



TraffiX

AZ ÉSSZERŐBB KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSERT

KORREKCIÓS KÉRÉSEK

**AZ ÉSSZERŐBB KÖZÚTI
KÖZLEKEDÉSÉRT EGYESÜLET
KORREKCIÓS KÉRÉSEI A 2026.
JANUÁR 19-ÉN MEGJELENTETETT ÚJ
KRESZ-TERVEZETHEZ**



79. ábra



80. ábra



81. ábra

- f) az „Útzár” (82. ábra) jelzőtábla azt jelzi, hogy az utat útzár elzárja;
g) a „Torlódás” (83. ábra) jelzőtábla azt jelzi, hogy az úton forgalmi torlódásra;
h) a „Láthatóság korlátozottsága” (84. ábra) jelzőtábla azt jelzi, hogy számítani kell a láthatóság korlátozottságára;
i) az „Akadályozó jármű” (85. ábra) jelzőtábla azt jelzi, hogy az úton járműre lehet számítani;



83. ábra



84. ábra

PONTRÓL PONTRA

2. §

(1) A közutakon közlekedni gyalogosan vagy járművel lehet.

(2) A járművel való közlekedés során a járművet vezetve járművezetőként, továbbá a járműben vagy a járművön utazva utasként lehet a közúti közlekedésben részt venni.

Ez a felsorolás kizárja a lovas közlekedést, javasoljuk ezt is megemlíteni, hiszen a későbbiekben erre részletszabályozásokat is kapunk.

11. §

(5) Ha az úttest forgalmát jelzőlámpa nem szabályozza, zebra előtt tilos

a) 20 méter távolságtól a zebra elhagyásáig másik járművet előzni és

b) irányonként több forgalmi sávú úton az egyik forgalmi sávban megálló jármű mellett elhaladni.

A javaslat nem rendelkezik az irányonként több sávú úton a zebra előtt más, lassabb jármű melletti elhaladás tilalmáról, javasoljuk ezt is belefoglalni.

16. §

A járművezetőnek az úton vagy annak közelében megálló vagy parkoló iskolabuszt fokozottfigyelemmel – és ha az álló iskolabusz járművezetője vészvillogót használ, fokozott óvatossággal –, továbbá legfeljebb 10 km/óra sebességgel szabad kikerülnie.

A 10 km/h-s kikerülési sebesség ebben a megfogalmazásban nem csak a vészvillogót használó, hanem minden álló, parkoló iskolabuszra vonatkozik. Javasoljuk a gondolatjelek elhagyását, megítélésünk szerint így már csak a szándékolt esetre irányulna a korlátozás.

19. §

(3) Ahol az (1) és a (2)* bekezdésben megjelölt hely nincs, a gyalogosnak lakott területen kívül mindig, lakott területen belül lehetőség szerint a járműforgalommal szemben, a menetirány szerinti bal oldalon, több gyalogosnak egy oszlopban kell közlekednie

a) az útpadkán, ennek hiányában

b) a vegyes sávrészben.

* (1) A gyalogosnak – ide nem értve a kettőnél több kerekű járművet, valamint a motort toló vagy húzó gyalogost – a járdán, a gyalogossávbán, a gyalogúton vagy a gyalog- és kerékpárúton kell közlekednie.

(2) Ahol az (1) bekezdésben megjelölt hely nincs, ott a gyalogosnak lakott területen kívül a kerékpárúton kell közlekednie.

A mozgáskorlátozott (nem) járművek esetén problémás lehet a forgalommal szemben való közlekedés előírása. Javasoljuk megemlíteni, hogy az előre fehér és/vagy hátra piros fényjelzéssel ellátott eszközzel közlekedésre a jobbra tartás vonatkozzon.

25. §

(1) *A gyalogos a vasúti pályát gyalogos-aluljárón, gyalogos-felüljárón, vasúti gyalogos-átkelőhelyen, ezek hiányában vasúti átjárón keresztezheti.*

Ez egyes speciális helyszíneken problémás lehet, vannak kisvasút-vonalak, ahol kapuk nyílnak a nyílt pályára, léteznek elhagyatott, nem vagy alig használt iparvágányok, növényzettel benőtt, évek, évtizedek óta használaton kívüli vasútpályák is, illetve helyenként hosszú, belátható szakaszokon nincs átjáró, de van gyalogosforgalmi igény. Javasunk a villamospályához hasonló kitélt, miszerint a nyílt vasúti pálya keresztezésére való tiltás csak különösen indokolt esetben engedhető, teljes figyelem mellett, a gyalogos teljes és kizárólagos felelősségére, ott, ahol nincs kifejezett tiltás.

26. §

(1) *A gyalogosnak tilos*

a) áthaladni híd, alagút, valamint közúti aluljáró vagy felüljáró úttestén, kivéve, ha azokon zebra létesült;

Javasoljuk a „*keresztben*” szó beillesztését, a szöveg így totálisan tiltja a zebrát nem tartalmazó felüljárók, alagutak gyalogos használatát.

32. §

A járművezető a közlekedésben olyan járművel vehet részt,

a) amelynek van más jogszabályban meghatározott érvényes hatósági engedélye;

b) amelynek van más jogszabályban meghatározott számú, típusú, elhelyezésű és megfelelően észlelhető hatósági jelzése;

c) amely megfelel a más jogszabályban meghatározott műszaki és környezetvédelmi feltételeknek, továbbá

d) amely az utat és tartozékait nem rongálja, és azok környezetét nem szennyezi.

Az érvényes hatósági engedély és jelzés meglétére vonatkozó kitélt javasoljuk pontosítani, miszerint ez olyan esetben kötelező, ha az adott járműkategóriára vonatkozóan előírt ilyen engedély vagy jelzés. A d) pontot javasoljuk kiegészíteni azzal, hogy „*a jármű üzemszerű használatából eredő elkerülhetetlen emissziót meghaladó mértékben vagy egyéb anyagokkal*”, hiszen minden jármű használata szükségszerűen szennyezéssel jár (kipufogógázok, fékpor, gumipor).

33. §

(3) *A járművezetőnek tilos a jármű kezeléséhez nem szükséges technikai eszközt menet közben kézben tartania, kezelnie, és bármely olyan tevékenységet folytatnia, amely a figyelmét a biztonságos vezetéstől elvonhatja.*

A bármely tevékenység tiltását így veszélyes szabályozni; ezt a hatóság kezében könnyen fegyverré váló gumiszabálynak érezzük. Javasoljuk az „*elvonhatja*” helyett az „*elvonja*” szó használatát!

Továbbá a javasolt szöveg nem teljesen egyértelmű: a „*kézben tartania, kezelnie*” mit jelöl pontosan, hogy kézben tartva kezelni vagy kézben tartani és egyébként is kezelni nem szabad?



Javasoljuk továbbá konkrét eszközök beillesztését a szövegbe: például mobiltelefon, táblagép, a jármű szórakoztatóelektronikai/infotainment rendszere stb.

Egyértelműsítheti (nyomatékosíthatja) a szabályt egy kiegészítés, hogy *bármely, a vezetéstől a figyelmet elvonó tevékenység elháríthatatlan felelősséget ró a járművezetőre egy kialakuló veszélyhelyzet vagy baleset értékelésekor.*

35. §

(2) Az utasnak menet közben használnia kell a biztonsági berendezéseket.

Itt egyértelműsítést javasolunk: *„Az utasnak rendeltetesszerűen használnia kell a járművön található, az utas számára használatos biztonsági berendezéseket.”*

39. §

(1) Személygépkocsival, motorkerékpárral, valamint 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó tehergépkocsival a megengedett legnagyobb sebesség:

- a) autópályán 130 km/óra;
- b) autóúton 110 km/óra;
- c) egyéb közutak lakott területen kívüli szakaszain 90 km/óra;
- d) lakott területen 50 km/óra.

(2) Egyéb járművel vagy járműszerelvénnyel a megengedett legnagyobb sebesség:

- a) autópályán 90 km/óra;
- b) autóúton 90 km/óra;
- c) egyéb közutak lakott területen kívüli szakaszain 90 km/óra;
- d) lakott területen 50 km/óra.

(3) Autópályán, autóúton és egyéb közutak lakott területen kívüli szakaszain, ha a „Sebességkorlátozás” jelzőtábla az (1) bekezdésben meghatározottnál nagyobb sebességet jelez, akkor személygépkocsival, motorkerékpárral és 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó tehergépkocsival legfeljebb a táblán jelzett sebességgel szabad közlekedni. Ha a „Sebességkorlátozás” jelzőtábla 90 km/óra megengedett legnagyobb sebességnél többet jelez, akkor a más jogszabályban meghatározott követelményeknek megfelelő autóbusszal legfeljebb 100 km/óra sebességgel szabad közlekedni.

(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 járműszerelvénnyel legfeljebb 60 km/óra sebességgel szabad közlekedni.

(5) Olyan járművel, amelynek megengedett legnagyobb sebességét a műszaki megvizsgálás során az (1) és (2) bekezdésben foglaltaknál alacsonyabban állapították meg, és ezt a jármű forgalmi engedélyébe vagy igazolólapjába bejegyezték, legfeljebb a bejegyzett sebességgel szabad közlekedni.

(6) Olyan járművel, amelynek valamely alkatrészére vagy tartozékára vonatkozóan a megengedett legnagyobb sebességet az (1) és (2) bekezdésben foglaltaknál alacsonyabban állapították meg, legfeljebb a megállapított sebességgel szabad közlekedni.

(7) Az a járművezető, akinek vezetői engedélyébe a (2) bekezdésben meghatározott sebességhatároknál kisebb sebességet jegyeztek be, járművével legfeljebb a vezetői engedélyében meghatározott sebességgel közlekedhet.



Az emelt sebességű vontatmányokra, utánfutókra való említés nem szerepel a paragrafusban, javasoljuk az ezeket elismerő európai országok szabályozásával koherens szabályozás bevezetését. A traktorra vonatkozó 60 km/h-s könnyítést javasoljuk kivenni a szövegből a (4)-ben, az esetenként extrém méretű, tömegű traktorok számára nem látjuk indokoltnak a teherautóknál enyhébb szabály alkalmazását.

40. §

(1) Autópályán és autóúton, valamint az azokra való ráhajtásra szolgáló úton az „Autópálya” és az „Autóút” jelzőtáblától kezdődően csak olyan hatósági jelzéssel ellátott gépjárművel szabad közlekedni, amely képes folyamatosan legalább 70 km/óra sebességgel haladni.

Egy vessző beszúrását javasoljuk: „csak olyan, hatósági jelzéssel ellátott gépjárművel szabad közlekedni, amely képes”.

41. §

(2) A kerékpáros létesítményeken közlekedőknek a mindenkori kerékpárosforgalomhoz igazodva, de legfeljebb 20 km/óra sebességgel szabad közlekedniük, és figyelembe kell a kerékpáros-közlekedésre vonatkozó közúti jelzéseket.

A 20 km/h sebességhatárt számos, akár lakott területen belüli és azon kívüli kerékpárút esetében indokolatlanul alacsonynak tartjuk, ez gyakorlatilag teljes általános kriminalizációt jelentene nagyon sok kerékpárutakon. Javasoljuk, inkább egy jóval rugalmasabb szabály alkalmazását: „kerékpáros létesítményen haladva a sebességet úgy kell megválasztani, hogy az ne legyen kiugróan magas, veszélyes vagy ijesztő közeli más közlekedők számára”. Ez azért is helytállóbb, mert a szabály kerékpárokon nem írja elő a kilométeróra használatát.

42. §

(2) Az általános sebességszabályozástól eltérő megengedett legnagyobb sebesség vonatkozik a
a) kis teljesítményű motoros rollerre: 20 km/óra
f) traktorra és lassú járműre, ha pótkocsinak nem minősülő, fék nélküli vontatmányt vontat: 15 km/óra.

A kis teljesítményű elektromos rollereknél általánosan jellemző a 25 km/h végsebesség, amit a rollerezők hosszú, egyenes utakon többnyire ki is használnak. A 20 km/h engedélyezett sebesség indokolatlanul alacsony, általánosan kriminalizáló hatású, javasoljuk a 25 km/h megengedett sebességet.

Továbbá traktorra és lassú járműre a 15 km/h indokolatlanul alacsonynak tűnik, általánosan kriminalizáló hatású, javasoljuk a lassú járműves 25 km/h sebességhatárt (a vágóasztalt vontató kombájnok is gyorsabbak 15 km/h-nál).

51. §

(3) A láthatóság korlátozottsága esetén kerékpárral, különleges kerékpárral, pótkocsival, állati erővel vont járművel, valamint a gépjárműnek nem minősülő járművek közül mikromobilitási eszközzel, járműnek minősülő kerekesszékekkel, motoros rollerrel és robogóval csak kivilágított állapotban szabad a forgalomban részt venni.

Felesleges redundancia a robogó esetében, a (2) már tartalmazza a mindenkor kötelező kivilágítást: „Gépjárművel, valamint a gépjárműnek nem minősülő járművek közül robogóval, traktorral, lassú járművel, munkagéppel és villamossal csak kivilágított állapotban szabad a forgalomban részt venni.”

93. §

(1) Megállni vagy parkolni az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan vagy az erre kijelölt helyen és jelzett módon szabad.

(5) A 3500 kilogrammnál kisebb össztömegű járművel járdán akkor szabad megállni vagy parkolni, ha az úttesten megállni tilos, és

a) ha jelzőtábla vagy útburkolati jel megengedi a járdán való parkolást vagy

b) ha a járdán a gyalogosok közlekedésére legalább másfél méter széles terület marad.

(1) Az Ésszerűbb Közúti Közlekedésért Egyesület évek óta szorgalmazza a bal oldalon való megállás, parkolás lehetőségének megadását is, lakott területen belüli keskeny utcákban. (Hat méternél kisebb szélesség, terelővonal vagy záróvonal hiánya feltételekkel). Ismételten javasoljuk ennek az enyhítésnek a bevezetését, az általános járművezetői kriminalizáltságot is enyhítené, de megítélésünk szerint a közlekedésbiztonságra is pozitív hatása lenne, ha nem kellene feleslegesen forgolódni a kis utcákban.

(5) A jelenlegi szöveg általánosan megengedi a járdán parkolást, ami számos szempontból aggályos dolog és máris közfelháborodást keltett. Javasoljuk a „vagy” helyett az „és” szó használatát, ez már kizárná a járdán parkolást alapértelmezésben.

94. §

(1) A járdán az alábbi járművekkel meg szabad állni vagy szabad parkolni akkor, ha legalább másfél méter széles terület marad a járdán a gyalogosok közlekedésére:

a) olyan járművel, amelynek a szélvédője mögé elhelyezett mozgáskorlátozott-igazolvány igazolja az arra való jogosultságát, és amelynek a járművezetője vagy utasa mozgáskorlátozott;

b) a sürgősségi betegellátásban részt vevő járművel és a betegszállításban részt vevő járművel és

c) a háziiorvosi ellátásban részt vevő járművel azon önkormányzat területén, ahol az erről szóló igazolást kiállították, ha a járművet a háziorvos vezeti.

Javasoljuk a kétkerekű motorkerékpárok és a robogók járdán való parkolásának az engedélyezését is.



98. §

(2) Ha a parkolás időtartamhoz kötött, a járművezetőnek a parkolás megkezdésének időpontját az alábbi módok valamelyikén kell igazolnia:

b) a szélvédő mögött a műszerfal bal oldalán elhelyezett bármilyen egyértelmű módon.

Indokolatlannak látjuk a műszerfal bal oldalának kijelölését a parkolójegy elhelyezésére. Az út szélén párhuzamosan parkoló autókba gyakran praktikusabb a jobb, járda felőli oldalról betenni a parkolójegyet és az ellenőrzés is erről az oldalról szokott történni. Javasoljuk egyszerűen csak a „műszerfalon” elhelyezés előírását.

99. §

(1) Parkolási övezetben korlátozás és díjfizetés nélkül szabad parkolni

a) olyan járművel, amelynek a szélvédője mögé elhelyezett mozgáskorlátozott-igazolvány igazolja a parkolási jogosultságát, és amelynek a járművezetője vagy utasamozgáskorlátozott;

b) a sürgősségi betegellátásban részt vevő járművel, a betegszállításban részt vevő járművel;

c) a háziiorvosi ellátásban részt vevő járművel azon önkormányzat területén, ahol az erről szóló igazolást kiállították, ha a járművet a háziorvos vezeti;

d) a figyelmeztető jelzést használó, az út vagy közmű üzemeltetését, fenntartását vagy építését végző járművel, valamint hulladék elszállítására szolgáló járművel, ha ez a feladata ellátásához szükséges;

e) a más jogszabályban meghatározott, rögzített üzemmódú, megkülönböztető jelzést adó készülékkel felszerelt járművel.

(2) Parkolási övezetben korlátozás és díjfizetés nélkül szabad parkolni továbbá akkor, ha a járművezető a járműben vagy a járművön, azon belül a járművezetők számára kialakított helyen tartózkodik.

Javasoljuk a kétkerekű motorkerékpár és a robogó beemelését az általánosan díjmentesen parkoló járművek közé.

106. §

(2) Autópályán és autóúton tilos 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépjárművet vontatni.

Javasoljuk a vontatás engedélyezését a legközelebbi lehajtóig, a leállósávban. Úgy véljük, ez a gyakorlatban gyakran biztonságosabb, mint trélerre várni.

133. §

(1) Az autópálya és az autóút leállósávján, leállóöblében vagy útpadkáján járművel akkor szabad tartózkodni, ha

a) a jármű műszaki hiba miatt képtelen a továbbhaladásra, ideértve a továbbhaladásra képtelen jármű elszállítását végző járművet is;

b) a jármű útüzemeltetést vagy útfenntartást végez, továbbá vagy

c) a járművezető vagy a jármű utasainak egészségügyi állapota ezt megköveteli.

(2) Az autópálya és az autóút leállósávján akkor szabad közlekedni, ha a leállósávot megnyitották a forgalom számára.

(3) Ha a jármű a leállósávon

a) megállásra kényszerült, akkor onnan a lehetőségei szerint minél előbb tovább kell haladnia, vagy a műszaki hiba miatt álló járművet minél előbb el kell távolítani; b) az út üzemeltetését vagy fenntartását végzi, akkor a feladat befejezésekor onnan minél előbb tovább kell haladnia.

- (4) A (3) bekezdésben meghatározott esetben a leállósávon haladó járművezetőnek, ha
- a) az autópályát vagy autótutat el kívánja hagyni, akkor biztonságos, de legfeljebb 70 km/óra sebességgel, vészvillogóval adott figyelmeztető fényjelzéssel, és fokozott óvatossággal kell közlekednie a legközelebbi pihenőhelyig vagy lehajtóig;
 - b) az autópálya vagy az autótút forgalmába kíván visszacsatlakozni, akkor a forgalom sebességére figyelemmel kell ráhajtania a forgalmi sávra.
- (5) Amennyiben az autópályán vagy autótúton leállóöböl található, akkor – lehetőség szerint – ott kell a (2) bekezdés szerint megállni.
- (6) Amennyiben az autópályán vagy autótúton a jármű – bármilyen okból – megállásra kényszerült és nem tud továbbhaladni, akkor a jármű utasainak – a járművezető irányítása mellett – a járművet azonnal el kell hagyniuk, és a legrövidebb irányban az úttestet is el kell hagyniuk. Ha az úttesten kívül van az úttestet elhagyó járművek visszatartására szolgáló korlát vagy fal, akkor a segítség megérkezéséig azon kívül kell tartózkodni.

Javasoljuk a leállósávban haladás megengedését a műszaki rendellenességet észlelő jármű részére, legfeljebb 70 km/h sebességgel, vészvillogóval az első kihajtási lehetőségig. Ez biztonságosabb, mint a hibás járművel kívárni a tréler vagy a forgalmi sávban haladni erősen csökkentett, esetleg tiltottan alacsony sebességgel a kihajtóig. A KRESZ-tervezet szövegében ez az enyhítés a (3) pont módosításával is megoldható, ha a leállósávon megállásra kényszerülés mellett a „műszaki rendellenesség vagy hiba miatti lelassulás miatt a forgalmi sávból a leállósávba kényszerülés” esete is bekerül a pontba. Ezekre az esetekre de facto jelenleg is hasonló szabály vonatkozik: a műszaki hibás járművek leállósávban haladása után a rendőri feljelentést hosszadalmas hercehurca után a szabálysértő felmentése szokta követni. Érdemes lenne ennek elébe menni egy ilyen enyhítéssel.

137. §

- (1) Amennyiben a leállósávon jármű áll vagy közlekedik, akkor – a jobb szélső forgalmi sáv melletti forgalmi sávban közlekedők zavarása nélkül – a leállósávon álló jármű kikerüléséhez és mellette elhaladásához igénybe vehető a jobb szélső forgalmi sáv melletti forgalmi sáv.
- (2) Amennyiben a gyorsítósávon jármű közlekedik, akkor – a jobb szélső forgalmi sáv melletti forgalmi sávban közlekedők zavarása nélkül – a gyorsítósávon közlekedő jármű jobb szélső forgalmi sávba besorolásához igénybe vehető a jobb szélső sáv melletti forgalmi sáv.

A szöveg nem egyértelmű. Javasoljuk, hogy „a leállósávon illetve gyorsítósávban haladó jármű biztonságosabb kikerülése vagy besorolásának segítése érdekében” félmondattal egészüljenek ki ezek a pontok vagy a paragrafus.

166. §

- (8) Kétkerekű robogóval gyalogos- és kerékpáros-létesítményeken nem szabad közlekedni, a lakott területen kívül lévő kerékpárutak kivételével.

Budapesten és néhol vidéken számos olyan, az út szélén kialakított kerékpárút van, amely sokkal biztonságosabb a robogók számára, mint a forgalmi sávok, valamint elég kihasználatlan is ahhoz, hogy a robogó se veszélyeztessen kerékpárost. Javasoljuk, hogy ez a tilalom ne vonatkozzon lakott területen belül azokra a kerékpárutakra, amelyeket a forgalmi sávtól fizikailag nem elválasztva, csak felfestéssel jelöltek ki.



191. §

(1) Amennyiben

a) a jelzőtábla fluoreszkáló neonsárga kerettel jelenik meg (1. ábra), akkor az adott jelzés a közlekedésbiztonság fokozott fontosságára hívja fel a figyelmet;



1. ábra

Ezt a mondatot és „a közlekedésbiztonság fokozott fontossága” fogalmat nem értjük. Úgy gondoljuk, a neonsárga keret az adott tábla jobb észlelhetőségét szolgálja, egyéb jelentéstartalma nincs és a KRESZ logikája szerint nem is lehet. Ugyanezt a megjegyzést fűzzük a (2) a) ponthoz is. Javasoljuk a neonsárga keret értelmének eszerinti definiálását a KRESZ-ben.

199–203. §

A lámpák megnevezése és a jelzések leírása rettenetesen bonyolult, megítélésünk szerint a szöveg a közlekedők túlnyomó többsége számára érthetetlen. Javasoljuk akár összességében hosszabban, de lámpatípusonként csoportosítva, lámpánként egyszerűbben leírni a piros-sárga-zöld jelentését, végig illusztráltan. A közérthetőség kedvéért javasoljuk az „általános járműjelző” helyett a „jármű-jelzőlámpa” használatát, a „gyalogosjelző” helyett „gyalogos-jelzőlámpa”, stb. szerkezet használatát minden vonatkozó szakkifejezésben.

216. §

(2) A járművek behajtási tilalmát jelző jelzőtáblák:

e) a „Járműszerelvénnel behajtani tilos” (126. ábra) jelzőtábla azt jelzi, hogy az útra járműszerelvénnel tilos behajtani, kivéve az olyan járműszerelvényt, amelynek vonójárműje motorkerékpár vagy személygépkocsi

Javasoljuk a tilalom feloldását kiterjeszteni a 3,5 t alatti össztömegű tkg-ból és vontatmányból álló szerelvényre is.

219. §

Korlátozott
övezetet jelző
jelzőtáblák
e-f)



170. ábra



171. ábra



172. ábra



173. ábra

Javasoljuk a táblák újratervezését úgy, hogy a magyarul nem értő közlekedők számára is érthető legyen a jelentésük.

223. §

(6) A járműközlekedéssel kapcsolatban tájékoztatást adó további jelzőtáblák:

c) az „Ajánlott sebesség” (239. ábra) jelzőtábla azt a km/órában meghatározott sebességet jelzi, amelylyel célszerű az úton haladni; a jelzőtábla hatálya pedig a következő útkereszteződésig vagy az „Ajánlott sebesség vége” (240. ábra) jelzőtábláig tart.

Javasoljuk a „km/órában meghatározott sebességet jelzi” szövegrészt „km/órában meghatározott, az út kezelője által javasolt maximális sebességet jelzi” szövegre bővíteni. Az ajánlott sebesség intézménye így válhat alkalmassá arra, hogy az útkezelő felelősségének kizárása mellett tegye lehetővé a totális korlátozásnál enyhébb, de az általános sebességhatárnál alacsonyabb sebesség ajánlását egy-egy útszakaszra.



239. ábra



240. ábra

239. §

(2) Jelképek az úttesten:

c) az „Útszám” (460. ábra) útburkolati jel az út számozására hívhatja fel a figyelmet

Hiba: a jelzett ábra számozása nem stimmel, illetve a Sebességkorlátozás felfestés leírása hiányzik.



460. ábra

EGYÉB JAVASLATAINK

1. A többsávos körforgalom intézménye Magyarországon nincs leszabályozva, ezek a forgalmi megoldások rosszul is működnek. Tudjuk, hogy van általános útkezelői szándék a többsávos körforgalmak kiváltására turbó körforgalmakkal, ennek ellenére jelenleg is léteznek és vélhetőleg még sok évig létezni fognak klasszikus, nagy forgalmú többsávos körforgalmak. Javaslatunk, hogy a KRESZ tartalmazza az alábbiakat:
 - *többsávos körforgalomba a külső sávban behajtani akkor legyen szabad, ha a jármű az első kijáratnál elhagyja a körforgalmat, a külső sávra belülről átsorolni pedig csak kihajtás előtt lehessen;*
 - *többsávos körforgalomban jobbról elhaladni másik jármű mellett tilos.*
2. Javasoljuk a „pontoszerű sebességkorlátozás” intézményének bevezetését. Tipikusan gyalogátkelők, kötöttpályás átjárók, mozgó vagy pontoszerű munkaterületek, veszélyes útkanyarulatok, keresztezések, kihajtók, dilatációk esetében tartanánk üdvösnek, ha a jelenlegi, sokszor feloldás nélkül elhelyezett korlátozások helyett egy új jelzőtáblával vagy kiegészítő jelzőtáblás sebességkorlátozó táblával jelzett pontoszerű korlátozást alkalmazhatnának az útkezelők.
3. Egységes, országosan alkalmazandó parkolási útburkolati-jelrendszer bevezetését is javasoljuk, amely a parkolóhelyek rendeltetését és igénybevételi feltételeit (pl. közhasználatú, díjköteles, helyi lakosok számára fenntartott, stb.) színkóddal és egységes piktogramokkal egyértelműen jelöli, összhangban a vonatkozó jelzőtáblákkal és a digitális parkolási információkkal. Célja, hogy csökkentse az önkormányzatoként/útkezelőkként eltérő felfestési gyakorlatból adódó félreértéseket, növelje a szabálykövetést és az ellenőrizhetőséget, valamint egységes, gyorsan értelmezhető tájékoztatást adjon a közlekedőknek (pl. fehér: bárki parkolhat; sárga: díjköteles; kék: helyi lakos/engedélyhez kötött).

Összességében pedig szeretnénk köszönetet mondani, amiért részesei lehetünk a KRESZ reformfolyamatának, illetve kifejezni afelett érzett örömünket, hogy számos javaslatunk adaptációját megtaláltuk az új szövegtervezetben. Úgy gondoljuk, hogy a január 19-én publikált új szabályrendszer a szükséges kisebb korrekciók, kiegészítések után alkalmas lesz a jelenlegi rendelet leváltására és (megfelelő átmeneti türelmi időszak megadása mellett a hatóságok részéről, valamint további, tapasztalati alapú finomhangolások alkalmazásával) társadalmi elfogadásra talál majd és nem borítja fel a közlekedés mai rendjét sem. A tervezetet olvasva igazolva láttuk, hogy szükség volt egy reformra a szabályozásban, mert nagyon sok új járműtípus, forgalomszervezési igény keletkezett az utóbbi időszakban, amit érdemes volt integrálni a közlekedés rendjét leíró legfontosabb jogszabályba.

2026. január 24.

Ésszerűbb Közúti Közlekedésért Egyesület