

2026. február 16.

Tételes észrevételek, javaslatok
a 2026. január 20-án közzétett KRESZ tervezethez (továbbiakban Tervezet)

3. § (3) 11.: *“megkülönböztető jelzést használó jármű: a megkülönböztető fényjelzést vagy a megkülönböztető fény- és hangjelzést együttesen használó jármű”*

A hatályos változathoz képest jelentős változás, hogy a közlekedés során „a csak a megkülönböztető fényjelzést” és „a fény- és hangjelzést” is használó járművek egyforma elbírálás alá esnek fogalmilag, valamint a 109. §-ban a járművezetők számára velük szemben előírt magatartás szempontjából. Az ilyen járművek észlelhetősége jelentősen különbözik a két esetben, ami csak fényjelzés használata esetén egyértelműen lassabb reakcióhoz vezet az érintett járművezető részéről. Ezt ráadásul a többi közlekedési partner - aki a fényjelzést még nem észlelte - félre is értheti. Ez a változtatás tehát közlekedésbiztonsági szempontból megfontolandó.

3. § (5) 8.: *„mellette elhaladás: a járműnek a vele azonos irányban lassabban haladó jármű mellett balról vagy jobbról való elhaladása, amely az úttest menetirány szerinti bal oldalának igénybevétele nélkül történik;”*

A definícióval kapcsolatban van némi keveredés. Kifejezetten a fenti pont alapján úgy tűnik, hogy ide tartozik a menetirány szerinti jobb oldalon történő, akár sávváltással járó, akár sávváltás nélkül (sőt akár sávon belül) az azonos irányban lassabban haladó jármű mellett végrehajtható elhaladás. Később kiderül, hogy a kikerülés (3. § (5) 9.) is a mellette elhaladás egy fajtája. Sőt az előzés definíciója (3. § (5) 7.) is egyfajta mellette elhaladásról beszél. Miután az előzés és a kikerülés így végül is önálló definíciót kap, ezért ezek későbbi előfordulásai egyértelműek maradnak. Ami inkább problémát okoz, hogy a későbbi szabályozások – leginkább a sávváltással járó és az anélkül végrehajtható mellette elhaladás nem megfelelő elkülönítése miatt – időnként indokolatlanul szigorúak, különösen a telített forgalmi sávok esetén lakott területen kívül, autópályán, autóúton megengedhető egymás melletti elhaladási eseteknél.

3. § (5) 17.: *„parkolás: a jármű tervezett helyben maradása a megállás után;”*

A definíció így még meglehetősen ködös a tekintetben, hogy hol van a határ a megállás és a parkolás között. Később arra lehet következtetni (97. § (2)), hogy a parkolás tulajdonképpen azzal kezdődik, hogy a vezető kiszáll a járműből. Ez bizonyos esetekben túlzottan szigorú lehet (a parkolás már az utas kiszállásának segítségével vagy egy csomag kiemelésével is megkezdődik), más helyzetekben viszont túlzottan enyhe, hiszen a vezető számára kialakított helyen tartózkodva tulajdonképpen nem is parkol, tehát parkolási tilalom esetén a jármű – szituációtól és értelmezéstől függően – akár tetszőleges ideig helyben maradhat.

12. § (1): *“Az egyenrangú útkereszteződés valamennyi úttestjén előnye van az áthaladó gyalogosnak...”.*

Az „előny” új fogalom, amely viszont nem kapott önálló definíciót a 3. §-ban, hanem az előfordulási helyein (12. és 23. §) található magatartási szabályokból rakható össze. Furcsa képzettársítás, hogy az előny (amely pozitív jogot sugall) igénybevétele során a gyalogos nem akadályozhatja a járműveket.

Ráadásul az előny csak bizonyos kereszteződések bizonyos úttesteinek keresztezése során illeti meg a gyalogost, akitől eddig nem volt elvárt, hogy egyértelműen felismerje és értelmezze ezeket a helyzeteket (egyenrangú útkereszteződés, alárendelt út, védett út). A gyalogosok további segítésének szándéka érthető, de ezt elegendő lenne csak a járművezetők oldaláról annyival megfogni, hogy ezekben a helyzetekben előzékeny magatartással segítsék elő a gyalogosok áthaladását (ami mára egyébként is egyre gyakrabban tapasztalható járművezetői magatartás).

12. § (1): „*olyan fokozott figyelemmel kell közlekednie, hogy késedelem nélkül felismerje az e személyek testi épségét veszélyeztető közlekedési szabályszegést*”

Kinek a szabályszegésére vonatkozik? A fokozott figyelmet igénylő közlekedőre vagy bárki máséra?

18. § (2): „*Lakó-pihenő övezetben, és az olyan övezetben, ahol a megengedett sebesség nem haladja meg a 30 km/órát, el lehet térni az (1) bekezdés a) pontjának alkalmazásától.*”

Az (1) bekezdésnek nincsenek alpontjai.

19. § (1): „*A gyalogosnak – ide nem értve a kettőnél több kerekű járművet, valamint a motort toló vagy húzó gyalogost – a járdán,...*”

Pontosabb és érthetőbb lenne a megfogalmazás így: „*A gyalogosnak – ide nem értve a motorkerékpárt, valamint a kettőnél több kerekű járművet toló vagy húzó gyalogost – a járdán,...*”

22. § (2): „*A gyalogosnak az (1) bekezdés szerinti áthaladási szándékát a zebra felé irányuló mozgásával vagy kézjelzéssel kell jeleznie, keresve a szemkontaktust az úttesten – a hozzá legközelebbi forgalmi sávban – közlekedő jármű vezetőjével.*”

A kézjelzések és a - Tervezetben több helyen is előforduló - szemkontaktus valóban hasznos kiegészítői a közlekedési résztvevők közötti kommunikációnak. Ugyanakkor nem biztos, hogy ezekre szabályozást célszerű alapozni.

A kézjelzéseknél elég csak arra gondolni, hogy milyen részletességű leírás tartozik a forgalom irányítására jogosult személyek jelzéseihez annak érdekében, hogy azok valóban mindenki számára egyértelműek lehessenek.

A szemkontaktusnál is problémás az egyértelműség: a Tervezet definíciója (3. § (4) 11.) azt az elsőbbségi szabályok betartásának és elfogadásának jelzéseként határozza meg, később viszont az elsőbbségről való lemondásnál (47. § (3)), és a nem egyértelműen eldönthető helyzetek feloldásánál (119. § (3)) is alkalmazza.

A szemkontaktusnál további probléma, hogy annak megtörténte gyakorlatilag nem bizonyítható. A látási, észlelési viszonyoktól és egyéb körülményektől függően (sötétség, tükröződő szélvédő, napszemüveg viselése stb.) sokszor nem is megvalósítható.

39. § (4): „*Lakott területen, ha a „Sebességkorlátozás” jelzőtábla az (1) bekezdésben meghatározottnál nagyobb sebességet jelez, akkor személygépkocsival, motorkerékpárral, autóbusszal, tehergépkocsival és villamossal legfeljebb a táblán jelzett sebességgel szabad közlekedni. Ha a „Sebességkorlátozás” jelzőtábla 50 km/óra megengedett legnagyobb sebességnél többet jelez, akkor traktorral, valamint traktorból és pótkocsiból álló járműszerelvénnel legfeljebb 60 km/óra sebességgel szabad közlekedni.*”

Furcsa, hogy míg a gépjárműből és pótkocsiból álló járműszerelvényt egy ilyen tábla nem jogosíthatja fel az 50 km/h-nál nagyobb haladási sebességre, addig traktorral, valamint traktorból és pótkocsiból álló járműszerelvénnel a 60 km/óra megengedett lehet. A forgalom folyamatossága érdekében a gépjárművek járműszerelvényeire is ki lehetne terjeszteni az engedélyezést.

42. § (1) c): *„járműközlekedés általános szabályai szerint meghatározott sebességgel”*

Kikövetkeztethető, hogy itt valószínűleg „A járműközlekedés általános szabályai” címet viselő IV. Fejezetet, azon belül is a 39.§ (2) bekezdését kell figyelembe venni, de azért hasznos és egyértelmű lenne a konkrét hivatkozás.

42. § (2) a): *„kis teljesítményű motoros rollerre: 20 km/óra”*

A kis teljesítményű motoros rollerek tervezési sebessége 25 km/h, mi indokolja, hogy ezt a tervezési sebességet ne lehessen kihasználni? A Tervezet a c) pontban a robogók esetében a 45 km/h-s megengedett sebesség bevezetésével éppen a tervezési sebesség kihasználását célozza.

48. § (4): *„Az irányjelzést a forgalmi műveletet megelőző fékezés vagy lassítás előtt, ennek hiányában a forgalmi művelet előtt kell megkezdeni, és a forgalmi művelet befejezéséig folyamatosan kell adni.”*

Egyes manővereknél a folyamatos jelzés megtévesztő (pl. előzés, kikerülés), a kötelezően a fékezés előtt adott irányjelzés pedig bizonyos helyzetekben akár túl korai, és ezzel megtévesztő is lehet (pl. bekanyarodás, parkolóhely keresése stb.).

50. § (1) és (3):

“(1) Fényjelzés a távolsági fényszóró felvillantásával akkor adható, ha ez a figyelemfelhívás érdekében szükséges (pl.: előzési szándék jelzésekor stb.).”

“(3) A távolsági fényszóró felvillantásával jelezhető az elsőbbségről való lemondás.”

Az (1) bekezdés értelmében a fényjelzés különböző helyzetekben használható általános figyelemfelhívásra. A (3) bekezdés ezek közül egy esetben konkrét értelmezést (lemondás az elsőbbségről) ad a fényjelzésnek. Viszont ez így ellentmondásos értelmezést is szülhet, ezért biztonsági okokból a (3) bekezdés törlése javasolt.

50. § (2) és (4):

„(2) Fényjelzés a vészvillogó használatával akkor adható, ha ez – különösen forgalmi torlódás vagy műszaki hiba esetén – a baleset megelőzése érdekében szükséges.”

„(4) A vészvillogó rövid idejű használatával megköszönhető az előzékeny magatartás.”

A vészvillogó használatának engedélyezése forgalmi torlódás észlelése esetén kifejezetten pozitív változtatás, akár a kötelezővé tétele is megfontolható. Az előzékeny magatartás ilyen módon történő megköszönése azonban egy spontán kialakuló szokás, amelynek beemelése jogszabályba inkább vitatható.

51. § (2): *„Gépjárművel, valamint a gépjárműnek nem minősülő járművek közül robogóval, traktorral, lassú járművel, munkagéppel és villamossal csak kivilágított állapotban szabad a forgalomban részt venni.”*

A gépjárművek esetében nappali kivilágításra továbbra is engedélyezni kellene a nappali menetjelző használatát, amely – jó ideje kötelező felszerelésként – a gépjárművek jelentős részénél már rendelkezésre áll. A nemzetközi műszaki előírások (ENSZ EGB 48) egyébként folyamatos szigorításokkal kezelik azt a kérdést is, hogy a szükséges esetekben megvalósuljon a gépjárművek hátsó kivilágítása is, illetve a nappali menetjelző és a tompított fényszóró közötti váltás is.

51. § (2) - (3):

A (2) bekezdés alapján a vonó járművet ki kell világítani, míg a (3) bekezdés szerint a pótkocsit nem. Ez így nem koherens és életszerű.

A robogó mindkét pontban szerepel, el kell döntení, hogy melyikben szükséges.

60. § (2): *“A gyermek utast nem kell gyermekbiztonsági rendszerben rögzíteni, ha legalább 135 cm magas, és a testméretéhez igazodóan biztonságosan rögzíthető az üléshez a beépített biztonsági övvel.”*

Itt látszólagos ellentmondás van az 58. § (1) bekezdéssel, amely 150 cm-es testmagasság alatt előírja a gyermekbiztonsági rendszer használatát. Egyértelműbbé tenné a szabályozást egy ilyen megfogalmazás: „...legalább 135 cm magas, és a jármű kialakításából adódóan a testméretéhez igazodóan biztonságosan rögzíthető, az üléshez a beépített biztonsági övvel.”

64. § (3) c)-d): “rakfelület”

Kerékpár és motorkerékpár vonatkozásában nehezen értelmezhető a “rakfelület” kifejezés, célszerűbb lenne az abszolút túlnyúlást szabályozni.

72. § (2): *„Járművel a három, egymástól elkülönített úttesttel rendelkező úton – ide nem értve a párhuzamos kerékpárutat – az út középső úttestén két irányban, a szélső úttestén pedig a menetirány szerint egy irányban kell közlekedni, ha a közúti jelzések mást nem írnak elő.”*

A szélső úttest esetében a „menetirány szerint egy irányban” kifejezés nem egyértelmű. A hatályos jogszabály megfogalmazása érthetőbb: „...járművel a középső és a menetirány szerinti jobb szélső úttesten szabad közlekedni. Az ilyen út középső úttestjén kétirányú, a szélső úttestjein egyirányú forgalom van.”

76. § (3): *“A járművezetőnek a villamospályán történő közlekedés során számítnia kell arra, hogy – a villamosközlekedés sajátosságai miatt – a vágányon időszakosan ellenirányú villamosforgalom is lehetséges.”*

Mikor jöhet szembe villamos, milyen hosszon? Nem egyértelmű a megfogalmazás. Csak rövidebb szakaszon, például a villamos megfordítása céljából, vagy akár folyamatosan az ellenirányban közlekedve is? Ha ez bekövetkezik, akkor mi a teendője a villamospályán közlekedő járművezetőnek (v. ö. a 76. § (1) b) ponttal)?

82. § (3): *“Többcsávós útra bekanyarodáskor abba a forgalmi csávba kell bekanyarodni, amelybe az útburkolati jelek vezetnek, ennek hiányában bármelyik forgalmi csávba be lehet kanyarodni.”*

Útburkolati jelek hiányában egyértelműbb és biztonságosabb helyzetet teremtené, ha balra kanyarodáskor a belső, jobbra kanyarodáskor a külső forgalmi csávba kellene érkezni. Az útkereszteződések átbocsátókéességét viszont a Tervezet szerinti szabályozás növelheti egyes szituációkban.

87. § (3): *“Forgalmi torlódás esetén a mellette elhaladás lakott területen kívül fokozott óvatossággal jobbról is végrehajtható.”*

A vonatkozó fogalommeghatározás (3. § (6) 3. pont) alapján forgalmi torlódásról akkor beszélhetünk, ha 10 km/h-nál kisebb sebességgel, gyakorlatilag lépésben halad, illetve megáll a forgalom. Ebből az következik, ha ennél nagyobb a sebesség, és a külső csáv a belsőnél gyorsabban haladhatna, akkor a külső csávban nem lehet elhaladni a belső csávban közlekedők mellett. Ez így nem túl életszerű. Jobb lenne a mellette elhaladást jobbról akkor engedélyezni (fokozott óvatossággal), ha folyamatos

járműoszlopok alakulnak ki - mindezt csak sávváltás nélküli mellette elhaladásra értelmezve (amit viszont ilyen helyzetekben a 112. § (4) bekezdés értelmében egyébként is be kell tartani).

Ehhez hasonló probléma van a 132. § e) pont esetében is (mellette elhaladás autópályán és autóúton) valamint a 135. § (2) bekezdésben (forgalmi sávként megnyitott leállósáv esete).

92. § (1): *„Jármű ajtaját csak a jármű megállítása után, álló helyzetben, más közlekedési résztvevő zavarása nélkül szabad kinyitni.”*

A hatályos szabályozás a veszélyeztetést tiltja. Ez így jelentős szigorítás, bizonyos forgalmi helyzetekben pedig gyakorlatilag betarthatatlan.

93. § (3): *“Kétkerekű motorkerékpárral megállni vagy parkolni az alábbiak szerint lehet:*

- a) *ha a parkolóhelyet útburkolati jel jelöli, akkor kizárólag a jel által kijelölt területen;*
- b) *ha nincs útburkolati jel, akkor egy személygépkocsi szélességének megfelelő területen, más járművek mellett akár több sorban, illetve az út vonalához képest ferdén is.”*

Ezzel a motorkerékpárok járdán parkolása a hatályos szabályozáshoz képest szigorodik, vagyis csak a gépkocsikkal azonos feltételekkel vehetik igénybe a járdát. Ez várhatóan kedvezőtlenül hat a parkolóhelyek hatékony kihasználására, illetve a motorkerékpárokkal elérhető mobilitásra. Ezért célszerű lenne a jelenlegi szabályozás megtartása (bizonyos feltételek betartása mellett a kerékpárokkal és robogókkal azonos módon vehessék igénybe a járdát).

További probléma, hogy a hatályos szabályozáshoz képest nincs utalás arra, hogy az útburkolati jellel kijelölt parkolóhelyen két motorkerékpár (vagy más egy nyomon haladó jármű) is parkolhat.

93. § (6): *“Az (5) bekezdésben foglaltakon túl a járdát érintve vagy a járdán az utascsera céljából, de legfeljebb egy percig szabad megállni, ha...”*

A járdán történő megállás engedélyezése utascsera céljából a gyalogosok szempontjából kifejezetten aggályos, törlését megfontolásra javasoljuk.

96. § (1) d): *„Tilos parkolni ... kerékpársávon, valamint nyitott kerékpársávon”*

A 94. § (3) m. pont értelmében itt már megállni is tilos, így a fenti esetet a 96. § (1) a) eleve kezeli.

97. § (2): *“Nem minősül parkolásnak a jármű hosszabb idejű helyben maradása, ha a járművezető a járműben vagy a járművön, azon belül a járművezetők számára kialakított helyen tartózkodik, és a járművel elfoglalt helyet bármikor képes elhagyni.”*

A szabályozás sokkal életszerűbb lenne, ha a vezető a jármű közvetlen közelében is tartózkodhatna (pl. kíséri az utasát – aki lehet akár gyermek vagy mozgásában korlátozott is – a járműből, vagy ki-, illetve berakja a csomagokat, de ide sorolható az is, ha a szakoktató a jobb oldalon ülve várja a tanulóját stb.). Ilyenkor is adott a lehetősége annak, hogy szükség esetén a vezető gyorsan el tudja hagyni járművével a megállás helyszínét.

A másik oldalról viszont nem teljesen világos, hogy a járművezetőnek - aki bármikor képes elhagyni a parkolóhelyet - milyen esetekben kell ezt kötelező jelleggel meg is tennie.

Hasonló a helyzet a 99. § (2) bekezdésében is.

101. § (6): *“A közúti balesetben érintett járművek közül a leghátsó járművet az alábbiak valamelyikével kell megjelölni:*

- a) *vészvillogó használatával vagy*
- b) *villogó sárga lámpával fényjelzést adó eszközzel.”*

A vészvillogó lehet üzemképtelen, a villogó sárga lámpa pedig jelenleg nem kötelező felszerelés. Fel kell-e készülni egy harmadik lehetőséggel a szabályozásban (pl. elakadásjelző háromszög, amelynek persze a kihelyezése nem veszélytelen egy ilyen helyzetben)?

102. § (8): *“A baleset folytán megrongálódott jármű további közlekedése, kivilágítása és vontatása vagy elszállítása érdekében szükséges intézkedéseket a járművezetőnek kell megtennie. Ha a járművezető erre nem képes, akkor ez a balesetet vagy annak következményeit észlelő más közlekedési résztvevő kötelessége.”*

Ez így meglehetősen széleskörű felelősséget róna az „arra járó” másik járművezetőre. Nehéz elképzelni például, hogy közvetlenül a másik járművezetőnek kellene pl. autómentőt rendelnie. Ez inkább egy olyan helyzet lehet, amelyben legalábbis rendőri intézkedést kell kérni.

104. § (5) *„A műszaki hiba elhárításáig az úttesten és az útpadkán álló járművet az alábbi módok valamelyikén kell megjelölni a láthatóság korlátozottsága esetén:*

- a) *elakadásjelző háromszög alkalmazásával;*
- b) *vészvillogó használatával;*
- c) *villogó sárga fényjelzést adó lámpával vagy*
- d) *kifejezetten erre a célra gyártott, háromszög alakú, automata segélyhívást indítani képes, villogó sárgafényjelzést adó lámpával.”*

A villogó sárga fényjelzések további bontása a c) és d) pont szerint feleslegesnek tűnik. Elegendő lenne önmagában a c) pont is.

111. § (1): *“Forgalmi torlódás esetén lakott területen kívül az irányonként két vagy több forgalmi sávú út úttestjén mentőfolyosót kell biztosítani a megkülönböztető jelzést használó jármű gyorsabb előrehaladásának érdekében.”*

A hatályos szabályozáshoz képest ez így indokolatlanul kizárja azt, hogy a baleset következményeinek elhárításában közreműködő további (pl. autómentő, úttisztító) járművek is igénybe vehessék a mentőfolyosót.

121. § (2): *„Egyenrangú utak kereszteződésében, és a körforgalom körpályájának keresztezésekor mindig elsőbbsége van a villamosnak.”*

Nem elég egyértelmű a fogalmazás. Lehet, hogy nemcsak a kereszteződésbe jobbról és balról érkező járművekkel szemben, hanem a kanyarodása esetén is elsőbbsége van a villamosnak? A jelenlegi szabályozást egyébként inkább az ellenkező irányba kellene módosítani. Tekintettel az ilyen forgalmi helyzetek előfordulásának gyakoriságára is, egy kivétellel kevesebb lenne, ha a jobbkézsabály a villamosra is vonatkozna.

123. § (2): *„Gyalogosövezetben járművel csak fokozott óvatossággal és a mindenkor gyalogosforgalomhoz igazodó, de legfeljebb 10 km/óra sebességgel szabad közlekedni.”*

Ezzel megegyező szabályt alkalmaz a 124. § (2) bekezdés a gyalogos- és kerékpáros-övezetekre és a 126. § (4) bekezdés a nemzeti emlékhelyekre. A sebesség vonatkozásában ez megismétlése a 41. § (1) bekezdésnek (amely viszont utal a villamosra vonatkozó kivételes szabályozásra, amit a 176. § (2)

bekezdés pontosan meg is határoz (30 km/h sebességértékkel). Itt tehát volna lehetőség az egyszerűsítésre, rövidítésre és egyértelműbb szabályozásra.

127. § (3): „A városközponti övezetben parkolóhelyen álló gépjármű motorját nem szabad működtetni.”

Ez így relativizálja a „A teremtetett környezet védelme” alapelvénél leírtakat (10. § a) pont). Vagyis a lakott területen belüli üzemeltetés során az indokolatlan mértékű környezetszennyezés kerülésének kötelezettségét, azt érzékeltetve hogy ebbe általában nem tartozik bele a parkolóhelyen álló gépjármű motorjának leállítása. A motor leállításának előírása egyébként teljesen indokolt lenne pl. a lakópihenő övezetekben is.

136. § (1): „Az azonos irányú forgalom számára két vagy három forgalmi sávval rendelkező autópályán és autópályán a bal szélső sávot nem szabad használni, továbbá tilos a mellette elhaladás

- a) a 7500 kilogrammot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival vagy járműszerelvénnel és
- b) 3500 kilogrammot meghaladó, de a 7500 kilogrammot meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival vagy járműszerelvénnel 6.00 és 22.00 óra között.”

Problémás a bekezdés fogalmazása. Ha a három forgalmi sávval rendelkező ilyen utakon csak a bal szélső sávot nem szabad az adott járműveknek használni, de egyidejűleg tilos számukra a mellette elhaladás is, akkor – a jobbratartási kötelezettséget is figyelembe véve – tulajdonképpen a középső sáv használatának engedélyezése számukra egy üres halmaz.

Problémás továbbá a mellette elhaladás tilalma azokban az esetekben is, ha a forgalmi torlódás (vagy akár folyamatosan telített forgalmi sávok) esetén a jobb szélső forgalmi sáv átmenetileg gyorsabban haladhatna a tőle balra eső sávban közlekedőkhöz képest.

136. § (2): „Az (1) bekezdésben foglalt tilalom nem vonatkozik arra a járműszerelvényre, amelynek vonójárműje motorkerékpár, személygépkocsi vagy autóbusz.”

3500 kg (!) megengedett szerelvény össztömeg felett - tekintettel az azonos megengedett maximális sebességre is – a tilalom szempontjából nem feltétlenül indokolt a személygépkocsik (és autóbuszok) megkülönböztetése tehergépkocsiktól, feltéve, hogy a jogalkotó valóban be akarja tartatni – vonójárműtől függetlenül – a szerelvényekre vonatkozó sebességkorlátozásokat.

145. § (2): „Kerékpárral igénybe szabad venni a kerékpáros-felállóhelyet.”

Javasoljuk figyelembe venni a jelenlegi szabályozást, mely szerint csak a balra kanyarodni szándékozó kerékpáros sorolhat be a felállóhelyen a járművek elé. Az egyenesen tovább haladó kerékpáros a felállóhelyet legfeljebb az úttest szélén maradva vehesse igénybe. Amennyiben ilyenkor is beállhat középre, azzal feleslegesen lassítaná a forgalmat.

147. § (1) a), (2) és (3):

A kerékpárosok zebrán áthaladásának engedélyezése – még az elsőbbségük hiányában és sebességük korlátozása mellett is – veszélyeztetheti a közlekedés biztonságát. Ezért annak megengedése helyett ezt inkább kifejezetten tiltani kellene. (V. ö. az osztrák gyakorlattal, ahol a zebra a gyalogosoké, kerékpáros áthaladás csak akkor engedélyezett, ha a zebra és a kerékpáros átvezetés útburkolati jeleit kombinálják, pl. egy gyalog- és kerékpárút átvezetésénél.)

163. § - 165. §: Közlekedés motoros rollerrel

Kisteljesítményű roller esetén a 12 évnél mindenképpen magasabb (legalább 14 éves) életkori határt javasolunk.

A nagyteljesítményű változat esetén pedig nem elegendő az életkori határ előírása, hanem azt vezetői engedélyhez kell kötni (és ebben az esetben ennek szabályozását az életkori határral együtt a 326/2011. Kormányrendeletben kell megtenni).

171. § (2): *“A zárt utastérrel nem rendelkező motorkerékpáron a járművezetőnek és az utasnak motorkerékpáros-bukósisakot és motorkerékpáros-védőruházatot kell viselnie.”*

A motorkerékpáros-védőruházat lakott területen kívüli előírása erősen megosztó és vitatott, az ellenőrzése is nehézkes, helyette elegendő lehetne a zárt ruházat használatának előírása

196. § (4) b): *“a jobbról érkező járművezetőnek egyenesen tovább lehet haladnia, vagy az erre vonatkozó szabályok megtartásával jobbra, vagyis a jelzést adó háta mögött balra be lehet kanyarodnia, ha ezt jelzőtábla nem tiltja;”*

Nem megfelelő szóhasználat miatt értelmetlen a jobbra és a balra kanyarodás szabályozása. Javaslat: *“a jobbról érkező járművezetőnek egyenesen tovább lehet haladnia, vagy az erre vonatkozó szabályok megtartásával jobbra vagy a jelzést adó háta mögött balra...”*

196. § (4) b): *“a balról érkező járművezetőnek egyenesen tovább lehet haladnia, vagy az erre vonatkozó szabályok megtartásával a jelzést adó előtt elhaladva balra be lehet kanyarodnia, ha ezt jelzőtábla nem tiltja;”*

Hiányzik belőle a jobbra kanyarodás megengedése. Javaslat: *“a balról érkező járművezetőnek egyenesen tovább lehet haladnia, vagy az erre vonatkozó szabályok megtartásával jobbra vagy a jelzést adó előtt elhaladva balra...”*

214. § (3) i):



Az „Akadályozó jármű” táblánál nem világos, hogy mikor, milyen esetben fognak ilyen táblát kihelyezni, ráadásul a jelzésképe sem egyértelmű (sokkal inkább a felborulás veszélyére utal).

214. § (4): *„Az út és vasút keresztezéséből adódó veszélyt jelző jelzőtáblák:*

- a) *„Sorompórúd nélküli vasúti átjáró” (90. ábra) jelzőtábla azt jelzi, hogy az úton olyan vasúti átjáró következik, amelynél nincsen a vasúti átjárót biztosító sorompórúd; továbbá a jelzőtábla alatt elhelyezett „Fénysorompó” kiegészítő tábla azt jelzi, hogy a vasúti átjárót fénsorompó biztosítja (91. ábra);*
- b) *a „Sorompórúddal biztosított vasúti átjáró” (92. ábra) jelzőtábla azt jelzi, hogy az úton olyan vasúti átjáró következik, amelynél van a vasúti átjárót biztosító sorompórúd; továbbá a jelzőtábla alatt elhelyezett „Fénysorompó” kiegészítő tábla azt jelzi, hogy a vasúti átjárót fénsorompó is biztosítja (93. ábra);*

- c) a „Sorompórúd nélküli vasúti átjáró”, a „Sorompórúddal biztosított vasúti átjáró” vagy az „Egyéb veszély” jelzőtábla alatt elhelyezett „Állj! Ha jön a vonat” kiegészítő tábla – a fénysorompó tilos jelzése esetén – a vasúti átjáró előtti megállási kötelezettségre figyelmezteti a közúton közlekedőket;”

Jelentős egyszerűsítést eredményezhetne, ha egyetlen fajta vasúti átjáróra figyelmeztető veszélyt jelző tábla kerülne csak alkalmazásra. A veszélyt jelző táblát jóval az átjáró előtt helyezik el, melyet mindenképpen fokozott óvatossággal kell megközelíteni. A vasúti átjáró megközelítésekor a biztosítás módja is egyértelműen észlelhető lesz (villogó fehér vagy piros fény, sorompórudak léte, helyzete, STOP-tábla stb.). Vélhetően az előbbi okok miatt döntöttek Németországban is amellett, hogy egyféle (Zeichen 151), egyértelmű és korszerű (gyors, halk, emiatt is veszélyes) vonatot ábrázoló veszélyt jelző táblával jelölik az összes vasúti átjárót:



217. § (1) g) - h):



A „Jobbra sávot váltani tilos” és „Balra sávot váltani tilos” jelzőtáblák hatályának feloldásáról nem rendelkezik a Tervezet.

219. §:

Javasoljuk az összes „övezet” kifejezés használata helyett a „zóna” kifejezés használatát. Ez egyrészt rövidebb, másrészt nemzetközileg is elterjedt, így a magyar nyelvet nem beszélők is könnyebben megértik a táblák jelzéseit.

220. § (1) e): „a „Kötelező legkisebb sebesség” (198. ábra) és a „Kötelező legkisebb sebesség vége” (199. ábra) jelzőtáblák azt jelzik, hogy az általuk határolt útszakaszon legalább a táblán km/órában megjelölt sebességgel kell közlekedni;”

Javasoljuk kiegészíteni azzal, hogy a kötelező legkisebb sebesség betartása akkor kötelező, ha ennek az egyéb feltételei (forgalmi, út-, időjárási- és észlelési viszonyok) is megvannak.

220. § (2) e): „a „Buszút” (208. ábra) és a „Buszút vége” (209. ábra) jelzőtáblák azt jelzik, hogy a táblák közötti útszakasz a közösségi közlekedés járművei – köztük a közösségi közlekedést kiszolgáló járművek – számára kijelölt különleges forgalmi sáv;”

A Tervezet csak itt, az erre utaló jelzőtábláknál említi meg a „Buszút” kifejezést, amely olyan útszakaszra utal, amely egyben egy különleges forgalmi sáv. Nem világos, hogy ez miben különbözik a buszsávtól (ha különbözik).

221. § (1) c): „Kerékpárosutca”

Ha a kerékpárosutca a 221. §-ban történő elhelyezésének megfelelően egy övezet, akkor – a 219. §-hoz tett megjegyzésünkkel összhangban – célszerű lenne ezt is zónának nevezni.

223. § (2): „A „Zebra” jelzőtábla alatt elhelyezett „Küszöb” kiegészítő tábla azt jelzi, hogy az úttesten kiemelt burkolatú kijelölt gyalogos-átkelőhely vezet át.”

A „Küszöb” alatt vélhetően a „Sebességcsökkentő küszöb” kiegészítő tábla (236. § (2) h)) értendő.

239. § (2): 458. - 461. ábrák hivatkozása el van csúszva a szövegben.

242. § (2): „Gyalogoslétesítmények használatának korlátozásáról tájékoztató jelképek”

Megfontolandó, hogy szükséges-e az ilyen szintű részletezés, mivel a 191. § (1) bekezdés tartalmazza, hogy ha egy tábla piros éllel ellátott fehér keretben van, akkor „az adott jelzés csak a gyalogoslétesítmények forgalmának szabályozására vonatkozik”, az érintett táblák pedig – eredeti formájukban – a 216. § (1) bekezdésben szerepelnek.

A 243. § pedig ugyanebben a témában tartalmát illetően nagyrészt inkább útügyi előírásnak tűnik, (1) bekezdése pedig ismétlése a 191. § (1) bekezdés megfelelő részének.