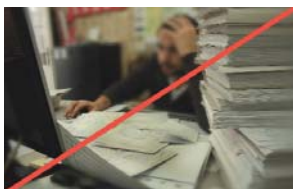
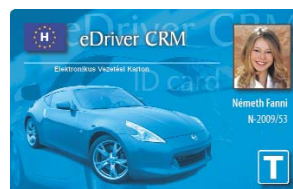


Mi az Új a KRESZ-ben?





A vezetési karton már a múlté, a jövő az elektronikus ügyvitelé!



Eddig nem tapasztalt, példa értékű összefogásnak lehettünk tanúi a tavaly decemberben tartott minisztériumi egyeztetésen, ahol a nyolc országos szakmai érdekképviselő vezetői egybehangzóan támogatták az Elektronikus Vezetési Karton (EVK) engedélyezését, bevezetését a jelenlegi papír alapú elődje hatékony és szükséges alternatívájaként.

Cégünk az Oniteq Magyarország Kft. jelentős szerepet vállalva elsőként és a maga nemében egyedülként több mint kétszáz oktatóval és autósiskolával karöltve fejlesztette ki online EVK megoldását, amelyet ma már az országban több mint száz helyen alkalmaznak sikerrel. Nekik is jó hír, hogy a 24/2005. GKM rendelet megváltozott 2. és 16. § értelmében 2010. július 1-jétől mentesülnek a gyakorlati képzést kísérő papírtömeg vezetése alól! Szükségtelen részletezni, ez milyen adminisztratív könnyítést, hány felszabadult munkaórát jelent az oktatóknak és az iskolai adminisztrátoroknak.

Online rendszerünk az adatok biztonságos felvételén és tárolásán túl, lehetővé teszi a navigáció kezelésének oktatását, vezetési és vizsga időpont foglalását akár az autóból, a vizsgaadatok szabványos kezelését, oktatási anyagok megjelenítését, és minden képzési sajátosság gyors megoldását. Bár a rendszer alapja változatlan és már több mint egy éve folyamatos stabil működésével bizonyított, az igényekhez igazodva szolgáltatásait bővítjük. Így kerül hozzáadásra az e-mail és SMS kiértékelési marketing segédlet, valamint több más innovatív internetes és irodai funkció.

A decemberi érdekegyeztetésen még nem véglegesítették az Elektronikus Vezetési Kartonhoz kapcsolódó műszaki elvárásokat, ami viszont már most biztos, hogy a támasztott követelmények sorában első helyre kerül az adatbiztonság, a mért és tárolt adatok megmáshatatlanságának garanciája. A hatóság képviselői kitértek rá, hogy a biztonsági elvárásoknak csak az online kialakítás tud maradéktalanul megfelelni.

Az online kialakítás további előnye, hogy segítségével az iskolatulajdonos a pillanatnyi képzési és pénzügyi mutatók alapján hatékonyabban kormányozza iskoláját, az oktatási szegmens egyre szűkülő útjain és hídjain...

A további fejleményekről – az EVK-hoz kapcsolódó hatósági elvárásokról, az átállás mikéntjéről – a jövőben is folyamatosan publikálunk a Tanulóvezető Internetes számaiban, valamint megújult honlapunkon.

Szerző: **Oniteq**, a hatékony megoldások szállítója, www.oniteq.com, info: +36 30 227 12 27



Környezetbarát üzemmódban

FOERST Személygépkocsi szimulátorral

Számos tehergépkocsi és Autóbusz szimulátor után a 2009-es év végén leszállítottuk a Közlekedés Tudományi Intézet Zöldautó Központjának, az első honosított Foerst TRAINER személygépkocsi szimulátort.

Céljuk kettős volt a vásárlással: szeretnék a szimulátorban rejlő lehetőségeket, mint az ECO DRIVING, (környezettudatos, üzemanyag takarékos vezetéstechnika) és a közlekedési veszélyhelyzet-kezelés programját terjeszteni, népszerűsíteni.

A szimulátorunk számos más alkalmazása mellett, e két fontos funkció folyamatos fejlesztésével szeretnénk a szakembergárda munkáját elősegíteni. Ezúton is köszönjük a bizalmat melyet cégünknek és termékünknek szavaztak.



Infomod System Kft. a Foerst szimulátorok hivatalos magyarországi képviselője



Mi az Új a KRESZ-ben?

A 2010. január elsején életbelépett 289/2009. (XII. 18.) Korm. rendelet módosítja a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendeletet. Az új szabályok bevezetését hosszú jogalkotási folyamat és szakmai egyeztetés előzte meg. Sok módosító javaslatot, az utóbbi évek változó közlekedési gyakorlatát, pozitív és negatív jelenségeit, továbbá a jellemző közlekedési balesetek tanulságait is figyelembe vették. Az új szabályok elsődleges célja a közlekedés legvédtelenebb résztvevőinek, a gyalogosoknak és a kerékpárosoknak a védelme, a szabálykövető viselkedés erősítése, az egyes korszerű forgalomtechnikai megoldások bevezetése. Az új KRESZ megismertetésének és feldolgozásának mi most azt a módját választottuk, hogy követjük a rendelet paragrafusainak számozását abban a sorrendben, ahogy azt a jogalkotó megírta. **Piros színnel jelöljük az új változásokat, kék dőlt betűvel pedig kiegészítéseket fűzünk hozzá.**



Az 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet (továbbiakban: R) 5. §-ának (1)–(2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

- (1) A közlekedésben olyan járművel szabad részt venni,
 - a) amelynek jogszabályban meghatározott érvényes hatósági engedélye van;
 - b) **a járműre külön jogszabályban meghatározott számú, típusú és elhelyezésű hatósági jelzés(ek) [rendszámtábla(ák)] van(nak) felszerelve;**
 - c) amely a jogszabályban meghatározott műszaki és környezetvédelmi feltételeknek megfelel;
 - d) amely az utat és tartozékait nem rongálja **és azok környezetét** nem szennyezi;
 - e) amely megfelel a (9) bekezdésben meghatározott feltételeknek.

A közlekedési törvény (1988. évi I. törv.) előírásai szerint az üzemben tartó felelős azért, hogy az általa forgalomban tartott jármű a műszaki, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi követelményeknek egyaránt megfeleljen. Ha a jármű az elvárásoknak nem tesz eleget, az időszakos vizsgálatot végző közlekedési hatóság a jármű forgalomban tartását megtiltja, a forgalmi engedélyét érvényteleníti, és a rendszámtábláról az érvényesítő címkét és a plakettet eltávolítja.

(2) A jármű vezetője, mielőtt a járművel a telephelyről (így különösen a garázsból) elindul, köteles a kormányberendezés, a fékberendezés, a gumibroncsok, valamint a kötelezően előírt világító- és fényjelző berendezések állapotát (működését), **valamint a hatósági jelzés(ek) [rendszámtábla(ák)] meglétét, állapotát** – az adott körülmények között indokolt módon – ellenőrizni.

A R. 5. § (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(5) A hatósági jelzés(ek)e)t **[rendszámtábla(ka)t]** a járművön **a felszerelésére kijelölt helyen**, jól olvasható állapotban kell tartani, azt megváltoztatni, letakarni **vagy jogosulatlanul eltávolítani tilos.**

Az utóbbi időben több renitens autóvezető, hogy a járműve azonosíthatóságát megakadályozza, – hogy ne lehessen gyorsajtás miatt traffipax fotó alapján megbüntetni, vagy a díjköteles útszakaszon az úthasználati díjfizetési kötelezettség elmulasztása

miatt felelősségre vonni – leszerelte, meghajlította, besározta, eldugta stb. járművéről a rendszámtáblát. Ha egy ilyen járművet a közúti ellenőrzés során a rendőrök megállítottak, az illető arra hivatkozott, hogy korábban ellopták, vagy éppen most vesztette



el a rendszámtáblát. A jelzés nélküli közlekedés visszaszorítása érdekében a rendszámtáblák meglétét és állapotát a vezetőnek mindennap az első elindulás előtt ellenőriznie kell. A vezetőnek arra is ügyelnie kell, hogy a járműve rendszáma jól láthatóan a felszerelésére kijelölt helyen és módon legyen rögzítve, és nem az ablakban, vagy más kevésbé látható helyen elrejtve.

A R. 6. §-ának (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(4) Az (1), (2) és a (3) bekezdésben foglalt rendelkezések értelemszerűen irányadók a szolgálatban lévő katonai forgalomszabályozó, **a katasztrófavédelmi hatóság közúti ellenőre**, a vám- és pénzügyőr, a tűzoltó, valamint a forgalmat ellenőrző közlekedési hatóság közúti ellenőre által adott jelzésekre is.

Az ellenőrző hatóságok köre úgy változott, hogy kimaradt a határőr, de nevesítették a katasztrófavédelmi hatóság közúti ellenőreit, aki így intézkedési jogosultságot kapott.

A R. 7. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

7. § (1) A jelzőőr, **vagy a polgárőr** jelzőtárcsával vagy – feltartott, vagy vasúti átjárónál az úttesten állványra helyezett – piros fényű lámpával adott jelzésére meg kell állni.

(2) Ha a forgalmat jelzőőr vagy polgárőr irányítja, köteles azt az egyéb veszélyt jelző táblával – a jelzőőrről vonatkozó kiegészítő táblával együtt – a külön jogszabályban meghatározottak szerint előre jelezni.

Polgárőrség; az egyesülési jog alapján létrejött társadalmi szervezet. Célja az ország közrendje és közbiztonsága fenntartásának

segítése, a határkörzetben, a környezet- és természetvédelemben, a veszélyhelyzetek megelőzésében és kezelésében, a társadalmi bűnmegelőzésben való lakossági részvétel, illetve az önkormányzatok és a lakosság közötti bizalom erősítése, továbbá a helyi közbiztonság közösségi védelme. A polgárőr tevékenysége során

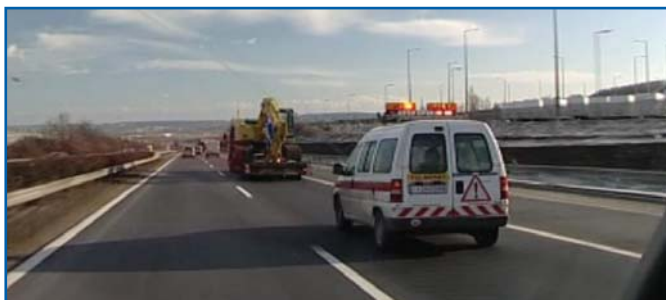


megkülönböztető mellényt köteles viselni, amely jól látható Polgárőrség felirattal van ellátva. A polgárőr a közúti közlekedési baleset helyszínén a közlekedés zavartalanlásának biztosítása érdekében jogosult jelzőőri feladatok ellátására. A rendőri intézkedést igénylő baleset helyszínén a polgárőr a rendőrség megérkezéséig önállóan, azt követően a rendőrség felkérésére és utasításainak megfelelően folytathatja a jelzőőri tevékenységét. A jelzőőr a tevékenységét legalább 10 méterrel a közúti közlekedési baleset helyszíne előtt látja el.

A R. 10. §-ának (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
(3) A jelzőtáblákat – a (4)–(7) bekezdésben említett kivétellel – az úttest mellett, menetirány szerint a jobb oldalon helyezik el. A jelzőtáblát a bal oldalon, vagy az úttest felett megismételhetik. A jelzőtábla jelzése – a (4) és (5) bekezdésben említett kivétellel – a jelzőtáblával szemben közlekedő minden járműre vonatkozik.

A R. 10. §-a a következő (7)–(10) bekezdéssel egészül ki:
(7) A megengedett hosszúsági vagy szélességi méretet meghaladó méretű jármű vagy járműszerelvény kíséretét – külön jogszabály alapján – ellátó járművön, kíséret közben elhelyezhető fényt kibocsátó vagy megvilágított jelzésű jelzőtábla. Az így elhelyezett jelzőtábla rendelkezésének a kísérő és kísért jármű (járműszerelvény) mellett történő elhaladás közben kell eleget tenni.

A túlméretes, vagy túlsúlyos gépkocsikra, illetve az azok szakkíséretét ellátó pilótakocsikra felszerelt jelzőtáblák jelzését ugyanúgy figyelembe kell venni, mintha azok az úttest mellett vagy felett lennének elhelyezve.



(8) A fény kibocsátására alkalmas jelzőtáblán a jelzőtábla fehér és fekete jelzései egymással felcserélt színekkel is megjelenhetnek.

A változtatható jelzésképű elektronikus jelzőtáblák a továbbiakban nemcsak a gyorsforgalmi útjainkon lesznek fellelhetőek, hanem a szabályrendeletben is. A hagyományos oszlopra helyezett táblák egész nap vagy a kiegészítő táblán megjelölt időszakban korlátozást, tilalmat, utasítást stb. jeleznek. A modern elektronikával működő változtatható jelzésképű táblák dinamikus forga-



lomszabályozást tesznek lehetővé, mert az adott forgalmi helyzethez igazodva gyors és aktuális jelzésadásra képesek. A nagyméretű pontmátrixos táblákon a közútkezelő változtatható szövegű hasznos közúti információkat is adhat a járművezetőknek.

(9) A közúti jelzőtáblák az észlelést elősegítő sárga vagy fényvisszaverő sárga háttérrel is elhelyezhetők.

Korábban kísérletként már a hazai balesetveszélyes utakon is több helyen alkalmazták a téglalap alakú sárga fényvisszaverő háttérrel levő jelzőtáblákat. A színes háttér csupán a jobb láthatóságot segíti, (kiemeli a jelzést a környezetből) de önmagában információt nem hordoz, a tilalmi, vagy a veszélyt jelző stb. tábla jelentéstartalmát nem befolyásolja. Ez a megoldás a tapasztalatok szerint érezhetően javította a baleseti statisztikát.

(10) Az utasítást adó jelzőtáblán és a járművek forgalmára vonatkozó tilalmi jelzőtáblán, a kötelező legkisebb, illetve a megengedett legnagyobb sebességre utaló felirat a sebességet km/h-ban határozza meg.

A mértékegységnek a KRESZ-ben való tisztázása remélhetően minden korábbi farizeus megjegyzést megszüntet. Akadt ugyanis olyan nagyokos, aki arra hivatkozott, hogy ha nincs a KRESZ-ben meghatározva a „Sebességhatárolás” jelzőtáblához a mértékegység, akkor a sebesség az SI alapértelmezés szerint m/s-ben értendő.

A R. 13. §-a (1) bekezdésének e) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

e) „Kerékpárút” (26. ábra): a tábla a kétkerekű kerékpárok közlekedésére **kijelölt utat jelez**; a segédmotoros rokkantkocsi, a gépi meghajtású kerekesszékek és a kétkerekű segédmotoros kerékpár lakott területen kívül a kerékpárutat igénybe veheti, ha ezt jelzőtábla nem tiltja. A kerékpárúton más jármű közlekedése tilos;”

Ez a bekezdés a korábbinál karcsúbb lett, így a tanúság kedvéért azokat idézzük, amik kimaradtak, többé ne keressék őket: „... a kétkerekű kerékpárok csak a kerékpárúton közlekedhetnek;” továbbá, hogy; „A kétkerekű segédmotoros kerékpár, segédmotoros rokkantkocsi a kerékpárúton legfeljebb 20 km/h sebességgel közlekedhet.” A kerékpárúton viszont a „Sebesség” fejezetben (R. 26. § 1. bekezdés d/2 pont) meghatározták, hogy a biciklisek legfeljebb 30 km/h sebességgel tekerhetnek.

A R. 13. §-a (1) bekezdésének i) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

i) „Gyalog- és kerékpárút” (26/d. ábra): a gyalogos, a ke-rekesszék és a kétkerekű kerékpár közlekedésére kijelölt út. Ha a gyalogos és a kerékpáros forgalmat burkolati jel vá-lasztja el (26/e. ábra) a gyalogos és a kerékpáros csak az útnak a részére kijelölt részén közlekedhet;

A módosítás részletezi a kerékpárút, valamint a gyalog- és kerék-párút használatának a szabályait. Az útburkolati jellel kettévá-lasztott gyalog- és kerékpárúton a gyalogosok és a kerékpárosok csak az út számukra kijelölt részén közlekedhetnek. A „Gyalog- és kerékpárút” tábla jelzi, hogy a gyalogosok, és a kerékpárosok által egyaránt használható úton kinek melyik oldalon kell halad-nia, hogy elkerüljék az összeütközést.

A kerékpárosok közlekedésére kijelölt útfelületek kötelező hasz-nálatát a R. 54. § (11) bekezdésével részlegesen feloldja. Az alap-szabálytól való eltérés lehetősége ezentúl közútkeszleői döntési hatáskörbe tartozik úgy, hogy ha az úttesten kerékpár nyomot (lásd 158/k. ábra) is kijelöltek – „a kétkerekű kerékpárok az úttesten is közlekedhetnek.” A korábbiól eltérően az idézett bekezdés felsor-olja, hogy kik közlekedhetnek az ilyen úton, s ebből az is követ-kezik, hogy a három vagy négykerekű kerékpárok nem vehetik igénybe a gyalog- és kerékpárutat folyamatos haladásra.

A R. 14. §-a (1) bekezdésének d) pontja helyébe a következő ren-delkezés lép:

d) „Sebességkorlátozás” (30. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az úton a táblán megjelöltnél nagyobb sebességgel haladni ti-los. A tábla alatt elhelyezett hóesésre (97/a. ábra) vagy eső-zésre (97/b. ábra) utaló kiegészítő jelzőtábla azt jelzi, hogy a sebességkorlátozás csak a megjelölt időjárási körülmények vagy nedves útburkolat esetében érvényes. Kiegészítő tábla jelezheti, hogy a sebességkorlátozás meghatározott időszak-ra vagy bizonyos járműkategóriákra vonatkozik.

Ez is hasznos dolog, mert a régi sza-bályozás szerint nem volt mód arra, hogy a tilalmi táblával jelzett sebes-ségkorlátozást feltételhez kössék. A továbbiakban a megváltozott mostoha időjárási és látási viszonyokkal együtt a tábla automatikusan hatályba lép és korlátozza a megengedett legnagyobb haladási sebességet. E módosítás teszi lehetővé azt is, hogy a sebességkorlá-tozást differenciáltan, csak a kiegészít-ő táblán ábrázolt járműkategóriákra írják elő.



A R. 14. §-a (1) bekezdésének g) pontja helyébe a következő ren-delkezés lép:

g) „Tehergépkocsival előzni tilos”; a tábla azt jelzi, hogy az úton 3500 kilogrammot meghaladó megengedett legna-gyobb össztömegű tehergépkocsival, valamint vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel, valamint az ezen járművekből és pótkocsiból álló járműszerelvényekkel előzni tilos; ez a tilalom nem vonatkozik kétkerekű motor-kerékpár, kétkerekű segédmotoros kerékpár és kerékpár, va-lamint állati erővel vont jármű és kézikocsi előzésére, to-vábbá az úttest közepén levő vágányon haladó villamos elő-zésére; ha a jelzőtáblán számérték is megjelenik (33/a. áb-

ra), az előzés tilalma csak az ezt az értéket meghaladó meg-engedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsira, vontató-ra, mezőgazdasági vontatóra és lassú járműre vonatkozik.



33/a. ábra

Nagy forgalmú utak sűrűn lakott települések be- és kihajtó sza-kaszain (agglomerációs közlekedésben) sokszor balesetveszélyt okoznak a sebességkorlátozóval felszerelt nehéz tehergépkocsi-ból, illetve vontatóból és a hozzájuk kapcsolt pótkocsiból álló járműszerelvények, mert nem megfelelő tempóban kezdenek az előzésbe. A kis sebességkülönbség miatt a manőver akár több ki-lométert vesz igénybe és hosszú ideig tart. Ilyen esetben hosszú kocsisor torlódhat fel az egymás mellett kis sebességkülönbség-gel haladó kamionok mögött.

A balesetveszély elkerülése érdekében több helyen már előzési korlátozást vezettek be. A tapasztalatok alapján indokoltnak lát-szik a tilalom differenciáltabb alkalmazása, melyre az itt bemu-tatott tábla kiválóan alkalmas.

A R. 14. §-a (1) bekezdésének r) pontja helyébe a következő ren-delkezés lép:

r) „Tehergépkocsival behajtani tilos” (43. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az útra tehergépkocsival – kivéve a legfeljebb 3500 kilogramm megengedett legnagyobb össztömegű, zárt kocsiszekrényű tehergépkocsit – valamint vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel behajtani ti-los; ha a tábla súlyhatárt is megjelöl (44. ábra), csak az ezt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű járművel tilos behajtani;

A tábla jelentésének módosítása lehetővé teszi, hogy a 2500 kg-nál nehezebb, de 3500 kg-t nem meghaladó tehergépkocsik is behajthassanak a „Tehergépkocsival behajtani tilos” táblával megjelölt útra.

A R. 14. §-ának (1) bekezdése a következő z/3. ponttal egészül ki: z/3. „Környezetvédelmi övezet (zóna)” (53/e. ábra); a jel-zőtábla azt jelzi, hogy a „Környezetvédelmi övezet (zóna) vége” (53/f. ábra) jelzőtábláig az úton (övezetben) a gép-kocsik nem közlekedhetnek. A kiegészítő jelzőtábla jelzi (53/g. ábra) azon környezetvédelmi igazolólaphoz tartozó – a hatósági jelzésen (rendszámtáblán) elhelyezett – matri-ca színét, amellyel rendelkező gépkocsira a behajtás tilal-ma vonatkozik. A behajtási tilalom alól az út kezelője fel-mentést adhat. A kiegészítő jelzőtáblán „Kivéve engedély-lyel” felirat is elhelyezhető.



53/e. ábra

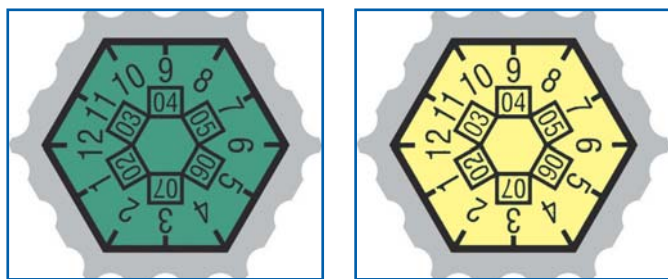


53/f. ábra



53/g. ábra

Az egészség védelmében született egy európai uniós irányelv, amely megengedi az önkormányzatoknak, hogy – a helyzetten javítandó – környezetvédelmi zónákat létesítsenek, amelyek részben vagy teljes mértékben el lesznek zárva a forgalom elől. Biztosan sokan emlékeznek rá, hogy egy éve január 11-én (vasárnap) Budapesten is életbe lépett a szmogriadó. Ez a hozzá tartozó szankció hiányában csak virtuális maradt, mert a rendőrök nem büntették meg azokat, akik páros nap páratlan, vagy páratlan nap páros rendszámú gépkocsival a tiltás ellenében vettek részt a közúti forgalomban. Már akkor is létezett ugyan szmogrendelet, de a KRESZ még nem tartalmazott erre vonatkozóan semmilyen szabályozást. Budapest Főváros Közgyűlésének 69/2008. (XII. 10.) önkormányzati rendelete a szmoghelyzet kialakulásának megelőzése céljából meghatározott időszakban és területen tiltja, a rendszám táblán sárga színű, hatszögletű környezetvédelmi plakettel ellátott (kedvezőtlenül sok légszennyező anyagot kibocsátó) gépjárművek forgalmát. Az új táblakombináció tehát most már lehetővé teszi a sűrűn lakott településeken a levegőt a megengedettnél jobban szennyező gépjárművek közlekedésének a korlátozását. Ha egy övezetet az út kezelője csak az alaptáblával jelölnek ki – kiegészítő színjelzés nélkül –, akkor az így megjelölt övezetbe a gépkocsik nem hajthatnak be. A behajtási tilalom alól a közút kezelője felmentést adhat.



A R. 14. §-ának (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

6) Az (1) bekezdés c)–g) pontjában említett jelzőtábla hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződés kezdetéig tart, kivéve, ha a jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla ennél rövidebb távolságot jelöl meg, vagy a (7) bekezdésben említett jelzőtábla a tilalmat előbb feloldja. A vasúti átjáró előtt a 90., 91., 92. vagy 95. ábra szerinti veszélyt jelző táblával együtt elhelyezett, az (1) bekezdés d) pontjában említett jelzőtábla hatálya a vasúti átjáró kezdetéig tart.

A vasúti átjáró előtt megszüntették a korábban általánosságban előírt sebességkorlátozást. Ha az út kezelője a biztonság érdekében mégis szükségesnek ítéli a gépjárművek tempójának jelentősebb mérséklését, akkor ott egy sebességkorlátozó táblát helyez el, mely az adott körülmények figyelembevételével megtiltja a jelzettől gyorsabb haladást. Ilyen esetben a tilalmi tábla hatá-



lyát nem a következő útkereszteződés kezdete szünteti meg, hanem az „andrásskereszt”.

A R. 14. §-ának (9) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(9) Ha az (1) bekezdés a)–d), f)–g), z/1., z/2. és z/3. pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla időszakot jelöl meg, a tilalom csak ebben az időszakban áll fenn.

Szükség szerint időszakot jelölő kiegészítő tábla kerülhet a korábbiakon felül az „Előzni tilos” a „Tehergépkocsival előzni tilos”, a „Korlátozott sebességű övezet”, a „Korlátozott forgalmú övezet” valamint a „Környezetvédelmi övezet (zóna)” táblák alá is.

A R. 14. §-ának (12) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(12) Az (1) bekezdés n)–t) és z/2. pontjában említett jelzőtáblánál a köztisztasági és közegészségügyi feladat vagy postai gyűjtő- és kézbesítő szolgálat ellátására szolgáló járművel a tilalom ellenére be szabad hajtani, ha ez a feladat ellátása érdekében elkerülhetetlen; a feladat elvégzése után az utat minden járműnek haladéktalanul el kell hagyni.

Kimaradt „a közmű építésére vagy fenntartására” szolgáló jármű az olyan járművek közül, amelyeknek be szabad hajtani a fent megjelölt tilalmi táblákkal jelzett útszakaszokra. A bekezdésben felsorolt táblák közé bekerült a z/2-es, a „Korlátozott forgalmú övezet” tábla is.

A R. 14. §-ának (14) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(14) Ha az (1) bekezdés n) pontjában említett jelzőtábla alatt „Kivéve engedéllyel”, „Kivéve taxi”, vagy „Kivéve (tömegközlekedési vállalat)” feliratú kiegészítő tábla van, az útra engedéllyel rendelkező vagy a kiegészítő táblán feltüntetett járművel, továbbá kerékpárral és állati erővel vont járművel szabad behajtani. Az engedélyt az út kezelője adja ki, a korlátozással érintett területen lakó, ott telephellyel rendelkező, vagy oda (onnan) áruszállítást végző természetes személy, jogi személy és jogi személyiség nélküli gazdasági társaság részére. A (12) bekezdésben meghatározott behajtási tilalom alól az út kezelője felmentést adhat.

A korábbi kedvezményt, amely a „konflisra” vonatkozott, most kiterjesztették valamennyi állati erővel vont járműre. E változtatásokkal az egyes tilalmakat az út kezelőjének döntése alapján differenciáltabban, a tényleges út és forgalmi viszonyoknak megfelelően lehet majd szabályozni.

A R. 14. §-a a következő (16) bekezdéssel egészül ki:

(16) Ha a „Korlátozott forgalmú övezet” jelzőtáblát (53/c. ábra) a „Lakott terület kezdete” (131–131/c. ábra) jelzőtáblával együtt helyezték el, a tilalom hatálya a teljes lakott területre kiterjed.

A táblakombináció lehetőséget teremt arra is, hogy a „Korlátozott forgalmú övezet” jelzőtáblát a település kezdetét jelző táblával együtt helyezték el és így a nagy átmenő forgalmat bonyolító utakon kívül a teljes lakott területre érvényes forgalomcsillapítást is bevezessék.

A megjelölt súlyhatárt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsikat e táblakombinációval megjelölt helységekből ki lehet tiltani.

A R. 16. §-ának (1) bekezdése a következő z/6. ponttal egészül ki:
z/6. „Torlódás” (95/f. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az úton forgalmi akadályt képezhetnek a feltorlódott járművek;



95/f. ábra

Külföldön több helyen, hazánkban, pedig kísérleti jelleggel, a sűrű forgalmú utakon már találkozhattunk e jelzőtáblával. Váloztatható jelzésképu táblán megjelenítve vagy hagyományos módon elhelyezve az adott forgalmi helyzetnek megfelelően felhívhatja a járművezetőket figyelmét a várható közlekedési dugók-ra, a ráfutásos balesetek veszélyére. A táblával jelzett útszakaszon célszerű a megszokottnál nagyobb követési távolságot választani, mert előfordulhat, hogy az elöl haladó késve veszi észre, hogy torlódás miatt a járművek megállásra kényszerültek, és a fékútja az utoléréses ütközés következtében rövidebb lesz.

A R. 17. §-ának (1) bekezdése a következő d/2. ponttal egészül ki:

d/2. „Magánút” (109/b. ábra); „Mindkét irányból behajtani tilos” (40. ábra) jelzőtábla alatt elhelyezett tábla azt jelzi, hogy az út a közforgalom elől el van zárva.



109/b. ábra

Nem ez a tábla, hanem a vele együtt elhelyezett „Mindkét irányból behajtani tilos” tábla jelzi azt, hogy az útszakasz el van zárva a közforgalom elől.

A R. 17. §-a (1) bekezdésének e) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

e) „Várakozóhely” (110. ábra); a tábla a járművek kijelölt várakozóhelyét jelzi, a tábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla jelezheti a várakozó helyen kötelező elhelyezkedés módját (pl. a jobboldali kerekkel a járdára állva kell várakozni) (111. ábra), vagy azt, hogy a várakozóhely kizárólag bizonyos járművek (pl. csak személygépkocsik 112. ábra, csak kerékpárok 112/c. és 112/f. ábra, mozgáskorlátozott személyt szállító jármű 115. ábra és 115/a. ábra) részére van fenntartva. Ahol a várakozást ellenőrző óra van, kiegészítő tábla (113. ábra) jelezheti azt az időszakot, amelyben a várakozást ellenőrző óra (parkométer) vagy jegykiadó automata működtetése kötelező, vagy a kiegészítő tábla jelezheti azt is, hogy várakozni csak meghatározott időtartamig és a 41. § (4)–(5) bekezdésében foglaltak megtartásával szabad (113. és 114. ábra). A mozgáskorlátozottakat szállító járművek részére fenntartott várakozóhelyet kiegészítő

szító tábla (115. ábra) vagy külön jelzőtábla (115/a. ábra) jelezheti;



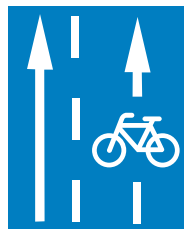
112/f. ábra

Új táblával bővült a „Várakozóhely” jelzőtáblák sora, amely kizárólag a szimbólummal ábrázolt kerékpárok tárolására jelöli ki a várakozóhelyet.

A R. 17. §-ának (1) bekezdése a következő g/6. és g/7. ponttal egészül ki:

g/6. „Nyitott kerékpársáv” (117/g. ábra); a tábla a kerékpárosok egyirányú közlekedésére kijelölt kerékpársáv úttesten történő elhelyezkedését jelzi.

g/7. „Nyitott kerékpársáv vége” (117/h. ábra):



117/g. ábra



117/h. ábra

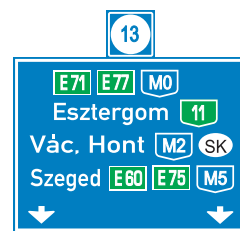
A nyitott kerékpársáv a kerékpárosok részére kijelölt sáv, melyet a táblán felül még fehér színű szaggatott vonal és kerékpárt ábrázoló útburkolati jel is jelez. Az ilyen útburkolati jellel megjelölt úttesten ugyanúgy, mint a korábbi már ismert kerékpársávnál egymás mellett párhuzamosan halad a kerékpárosokkal a többi jármű forgalma. E sávot azonban előzéshez, kitéréshez, a jobbra való besoroláshoz más járművek is igénybe vehetik. A KRESZ 1. számú függelékében megtalálhatjuk a „Nyitott kerékpársáv” fogalom-meghatározását is.

A R. 17. §-ának (1) bekezdése a következő v/1. ponttal egészül ki:

v/1. „Útirány előjelző tábla” (139/a.–139/b. ábra); a tábla autópályán és autóúton azt jelzi, hogy a megjelölt helységek vagy a megjelölt országok a következő útkeresztesződésnél melyik irányban érhetők el;



139/a. ábra



139/b. ábra

A R. 17. §-ának (1) bekezdése a következő y/1. ponttal egészül ki:

y/1. „Útvonal megerősítő tábla” (145/a. ábra); a tábla autópályán és autóúton az út számát, a táblán megjelölt te-

lepülések távolságát (km mértékegységben) jelzi, továbbá az útcsatlakozások távolságát is jelezheti;



145/a. ábra

Az itt bemutatott új útvonal megerősítő tábla az éppen elért kilométerszelvényt és a következő csomópontig hátralévő távolság mellett a csomópontban választható leágazásokat is felsorolja. A jelzés segítségével kellő időben fel tudunk készülni az úti célnak megfelelő forgalmi sávba való besorolására. Az autópálya csomópontokat kör alakú keretben külön szám jelezheti a kilométerszelvény alapján, ahol a lehajtó található.

A R. 17. §-ának (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

- (3) Ha az „Egyirányú forgalmú út” jelzőtáblák (104. és 105. ábra) alatt elhelyezett kiegészítő táblán (105/a. ábra) autóbust és/vagy kerékpárt mutató ábra jelenik meg:
- a) az úttesten kijelölt kerékpársávon, ennek hiányában az úttest jobb széléhez húzódva a kerékpáros,
 - b) az autóbusz forgalmi sávon a menetrend szerint közlekedő autóbusz,
 - c) a kerékpáros által is igénybe vehető autóbusz forgalmi sávon – az autóbusz részére kijelölt közlekedési iránnyal megegyezően – a kerékpáros is a jelzőtáblán megjelölt iránnyal szemben közlekedhet.

A korábbinál terjedelmesebb bekezdés felsorolja azokat az eseteket, amelyekben erre utaló kiegészítő tábla engedélyezheti, hogy az egyirányú forgalmú úton az autóbuszok és a kerékpárok a megjelölt iránnyal szemben is közlekedhessenek. A kerékpárosok ezt az úttesten kijelölt kerékpársávon, ennek hiányában – a menetirányt tekintve – az úttest jobb széléhez húzódva, vagy az autóbuszok részére kijelölt irányban az általuk igénybe vehető buszsávban tehetik meg.

Fontos megjegyezni, hogy a kerékpárosok nem minden egyirányú forgalmú úton haladhatnak a többi járművel szemben, hanem változatlanul csak ott, ahol ezt számukra a megfelelő kiegészítő táblával az út kezelője lehetővé tette!

A R. 18. §-a (1) bekezdésének h/1. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

- h/1. „Előretolt kerékpáros felálló hely a balra bekanyarodó kerékpárosok számára” (153/a. ábra); a forgalomirányító fényjelző készülékkel szabályozott útkereszteződésben az út jobb szélén kijelölt kerékpáros nyomon (158/k. ábra) vagy a kerékpársávon oda érkező és balra bekanyarodó két-kerekű kerékpárok a megállás helyét jelölő vonalak közötti, kerékpárt mutató sárga színű útburkolati jellel (158/i. ábra) megjelölt úttestre csak a járművek forgalmát irányító fényjelző készülék piros fényjelzésének időtartamában szabad – a 36. § (12) bekezdésében foglaltak és a besorolás általános szabályai szerint – a többi jármű elé besorolva a továbbhaladáshoz felkészülni.

Az előretolt felálló helyre ezentúl nem csupán a kerékpársávon, hanem az út jobb szélén kijelölt új kerékpáros nyomon is előre szabad hajtani. Az ilyen forgalomszervezési megoldás azért hasznos, mert a piros lámpánál álló gépjárművek között a külön erre szolgáló felfestett területre előremehetnek a kerékpárosok, és a zöld jelzésnél elsőként kanyarodhatnak balra.

A R. 18. §-a a következő (8)–(10) bekezdéssel egészül ki:

- (8) Az úttest vagy egy részének lezárása miatt szükséges ideiglenes forgalomszabályozásnál alkalmazott – az (1) bekezdés a) és b) pontjában meghatározott – sárga színű útburkolati jel kiegészíthető vagy helyettesíthető:
- a) függőleges jelzőfelülettel és fényvisszaverő prizmával ellátott vagy
 - b) fényt kibocsátó burkolati jelzőtestekkel.

A forgalmi rend ideiglenes változásait jelezhetik a korábbi sárga színnel felfestett útburkolati jelek helyett vagy mellett a jobban észlelhető fényvisszaverő prizmával ellátott vagy világító lengőfülekkel is.

- (9) Az úttesten, burkolati jellel kijelölt kerékpáros nyom (158/k. ábra) jelzi a kerékpárosok részére az úttesten történő haladásra ajánlott útfelületet. Az így megjelölt úttesten fokozottan számolni kell kerékpárosok közlekedésével.



158/k. ábra

A kerékpáros nyom a kerékpárosok részére az úttesten történő haladásra ajánlott közös útfelület. (Van olyan biciklis, akinek az a véleménye, hogy a gépkocsik között sokszor jobban lehet haladni, mint a kerékpárúton, ami azért is igaz lehet, mert magasabb a megengedett felső sebességhatár.) A kerékpáros nyom útburkolati jellel megjelölt úttesten a gépjárművek vezetőinek fokozottan számolniuk kell a kerékpárosok gyakoribb közlekedésével.

- (10) A nyitott kerékpársávot – amely a kerékpárosok közlekedésére kijelölt sáv – az úttesten felfestett fehér színű szaggatott vonal és kerékpárt mutató burkolati jel is jelzi. A nyitott kerékpársávot – az egy irányban vagy egymással szemben közlekedő járművek egymás mellett történő elhaladás ezt szükségessé teszi – más járművek is igénybe vehetik, az irányváltoztatásra vonatkozó szabályok megtartása mellett. A jobbra bekanyarodást a nyitott kerékpársávról kell végrehajtani. A kerékpáros balra bekanyarodásra történő felkészülés céljából, vagy ha a nyitott kerékpársáv megszűnik, a nyitott kerékpársávot elhagyhatja.

A R. 20. §-ának (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

- (6) „Gyermekszállítás” (160/a. ábra): a gyermekeket szállító autóbusz vagy az iskolabusz elején és hátulján elhelyezett tábla az álló jármű környezetében gyermekek közlekedésére figyelmeztet. Az így megjelölt, az úttesten álló autóbust – a gyermekek be- és kiszállásának az autóbusz mindkét oldali első és hátsó irányjelzőjének egyidejű működtetésével jelzett időtartamában – kikerülni vagy az au-

tóbusz mellett elhaladni csak fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel szabad.

A továbbiakban a mindkét oldali irányjelző egyidejű működtetése már nemcsak az úton elromlott járművet jelezheti, hanem az úttesten álló, gyermekeket szállító autóbust vagy iskolabust is, amikor az óvodások illetve iskolások a járműbe be-, illetve onnan kiszállnak. A mérsékelt sebesség és a fokozott óvatosság megkívánja a kikerülést végző vezetőtől a biztonságos manőverezésre való kellő felkészülést, hogy az észlelési és cselekvési képessége a lehető legjobb legyen.

A R. 21. §-a a következő (13) bekezdéssel egészül ki:

(13) A gyalog- és kerékpárúton a gyalogos a kerékpáros forgalmat nem akadályozhatja és nem veszélyeztetheti.

Az új szabály itt a gyalogosokat a kerékpárosokra való nagyobb figyelemre kötelezi, később aztán „kölcsonösségi alapon” – az 54. § (10) bekezdésében – a kerékpárosok részére ugyanilyen utasítást ad; „A gyalog- és kerékpárúton a kerékpáros a gyalogos forgalmat nem akadályozhatja és nem veszélyeztetheti.”

A R. 25. §-ának (2) és (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(2) Járművel az úttesten – az előzés és kikerülés esetét kivéve – annak menetirány szerinti jobb oldalán, az út- és forgalmi viszonyok szerint lehetséges mértékben jobbra tartva kell közlekedni. Lassú járművel, állati erővel vont járművel, kézi kocsival, hajtott (vezetett) állattal, valamint lassan haladó járművel – ha az út- és forgalmi viszonyok lehetővé teszik – szorosan az úttest jobb széléhez húzódva kell haladni. Párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten a jobbra tartásra a külön szabályok (36. §) az irányadók.

Ez a bekezdés nem bővült, hanem karcsúsodott. A szoros jobbra tartásra kötelezett járművek közül (lassú jármű, állati erővel vont jármű, kézi kocs, hajtott/vezetett/állat, valamint lassan haladó jármű) kimaradt a kerékpár. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a biciklis mehet akár az út felezővonalán is, mert az általános jobbra tartási kötelezettség érvényes rá is. A KRESZ 54. § (1) bekezdése („Kerékpárok és segédmotoros kerékpárok”) az adott körülmények között még szigorítja is a kerékpáros jobbra tartási kötelezettségét; „... ha az út és forgalmi viszonyok ezt lehetővé teszik – a lakott területen kívüli úton az úttest jobb széléhez húzódva kell közlekedni.”

(3) Az autóbuszöblöt, az autóbusz forgalmi sávot, a kapaszkodó sávot, a gyorsító és lassító sávot, a **nyitott kerékpársávot**, valamint a kerékpársávot a (2) bekezdésben említett jobbra tartási, vagy az úttest jobb szélén való haladási kötelezettség szempontjából figyelmen kívül kell hagyni. A kerékpársávon csak kerékpárral szabad közlekedni – az egyirányú forgalmú úton kijelölt kerékpársáv kivételével – az úttest menetirány szerinti jobb oldalának haladási irányával azonos irányban.

Az újonnan bevezetett nyitott kerékpársávot értelemszerűen ki kellett venni az általános jobbra tartási, vagy az úttest jobb szélén való haladási kötelezettség alól.

A R. 25. §-ának (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(6) Járda, járdaszívet, **gyalogút, gyalog- és kerékpárút, kerékpárút, nyitott kerékpársáv és kerékpársáv** mellett tilos úgy haladni, hogy a **jármű szerkezeti eleme** vagy rakománya ezek fölé nyúlják.

A szabályozás a gyalogút, gyalog- és kerékpárút, kerékpárút, nyitott kerékpársáv és kerékpársáv mellett is értelemszerűen tiltja az elhaladást a felsoroltak fölé nyúló szerkezeti elemekkel vagy rakománnyal.

A R. 26. §-a (1) bekezdésének bevezető szövege és a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(1) Az egyes járművekkel – ha e rendelet másként nem rendelkezik – legfeljebb a következő sebességgel szabad közlekedni:

a) személygépkocsival, motorkerékpárral, **3500 kg** megengedett legnagyobb össz tömeget meg nem haladó gépkocsival

aa) autópályán 130 km/h,

ab) autóúton 110 km/h,

ac) lakott területen kívül egyéb úton 90 km/h,

ad) lakott területen 50 km/h,

A korábbi 2500 kg helyett 3500 kg megengedett legnagyobb össz tömegig egységessé válnak a kistehergépkocsira vonatkozó sebesség határok, melyek így azonosak a személygépkocsira és a motorkerékpárra is érvényessel. Az egységesítés csökkenti a sebességkülönbség okozta baleseti kockázatot.

A R. 26. §-a (1) bekezdésének d) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

Az egyes járművekkel – ha e rendelet másként nem rendelkezik – legfeljebb a következő sebességgel szabad közlekedni:

d) teherszállításra kialakított motoros triciklivel, elromlott járművet vontató gépjárművel, segédmotoros kerékpárral, **lakott területen** kerékpárral

40 km/h,

A R. 26. §-ának (1) bekezdése a következő d/a), d/b), d/2) és d/3) ponttal egészül ki:

Az egyes járművekkel – ha e rendelet másként nem rendelkezik – legfeljebb a következő sebességgel szabad közlekedni:

da) lakott területen kívül kerékpárral, ha a kerékpárt hajtó kerékpáros fejevédő sisakot visel és utast nem szállít 50 km/h,

db) lakott területen kívül kerékpárral, ha a kerékpárt hajtó kerékpáros fejevédő sisakot nem visel 40 km/h,

d/2) a kerékpárúton közlekedő járművel 30 km/h,

d/3) a gyalog- és kerékpárúton közlekedő járművel 20 km/h.

A módosítás részletes sebesség határokat vezet be a kerékpárosok részére is. A korábbi általános 40 km/h-s megengedett legnagyobb sebesség lakott területen belül marad érvényben, azon kívül – természetesen a forgalmi, az időjárási és a látási viszonyoknak, továbbá az útviszonyoknak a figyelembevételével – további sebesség határokat jelöl meg. Ha a kerékpáros fejevédőt visel és utast sem szállít a településeken kívül akár 50 km/h-s tempóval is haladhat, egyébként a 40 km/h-s sebesség érvényes rá. A gyalog- és kerékpárúton, pedig legfeljebb 20 km/h lehet a bicikli legnagyobb sebessége.

A R. 26. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(2) Ha a „Sebességkorlátozás” jelző tábla lakott területen 50 km/h-nál, lakott területen kívül 90 km/h-nál nagyobb se-

bességet jelez, személygépkocsival, motorkerékpárral és a **3500 kg** megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsival legfeljebb a jelzőtáblán megjelölt sebességgel szabad közlekedni.

A 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget nem meghaladó gépjárművek konstrukciós sajátosságai, teljesítménymutatói közel megegyeznek, így a rájuk vonatkozó sebességhatárokból a korábbi különbségtételt fenntartani már nem szükséges.

A R. 31. §-ának (2) és (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(2) Villamospályával ellátott útesten, ha az (1) bekezdés b) pontjában foglaltaknak megfelelő besorolás a villamos forgalmát zavarná, a villamos elhaladásához szükséges területet szabadon kell hagyni. Az egyirányú forgalmú úton az ellenirányban kijelölt autóbussz sávot és az **ellenirányban kijelölt kerékpársávot** a besorolás szempontjából figyelmen kívül kell hagyni.

(3) A járművel másik útra – ha közúti jelzésből más nem következik – jobbra kis ívben, balra nagy ívben kell bekanyarodni, úgy, hogy a jármű a bekanyarodás után a menetirány szerinti jobb oldalon maradjon. **Ha az úttest menetirány szerinti jobb oldalán kerékpársávot jelöltek ki, a jobbra bekanyarodásra – a kerékpár forgalom akadályozása nélkül és ha burkolati jel ezt lehetővé teszi – a kerékpársáv igénybevételevel kell felkészülni.**

A kerékpársávot is el kellett helyezni a bekanyarodás szabályai közé.

A R. 31. §-a (5) bekezdésének b) és c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

Elsőbbséget kell adni, ha a 28. § (2) bekezdésében foglaltakból más nem következik:

b) jobbra bekanyarodó járművel a kerékpársávon vagy az úttest mellett levő, attól jobbra eső kerékpárúton, **gyalog- és kerékpárúton** érkező jármű és **gyalogos** részére,

c) balra bekanyarodó járművel

ca) az úttesten szemből érkező és egyenesen továbbhaladó vagy jobbra bekanyarodó jármű,

cb) az úttest mellett levő, attól balra eső kerékpárúton, **gyalog- és kerékpárúton** érkező jármű és **gyalogos** részére.

A módosítás alapján a gyalog és kerékpárúton érkező járművek számára is elsőbbséget kell adni a többi járművel.

A R. 36. §-ának (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(3) A párhuzamos közlekedésre alkalmas olyan útesten, amelyen az azonos irányú forgalom számára kettőnél több forgalmi sáv van **útburkolati jelekkel kijelölve**, a (2) bekezdésben foglalt rendelkezéseket kell értelemszerűen alkalmazni. Az ilyen útesten azonban a második forgalmi sávban – a (2) bekezdésben foglalt rendelkezések megtartásával – bármely **gépjárművel** szabad közlekedni; a harmadik és további (belső) forgalmi sávokra – a balra bekanyarodás esetét kivéve – ráhajtani csak személygépkocsival és **motorkerékpárral** szabad.

Korábban a motorkerékpárosok a harmadik és a további forgalmi sávokat lakott területen kívül – a balra történő bekanyarodás esetét kivéve – nem használhatták. Az eddigi korlátozást azért is meg kellett szüntetni, mert a motorosok megengedett legnagyobb sebessége megegyezik a személygépkocsik számára megengedettel.

A R. 36. §-ának (8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(8) Az autóbussz forgalmi sávban

a) a menetrend szerint közlekedő autóbussz és trolibusz, a villamos, továbbá 20 és 6 óra között a kommunális szemétszállításra szolgáló jármű,

b) az autóbussz- és trolibuszforgalom zavarása nélkül

ba) ha az autóbussz forgalmi sávot az úttest menetirány szerinti jobb szélén jelölték ki, erre utaló jelzés esetén (117/c. ábra) a kerékpáros,

bb) külön jogszabály alapján rögzített üzemmódú megkülönböztető jelzést adó készülékkel felszerelt

bba) sürgősségi betegellátásra rendszeresített gépjármű,

bbb) hivatásos katasztrófavédelmi szervek, a tűzoltóság és a tűzoltó egyesületek közvetlen helyszíni beavatkozására rendszeresített gépjárműve,

bbc) a rendőrség közrendvédelmi és közlekedésrendészeti szolgálati ágának közvetlen helyszíni beavatkozására rendszeresített gépjárműve,

bc) a betegszállító gépjármű,

bd) a személytaxi,

be) a kétkerekű motorkerékpár és a kétkerekű segédmotoros kerékpár közlekedhet. Más jármű erre a forgalmi sávra – a sáv keresztezését és a bekanyarodásra felkészülést kivéve – nem hajthat rá. Ahol autóbussz forgalmi sáv van, a menetrend szerint közlekedő autóbussz és trolibusz – a bekanyarodás és kikerülés esetét kivéve – csak ebben a forgalmi sávban haladhat.

A szabály tovább bővíti a buszsávot is használó járművek körét azzal, hogy lehetőséget teremt a kétkerekű motorkerékpárok és a kétkerekű segédmotoros kerékpárok számára a folyamatos haladásra.

A R. 36. §-ának (10) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(10) Azon az úton, amelynek menetirány szerinti jobb oldalán két vagy több forgalmi sáv van útburkolati jelekkel kijelölve, a körforgalmú útra történő bekanyarodást

a) **a besorolás rendjét jelző tábla és az útburkolati jelek jelzései**nek megfelelően kell végrehajtani, vagy

b) a jobboldali szélső forgalmi sávból kell végrehajtani, amennyiben a járművezető a bekanyarodás helyét követő első kihajtási lehetőségénél kívánja a körforgalmú utat elhagyni.

A körforgalmú úton a vonatkozó általános szabályt felülírhatják a besorolás rendjét jelző táblák és útburkolati jelek, melyek az



adott esetben csökkenthetik a zsúfoltságot azzal, hogy jelzik az alapszabálytól eltérő haladási útvonalat.

A R. 36. §-a a következő (12) bekezdéssel egészül ki:

(12) Ha a járműveknek útkereszteződésben, útszűkületekben, szintbeni vasúti átjárónál vagy egyéb forgalmi okból meg kell állnia, – előre sorolás céljából – kétkerekű motor-kerékpárral, illetve kétkerekű segédmotoros kerékpárral az álló járművek mellett, vagy azok között, kétkerekű kerékpárral az úttest szélén, az álló járművek mellett jobbról szabad előrehaladni, ha

- a) az előrehaladáshoz elegendő hely áll rendelkezésre, és
- b) az irányváltoztatási szándékot jelző járműveket az irányváltoztatásban nem akadályozzák.

A közlekedés gyakorlatában már korábban kialakult, de eddig még nem megengedett szokást legalizálja az új szabály. Fontos azonban hangsúlyozni, hogy ez a módosítás nem azt teszi lehetővé, hogy párhuzamos közlekedésű úton a kétkerekű járművek, ugyanabban a forgalmi sávban egymás mellett haladjanak, vagy a lassan haladók gépkocsik között szalomozva jussanak előre. A biciklisek figyelmét pedig arra kell felhívni, hogy kerékpárjukkal – eltérően a kétkerekű motorkerékpároktól és mopedesektől – csak az úttest szélén, jobbról szabad előrehaladniuk az álló járművek mellett, és nem közöttük! Ez nemcsak azért hasznos, hogy jobban lehessen haladni a gépkocsik között, hanem azért is, hogy ne ragadjanak be a gyorsabban induló járművek közé. Más járművek vezetői számára a motorkerékpárosok és segédmotorosok akkor idéznek elő váratlan veszélyhelyzetet, ha különböző irányokból cikázva tűnnek elő, és erőszakos módon nyomulnak előre.

A R. 37. §-ának (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(4) Autópálya és autópálya úttestjén – a forgalmi okból szükséges megállást kivéve – megállni tilos. Tilos a leállósávon megállni vagy várakozni, kivéve ha:

- a) műszaki meghibásodás miatt a jármű továbbhaladásra képtelen;
- b) a jármű a forgalmat ellenőrzi;
- c) a jármű útfenntartást, úttisztítást végez;
- d) a jármű, a továbbhaladásra képtelen jármű elszállítását vagy a műszaki meghibásodásának elhárítását végzi;
- e) a jármű a megkülönböztető jelzést adó berendezését működteti.

A R. 37. §-a a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

(5) A leállósávon – ha a közúti jelzésekből más nem következik – csak a b)–e) pontban meghatározott járművek és a forgalmi sávokban folyamatosan haladó járművek közé besorolni kívánó járművek haladhatnak. A leállósávon álló, a forgalmat ellenőrző járművet úgy kell elhelyezni, hogy az kellő távolságból észlelhető legyen. A leállósáv igénybevételére jogosultaknak a feladatuk ellátását követően a lehető legrövidebb időn belül el kell hagyniuk a leállósávot.

A leállósáv a korábbinál nagyobb szerepet kap. Az új szabály tételesen rögzíti azokat a kivételes eseteket, amelyekben a meghatározott járművek ideiglenesen ott haladhatnak, megállhatnak vagy várakozhatnak.

A R. 39. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(1) A vasúti átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad. *A vasúti átjáró megközelítésekor, illetve a vasúti átjárón történő áthaladás során eleget kell tenni a vasúti átjáró biztosítására szolgáló közúti jelzéseknek.*

A vasúti átjáró előtt a számszerűsített sebességhatárolást (korábban lakott területen 30 km/h, lakott területen kívül 40 km/h) általában rugalmasabb előírás váltja fel, amely fokozott óvatosságot követel meg minden közúti közlekedőtől. Ahol a legnagyobb sebesség meghatározására a biztonság érdekében változtatlanul szükség van, ott az út kezelője a „Sebességhatárolás” táblát helyezi ki.

A R. 39/A. §-a (1) bekezdésének b) és c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Lakó-pihenő övezetbe – a „Lakó-pihenő övezet” jelzőtáblától a „Lakó-pihenő övezet vége” jelzőtábláig terjedő területre – csak a következő járművek hajthatnak be:)

b) az ott lakókat vagy az oda látogatókat szállító személygépkocsi, a személygépkocsi kivételével a legfeljebb **3500 kg** megengedett legnagyobb össztömegű gépkocsi, a betegszállító gépjármű, a motorkerékpár, **a motoros tricikli** és ezekhez kapcsolt pótkocsi, segédmotoros kerékpár, állati erővel vont jármű és kézikocsi, a kommunális szemet szállítására szolgáló jármű, továbbá az oda áruszállítást végző, legfeljebb **3500 kg** megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsi,

c) az ott lakók és oda költözők költöztetését végző tehergépkocsi,

A jogalkotó – az egységes szabályozásra való tekintettel – a lakó-pihenő övezetre is kiterjesztette a behajtási kedvezményt a 2500 kg-nál nehezebb, de 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget nem meghaladó gépkocsikra.

A R. 40. §-a (5) bekezdésének l) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Tilos megállni:)

l) kapaszkodósávon, gyorsító- és lassítószávon, kerékpársávon, nyitott **kerékpársávon, kerékpárúton**, gyalog- és kerékpárúton;

A szabályozás a pirossal megjelölt helyekkel egészítette ki a korábbi megállási tilalmakat. A tilalmat megszegőket az intézkedő hatóság az üzemben tartó értesítése mellett és költségére elszállíthatja.

A R. 40. §-ának (9) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(9) A járdán a mozgáskorlátozott személy (illetőleg az őt szállító jármű vezetője) járművel, a betegszállító gépjármű, a **kerékpár, a kétkerekű segédmotoros kerékpár és a kétkerekű motorkerékpár** a (8) bekezdésben említett egyéb feltételek fennállása esetén akkor is megállhat, ha a megállást jelzőtábla vagy útburkolati jel nem engedi meg.

A járdán az ilyen kétkerekű egy nyomon haladó járművek akkor is megállhatnak, ha nincs erre külön megengedett közúti jelzés. A gyalogosok részére azonban legalább 1,5 m szélességű járdafelületet szabadon kell hagyniuk, és a járda szélességének is legfeljebb a felét foglalhatják el!

A R. 42. §-a a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

(5) Olyan útesten, amelyen az azonos irányú forgalom számára két vagy több forgalmi sáv van kijelölve, az azonos irányban valamennyi forgalmi sávban – egymás mellett haladó – hó eltakarítást végző és figyelmeztető jelzést használó járműveket tilos megelőzni. Az ilyen gépjárművek mögött a követési távolságot fokozott óvatossággal kell megválasztani.

Külön jogszabály rendelkezhet arról, hogy az utat teljes szélességben lezáró hó eltakarításán dolgozó járművek időszakosan félreállva engedjék a forgalom továbbhaladását, ha az útviszonyok ezt számukra lehetővé teszik.

A R. 43. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(2) Azt a helyet, ahol az (1) bekezdés értelmében a gyalogosnak elsőbbsége van, a jármű vezetőjének csak olyan sebességgel szabad megközelítenie, hogy a jármű vezetője az elsőbbségadási kötelezettségének eleget tudjon tenni. A jármű vezetőjének a kijelölt gyalogos-átkelőhelyet csak fokozott óvatossággal és olyan sebességgel szabad megközelítenie, hogy a járművel, amennyiben szükséges, a gyalogos átkelőhely előtt meg is tudjon állni.

A korábbi szabály újrafogalmazásával a jogalkotók hangsúlyosabbá teszik, a kijelölt gyalogos-átkelőhely megközelítésére vonatkozó előírást. A járművek csak olyan sebességgel haladhatnak, hogy még a zebra előtt biztonságosan meg tudjanak állni, ha előttük gyalogos akar átmenni az útesten. Ahol a gyalogosok biztonsága szempontjából feltétlenül indokolt, ott a „Sebességkorlátozás” táblával fogják tiltani a járművek gyors haladását.

A kijelölt gyalogos-átkelőhely biztonságos megközelítésére minden igényt kielégítő tökéletes szabályt még sehol sem találtak ki, ha azonban minden érintett fél szabálykövető módon igyekszik majd közlekedni, akkor a balesetek elkerülhetővé válnak.



A R. 43. §-ának (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(4) A vezetőnek fokozottan ügyelnie kell az útesten
a) villamos megállóhelyénél levő járdaszíget és az ahhoz közelebb eső járda között áthaladó gyalogosok, a menetrend szerint közlekedő járművek megállóhelyéről az útestre lépő gyalogosok, az autóbuszra felszálló és arról leszálló gyermekek, továbbá
b) egyedül vagy csoportosan haladó (áthaladó) gyermekek, a koruk, testi fogyatékoságuk vagy más ok miatt saját biztonságukra ügyelni felismerhetően nem képes személyek biztonságának a megővésére.

A villamos-megállóhelyeknél a járdaszíget és a járda között kötelezően előírt fokozott figyelemmel való haladást, az adott helyzet gondos megfigyelését, a gyalogosok illetve az utasok biztonsága érdekében kiterjesztették a menetrend szerint közlekedő közforgalmú járművek megállóhelyeire is.



A R. 48. §-ának (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(7) A gépkocsiban vagy a mopedautóban utazó 150 cm-nél alacsonyabb gyermek – a testsúlyához igazodó kialakítású – gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható. A gyermekbiztonsági rendszert kialakításától függően a járműnek erre a célra gyárilag kialakított rögzítési pontjaihoz, vagy az üléshez tartozó biztonsági övhöz vagy ennek bekötési pontjaihoz kell csatlakoztatni. A gépkocsi és a mopedautó üléseihez – a vezető ülését kivéve – gyermekbiztonsági rendszer szerelhető be. Az első üléshez – a jármű szokásos haladási irányával ellentétes irányban – a gyermekbiztonsági rendszer csak akkor szerelhető be, ha az üléshez légszékot nem szereltek fel vagy a légszék működésbe lépését előzetesen megakadályozták. A 3 évnél fiatalabb gyermek csak gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható. A gyermeket a gyermekbiztonsági rendszerhez tartozó hevederekkel (pántokkal) is rögzíteni kell.

A mopedautó megjelenése szükségessé tette, hogy a benne utazók biztonságára is gondoljanak.

A korábbi normaszöveget pontosították még azzal is, hogy a gyermekülést a járműnek erre a célra gyárilag kialakított rögzítési pontjaihoz, vagy az üléshez tartozó biztonsági övhöz vagy ennek bekötési pontjaihoz kell csatlakoztatni.

A R. 48. §-ának (9) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(9) A zárt utastérrel (vezetőtérrel) nem rendelkező motor-kerékpáron és segédmotoros kerékpáron utazó személynek becsatolt motorkerékpár-bukósisakot kell viselni. Ilyen járművel csak abban az esetben szabad közlekedni, ha a járművezető és az utas becsatolt motorkerékpár-bukósisakot visel.

Az újrafogalmazott szabály itt egyértelművé teszi, hogy a motor-kerékpár utasának is saját felelősségi körébe tartozik a bukósisak becsatolása.

A R. 50. §-a (1) bekezdésének a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép, ezzel egyidejűleg a következő b)–c) ponttal egészül ki, és a jelenlegi b)–f) pontok számozása d)–h) pontra változik:

A jármű figyelmeztető jelzést adó berendezését működtetni a következő esetekben kell:

a) ha a jármű

aa) az út vagy közmű építését, tisztítását, fenntartását (javítását),

ab) a települési (kommunális) hulladék, **ide értve a szelektíven gyűjtött hulladék összegyűjtését végzi,**
b) az aa) pontban meghatározott tevékenységekkel érintett útszakaszon anyagszállítást végző járművön,
c) a járművek hatósági elszállításához, illetve a kerékbilincs alkalmazásához rendszeresen használt járművön e tevékenységek végzése közben.

A R. 50. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, ezzel egyidejűleg a következő (3) és (4) bekezdéssel egészül ki, és a jelenlegi (3) bekezdés számozása (5) bekezdésre változik:

- (2) Az (1) bekezdés a) pontjában meghatározott tevékenységet végző jármű vezetője, ha ez a munka végzése érdekében elkerülhetetlen, a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti és a forgalmat lényegesen nem akadályozza,
a) a 25. § (2) bekezdésében foglalt rendelkezést figyelmen kívül hagyhatja;
b) 22 és 6 óra között – a megfelelő biztonsági intézkedések (pl. jelzőőr állítása) megtétele mellett és legfeljebb 10 km/h sebességgel – egyirányú forgalmú úton és osztott pályás út bal oldali úttestjén a menetiránnyal szemben is közlekedhet;
c) legfeljebb 10 km/óra sebességgel a járdán is közlekedhet;
d) olyan helyen is megállhat, ahol az egyébként tilos;
e) behajthat olyan útra, **vagy övezetbe** ahová egyébként behajtania tilos.
(3) Az (1) bekezdés c) pontjában meghatározott jármű esetében a (2) bekezdés a), d) és e) pontját megfelelően alkalmazni kell, ha ez a tevékenység végzése érdekében elkerülhetetlen, a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti és a forgalmat lényegesen nem akadályozza.
(4) Ha az (1) bekezdés szerinti jármű nem az (1) bekezdésben meghatározott tevékenységet végez, a jármű figyelmeztető jelzést adó berendezését működtetni nem szabad.

A módosítás pontosítja a figyelmeztető jelzés használatának a szabályait, a használatot indokoló tevékenységek körét. Utóbbi kiterjeszti a szelektíven gyűjtött hulladék begyűjtésére, a szabálytalanul elhelyezett járművek elszállítására és a kerékbilincsek felszerelésére. Rögzíti, hogy a figyelmeztető jelzés kizárólag az erre feljogosító tevékenység végzése közben működtethető.

A R. 54. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

- (1) Kerékpárral a kerékpárúton, a kerékpársávon vagy erre utaló jelzés (117/c. ábra) esetében az autóbusz forgalmi sávon, ahol ilyen nincs, a leállósávon vagy a kerékpározásra alkalmas útpadkán, illetőleg – ha az út és forgalmi viszonyok ezt lehetővé teszik – a lakott területen kívüli úton, a főútvonalként megjelölt úton az úttest jobb széléhez húzódva kell közlekedni.

A főútvonalon és a lakott területen kívüli utakon az általános jobbra tartási kötelezettségen felül konkrétan hangsúlyt kap, hogy az úttest jobb széléhez húzódva kell kerekézni, hiszen lényeges menetdinamikai különbség van a kerékpár és a gépjárművek között.

A R. 54. §-ának (4) és (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

- (4) Kerékpárral
a) lakott területen kívül a főútvonalról balra bekanyarodni vagy megfordulni, továbbá
b) a kerékpárútról a vele párhuzamos útra balra bekanyarodni
nem szabad.

A kerékpárosnak a kerékpárról le kell szállnia és azt tolvaj – a gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok szerint – kell az úttesten áthaladnia.

- (5) A kétkerekű kerékpáron **16. életévét** betöltött személy szállíthat 10 évnél nem idősebb, a kerékpárt **nem hajtó utast a kerékpár pótülésén. Kettőnél több kerekű kerékpáron 17. életévét betöltött személy szállíthat a kerékpárt nem hajtó utast.**

Az új módosítás a személyszállítás tilalmát a kétkerekű segédmotoros kerékpárokról korlátozza, más kerékpárok esetében részletezi az utasszállítás feltételeit. A korábbi 18 éves kor helyett már 16 éves biciklis is vihet a járművén, egy 10 éven aluli gyermeket. A három vagy négykerekű kerékpáron a 17 éves vezető az arra kialakított ülőhelyen felnőtt utast is szállíthat. Zöld utat kapott tehát a riksa.



A R. 54. §-ának (8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

- (8) Az (1) és a (3) bekezdésben, a (4) bekezdés b) pontjában, valamint a (7) bekezdés b)–f) pontjában foglalt rendelkezéseket a segédmotoros kerékpárok – **a quad és a mopedautó kivételével** – közlekedésére is alkalmazni kell azzal, hogy
a) lakott területen a kerékpársávon segédmotoros kerékpárral közlekedni,
b) **kétkerekű** segédmotoros kerékpáron utast szállítani,
c) segédmotoros kerékpárhoz utánfutót kapcsolni
nem szabad.

A R. 54. §-a a következő (9)–(11) bekezdéssel egészül ki:

- (9) A három- vagy négykerekű segédmotoros kerékpárral személyt szállítani akkor szabad, ha a jármű vezetője a **17. életévét betöltötte.**

A korábbi szabály, mely szerint tilos volt a segédmotoros kerékpárral utast szállítani úgy módosult, hogy a korlátozás most csak a kétkerekű ilyen járműveknél maradt életben.

- (10) A gyalog- és kerékpárúton a kerékpáros a gyalogos forgalmat nem akadályozhatja és nem veszélyeztetheti.

Tehát a partnerek – a kerékpáros a gyalogost, a gyalogos, pedig a kerékpárost – nem akadályozhatják. Lásd még 21. § (13) bekezdéshez fűzött megjegyzést!

- (11) Ha az út mellett, annak vonalvezetését követve kerékpárutat vagy gyalog- és kerékpárutat jelöltek ki a kétkerekű kerékpároknak a kerékpárúton vagy a gyalog- és kerékpárúton kell közlekedni. Ha a lakott területen a nem főútvonalként megjelölt út mellett annak vonalvezetését követve kerékpárutat vagy gyalog- és kerékpárutat jelöltek ki és az úton kerékpár nyomot (158/k. ábra) is kijelöltek – ha a közúti jelzésekből más nem következik – a kétkerekű kerékpárok az úttesten is közlekedhetnek.

A módosítás meghatározza, hogy a kétkerekű kerékpárok a számukra kijelölt utat mely esetekben nem kötelesek igénybe venni. Tehát ahol a kerékpárút vagy gyalog- és kerékpárút mellett még a többi más jármű haladására szolgáló úttesten is van felfestett kerékpáros nyom, ott a bicajosok tekerhetnek.

A R. 59. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
(1) A rendőrség, a közterület felügyelet, a közút kezelője – az üzemben tartó értesítése mellett és költségére – elszállítással eltávolíthatja azt a járművet, amely
a) a 15. § (9) bekezdés 63/b. ábra szerinti kiegészítő táblával ellátott megállást vagy várakozást tiltó jelzőtábla hatálya alá eső területen szabálytalanul várakozik,
b) a 37. § (4) bekezdésében, továbbá a 40. § (1)–(2) és (5) bekezdésében, valamint a (8) bekezdésének b) és c) pontjában meghatározott megállási tilalom megszegésével, vagy a rendelkezésekben meghatározott megállási feltételek figyelmen kívül hagyásával szabálytalanul várakozik,
c) kijelölt rakodóhelyen szabálytalanul tartózkodik,
d) a mozgáskorlátozottak gépkocsijai részére fenntartott jelzőtáblával (115. és 115/a. ábra) vagy útburkolati jellel megjelölt várakozóhelyen jogosulatlanul várakozik.
A jármű elszállításáról a közterület felügyeletnek, illetve az út kezelőjének a rendőrséget is értesítenie kell.

A módosítás lehetővé tette, hogy a meghatározott megállási és várakozási tilalmakat megsértő járműveket a közterület felügyelet, a közút kezelője is eltávolíthatja.

A R. 59. §-ának (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(3) Azt a hatósági jelzéssel nem rendelkező járművet, amely a közúti forgalomban csak ilyen jelzéssel vehet részt, főútvonalon tilos, mellékútvonalon – közterület-használati engedély nélkül – legfeljebb 10 napig szabad tárolni. Az úton e rendelkezések megszegésével tárolt járművet a rendőrség, a közterület felügyelet, a közút kezelője – a tulajdonos költségére – eltávolíthatja.

Közterületi engedély nélkül mellékutakon a korábbi 30 nap helyett csak 10 napig szabad rendszám nélkül tárolni a járművet.

A R. 63. §-a a következő (4) és (5) bekezdéssel egészül ki:

(4) A közúti forgalom ellenőrzése során
a) a közúti forgalom ellenőrzését végző berendezést;
b) azt a járművet, amelyben a közúti forgalom ellenőrzését végző berendezés üzemel
a közúton úgy kell elhelyezni, hogy a gyalogos és jármű forgalmat indokolatlan mértékben ne akadályozza.
(5) A (4) bekezdés b) pontjában meghatározott jármű a járműforgalom elől elzárt területen, továbbá a közútnak azon a részén is elhelyezhető, ahol a járművek megállása vagy várakozása tilos.

„A biztonságos és zavartalan közlekedés alapvető feltétele, hogy a közlekedési szabályokat mindenki megtartsa és számíthasson arra, hogy azokat mások is megtartják” (R. preambuluma). Sokan joggal vették rossz néven, hogy az ellenőrző, sebességmérő gépkocsik a vonatkozó szabályok megsértésével foglalták el a járdákat, járdaszigeteket, parkosított területeket, autópályák leállósávját stb. Sokszor szabálysértő pozícióból büntették a szabálysértőket. Ezt még a Legfőbb Ügyészség is kifogásolta. Az ügyészség szerint a sebességmérő gépkocsikkal csak az érvényben lévő sza-

bályok megváltoztatásával lehet az ilyen tevékenységet tovább folytatni. A jogalkotók a feltárt társadalmi igényeknek megfelelően ezt a módosítást tették, és egyben előírták azt is, hogy az ellenőrzést a gyalogosok és a járműforgalom indokolatlan mértékben történő akadályozása nélkül kell végrehajtani.

A R. 1. számú függelék I. fejezete a következő h)1., h/2. és h/3. ponttal egészül ki:

h)1. Gyalog- és kerékpárút: jelzőtáblával gyalog- és kerékpárútként megjelölt út, amelyen a gyalogos és a kerékpáros forgalom részére fenntartott útfelületet burkolati jellel és eltérő színű burkolattal is kijelölhető.

h/2. Kerékpáros nyom: az úttesten kerékpárt és nyilat mutató sárga színű burkolati jellel kijelölt útfelület.

h/3. Nyitott kerékpársáv: az úttesten útburkolati jellel kijelölt – kerékpár és különleges esetekben (az egymás mellett történő elhaladáshoz szükséges hely biztosítása érdekében) jármű egyirányú közlekedésére szolgáló – különleges forgalmi sáv.

A R. 1. számú függelék II. fejezetének j) és k) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

j) Motorkerékpár: a külön jogszabályban L3e járműkategóriába sorolt kétkerekű oldalkocsi nélküli, L4e járműkategóriába sorolt oldalkocsival rendelkező jármű, továbbá a motoros tricikli.

k) Motoros tricikli: a külön jogszabályban L5e járműkategóriába sorolt háromkerekű és L7e járműkategóriába sorolt négykerekű motorkerékpár.

A R. 1. számú függelék II. fejezetének r) és r/1) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

r) Segédmotoros kerékpár: a külön jogszabályban L1e járműkategóriába sorolt kétkerekű, L2e járműkategóriába sorolt háromkerekű jármű, továbbá az L6e járműkategóriába sorolt quad és mopedautó.

A segédmotoros kerékpár fogalmát a közösségi szabályokhoz igazították.

r/1) Kerékpár: olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti. A kerékpáron a kerékpárt nem hajtó személy is szállítható erre alkalmas ülésen. A kerékpáron utánfutó vontatására alkalmas berendezés helyezhető el.

Kitágították a kerékpár fogalmát, melynek eredményeként már négykerekű is lehet ez a járműfajta. A kerékpárt nem hajtó személy megfogalmazás legalizálhatja a forgalomban megjelent rikákat.

A R. 1. számú függelék II. fejezete a következő r/2) és r/3) ponttal egészül ki:

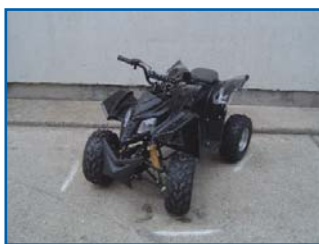
r/2) Quad: a külön jogszabályban

– L6e járműkategóriába sorolt könnyű négykerekű segédmotoros kerékpár vagy

– L7e járműkategóriába sorolt négykerekű motorkerékpár, amely nyitott utasterű, kormányműve nem áttételes és a motorkerékpárok esetében szokásos kezelőszervekkel van felszerelve.

A közúti közlekedésről szóló törvény egy korábbi, 2009. április 1-jén hatályba lépett módosítása már kötelezővé tette a forgalomban való részvételre alkalmas quadok rendszámmal történő

felszerelését. A kötelezővé vált nyilvántartás ezt követően megkönnyítette az ellenőrzés hatékonyságát. Mód nyílt arra, hogy a jármű vezetőjét szükség szerint azonosítani tudják, a quad üzemben tartóját pedig az „objektív felelősség” szabálya szerint a szabálysértésért szankcionálni lehessen. Az eredetileg terepmotorozásra készített quadok továbbra sem vehetnek részt a közúti forgalomban.



A közúti forgalomban való részvételre csak azok a quadok alkalmasak, amelyek teljesítik a közösségi EK rendelet típus-jóváhagyási követelményeit, vagyis a kifejezetten terepmotorozásra készülő quadok továbbra sem vehetnek részt a forgalomban.

r/3) Mopedautó: a külön jogszabályban L6e járműkategóriába sorolt könnyű négykerekű segédmotoros kerékpár, amely zárt utasterű, több személy szállítására kialakított, kormánykerékkel és a gépkocsikban szokásos kezelőszervekkel van felszerelve.

A mopedautó vezetéséhez – a járművezetői felkészültségből fakadó biztonsági kockázat csökkentése érdekében – „B” kategóriájú vezetői engedély szükséges, és legalább 17 éves kor betöltése.



A R. 1. számú függelék II. fejezetének y) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

y) Iskolabusz: kizárólag gyermekek, tanulók, felnőtt kísérő melletti szállítására rendszeresített és a 48. § (12) bekezdésében meghatározott feltételeknek megfelelő autóbusz, amely a közoktatási intézmény munkarendjéhez igazodóan közlekedik.

A korábbi fogalom-meghatározás az iskolai tanulók szállítását végző vállalkozások és a szállítást megrendelő önkormányzatok számára nem volt egyértelmű. Az iskolabuszra vonatkozó előírásoknak csak az olyan autóbuszos vállalkozásoknak kell megfelelniük, amelyek kifejezetten iskolabuszt – az óvodás gyermek, közoktatási intézmény tanulója szállítására rendszeresített, nem menetrend szerint közlekedő autóbust – kívánnak üzemeltetni. Azoknak a vállalkozásoknak, amelyek nem iskolabuszként kívánják üzemeltetni járműveiket, de tanulókat, óvodásokat is kívánnak rendszeresen szállítani, lehetőségük van más üzemeltetési formát választani. Ilyen lehet a külön célú, menetrend szerinti

személyszállítás, szerződéses személyszállítás, valamint különjáratú személyszállítás is. Ezekben az esetekben a KRESZ 48. §-ának (7) és (8) bekezdése szerinti szabályokat kell alkalmazni.

A R. 2. számú függelék a következő zs/5) ponttal egészül ki: zs/5) „Közúti forgalom ellenőrzése” (36. ábra); e táblával kell jelezni, hogy az úton a járművek elhaladási sebességének ellenőrzésére sebesség ellenőrző berendezést telepítettek. Az átlagsebesség-ellenőrző rendszerrel ellátott útszakasz kezdetét a „Közúti forgalom ellenőrzése” (36. ábra), az ellenőrzött útszakasz végét a „Közúti forgalom ellenőrzésének vége” (37. ábra) jelzőtáblával kell jelezni.



36. ábra



37. ábra

Ez az új tábla a telepített sebességellenőrző rendszerek helyét jelöli. A közúti ellenőrzések igen fontos feladata a balesetmegelőzés, a közlekedésben részt vevők épségének megóvása, a közlekedésbiztonság megszilárdítása.



Az anyagot összeállította Virágh Sándor, ellenőrizte Szilágyi Miklós.

TANULÓVEZETŐ a független szaklap, az autósiskolák, a szakoktatók, a tanulóvezetők szakmai-módszertani kiadványa. Hamarosan az interneten!

Elérhetőség és regisztráció: www.tanulovezeto.eu

Főszerkesztő: Balogh Zoltán – E-mail: tanulovez@gmail.com – Tel.: +36 20 9668 534

GÉPJÁRMŰVEZETŐ KÉPZŐK
INFORMÁCIÓS ÉS SZAKMAI
SZOLGÁLTATÓ HONLAPJA

VEZETÜNK!

tananyagok, tansegédletek
jogszabályok, értelmezések
módszertan, továbbképzések

hasznos infók, szakmai fórum, hírlevelek



www.vezetunk.hu

KRESZ 2010

Folyamatosan szervezünk kihelyezett módszertani továbbképzéseket a KRESZ valamint a képzési rendelet változásával kapcsolatban.

Az előadásokon elhangzott tanítási anyagokat a résztvevő oktatók, iskolák rendelkezésére bocsátjuk!

Hívj bennünket, szívesen eljövünk és segítünk!

email: info@vezetunk.hu

tel.: 06-20-330-6110

Fő támogató:



KOTRA KÁROLY

KRESZ változások

2010. január 01.



2010



KRESZ változás

2010. január 1.

A kiadvány 48 oldalas terjedelemben, könnyen áttekinthető formában mutatja be a régi szabályt, illetve az újat.

Ezáltal az olvasó a két szabályt összehasonlítva ismeri meg a változásokat.

Bolti ára:	500 Ft
5-19 db-ig:	450 Ft
20-49 db-ig:	400 Ft
50 db felett:	350 Ft

A változások teljes anyaga CD lemezen elektronikus formában is elérhető, 30 db teszt kérdéssel együtt.

Részletes tájékoztatás
a www.kresz.com honlapon.

Megrendelhető az **54/4561-654**-es
telefonon munkaidőben.