

KRESZ 2001

Változások

A Kormány a 28/2001 (II. 15.) rendeletével módosította a KRESZ-t. A rendeletmódosítás általános **hatálybalépési időpontja 2001. május elseje**, de van néhány szabály, melynek zökkenőmentes bevezetéséhez hosszabb előkészítésre, felkészülési időre van szükség, így ezeket **2002. január 1-jén léptetik életbe**. Természetesen felmerülhet a kérdés, hogy miért kellett ismételtén változtatni a többször módosított szabályokon. Ha röviden kívánunk válaszolni, azt mondhatjuk, azért hogy korszerűbb és jobb legyen. Ha kicsit részletesebben kívánjuk az átdolgozást indokolni, idézzünk a KöViM kommunikációs és sajtóiroda háttéranyagából, mely szerint a KRESZ egyes rendelkezéseinek felülvizsgálata a következők miatt vált szükségessé:

- A városi kerékpárút-hálózatok kialakításának megkönnyítése, a kerékpárosok biztonságos közlekedésének és az autóbuszok könnyebb továbbhaladásának elősegítése,
- A személygépkocsi hátsó ülésén utazók biztonságának javítása,
- Mozgáskorlátozott személyeket szállító járművek várakozási szabályainak pontosítása,
- Az egyes járművek közötti forgalomban történő részvétele szempontjából szükséges járműfajta meghatározások közösségi szabályozásához történő igazítása,
- A járművek sebességére vonatkozó előírások pontosítása,
- A közlekedésben résztve-

vők tájékoztatására szolgáló jelenleg használatos jelzőtáblák mellett új típusú jelzőtáblák alkalmazásának lehetővé tétele,

– A körforgalmú csomópontok (útkereszteződések) forgalmi rendjének, a taxiállomások jelzéseinek, a rakomány elhelyezési szabályainak pontosítása.

Először tekintsük át a most 2001. május 1-jén hatályba lépő rendelkezéseket!

Közúti jelzőtábláink száma több mint harminc új jelzőtáblával bővült, így elsőként a **Hólánccal használata kötelező** (1. ábra) utasítást adó táblával. Ha ezt a táblát a közúti **határátkelőhelyen** helyezi el, akkor csak azok a járművek léphetnek be a Magyar Köztársaság területére, amelyek **készenlétben van** legalább egy hajtott tengely gumiabroncsainak felszereléséhez szükséges hólánccal. Egyébként a jelzőtábla minden más helyen azt jelzi, hogy az úton közlekedő járműnek (gépkocsi, mezőgazdasági vontató, lassú jármű) **legalább egy hajtott tengelyén** a gumiabroncsokat hólánccal kell felszerelni. A tábla hatályát a „**Hólánccal használata kötelező vége**” (2. ábra) jelzés szünteti meg. Az egységes közútkezelői gyakorlat érdekében az ilyen táblák elhelyezésének feltételeit és a közlekedők tájékoztatásának módját külön szabályozni fogják. Természetesen csak havas, jeges úton állítják fel a táblákat és csak annyi időre, amíg a biztonságos közúti közlekedés érdekében ez feltétlenül szükséges. A tábla megjelenése hazánkban nem

jelent automatikusan a hólánccal megvásárlásának illetve készenlétben tartásának a kötelezettségét. Akik azonban a téli havas időszakban a főközlekedési utakon a gépkocsijukat állandóan használni kívánják, azoknak tanácsoljuk a hólánccal megvásárlását.

Útjainkon már 1–2 éve alkalmazzák az **Elsőbbségadás kötelező** tábla alatt ezt a kiegészítő táblás jelzést (3. ábra), de úgy tűnik, hogy rövid élete volt, mert szerepét átveszi az új táblakombináció (4. ábra). Ezen a kiegészítő táblán az egymást keresztező vonalak és a kerékpár-közlekedésre utaló piktogram azt jelzi, hogy az úttest kerékpár-közlekedés céljára burkolati jellel kijelölt részén áthaladó kerékpáros részére is elsőbbséget kell adni. A „rég” változat azért nem volt tökéletes mert félreérthetően emelte ki a kerékpárt. Az elsőbbség nemcsak a kerékpárosoknak jár hanem a keresztező úton közlekedő minden járműnek.

A **Kötelező haladási irány** tábla alatt megjelenhet az autóbust vagy kerékpárt és nyilat (nyilakat) mutató kiegészítő tábla (5/a és 5/b ábra). Ez azt jelzi, hogy „a menetrend szerint közlekedő autóbusz vagy a kerékpáros a jármű jelképét feltüntető kiegészítő táblán lévő nyíl (nyilak) által jelzett irányban haladhat tovább.”

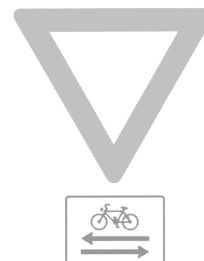
A gyalogosok és kerékpárosok részére kijelölt csillapított forgalmú zónák jelzőtáblával történő megjelölése a közútkezelők részére további elkülönítést tesz lehetővé



1. ábra



2. ábra



3. ábra



4. ábra



5/a ábra



5/b ábra

a legkiszolgáltatottabb közlekedők védelmére. **Gyalogos övezet (zóna)** (6. ábra); a jelzőtábla olyan terület kezdetét jelzi, amelynek útjai a gyalogosok közlekedésére szolgálnak, jármű közlekedése a gyalogos övezetben tilos. Ha a tábla alatt időszakot megjelölő kiegészítő tábla van, – a jelzett időszakon kívül – az ott lakók járművei, illetőleg az út kezelője által kiadott engedéllyel rendelkezők járművei, valamint a kerékpárosok – a gyalogosok veszélyeztetése nélkül – legfeljebb 10 km/h sebességgel közlekedhetnek.



6. ábra



7. ábra



8. ábra



9. ábra

A kiegészítő táblán jelzett időszakban az övezetben a várakozás tilos. A mozgáskorlátozott személyt szállító jármű amennyiben ennek feltételei adottak – az övezetben közlekedhet és várakozhat.

Gyalogos övezet (zóna) vége (7. ábra) jelzi a csillapított forgalmú terület határát. **Gyalogos és kerékpáros övezet (zóna)** (8. ábra) olyan terület kezdetét jelzi, amelyek útjai a gyalogosok és a kerékpárosok közlekedésére szolgálnak, egyéb jármű közlekedése az övezetben tilos. Kerékpárosoknak, az út számukra burkolati jellel elválasztott vagy eltérő színű burkolattal megjelölt részén kell közlekedni, legfeljebb 20 km/h sebességgel. Az út egyéb részein a kerékpárosok – a gyalogosok veszélyeztetése nélkül – legfeljebb 10 km/h sebességgel közlekedhetnek. A kerékpárosok számára kijelölt útfelületen a gyalogosok nem közlekedhetnek. Ha a jelzőtábla alatt időszakot megjelölő kiegészítő tábla van, – a jelzett időszakon kívül – az ott lakók járművei 10 km/h sebességgel közlekedhetnek. A kiegészítő táblán jelzett időszakban az övezetben a várakozás tilos. A mozgáskorlátozott személyt szállító jármű – amennyiben ennek feltételei adottak – az övezetben közlekedhet és várakozhat.

Gyalogos és kerékpáros övezet (zóna) vége (9. ábra) tábla jelzi e körzet megszűnését.

A települési önkormányzatok által létrehozott és működtetett, általában várakozási időhöz és díjfizetéshez kötött (10/a és 10/b ábrák) ilyen táblákkal meghatározott várakozási szabályokat megszegő járművön – önkormányzati rendelet alapján – az útkezelők a gépkocsik rögzítésére kerékbilincset alkalmaznak. E berendezés felszerelésének a lehetőségére

figyelmeztet (11. ábra) a kiegészítő tábla.

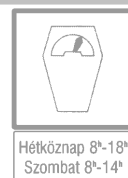
A körforgalmú csomópont előjelzésére alkalmazhatják az azonos elnevezésű új veszélyt jelző táblát (12. ábra). A tábla azt jelzi, hogy olyan útkereszteződéshez közeledik a jármű ahol körforgalmú közlekedés van. A vezetőt figyelmezteti az elsőbbségadási kötelezettségére és arra, hogy nem kell besorolnia balra bekanyarodáshoz, mert a csomópontban csak jobbra lehet kanyarodni. A körforgalomba történő behajtás ugyan irányváltatásnak minősül, de a módosítás lehetővé teszi, hogy – mint kivétel mely erősíti a szabályt – a belépést nem kell irányjelzővel jelezni.

Az irányjelzés azonban csak a behajtáskor maradhat el, a körforgalom elhagyását ezután is jelezni kell. Előfordulhat, hogy útburkolati jelekkel megjelölt párhuzamos közlekedésre alkalmas út csatlakozik egynél több forgalmi sávú körforgalomba. Ilyen esetben a körforgalomba való behajtást csak az köteles a jobboldali szélső forgalmi sávból végrehajtani, aki a bekanyarodás helyét követő első bekanyarodási lehetőségénél kívánja az utat elhagyni (13. ábra). A párhuzamos közlekedésre alkalmas körforgalmú úton a párhuzamos közlekedés szabályait kell alkalmazni. Tovább bővült a megállási tilalmak száma, így tilos megállni a körforgalomban is. Ha pedig megtiltották a körforgalomban való megállást, akkor okafogyottá vált a KRESZ-ben a hátrameneti tilalom alól kivételként leírni az úttest széléhez, illetőleg a várakozóhelyre történő beállást.

Bővült a tájékoztatást adó táblák száma is. A Zsákutca táblának egy új változatát ismerhetjük meg a **Zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőséggel** (14. ábra). A tábla azt jelzi, hogy ke-

rékpáros részére a továbbhaladás biztosított.

„Egy krumpliért nem oldják meg a zsákot” mondta a bölcs



10/a ábra



10/b ábra



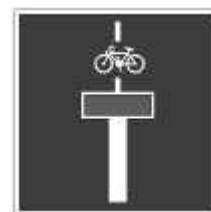
11. ábra



12. ábra



13. ábra



14. ábra

öreg ember, mert sohasem hallott arról, hogy a kerékpárosnak átjárhatóvá tehetik még a zsákutcát is. Hasznos és jó tájéko-

ztatást ad ez a tábla mert tudjuk, ahol átfér a kerékpáros, ott átjuthat a gyalogos, és talán még a segédmotorkerékpáros is.

A **Várakozási övezet (zóna)** (15. ábra) tábla azt jelzi, hogy az úton a várakozás megengedett vagy ilyen kiegészítő (16. ábra, 17. ábra) táblákon feltüntetett módon a **Várakozási övezet (zóna) vége** (18. ábra) jelzőtábláig a várakozás feltételekhez kötött. Szinte biztosra vehetjük, hogy ez a tábla önállóan (kiegészítő tábla nélkül) sehol sem fog árválkodni. A várakozás a tábla hatálya alatt, mindig díjfizetéshez, időkorlátozáshoz lesz majd kötve. E jelzést nem rövid útszakaszon, hanem egy jól körülhatárolható körzetben kell tiszteletben tartanunk.

Ezentúl nemcsak a **kerékpársávnak** lesz táblája (19. ábra) – ami a sáv úttesten történő elhelyezkedését és a közlekedők haladási irányát jelzi – hanem annak befejezését is közlik a **Kerékpársáv vége** (20. ábra) táblával.

„A kerékpársávot az úttest többi részétől *folytonos* – az útkereszteződésnél, továbbá ahol a járművek várakozóhelyét az úttest széle és a kerékpársáv külső széle között jelölték ki – *szaggatott, sárga vonal választja el.* ” írja a KRESZ. A közútkezelők a kerékpársáv úttestjére festhetik fel ezt a piktogramot. (20/a ábra). Így jelezhetik a biciklistának, hogy jó helyen jár, más jármű vezetőjét és a gyalogost pedig arra figyelmeztethetik – ez nem a te sorod! Viszont lakott területen kívüli út kerékpársávját ezentúl nem csak kerékpárral, hanem segédmotoros kerékpárral is igénybe lehet venni.

Tájékoztatathatnak minket az **Út melletti kerékpárút**-ről (21/a és 21/b ábra) és ennek megszűnéséről (22. ábra) az **Út melletti kerékpárút vége** táblával.

A taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről az önkormányzatok hoznak határozatokat. A KRESZ szerepe csupán annyi, hogy bemutatja a **Taxiállomás** (23. ábra) táblát. E tábla alatt kiegészítő tábla jelezheti a taxiállomáson (droszton) egyidőben várakozó személytaxik megengedett számát. A szabály természetesen tiltja más járműveknek e helyen történő megállását.

A KRESZ-ből jól ismert **Várakozóhely** jelzés alatti kiegészítő táblán a „személygépkocsi” és a „mozgáskorlátozott személyt szállító jármű” közé bekerült a „kerékpár” is, mint olyan jármű mely részére kizárólagosan lehet fenntartva a megjelölt hely (24. ábra).

A **mozgáskorlátozott** embertársainkat szállító járművek részére fenntartott várakozóhelyet nemcsak kiegészítő táblával, hanem ilyen (25. ábra) alaptáblával is jelezhetik.

A minket várakozást ellenőrző óra működtetésére kötelező kiegészítő tábla jelzését a jogalkotók kiterjesztették a **jegykiadó automata használatára is**.

Korlátozott várakozási övezetben és várakozási zónában a mozgáskorlátozottak részére fenntartott díjmentesen elfoglalható várakozóhelyek száma időnként nem elegendő az egyenlőtlenül jelentkező igények miatt. Előfordul, hogy mozgáskorlátozottat szállító gépkocsi csak díjköteles parkolóhelyet tud elfoglalni. Ezentúl ez sem fog a vezető pénzébe kerülni, mert a várakozást ellenőrző órával vagy jegykiadó automataval ellátott parkolóban az ellenőrző óra vagy jegykiadó automata működtetése nélkül is várakozhat. A szabály korábban is megengedte, hogy mozgáskorlátozott személy járművével

olyan helyen várakozzon ahol ezt másoknak a **Várakozni tilos** tábla megtiltotta.



15. ábra



16. ábra



17. ábra



18. ábra



19. ábra



20. ábra



20/a ábra



21/a ábra



21/b ábra



22. ábra



23. ábra



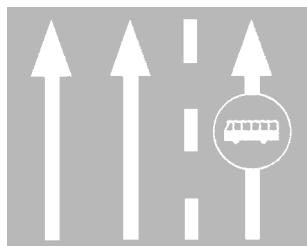
24. ábra



25. ábra



25/a ábra



25/b ábra



26. ábra



27. ábra



28. ábra

Azonban mégis előfordult, hogy az ilyen (25/a ábra) táblakombináció hatálya alatt várakozó megfelelő jelzéssel ellátott gépkocsit elszállították. Ezt azért tették, mert aki a módosítás előtt e jelzőtábla hatálya alá eső területen várakozott, annak járművét el lehetett vinni. Most már ez nem fordulhat elő, mert a szabályt újrafogalmazták. Annak a kocsiját vihetik el aki a „kiegészítő táblával ellátott megállást vagy várakozást tiltó jelzőtábla hatálya alá eső területen szabálytalanul várakozik.” A mozgáskorlátozottat szállító gépkocsi pedig nem ilyen. A súlyosan mozgáskorlátozott emberek közlekedési kedvezményeiről szóló

164/1995. (XII. 27.) Korm. rendelet határozza meg a járműre vonatkozó közlekedési kedvezmények formáját és tartalmát. Az EU-ban alkalmazott gyakorlat figyelembevételével a korábbi szabályozást felülvizsgálják és nehezen hamisítható új engedélyeket fognak kibocsátani. A KRESZ-ben szereplő meghatározott jogosultságok egy része azt a mozgáskorlátozott személyt illeti meg, aki külön jogszabály alapján erre engedélyt kapott és az őt szállító járművön az engedélyre utaló jelzés van.

Az **Autóbusz forgalmi sáv** (25/b ábra) táblát eddig is ismertük, de most kiegészült a jogszabályi szöveg a jelzés jelentésével; „a tábla az autóbusz-forgalmi sáv kezdetét az úttesten történő elhelyezkedését és a rajta közlekedők haladási irányát jelzi”

A régi **Lakott terület kezdete** tábla modern változatát is alkalmazhatják ezentúl az önkormányzatok. A megszkott fekete szegélyű tábláinkat felválthatják a piros keretűek (26. ábra). Ezek a település nevének felirata mellett piktogramot is tartalmazhatnak (27. ábra) illetve van olyan variáció is ami csak a jelképet ábrázolja (28. ábra). Az új tábla a helyi úti célokra vezető fehér alapszínű útbai-gazító tábláktól való megkülönböztetést megkönnyíti, valamint a kötelező sebességkorlátozás szükségességére is figyelmeztet. A település elhagyását a régi nevű **Lakott terület vége, de új kivételű** táblák jelezhetik (29. ábra).

A nemzetközi jelzési egyezmény és az európai forgalomsszervezési gyakorlat a **barna alapszínű fehér felirattal négyszögletes jelzőtáblákat** az idegenforgalmi létesítményekről való tájékoztatás céljára tartja fenn. Ezt az elvet követjük a hazai jelzésrendszerben mi is. A szabályt így

fogalmazták meg: az út mellett vagy közelében levő egyes létesítményekről – **kék vagy barna alapszínű – jelzőtáblák** adhatnak tájékoztatást (30. ábra).

Az **X útburkolati jellel** (31. ábra) az egymást keresztező vonalak a várakozás tilalmát jelzik, ahol a jelzett területet valamely okból (pl. kapubejárat, tűzcsap stb.) szabadon kell hagyni.

És ha megint az egy helyben tartózkodás témájánál tartunk itt említhetjük meg azt az egyértelműbbé tett rendelkezést mely szerint: **Egyirányú forgalmú úton** (32. ábra) az úttest bal szélén – ha közúti jelzésből más nem következik – akkor szabad megállni, ha a jármű mellett az úttest jobb széléig mérve legalább **5,5 méter** szélességű hely marad.

Haladás az úton

A KRESZ rendelkezéseinek egységes értelmezéséhez írt útmutató a következőképpen szól a lassan haladó járművek szoros jobbratartási kötelezettségéről; ez a minimális távolságot jelenti, amelynek megtartásával az úttest jobb szélén való közlekedés sem másokat, sem a saját járművet, sem az úmenti létesítményeket nem veszélyezteti. Lényegében most ez jelent meg tömörített formában a jogszabályban is: „...– ha az út és forgalmi viszonyok lehetővé teszik – szorosan az úttest jobb széléhez húzódva kell haladni.”

Sebesség

A jobb, korszerűbb gépkocsik és utak elterjedése maga után vonta a gyorsabban haladás igényét is. Ilyen irányú kísérleteket végeztek Szolnok, Fejér és Veszprém megyékben. Néhány útszakaszon a „Sebességkorlátozás” táblával megengedték, hogy az úton megengedett sebességnél gyorsabban haladhas-



29. ábra



30. ábra



31. ábra



32. ábra



33. ábra

sanak a személygépkocsik illetve motorkerékpárok. A tapasztalatok kedvezőek voltak, ellenőrizték az intézkedés közlekedésbiztonsági hatását is, nem romlottak a statisztikák. A személygépkocsi-val és motorkerékpárral ezentúl lakott területen kívül **10 km/h-val gyorsabban** közlekedhetünk, ha az adott körülmények csökkentett sebességet nem indokolnak. Ezt a kedvezményt kiterjesz-

tették a **2500 kg** összteleget meg nem haladó valameny-nyi gépkocsira. Tehát motor-kerékpárral, személygépkocsival és a 2500 kg megengedett legnagyobb összteleget meg nem haladó többi gépkocsival legfeljebb a következő sebességgel szabad közlekedni: *autópályán 130 km/h, autóúton 110 km/h, lakott területen kívül egyéb úton 90 km/h.*

Korábban a *kerékpár* legmagasabb (abszolút) sebességét – néhány kivételtől eltekintve – csak a vezetőjének kondíciója és biztonságérzete valamint a „drótszámár” műszaki állapota korlátozta. Ezentúl a bringás is lehet „gyorshajtó” ha **40 km/h** sebességnél nagyobb tempóban halad.

A nemzetközi gyakorlat-hoz igazodva **50 km/h**-ban állapították meg a *hólánccal felszerelt gépkocsik* megengedett legnagyobb sebességét.

A „*Sebességkorlátozás*” *jelzőtábla* eddig csak a motor-kerékpárral és a személygépkocsival közlekedőnek tette lehetővé, hogy lakott területen 50 km/h-nál gyorsabban haladjon. A kedvezményt a módosítással *kiterjesztették a 3500 kg összteleget meg nem haladó* – a személygépkocsik biztonsági jellemzőivel rendelkező – *áru és személyszállításra használt más gépkocsikra* is. Így ezek a gépkocsik jobban fognak tudni alkalmazkodni az adott forgalmi viszonyokhoz, a személygépkocsiknak, motor-kerékpároknak nem kell lépten nyomon előzgetni őket.

Párhuzamos közlekedés

A megemelt sebességhatárok figyelembevételével a párhuzamos közlekedés szabályait is kiegészítették. Nincs új a nap alatt! – mondhatná az aki gondosan odafigyel a közlekedési szabályok változatai-

ra, mert a 148/1992. (XII. 12) Kormányrendelet már valami hasonló módosítást eszközölt amikor megengedte lakott területen a járműveknek (akkor még válogatás nélkül) a belső forgalmi sávokban a folyamatos haladást. Ez a közlekedés gyakorlatában sajnos nem vált be, mert a nagyméretű járművek belső sávban való közlekedése kisebb gyorsulási képességük (kisebb a fajlagos teljesítményük) miatt a gyorsabbakat akadályozta. (Ez a rendelkezés még 1994. június 1-jével hatályát veszítette.) Most új kompromisszum született: „A párhuzamos közlekedésre alkalmas olyan útesten, a melyen az azonos irányú forgalom számára két forgalmi sáv van, az előzés befejezése után a külső forgalmi sávba vissza kell térni. **Ha 3500 kg megengedett legnagyobb összteleget meg nem haladó gépkocsival**, motor-kerékpárral vagy – lakott területen – távolsági, illetőleg gyorsjáratú autóbusszal a vezető több járművet kíván előzni, megmaradhat a belső forgalmi sávban feltéve, hogy ezzel a mögötte gyorsabban haladó járművek közlekedését nem akadályozza; ha pedig a forgalom olyan sűrű, hogy a külső forgalmi sávba visszatérni nem lehet, a belső forgalmi sávban folyamatosan is haladhat.” „Lakott területen lévő, párhuzamos közlekedésre alkalmas olyan útesten, amelyen a forgalmi sávok útburkolati jelekkel vannak megjelölve, a belső forgalmi sávban (sávokban) **3500 kg megengedett legnagyobb összteleget meg nem haladó gépkocsival** és motor-kerékpárral folyamatosan is szabad haladni feltéve, hogy ezzel a jármű a mögötte gyorsabban haladó járművek közlekedését nem akadályozza. Az ilyen módon haladó jármű mellett – a vonatkozó szabályok megtartá-

sával – fokozott figyelemmel jobbról el szabad haladni, a forgalmi sávokat azonban – a gyorsabb előrehaladás érdekében – kis távolságon belül ismételtén változtatni, és ezzel a közlekedés résztvevőit zavarni tilos.”

Május elsejétől kezdődően a **lakó pihenő övezetbe (33. ábra)** a járművek újabb kibővített köre hajthat be. Például:

– az ott lakókat vagy oda látogatókat szállító legfeljebb 2500 kg megengedett legnagyobb össztelegű gépkocsi, motor-kerékpár és ezekhez kapcsolt pótkocsi..., állati erővel vont jármű és kézikocsi...

– az oda látogatókat szállító autóbusz,

– ... rendvédelmi, betegszállítási feladat ellátására szolgáló jármű, ha ez feladata ellátása érdekében elkerülhetetlen.

Világítás

KRESZ könyvében Dr. Irk Ferenc már 1981-ben arról tájékoztatta olvasóit, hogy a skandináv államok többségében „elterjedt egy nálunk ma még nem használt lámpafajta is, amely a városi lámpánál jóval nagyobb, a tompított fényénél azonban kevesebb fényerőt bocsát ki. ... Sajnos, ennek feltételei hazánkban ma még nem teljesen értek meg, noha kétségtelenül ez volna a legkívánatosabb.” Kívánjuk a jeles szerzőnek, hogy minden kívánsága így teljesüljön, de ne kelljen húsz évet várakoznia rá. Hazánk EU-s csatlakozásához szükséges volt bizonyos jogharmonizációs feladatok elvégzése. Ennek része volt a 12/2000. (V. 24.) KHVM Műszaki rendelet is. Itt már találkozhattunk az ENSZ EGB 48.01. számú előírásával bevezetett „*nappali menetjelző*” *lámpával*, mely bekerült az elfogadott fényjelző berendezések közé.

A közúton való használatát pedig a mostani KRESZ módosítás teszi lehetővé: „Lakott területen kívüli úton a forgalomban résztvevő gépkocsit nappali menetjelző lámpával vagy tompított fényoszóróval, – mezőgazdasági vontatót és tompított fényoszóróval felszerelt lassú járművet – tompított fényoszóróval – nappal és jó látási viszonyok között is ki kell világítani.”

Személyszállítás

A közúti forgalomban egyre nagyobb számban jelentek meg olyan tehergépkocsiként forgalomba helyezett járművek melyek miatt szükségessé vált a személyszállításra vonatkozó szabályt pontosítani. Ezentúl a 3500 kg megengedett legnagyobb összteleget meg nem haladó tehergépkocsin csak a *forgalmi engedélyben feltüntetett számú személyt szabad szállítani*. A rendelkezés alól kivétel a fegyveres erők, a rendvédelmi szervek által üzemeltetett, valamint közveszély, elemi csapás vagy vasúti üzem biztonságát veszélyeztető akadály elhárításánál használt tehergépkocsi.

Teherszállítás

Az áru fuvarozó járművek rakfelületén szállított ömlesztett anyagok pl. sít, sóder, vetőmag stb. elszóródása sok kellemetlenséget okoz a partnereknek, szennyezi a közutat és annak környezetét. Pontosítani kellett a rakomány rögzítésére vonatkozó előírást. Tehát az eddigi rakodási szabály kiegészül a *rakomány lefedésének (letakarásának) kötelezettségével* olyan módon, hogy az le ne szóródjék.

Biztonsági öv

Feltételezhetően e szaklapban senkit sem kell arról meggyőzni, hogy a *biztonsági öv* milyen hasznos lehet a

gépkocsi vezetőjének és utasainak egyaránt. A lelkiismeretes vezető eddig lakott területen csak javasolni tudta gépkocsija hátsó ülésén helyet foglaló utasainak, hogy rögzítsék magukat még akkor is ha erre őket szabály nem kötelezte. Ezentúl a vezető elindulás előtt köteles lesz meggyőződni arról, hogy utasai elől és hátul eleget tesznek-e az öv használatára vonatkozó kötelezettségüknek. Szűkültek azoknak a vezetőknél a köre, akiknek nem kell becsatolni a biztonsági övet. Így a továbbiakban a rendőrség és a tűzoltóság járműveiben meghatározott szolgálati feladat ellátása során a vezetők szabálykövető módon biztonsági övvel fognak közlekedni. Eddig a szabály, de példájukat önként követhetik a járművezetést oktatók és a taxivezetők is. Tapasztalt oktatók állítják, hogy ritka kivétel, amikor az ún. „beavatkozást” akadályozza az öv, ha pedig a taxiba egy nagymama ül be az óvódás unokájával, talán nem kell tartani a rablótámadástól.

Napjainkban már van, illetve lehet olyan motorkerékpár és segédmotoros kerékpár, amelyet zárt utastérrel (vezetőtérrel) szerelnek fel. Az ilyen járművet nem kötelező motorkerékpár-bukósisakban vezetni.

Nagycsaládos szülőknek gondot okozhatott a kisebb gyermekekkel közös kerékpárútra. A szabály eddig kategorikusan tiltotta, a főútvonalon 12. életévét be nem töltött személynek a kerékpározást. Ezentúl viszont nem kell mindenáron elkerülni a főútvonalat, mert a gyermekek a kerékpárral a gyalogosforgalom zavarása nélkül és legfeljebb 10 km/h sebességgel a járdán is kerekeshetnek.

Az európai közösséghez való csatlakozási irányelvek-

nek megfelelően módosították egyes járműfajták fogalom meghatározását. A következő változásokkal találkozhatunk:

Kerékpársáv: az úttesten útburkolati jellel kijelölt – kerékpárosok egyirányú közlekedésére szolgáló – különleges forgalmi sáv.

Szilárd burkolatú út: olyan út, amelynek úttestje szabályosan lerakott kő, vagy műkő, továbbá beton, vagy aszfalt burkolattal rendelkezik.

Jármű: közúti szállító- vagy vontató eszköz, ide értve az önjáró vagy vontatott munkagépet is. A mozgáskorlátozottak közlekedésére szolgáló, emberi erővel tolt vagy hajtott kerekesszék és a gépi meghajtású kerekesszék – ha sík úton önerejéből 10 km/h sebességnél gyorsabban haladni nem képes, továbbá a gyermekkeszék és a talicska – azonban nem minősül járműnek. Az ilyen eszközökkel közlekedő személyek gyalogosnak minősülnek.

Gépkocsi: olyan gépjármű, melynek négy vagy több kereke van, a négy kerekű motorkerékpár azonban nem gépkocsi.

Személygépkocsi: személyszállítás céljára készült olyan gépkocsi, amelyben – a vezető ülést is beleértve – legfeljebb 9 állandó ülőhely van.

Motorkerékpár: olyan gépjármű, amelynek két vagy három kereke van és a tervezési legnagyobb sebessége 45 km/h-nál nagyobb, továbbá olyan négy kerekű gépjármű, amelynek saját tömege legfeljebb 550 kg és motorteljesítménye nem haladja meg a 15 kW-ot.

Motoros tricikli: olyan motorkerékpár, amelynek szimmetrikus elhelyezésű három kereke van.

Mezőgazdasági vontató: kerekesszék vagy lánctalpas ki-

alakítású, legalább két tengellyel rendelkező, pótkocsi vontatására és/vagy mezőgazdasági, erdészeti feladatok berendezései, gépek vontatására, hordozására, tolására, működtetésére alkalmas, 25 km/h sebességnél gyorsabban haladni képes jármű, mely teher- és személyszállításra is alkalmas lehet.

Segédmotoros kerékpár:

olyan két, három vagy négy kerekű jármű, amelyet 50 cm³-t meg nem haladó löketfogatú belsőégésű motor vagy legfeljebb 4 kW teljesítményű egyéb motort hajt, tervezési végsebessége a 45 km/h-nál nem nagyobb és saját tömege legfeljebb 350 kg.

2002. január 1-jén életbe lépő változások

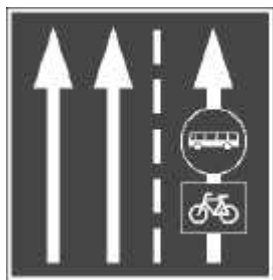
A biztonsági öv használatának előnyeiről számos felmérést, tanulmányt és autós történetet ismerünk. A felnőttekre méretezett öv azonban veszélyes lehet a kisebbek számára, így őket a nekik megfelelő **biztonsági gyermekülésben** szállítjuk. A nyugat-európai országok többségében ezt már kötelező jelleggel szabály írja elő. A gyermekülés kötelező használatára a beszerzési költségekre való tekintettel közel egy év felkészülési időt kaptunk. Tehát 2002. január 1-től kezdődően a személygépkocsi hátsó ülésén utazó 12. életévét még be nem töltött és 150 cm-nél alacsonyabb gyermeket biztonsági gyermekülésben kell rögzíteni. Kivétel van, mert nem kell a gyermekülés a következő esetekben. **Ha beszerelésére a személygépkocsi gyári kialakítása alapján nem alkalmas.** (Hazánkban a 60-as évek végéig több olyan személygépkocsi típus került a forgalomba, ahol a hátsó ülésekhez bekötési pontokat nem építettek ki. Ezekbe a biztonsági gyermekülés felszerelésére nincs lehetőség, mert nem adtak a műszaki feltételek). **Ha a gyermek az üléshez beszerelt biztonsági övvel megfelelően, biztonságosan rögzíthető.** Például a gyermeket középre helyezi és a két ponton rögzített övet használja, vagy a feneke alá ülésmagasítót helyez, vagy a

három ponton rögzített övet úgy használja, hogy a heveder átlós részét a gyermek háta mögött vezeti el, s csak az alsó vízszintes ág húzódik át az utas medencecsontja előtt.

Ha a szállított személyek számából következően egy ülőhelyen két gyermek foglal helyet (a kocsi minden hely foglalt, és egy felnőtt helyén két 10 éven aluli gyermek helyezkedik el.

Ha az egyidőben szállítani kívánt gyermekek száma miatt a biztonsági gyermekülésben történő rögzítés nem oldható meg. (A hátsó ülésen általában három ülőhelyhez alakítanak ki biztonsági öv bekötési pontokat, így itt legfeljebb három gyermekülés elhelyezésére van lehetőség.

Autóbuszok: A korszerű biztonsági berendezésekkel felszerelt távolsági autóbuszok több országban az autópályán 100 km/h sebességgel szabályosan közlekednek. Hazánkban is indokoltnak látszik a külföldi gyakorlat bevezetése. Miután az autóbuszok műszaki megfelelőségével kapcsolatos közlekedési hatósági eljárások bizonyos időt igényelnek, ez késlelteti a rendelkezés hatályba lépését. Jövőre a külön jogszabályban meghatározott követelményeknek megfelelő autóbuszok hazánkban autópályán 100 km/h sebességgel haladhatnak, ha ezt az adott körülmények lehetővé teszik.



34. ábra



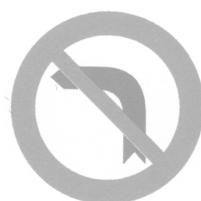
35. ábra



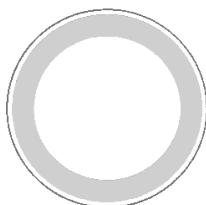
36. ábra



37. ábra



38. ábra



39. ábra

Az **Autóbusz forgalmi sáv** jelzőtáblának új változatával is találkozhatunk majd az útjainkon. Ez a **Kerékpá-**

rosok által is használható autóbusz forgalmi sáv (34. ábra). A tábla azt jelzi, hogy az autóbusz forgalmi sávon a kerékpárosok közlekedése is megengedett. A módosított szabályhoz hozzá kell tenni ez nem jelenti minden autóbusszávonban a kerékpárosok feltétlen megjelenését. Csak akkor és ott helyezik ki ezt a jelzőtáblát, ahol a forgalmi sáv szélessége lehetővé teszi a kerékpárosok és az autóbuszok biztonságos haladását.

Ha az **Egyirányú forgalmú út** jelzőtáblák alatt elhelyezett kiegészítő táblán (35., 36. ábra) kerékpárt és/vagy autóbust mutató ábra jelenik meg, az úttesten kijelölt kerékpársávon a kerékpáros vagy az autóbusz forgalmi sávon az autóbusz – a jelzőtáblán megjelölt iránnyal szemben – közlekedhet. Természetesen ilyen esetben az autóbusz (kerékpár) ugyanúgy forgalmi sávval lesz elválasztva a más közlekedőktől mint a kétirányú forgalmú úton az egymással szemben haladók.

A többi kapcsolódó jelzést is hozzá kellett igazítani az előbb említett forgalomszervezési lehetőségekhez. Ha a **Jobbra bekanyarodni tilos** (37. ábra), **Balra bekanyarodni tilos** (38. ábra), **Mindkét irányból behajtani tilos** (39. ábra), **Behajtani tilos** (40. ábra) jelzőtáblák alatt a 41., 42. ábra szerinti kiegészítő táblán kerékpárt és/vagy autóbust mutató ábra van, a jelzőtáblával jelzett tilalom a menetrend szerint közlekedő kerékpárra és/vagy autóbuszra nem vonatkozik.

Pontosítani kellett a KRESZ **Bekanyarodás** szakaszának ezzel összefüggő részét is: „A kerékpársávot, továbbá egyirányú forgalmú úton az ellenirányba kijelölt autóbusz sávot a besorolás szempontjából figyelmen kívül kell hagyni.”

Ugyanez volt a jogalkotó teendője a Párhuzamos közlekedés fejezetnél is: „**Autóbusz forgalmi sávban** csak menetrend szerint közlekedő autóbusz és trolibusz, valamint az autóbusz és trolibusz forgalom zavarása nélkül – **személytaxi**, továbbá erre utaló külön jelzés esetén **kerékpáros közlekedhet...**”

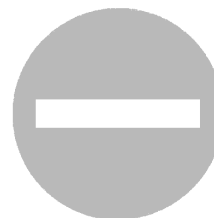
„Kerékpárok és segédmotoros kerékpárok” fejezetnél: „**Kerékpárral** a kerékpárúton, a kerékpársávon vagy erre utaló jelzés esetében az **autóbusz forgalmi sávon** kell közlekedni”.

A **Kerékpáros közvetett kapcsolat** (43. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésnél a kerékpárosnak, amennyiben balra kíván továbbhaladni, a **kerékpárról leszállva**, a keresztező út menetirány szerinti jobb oldalán közlekedő járművekhez kell besorolnia és az útkereszteződésen áthaladnia.

Előretolt kerékpáros felállóhely balra bekanyarodó kerékpárosok számára (44. ábra) a forgalomirányító fényjelző készülékkel szabályozott útkereszteződésben az oda kerékpársávon érkező és balra bekanyarodó kerékpárosoknak, a megállás helyét jelölő vonalak közötti, kerékpárt mutató sárga színű útburkolati jellel megjelölt úttestre csak a tilos fényjelzés ideje alatt szabad a többi jármű elé – a besorolás általános szabályai szerint – besorolva a továbbhaladás-hoz felkészülni.

A legvégére maradt még egy **forgalommeghatározásunk** is, mellyel zárjuk az összeállításunkat.

Földút: jármű közlekedésére szabadon tartott, eredeti termett talajú, vagy ahhoz hasonló anyagú (pl. zúzottkő, kavics, murva, kohósalak stb.) út, amelyen legfeljebb talajszerkezetet javító beavatkozás történt, ide értve azon földutat is, amely a szilárd



40. ábra



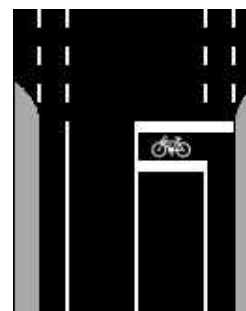
41. ábra



42. ábra



43. ábra



44. ábra

burkolatú úthoz való csatlakozás, illetve a vasúti átjáró előtt legfeljebb 50 méter hosszban szilárd burkolattal rendelkeznek.

Virágh Sándor

FELHASZNÁLT IRODALOM

Háttéranyag a sajtó részére a KRESZ rendelet módosításáról. Közlekedési és Vízügyi Minisztérium Kommunikációs és Sajtóiroda.