

Észrevételek a KRESZ felülvizsgálata kapcsán



KRESZ anomáliák

Jó szabályozást készíteni, más emberek tevékenységét előírni nem könnyű dolog. Hiba lehet úgy az alul, mint a túlszabályozás, vagy például a valamilyen okból nem megfelelő fogalmazás. Mindez igaz a már „férfi korbá” serdült, huszonhat éves Kresz-ünkre is. Mint az Autóvezető 2001/4-es számából is ismeretes, folyik a munka a KRESZ újrafogalmazását illetően, amelyre valóban nagy szükség lenne. Ezt a munkát kívánom én is segíteni a KRESZ-ben megbúvó, valóságos (vagy vélt?) anomáliák felsorolásával.

4. § (1) „Járművet az vezethet, aki a jármű vezetésére jogszabályban meghatározott, érvényes vezetői engedéllyel rendelkezik...” Melyik jogszabályban? Vagy a jogalkotási szokás szerint lábjegyzetben jogszabálycím megnevezésével, vagy „vonatkozó, hatályos jogszabályban” kifejezéssel kellene pontosítani ezt a jogszabály helyet. Hasonló, tág megfogalmazás több is előfordul a KRESZ-ben.

5. § (2) Csak helyeselhető szabályozás, hogy elindulás előtt ellenőrizni kell a biztonsági berendezéseket. De a „telephelyről (garázsból stb.)” kifejezés helyett szerencsésebb lenne a „minden napi első elindulás előtt és minden közlekedésbe való bekapcsolódás, illetőleg közlekedés közben” szövegű fogalmazás.

6. § A rendőrség ma már nemcsak a KRESZ-ben leírtak szerinti gépjármű megállítási módszereket alkalmazza. Vagy bővíteni kellene a kört, vagy a rendőrségnek megtiltani az eltérő módszereket. (Inkább az előbbi javasolható!) Ha már a rendelet taxatív felsorolja a megállításra, forgalomirányításra jogosult hatóságok körét, akkor itt kellene szerepelnie az Adórendőrségnek is, amelynek egy másik jogszabály már megadta a megállítási jogot.

A KRESZ-nek itt kellene foglalkoznia a közúti ellenőrzéssel, amely egyelőre hiányzik. Itt kellene rögzíteni, melyik hatóságnak meddig terjedhet az ellenőrzési kompetenciája, továbbá ilyen helyzetben melyek úgy a hatóság, mint az állampolgár jogai és kötelességei. Mert mindez a közúton történik!

7. § Pontosítani kellene; ki, mikor minősül jelzőörnek? Miért nincs joga jelzőtárcsával megállítani a forgalmat a túlméretes, túlsúlyos konvojt kíséző jármű személyzetének, a nagytestű jármű manőverét segítő személynek, vagy a közúti balesetnél intézkedő polgárörnek? S talán a közterület felügyelőknek is meg kellene adni a jogot a környezetet szennyező, vagy szabálytalanul várakozó, de a helyszínről szökni próbáló autós megállítására.

8. § (3) Az „úttestet keresztező kerékpárúton haladó kerékpáros”-ról (a jelzőlámpában) nem lehet tudni, hogy a kerékpárút melyik úttestet keresztezi? Amelyiken eddig haladt, vagy amelyik rá keresztkben helyezkedik el? Utóbbi esetben nem is látja a rá merőlegesen álló forgalmi jelzőlámpát. A szabályozás egyértelműbb fogalmazást igényel. Például; a fényjelző készülék jelzései az úttal párhuzamosan kijelölt kerékpárúton közlekedőkre is vonatkoznak.

15. § (6) A kijelölt rakodóhelyen az áruszállítást végző jármű csak a folyamatos fel- és lerakodáshoz szükséges ideig tartózkodhat, pedig a fel- vagy lerakodást még egyéb műveletek is kísérhetik. Pl. okmánykezelés, rakszerek elrakása, járdafeltakarítás, stb. Életszerűbb lenne a „le- és felrakodáshoz, illetve az ehhez kapcsolódó műveletek befejezéséig...” megfogalmazás és ezzel véget lehetne vetni az örökös rendőr-gépkocsivezető vitának.

16. § (5) A hóesést, illetve esőt mutató kiegészítő tábla ábrái nagyon apró részleteket mutatnak, nagy sebességgel haladó járműből nem is látható a különbség. Helyesebb lenne egyetlen nagy hópihét, illetve egy nagy esőcseppet feltüntetni. Ahogy ez már a közúton több helyen is így történik. Apropos, egységesíteni kellene a néha ötletszerűen pingált és kihelyezett kiegészítő táblákat is.



(1) d) Az „Útszűkület” táblából olyan is kellene, amely csak a szomszédos (párhuzamos, vagy szembejövő) sáv leszűkülését jelzi. Ez is balesetveszélyről ad tájékoztatást.

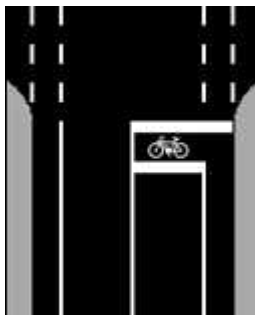
17. § (1) f/1 „kerékpáros közvetett kapcsolat” tábla esetében nincs utalás arra vonatkozóan, hogy a kerékpárosnak hol kell leszállnia a kerékpárról és hol, hogyan kell átszörlnia a keresztező út forgalmába? Az úton, amelyen haladt? Gyalogátkelőhelyen? A keresztező úton jobbra, majd balra haladva?



Az (1) s pont 131/c ábrája (Lakott terület) csak épületek sziluettjét ábrázolja. Aki még nem ismeri, országúti sebességgel fog behajtani a lakott területre! Miután a régi – kifogástalan – táblákat a KRESZ módosítás nem hatálytalanította, az újakat pedig nem tette kötelezővé, gondolkodjunk az átlag autós, esetleg külföldi állampolgár fejével! Megy az úton és egyszer ilyen, egyszer amolyan táblával fog találkozni. Fogja tudni, hogy ez azonos jelzést jelent a számára? Az új „lakott terület” táblák úgy tűnik zavart fognak kelteni, ráadásul semmi sem indokolja a bevezetésüket. Egyébként a helység épületeinek sziluettjét ábrázoló táblát kiegészítő táblaként is lehet már a meglévő „lakott terület” táblák alá szerelni. Ha valaki ragaszkodik hozzá.

Itt jegyzem meg, ha a (3) szerint egyirányú utcában, buszsávon ellenkező irányban is közlekedhet a menetrendszerű autóbusz (sőt kerékpár is), akkor ez az utca miért egyirányú?

18. § (1) h/1 „Előretolt kerékpáros felállóhely balra bekanyarodó kerékpárosok számára.” Értelmetlen és veszélyes a kerékpárosokat a tilos jelzés miatt álló járművek elé terelni, mert egyrészt a balra kanyarodó jármű csak lépésben cammoghat a kerékpárosok mögött, másrészt balra kanyarodás után a kerékpárosoknak úgyis ki kell sorolniuk az út szélére. A kerékpárosokat egy kanyarodó szaggatott sárga kerékpársávon gond nélkül el lehet terelni balra. S akkor még nem beszéltünk a kereszteződés átbocsátó képességének csökkenéséről és a ráfutásos balesetek kockázatáról. (Az elöl álló jármű még nem tud indulni zöld jelzésre a kerékpárosok miatt, de mögötte indulnak.)



21. § (5) A gyalogos ott kelhet át az útesten, ahol a „közelben” nincs kijelölt gyalogátkelőhely. A vég nélküli rendőr-gyalogos viták helyett ezt méterben kellene pontosítani.

21. § (9) e) A gyalogosnak tilos autópálya (és autóút) leállósávján közlekedni. Eszerint már az is szabálysértés, ha a műszaki hiba miatt itt leállított gépjárműből kiszáll a vezető és „kellő távolságban” kihelyezi az elakadásjelző háromszöget. Az pedig kiváltképp, ha a szalagkorláton túli terület gyalogos közlekedésre alkalmatlan és elindul a leállósávon a 100 méterre lévő segélykérő telefonoszlop felé! Ide kellenének a kivételek! Egyébként nem is kevés a leállósávon történő megállás indoka. (műszaki hiba, közúti ellenőrzés) Bővítésre javasolható például a vezetésre képtelen állapot, a mobiltelefon használat, vagy a rakomány igazítása.

25. § (2) Milyen sebességet jelent a „lassan haladó jármű”?

26. § (1) Meg kellene fontolni, hogy autópályán az elromlott jármű vontatásának 40 km/h-ban maximált sebességhatára 60 km/h-ra emelhető-e? Mert minél nagyobb a járművek közötti sebességkülönbség, annál nagyobb a balesetek lehetősége! Sötétben méginkább.

Ugyanez a megállapítás igaz az autópályán, autóúton és lakott területen kívüli egyéb úton 10 km-rel megemelt sebességhatárokra is. Autópályán, egy magát 70-el vonszoló, megrakott pótkocsis IFA és egy csak „kicsivel többet menő” azaz 140-el rohanó személygépkocsi között már 70 km/h a sebességkülönbség. Félelmetes.

A 6/1990 (IV. 12) KÖHÉM rendelet előírásainak megfelelő autóbuszal autópályán az eddigi max. 80 km/h-s sebesség helyett: max. 100 km/h. Miután e jogszabály előírásait ellenőrzik az időszakos műszaki vizsgán (is), tehát ez a KRESZ módosítás minden, érvényes forgalmi engedéllyel rendelkező autóbuszra vonatkozik. Vagy mégsem? Így van! A jogalkotó csak a nemzetközi forgalom előírásait teljesítő buszokra gondolt. Várjuk a jogszabályi kiegészítést! Megjegyzés: Egy 40–50 utast szállító autóbusz féktávolságának különbözete – felszereltségtől függően – 80 majd 100 km/h-ról fékezve a 14–18 métert is elérheti. Nedves úton ennél több is lehet. E távolságon belül sok minden történhet, vajon meg tudnak majd állni? Söt; nagyobb sebesség = nagyobb baleset! Ezek a módosítások szerintem nem a biztonságot szolgálták, hanem a felelőtlenül, egyre nagyobb utazósebességgel készülő járművek gyártóit és az autópályán száguldozókat.

29. § (2) Útkereszteződésben, balra kanyarodó, főútvonalról letérő, egyenesen továbbhaladó jármű jobbra köteles irányjelzést adni. Viszont a neki jobbról érkező jármű vezetője azt hiheti, hogy a másik jobbra fog bekanyarodni, és behalad a kereszteződésbe, ahol ütközhetnek. Ez a jogszabályhely komoly balesetveszélyt jelent. A helyes szabályozás az lenne, ha a kanyarodó főútvonaltól függetlenül az útkereszteződésben a továbbhaladás irányának megfelelően kellene irányt jelezni.

34. § (1) b) Pontosítani kellene, milyen pozíció számít megkezdett előzésnek? Egy bírósági jogegységi határozat szerint ez akkor valósul meg, ha a hátrább jövő jármű teljes terjedelmében elfoglalta az előzésre szolgáló sávot. Ez megnyugtatóan hatna a KRESZ-ben is. Ugyanígy pontosításra vár az előzési tilalom vasúti átgárolás előtt. A „közvetlenül vasúti átgárolás előtt” meglehetősen tág határokat jelent. (Ausztria; 80 m)

36. § A (10) bekezdés új szabályzást tartalmaz a körforgalomba való becsatlakozásra vonatkozóan. A szöveg nehezen értelmezhető, még szakemberek körében is vitákat indukál. Meg kellene fogalmazni, mit tegyen, hová soroljon, hogyan haladjon, aki nem az első kijáraton kíván majd kihaladni?

A (11) – szintén új előírás kimondja; „a párhuzamos közlekedésre alkalmas körforgalmú úton a párhuzamos közlekedés szabályait kell alkalmazni.” Csakhogy a körforgalom nem egyszerűen párhuzamos közlekedésre alkalmas út! Itt kicsi a kanyarodási sugár és egy belső sávra keveredett pótkocsis teherautó, autóbusz, vagy zárt furgon vezetője nem is látja a tükörben az őt jobbról szabályosan (!) előző személygépkocsit, vagy motorkecskét. Ezért kellene tiltani itt a jobbról való előzést és elsőbbséget biztosítani a belső sávból kihaladni szándékozóknak. Számomra érthetetlen a körforgalomba behajtásnál törölt kötelező irányjelzés, pedig ez főképp rossz látási viszonyok között komoly információ a mögöttesen jövőnek; „Vigyázz! Útkereszteződés!”

37. § (1) Apróság, de a „sík úton” meghatározás laza kifejezés. A hegyre vezető út is lehet sík. Helyesen; „vízszintes sík úton”.

39. § a (1) Ha lakó-, pihenő övezetbe már több járműkategória is behajthat pótkocsival, akkor az áruszállító tehergépkocsi miért nem? Inkább kétszer hajtsa be?

40. § (5) A járdán-megállás szabályai a gyakorlatban nem mindenütt tarthatók. Pl; „ahol ezt jelzőtábla, vagy útburkolati jel megengedi”. E szabály alapján ezrével lehetne kerékbilincselni a főváros belterületein kényesüléséből járdán parkoló autókat.

45. § (2) Nem forgalmi okból álló járművön, erős ködben, vagy sűrű hóesésben a sokat fogyasztó tompított fényszóróval miért szabad a járművet kivilágítani, ködfényszóróval miért nem? Arra készült.

46. § (4) 2001. május 1-jétől hatályosan; a forgalmi engedélybe bejegyzetten felül tilos személyt szállítani a 3,5 tonna alatti megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsin. Miért kell ezt tiltani? Hiszen egy korszerű furgon – a teherszállítási igényeken túl – alkalmas arra, hogy megfelelően rögzített ülésoron időnként személyeket is szállítson. Ennek a természetes igénynek kell alárendelni mindenféle egyéb, például ÁFA visszatérítési szabályozást. A tiltás nagyon sok vállalkozásnak, intézménynek nehezíti, költségesebbé teszi a mindennapi munkáját, mert a személyszállítási igényeit másképp kell megoldania. Így külön utazik az anyag, a szerző és külön a munkabrigád. Márpedig egy autót arra kell használni, ami erre alkalmas!

57. § (6) A vontatórúd, vagy vontatókötél nem lehet hosszabb, „mint a vontatott jármű hossza”. Gondolkodjunk! Vannak 8–12 méter hosszú járművek. Tehát ennél nem lehet hosszabb a vontatórúd? Mi köze van a vontatórúd hosszának a vontatott jármű hosszához? Reméljük ez a „csacska-ság” nem él meg több KRESZ módosítást, hanem meghatározásra kerül a maximális vontatóeszköz-hossz.

57. § (8) Nem engedélyezi elromlott jármű vontatásánál a vészvillogás megjelölést, bár a gyakorlatban többnyire ez így történik. Mivel ma már minden járművön kötelező a vészvillogó, nem kellene vontatásnál előírni a használatát? S ki kellene valamit találni arra az esetre, ha egy ilyen duplán villogó szerelvény útkereszteződéshez közeledik, s a mögötte jövőnek fogalma sincs merre fog majd az kanyarodni. Talán útkereszteződés előtt meg kellene tiltani a vészvillogó jármű előzését?

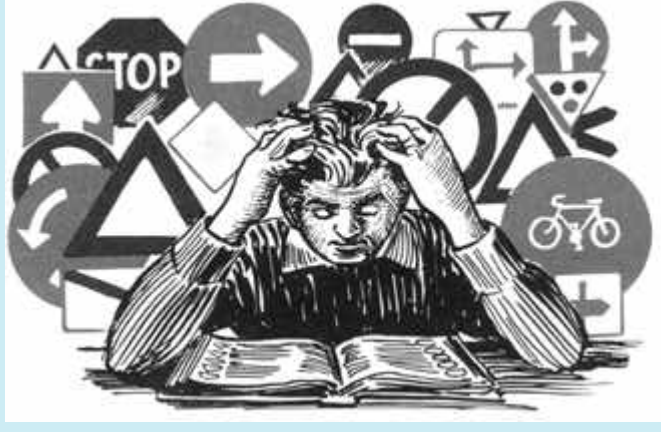
1. sz. Függelék g szerint útpadka; „az útnak az úttest mellett lévő, útburkolattal el nem látott része” Rendszerben, de milyen szélességben? Egy méter? Kettő? Öt? Így most szabálysértésként lehet értékelni az útburkolat szélességét három méterre, hepehupás területen, menetiránnyal szemben parkoló járművet. Volt már rá példa!

Végül egy utolsó megjegyzés: szerintem nem a KRESZ teljes átforgatására, vagy drasztikus rövidítésére van szükség, inkább a részletekbe merülő, objektív „életszagú” jogalkotás látszik fontosabbnak. Kerülni kellene a körmönfont „jogász-szlenget”, ugyanakkor beépítésre várnak a még nem szabályozottak, illetve a majd helytelennek ítélt jogszabály-elemek módosításai. E felelősségteljes munkában igencsak indokolt egy széleskörű szakmai, sőt társadalmi kommunikáció, hiszen a KRESZ a legszélesebb hatályú jogszabály. Ügyelni kellene arra is, hogy nem célszerű mindent átvenni az Európai Uniótól, csak azt ami nálunk valóban elfogadtatható és működtethető.

Tóth I. Gábor

Budapest

Észrevételek a KRESZ felülvizsgálata kapcsán



Mi a szabályos?

Mint oktatónak sajnos azt kell tapasztalnom, hogy minél jobban értek a KRESZ-hez, annál több olyan dologgal találkozom, amit nem értek. A környezetemben levő kollégákkal, vizsgabiztosokkal sok vitás kérdést próbálunk megoldani, de maradtak köztük olyanok, amik megoldásra várnak.

1. Vasúti átjárónál elhelyezett „Állj! Elsőbbségadás kötelező” tábla esetén hol kell megállni, ha a megállás helyét útburkolati jellel nem jelölték, és a tábla nem egy oszlopon van a „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtáblával?

- 12. § (4) bek. alapján a STOP táblánál?
- 39. § (3) bek. h) pontja alapján az András keresztnél?

Ennél a kérdésnél kollégáimmal egyetértettünk abban, hogy a leghelyesebb az lenne, ha a két táblát egy oszlopra helyeznék.

2. Ha a „Sebességkorlátozás” jelzőtábla lakott területen 50 km/h-nál nagyobb sebességet jelez, meddig tart a táblával jelzett tilalom? A konkrét kérdés az, hogy a „Lakott terület vége” jelzőtábla oldja-e a hatályát vagy sem?

- 26. § (2) bek. alapján lakott területre vonatkozik?
- 14. § (6) bek. alapján az útkereszteződésig vagy a feloldó tábláig.

Az, hogy a „Lakott terület vége” tábláig tart az engedmény, az logikusnak tűnik, de a szabályok alapján mi a helyes? Ha viszont csak a kereszteződés oldja, akkor mennyivel közlekedhet a 3500 kg össztömeget meghaladó tehergépkocsi a „Lakott terület vége” táblát elhagyva?

3. Párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten, ahol a forgalmi sávokat elválasztó útburkolati jelek fel vannak festve szabályos-e, a külső (szélső) sávból a hasonló úttest belső sávjába kanyarodni?

- 31. § (3) bek. alapján ... jobbra kis ívben kell bekanyarodni (szabályzat 109. oldal 16. rajz)
- ...jobbra a külső sávból a belső sávba bekanyarodás esetén a jármű egyben sávot változtató járműnek is minősül... tehát a sávváltoztatás szabályaihoz is köteles alkalmazkodni (szabályzat 108. oldal első bekezdés magyarázó szöveg)

Akkor szabad vagy nem szabad? Véleményünk szerint nem tilos, de nem ajánlott!

És végül egy komolytalan kérdés: Használhat-e a tanuló, a tanulóautóban, vezetés közben kézben tartott rádiótelefont?

Az ilyen és ehhez hasonló problémák néha bizony fejtörést okoznak. Azt tudjuk, hogy mi a helyes magatartás a közlekedésben, de azt nem, hogy mi a szabályos? A kettő sokszor nem is fedi egymást?!

Vibranyec Tamás
Miskolc

Észrevételek a KRESZ felülvizsgálata kapcsán



Két javaslat

1. Nem látom értelmét, és mint oktató is tapasztalom, hogy a tanulók és vizsgázók is összetévesztik a „Vasúti átjáróban” a jelenleg érvényben lévő 40 ill. 30 km/h sebességhatárokat. Legyen egységes. A törvényt megalkotók döntsék el, hogy mennyi legyen. Én javaslom a 30 km/h sebesség meghatározást.

2. „Megállás járdán.” Nem kellene agyoncifrázni. Javasolom a szabályt úgy módosítani, hogy a többi feltétel megmaradása mellett legalább 1,5 m távolságot kelljen szabadon hagyni és töröljük a járda feléek szabadon hagyását. Egyelőre ennyi.

Kovács József
Kazincbarcika