

A közúti közlekedési jelzőtáblák elhelyezésének néhány problémája

ÍRTA: IRK FERENC
a BKV balesetvizsgálója

Hazánkban éppúgy, mint a világ többi országában a civilizáció eredményeképp egyre több, korszerűbb jármű kerül a közúti forgalomba. Ezek zavartalan közlekedését nemzetközi szinten általánosságban egységes forgalmi szabályok biztosítják.

Az utóbbi években itthon és külföldön egyaránt vita folyt arról, vajon helyesebb-e kevés tiltó, utasító szabály alkalmazásával hagyni, hogy a közlekedés a maga mindennapi változó formájában alakítsa ki saját rendjét, vagy a járművezető részére akkor könnyebb a forgalomban való részvétel, s a közlekedési fegyelem is csak akkor valósítható meg magasabb szinten, ha a forgalmat a lehető legapróbb részletekig rendszabályok sorozatával biztosítják.

A különböző álláspontok kivitelezhetőségébe sok minden beleszól, azonban olyan fejlett járműparkkal rendelkező országoknak, mint az európai államok — köztük hazánk is —, nem vitathatóan a második álláspontot kell képviselniük. *Itt azonban újabb probléma merül fel: helyesebb-e kevesebb jelzőtáblával több lehelőséget biztosítani a járművezetők kombinációs készségének, illetve nem vonja-e el a sok jelzőtábla a vezetőket menet közbeni figyelmét és nem teszi-e túlságosan „bürokratikusá”, merevvé a közúti közlekedést. Úgy véljük, hogy a felvetett kérdésre általánosságban nem kell válaszolnunk. Azonban sokszor áll elő az a kivételes helyzet, hogy a jelzőtáblák valóban gátolják a gyors, balesetmentes*

közlekedést. Ezekről az esetekről kívánunk gyakorlati példák felhasználásával szólni.

Általánosságban megemlítjük még, hogy a közúti közlekedés legáltalánosabb szabályait tartalmazó 1949-es genfi keretszerződés — amelyhez hazánk 1962-ben csatlakozott — az alapvető táblák jelzési képeinek megadása mellett lehetővé teszi, hogy az egyes országok saját anyanyelvükön a jelzőtáblákhoz szöveges kiegészítő táblákat alkalmazzanak.

Az utóbbi években örvendetes módon megnőtt idegenforgalom arra kell, hogy készítse a jogszabályok alkotóit, a közlekedés szervezőit, hogy az ilyen magyarózó szöveggel ellátott táblák körét minél jobban szűkítsék le. *Ez elsősorban új ábrás táblák bevezetésével történhet.* Nem várható el ugyanis attól a külföldi autóstól, aki pl. hazánkba néhány napra látogat el, hogy a táblák alatt elhelyezett tucatnyi változatban megjelenő szöveges magyarázat értelmét elsajátítsa. *Ennek ismerete nélkül azonban komoly balesetek, forgalmi torlódások okozójává válhat.*

A következőkben a közlekedési jelzésekkel kapcsolatos néhány hazai hiányosságról kívánunk szólni, alkalomadtán hivatkozva külföldi példákra. Ehhez nem árt felidézni, milyen előírásokat is tartalmaz a KRESZ a jelzőtáblákkal kapcsolatban.

„KRESZ 22. § (2) A jelzőtáblát a közút szélén a menetirány szerinti jobb oldalon úgy kell elhelyezni, hogy a tábla tengelye és az úttest széle között 50–200 cm távolság, a tábla alsó széle és a járda szintje között 200–240 cm, illetőleg — lakott területen kívül — a tábla alsó széle és az úttest szintje között 60–170 cm magasság legyen, a táblát kellő távolságból észlelni lehessen és elhelyezése a közlekedést ne akadályozza.

(3) A jelzőtábla alatt — a szükséghez képest — értelmevel nem ellentétes szövegű vagy ábrájú kiegészítő táblát lehet alkalmazni, amely a jelzőtábla hatályára vonatkozó útmutatást, korlátozást vagy más kiegészítést tartalmaz. Kiegészítő szöveg a tilalmi jelzőtáblán a tábla alsó szegélyén is alkalmazható. *Kiegészítő szöveg vagy ábra nem alkalmazható, ha annak jelentése más közúti jelzőtáblával is kifejezhető.*

(4) Kellően nem világított területen a jelzőtáblát meg kell világítani vagy fényvisszaverő anyaggal kell bevonni.

33. § (2) Tilos a közúton a szabványtól

eltérő jelzótáblák és útburkolati jelek elhelyezése”.

A jelzótáblák szerepéről

A jelzótáblák nagy jelentősége miatt azok előírászerű felszerelése, karbantartása elengedhetetlen követelmény. Mégis úgy látszik, az erre illetékes — elsősorban tanácsi — szerveink ezt a követelményt másodrendűnek tartják. Ennek bizonyítéka, hogy az utóbbi években kialakulhatott olyan bírói gyakorlat, amely szerint baleset esetén — amennyiben az felismerhetetlen tábla vagy útburkolati jel következménye volt — a létesítményeket nem létezőknek kell tekinteni, s a balesetért a járművezetőt felelősség nem terheli.

Sajnos nehéz érvényt szerezni a KRESZ 22. § (4) bek.-ben foglalt előírásnak. Pl. fővárosunk sokezer közúti jelzótáblája közül csak néhány tucat azoknak a száma, amelyek ki vannak világítva. Ezek túlnyomó többségüknél városestétől kezdve csatlakoztak az illetékesek, hiszen zömmel a városok környékén megvilágított területeinek valamelyikén állnak. A bel- és külterület temérdek jelzótáblája pedig sötétségben elrejtve marad, súlyos baleseti veszélyforrást jelentve az arra haladó járművezetők számára.

A jelzett probléma főleg az elsőbbségadásra kötelező tábla esetében merül fel nagy súllyal. Országszerte általános jelenség, hogy ennek a táblának nem biztosítják jelentőségéhez méltó becsületét. Fővárosunk számtalan helyén a kereszteződés előtt létesített villamosmegállóban álló villamosszerelvény takarja. (Pl. XI. Fehérvári út*—Schönherz Zoltán u. kereszteződése.) A táblák ugyanakkor a szél hatására elfordulhatnak, s így észlelhetőségüket végképp elvesztik.

A forgalom biztonsága érdekében olyan útkeresztezésekben, ahol a forgalmat napközben jelzőlámpa irányítja, célszerű lenne ezeket úgy beállítani, hogy üzemen kívül a közép- és felső sávban levő sárga fény állandó villogásával fokozott óvatosságra készítse a vezetőket.

A közúti jelzótábla akkor van jól elhe-

lyezve, ha annak jelzési képei az adott helyen szokásos sebességgel haladó gépkocsiból olyan távolságból észlelhető, hogy a járművezetőnek az észlelési idő után a szükséges cselekvés elhatározására is marad elegendő ideje.

Ezért igen nagy fontosságú, hogy minden alkalommal a helyi viszonyokat alaposan vizsgálva helyezzék el a táblákat. Különös tekintettel arra, hogy a táblák elhelyezése minden szempontból megfeleljen a forgalombiztonság követelményeinek.

Az országban tízezerrel vannak a nem előírásos magasságban, illetve a járda széléltől nem megfelelő távolságra, helytelen oldalon elhelyezett jelzótáblák. Ilyeneket tapasztaltunk Kecskeméten is, ahol a táblákat az úttest szélén helyezték el. Gyakori hiba, hogy figyelmen kívül hagyva a KRESZ 23. § (2) bek.-ben foglalt szabályt a közvetlenül az útkereszteződés előtt levő „útkereszteződés alárendelt útvonallal” tábla alá kiegészítő táblát (a távolság megjelölésével) nem szerelnek fel. Sok helyen látható, hogy az utca kereszteződésben is szabálytalan a közúton folyó munkák jelölését szolgáló tábla, mivel azokat nem a megfelelő magasságban, — hanem a földön — helyezik el. A városok szívében sok helyen tucatjával találhatók szabálytalan, a felismerhetlenségig elhanyagolt táblák.

Sok helyen figyelmenlenségből, a rendelkezések kellő ismeretének és az ellenőrzésnek a hiánya miatt a szabályoktól eltérő táblák kerülnek ki az utcára.

Néhány helyen nem tudják, hogy a kör alakú tábláknak csak az alsó szegélyére, illetve az alatta elhelyezett kiegészítő táblára helyezhető el felirat.

Gyakori hiba, hogy az út mentén olyasmire is szöveges magyarázattal történik a felhívás, amit tábla is kifejez.

Határozottan tiltakozni kell a kötelező haladási irány ábrázolásának néhány helyen helytelenül elterjedt módja ellen, olyan ábrák esetében, amit a KRESZ nem ismer. Pl. olyan alkalmakkor, amikor a járművezetőnek útkereszteződésben nincs választási lehetősége a haladási irányt illetően, a kötelező menetirányt csak kék alapszínű táblával szabad jelezni.

Hatóságainknak ügyelni kell arra, hogy a jelzőtáblák mindig csak olyan utasítást adjanak, amelyek kellően, figyelmes közlekedés mellett végre is hajthatók.

Visszatérve a bevezetésben mondotakra, az előbbi példák ellenére megállapítható, hogy városaink, országútaink általában megfelelően el vannak látva közúti jelzésekkel. A hiányosság két fronton tapasztalható. Az egyik, hogy — bár erre lenne lehetőség — általában a táblával védett útvonalon haladó járművezetőnek semmi nem jelzi a kereszteződéseknel az áthaladási elsőbbségi jogát. Lehetőség lenne „főút-vonal-mellékút-vonal” vonatkozásában a „főút-vonal” tábla csökkentett méretben történő elhelyezésére minden kereszteződés előtt.

A másik hiányosság, hogy igen vonatlatlan halad az újonnan megnyitott útvonalak, a lakótelepek körüli közutak forgalmi rendjének szabályozása. Példa erre a már közel egy éve osztottpályás, igen nagy átmenő forgalmat lebonyolító XI. kerületi Tétényi út, ahol a kis betorkoló utcák vonatkozásában még mindig a jobbkezes szabály van érvényben. Ugyanítt említhető meg, hogy bár már rég eldöntött tény, hogy a használatban levő terelő „csibi” lámpák a kötelező haladási irány jelzésére méretük és jelzési képtük észlelhetlensége miatt nem alkalmasak, ennek ellenére azokat nem hogy a régi helyekről nem távolítják el, de

a legújabbban megnyitott útvonalak mentén is felszerelik.

Szintén általános hiányosság, hogy a járdaszízek és terelőszízek szegélyét nem festik fekete-fehérre, pedig ezt a KRESZ 28. § (2) bekezdése kötelezően előírja.

*

Sok gondot okoz a taxiállomásra érkező autók megfelelő helybiztosítása is. A KRESZ erre vonatkozóan utasítást, illetve tilalmat nem ad. Kevesen tudják azt, hogy a taxi „droszt” oldalán levő tört szám nevezőjében levő számjegy mutatja, hány kocsi állhat oda be.

Végül megemlítjük, hogy az NDK-ban az országutakon a táblákat a nemzetközi szabványok által engedélyezett legkisebb magasságban helyezik el. Így a járművezető azokat könnyebben észleli. A helységnévtáblákon feltüntetik, hogy a jelzett község melyik járási, illetve megyei székhely közigazgatása alá tartozik. A helységet elhagyó autós a tábla hátoldaláról (a menetirány szerinti bal oldalon) a legközelebbi település nevét és távolságát olvashatja le. A tájékozódást, a kultúraltabb közlekedést ez nagymértékben fokozza.

Úgy gondoljuk, hogy ezek az észrevételek is hozzásegítik a forgalom szervezőit a gyors, balesetmentes közlekedés megvalósítása érdekében kifejtett tevékenységük még eredményesebb ellátásához.

