. fogalma, a *kerékpáros-felállóhely*: „jelzőlámpás forgalom-irányítású útkereszteződésekben kialakított, az „Előretolt kerékpáros felállóhely” és a „Kötelező megállás helyét jelző vonal” közötti terület”.

A megfogalmazás így értelemzavaró, suta, ami részben abból adódik, hogy az előretolt kerékpáros felállóhely megnevezést a tervezet nem helyre,

területre vonatkoztatja, hanem a kerékpárral kötelező megállás helyét jelző vonalra. Javasoljuk az előretolt vonal elnevezését *Kerékpárral kötelező megállás helyét jelző vonalra*, míg a kerékpárok felállítására rendelt terület nevét *Előretolt kerékpáros felállóhelyre* módosítani.



A kerékpáros létesítmény és az egyéb kerékpáros létesítmény megkülönböztetése nem szolgálja a biztonságot. A tervezet pontosan azokat a folyópálya hálózati elemeket sorolja az egyéb kategóriába, amelyeken a kerékpározók kitettebbek a gépjárművek nagyobb méretéből és tömegéből, nagyobb sebességéből fakadó kinetikai energiájának.

Úgy tűnik, hogy a kerékpáros létesítmény és az egyéb kerékpáros létesítmény közötti megkülönböztetés alapja az elsőbbség. Azonban tisztázatlan, hogy pontosan milyen elsőbbségi viszony (ahogy a nyitott kerékpársáv példáján már kifejtettük jelen dokumentumnak a tervezet közérthetőségét vizsgáló részében). Javasoljuk a fogalmak lentebbiek szerinti módosítását, az elsőbbség szabályozására pedig a megfelelő fejezetet véljük alkalmasnak.

Itt említjük, hogy a 41., 42. és 43. fogalommeghatározás egyikéből sem derül ki, hogy a tervezet hová sorolja az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárutat. Ez azért is probléma, mert hazai viszonyaink között ez a legerjedtebb folyópálya hálózati elem.

Normaszöveg javaslatunk a 41 –43. fogalmak helyett:

„41. gyalogoslétesítmény: a járda – amely magában foglalja a terek, gyalogos-aluljárók, parkok gyalogosközlekedésre szolgáló részeit is –, a gyalogút, a gyalogossáv, a gyalogosövezet, a gyalogos-átkelőhely és a vasúti gyalogos átvezetés együttes elnevezése;

42. kerékpáros létesítmény: a kerek jelzőtáblával megjelölt kerékpárút, továbbá a kerékpársáv, nyitott kerékpársáv, *kerékpárút-átkelőhely és előretolt kerékpáros-felállóhely* együttes elnevezése;

42/a. gyalogos-kerékpáros létesítmény: a kerek jelzőtáblával megjelölt gyalog- és kerékpárút, továbbá a gyalogos-kerékpáros övezet együttes elnevezése, melyek lehetnek elválasztott vagy elválasztás nélküli létesítmények;

43. választható létesítmény: a négyszögletes jelzőtáblával megjelölt kerékpárút, gyalog- és kerékpárút együttes elnevezése;”

A 3. § (7) bekezdés 44. fogalom meghatározására is igaz, amit a korlátozott közlekedő-képességű személyeknél már jeleztünk: a vakok mellett nem a gyengénlátók, hanem az aliglátók számára szükségesek a taktilis jelzések.

Ugyanitt az 50. fogalom a *vasúti gyalogos-átkelőhely*. Mivel a gyalogút vagy a járda vasúti pályával való szintbeni kereszteződésében a gyalogosnak nyilvánvalóan nincs elsőbbsége, javaslatunk a *vasúti gyalogos-átvezetés* kifejezés. Azért, hogy az elsőbbségi és az elsőbbséget nem mindig biztosító helyzetek elnevezésükben is különbözzenek, célszerű az *átkelőhely* kifejezést csak az elsőbbséget biztosító helyzetekre fenntartani (gyalogos-átkelőhely, kerékpárút-átkelőhely), az alárendelt helyzeteket, továbbá a forgalomtechnikával egyedileg szabályozott helyzeteket pedig az *átvezetés* kifejezéssel jelölni (vasúti gyalogos átvezetés, kerékpárút-átvezetés).

3.1.2. A tervezetből hiányzó fogalmak

Annak ellenére, hogy a fogalom meghatározások száma számottevően gyarapodott, vannak fontos fogalmak, amelyek hiányoznak.

Régi igénynek tesz eleget a jogalkotó, amikor a 3. § (4) bekezdésében definiálja a zavarást és az akadályozást. Feltűnően hiányzik viszont az *elsőbbségsértés* és a *veszélyeztetés* fogalma.

Az elmúlt évtizedekben a célforgalmi korlátozások a gyakorlatban működésképtelennek bizonyultak, mivel a *célforgalom* fogalma máig nincs definiálva, így az szabad értelmezésekre ad okot. Emiatt a hatóságok a közútkezelők által kijelölt célforgalmi korlátozásoknak nem tudnak érvényt szerezni. Ezért fontos, hogy az új KRESZ határozza meg a célforgalom fogalmát, melyre javaslatunk az alábbi:

„Célforgalomban közlekedőnek, megállónak, várakozónak minősül a jármű, ha

- a) a forgalmi engedélyben bejegyzett tulajdonosának, üzemen tartójának bejelentett állandó, vagy ideiglenes lakcíme, székhelye, telephelye a célforgalmi korlátozással érintett területen van, vagy ha

- b) szélvédője mögött jól látható helyen elhelyezték a célforgalomban felkeresendő személy mobiltelefon-számát, és ez a személy rendőri, közterület-felügyelői, önkormányzati rendészeti ellenőrzés esetén igazolja, hogy az ellenőrzött jármű használója őt kereste fel,
- c) a célforgalmi korlátozással érintett területen az út vagy közmű üzemeltetését, fenntartását vagy építését végző, valamint a hulladékot összegyűjtő járművet.”

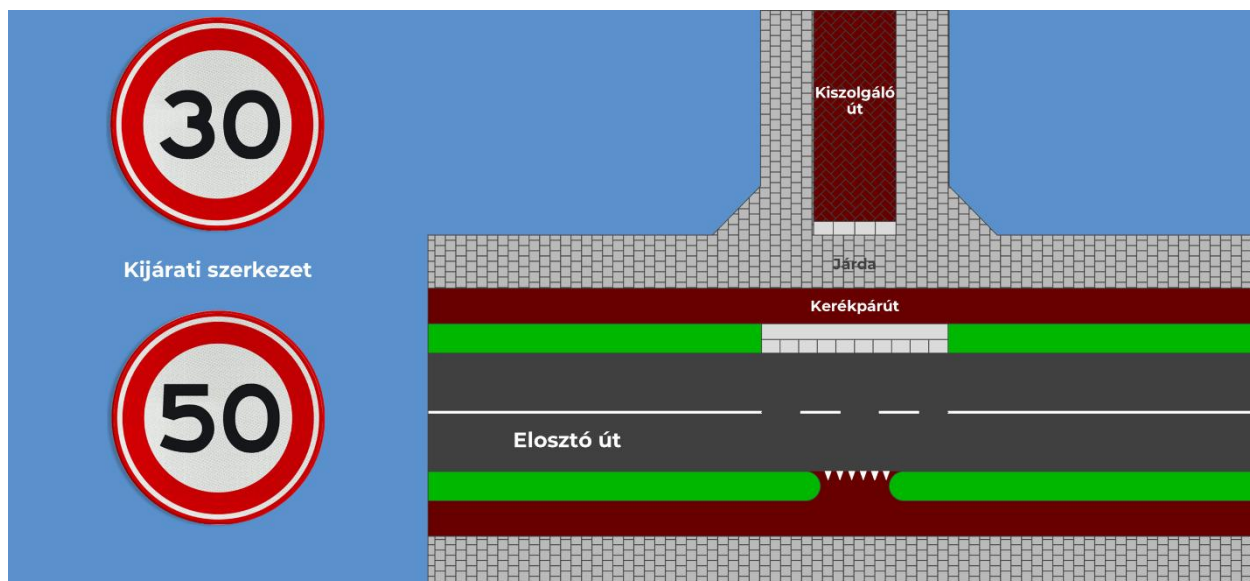
Ha a célforgalom nem kap annyira pontos meghatározást, amelyből a jogalkalmazók dolgozni tudnak, akkor értelmét veszti a fogalom használata a jogszabályban, így a csillapított forgalmú területek szabályozásánál.

Állásfoglalásunk 1.2. pontjában foglalkoztunk a multidiszciplinaritással. A *kijárat* vagy *folytonos járda* tipikus multidiszciplináris fogalom. Az olyan mérnöki tervezés jogi kereteit termeti meg, amely az úthasználók számára – a kialakítás vizuális, pszichés hatásának segítségével – könnyen értelmezhető üzenetet küld.

Ezért bevezetésre javasoljuk a *kijárat* vagy folytonos járda fogalmát. Tartalmát a holland példa alapján mutatjuk be.

Ottani hivatalos neve *uitritconstructie* (kb. kijárat szerkezet, kijárat építmény), általánosan használt és a funkciót is tükröző neve a *doorlopende voetpad* (folytonos járda).

Az itthon alapvetően ismeretlen megoldás legfontosabb előnye, hogy a gyaloglóknak, kerékpározóknak az útkereszteződéshez érkezte nem kell sem szegélyt, sem rámpát leküzdeniük, hanem folyamatos, egyenletes felületen haladhatnak. Ez különösen a babakocsival, vagy kerekesszékekkel közlekedők, és más korlátozottan közlekedőképes személyek számára nagy segítség.



A kijárat másik fontos előnye az 50 km/h sebességhatárú és a csillapított területek markáns elhatárolása. Így a vezetők intuitíven, közúti jelzések megfigyelése nélkül is tudják, hogy mi a tőlük elvárt sebességválasztás, közlekedési magatartás.



Amelyik felület a folyamatos, az azon közlekedőké az elsőbbség.



Az RVV 24. § 54. cikke tartalmazza, hogy a vezetőknek a kijáratról az útra történő ráhajtáskor a többi forgalom (értsd: a kijárat folytonos járdáján a gyalogosan és kerékpárral közlekedők, valamint a védett út járműforgalma) részére elsőbbséget kell adniuk – így Hollandiában a kijáratoknál nem is helyeznek ki elsőbbségadásra kötelező jelzőtáblát.

Természetesen a kijárat létesítésének megvannak a műszaki követelményei (pl. a szintemelésnél figyelemmel kell lenni a személygépkocsik tengelytávjára, az üldöző-görbéjére, a gépkocsik lassabb kanyarodása érdekében a lekerekítőíveket el kell hagyni stb.), ezek szabályozása azonban útügyi műszaki előírásban történhet.

A megoldás hazai bevezethetősége érdekében KRESZ oldalról annyi szükséges, hogy az elsőbbségi szabályok tartalmazzák a kijáratához érkező vezető elsőbbségadási kötelezettségét is, valamint tiltani kell a kijárat elparkolását.

Hiányzik továbbá a *járműszerű játék* fogalma (tükörfordítás az osztrák StVO-ból). Ez azokat az eszközöket takarná, amelyeket a gyermekek használnak, úgymint futóbicikli, gyermekbicikli, mechanikus gyermekroller.

3.2. Alapelvek

A gyengébb védelme az erősebbel szemben: a fogalommagyarázatok tárgyalásánál már kifejtettük, hogy miért nem tartjuk megfelelőnek a normaszöveg-tervezetben ezen kifejezéseket, az 5. §-ra az alábbi szövegjavaslatot tesszük:

„5. §

Aki a közúti közlekedésben részt vesz, annak figyelemmel kell lennie a közlekedés hatásainak és következményeinek nála nagyobb mértékben kitett úthasználók biztonságának a megóvására; és el kell kerülnie a korlátozott közlekedőképességű személyek veszélyeztetését.”

Az emberi élet védelméről szóló alapelvet ismertető 4. § (2) bekezdés c) pontjának szövegét javasoljuk kiegészíteni az előzési oldaltávolsággal az alábbiak szerint:

„c) és tilos az úthasználók között a követési távolságot, továbbá az előzési oldaltávolságot veszélyes mértékűre csökkentenie”.

A 3. § (3) bekezdése kapcsán már említettük, hogy a fokozott óvatosság kevés a korlátozott közlekedőképességű személyekkel szemben (a normaszöveg-tervezet szóhasználatában: fokozott figyelmet igénylő közlekedők), ezért nagyon fontos, hogy ez a személyi kör explicit megjelenjen a 7.§ (4) bekezdésében, deklarálva, hogy velük szemben a bizalmi elv nem alkalmazható.

Fölvetjük, hogy az alapelvek akkor hasznosulnának igazán, ha azok szelleme visszaköszönne a teljes normaszövegben. Például a 127. § (3) bekezdése kimondja, hogy „A városközponti övezetben parkolóhelyen álló gépjármű motorját nem szabad működtetni.” Ebben szépen megvalósul az emberi környezet védelmének és a teremtett környezet védelmének alapelve. Azonban erre a korlátozásra nem csupán a város-

központi övezetekben, hanem pl. a lakó-pihenő övezetekben, általában a lakóutcákban, a lakott területeken, de valójában mindenhol szükség lenne – hiszen az indokolatlan motorjáratás miatti károsanyag-kibocsátás nemcsak a városközponti övezetként kijelölt területen rongálja az emberek egészségét, továbbá a környezetet, hanem mindenhol.

Mérlegelés kérdése, hogy ez a konkrét tilalom az említett két alapelv érvényesítése érdekében milyen széles körben legyen kiterjesztve, de annyi bizonyos, hogy csupán városközponti övezetben alkalmazni kevés.

Hozzátesszük, hogy ezzel régi adósságát törleszteni a jogalkotó: a Bécsi Közúti Közlekedési Egyezmény módosítását kihirdető 2009. évi C törvény az Egyezmény 7. cikkét a 3., 4. és 5. bekezdéssel egészítette ki. Közülük a gépjárműben utazókat védő, a biztonsági öv kötelező használatát előíró 5. bekezdés már nagyon régen bekerült a hazai KRESZ-be, pedig a három új bekezdés közül ez volt az egyetlen, amely alól a nemzeti jogszabályok kivételt engedhettek.

A legvédtelenebb úthasználókra vonatkozó 3. bekezdés csak a rendelettervezet alapján kerülne bele, viszont a 4. bekezdés, amely a közút többi használóját, valamint a közút mellett élőket védi a fölöslegesen kibocsátott zaj, por és füst káros hatásától, a tervezet szerint még mindig nem, illetve csak rendkívül korlátozottan kerülne át a KRESZ-be.

Az alapelvek közül nagyon hiányzik a sustainable safety, ill. a vision zero teljes körű implementációja. Kezdeményezzük fölvetését, különös tekintettel a reszponzibilitás elvére. Eszerint a valóban fenntarthatóan biztonságos közlekedési rendszer tényleges megvalósításáért nem csupán az úthasználók felelősek, hanem a településfejlesztők, a közútkezelők, a hatóságok, a jogalkotók, a közlekedésbiztonsági képzésért felelős tisztviselők és más közlekedési szakemberek is operatív felelősséget viselnek.

Az alapelvek megjelenését a normaszöveg-tervezetben nagyon hasznos és üdvözlendő újításnak tartjuk. Mutatunk egy külföldi példát, amely sok tekintetben hasonló, mégis más, mint a hazai tervezet. A *Codice della strada*, vagyis az olasz KRESZ (amely törvényi szintű szabályozás) első cikke ezeket a pontokat tartalmazza:

- 1. A közúti közlekedésben a biztonság és az emberi egészség védelme, valamint a környezetvédelem az állam elsődleges társadalmi és gazdasági céljai közé tartoznak.*
- 2. A járművek, gyalogosok és állatok közúti közlekedését e törvény és a hozzá kapcsolódó végrehajtási rendeletek szabályozzák, a vonatkozó nemzetközi és uniós szabályozásokkal összhangban. A végrehajtási rendelkezések és intézkedések a közúti biztonság és a fenntartható mobilitás elvein alapulnak, és a következő célokat követik: a járműforgalom gazdasági, társadalmi és környezeti költségeinek csökkentése; a polgárok életminőségének javítása, többek között a közterületek ésszerű használata révén; a forgalom áramlásának javítása; valamint a kerékpározás előmozdítása.*

3. *A közúti balesetek számának és hatásainak csökkentése érdekében, valamint az Európai Bizottság célkitűzéseivel és irányelveivel összefüggésben az infrastruktúráért és közlekedésért felelős miniszter meghatározza a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Tervet.*
4. *A kormány évente közli a parlamenttel a közúti közlekedés társadalmi, környezeti és gazdasági vonatkozásaira vonatkozó időszakos vizsgálatok eredményeit.*
5. *Az infrastruktúráért és közlekedésért felelős miniszter a legmodernebb tömegkommunikációs rendszerek, valamint bizonyos kategóriájú állampolgárok számára megelőző és oktató jellegű reklámüzenetek segítségével biztosítja a nyilvánosság számára a legfontosabb adatokat.*

4. A magatartási szabályokra vonatkozó észrevételek



4.1. Ad II. Fejezet. A gyengébbek fokozott védelme

A 11. § (5) bekezdése b) pontjának szövegét kiegészíteni javasoljuk:

*„b) irányonként több forgalmi sávban az egyik forgalmi sávban **lassabban haladó, lassító vagy megálló jármű mellett elhaladni**”.*

A 12. §-ban – amint a közérthetőség kapcsán már jeleztük – zavaró az előny kifejezés használata: nem világos, hogy ez elsőbbséget jelent, annak minden következményével, vagy csak udvariassági ajánlás, netán valami más.

A gondolat, hogy a – jellemzően a gépjárműforgalomtól csillapított övezetekben létező – jobbkezes forgalmi rendben a gyalogosok a kereszteződés minden ágán elsőbbséget élvezzenek, nagyon szimpatikus. Mivel azonban a gyalogostól nem várható el, hogy keresse – egyáltalán: ismerje – a kereszteződés forgalmi rendjét meghatározó jelzőtáblákat, ezen előny (?) bevezetése mégis aggályos.

A 12. § (2) és (3) bekezdésének szabályozása gyökeresen eltér az eddigiektől és a hazai közlekedési szokásoktól. Az elve analógnak látszik az úttest melletti kerékpárutakra vonatkozó műszaki szabályozási alapelvvel (FMSZ). Ezek szerint a járda is örökölné a párhuzamos úttest elsőbbségi viszonyait. Mindazonáltal nem látszik, hogy bevezetése előnnyel (a szót itt köznyelvi értelemben használjuk) járna akár a legvédtelenebb úthasználók (gyalogosok), akár a vezetők számára. Mivel azonban a keresztezésekben megszokott és bevésődött közlekedési viselkedés gyökeres megváltozását követeli meg az úthasználóktól, bevezetését kockázatosnak ítéljük.

A 14. § (2) bekezdésében foglalt szabály nagyon fontos és biztonságnövelő, ám szöges ellentétben áll a járdára parkolást indokolatlanul liberalizáló szabályokkal (lásd ott).

Hasznos újdonságnak tartjuk a 17. §-ban foglalt lehetőségeket.

4.2. Ad III. Fejezet. A közlekedésben részt vevő személyek

19. § (2) bekezdése: *„Ahol az (1) bekezdésben megjelölt hely nincs, ott a gyalogosnak lakott területen kívül a kerékpárúton kell közlekednie.”* Tisztázatlan, hogy lakott területen hol menjen?

A 20. § (4) bekezdésének törlését javasoljuk, mert a kerékpáros utca nem arra való műszaki megoldás, hogy a gyalogosok az úttesten hosszirányban közlekedjenek. Erre más forgalomcsillapítási megoldások alkalmasak. A kerékpáros utca úttestjének sebességhatára – amely a kerékpáros utca hálózati funkciójához igazodóan 30 km/h – nem teszi lehetővé gyalogosan az úttest hosszirányú biztonságos használatát.

A 21. § (2) bekezdése olyan helyzetekre is előírja a gyaloglók számára a járművek akadályozásának tilalmát, amelyekben a gyalogosoknak elsőbbségük van. Kérjük ezért a (2) bekezdés szövegének pontosítását akként, hogy az (1) bekezdés szerinti esetek mellett legyen utalás a KRESZ más helyein a gyalogosok számára biztosított elsőbbségi helyzetekre is.

A 22. § (2) bekezdése teljesíthetetlen kötelezettséget ró a gyalogosra, ezért ezen kötelezettség törlését kérjük. Az, hogy a szemkontaktus felvétele ténylegesen megtörténhessen, döntő mértékben nem a gyaloglón, hanem a gépjárművezetőn múlik (járművezető esetében egyszerűbb a helyzet). A szemkontaktus fölvehetősége szempontjából meghatározó a közeledő gépkocsi sebessége – ami pedig a gépkocsivezető mérlegelési körébe tartozik –, hiszen nagy sebességnél a zárt utastérbe belátni olyan nehéz, hogy a szemkontaktus fölvétele a gyalogos számára lehetetlen. Tény persze, hogy a szemkontaktus fontos, hasznos. Logikusan az elsőbbségadásra kötelezett vezető számára kell előírni, hogy keresse a szemkontaktust a gyalogosokkal, a gyalogosok számára ugyanez csak ajánlásként fogalmazható meg.

A 22. § (3) bekezdésében előírt meggyőződési kötelezettség a KRESZ talán legellentmondásosabb, de mindenképp a legkárosabb szabálya. Átgondolását és a bekezdés törlését kérjük.

Már a logikája sem értelmezhető racionálisan. Ha a gyalogosnak az elsőbbségi helyzetben történő átkelés előtt meg kell győződnie arról, hogy megkapja-e az elsőbbséget, az teljesen komolytalanná teszi a bizalmi elvet. A bizalmi elv alapján a gyalogos joggal bízhat abban, hogy számára az elsőbbséget megadják, kivéve, ha a közeledő jármű mozgásából (igen durva sebességtúllépés, feltűnően kígyózva haladás) a vezetéshez laikus személy számára is egyértelmű a vezető szabályszegése.

Ráadásul éppen az átkelni szándékozó gyalogosok között lehetnek korlátozott közlekedőképeségű személyek (a tervezet szóhasználatában: fokozott figyelmet igénylő közlekedők), nem pedig a vezetők között.

Az előírás súlyosan diszkriminatív: a meggyőződési kötelezettséget csupán a gyalogos járművekkel szembeni elsőbbségi helyzetében írja elő, semmilyen más elsőbbségi helyzetben nem.

Elsőbbséggel rendelkező	Elsőbbségadásra kötelezett	Meggyőződési kötelezettség
jármű	jármű	nincs
jármű	<i>gyalogos</i>	nincs
<i>gyalogos</i>	jármű	VAN

Az áthaladás veszélytelenségének megállapításához a gyalogosnak legalább az itt felsoroltak ismeretére van szüksége:

- A közeledő (gép-)jármű
 - mozgásiránya,
 - távolsága,
 - sebessége.
- A jármű lassulásának várható mértéke, mely függ
 - az úttól (az út geometriai paramétereitől, az alkalmazott forgalomtechnikától, a burkolat anyagától és állapotától stb.)
 - a gépjárműtől (típusától, fékrendszerétől, felszereltségétől [pl. ABS, vezetéstámogató rendszer] és a legtágabb értelemben vett műszaki és karbantartási állapotától – és egyáltalán nem csak a gumibroncsoktól, hanem akár még a szélvédő tisztaságától is),
 - a gépjárművezetőtől (karakterétől, gépjárművezetői ismereteitől, aktuális állapotától, figyelmének irányától [életkor, egészség, érzékszervi státusz, kipihentség, tudatmódosító szerek hatása alatt állás, érzelmi hatások alatt állás stb.] és esetleges egyéb tevékenységétől [telefonálás, csetelés, sms írás/olvasás, vezetés közben evés/ivás, dohányzás])
 - a környezeti körülményektől (a járműforgalom aktuális volumenétől, a napszaktól, az időjárástól stb.).
- A gyalogos saját mozgásiránya, sebessége.

A fősoroltak szinte kizárólag olyan információk, amelyek a gépjárműre/a vezetőre vonatkoznak, és amelyeknek csakis a gépjármű vezetője lehet a birtokában. Ehhez képest az olyan szabályozás, amely a gyalogos kötelességévé teszi, hogy meggyőződjön a gyalogos-átkelőhelyen történő áthaladás veszélytelenségéről, a felsoroltak ismeretét a gyalogostól várja el, hiszen ezen információk hiányában az áthaladás veszélytelensége nem állapítható meg megnyugtatóan. Más szavakkal: a meggyőződés kötelezettsége teljesíthetetlen feladatot ró a gyalogosra.

Ám a szabály figyelmen kívül hagyja az ember biológiáját is: a gyalogosnak a közeledő gépjármű sebességét, amit oldalról is nehéz pontosan megbecsülni, majdnem szemből kellene tudnia nagy biztonsággal megítélni – ami nem várható el a gyalogostól. Merthogy erre még a tapasztalt gépjárművezetők sem képesek. Talán a legjobb példa a vezetéstechnikai tréningek azon gyakorlata, amikor a tréner megkéri a résztvevőket, hogy álljanak abba a vonalba, amelynél az előzetesen bemutatott vonalnál vészfékezni kezdő személygépkocsi megállítható. Amikor a gépkocsi 30 km/h-ról lassul, ezt a szelvényt az emberek többsége még eltalálja. Amikor azonban 60 km/h-ról lassul a gépkocsi, már szinte senki sem áll a megfelelő helyre, jellemzően alábecsülik a megálláshoz szükséges távolságot. Ez a tréningeken csak derültséget okoz, a közúthálózaton azonban sérüléssel, vagy halállal járhat. (A példa egyben választ ad arra is, hogy a XXI. századi közlekedésbiztonsági gondolkodás városi környezetben miért a 30 km/h-t tartja az ún. emberi léptékű sebesség határának.)

Vajon hogyan várható el a pontos sebesség- és távolságbecslés attól a gyalogostól, aki sem vezetői engedéllyel, sem jelentősebb gépjárművezetői tapasztalattal nem rendelkezik, ha erre a vezetéstechnikai tréningen részt vevő tapasztalt gépjárművezetők még művi (tanpályai) körülmények között sem képesek?

Értelemszerűen ugyancsak törlésre javasoljuk a (4) bekezdés szövegét.

A gyalogos-átkelőhelyek biztonságát nem a gyalogosok jogszabályi diszkriminálásával, elsőbbségi joguk kiüresítésével, hanem az elsőbbségüket korrekten biztosító szabályozással, továbbá az átkelőhelyek szakszerű tervezésével, gondos üzemeltetésével, rendszeres rendőri ellenőrzéssel, és ténylegesen visszatartó erejű büntetésekkel lehet javítani.

A 23. § (1) bekezdése kapcsán megismételjük a 12. §-hoz írottakat: amint a közérthetőség kapcsán már jeleztük, nagy baj az előny kifejezés használata. Nem világos, hogy ez elsőbbséget jelent, annak minden következményével, vagy csak udvariassági ajánlás, netán valami más.

A gondolat, hogy a – jellemzően a gépjárműforgalomtól csillapított övezetekben létező – jobbkezes forgalmi rendben a gyalogosok a kereszteződés minden ágán elsőbbséget élvezzenek, nagyon szimpatikus. Mivel azonban a gyalogostól nem várható el, hogy keresse – egyáltalán: ismerje – a kereszteződés forgalmi rendjét meghatározó jelzőtáblákat, ezen előny (?) bevezetése mégis aggályos.

A 23. § (1) bekezdés b) pontjában és a (2) bekezdésben tervezett szabályozás gyökeresen eltér az eddiektől és a hazai közlekedési szokásoktól. Az elve analógnak látszik az úttest melletti kerékpárutakra vonatkozó műszaki szabályozási alapelvvel (FMSZ). Ezek szerint a járda is örökölné a párhuzamos úttest elsőbbségi (előnységi???) viszonyait.

Mindazonáltal nem látszik, hogy bevezetése előnnyel (itt a szót köznyelvi értelemben használjuk) járna akár a legvédtelenebb úthasználók (gyalogosok), akár a vezetők számára. Mivel azonban a keresztezésekben megszokott és bevésődött közlekedési viselkedés gyökeres megváltozását követeli meg az úthasználóktól, továbbá a külföldi állampolgárok biztosan nem fogják ismerni, és biztosan nem eszerint fognak közlekedni, bevezetését rendkívül veszélyesnek ítéljük, ezért ellenezzük. Úgy véljük, legjobb, ha az eddigi szabályok maradnak, tehát a járda meghosszabbított vonalában átkelő gyalogosnak főszabály szerint legyen elsőbbsége a felé kanyarodó járművekkel szemben, viszont adjon elsőbbséget az egyenesen haladó járműveknek.

A 23. § (2) bekezdésének tartalma diszkriminatív és ellentétes a *IV. Fejezet 10. Elsőbbség és elsőbbségről lemondás* cím alatti szabályozással.

A normaszöveg-tervezet 45. § (5) bekezdése szerint ugyanis *„Az elsőbbség megadása során a közlekedés más résztvevőjét nem szabad arra kényszeríteni, hogy a haladási irányát vagy a sebességét hirtelen meg kelljen változtatnia.”* Ez ugye azt jelenti, hogy az elsőbbségadásra kötelezett nem akadályozhatja, de zavarhatja az elsőbbségi helyzetben lévő úthasználót. Kivéve, ha a gyalogos az elsőbbségadásra kötelezett, számára megtiltja a zavarást, így vele szemben szigorúbb a jogalkotó, mint a vezetőkkel szemben.

Ez azért is aggályos, mert megnehezíti egyes gyalogosok átkelését. Itt elsősorban az idősebb, már nehezebben mozgó emberekre gondolunk, de nem könnyebb az óvodás, iskolás gyerekcsoportok helyzete sem.

Ezért a 23. § (1) és (2) bekezdésének módosítását javasoljuk

- az (1) helyett a keresztezésekre vonatkozóan a hatályos általános elsőbbségi szabályozás meghagyását,
- a (2) bekezdésben a zavarás módosítását akadályozásra.

A 24. § (4) bekezdése szintén indokolatlanul diszkriminatív a gyalogosan közlekedőkkel szemben, és rámutat a jogalkotás következetlenségére is. Míg járművel az elsőbbségadási kötelezettséget csak speciális esetekben (pl. *Állj! Elsőbbségadás kötelező!* jelzőtáblánál) kell megállással teljesíteni, aminek racionális indoka van (pl. a korlátozott beláthatóság), addig a gyalogosnál ez minden esetre vonatkozik. Pedig a gyalogos

- környezetét sokkal nagyobb szögben és alaposabban tudja belátni, mint a gépjárművezetők, akik lehetőségét behatárolja a karosszéria és különösen az A-oszlop,
- figyelmét nem osztják meg vezetés közbeni feladatok (jármű forgalmi sávban tartása, közúti jelzések figyelése, műszerfal figyelése, irányjelzés, sebességváltás stb.),
- nagyságrenddel kisebb sebessége miatt sokszorosan hosszabb ideje van reagálni, mint a vezetőknek,
- nagyon könnyen és gyorsan meg tud állni, „féktávolsága” elhanyagolható.

Mint fentebb láttuk, a jogalkotó elsőbbségi helyzetében azzal diszkriminálja a gyalogost, hogy olyan meggyőződési kötelezettséget ír elő számára, amelynek teljesítéséhez szükséges legtöbb információ nem nála, hanem a járművezetőnél van, míg a gyalogos alárendelt helyzetében, amikor az elsőbbségadáshoz szükséges feltételek megállás nélkül is adottak, általánosan megállásra kényszeríti.

Javaslatunk mindezek alapján nem is lehet más, mint a 24. § (4) bekezdésének törlése.

A 26. § (2) bekezdés b) pontjának törlését javasoljuk. A tiltás életszerűtlen és fölösleges is. A gyalogos a biztonságos átkeléshez más érzékszerveivel is képes tájékozódni, a probléma nem elsősorban az ő oldalán van, illetve a technológia mai állása mellett önmagában egy fülhallgató viseléséből nem következik, hogy viselője ne hallaná a környezet zaját. Megjegyezzük, hogy a tiltás az elektromobilitás terjedésével idővel anakronisztikussá is válhat.

Érdekes módon az alapelvekben megfogalmazottakkal ellentétben a normaszöveg-tervezet ismét nem a legvédtelenebb úthasználókat védi: miközben számukra nehezen indokolható tiltást fogalmaz meg, nem szabályozza a gépkocsiban történő zenehallgatást [a 33. § (3) bekezdése erre nem tűnik alkalmasnak], pedig nyilvánvalóan sokkal veszélyesebb, amikor egy gépkocsiban szól a nagyon hangos zene, elvonva a vezető figyelmét, meghosszabbítva reakcióidejét (és itt megint emlékeztetni kell a veszélypotenciál fogalmára, jelentőségére is).

Természetesen a gyalogostól is elvárható a szükséges figyelem a közlekedésben, erre azonban a (2) bekezdés a) pontja szerinti tiltás elegendő. A b) pont törlése azt a problémát is megoldja, hogy az a) és a b) között a normaszöveg-tervezetben és kapcsolat van, azaz a tilalom a kettő együttes fennállása esetére vonatkozik.

Végül, de egyáltalán nem utolsó sorban: a tervezett szigorítás ellehetetleníti azon korlátozott közlekedőképességű személyek mindennapi életét, akik halláskárosodásuk következtében csak fülhallgatóval tudnak biztonságosan közlekedni.

A 27. § nem szabályozza, hogy mit tegyen a gyalogos, ha a fénysorompó nem működik.

A 35. § (3) bekezdésében a *vagy* szót indokoltnak tartjuk és szóra cserélni. Az szolgálja a biztonságot, ha az utas is mindig meggyőződik az ajtónyitás veszélytelenségéről, mert lehetnek helyzetek, amikor a veszélyt a vezető a saját üléséből nem ismerheti föl.

4.3. Ad IV. Fejezet. A járműközlekedés általános szabályai

A sebességhatárok felelős, mindenki számára biztonságot nyújtó meghatározásához elvi alapként javasoljuk a világ két vezető közlekedésbiztonsági filozófiájának, a svéd vision zeronak és a holland sustainable safetynek a vonatkozó ajánlásait.

Elsőként a vision zero:



A sustainable safety:

Lehetséges konfliktushelyzetek és az azokkal összefüggő körülmények*	Biztonságos sebességhatár
Konfliktusok lehetségesek a védtelen úthasználókkal az LPÖ-ben (woonerf; nincs járda, a gyalogosok az úttesten haladnak)	15 km/h
Konfliktusok lehetségesek a védtelen úthasználókkal az utakon, csomópontokban, ideértve a kerékpárutakat és választható kerékpárutakat is	30 km/h
Nincsenek konfliktusok a védtelen úthasználókkal, kivéve a motoros kétkerekűek sisakkal védett használóit (mopedek az úttesten)	50 km/h
Keresztirányú, továbbá frontális konfliktusok lehetségesek a motoros járművek között Megállási látótávolság ≥ 47 m	50 km/h
Nincsenek konfliktusok a védtelen úthasználókkal Nincsenek keresztirányú konfliktusok a motoros járművek között, de lehetségesek frontális konfliktusok a motoros járművek között Védett vagy akadálymentes zóna $\geq 2,5$ m, (fél-)szilárd padka Megállási látótávolság ≥ 64 m	60 km/h
Nincsenek konfliktusok a védtelen úthasználókkal Nincsenek keresztirányú konfliktusok a motoros járművek között, de lehetségesek frontális konfliktusok a motoros járművek között Védett vagy akadálymentes zóna $\geq 4,5$ m, (fél-)szilárd padka Megállási látótávolság ≥ 82 m	70 km/h

Lehetséges konfliktushelyzetek és az azokkal összefüggő körülmények*	Biztonságos sebességhatár
Nincsenek konfliktusok a védtelen úthasználókkal Nincsenek keresztirányú vagy frontális konfliktusok a motoros járművek között Védett vagy akadálymentes zóna ≥ 6 m, (fél-) szilárd padka Megállási látótávolság ≥ 105 m	80 km/h
Nincsenek konfliktusok a védtelen úthasználókkal Nincs interaktív és frontális konfliktus a motoros járművek között Védett vagy akadálymentes zóna ≥ 10 m, szilárd padka Megállási látótávolság ≥ 170 m	100 km/h
Nincsenek konfliktusok a védtelen úthasználókkal Nincs keresztirányú vagy frontális konfliktus a motoros járművek között Védett vagy akadálymentes zóna ≥ 13 m, szilárd padka Megállási látótávolság ≥ 260 m	120 km/h
Nincsenek konfliktusok a védtelen úthasználókkal Nincs keresztirányú vagy frontális konfliktus a motoros járművek között Védett vagy akadálymentes zóna $\geq 14,5$ m, szilárd padka Megállási látótávolság ≥ 315 m	130 km/h

*Az egyfelől fentebbi sortól való különbség félkövérrel szedve. Forrás: DV3 – Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030, SWOV

A tervezet 9. *Sebesség* alcímében foglaltakra az alábbi konkrét észrevételeket tesszük.

A 39. § (2) bekezdés c) pont szerinti új sebességhatárt súlyosan veszélyesnek értékeljük. Ha a nehézjárművek és járműszerelvények sebességhatára autópályán és autóúton 90 km/h-ra nő, az nem hordoz érdemi veszélyt, mivel ezen utak tervezési paraméterei és útállapotai ezt lehetővé teszik. Azonban a lakott területen kívüli úthálózat számos további elemén ez a sebességhatár-növelés kifejezetten veszedelmes. Ezen utak kiépítettsége, műszaki paraméterei, állapota rendkívül vegyes és nagy arányban kifejezetten rossz. Az alsóbbrendű utakon a sávszélességek sokfelé nem érik el a lakott területi, 50 km/h sebességgel járható utak sávszélességi értékeit sem. Nem véletlen, hogy gyakoriak a félfrontális, sőt frontális ütközések. A sebességhatár növelésével az ilyen ütközések száma nőni fog.

A tervezett módosítás azért is teljesen érthetetlen és elfogadhatatlan, mert van hazai tapasztalat a lakott területen kívüli sebességhatár-emelés drámai következményeiről. A 28/2001. (II. 15.) Korm. rendelet lakott területen kívül minden útkategóriában 10 – 10 km/h-val növelte a személygépkocsikra, motorkerékpárokra és a 2500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsikra vonatkozó sebességhatárokat.

Az eredményt a magyar közlekedésbiztonsági szakma egyik legnevesebb alakja, Holló professzor így foglalta össze: *„kimutatható volt, hogy a halálos kimenetelű közúti balesetek, a baleseti halottak, valamint a súlyossági mutató várható és tényleges havi számának tendenciája 2001 májusától válik el egymástól lakott területen kívül, azaz ekkortól (a sebességhatárok emelését követően) fordult növekedőre a tapasztalati értékek addig csökkenő tendenciája. Az eredmények egyértelműen igazolják a lakott területen kívüli sebességhatárok emelésének negatív közlekedésbiztonsági hatását”.*

A bázisévhez (2000) képest a bevezetés évében – nyolc hónap alatt – 39 fővel, az első teljes évben, 2002-ben már 229 fővel nőtt az elhunytak száma. 2008-ig nem sikerült a 2000. évi értékre csökkenteni a halálozást, akkor is csak a recesszió és különösen az objektív felelősség bevezetése segített.

Friss hazai ellenpéldát – a sebességhatárok csökkentését – sajnos nem tudunk, de ismert egyebek között a franciák intézkedésének hatása. Az ilyen utakon 2018-ig ott is 90 km/h volt a sebességhatár, akkor azonban 80 km/h-ra csökkentették. Az átlagsebesség ennél kisebb mértékben, mintegy 3 km/h-val csökkent, ez az átlagos utazási távolságokon az eljutási időt csupán 0,5 – 1 perccel, tehát elhanyagolható mértékben növelte. Mindezek eredményeként első két évben mégis 8%-kal kevesebben haltak meg, ez a nálunk jóval nagyobb méretű országban mintegy 300 életet jelentett.

A téma kapcsán ki kell hangsúlyozni, hogy a sebességhatárokról szóló döntés nem pusztán számértékekről szóló döntés. Hanem emberéletekről, családi drámákról és nemzetgazdasági szinten milliárdokra rúgó anyagi kárról szóló felelős döntés.

Megfontolásra javasoljuk a KTI-ben 2011-ben készült KRESZ-tervezetben foglaltakat, amely különválasztotta a felezővonallal ellátott és el nem látott utakat. Felezővonal hiányában egységesen 70 km/h-ban határozta meg a lakott területen kívül érvényes sebességhatárt.

A homogén sebességhatár bevezetésével egyetértünk. Amennyiben a KTI-tervezetben található, a felezővonal nélküli utakra vonatkozó szabályozás túl szigorúnak tűnik (valójában nem az), akkor még mindig kisebb hiba, ha az egységes sebességhatárt 80 km/h-ban határozzák meg, mint a 90 km/h. Ez praktikusán a személygépkocsi, a motorkerékpár, valamint a 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó tehergépkocsi megengedett legnagyobb sebességének 10 km/h-val való csökkentését jelenti. Ez a laikusok körében nyilván átmeneti értetlenkedést, ellenállást szül, de ahogy az említett francia példa is mutatja, az emberek idővel elfogadják a változást.

A 39. § (3) bekezdése megnyitja a lehetőséget, hogy a kezelő a főszabály szerintihez képest nagyobb sebességhatárt állapítson meg. A nagyobb sebesség mindig nagyobb közlekedésbiztonsági kockázattal és nagyobb környezetterheléssel jár, ezért ezt a bekezdést a KRESZ alapelveivel ellentétesnek látjuk. Kérjük legalább az autópálya és az autópálya törlését a bekezdés szövegéből. De a köz jól felfogott érdekét ténylegesen a teljes bekezdés törlése szolgálná.

A 41. § (2) bekezdésében, valamint a 42. §-ban foglalt egyes sebességhatárokkal nem értünk egyet. Bár a kerékpárok sebességhatárainak kodifikálása nagyrészt hungarikum (legalábbis a sokkal szélesebb sebességspektrumú gépkocsikhoz képest több határérték

mindenképp), mégis úgy látjuk, hogy a hatályos jogszabály sebességhatárai realisabbak és jobban orientálják a kerékpárvezetőket abban, hogy kb. a mindenkori közlekedési környezetüknek megfelelő sebességet válasszanak. Csak az újabb járművek megjelenése miatti finomításukra látunk okot.

Javaslatunkat táblázatba foglaltuk:

Javasolt sebesség-határok km/h-ban	Vegyes járműforgalomban és nyitott kerékpársávban	Kerékpárúton*	Kerékpársávban	Gyalog- és kerékpárúton*	Járdán	Gyalogos-kerékpáros övezetben	Városközponti övezetben	Lakó-pihenő területen	Kerékpáros utcában	Iskolautcában	Iskolat környezetben
Kerékpár	eng.**	30	eng.**	20	10**	10/20***	30	20	30	10**	30
Pedelec	25	25	25	20	10**	10/20***	25	20	25	10**	25
Klgs. kerékpár	25	15	25	15	10**	10/20***	30	20	30	10**	30
Kisroller	25	25	25	20	10**	10/20***	25	20	25	10**	25
*Választható létesítményen is											
**Az úttestre engedélyezett sebességgel											
***Ha a két mód felületét elválasztották: 20 km/h, elválasztás hiányában 10 km/h											

Álláspontunk szerint kerékpárúton, kerékpársávon a 20 km/h sebességhatár teljesen indokolatlan.

A gyalogos létesítményeken a 10 km/h, a különféle csillapított környezetekben és a gyalog-és kerékpárutakon a 20 km/h sebességhatárral egyetértünk, ahogy azzal is, hogy vegyes járműforgalmú úttesten közlekedő kerékpárra fölösleges az úttestre engedélyezettől eltérő sebességhatárt megállapítani.

Azonban nem látjuk okát, hogy kerékpárúton a hagyományos kerékpárok miért ne közlekedhettek 30 km/h sebességgel, ahogy eddig is közlekedhettek. Az elektromos rásegítésű kerékpárok és kisrollerek, továbbá a különleges kerékpárok sebességhatárát kerékpárúton 25 km/h-ban, máshol a kerékpárokéval megegyezően javasoljuk megállapítani. A különleges kerékpárok esetében a kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton, választható létesítményen a szigorúbb, 15 km/h sebességhatárt a nagyobb méretük, tömegük és menetdinamikai sajátosságaik mellett az is indokolja, hogy ezen létesítmények tervezésekor a különleges kerékpárookra nem voltak figyelemmel.

A pedelecek és a rollerek kategóriába sorolásának a 25 km/h sebességhatár a feltétele, így elvileg nem is tudnak gyorsabban közlekedni.

A 43. § két bekezdése indokolatlanul és kockázatosan lazítja föl a hatályos jogszabály 26. § (4) bekezdésében foglaltakat: „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.”

Ez kulcsmondat, ezért véleményünk szerint a hatályos jogszabály idézett előírásának alkalmazása mindenkor szükséges. Tekintve, hogy a közúti biztonság legalapvetőbb feltétele, hogy a vezetők a járműveiket mindig meg tudják állítani a hatályos jogszabály hivatkozott bekezdésében foglaltaknak megfelelően, ezért a tervezet szerinti szűkítés súlyos közlekedésbiztonsági kockázatot hordoz.

A széles körben elterjedt ügyeskedés miatt az 54. §-t javasoljuk kiegészíteni a következő bekezdéssel: „(5) A vészvillogót szabálytalan megállás, várakozás leplezése céljából működtetni tilos.”

A 64. § (3) bekezdés da) és db) a hatályos KRESZ-hez képest –előre és hátra is 1 – 1 méterre nyúlhat ki a rakomány – jelentős szigorítást tartalmaz. Javasoljuk a hatályos szabályozás megtartását, mivel semmilyen közlekedésbiztonsági ok nem támasztja alá a szigorítás indokoltságát, azonban a szigorítás a gyakorlatban számos, kerékpárral biztonságosan elvégezhető szállítási feladatot ellehetetlenítene.

4.4. Ad V. Fejezet. A forgalmi műveletek

A 67. § (4) bekezdését javasoljuk kiegészíteni a gyalog- és kerékpárral.

A 69. § (4) bekezdésének a) és b) pontjából az derül ki, hogy motorkerékpárral és kettőnél több kerekű járművel nem kell a forgalmi sáv jobb szélén közlekedni, ha a forgalmi sáv középvezetékében biztonságosabb a közlekedés. Kerékpárra ez a felmentés nem érvényes, csak kerékpáros nyom jelzése esetén. Nehéz ezt nem úgy értelmezni, hogy kerékpárral a nem, vagy kevésbé biztonságos módon kell közlekedni, ha az adott helyszínen és forgalmi szituációban bármely okból nem a sáv jobb szélén biztonságos. Kérjük ennek módosítását.

A 76. § (1) bekezdés b) pontjának szövegében a *gépjármű forgalmat* kifejezés helyébe a *járműforgalmat* kifejezést ajánljuk. Ennek oka, hogy az országban számos helyen a nyílt villamospályára vezetik a kerékpárforgalmat, pl. nálunk Miskolcon így működik a sétálóutca teljes hosszában, vagy az Árpád utcában egy fonódó szakasz, de fővárosi példák is hozhatók (Mester utca, Frankel Leó utca, Jókai Mór utca). Vélelmezzük, hogy nem volt ilyen szándék, de a gépjárműforgalom kifejezéssel a jogalkotó lényegében betiltaná a jelenleg is működő forgalmi rendeket.

A 81. § (4) és (5) bekezdésében javasoljuk pontosítani, hogy a jobbra kanyarodásra fölkészülő gépjárművekkel a különleges forgalmi sávokba csak a besorolás rendjét jelző táblától lehessen besorolni. Ezt az illetéktelen sávhasználat visszaszoríthatósága

érdekében kérjük (senki ne hivatkozhasson arra, hogy jobbra kanyarodás céljából halad a buszsávban, kerékpársávban kilométereken keresztül).

A 83. §-t javasoljuk új bekezdéssel kiegészíteni, vagy az alábbiakat máshová fölvenni:
„Lakott területen 3500 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű gépjárművel – ha az úttesten vagy az úttest mellett egyenesen továbbhaladó kerékpárforgalomra, vagy a bekanyarodás helyénél átkelő gyalogosokra kell számítani – jobbra bekanyarodni legfeljebb 10 km/óra sebességgel lehet.”

A kanyarodási sebesség korlátozására a jobbhorgos elütések elleni védekezés céljából van szükség. A nagy méretű gépkocsik holttere is nagy, gyakori sérülési, sőt, halálozási ok, hogy ilyen gépkocsival elütik a holttérbe kerülő gyalogosan, vagy kerékpárral közlekedő embereket. Fontos, hogy a javaslat nem tehergépkocsira, hanem gépkocsira vonatkozik, mivel a holttér nem a gépkocsi jellegétől, hanem nagyrészt a méretétől függ, így a veszély pl. autóbuszok kanyarodásakor is fennáll. Azért kérjük lakott területen, mert ott jellemző az úttest mellett vezetett járda és/vagy kerékpárút, és ott jellemző a sűrű kanyarodási lehetőség.

Javaslatunk a hasonló német szabályt veszi alapul, amely még szigorúbb, amennyiben lépésben haladást (Schrittgeschwindigkeit) ír elő.

A 85. § (3) bekezdése két esetben is fölmentést ad az előzési tilalom alól:

- egyenrangú utak kereszteződésében,
- az útkereszteződés felé védett úton közeledők számára.

A szabály egyenrangú utak kereszteződésében eleve ellentétes a kezelői céllal, hiszen egyenrangú csomópontokat csillapított övezetekben érdemes kijelölni, ahol viszonylag csekély a gépjárműforgalom volumene, ahol a cél a sebesség mérséklése. Így az elvárt közlekedési magatartás biztosan nem az előzés lesz.

A kereszteződéshez a védett úton érkezők előzési lehetőségét a hatályos jogszabály is biztosítja, a következményekkel szinte naponta szembesülünk: gyakoriak az ütközések, a személyi sérülés, az anyagi kár e szabály miatt. Hosszas szöveges indoklás helyett Vörös László baleseti helyszínélő [kitűnő videóját](#) hivatkozzuk, amely nagyon szemléletesen mutatja be a problémát.

Ha valóban cél a közlekedés biztonságának javítása, akkor a (3) bekezdés b) pontja szövegének rövidítése indokolt, elegendő ennyi: *„az útkereszteződés előtt 20 méter távolságtól az útkereszteződés elhagyásáig”*.

A 92. § (2) bekezdését javasoljuk kiegészíteni a gyalog- és kerékpárúttal.

A 93. § rendelkezései a normaszöveg-tervezet hét alapelve közül legalább hárommal szöges ellentétben állnak:

- az emberi élet védelméről szólóval, továbbá a legvédtelenebbekről szólóval (a tervezet szóhasználatában: a gyengébb védelme az erősebbel szemben) a nagy méretű és nagy tömegű járművek számára a hatályoshoz képest engedményeket tevő szabályok, mivel a legvédtelenebb úthasználók észlelhetősége romlik,
- a vagyonbiztonság elvével ellentétes a hatályos szabályokhoz képest jóval nagyobb tömegű gépkocsik fölengedése a járdára, amely a sokféle egyébként is rossz állapotú, de biztosan nem 2 – 3 tonnás gépkocsik tengelynyomásának elviselésére méretezett járdák tönkremenetelét, ezzel óriási nemzetgazdasági kárt okoz,
- az együttműködési kötelezettség, kulturált közlekedés alapelveivel (ha úgy kell közlekedni, hogy másokat a közlekedésükben ne akadályozzunk, indokolatlanul ne zavarjunk, akkor a járdára járművel felállás önmagában sem értelmezhető, a hatályos szabályok durva módosítása pedig végképp nem).

A tervezett szabályozás leginkább városi környezetben okoz gondot, és drasztikusan rontja a városaink élhetőségét, negligálja fenntarthatóság szempontjait.

Főbb problémák a 93. §-ban foglaltakkal:

1. A (2) bekezdés alapján a korábbi 5,5-ről 3 m-re csökken az a szélesség, amely szükséges ahhoz, hogy egyirányú fogalmú úton megállni, vagy várakozni lehessen.
2. A (3) bekezdés b) pontja szerinti lehetőség eddig a kétkerekű kerékpárokra is vonatkozott. Szükségesnek tartjuk a kerékpárra is kiterjeszteni, mivel a lehetőség megvonásának nincs racionális oka.
3. Az (5) bekezdés alapján a jelenleg hatályos szabály szerinti 1000 kg-os tengelynyomás-határérték 75%-kal nő, ennyivel nehezebb gépkocsikat engedne föl a tervezet a járdára, ami már önmagában is nagy baj. Rendkívül súlyos hiba, hogy míg a hatályos jogszabály 40. § (8) bekezdése viszonylag korrekt feltételeket szab meg a járdára történő fölállás feltételeiként, amelyeknek együttesen kell teljesülniük, addig a tervezetben a négy feltétel közül kettő hiányzik, a maradék kettő pedig vaglyagos. Ez megágyaz a köznyelvben táhóparkolásnak nevezett jelenségnek, és civilizált európai városokban elfogadhatatlan.
4. Teljesen érthetetlen, hogyan kerülhetett a tervezetbe a (6) bekezdésben foglalt egy perces járdára fölállási lehetőség. Ez összeegyeztethetetlen a kulturált közlekedés fogalmával. Ráadásul súlyosan aláássa a közlekedési morált, olyan gumiszabály, amelynek betartása a gyakorlatban ellenőrizhetetlen, így legalizálja a szabálytalan parkolást.

Magyarország városainak fejlődését az szolgálja, ha a járdák normális állapotban maradnak, ezért a tervezetben foglaltak helyett legalább a jelenleg hatályos, vonatkozó

szabályok megtartását, innovatív szándék esetén a járdán gépjárművel történő megállás, várakozás szabályainak további szigorítását is indokoltnak tartjuk.

A 94. § (1) bekezdése c) pontjának törlését javasoljuk. Ha a segítségre szoruló személy állapota sürgős ellátást igénylő, akkor nem a házi orvos, hanem a mentőszolgálat vonul ki hozzá. Amikor a házi orvos látogatja a betegét, nem okoz a beteg számára életveszélyt, vagy állapotromlást, ha orvosa az adott környéken kijelölt várakozóhelyen állítja le gépkocsiját.

Ráadásul a normaszöveg-tervezet meglehetősen furcsán fogalmaz: ha a gépkocsit a házi orvos vezeti, akkor az utolsó betegétől hazatérőben még fölállhat a mozi, vagy a színház előtti járdára, és szabályosan várakozik, amíg nézi az előadást. Abban az esetben, ha ugyanez az orvos a betegét megy ellátni, várakozása szabálytalan lesz, ha pl. karja törött, emiatt az asszisztense vezeti ugyanazt az autót.

A közúti biztonságra veszélyes problémák a 94. § (3) bekezdésében:

1. Hiányzik az olyan helyen történő megállás tilalma, ahol a jármű jelzőlámpa vagy jelzőtábla jelzésének az észlelését akadályozza.
2. A (3) bekezdés a) pontja szerinti tilalom 5 m-es hosszát kevésnek találjuk (javasoljuk 10 m-re növelni), nemcsak gyalogosbiztonsági okból, hanem azért is, mert szűk utcák kereszteződéseiben a gépkocsik egymás közti elsőbbségadását, a másik észlelését is nagyon megnehezítik (bár a német StVO is 5 m-t ír elő főszabályként, de ha az úttesttől jobbra kerékpárút van, akkor már 8 m a tiltás hossza, azonban a lengyelek, a britek, a dánok, a svédek az 5 helyett már egységesen 10 m-ben határozzák meg a tiltás hosszát).
3. A gyalogos-átkelőhelyek előtti megállási tilalmat először minden járműre egységesen – az 1968. évi Bécsi Közúti Közlekedési Egyezményt kiegészítő 1971. évi európai Megállapodás Függelékének 18. pontjában előírt – 5 m-ben az 1/1975 KPM–BM együttes rendelet állapította meg, majd a személygépkocsitól nagyobb járművekre vonatkozóan 15 m-re növelve a megállási tilalom hosszát a 2/1984 (I.29.) KM–BM együttes rendelet 25. § (2) bekezdése szigorította. 1984 óta a gépkocsik mérete jelentősen növekedett, ezért vélelmeztük, hogy ezek a hosszak már nem elegendőek az átkelőhelyen a kölcsönös észlelhetőség biztosítására. Egyesületünk 2018-ban kísérleteket végzett e feltételezés igazolására ([a kísérletek leírását lásd itt, pp. 67 – 76](#)). Az eredmények ([lásd itt, pp. 107 – 114](#)) nem támasztották alá, hogy a méretnövekedéssel arányosan nő a kitakarás, ellenben kiderült, hogy a megközelítés sebessége a meghatározó, és hogy a jogszabályi értékek súlyosan elégtelenek.

Ehhez képest a tervezet az egységes 5 m-rel az 1984 előtti állapotba lökne vissza, ami életveszélyes.

A nemzetközi gyakorlatban ugyan még sokfelé előfordul az 5 m, de pl.

Svédországban, Dániában, Lengyelországban már 10 m, Romániában pedig 25 m (sic!) a gyalogos-átkelőhely előtti megállási tilalom hossza.

Azt kérjük, hogy a jogalkotó fordítsa meg a tervezetet: a hatályos 5 és 15 m-ből

ne egységes 5 m, hanem egységes 15 m legyen a gyalogosok egészségének megóvása érdekében, és azért, hogy a vezetők ne váljanak elkövetővé.

4. A 94. § (3) bekezdés c) pontjához további észrevételünk, hogy a biztonság érdekében akkor is szükséges a megállási tilalom (mert akkor is lehet takaró hatás), ha a gyalogos járdafülről lép az úttestre, ezért javasoljuk törölni a *„ha a gyalogosok számára nem készült olyan gyalogos-felállóhely, amely benyúlik az úttestre a forgalmi sáv széléig”* kitélt. Továbbá kérjük a gyalogos-átkelőhely előtti járdaszakaszon történő megállás explicit tiltását is, mert az ott álló gépjármű kitakaró hatása is hozzájárulhat (és számos esetben ténylegesen is hozzájárult) a gyalogselüléshez.
5. A fentebb hivatkozott tanulmányunk is foglalkozott vele, de enélkül is nyilvánvaló, hogy a gyalogos-átkelőhelyek *utáni* útszakaszon történő megállás, várakozás is veszélyhelyzetet teremt, hiszen az az ellenkező irányból érkező járművek vezetői és a nekik balról érkező átkelni szándékozók kölcsönös észlelhetőségét nehezíti. Ezért rendelkezik úgy pl. a lengyel jogszabály, hogy kétirányú, kétsávos utakon a gyalogos-átkelőhely után is érvényes a 10 m-es megállási tilalom. Mi úgy látjuk, hogy ebben a helyzetben rövidebb tiltás is elegendő, de a tiltásra az átkelőhelyek után is szükség van.
6. Mindezek alapján szövegjavaslatunk a (3) bekezdés c) pontjára: *„a gyalogos-átkelőhely előtt 15 méter, továbbá kétirányú járműforgalom esetén a gyalogos-átkelőhely után 5 méter távolságon belül az úttesten és a járdán is”*.
7. Nem világos – sőt, a vasúti átjárók szörnyű közlekedésbiztonsági helyzetét ismerve egyszerűen döbbenetes –, hogy a vasúti átjárók előtti és utáni megállási tilalom hosszát miért kell egyharmadával, 30-ról 20 m-re csökkenteni. A biztonságot az szolgálja, ha a tilalom hossza változatlan marad.

A 94. § (3) bekezdés n) pontja szerinti tiltás álláspontunk szerint fölösleges és életszerűtlen. Ezért erre a helyzetre a hatályos jogszabály 40. § (4) bekezdésében foglaltak megtartását javasoljuk.

A 95. § (1) bekezdésének törlését javasoljuk, mivel ez a szabályozás a gyakorlatban súlyosan aláássa a közlekedési morált, összeegyeztethetetlen a kulturált közlekedéssel. Arról nem is szólva, hogy kerékpársávon egyébként sem képzelhető el, mivel a kerékpársáv hosszirányú burkolati jele a kivételes helyzetektől eltekintve folytonos vonal, funkcióját tekintve záróvonalként kell működnie, tehát nem átléphető. A védett kerékpársávokat pedig éppen azért választják el fizikai megoldással az úttest többi részétől, hogy a kerékpársávba ne lehessen illetéktelen járművel belépni.

A 97. § (2), valamint a 99. § (2) bekezdés törlését különösen fontosnak tartjuk. E bekezdésekben foglalt rendelkezések a közúti közlekedés, különösen a városi közúti közlekedés viszonyainak rendezésére nemcsak alkalmatlanok, hanem a városi autóhasználat ellehetetlenülésével, de legalábbis megnehezítésével járhatnak.

A 3. § (5) bekezdésének fogalmaiból nem derül ki, hogy a megállás mennyi idő múlva és/vagy feltétel bekövetkezte esetén változik át várakozásba (a tervezet szóhasználatában: parkolásba):

„16. megállás: a jármű tervezett kilépése a közúti forgalomból vagy az úttest forgalmából”

„17. parkolás: a jármű tervezett helyben maradása a megállás után”.

Azzal, hogy a 97. § (2) bekezdése kiveszi a várakozás/parkolás fogalma, tartalma alól az olyan helyben maradást, amikor a vezető a járműnél marad, jelentős mértékben kiüresíti a várakozás/parkolás fogalmát, hiszen bárki találhat olyan – vezetői engedéllyel rendelkező – rokont, ismerőst, aki hajlandó akár szívességből pl. rejtvényt fejtve elüldögélni az autóban, amíg a tényleges vezető visszaérkezik az autójához, hosszan foglalva a várakozóhelyet. Ez a szabály könnyedén kijátszhatóvá teszi a díjköteles várakozást.

Pedig arra, hogy a díjköteles várakozás kivégzése nem jó ötlet, már van komoly hazai tapasztalat. A COVID járvány idején bevezetett díjmentesség hatására korábban sosem érzékelt mértékű parkolási gondok keletkeztek, amelyek csak a díjmentesség megszűnését követően oldódtak meg. A történetek fényesen bizonyították, hogy a közúti közlekedés működőképességének megőrzéséhez nélkülözhetetlen a díjköteles várakozás keresletszabályozó szerepe. És akkor még nem szóltunk a fenntarthatósági szempontokról, arról, hogy a teremtett környezet védelméről szóló alapelv is sérül.

Ez a teljesen értelmetlen szabály tehát végső soron ugyanazt a kört lehetetleníti el, amelyiket kedvezményezi.

Holott ismert a jó megoldás a problémára. *Fülöp – Fülöp – Major: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban* c. alapvető munkájából idézzük: „A megállás a járművel a be- és kiszálláshoz, vagy a folyamatos fel- és lerakáshoz szükséges ideig történő egy helyben tartózkodás. A megfogalmazásból megállapítható, hogy a megállásnak időkorlátja nincs, csak a folyamatos rakodás jelenik meg korlátozásként. Megállásnak minősülhet a bármely okból történő egy helyben tartózkodás is, de ekkor két feltétel egyidejű fennállása is szükséges, mégpedig az ilyen egyhelyben tartózkodás csak akkor minősül megállásnak, ha a járművezető a járműnél marad és az egyhelyben tartózkodás legfeljebb öt percig tart. A megállásnál hosszabb ideig történő egy helyben tartózkodás a várakozás.”

A 99. § (2) bekezdése pedig nem más, mint az ügyeskedés, a szélhámosság jogszabályi szintre emelése.

A 100. § (1) bekezdésének pontosítását javasoljuk: „Amennyiben a jármű nem rendelkezik érvényes hatósági engedéllyel és hatósági jelzéssel, akkor a járművet **tilos**

közterületen tárolni.” Nem szolgálja a közérdeket, ha a közterületet – beleértve a közúthálózat elemeit is – közlekedésre nem alkalmas járművek foglalják el.

4.5. Ad VII. Fejezet. Egyes közúti létesítmények használatának szabályai

A 116. § (2) bekezdés i) pontjának pontosítását, kiegészítését javasoljuk, az egyértelműség érdekében, és az illegális sávhasználat könnyebb ellenőrizhetősége miatt:

„a besorolás rendjét jelző táblától bármely, jobbra kanyarodásra készülő jármű”.

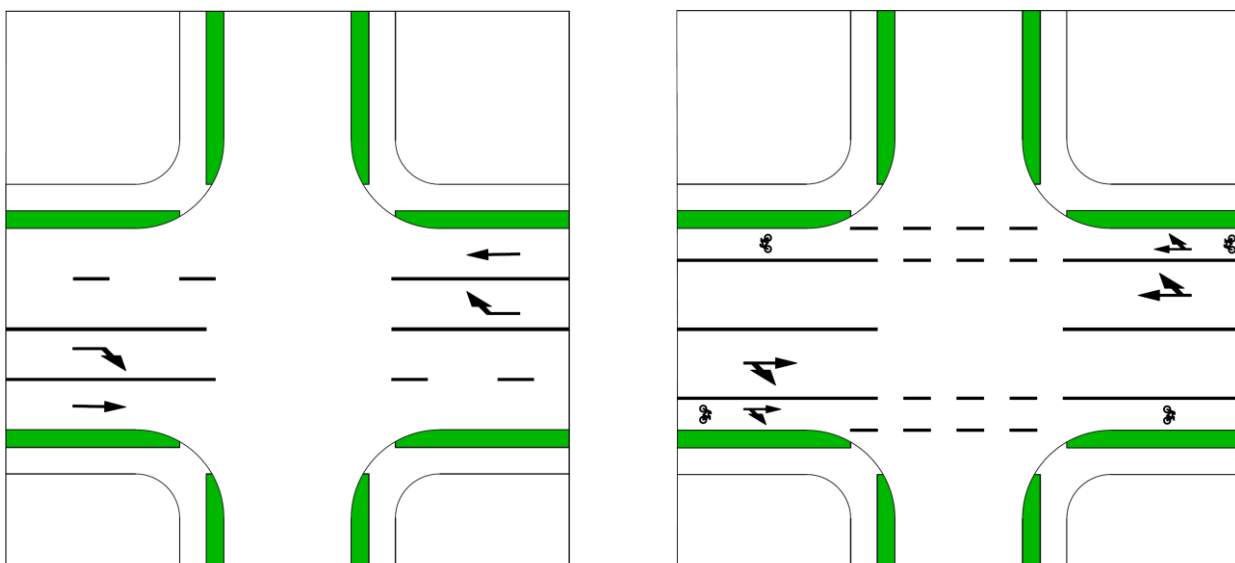
A 117. § (3) bekezdésének szövege helyett a következő szöveget javasoljuk:

„A kerékpársávot jobbra kanyarodás során más járművel a besorolás rendjét jelző táblától lehet és kell igénybe venni.”

A jobbra kanyarodás kérdéskörénél két szempont ütközik:

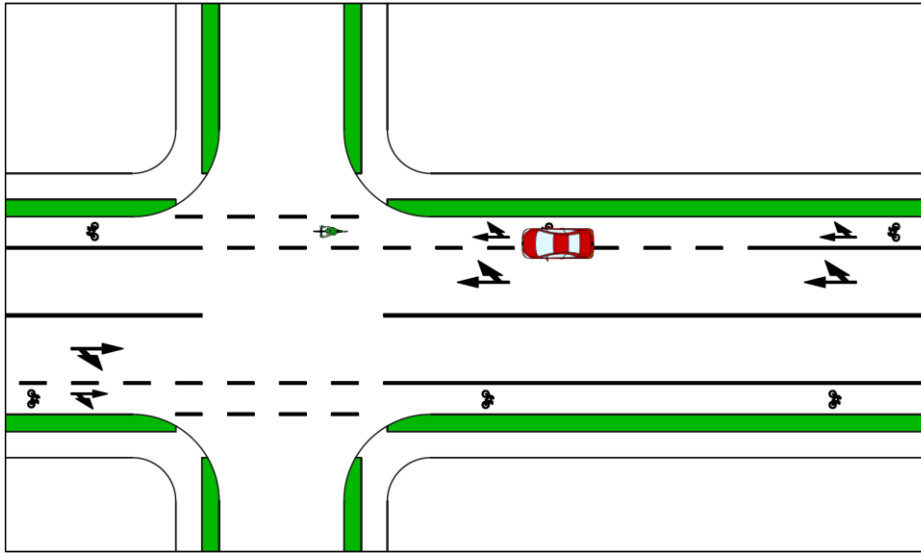
- egyfelől a kerékpársáv célja a sávhasználók védelme, és közlekedési térrészük elválasztása a gépjárműforgalomtól,
- másfelől kereszteződésekben a keresztező áramlatok konfliktusmezőjének kezelése.

Az a természetes, hogy ha a kereszteződéshez két, azonos irányú általános forgalmi sáv vezet, akkor a jobbra kanyarodásra a jobb oldali jelölik ki, így a jobbra kanyarodók nem kerülhetnek konfliktusba az egyenesen haladókkal. Ha azonban a jobb oldali sáv mellett, nyilván attól jobbra, kerékpársáv is van (lásd a jobb oldali rajzot), akkor azzal analóg helyzet jön létre, mintha kettő általános forgalmi sáv esetén a bal oldali lenne kijelölve jobbra kanyarodásra, a jobb oldali pedig egyenes irányba történő továbbhaladásra (lásd a bal oldali rajzot).

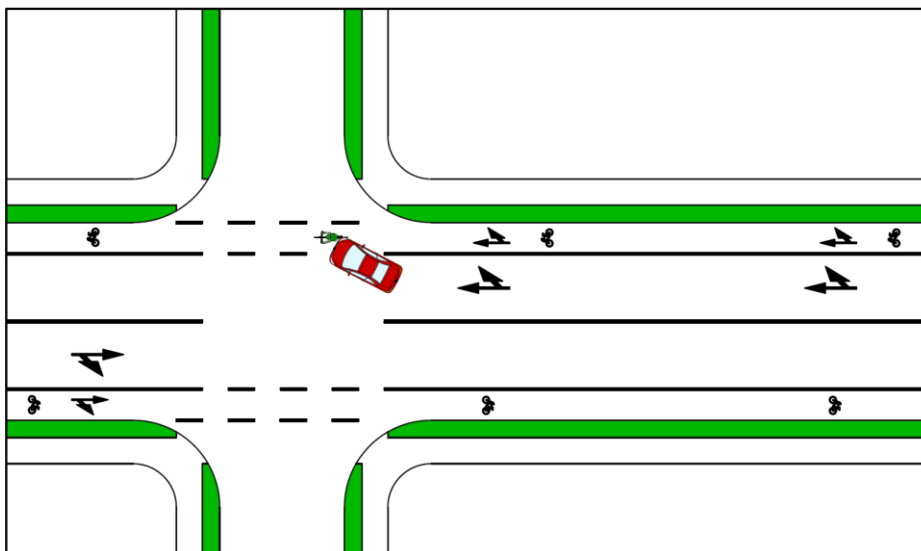


Ilyen forgalmi rendet persze senki sem tervez, kerékpársáv léte esetén ezért megoldást kell találni a potenciális konfliktusok kezelésére.

Az ütköző forgalmi műveleteket időben vagy térben lehet szétválasztani. Időbeli szétválasztásra nyílt lehetőség jelzőlámpás irányításnál a fázisok szétválasztásával, vagy a kerékpárosjelzőn előnyítás biztosításával. Minden más esetben csak a térbeli széthúzással csökkenthető az esetleges ütközések kockázata.



Ilyenkor a kerékpársáv kereszteződés előtti szakaszán annak vonalát megszagatják, hogy a gépkocsikkal a jobbra kanyarodásra már a kerékpársávból lehessen (kelljen) fölkészülni. A gépkocsi kerékpársávba lépésénél vezetőiknek csak arra kell figyelniük, hogy a sávban érkező rollerek, kerékpárok számára megadják az elsőbbséget. Innentől már egymás mögött haladnak, keresztirányú konfliktusba nem kerülhetnek. A kereszteződéshez érkeve – ami tehát a kerékpárok és a gépkocsi fonódása után térben és időben is később történik – minden vezető a kereszteződésen történő áthaladáshoz szükséges összes további dologra figyelhet.



Ha azonban a két áramlat keresztezése a keresztezési sokszögben történik, akkor a vezetők figyelme megoszlik, csatornkapacitásuk elégtelen lehet, emiatt könnyebben hibáznak, és bekövetkezik az ütközés.

A nemzetközi tapasztalatok, baleset- és konfliktuselemzések alapján emiatt állapította meg a 289/2009. Korm. rendelet 14. § (1) bekezdése a hatályos jogszabály 31. § (3) bekezdésének második mondatát, amely hasonlóan feltételes szabály, mint a tervezetben olvasható. Mivel a fonódó kanyarodás adja a nagyobb biztonságot, javaslatunk célja, hogy ez ne opcionálisan, hanem főszabályként jelenjen meg.

Megjegyezzük, hogy a normaszöveg-tervezet 85. § (4) és (5) bekezdése ugyanezt a problémát még jól kezeli.

A 117. § (4) bekezdésének kiegészítését javasoljuk: *„A nyitott kerékpársávra rá lehet hajtani, ha az egymással szemben haladó járműveknek ki kell térniük egymás elől, vagy ha a nyitott kerékpársáv melletti forgalmi sávban haladó jármű szélessége miatt a saját sávjában nem fér el. A művelet megkezdésekor a nyitott kerékpársávban folyamatosan haladó sávhasználók részére elsőbbséget kell adni.”*

A (4) bekezdés tervezetben szereplő mondatának kiegészítéséhez: a nyitott kerékpársáv klasszikus alkalmazási módja mellett bizonyos körülmények között alkalmas például arra is, hogy csomóponti környezet kötöttsége esetén a járműosztályozóban az általános forgalmi sávokkal fonódó sávként kialakítva segítse a biztonságos közlekedést. A javasolt kiegészítés hiányában a KRESZ indokolatlanul korlátozná a tervezők lehetőségeit.

A javasolt új mondathoz: a nyitott kerékpársáv létesítésének célja, hogy szegélyen belül, külön kerékpárforgalmi létesítmény építése nélkül biztosítson dedikált felületet, nyújtson bizonyos védelmet a kerékpárok, rollerek biztonságos haladásához olyan szakaszokon, ahol a gépjárműforgalom volumene és összetétele ezt megengedi. E cél teljesüléséhez fontos, hogy a sávon belül a védeni kívánt sávhasználók prioritását a KRESZ explicit is kifejezze.

A 117. § tervezetben szereplő (5) bekezdését törlésre javasoljuk. Az ingatlankapcsolatok, várakozóhelyek kiszolgálhatóságának biztosítása nem a KRESZ-ben szabályozandó kérdés, hanem forgalomtechnikai tervezői feladat (egyszerűen a megfelelő szelvényeknél meg kell szaggatni a kerékpársáv folytonos vonalát).

A 29. és a 30. alcím alatti, a korlátozott forgalmú övezetekre vonatkozó javaslatainkat lásd állásfoglalásunk 6. fejezetében.

4.6. Ad VIII. Fejezet. Egyes járművek közlekedésére vonatkozó szabályok

A 141. § (1) bekezdésének szövege helyett az alábbi szöveget javasoljuk (összefüggésben a 36. Közlekedés különleges kerékpárral alcímhez tett javaslatainkkal):

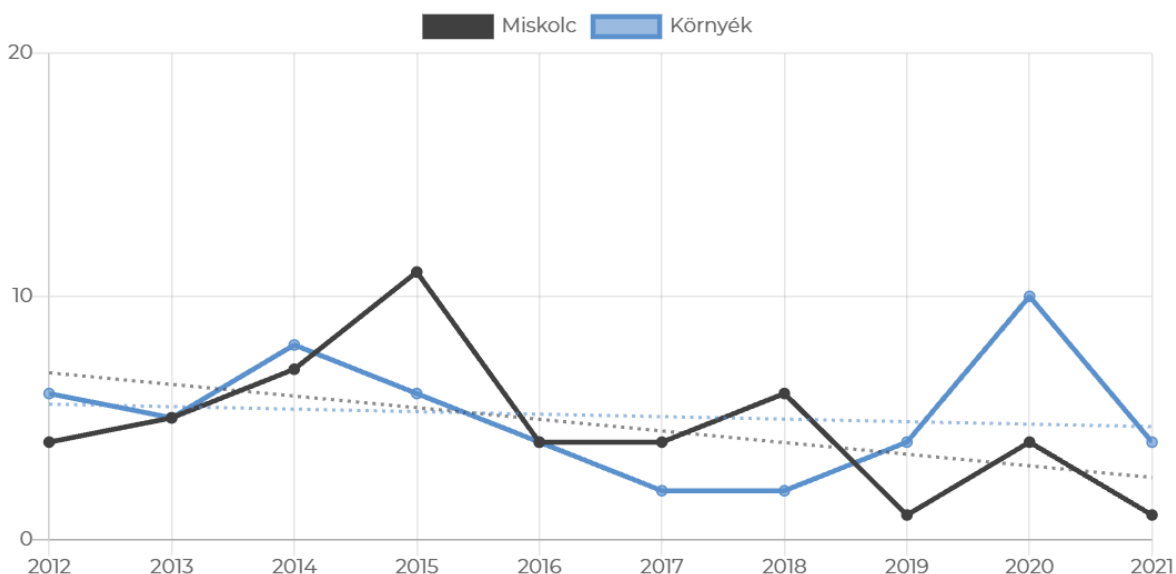
„141. § Kerékpárral közlekedésre a járműközlekedés általános szabályait az ezen rendeletben foglalt eltérésekkel együtt kell alkalmazni.

Különleges kerékpárral közlekedésre a kerékpárközlekedés szabályait kell alkalmazni, figyelembe véve az ezen rendeletben foglalt eltéréseket.”

A 141. § (3) bekezdésében foglaltakkal nem értünk egyet, mert azt indokolatlan túlszabályozásnak tartjuk.

2012. augusztus 24-től élt a 228/2012. (VIII. 23.) Korm. rendelet 5. § (2) bekezdésével megállapított szabály, amely – akkor még a főútvonalon kerékpározás esetét kivéve – megengedte, hogy akkor is lehessen kerékpárt vezetni, ha a vezető szervezetében olyan mennyiségű alkohol van, amely a vezetési képességét még nem befolyásolja. Annak idején magunk is tartottunk attól, hogy ez a szabály a sérülések számának növekedésével járhat. Ehhez képest a 172/2014. (VII. 18.) Korm. rendelet 1. §-a tovább lazította a szabályt, ekkortól már főútvonalra is vonatkozik a könnyítés.

Egyesületünk 2023-ban [összefoglaló tanulmányban](#) vizsgálta a Miskolcon és a város környékén tíz esztendő (2012 – 2021) alatt ismertté vált, kerékpározókat érintő személyi sérüléssel közúti közlekedési incidenseket (baleseteket), és a tanulmány 3.8. pontjában a 106. oldaltól mutattuk be az alkohol szerepét.



A fenti, tanulmányunkból származó [diagramon](#) a pontozott trendvonalak szemléletesen mutatják, hogy a hivatkozott két intézkedés hatására semmivel sem nőtt az ittas kerékpározók sérülésének száma, épp ellenkezőleg, Miskolcon szépen eső a trendvonal, de a városkörnyéken is megfigyelhető szerény mértékű csökkenés. Országosan nem vizsgáltuk a kérdést, de nincs tudomásunk arról, hogy jelentősen más lenne a kép, és okunk sincs ezt feltételezni.

Az esetszámok csökkenő trendje számunkra azt támasztja alá, hogy a ma hatályos szabályozás jó, bevált, ezért nem látunk okot a módosítására.

A 141. § (4) bekezdésébe javasoljuk áthelyezni a 156. § (2) bekezdésének rendelkezését.

Szövegtervezetünk a kerékpárvezetők alkoholfogyasztásának könnyebben áttekinthető és egyszerűen megérthető szabályozására a tervezet 141. § (3) – (5), és a 156. § (2) bekezdése helyett:

„141. §

(3) A kerékpárvezető szervezetében – a járművezetőkre vonatkozó főszabálytól eltérően – megengedett szeszesital fogyasztásából származó csekély mennyiségű alkohol jelenléte, amennyiben járműve biztonságos vezetésére képes állapotban van.

(4) A kerékpárvezető szervezetében egyáltalán nem lehet szeszes ital fogyasztásából származó alkohol, ha

- a) közlekedése során tizenkettedik életévét be nem töltött gyermekekre felügyel, vagy
- b) utast szállít, vagy
- c) különleges kerékpárt vezet, vagy
- d) sportkerékpározó.”

(Itt jegyezzük meg, hogy a normaszöveg-tervezet 141. § (4) bekezdésének szövege helytelenül hivatkozik a járműközlekedés általános szabályaira, hiszen a járművezetők alkoholfogyasztását nem a tervezet IV. Fejezete, hanem a III. Fejezet 7. alcíme szabályozza.)

A 142. § (1) bekezdésének törlését javasoljuk: nem a KRESZ-ben, hanem a szülői nevelés körében kezelendő kérdés. A KRESZ annyit segíthet a szülőnek, hogy jogszerűvé teszi a járda használatát, illetve, hogy jogszerűvé teszi, hogy a szülő kísérhesse a gyermeket (ez a második bekezdésben meg is van).

A 143. § a nyilvánosságra hozott változatban nem szolgálja megfelelően sem a közlekedés biztonságát, sem a kerékpározás fejlesztésének a *Nemzeti Kerékpáros Stratégiában* megfogalmazott céljait. Ezért a főbb problémák vázolását követően új szövegjavaslatot teszünk.

A 143. § (1) bekezdésének felsorolásához tett észrevételeink:

1. A kerékpározóknak a kerékpáros nyom útburkolati jelekkel kijelölt nyomvonalra szorítása súlyos sérüléseket okozhat, ezért a c) pontban foglaltak felelősséggel nem támogathatók, törlését kérjük. A kerékpáros nyomok eddig ajánlásként, figyelemfelhívásként funkcionáltak. Erre korlátozottan alkalmasak ugyan, de kötelezően követendő nyomvonalként semmiképpen sem biztonságosak: a folyamatosan változó burkolatállapotok, a kátyúk, megsüllyedt aknafedlapok nem teszik lehetővé vonalszerűen meghatározott nyomvonal folyamatos, biztonságos követését, de akár forgalmi okból is szükség lehet korrekcióra.
2. A védelmi sávrészre vonatkozóan megismételjük a 3.1. pontban, a fogalom meghatározása kapcsán írott észrevételünket, melynek lényege, hogy a védelmi sávrész 1,0 m szélességben nem biztonságnövelő, hanem húsdaráló, 1,5 m szélesség szükséges, továbbá tisztázandó a fogalom értelmezése speciális esetekben.

A 143. § (1) – (5) bekezdésének törlését, majd helyettük az alábbi új (1) – (5) bekezdés fölvételét javasoljuk:

„143. § (1) Kerékpárral folyamatosan haladni

- a) a kerékpáros létesítményeken, ezek hiányában*
- b) a gyalogos-kerékpáros létesítményeken, ha van elválasztás, akkor ezen létesítmények kerékpározásra kijelölt felületén, ezek hiányában*
- c) a kerékpározhatóként megjelölt buszsávban, ennek hiányában*
- d) a választható létesítményeken, vagy a kerékpárvezető döntése szerint*
- e) a menetirány szerinti jobb oldalon, a szilárd burkolatú útpadkán, útpadka hiányában*
- f) az úttest menetirány szerinti jobb oldalán, ha az veszéllyel nem jár, a védelmi sávrészben⁴ kell.”*

143. § (2) Az (1) bekezdés a), b) és d) pontjában foglaltaktól eltérően, lakott területen az úttest menetirány szerinti bal oldala mellett vezető kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton, továbbá választható létesítményen csak akkor lehet kerékpárral közlekedni, ha ezt a jelzőtábla alatt elhelyezett Kétirányú forgalom kiegészítő táblával engedélyezték.

143. § (2) Ahol az (1) bekezdés szerint az úttesten kell kerékpározni, de az úttest – a forgalom jellege vagy más ok miatt – a biztonságos kerékpárközlekedésre alkalmatlan, vagy az úttesten kerékpározni tilos, ott megengedett kerékpárral a gyalogosforgalom zavarása nélkül a járdán közlekedni.

143. § (3) Ahol az (1) bekezdés b) szerint a gyalog- és kerékpárúton kell kerékpározni, de a gyalog- és kerékpárúton a gyalogosok forgalma a kerékpárok haladását akadályozná, ott kerékpárral az úttesten is megengedett közlekedni.

⁴ Amennyiben a védelmi sávrész fogalma benne marad a jogszabályban.

143. § (4) Különleges kerékpárral a kerékpárvezető döntése szerint az úttesten, vagy a kerékpáros létesítményen, gyalogos-kerékpáros létesítményen, választható létesítményen is lehet közlekedni.

(5) Különleges kerékpárral járdán közlekedni tilos.

Javaslatunk magyarázata:

- az egyszerűsítés és könnyebb áttekinthetőség érdekében a tervezet (1) és (2) bekezdését összevontuk,
- logikai sorrendre törekedve az általánostól [javasolt (1) bekezdés] haladtunk a speciális esetek felé,
- a kerékpáros utca tartalmát tekintve normál úttest, néhány, a kerékpározás biztonságát és komfortját növelő speciális szabállyal (gépjárművek célforgalmi és 30 km/h sebességkorlátozása, kerékpározók egymás mellett haladása), emiatt önmagában nem tekintjük kerékpáros létesítménynek, nyilvánvaló, hogy kerékpáros utcában kerékpározni az úttesten kell,
- javaslatunk tartalmazza a választható létesítmény fogalmát, amely a D osztályú kötelező jelzőtábla helyett E osztályú, különleges szabályokat jelző táblával jelölhető, igazodva egyre több európai állam gyakorlatához és itthon még új eszközt adva a közútkezelők számára, hogy a mérnökszakmailag indokolt esetekben alkalmazhassák,
- a választható létesítmények lehetőséget nyújtanak a főszabály szerint kerékpárút-használatra kötelezettek számára a fakultatív igénybevételre, ilyenkor a vegyes járműforgalomban tapasztaltabb, kerékpárkezelésben gyakorlottabb kerékpárvezetők az úttesten haladhatnak,
- a kötelező használat alóli fölmentés különösen a régebbi építésű, szakszerűtlenül tervezett és rossz állapotú létesítmények esetén alkalmas a közlekedés biztonságának javítására, mert az ilyen létesítmények a statisztikák és a tapasztalatok alapján számos helyszínen sokkal veszélyesebbek, mint a vegyes járműforgalomban kerékpározás,
- az, hogy a fakultatív használat kodifikálása nem általános szabályként, hanem jelzőtáblával engedélyezhető fölmentésként történik, biztosítja a közútkezelő mérlegelési lehetőségét, hogy ott alkalmazza, ahol a kerékpáros létesítmény és a párhuzamos úttest műszaki és forgalmi jellemzői alapján valóban előnnyel jár,
- a járdán kerékpározás szerintünk helyesen megállapított sebességhatárát (a gyalogosforgalomhoz igazodó, de legfeljebb 10 km/h) azért nem tartalmazza a javasolt 143. § (2), mert fentebbi javaslatunk (vö. tanulmányunk 2.4. pontja) szerint egy helyre, célszerűen egy táblázatba javasoljuk összegyűjteni az összes sebességhatárt,
- a gyalogosforgalom elsőbbségének biztosítását pedig azért hagytuk ki, mert véleményünk szerint a zavarás tilalma magában foglalja a gyalogosok elsőbbségét, így ez csak szószaporítás, ismétlés lenne,

- a javasolt új (3) bekezdés a tervezetből hiányzik, ma azonban hatályos [13. § (2) bekezdés] és a gyakorlatban jól működő szabály, ezért megtartásra érdemesnek gondoljuk,
- a különleges kerékpárok szabályozásánál abból indultunk ki, hogy Magyarország kerékpárút-hálózata többségében súlyosan elmaradott műszaki színvonalú, zömében egyoldali kétirányú, elégtelen burkolatszélességű, a helyszínrajzi ívek kedvezőtlenek, így a különleges kerékpárok közlekedésére kevésbé alkalmas, ugyanakkor jogos igény a különleges kerékpárok használói részéről, hogy ők is a nagyobb veszélypotenciálú gépjárműforgalomtól védetten közlekedhessenek,
- mivel sem a különleges kerékpárok úttestre kényszerítése, sem a kerékpárforgalmi hálózatra kényszerítése nem jó megoldás, ezért véleményünk szerint a reális kompromisszum az lehet, ha a különleges kerékpárok vezetőire bízunk, hogy milyen felületen kívánnak közlekedni, így azok forgalma várhatóan megoszlik az úttest és a kerékpárforgalmi létesítmények között,
- a különleges kerékpárok nagyon változatosak, de általánosságban igaz, hogy nagyobb tömegűek a kerékpároknál, ezért indokoltnak tartjuk, hogy kerékpárok között, szűk keresztmetszetekben közlekedve nagyobb figyelemmel és korlátozott, legfeljebb 15 km/h sebességgel haladjanak (lásd a sebességhatároknál), ugyanez indokolja a járdázás tiltását is.

A tervezet 144. §-ában foglaltak helyett az alábbi szövegjavaslatot tesszük:

„144. §

(1) A nyitott kerékpársávban, a kerékpározható buszsávban, a szilárd burkolatú útpadkán, az úttest jobb oldalán és a védelmi sávrészben kerékpárral egy sorban kell haladni.

(2) Ha elegendő hely áll rendelkezésre, a kerékpársávban, a kerékpárúton, a gyalog-és kerékpárúton és a csillapított forgalmú területeken – kivéve a gyalogosövezetet – más úthasználók zavarása nélkül két kerékpár egymás mellett is közlekedhet.

(3) Ha az út- és forgalmi viszonyok lehetővé teszik, lakott területen kívül a legalább négy, legfeljebb tizenkét kerékpárból – ide nem értve a különleges kerékpárt – álló csoport az úttest menetirány szerinti jobb oldalán, egymás mellett két sorban is haladhat.

(4) A (3) bekezdés szerint közlekedő csoportok között legalább olyan távolságot kell tartani, hogy egy személygépkocsi a két csoport közé biztonságosan be tudjon sorolni.”

Javaslatunk magyarázata:

- az általunk szerkesztett szövegben a más szakaszoknál javasolt módosításokat és terminológiát használtuk,
- a kerékpársávban megengednénk az egymás mellett kerékpározást: a kerékpársáv nem csupán az itthon napjainkig általános 1,0 – 1,5 m lehet, a fejlett európai és tengerentúli államokban ma már jellemzően 2,0 m, vagy annál is szélesebb kerékpársávok létesülnek, és várható, hogy itthon is a sávok

szélességének növekedését hozza a fejlődés – ezért hiba lenne az egymás mellett haladás tiltása,

- az egymás mellett kerékpározás lehetőségét bővítettük azokkal az esetekkel, ahol ez a leginkább gyakorlatias – a hazai szabályozás még ezzel együtt is sokkal szigorúbb maradna, mint pl. a német, ahol főszabály szerint sehol nem tiltott az egymás mellett haladás, ahol a kerékpár vegyes járműforgalomban közlekedik, vagy az osztrák, ahol az egymás mellett haladást 30 km/h fölötti sebességhatáru utakon tiltják,
- törekedtünk a mondat szerkesztés egyszerűsítésére.

A 145. § (3) bekezdés első mondatának elejére – a rendelkezés egyértelműsítése érdekében – kérjük fölvenni a „*Forgalmi torlódás esetén*” szavakat.

A 146. § (2) bekezdésének törlését kérjük.

A bekezdés első mondatának nincs értelme. Ha a minden jármű számára kijelölt irányból érkező jármű és a csak kerékpárral járható irányból érkező kerékpár találkozása esetén nem férnének el egymástól, akkor a kitérés szabályai szerint lehet közlekedni, ahogyan ez eddig is történt, tegyük hozzá, hogy tökéletesen biztonságosan. Külön szabályozásra tehát nincs szükség. A csak kerékpárral járható irányból érkező forgalom alárendelése – mivel mérnöki vagy közlekedésbiztonsági érvek nem támasztják alá – egyszerű diszkrimináció lenne, ráadásul a közlekedéspolitikai célokkal szöges ellentétben, hiszen éppen a fenntartható közlekedési módot diszkriminálná. Tudomásunk szerint a világon sehol nincs ilyen szabály, és nem is lehet, mert ellentétes a közúti közlekedés szabályozásának logikájával.

A bekezdés második mondata pedig fölösleges, mivel ezt a 143. § már szabályozta, és semmiből nem következik, hogy a főszabály egyirányú gépjárműforgalmú úton ne lenne érvényes.

A 147. § (4) bekezdés törlését javasoljuk. A kerékpárút-átkelőhelyeknél, kerékpárút-átvezetéseknel alkalmazott, a nemzetközihez igazodó hazai, az FMSZ-nek megfelelő gyakorlat szerint az átvezetés örökli a vele párhuzamos úttest elsőbbségi viszonyait. Így a védett úttal párhuzamos átkelőhely is védett lesz, az alárendelt úttal párhuzamos átvezetés pedig alárendelt. Vélelmezzük, hogy – mivel ennek racionális alternatívája nincs – a jogalkotói szándék is ezen alapelv megtartása. Ezt azonban a tényleges fizikai helyszíneken, a megfelelő jelzőtáblák kihelyezésével kell kezelni, nem indokolt a KRESZ-be foglalni.

A 148. § (1) bekezdésének törlését kérjük. Nemcsak azért, mert a mondat értelmetlen (mivel ő is az egyirányú forgalmú úton közlekedik, saját magával szemben is elsőbbsége van – ezt vajon hogyan adja meg?), hanem azért is, amit a 146. § (2) bekezdéséhez írtunk.

A 148. § (2) bekezdésének törlését javasoljuk.

Javaslatunk magyarázata:

- 148. § (2) bekezdés a) pontja szerinti helyzet javasolt szabályozása kis híján hungarikum lenne, mert az európai KRESZ-ek jellemzően nem tartalmazznak ilyen megkötést, egyetlen általunk ismert kivétel a dán Færdselsloven, melynek 49. § 3. szakasza tiltja a balos kanyarodósávokba kerékpárral történő besorolást,
- közismert, hogy a balra kanyarodás a kerékpárral végzett forgalmi műveletek közül az egyik leginkább kockázatos, ezért a dánhoz hasonló szabályozásnak lehetne létjogosultsága, de csak akkor, ha az úthálózat is a dánokéhoz hasonló szolgáltatásokat nyújtana: ott adott az indirekt balra kanyarodás lehetősége, mert a csomópontokat erre figyelemmel tervezik, míg itthon ez a legtöbb helyen nem megoldott,
- az úthálózat jelenlegi és középtávon várható állapotára is figyelemmel e szabály elhagyását javasoljuk azzal, hogy a kerékpárvezetők saját képességeik, kerékpárkezelési jártasságuk alapján, figyelemmel az aktuális helyszín aktuális forgalomlefordulására maguk dönthessék el, hogy milyen módon kanyarodnak balra,
- a 143. §-ban előírtak miatt nem értelmezhető, hogy a kerékpárvezető (folyópályán) szabályosan ne a külső sávban haladjon, ezért az azzal párhuzamos forgalmi sávokban történő kerékpározás külön explicit tiltása, a 148. § (2) bekezdés b) szabálya fölösleges, indokolatlan duplikátum.

Vélelmezzük, hogy a jogalkotónak nem állt szándékában a kerékpárközlekedés ellehetetlenítése, márpedig a 149. § (1) bekezdése – a nyilvánosságra hozott szövegezéssel – lényegében ezt okozná. A kerékpár áramló forgalomban sem használható, ha elhelyezése nyugvó forgalomban megoldatlan.

Ezért a 149. § (1) bekezdésére az alábbi szövegjavaslatot tesszük:

„(1) Kerékpárral várakozni az úton az alábbi helyeken lehet:

- a) kerékpárparkolóban, vagy az arra kijelölt egyéb területen, ilyenek hiányában*
- b) az úttest szélén,*
- c) ha az úttest szélén a várakozás tilos, vagy nem lehetséges, a járdán.”*

A 151. § (2) és (3) bekezdésének törlését kérjük, mert az (1) bekezdés előírása is elegendő. A kerékpár, mint jármű sajátosságaihoz képest a tervezett szabályozás fölöslegesen és indokolatlanul részletes. Javasoljuk azonban a szabályozás kiterjesztését a különleges kerékpárokra, valamint az oldalkocsis kerékpárokra is.

Az általunk javasolt szöveg:

„151. §

(1) Kerékpáron, különleges kerékpáron és kerékpár-utánfutóban vagy kerékpár-oldalkocsiban utast csak tizenhatodik életévét betöltött személy szállíthat.

(2) Amennyiben a kerékpárhoz, különleges kerékpárhoz kerékpár-utánfutót vagy kerékpár-oldalkocsit csatlakoztattak, akkor a járművek kivilágítására vonatkozó szabályokat a kerékpár-utánfutóra is alkalmazni kell.”

A 152. § (1) bekezdésének törlését kérjük, vö. a jelen dokumentum 1.3.2. *Hiedelmekből táplálkozó versus adatalapú megközelítés* című részében foglaltakkal.

A 152. § (1) bekezdésének szövege helyett az alábbi szöveget javasoljuk (előző javaslatunk értelmében ez lenne a szakasz egyetlen mondata, ezért bekezdésként számozni nem szükséges):

„152. § A kerékpáron, különleges kerékpáron ülőnek lakott területen kívül a láthatóság korlátozottsága esetén láthatósági ruházatot kell viselnie.”

Ez praktikusán a jelenlegi – jól bevált – szabályozást takarja. A tervezett szigorítás indokolatlan és életszerűtlen, lakott területre kiterjesztése pedig végképp érthetetlen, hiszen ott jellemzően van közvilágítás, és jellemzően lényegesen kisebbek a sebességek, tehát a kerékpárral – 150. §-ban foglaltak alapján egyébként is világitással – haladók észlelése jogos elvárás.

Fölvetjük továbbá, hogy a javaslatunk szerint karcsúsított és pontosított 150. és 152. paragrafus célszerűen összevonható.

A 153. § a) pontja szerinti tilalom alól javasoljuk felmenteni a kerékpár-oldalkocsit is.

A 153. § c) pontosítását javasoljuk a 64. § (3) bekezdés d) pontjához tett észrevételünkkel összefüggésben az alábbiak szerint:

„c) kerékpáron előre vagy hátrafelé több mint 1 méterrel, valamint oldalra kinyúló, a kerékpárral közlekedők vagy más úthasználók biztonságos közlekedését befolyásoló tárgyat szállítani”.

Javasoljuk továbbá a 153. § tilalmainak kibővítését azzal, hogy tilos a közúti forgalomban a kerékpár kormányát mindkét kézzel elengedve haladni.

Úgy gondoljuk, hogy a 36. alcím helyett (*Közlekedés különleges kerékpárral*), a szükséges rendelkezések a megfelelő címek alá integrálhatók:

- így fölöslegessé válik a 156. § (1) bekezdése,
- a (2) bekezdés tartalma áthelyezhető a 141. § (4) bekezdésébe,
- a (3) bekezdés szövege törölhető (nem világos, hogy mi indokolja a különleges kerékpáron fejező viselését),
- a 157. § rendelkezéseit –jelentősen módosítva – szintén a 143. §-ba javasoljuk bedolgozni.

A 161. § (5) és a 162. § (3) bekezdésében foglaltak törlését javasoljuk, vö. a jelen dokumentum *1.3.2. Hiedelmekből táplálkozó versus adatalapú megközelítés* című részében foglaltakat. Utóbbinál nem is értjük, hogy a lakott területen kívüli sisakviselési kötelezettség (amit a bekezdés implicite előír) egyáltalán hogyan merülhetett föl.

Javasoljuk a 163. § (3) bekezdés módosítását, mert fejlődéstani okokból azt tartjuk reálisnak, ha kisrollert (kis teljesítményű motoros rollert) csak a 14. életév betöltését követően lehet vezetni.

A 163. § (4) bekezdésének törlését kérjük, vö. a jelen dokumentum *1.3.2. Hiedelmekből táplálkozó versus adatalapú megközelítés* című részében foglaltakat.

Javasoljuk a 164. § (3) bekezdés módosítását, mert fejlődéstani okokból azt tartjuk reálisnak, ha nagyrollert (nagy teljesítményű motoros rollert) csak a 16. életév betöltését követően lehet vezetni – talán még ez is túl korai.

A 166. § (4) bekezdésében foglalt tilalmat indokoltnak tartjuk kiterjeszteni a kerékpár-oldalkocsira is.

A 175. § (3) bekezdésének f) pontját javasoljuk kiegészíteni a tervezet 227. ábrájával jelzett, a 223. § (1) bekezdés a) szerinti gyalogos-átkelőhely jelzőtáblával. Ugyanitt javasoljunk pótlólag fölvenni egy burkolati jelet is, mégpedig a gyalogos-átkelőhely 238. § (1) bekezdés a) pontja szerinti, a 445. ábrán bemutatott burkolati jelét.

A 176. § (2) bekezdésében meghatározott sebességhatár egészen elképesztő. Utalunk a dokumentumunk 1.3.1. pontjában tárgyaltakra. Ha konzekvensen figyelembe vesszük a veszélypotenciált, és komolyan vesszük az emberi élet védelmét, akkor teljesen irreális 40 – 70 tonnát 30 km/h sebességgel a gyalogosok közé engedni. Egyáltalán nem látható be, hogy ha pl. egy betegszállító jármű a biztonság érdekében csak 10/20 km/h sebességgel haladhat, akkor hogyan lehet biztonságos villamossal ennek a többszöröse? Az egyetlen felelős megoldás, ha a csillapított környezetben a villamos sebessége alkalmazkodik a legvédtelenebb úthasználókéhoz, ez gyalogosövezetben legfeljebb 10 km/h, gyalogos-kerékpáros övezetben legfeljebb 20 km/h sebességet jelent. Ez így szokás a világ minden civilizált városában, és nem veszélyezteti a közösségi közlekedés versenyképességét, hiszen itt a villamos számára a versenyelőnyt nem a csúcsebessége adja, hanem az, hogy az egyéni gépkocsihasználattal szemben nem kényszerül kerülőútra, hogy végighaladhat a csillapított területen.

A 180. § (2) bekezdésének a) alpontjához az alábbi szövegjavaslatot tesszük:

- „a) a buszsávban, forgalmi okból a buszsávból kilépve az általános forgalmi sávban,*
- b) buszsáv hiányában az úttest menetirány szerinti jobb oldalán”*

A buszsáv létesítésének célja nem a közforgalmú autóbusz korlátok közé szorítása, épp ellenkezőleg: az autóbusz előnyben részesítése. Mivel a mindennapi életben rendszeresen fordulnak elő olyan helyzetek, amikor az autóbusz haladása a buszsávban akadályba ütközik, azonban a szomszédos forgalmi sávban lenne lehetőség a haladásra, a közforgalmú autóbuszokat szigorúan a buszsávba kényszerítő szabály ellentétes a közlekedéspolitikai célokkal és – elsősorban a megnövekvő menetidők miatt nem optimális fordulókat követve – kimutatható gazdasági kárral jár.

4.7. Hiányzó rendelkezések

A hatályos 1/1975. KPM –BM együttes rendelet 3. § (3) bekezdése igen fontos tiltást fogalmaz meg, amely egyrészt a közlekedés biztonságának megóvása, másrészt nemzetgazdasági okokból is – hiszen az ügyeskedők által kijátszott ellenőrzésekre fordított források veszteséget jelentenek – nélkülözhetetlen, ezért az alábbi szöveggel kérjük beépíteni a tervezetbe:

„Tilos a közúti közlekedés hatósági ellenőrzését megakadályozni, megzavarni, valamint az ellenőrzés eredményét bármilyen módon befolyásolni.”

Az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Közlekedési Egyezmény kihirdetéséről szóló 1980. évi 3. tvr. II. Fejezet 8. cikk 5. kimondja: *„Minden vezető legyen mindenkor ura járművének, illetőleg tudja irányítani állatait.”*

Az 1/1975. KPM–BM együttes rendelet IV. Rész I. Fejezet 26. § (4) szerint, amelyet állásfoglalásunk 4.3. pontjában egyszer már hivatkoztunk: *„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.”*

Bár a tervezet 38. §-a még szempontokat is ad a sebességválasztáshoz, mégis úgy gondoljuk – és itt utalunk dokumentumunknak a KRESZ lehetséges egzakt alapjául szolgáló veszélypotenciált tárgyaló 1.3.1. pontjában írottakra –, hogy a hatályos jogszabályok kellő támpontot adó megfogalmazása nem nélkülözhető az új KRESZ-ből sem.

Mindkét bemutatott szabály hiányzik a tárgyi normaszöveg-tervezetből, dacára annak, hogy mindkettő releváns a közúti biztonság szempontjából. Ezért javasoljuk velük kiegészíteni a KRESZ-t.

Hiányoznak a normaszöveg-tervezetből a gyalogosok zárt csoportjának közlekedését előíró szabályok, így például az, hogy az ilyen csoport hídon nem haladhat ütemes lépésben.

5. A közúti jelzésekre vonatkozó észrevételek



(Úttest melletti kerékpárút baljártatban történő használatát engedélyező – és egyben elrendelő – kiegészítő tábla Hollandiában, lásd javaslatunkat a 143. §-hoz)

5.1. Ad IX. Fejezet. A közúti jelzésekre vonatkozó közös rendelkezések

A 186. § (3) – (5) bekezdésének átdolgozását javasoljuk, mert a tervezetben olvasható tartalommal nem szolgálják a biztonságot. A jogalkotói szándékkal egyetértünk, de a mindennapokban sokan úgy értékelnék, hogy ha egy jelzőtábla a vélelmezett, nagy szabadságot nyújtó értéknél kisebb sebességhatárt jelez, akkor az biztosan téves.

A jogszabály-tervezet sem itt, sem más helyén nem ad eligazítást az úthasználóknak arra, hogy mit tegyenek, ha a vasúti átjáró jelzőberendezése meghibásodott, és ezért ad áthaladást tiltó jelzést, ami kétségtől ritka, ám a gyakorlatban előforduló eset. Ahogyan arra sem, hogy hogyan lehet a legnagyobb biztonságot nyújtó módon átkelni, ha a berendezés semmilyen jelzést nem ad.

A 191. § (1) bekezdés c) és d) alattiak törlését javasoljuk:

- a kerékpáros létesítmények forgalmának szabályozására tökéletesen megfelelőek a C méretosztályú 450 mm-es jelzőtáblák, csupán ezek konzekvens alkalmazása szükséges,
- a gyalogoslétesítmények táblázása szükségtelen és komolytalanná tenné a KRESZ-t.

5.2. Ad XII. Fejezet. A jelzőlámpák jelzései

A 199.§ (5) bekezdésének kiegészítését javasoljuk az alábbiakkal:

„Ha a gyalogosjelző az álló vagy haladó gyalogost ábrázoló fényjelzés mellett kerékpárt ábrázoló fényjelzést is ad (16. ábra), akkor a gyalogosjelző jelzései az úttestet keresztező kerékpárforgalomra is vonatkoznak. A kerékpárforgalom számára a gyalogosjelző

- *folyamatos zöld jelzése az áthaladást engedélyezi,*
- *villogó zöld jelzése engedélyezi a megkezdett áthaladás befejezését és megtiltja az áthaladás megkezdését,*
- *piros jelzése a kerékpárosjelző piros jelzésével megtiltja az áthaladást.”*

A 203. § (6) bekezdését javasoljuk kiegészíteni:

„Az általános járműjelző szabad jelzése ellenére is tilos az útkereszteződésbe behajtani vagy a gyalogos-átkelőhelyre, a kerékpárút-átkelőhelyre, kerékpárút-átvezetésre ráhajtani, ha azt forgalmi torlódás miatt előreláthatólag nem lehet elhagyni a szabad jelzés időtartama alatt.”

A 204. § (2) bekezdésének törlését kérjük, mivel súlyos közlekedésbiztonsági kockázatot látunk benne, továbbá szöges ellentétben áll a jelzőlámpás forgalomirányítás szabályzatát tartalmazó, a forgalomirányító jelzőlámpák követelményeiről, tervezési, telepítési és üzemeltetési előírásairól szóló 41/2003. GKM rendelet 6.2. és 6.3. pontjainak előírásaival.

Az ellentét álláspontunk szerint nem a FISZ módosításával, hanem a KRESZ-tervezet hivatkozott bekezdésének törlésével orvosolható.

A részlegesen védett irányítás a múlt század végén, motonormatív kapacitásnövelő céllal terjedt el, mára azonban jól ismert, hogy nem nyújt elegendő védelmet a legvédtelenebb úthasználók számára. Ezért világszerte a kivezetésére törekednek.

Ehhez képest a KRESZ-tervezetben szereplő bekezdés csak a bizonytalanságot fokozná, és kétértelmű tenné a nyíl alakú zöld jelzést.

Az *50. A járműforgalom irányítására szolgáló jelzőlámpák* alcím rendelkezései az irányzöld és a telezöld jelzést csak az általános járműjelzőn különböztetik meg, a kerékpárosjelzőn azonban nem. Pedig erre is szükség lenne.

Javasoljuk, hogy a kerékpárosjelzők irányjelzése ne a 234. § (2) bekezdésében ismertetett táblákkal történjen, hanem – a nemzetközi gyakorlatnak megfelelően, igényesen – a kerékpárosjelző lencséivel.

Erre Európában háromféle megoldás is elterjedt:

1. a kerékpárosjelző marad háromlencsés, azonban a lencsékben együttesen van kerékpárjelkép és a továbbhaladás irányát mutató nyíl,
2. a kerékpárosjelző három lencséje fölött (esetleg alatt) elhelyezett negyedik lencse a kötelező haladási irányt jelző tábla képét jeleníti meg,
3. a kerékpárosjelző három lencséje nyíl alakú jelzést mutat, ennél a változatnál a plusz lencse kék mezejében fehér kerékpárjelkép van.



Amennyiben több továbbhaladási irány jelzése szükséges, akkor egymás mellett több kerékpárosjelző helyezhető el.

Elvileg az első megoldás a legjobb, több országban alkalmazzák, ennek észlelhetősége azonban nagyobb ($\varnothing 200$) lencsénél igazán jó, ezért a hazai $\varnothing 100$ -as kerékpárosjelzőkhöz véleményünk szerint a második megoldás ideális.

Megjegyezzük, hogy ha már tábla, még mindig jobb választás lett volna a kötelező haladási irányt jelző tábla, mint a négyszögletes fekete tábla.

Üdvözljük, hogy a tervezet a 205. § (4) bekezdésével a kiegészítő jelzőhöz bevezeti az átmeneti jelzés lehetőségét – és közérthetően sárga fényjelzés megjelenítésére képes jelzőfejként nevezi –, de pontosan a biztonságnövelő hatása miatt javasoljuk, hogy ne opcionálisan, hanem kötelezően legyen előírva (természetesen több éves átmeneti idő biztosításával).

5.3. Ad XIII. A jelzőtáblák jelzései

5.3.1. Ad 52. Az elsőbbséget szabályozó jelzőtáblák

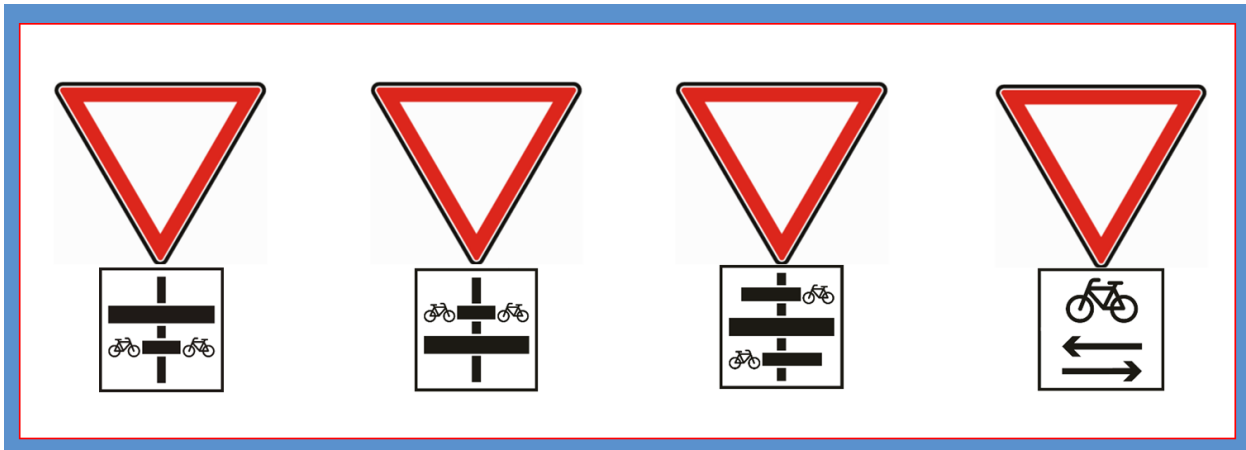
A 213. § (2) bekezdése b) és c) pontjának módosítását, a d) pont helyére új d) pont felvételét és a további pontok léptetését javasoljuk. Szövegjavaslatunk a változó pontokra (a többi változatlan):

„(2) Az elsőbbséget szabályozó jelzőtáblák alatt elhelyezhető kiegészítő táblák:

...

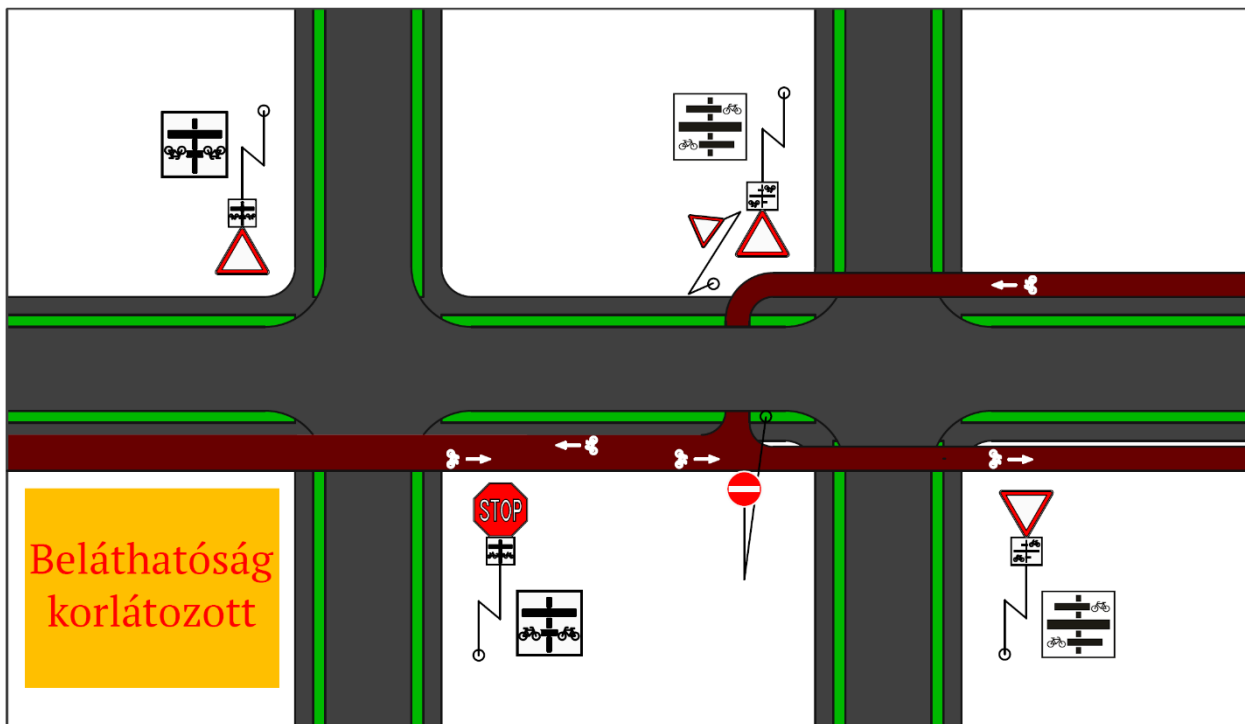
- b) az „Útkereszteződés alaprajza” kiegészítő táblán a kerékpárút-átkelőhelyet ábrázoló jelzési kép az úttesttől zöldsávval, szigettel, vagy más módon elkülönített egy-, vagy kétoldali kerékpárút, gyalog- és kerékpárút miatti többszöri elsőbbségadási kötelezettséget mutatja (39. ábra);
- c) az „Útkereszteződés alaprajza” kiegészítő táblán a villamospályát ábrázoló jelzési kép, a keresztezni kívánt úttesteken és villamospályán közlekedő járművek miatti többszöri elsőbbségadási kötelezettséget mutatja (40. ábra);
- d) a kerékpárt és kétirányú nyilat tartalmazó kiegészítő tábla a kétirányú kerékpárközlekedésre megnyitott egyirányú gépjárműforgalmú úton haladó kerékpárok részére biztosítandó elsőbbségadás kötelezettségét mutatja;

...”



Ábránkon a jobb szélső rajzon látszik az új d) pontra vonatkozó javaslatunk. Ezt a kiegészítő táblát az úthálózaton jelenleg is alkalmazzák, valójában tehát nem újdonság, fölvétele a jogszabályba az egyértelműsítést szolgálja.

A következő rajzon azt szemléltetjük, hogy miért tartjuk indokoltnak az átkelőhelyek jelzőmódjára vonatkozó szövegmódosítást, egyértelműsítést (a kereszteződéshez az alárendelt útról érkező vezető a kerékpárúttal találkozhat az úttest előtt, az úttest után, irányhelyes kerékpárút esetén azonban előtte és utána is – utóbbi helyzetben három külön pályán közlekedő járműveknek kell elsőbbséget adnia).



5.3.2. Ad 53. Veszélyt jelző jelzőtáblák

Üdvözljük, és a legvédtelenebb úthasználók biztonsága iránti elköteleződés jeleként értékeljük az *Idősek* és a *Gyengénlátók* (utóbbi helyesen: *Vakok és aliglátók*) jelzőtáblák megjelenését a tervezetben.

5.3.3. Ad 54. Tilalmat vagy korlátozást jelző jelzőtáblák

A 215. § (2) bekezdéséhez tartozó 112. ábra logikailag hibás. A közterületekre eddig kihelyezett ilyen táblák többsége helyes (a jobb oldali rajz szerinti), előfordulnak azonban hibásak is, nem lenne jó, ha erre a KRESZ-ben a hibás ábra még ráerősítene.



A kétirányú nyíl csak az *Egyirányú forgalmú út* jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő táblán szükséges – azon viszont fontos vizuális támpont a vezetőknek –, a *Behajtani tilos* alatt azonban csupán redundáns logikai bukfenc. (A hiba jól látszik a tervezetben a 112. ábra melletti 113. ábrával összehasonlítva. Ez nem csupán a kerékpárra, hanem az a) pont többi alpontjában kivételezett jármű jelzésére is igaz.)

Itt említjük, hogy a *Kétirányú forgalom* kiegészítő tábla *Behajtani tilos* jelzőtábla alatti alkalmazása e kiegészítő tábla 234. § (1) bekezdés e) pontjának leírása alapján is hibás, hiszen a leírás szerint a kiegészítő tábla „*azt jelzi, hogy a jelzőtábla milyen irányra vonatkozik*”. Márpedig, ha csak egy irányból tilalmazott a behajtás, akkor a behajtás tilalma alóli felmentés is csak egy – még hozzá a tilalmazott – irányra értelmezhető. Ehhez képest a két nyíl két irányt jelez.

Nem látjuk a motoros roller jelezhetőségének értelmét. Ez ugye mind a kisrollerekre, mind a nagyrollerekre vonatkozik. Nem tudunk elképzelni olyan útszakaszt, ahová a nagyrollereket be lehet engedni, a kerékpárokat viszont nem. Ez a gondolkodás ellentétes lenne a rollerek szabályozásának alapelveivel is, amely a kisrollerekre a kerékpárokra vonatkozó, míg a nagyrollerekre a segédmotoros kerékpárokra (robogókra) vonatkozó szabályokat alkalmazza, bizonyos kivételekkel. Javasoljuk az ab) alpont törölését azzal, hogy az aa) alpont legyen érvényes a kisrollerekre is (tehát ahová kerékpárral be lehet hajtani mindkét irányban, ott lehessen ezt megtenni kisrollerrel is). Nagyrollerrel pedig ne lehessen behajtani a gépjárművek forgalmi irányával szemben, elsősorban annak jelentősen nagyobb sebességátára miatt.

A 217. § (1) bekezdés d) és e) alpontja szerinti jelzőtáblákra vonatkozóan lásd javaslatunkat az állásfoglalásunk 2.1. pontjában.

A 218. § (1) – (3) bekezdéseiben foglaltak ellentmondásosak, de összességében nem támogatják a legvédtelenebb úthasználók biztonságát:

- az (1) bekezdés szerint a megállási tilalom az úttestre, a várakozási az útra (tehát a járdára is) vonatkozik, utóbbival egyetértünk,
- a (2) bekezdés mindkét jelzőtábla hatályát az úttestre korlátozza,
- ez utóbbit közvetetten megerősíti a (3) bekezdés szövege is.

Javasoljuk a szabályozást úgy egységesíteni, hogy mindkét tilalom főszabály szerint terjedjen ki a járdára is, és arra legyen külön jelzés, ha a tilalom a járdára nem terjed ki.

A különféle övezetek jelzésére vonatkozóan lásd állásfoglalásunk 7.3. pontját.

5.3.4. Ad 55. Utasítást adó jelzőtáblák

A 220. § (2) bekezdéséhez javasoljuk az elválasztott gyalog- és kerékpárút jelzőtábláit bemutató ábrák fölvételét.

A 220. § (3) és (4) bekezdésének léptetését javasoljuk [(4) és (5) bekezdés legyen azért, hogy fölvehető legyen az alábbi új (3) bekezdés]:

„(3) Lakott területen az úttest menetirány szerinti bal oldalán vezető kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton, vagy választható létesítményen a Kerékpárút, az Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, továbbá az Elválasztott gyalog- és kerékpárút jelzőtáblák a kerékpárvezetőkre ebben az irányban csak a Kétirányú forgalom kiegészítő táblával együtt érvényesek.”

Nem világos, hogy a 220. § (2) bekezdésének e) pontjában leírt *Buszút* jelzőtábla bevezetésének mi a célja, az pedig végképp érthetetlen, hogy miért tartozik a gyalogos- és kerékpárközlekedésre szolgáló utakat jelző táblák közé. Ha a cél a BRT bevezethetőségének KRESZ oldali támogatása, akkor a céllal egyetértünk, ám úgy véljük, hogy a buszút jelzőtáblájának nem itt a helye, és az e) pont szövege nem megfelelő.

5.3.5. Ad 57. Tájékoztatót adó jelzőtáblák – Különleges szabályokat jelző jelzőtáblák

A 223.§ (1) bekezdés a) pont szerinti *Gyalogos-átkelőhely* jelzőtábla a legvédtelenebb úthasználók és a korlátozott közlekedőképességű személyek biztonsága szempontjából a legfontosabb vertikális közúti jelzés. Sajnos, a jelzőtábla teljesen elhibázott: miközben

a jogszabályban meghatározott elsőbbségadási kötelezettséget kellene jeleznie, tehát funkcióját tekintve elsőbbséget szabályozó jelzőtábláról van szó, a többi elsőbbséget szabályozó jelzőtáblától eltérően sem alakja nem egyedi, sem a tábla színe nem utal a funkciójára (nincs piros szegélye, nincs piros-fehér kontraszt, ellenben semleges kék).

Ma már látszik, hogy ezt a jelzőtáblát történelmi hiba volt ilyenre tervezni. Mégis, mivel máig így szerepel a Bécsi Közúti Jelzési Egyezményben – és az egyezményben a másik két változat sem jobb –, valamint az *E,12^a* jelzőtábla használatára a Genfi Kiegészítő Európai Megállapodás is kötelez, Magyarország ezt egyoldalúan nem tudja megváltoztatni. Az egyoldalú változtatás persze egyébként is problémás lenne a külföldi vezetők miatt.

A jelzőtábla alkalmatlanságát napjainkra már sokan fölismerték, nem véletlen, hogy világszerte terjednek az FN-szegéllyel kiegészített táblák. Azonban a neonsárga szegéllyel való ellátás csak pótcselekvés.

Elfogadhatatlan ezt tájékoztatást adó jelzőtáblának nevezni, akként besorolni. Ha a jelzőtábla alkalmatlan is, kérjük legalább különleges szabályokat jelző táblaként kezelni, hivatkozni. És ha van tábla, amelyik megérdemel korrekt leírást, akkor ez a jelzőtábla az: fontosnak tartjuk, hogy a leírása tartalmazza, hogy elsőbbséget kell adni a tábla által jelzett gyalogos-átkelőhelyen átkelő, vagy átkelni szándékozó gyalogosoknak.

A 223. § (4) bekezdés a) pont ab) alpontjának törlését javasoljuk, lásd az állásfoglalásunk 5.3.3. pontjában a *Behajtani tilos* kiegészítő tábláihoz tett javaslatainkat.

A 223. § (5) bekezdésének c) pontjában foglaltakat a hatályos jogszabályhoz képest visszalépésnek tartjuk. A gyakorlatban széles körben elterjedt és bevált a hatályos jogszabály 106/c ábrája szerinti *Zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőséggel* elnevezésű jelzőtábla, bizonyítva, hogy a szükséges információ kiegészítő tábla nélkül is megadható. A gyalogos- vagy járműkivételek tehát egyszerűen jelezhetők az alaptáblán, anélkül, hogy fölöslegesen tovább bonyolítanánk az úthasználók számára nyújtott vizuális információkat. A csak meghatározott közlekedési mód számára biztosított várakozóhelyek jelzésénél is az volt a fejlődés menete, hogy előbb kiegészítő táblán lehetett jelezni, majd megjelentek az alaptáblába integrált járműjelképeket tartalmazó jelzőtáblák, és a tervezet – helyesen – már csak ez utóbbiakat tartalmazza. (Megjegyezzük, hogy szerintünk a gyalogos továbbhaladási lehetőség jelzése az úttesten közlekedők számára nem szükséges, a gyalogosok jellemzően nem a közúti jelzőtáblák alapján tájékozódnak.)

A 223. § (6) bekezdés a) pontjában leírt és a 236. ábrán bemutatott *Sebességcsökkentő küszöb* jelzőtábla bevezetésével nem értünk egyet, vö. az állásfoglalásunk 1.2. pontjával.

A 225. § (7) bekezdés c) pontja szerinti jelzőtábla elnevezése és a 257. ábra felirata együttesen értelmezve hibás:

- a K+R, feloldása kiss and ride, a közösségi közlekedési megállónál, állomáson telepített, gyors utascserére szolgáló létesítmény (ezt nem iskolatáskás gyermekkel lehet jelezni),
- az iskolák körüli, a gyermekek gyors ki- és beszállására tervezett létesítmény jele helyesen K+G, azaz kiss and go (mivel a gyermek kiszállás után nem másik járművön utazik tovább, hanem besétál az iskolába).

A K+G jelzőtáblára Pécs városából mutatunk hazai példát.



Javasoljuk a fentieknek megfelelő pontosítást, ill. a két funkció szerinti kettéválasztást.

A 227. § (1) bekezdés l) pont szerinti *Kerékpáros közvetett kapcsolat* jelzőtábla színe a 282. ábrán hibásan jelent meg: a jelzőtábla helyesen kék alapszínű.

A 227. § (1) bekezdés p) pontban ismertetett, és a 290 – 292. ábrákon bemutatott, a nyitott kerékpársávot jelző táblák jelzéseképének módosítását javasoljuk:

- a jelzőtáblák túlságosan részletgazdagok, zavaróan sok vizuális információt tartalmaznak,
- már az út szélét jelző vonalak elhagyása a táblák két széléről is könnyebbé tenné a járművezetők dolgát,
- pozitív törekvésnek tartjuk a követendő gépjárművezetői viselkedés megjelenítését a táblákon, azonban így kontraproduktív, mert nem derül ki belőle, hogy az úttesttörzsről a nyitott kerékpársávra hajtás során a kerékpárokkal, rollerekkel a sávban haladók számára elsőbbséget kell adni,
- álláspontunk szerint a nyitott kerékpársáv jelenlegi táblái is megfelelőek, megtartásuk esetén az ilyen utakon a kitérés szabályos módját bemutató – azonban a kerékpárvezetők elsőbbségét is megjelenítő – táblákat edukatív céllal lehet kihelyezni.

A 227. § (1) bekezdésének q) és r) pontjában ismertetett jelzőtáblák véleményünk szerint szükségtelenek, a követendő közlekedési viselkedés általánosságban, szövegesen írható elő.

5.3.6. Ad 59. Tájékoztatást adó jelzőtáblák – Információkat adó jelzőtáblák

A 232. § (5) bekezdés b) szerinti *Kórház* jelzőtábla esetében nem értjük, hogy a Bécsi Közúti Jelzési Egyezmény *E,13^a* szerinti, eddig alkalmazott jelzőtáblát miért kell megváltoztatni. A hivatkozott egyezmény szerint ugyan szabályos az új, *E,13^b* mintát követő jelzőtábla is, és több állam (így Görögország, Lengyelország, Oroszország, Ukrajna) használja, de jellemzően nem a legfejlettebb államok.

Az viszont baj, hogy a jelzőtáblához tartozó szövegből hiányzik a Bécsi Közúti Jelzési Egyezmény szerinti leírás: *„Ezt a jelzőtáblát arra kell használni, hogy felhívja a vezetők figyelmét az egészségügyi intézmények közelében megkívánt elővigyázatosság betartására; különösen arra, hogy semmiféle fölösleges zajt ne okozzanak.”*

Tehát ez a jelzőtábla nem csupán tájékoztat, hanem viselkedési szabályt határoz meg. Különösen fontos társadalmi érdek fűződik ahhoz, hogy a KRESZ a 2004. évi XCI. törvény ezen előírást átvegye, mert a kórházak környezetében napi gond a személygépkocsik másokra tekintettel nem lévő használata, ami kedvezőtlenül befolyásolja a betegek közérzetét, nyugalmát, ezzel gyógyulását.

5.4. Ad XIV. Fejezet. Kiegészítő táblák

A 234. § (2) bekezdésében ismertetett, a kerékpárosjelzőkhöz tervezett kiegészítő táblákkal nem értünk egyet lásd állásfoglalásunk 5.2. pontját.

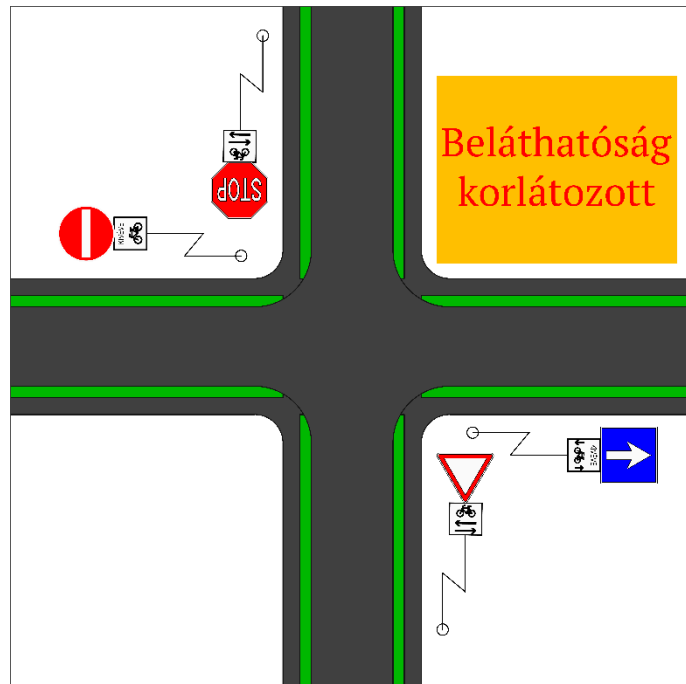
A 234. § (6) bekezdésében tárgyalt kiegészítő táblák közül a c) *Kivéve engedéllyel* eddig is lehetővé tette a kerékpárral történő behajtást. Kérjük ezt továbbra is, valamint kérjük, hogy az a) *Kivéve célforgalom* és a d) *Kivéve lakók* kiegészítő táblák mellett is be lehessen hajtani kerékpárral. E korlátozások gyakorlati értelme alapvetően az átmenő gépjárműforgalom okozta terhelés, és az idegen gépjárművek helyfoglalása miatti káros hatások mérséklése. Mivel a kerékpár nem okoz ilyen hatásokat, tiltásának praktikusán nincs értelme.

A 234. § (7) bekezdésének d) és e) pontjában foglaltakról véleményünk ugyanaz, mint amit az állásfoglalásunk 5.3.3 pontjában már kifejtettünk: nem látjuk a motoros roller jelezhetőségének értelmét, ami mind a kisrollerekre, mind a nagyrollerekre vonatkozik. Nem tudunk elképzelni olyan útszakaszt, ahová a nagyrollereket be lehet engedni, a kerékpárokat viszont nem. Ez a gondolkodás ellentétes lenne a rollerek szabályozásának alapelveivel is, amely a kisrollerekre a kerékpárokra vonatkozó, míg a nagyrollerekre a

segédmotoros kerékpárokra (robotókra) vonatkozó szabályokat alkalmazza, bizonyos kivételekkel.

Javasoljuk ezért a d) és e) pont törlését azzal, hogy a c) pont legyen érvényes a kisrollerekre is (tehát ahol a kerékpár kivételezett, ott legyen kivételezett a kisroller is).

Az egyirányú gépjárműforgalmú utakon a kerékpár (és/vagy busz stb.) behajtását és az elsőbbséget szabályozó kiegészítő táblákban megjelenő nyilakkal az állásfoglalásunk 5.3.3. pontjában már foglalkoztunk. A jobb oldali egyszerűsített – a kötelező haladási irány jelzését nem tartalmazó – rajz mutatja ezen kiegészítő táblákat.



5.5. Ad XV. Fejezet. Az útburkolati jelek jelzései

5.5.1. Ad 64. Hosszirányú jelzések

Első előfordulásánál, tehát a 237. § (2) bekezdés a) pontja kapcsán hozzuk szóba, hogy a kerékpárforgalomra vonatkozó burkolati jelekre a sárga szín alkalmazásának nincs értelme, nincs semmilyen bizonyított haszna. KRESZ-módosítás esetén elfogadható lenne, ha maradna, azonban új jogszabály megalkotásakor érdemes javítani a hibát. (Természetesen a meglévő, időközönként felújításra szoruló burkolati jelekre tekintettel átmeneti idő biztosításával).

A mi sárga burkolati jeleink picit olyanok, mint a régi vicc az autópályán a forgalommal szemben haladó és a rádió felhívása ellenére sem észbe kapó szellemautózóról: gyakorlatilag az egész világon kitűnően működnek a fehér burkolati jelek, mi – megmagyarázhatatlan okból – ragaszkodunk a sárgához, ami a fehéرنél kevésbé feltűnő, és amikor már szennyeződött a felülete, akkor szinte hozzászürkül az aszfalthoz.

Európában már csak Svájcban és Liechtensteinben (utóbbi fejedelemség praktikusán a svájci szabályokat veszi át) fordulnak elő nem ideiglenes sárga burkolati jelek.

A szomszédos Ausztria az StVO 2019. április 1-jén hatályba lépett 30. novellájával vezette ki a sárga burkolati jeleket, 2025-ig terjedő átmeneti idővel.

A 2019-es osztrák módosítás célja az volt, hogy:

- egységesítse a jelöléseket,
- csökkentse a félreérthetőséget,
- közelítse az ausztriai rendszert a többi EU-tagállam gyakorlatához.

Javasoljuk ezért a kerékpárforgalom valamennyi burkolati jelének egységesítését fehér színre.

A 237. § (4) bekezdésében említett esetben, a szaggatott részekre zöld helyett fehér burkolati jelzőtesteket javasolunk.

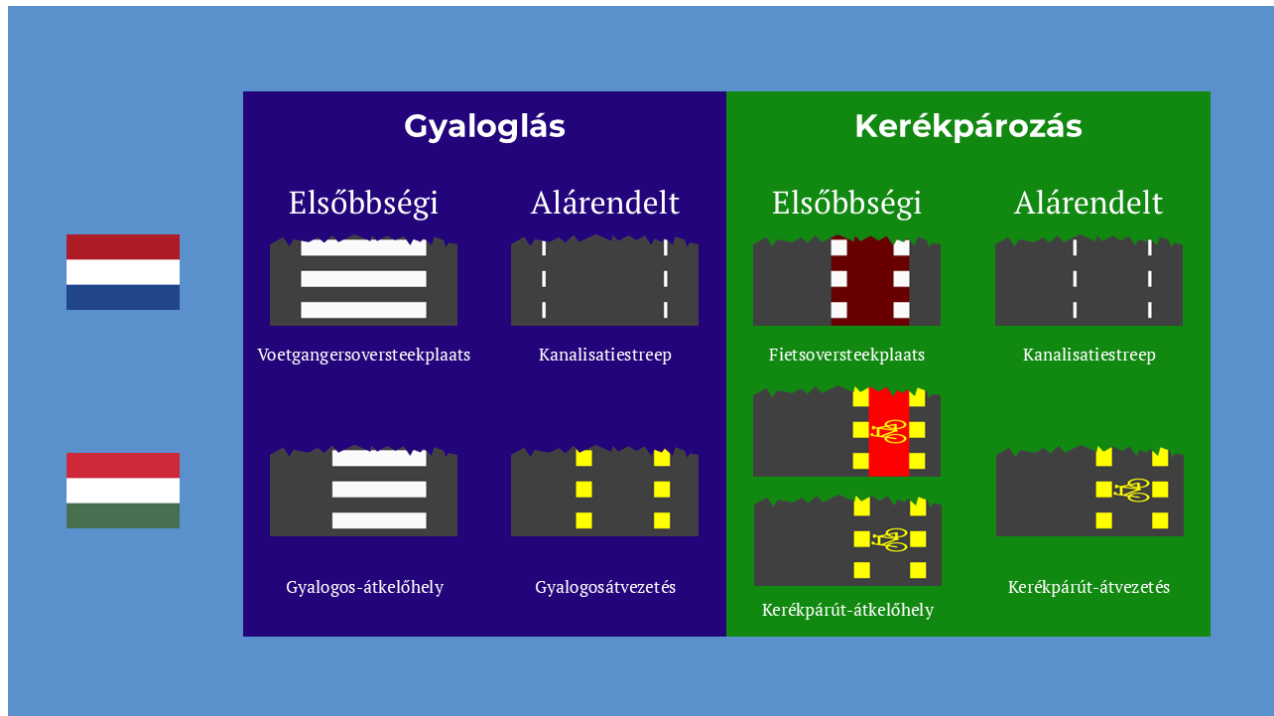
5.5.2. Ad 65. Keresztirányú jelzések

A 238. § (1) bekezdés a) pontjának kiegészítését javasoljuk:

- a szöveghez folytatólagosan: *„Ha az átkelőhely burkolati jele előtt Megállás helyét jelző vonal van, az elsőbbségadást a vonal előtt történő megállással kell teljesíteni.”*,
- a normaszöveg-tervezetben eredetileg található leíráshoz új ábra készítését ajánljuk, amelyen nem látszik *Megállás helyét jelző vonal*, a meglévő 445. ábra pedig az általunk javasolt kiegészítő szöveg illusztrálására használható (ez utóbbi ábra nyilván nem méretarányos, mégis javasoljuk a *Megállás helyét jelző vonalakat* az átkelőhelytől picit elhúzni, és a hosszirányú burkolati jelet *Záróvonalra* módosítani).

Mindezt azért tartjuk fontosnak, mert a 2022-ben megjelent *Zebra minimum* által bevezetett lehetőség – a *Megállás helyét jelző vonal* ilyen célú alkalmazása – az eltelt időben bizonyította biztonság-növelő hatását, azonban nem minden gyalogos-átkelőhely előtt festhető föl. Ha a kétféle helyzet a tervezetben nem különül el, az félreértésekre adhat okot.

A gyalogos- és a kerékpárforgalom úttest keresztezését támogató hálózati elemeire – a holland rendszer alapulvételével – komplex javaslatot teszünk.



A képen a felső sorban a holland, az alsó sorban a tervezetben szereplő burkolati jelek, a kék mezőben a gyalogosforgalom, a zöld mezőben a kerékpárforgalom számára.

Jól látszik, hogy:

- a legvédtelenebbek elsőbbségi helyzetében
 - a holland és a magyar gyalogos-átkelőhelyek burkolati jele elvében nem különbözik,
 - nem KRESZ kérdés, de feltűnő, hogy náluk a gyalogos-átkelőhely alapszélessége a mi 3 m-ünkkel szemben 4 m,
 - a holland elsőbbségi kerékpárút-átkelőhely markánsan különbözik a gyalogos-átkelőhelytől, kopórétegében színezett (ez nem külön festés, hanem az anyagában színezett folyópálya folytatása), míg a magyar színezhető, de a színezés nem egységes, nem terjed ki a folyópályára és általában csak festett,
 - nem KRESZ kérdés, de jól látszik a rajzon, hogy náluk az egyirányú kerékpárút-átkelőhely alapszélessége a mi 1 méterünkkel szemben 2 m, a négyzetsor azonban nem az átkelőhely felületének széléhez illesztett, hanem annak felületén van,
- a legvédtelenebbek alárendelt helyzetében
 - a holland és az itthoni gyalogosátvezetés burkolati jele lényegesen különbözik, a holland keskeny szegélyszávokat formáz, a magyar megegyezik a kerékpárút-átvezetés burkolati jelével, ráadásul sárga,
 - a holland gyalogos- és kerékpárforgalom burkolati jele (sőt, az elnevezése is) azonos.

A holland rendszer segítséget nyújt a legvédtelenebbek keresztezési helyéhez közeledő vezetőknek, megmutatva nekik, hogy jellemzően milyen közlekedési mód számára kell elsőbbséget adniuk. De nem közli fölöslegesen, hogy az alárendelt keresztezési hely melyik közlekedési módé, mert a hozzá közeledő vezető számára ez nem lényeges információ.

A hazai tervezet alapján a sárga négyzetsorról nem derül ki, hogy:

- alárendelt gyalogos-átvezetést,
- elsőbbségi kerékpárút-átkelőhelyet, vagy
- alárendelt kerékpárút-átvezetést jelez.

Ez különösen azért problémás, mert az ilyen burkolati jelhez közeledve könnyen összetéveszthető, hogy elsőbbségadásra kell fölkészülni, vagy sem.

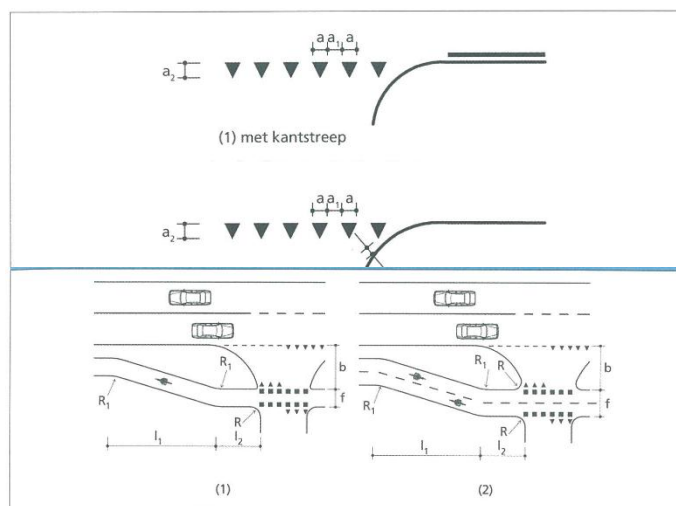
Mindezekre figyelemmel javasoljuk a 238. § (1) bekezdéséhez:

- az elsőbbségi helyzetű kerékpárút-átkelőhelyeken a négyzetsoros burkolati jel meghagyását, fentebbi javaslatunk szerint fehérben, kötelezően színezett burkolattal,
- az alárendelt helyzetű átvezetésekben – mindkét közlekedési mód számára – a 0,1 m széles 0,5/0,5 kiosztású szaggatott fehér szegélyező vonal alkalmazását.

Örülünk annak, hogy a tervezet 447. ábrájába a kerékpárút-átkelőhely burkolati jele kerékpárjelképpel kiegészítve került be, mert a burkolati jelek felújítása itthon sokfelé várat magára, miközben – az időjárás és a gépkocsik gumiabroncsainak hatására – általánosan jellemző a burkolati jelek szinte felismerhetetlenségig kopása. Mivel a kerékpárjelképet sávközépre festik, a gumiabroncsok koptató hatása nem éri, ez segít a burkolati jel felismerhetőségének fenntartásában.

A 238. § (2) bekezdésébe fölvett és a 448. ábrán bemutatott hagyományos *Megállás helyét jelző vonal* helyett vagy mellé javasoljuk fölvenni a burkolati jel professzionális változatát is.

Ez a burkolati jel – amelyet ASVV 2021 holland tervezési útmutató ábráival mutatunk be – nem ellentétes a Bécsi Közúti Jelzési Egyezményel. Olyannyira nem, hogy az egyezményt és az azt kiegészítő európai megállapodást a módosításaikkal egységes szerkezetben kihirdető 2004. évi XCI. törvény útburkolati jeleket tárgyaló 2. Mellékletének III. Fejezete 33. pontja így szól: „Az egyes vonalak legkisebb szélessége 0,20 m, legnagyobb szélessége



0,60 m, ha pedig két vonal van, a kettő közötti távolság legalább 0,30 m legyen. A vonal helyettesíthető a talajon egymás mellett fekvő háromszögekkel, amelyeknek a hegye a vezető felé mutat, aki köteles áthaladási elsőbbséget adni. A háromszögek alapja legalább 0,40 m és legfeljebb 0,70 m legyen.”

A burkolati jel legfőbb előnye a vezetőkre gyakorolt hatása, amelyet vizuálisan a feléjük irányuló háromszögek, „tüskék” idéznek elő, ezért is nevezik több nyelvben cápa-fogaknak (hollandul: haaiantanden).

A 238. § (2) bekezdés c) és d) pontjához:

- a terminológiára vonatkozóan utalunk az állásfoglalásunk 3.1. pontjában tett javaslatunkra,
- nem értünk egyet azzal, hogy – a hatályos szabályozástól eltérően – az előretolt kerékpáros felállóhelyet robogóval (segédmotoros kerékpárral) is igénybe lehessen venni,
- ezen járművek tömege, menetdinamikai tulajdonságai jelentősen eltérnek a kerékpárokétól, így kigyűjtésük a gépkocsik elé a jelzőlámpás csomópontban nem növeli a zöldidő áteresztőképességét,
- a szabály ellentétes a 166. § (8) bekezdésében foglaltakkal,
- viszont javasoljuk az előretolt felállóhely használatának lehetőségét kiterjeszteni a különleges kerékpárokra.

A 238. § (3) bekezdés b) pontjában tárgyalt *Kiemelt úttest* burkolati jel jelzési képét alkalmatlannak és veszélyesnek tartjuk, részletesen lásd tanulmányunk 1.2. pontjában.

5.5.3. Ad 66. Pontszerű jelzések

A 239. § (3) bekezdéséhez javasoljuk felvenni a kerékpározható buszsáv jelzését is.

5.6. Hiányzó rendelkezések

Az 1980. évi 3. törvényerejű rendelettel kihirdetett Közúti Közlekedési Egyezmény módosításának kihirdetéséről szóló 2009. évi C. törvény a Bécsi Közúti Közlekedési Egyezmény II. Fejezete 21. Cikkének 2. a) pontjának szövegét így állapította meg: *„ha az átkelőhelynél a járművek forgalmát fényjelző készülék, vagy erre felhatalmazott személy irányítja, akkor az áthaladásra nem jogosult vezetők az átkelőhely elérése előtt vagy az ezt megelőző keresztirányú útburkolati jelnél meg kell álljanak, majd mikor áthaladásuk megengedett, akkor sem akadályozhatják, illetve gátolhatják az átkelőhelyre már lelépett gyalogosok áthaladását;”*

Különösen a gyalogosok nehezebben mozgó csoportjainak (idősek), vagy pl. együtt átkelő iskolai osztályoknak, gyerekcsoportoknak a biztonságát növelheti meg, ha a jogalkotó formálisan is megkívánja a vezetőktől, hogy a keresztezési sokszögbe történő behaladás előtt meggyőződjenek róla, hogy valamennyi, a zöld jelzésen áthaladt gyalogosnak sikerült ürítenie az átkelőhelyet. Erre nemcsak a számos csomópont esetében a gyalogosok számára túlságosan rövid, a nehezen mozgók átkelésére nem elegendő zöldidők és átmeneti idők, hanem általában véve azért is szükség van, mert a gyalogosjelzőkön az átmeneti jelzésnek nincs saját színe.

Éppen állásfoglalásunk összeállításának ideje alatt jelent meg egy [cikk egy angol kutatásról](#). 1110, 65 éven felüli gyalogos járási sebességének vizsgálata 0,77 m/s átlagértéket állapított meg. Ehhez képest a jelzőlámpás forgalomirányítás tervezését, telepítését és üzemeltetését szabályozó e-UT 03.03.32:2022 jelű útügyi műszaki előírás 9.1.4. pontja megengedi az akár 1,5 m/s, de gyermekintézmények, szociális otthonok közelében is az akár 1,0 m/s kihaladási idő alkalmazását a fázisrend tervezésekor.

A helyzetet tovább rontja az a hazai gyakorlat, amely megtűri a víznyelők beépítését a gyalogos-átkelőhelyek felületébe. Ezekben akár a babakocsi kereke, akár a kerekesszék, vagy más járássegítő eszköz kereke megakadhat, és az átkelést szabályosan megkezdő korlátozott közlekedőképességű személyt foglyul ejtheti. Mutatunk is példát az ilyen helyzetre (Miskolc, Búza tér).



Fentiek miatt alapvető közlekedésbiztonsági elvárás, hogy a zöld jelzésre elsőként behaladó járművezető biztosan meggyőződjön a kereszteződés szabad voltáról. Ezért kérjük ezt kötelezettségként a normaszövegbe beépíteni, például az alábbi szöveggel:

„Ha a forgalmat jelzőlámpa irányítja, a szabad fényjelzésre elsőként meginduló jármű vezetője elindulásnál nem veszélyeztetheti a keresztező forgalomban esetleg még közlekedő gyalogosokat és járműveket.”

Javasoljuk fölvenni vagy a 217. § (3) bekezdéséhez, vagy a 227. § (2) bekezdéséhez, hogy ha a *Lakott terület* jelzőtáblát a *Sebességkorlátozás* jelzőtáblával együtt helyezték el, akkor a jelzett – a lakott területre főszabály szerint érvényesnél kisebb – sebességhatár a lakott terület egészére vonatkozik.

Ehhez idézzük a Bécsi Közúti Jelzési Egyezmény 13 cikkének 2. pontját: *„Azok a szabályozó jelzőtáblák, amelyeket a lakott terület nevét jelölő jelzőtáblával egy vonalban vagy nem sokkal mögötte helyeztek el, azt jelentik, hogy a szabályozás az egész lakott területre vonatkozik, kivéve, ha a lakott terület egyes részein más jelzőtáblák más szabályozást közölnek”.*

A 227. §-ból hiányzik a kerékpározható buszsávot jelző tábla. A jelenleg alkalmazottat megfelelőnek tartjuk.

Az *57. Tájékoztatást adó jelzőtáblák – Különleges szabályokat jelző jelzőtáblák* alcímhez – összhangban a 3. § (7) bekezdésének 41. fogalom meghatározásához és a 143. § (1) bekezdéséhez tett észrevételünkkel – javasoljuk fölvenni a választható kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak jelzőtábláit. Erre a D osztályú jelzőtábla bevezetése Európában egyre általánosabb. Előnye, hogy a jelzőtábla alakja (kerek vagy négyzetes) nagyon könnyen megérthetően, megjegyezhetően jelzi a létesítmény kötelező vagy nem kötelező (választható) jellegét.

Javasoljuk, hogy lakott területen az úttest menetirány szerinti bal oldalán vezető kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton vagy választható létesítményen a *Választható kerékpárút*, a *Választható elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút*, továbbá a *Választható elválasztott gyalog- és kerékpárút* jelzőtáblák a kerékpárvezetőkre ebben az irányban csak a *Kétirányú forgalom* kiegészítő táblával együtt legyenek érvényesek (vö. a 143. §-hoz tett javaslatunkat).



A választható kerékpárút, gyalog- és kerékpárút végét jelző táblák ugyanúgy piros rézsútos vonallal vannak áthúzva, mint a kerek jelzőtáblák.

6. Javaslát a záró rendelkezések kiegészítésére



A hatályos jogszabály 54. § (11) bekezdése – amelyet akár a választható kerékpárút bevezetésének kezdetleges megoldásaként is értékelhetünk – lehetővé tette, hogy ahol az úttest vonalvezetését követő kerékpárút, gyalog- és kerékpárút létesült, és az úttesten kerékpáros nyomokat festettek föl, kétkerekű kerékpárral az úttesten is lehessen közlekedni.

Javasoljuk a KRESZ-tervezet záró rendelkezései közé fölvenni, hogy ez a szabály a rendelet hatályba lépését követő öt évig alkalmazható, ezen öt éven belül az ilyen helyszíneken a kerékpárutat, gyalog- és kerékpárutat jelző kör alakú jelzőtáblákat négyszögletes jelzőtáblákra kell cserélni.

Ugyanezt az átmeneti időt javasoljuk a kerékpárforgalom sárga színű burkolati jeleinek fehérre történő kiváltására.

7. Javaslat a csillapított forgalmú területek szabályozásának letisztult rendszerére

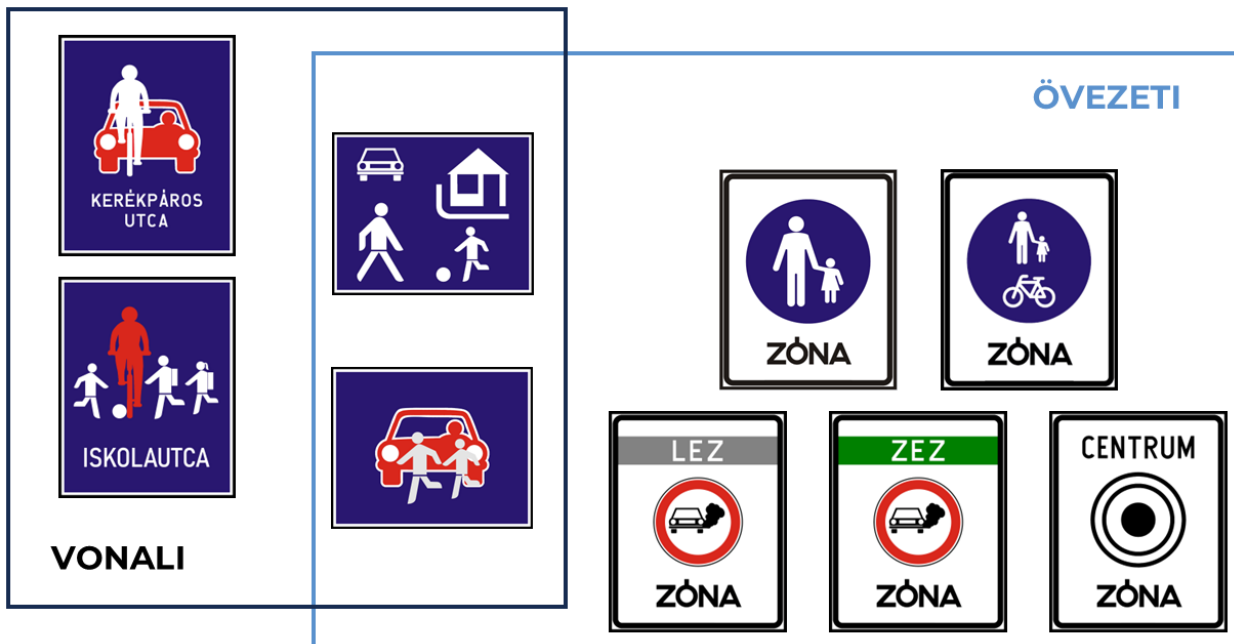


(Lakó-pihenő terület, woonerf Hollandiában, 's-Hertogenboschban. Az emberi léptékű sebeséget nem egy jelzőtáblára írt szám, hanem a közterület kialakítása garantálja)

7.1. A csillapított forgalmú területek javasolt rendszere

A normaszöveg-tervezet 29. alcímébe sorolt hálózati elemek elnevezésére azért is javasoljuk a terület szót, mert

- egyrészt kifejezi, hogy a csillapítási intézkedések nem korlátozódnak a közlekedés szűken vett hálózati elemeire, hanem a lakó- vagy más környezet minőségének megóvása érdekében is történnek,
- másrészt gyűjtőneve lehet a vonali és az övezeti csillapításoknak.



Javaslatunk szerint a csillapított forgalmú területek gyűjtőnevű hálózati elemek három csoportja:

- csak vonali csillapítás,
- vonali és övezeti csillapítás,
- csak övezeti csillapítás.

Az egyes csillapított forgalmú területekhez a csoportra jellemző jelzőtábla tartozik (lásd egyesével állásfoglalásunk 7.3. pontjában).

7.2. A csillapított forgalmú területekre vonatkozó szabályozás

Az állásfoglalásunkban a csillapított forgalmú területek közé besorolt hálózati elemek mindegyikére javasoljuk az indokolatlan motorjáratás tilalmának kiterjesztését [a tervezet csak a *Városközponti övezetre* vonatkoztatja, 127. § (3) bekezdés].

Az egyes csillapított forgalmú területekre vonatkozó észrevételeink a normaszöveg-tervezet szakaszainak sorrendjében következnek.

7.2.1. Ad 122. §, Lakó-pihenő övezet

Javasoljuk átnevezését lakó-pihenő területre, vagy más hasonlóra azért, hogy ne kizárólag övezeti csillapításra lehessen tervezni. Ezzel jobban kiszolgálhatóvá válnának a lakossági igények – országszerte számos helyszín van, ahol az övezeti kialakítás helyi okból nem megvalósítható, azonban egy utcaszakasz átalakítása, vonali csillapítás lehetséges lenne.

Érdekes megfigyelni a kétféle modell (kizárólag övezeti versus övezeti és vonali) földrajzi eloszlását: az egykori szocialista országokban máig megmaradt az övezeti gondolkodás, azonban Nyugat-Európában már majdnem teljesen általános, hogy utca, utcaszakasz is kijelölhető. Utóbbira példa a szomszédos Ausztrián – ahol még a neve is Wohnstraße – kívül Németország, Svájc, Franciaország, Belgium, Hollandia, Dánia, Spanyolország, de érdekes módon az egykori „szovjet tagköztársaság”, Észtország is.

A lakó-pihenő övezetet sem a Bécsi Közúti Közlekedési Egyezmény, sem az azt kiegészítő európai Megállapodás nem ismeri, ahogyan a Bécsi Közúti Jelzési Egyezmény sem. Azonban az utóbbit kiegészítő európai Megállapodás beiktatni rendeli a fogalmat az Egyezmény 1. Cikk b) pontja után a következő szöveggel: „A »Lakó-pihenő övezet« olyan sajátosan megtervezett területet jelent, ahol különleges közlekedési szabályok érvényesek, és amelyeket bejáratainál, illetve kijáratainál ilyenként megjelöltek.”

Az idézet az 1968. évi november hó 8. napján, Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Jelzési Egyezmény és módosításai, valamint az azt kiegészítő európai Megállapodás és módosításai egységes szerkezetben történő kihirdetéséről szóló 2004. évi XCI. törvényből való. Megállapítható, hogy:

- államközi egyezmény hivatalos magyar fordítása a lakó-pihenő övezetet területként definiálja,
- a fogalom meghatározás nem zárja ki a vonali alkalmazást.

Javasoljuk a 122. § (1) bekezdés e), g), h) és i) pontjának törlését, mert indokolatlannak tartjuk a célforgalmi korlátozás alól fölmenteni az e), g) és h) pontban felsorolt járműveket. Ez a széles körű fölmentés a lakó-pihenő terület kialakításának céljaival ellentétes, annak minőségét gyengítheti, ugyanakkor az érintett kör számára nem okoz méltányolható hátrányt, ha a korlátozás miatt kismértékben nagyobb úthosszat kell megtenniük. Az i) pontban felsorolt járműveket pedig fölösleges kivételként kezelni, hiszen, ha munkavégzésük, vagy az általuk végzett ki-, vagy beszállítás szükséges az LPT-ben, akkor azért nyilvánvalóan célforgalomban közlekednek.

Végül megjegyezzük, hogy a lakó-pihenő területek megfelelőiben engedélyezett legnagyobb sebesség Hollandiában és Dániában 15 km/h, Németországban Schrittschwindigkeiten, azaz a gyalogosan haladó ember sebességénél nem nagyobb sebesség, Spanyolországban pedig az általános 20 km/h helyett a közút kezelője 10 km/h-t is előírhat. A tendencia tehát urbanisztikai és gyalogosvédelmi szempontból a 20 km/h-hoz képest is csökkenő.

7.2.2. Ad 123. §, Gyalogosövezet

A 123. § (1) bekezdésének b) pontját javasoljuk kiegészíteni a *célforgalomban* szóval. (Ha nem az övezetbe/övezetből kell szállítani a beteget, akkor ez a gyalogosövezet elkerülésével is megvalósítható).

7.2.3. Ad 124. §, Gyalogos-kerékpáros övezet

A 124. § (1) bekezdésének d) és f) pontját javasoljuk kiegészíteni a *célforgalomban* szóval. (Ha nem az övezetbe/övezetből kell szállítani a mozgáskorlátozottat vagy a beteget, akkor ez az övezet elkerülésével is megvalósítható).

7.2.4. Ad 125. §, Kerékpáros utca

A kerékpáros utcában az úttesten világszerte 30 km/h a megengedett legnagyobb sebesség, ami az utca funkciójához bevált, a nemzetközi tapasztalatok szerint az indokolatlan lassítás kontraproduktívnek bizonyult.

Ezért szövegjavaslatunk:

„a *mindenkori kerékpárforgalomhoz igazodó, legfeljebb 30 km/h*”.

7.2.5. Ad 30. A Suliövezet és az Oviövezet használata alcímhez

Úgy érzékeltük, hogy a tervezett szabályozásban keverednek a fogalmak, és keverednek a hozzájuk tartozó szabályok, a végeredmény nem növeli a gyermekintézmények körüli közlekedés biztonságát.

Továbbá technikai hiba, hogy amíg a 128. § (1) bekezdése a suliövezetet általános és középiskolák környezetére egyaránt értelmezi, a 219. § e) alpontja értelmében a suliövezet csak általános iskoláknál lehetséges.

Az *oviövezet* bevezetésének nem látjuk értelmét, főleg, ha hozzá mindössze annyi viselkedési előírás társul, hogy a meghatározott időszakban fokozott óvatossággal kell közlekedni.

Nem biztos, hogy oviövezetre egyáltalán szükség van. Míg az iskolák környékén általánosan jellemző a korlátozott közlekedőképességű gyermekek önálló közlekedése, az óvodába járó gyermekek kísérővel közlekednek, aki vigyáz rájuk. Ezzel együtt lehetnek olyan helyzetek, amelyek indokolhatják a járművezetők fokozott óvatosságát. Például az óvodás gyermekét kézen fogva, közben babakocsit tolva vezető anya, akinek pocakjában már ott a harmadik baba, nyilván fokozott figyelmet igényel.

Összességében a suliövezet és az oviövezet helyett csak egyféle elem, az *Iskolai környezet* bevezetését javasoljuk, amely azonban egyaránt használható lenne óvodák, általános iskolák és középfokú oktatási intézmények diákjainak védelmére.

Mivel jogszabály, nem suli, hanem iskola, és nem övezet, mert gyakrabban lesz vonali megoldás. Azért javasoljuk a környezet elnevezést, mert ez a területnél jobban utal a célra, hogy ti. a tanintézmény bejáratának teljes környezetét – az út fogalomkörébe tartozókon kívüli elemeket is – a gyermekek biztonságának, mint elsődleges szempontnak figyelembevételével kell kialakítani.

A 128. § (3) bekezdésében foglaltak ellentétesek a suliövezet (iskolai környezet) létrehozásának céljával, ezért annak törlését kérjük. Tartalmilag a 128. § (1) és (2) bekezdésében foglaltakkal egyetértünk, azzal, hogy fentebb javasoltuk kiterjesztését az óvodákra is.

7.2.6. A tervezetből hiányzó iskolautca

Az *iskolautca* az általános vagy középfokú iskola előtti utcaszakasz (gép-)járműforgalmi keresztmetszetének az aktív közlekedési módok (tehát a gyaloglás, kerékpározás, rollerezés) előtti – időszakra korlátozott – teljes megnyitását jelenti, és a különböző államok gyakorlata alapján az alábbiakkal jellemezhető:

- meghatározott, a tanítás kezdete és befejezése körüli – kiegészítő táblán jelölhető – kb. fél–egy órányi időtartamra vonatkozik,
- az iskolautcai időszak alatt az adott szakaszon a gépjárműforgalom szigorúan csak célforgalomban, az ott lakók és a betegszállítók számára engedélyezett (kiemeljük, hogy a nagy méretű és veszélyes holtterű tehergépkocsikat akkor sem érdemes kivételezni, ha a tanintézménybe végzik pl. az élelmiszer-beszállítást, mert a gyerekek elütésének kockázata ilyenkor is fennáll – a megoldás a szállítások tilalmazott időszakon kívülre ütemezése),
- a tilalom mechanikus akadállyal jelezhető,
- kerékpár, roller behajthat,
- a jogosult járművek lépésben haladhatnak, a gyalogosokat nem akadályozhatják és nem veszélyeztethetik,
- megengedett az úttesten (is) gyalogolni,
- a megfelelő jelzőtáblával (vö. 7.3. pont) és az időszakot meghatározó kiegészítő táblával jelezni kell.

Az *Iskolautca* tehát nem azonos a *suliövezettel (iskolai környezettel)*. Nem univerzális megoldás, alkalmazhatósága, közlekedésbiztonsági hasznossága az adott iskola körüli közlekedési környezet sajátosságaitól függ, de fontos eszköz lehet a tervezők számára.

Javasoljuk felvételét a KRESZ-be, a fentebb ismertetett paramétereknek megfelelő normaszöveggel.

7.3. A csillapított forgalmú területek javasolt forgalomtechnikai jelzései

7.3.1. Jelzőtáblák

Nem tartjuk indokoltnak az engedélyezett legnagyobb sebesség megjelenítését a korlátozott forgalmú területeket jelző táblákon – ezért saját táblamintáinkon ez nem is látható.

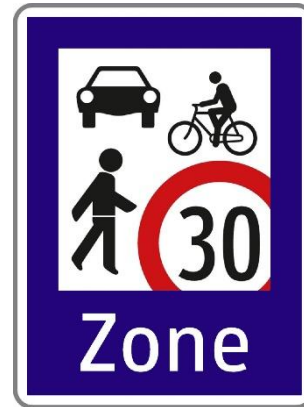
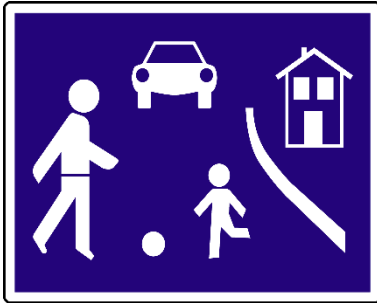
A sebességhatár feltüntetése a jelzőtáblán az európai gyakorlatban egyáltalán nem jellemző (van rá példa, de csak Franciaországban és Svájcban), és az 1968. évi november hó 8. napján, Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Jelzési Egyezmény és módosításai, valamint az azt kiegészítő európai Megállapodás és módosításai egységes szerkezetben történő kihirdetéséről szóló 2004. évi XCI. törvényben a kiegészítő európai Megállapodás Melléklete *E,17^a* és *E,17^b* jelzőtáblamintában sincs.

A sebességhatár jelzése *E* osztályú táblán azért is rendszerhiba, mert a többi, speciális úthálózati elemet jelző táblán (autópálya, autóút) sincs feltüntetve az azon engedélyezett legnagyobb sebesség.

Az ilyen területeken hiba azt várni, hogy a sebességhatár megmutatása a jelzőtáblán érdemben befolyásolja a 85 percentilis sebességet. Ezt nem jelzőtáblával, hanem a csillapított forgalmú terület szakszerű megtervezésével lehet/kell elérni.

Az ötlet, hogy a sebességhatár jelenjen meg a jelzőtáblákon, valószínűleg egyébként is tévedésen alapul. Ausztriában 2013-tól léteznek találkozási övezetek (Begegnungszonen), ezek jelzőtáblái valóban mutatják a sebességhatárt. Azonban a Begegnungszone olyan hálózati elem, amelyet sem a hatályos jogszabályunk, sem a normaszöveg-tervezet nem ismer (nincs is rá szükség), nem azonos semelyik hazai csillapítási formával, különösen nem tévesztendő össze a lakó-pihenő övezettel. Utóbbi az osztrák KRESZ-ben a Wohnstraße, jelzőtáblája az apró grafikai részletektől eltekintve megegyezik a hazaival, és nem tartalmazza a sebességhatár jelzését. Az osztrák találkozási övezet jelzőtáblájában azért szükséges a sebességhatár feltüntetése, mert kétféle változata van: olyan, amelyikben 20 km/h és olyan, amelyikben 30 km/h a sebességhatár.

Az osztrák jelzőtáblák (Wohnstraße, Begegnungszone 20-er, Begegnungszone 30-er):



Itthon az is előfordult, hogy a közút kezelője – jogszabálysértő módon – a lakó-pihenő övezet jelzőtáblája fölé 30 km/h betéttel sebességkorlátozó jelzőtáblát helyezett ki. A sebességkorlátozást jelző tábla övezeti táblába integrálása a megengedett legnagyobb sebesség szabálytalan fölemelése ellen nem véd, hiszen a kezelő – ha szándéka erre irányul – olyan övezeti táblát is tud gyártatni, amely jogszabálytól eltérő sebességhatárt mutat.

A tervezet jelzőtábláihoz képest a korlátozott forgalmú területek egységes vertikális jelzésére javasoljuk:

- a csak vonali (útszakaszon bevezethető) csillapítás elemeihez kék alapszínű, álló téglalap alakú, fehér feliratos,
- a vonali és övezeti csillapításként egyaránt tervezhető elemekhez kék alapszínű, fekvő téglalap alakú, felirattal el nem látott,
- a csak övezeti csillapítás elemeihez fehér alapszínű, fekete szegélyes álló téglalap alakú, ZÓNA feliratot tartalmazó jelzőtáblák tervezését.

A csillapított forgalmú területek egyes hálózati elemeinek általunk javasolt jelzőtáblái (azzal, hogy a csak övezetként alkalmazható csillapító elemek tábláin a korrekt ZÓNA felirat van, a vége táblák pedig a megfelelő, a jobb felső csúcstól a bal alsó csúcshoz térő piros, vagy szürke sávval lehetnek áthúzva):

Lakó-pihenő terület → változatlan



Gyalogosövezet → változatlan



Gyalogos-kerékpáros övezet → változatlan



Kerékpáros utca → új tábla



A tervezetben szereplő jelzőtábla övezeti kialakításra utal, ezzel szemben a kerékpáros utca tipikusan vonalas létesítmény lesz. Az övezeti jelleg ugyanis gátolná azokat a hálózatfejlesztési célokat, amelyek érdekében a kerékpáros utca fogalmának, forgalomtechnikai jelzéseinek és szabályainak a KRESZ-be való felvétele történik. Az általunk javasolt dizájn alapjául az a holland jelzőtábla szolgált, amelyet a világ kerékpáros utcák tervezésében és létesítésében legnagyobb tapasztalattal bíró államában használnak.

Iskolai környezet → új tábla



Támogatjuk az *Iskolai környezet* jelzőtábla egységes kezelését a megfelelő időszakot jelző kiegészítő táblával, továbbá az alattuk és fölöttük elhelyezett különleges grafikus kiegészítő táblákkal.

Ez utóbbiakra javasoljuk, hogy maradjon a játékos, vidám arculatuk:

- ne tartalmazzanak zöld (a korlátlan sebességgel haladásra asszociációt gerjesztő) színt,
- a felsőben megtartásra érdemesnek gondoljuk akár a tenyér, akár a napocska szimbólumot, de a zöld szín mellőzésével,
- az alsóra javasoljuk három különböző szimbólum tervezését, melyek utaljanak a táblát követő intézmény jellegére (pl. a tervezetben ábráin a játszó gyerekek az óvodára, a ceruza az általános iskolára, a középiskolára pedig lombik, vagy más), amennyiben az intézményben több korosztályt oktatnak, az alsó táblában több szimbólum is megjelenik.

Noha a kétoldali alkalmazás (a táblák megisméltése a menetirány szerinti bal oldalon) előírása a műszaki szabályozások feladata, megemlítjük, hogy a mindkét oldalon a különleges kiegészítő táblákkal egy egységben megjelenő jelzőtábla és kiegészítő tábla fontos közlekedés-biztonsági előnye a kapuhatás kiváltása.

Iskolautca → új tábla



A jelzőtábla – amely direkt vizuális utalást tartalmaz arra, hogy a gyermekek az iskolautca úttestjén szabadon mozoghatnak – csak az időszakot jelző kiegészítő táblával együtt helyezhető ki.

Környezetvédelmi övezet → két új tábla



A meglévő jelzőtábla módosítását több okból is javasoljuk:

- a KÖRNYEZET szó felírása a táblára a nem magyar ajkú úthasználók számára semmit sem mond,
- ezt cserélnénk le a látványosan füstölő autó mindkét irányból behajtását tiltó jelképre, mert az mindenki számára könnyen érthető,
- a nemzetközi trendnek megfelelően külön jelzésük lenne a kis kibocsátású övezeteknek és a kibocsátásmentes övezeteknek,
- e két övezet megkülönböztetéséhez nem lenne szükség kiegészítő táblákra, hiszen az övezet jellege a jelzőtáblákról könnyen megállapítható,
- a kis kibocsátású övezetet angol nevének (low emission zone) szürke sávba írt LEZ rövidítésével, a kibocsátásmentes övezetet angol nevének (zero emission zone) zöld sávba írt ZEZ rövidítésével jeleznénk,
- a kis kibocsátású övezetet jelző tábla javasolt elnevezése: *Környezetvédelmi övezet kis kibocsátású járművek számára,*
- a kibocsátásmentes övezetet jelző tábla javasolt elnevezése: *Környezetvédelmi övezet nulla kibocsátású járművek számára.*

Javasoljuk továbbá széles körű szakmai egyeztetések megkezdését annak érdekében, hogy a környezetvédelmi övezet ne csupán a KRESZ-ben megjelenő jelzőtábla legyen, hanem városaink közlekedését, élhetőségét a mindennapokban is javító realitás.

Városközponti övezet → új tábla



A jelzőtáblát a tervezet 164. ábrájához képest lényegesen módosítottuk és egyszerűsítettük. A javasolt minta egyrészt megfelel a funkciónak (övezeti jellegű tábla), másrészt biztosítja az univerzális érthetőséget, részben a koncentrikus köröket formázó jelképpel, részben a magyar helyesírás ellenére is nemzetközileg érthető CENTRUM szóval.

7.3.2. Útburkolati jelek

A csillapított forgalmú területek burkolati jeleire vonatkozóan javasoljuk, hogy az ilyen területek összes bejáratánál és kijáratánál legyen kötelező a területek jelzőtábláinak megisméltése burkolati jellel.

Az *iskolai környezet* burkolati jelének céljára – a zöld színe kivételével – tökéletesen megfelelően tartjuk a BKK által bevezetett felfestést. Mint korábban említettük, a zöld szín üzenete ellentétes a sebesség mérséklésének és a fokozott óvatossággal haladásnak az elvárásával, ezért helyette más szín alkalmazása célravezető.