

A tömegszállító járművek megállóhelyeinek jogi és technikai problémáiról

A megállóhelyek jogi problémáiról

A KRESZ három helyen rendelkezik a megálló vonatkozásában.

Az 55. § (3) bekezdés b) pontjában kimondja, hogy az úttesten áthaladó gyalogosnak a járműforgalommal szemben áthaladási elsőbbsége van „az úttestnek a közhasználatú járművek megállóhelyén levő járdaszívet és az ahhoz közelebb levő járda közti részén”.

Az 57. § (8) bekezdése szerint az adott forgalmi és útviszonyok figyelembevételével megfelelő mértékben csökkenteni kell a sebességet, és szükség esetén meg is kell állni többek között „az úttestnek a járdaszívet és a hozzá közelebb eső járda közti részén”.¹

A 63. § két esetben is rendelkezik e vonatkozásban. A (2) bekezdés e) pontja előírja, hogy meg kell állni „közhasználatú járművek olyan megállóhelyei előtt, ahol a fel- és leszállás az úttesten történik, amíg a jármű a megállóhelyről el nem indul”. A (4) bekezdés j) pontja előírja, hogy tilos megállni „közhasználatú jármű megállóhelyét jelző tábla előtt 10, a tábla után 15 méteren belül, kettős megállóhelynél pedig az úttestnek a két megállóhely-tábla közti részén”.

Amint látható, a jogalkotó az idézett első három rendelkezésben a jogi, míg az utolsóban a technikai feltételeket kívánta biztosítani a balesetmentes közlekedéshez. A KRESZ megjelenése óta azonban nagyszámban merültek fel észrevételek, fogalmi, értelmezési problémák.

I. A gyalkorlat során problémát okozott, hogy milyen létesítmény tekintendő a KRESZ 55. § (3) bekezdés b) pontja szempontjából járdaszívetnek. A KRESZ fogalom-meghatározásaiból ez is kimaradt. Ez két viszonylatban is nehézséget jelent.

a) Jogszabályilag nincs tisztázva, hogy olyan úttesten, ahol zárt pályás villamosközlekedés van az egyik oldalon, a megállóhely és a kétirányú forgalmat lebonyolító úttest túlsó oldalán levő gyalogjárda között a gyalogost megilleti-e az elsőbbség?² A Legfelsőbb Bíróság 4392. sz. jogesetében (Büntetőjogi Döntvénytár 3015. sz.) elvi-

ÍRTA: DR. IRK FERENC
az OKR/I segédmunkatárs

Hazánkban a gépjárműközlekedés az utóbbi években öröndetes fejlődésnek indult. Sajnálatos módon azonban ezzel együtt nőtt a baleseti veszély és a balesetek száma is. A bekövetkezett közúti balesetek döntő többsége — nem vitathatóan — gondatlan emberi magatartásra vezethető vissza.

A legutóbbi 3 év statisztikáját figyelembe véve megállapítható, hogy egyrészt a balesetek száma állandóan emelkedik a cimben jelzett helyeken is, másrészt a fő okok szerinti megoszlás a járművezetők hibáinak növekedése irányába toldott el.

Ezen tényekből adódóan szükséges, hogy a meggyőzésen, propagandán, a törvény által lehetővé tett büntetésekben megnyilvánuló generális és speciális prevención kívül a legkülönfélébb eszközökkel igyekezzünk csökkenteni a balesetek számát.

Ebből a szempontból igen nagy jelentőségű, hogy az ezzel kapcsolatos jogszabályok egyértelműek, világosak, pontosak legyenek; a szabályok érvényesíthetősége, betartatása céljából pedig a technikai előfeltételeket biztosítsuk.

1. Az Egyesült Nemzetek Követi Konvenció Konferenciája, Követi Konvenció Vonatkozó Egyezmény (EJCONF. 56) 16 (Rev. 1.) — továbbá a KRESZ Világgyűlésény — 23. cikk 3. c), i) pontja csak közlekedési szabályt ad, amikor kimondja, hogy „a járműnek a megállóhelyen várakoznia tilos... az autóbussz-, tróliabussz-, trolibuszok, vagy olyan közlekedő járművek megállóhelyeinek esetében, melyeknél az autóbusszoknál olyan távolabbi esél, amelyet a nemzeti jogszabályok állapítanak meg.”

leg kimondta, hogy ilyen esetben a gyalogos a megálló és járda között nem élvez áthaladási elsőbbséget.

b) Az ímént hivatkozott döntés indoklása félreértésre adhat okot. Az a) pont alatt tárgyalt esetben a döntés helyessége nem vitatható, csak ezt jogszabályilag kellene rögzíteni. Kétséges azonban az indoklás alábbi kitételeinek helyessége: „A „járda” szó általában azt jelenti, hogy az minden oldalról úttest veszi körül. A KRESZ rendelkezéseiből is azonos értelmezésre lehet jutni.” Majd: „... a KRESZ 28. § (3) bekezdése előírja, hogy a járda” szót a járművel jobbról kell elkerülni. Az a rendelkezés, hogy a járda” szót a járművel jobbról kell elkerülni, félreérthetetlenül utal arra, hogy a járda” szót egyébként balról is el lehetne kerülni. Ez tehát annyit jelent, hogy a járda” szót mindkét oldalról úttest szegélyezi.” Továbbá: „A zárt pályán mozgó villamosok részére az úttest szélén kialakított megállóhelyek tehát a KRESZ 42. § (3) bekezdése b) pontja szempontjából (módosított KRESZ (6) bekezdés b) pontja — a szerző) járda” szónak nem tekinthetők.”

Nem világos, hogy a jogalkalmazó elvi jellegű állásfoglalása csak pontatlan fogalmazás miatt kétértelmű-e? Elképzelésem szerint csak az a) pont alatt tárgyalt forgalmi helyzetre kíván iránymutatást adni. Amennyiben azonban olyan esetben is ezen szabályt kellene alkalmazni, ahol az úttest közepén elhelyezett villamos zárt-pálya mellett létesített járda” szót és a közlekedési gyalogjárda közti gyalogosforgalom viszonylatát vizsgáljuk (az előző bekezdésben idézett állásfoglalás szövegezésében éppen erre lehet következtetni), a megállapítással nem értek egyet. Szerintem nem az dönti el a villamosmegálló járda” szót jelleget, hogy a pályatest le van-e burkolva vagy sem, s így — persze csak elvileg! — balról el lehetne-e kerülni vagy sem, hanem a mindenkor forgalmi helyzet.

2. Nemzetközi szinten vita folyik arról, hogy tovább szigorítsák-e a gyalogosok védelmét szolgáló elsőbbségadási kötelezett-

séget elrendelő szabályt? Egyes elképzelések szerint a villamos megállóban való tartózkodási ideje alatt ugyanúgy megállási kötelezettség kellene terhelje a járda” szót érkező járművezetőket, mint olyan helyeken, ahol a fel- és leszállás az úttesten át történik. Ezt a teóriát — a magam részéről — életellenesnek, a közúti forgalom jelentős akadályozójának, s így gyakorlatilag szükségtelenné ítélem meg.² Ugyanakkor úgy gondolom, hogy a járda” szót a járművek technikai védelmével — az alább írtaknak megfelelően — fokozni kell.

3. A KRESZ 63. § (4) bekezdés j) pontjának előírásával kapcsolatban a következőket vetném fel.

Közlekedérendészeti szabályzatunk ezen rendelkezése félreérthető, az egyes tömegközlekedési vállalatok által kiadott utasításokkal együttesen alkalmazva egyes esetekben végrehajthatatlan az alábbiak miatt:

a) Tisztázni kell, illetve a jogszabályban világosan meg kell határozni, mit értünk a megállótábla „előtt” és „után”? Továbbá, hogy nem lenne-e szükséges „a jármű haladási irányának megfelelően” kifejezés használatát?

b) Jelenleg nem életszerű a tábla előtt 10, utána 15 m-en belüli megállási tilalom. A vállalati szabályzatok szerint az autó- és trolibuszoknak, valamint villamosoknak úgy kell megállni a megállóban, hogy a jármű eleje a táblával egyvonalban legyen. Figyelembe véve, hogy autó- és trolibuszaink 10–18 m hosszúak, a villamos szerelvények némelyike eléri a 30 m-t, a szabály csak elméleti. A járművek vagy nem tudnak a táblával egyvonalban megállni, vagy csak úgy, hogy a jármű a járda” szót szöveget alkot, illetve a villamosvonat hátsó kocsijáról a leszállás a gyalogjáró és a villamosínek között szabályosan tartózkodó kocsik által veszélyeztetve történik. Különösen veszélyes a szabály megkövetelése a csuklós járművek vezetőitől. Ők ugyanis csak úgy tudják a mögöttes forgalmat a visszapillantó tükrökből ellenőrizni (fel- és leszállás befejeződése, valamint az elindulás veszélytelensége), ha a gépkocsi és az utánfutó közel nyomvonalban

2. Nem kívánja meg a feltételezett megállást a KRESZ Villamos-egyezmény sem. A 21. cikk 3. pontjában csak sebességmérőklédés és szükség esetén való megállást rendel el.

van. Itt, véleményem szerint — tekintettel az azonos vagy hasonló nemzetközi szabályozásra — az egyes vállalatok házi utasításait kell módosítani úgy, hogy a megálló jármű közepe essen a táblával egyvonalba.³

c) Hasonló módon vállalati szinten kell módosítani — a KRESZ szabály változtatlanul hagyása mellett — a kettős megállóknál való megállást is úgy, hogy a járművezető a tábla előtt is megállhasson. Jelen szabályzat alkalmazásakor a megállótábla előtt közvetlenül várakozó jármű miatt nem lehet szabályosan a megállóba beállni, illetve onnan kiindulni. A kettős villamosmegállót pedig nem a KRESZ-ben előírtaknak megfelelően (megállóhely elején és végén is tábla) jelzik.

4. Hiányként értékeljük, hogy a KRESZ a gyalogos magatartását a járdaszíget vonatkozásában csak úgy szabályozza, hogy egyrészt *elsőbbeséget biztosít* a járdaszíget és az ahhoz közelebb eső járda közötti úttesten, másrészt *tiltja a közlekedést* a járdaszíget és a távolabbi járda közti útszakazon (42. § [5] és [6] bekezdés b) pont). Nem tiltja azonban a két járdaszíget közti átkeletést olyan helyeken, ahol azokat egymással szemben létesítik. Különösen kettős megálló esetében rendkívül nagy a baleseti veszély, hiszen mind a járművezető, mind a gyalogos részéről a *külátás* — az álló szerelvények miatt — *korlátozott*.

A közlekedésben résztvevők köteleességeiről

Az alábbiakban a közlekedés különböző résztvevőinek köteleességeit érintem:

1. Kevesebb a probléma az olyan megálló esetében, ahol a fel- és leszállás a járdaszígeten történik. Jogszabályaink a közlekedés különböző résztvevőinek magatartását megfelelően előírják. A szabályszerű tevékenység — az előzőekben jelzettek kivételével — különösebb nehézséget nem okoz.

2. Sokoldalúbb, *bonyolultabb* a helyzet az olyan megállóknál, ahol a *fel- és leszállás az úttesten át történik*. A közlekedés általános alapelveinek itt fokozott jelentősége van.

a) A járművezető köteles a KRESZ idevágó szabályait maradéktalanul betartani.

— Nem indulhat el, amíg a jármű a megállóban tartózkodik. A folyamatos fel- és leszállás befejeződése után is — amíg a villamos áll és aajtjai nyitottak — a járműre fel- és leszállás és annak elhagyása szabályos a gyalogos részéről. Mivel a KRESZ a 63. § (2) bekezdés e) pontjában nem személyszállító villamosról, hanem járműről beszél, e szabály a sínen közlekedő bármilyen jármű esetében alkalmazandó.

— Ennek a szabálynak a maradéktalan betartása azt is jelenti, hogy az egyéb közúti járművek joggal tekinthetik a megállóban álló villamost „közlekedési lámpaként”. Annak megállóban tartózkodása tartama alatt — a közlekedés egyéb résztvevőinek zavarása nélkül — a villamos, s ezzel együtt a sínen közlekedő járművel azonos irányban haladni szándékozó egyéb jármű útvonalát keresztelhetik.

— A járművezető köteleességei közé tartozik az is, hogy a villamosmegálló területét szabadon hagyja. Ez a kötelezettség terheli a forgalomirányító jelzőlámpa előtti, valamint egyéb forgalmi torlódás alkalmával történő megálláskor is. (*E szabály megszegése igen gyakori.*)

A járművezető a megálló körzetébe nem haladhat be, ha onnan a sínen közlekedő jármű megállásáig nem tud távozni. Természetesen ugyanez fokozott mértékben érvényes, ha a villamos mellette, vagy közvetlen előtte halad.

A járművezetőnek számítania kell arra, hogy a villamos közvetlen megállása előtt (a szerelvény a megálló körzetét már elérte, de még mozgásban van) az úttestre lépnek a felszállni kívánó gyalogosok. Ezeket sem veszélyeztetheti.

b) A gyalogos magatartása a KRESZ különböző szakaszaiban szintén megfelelő szabályozást nyert. Nagyon fontos, hogy a villamos megállása előtt az úttestre ne lépjen le.⁴

c) A villamosvezető konkrét köteleessége csak az elindulás vonatkozásában szabályozott. A megállásnál — a KRESZ 34. §-ában előírt rendelkezések szem előtt tar-

3. Ft. az NDK, az NSZK és Ausztria közlekedérendészeti szabályzata a megállótábla előtt és után 15 méterem belül (összesen 30 m) tiltja a parkolást.

4. Azonon villamosvezető hivatású sofőrök közül állást II. Blücher és L. Ortel (A gyalogosvezető és a gyalogos közlekedésszabályozás) a villamosmegállók körzetében. Neue Juristische Wochenschrift 1976. évi 15. szám 471. és köv. old.

tásával, figyelembe véve az F. 2. számú Forgalmi utasítás⁵ 80. pontjában írtakat — olyan magatartást kell tanúsítania, amely a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy különösen útkereszteződés előtt, de másutt is, ahol — esetleg szabályellenesen — a villamos mellett olyan jármű tartózkodik, amelyik bármely pillanatban elindulhat (a jelzőlámpa vörös-sárga fényt ad, elakadt kocsiszlop első tagjai elindultak stb.), a megállóban a kocsivezetőt ajtó nem nyithat, illetve nem önműködő ajtókkal ellátott szerelvény esetén a megállóba nem állhat be. A villamosvezetőnek is a visszapillantó tükörből figyelemmel kell kísérnie a mögöttes forgalmat, és ha a megállóba érkezéskor azt észleli, hogy *a vele párhuzamosan haladó járművezető nem fog megállni, az ajtókat nem nyithatja ki.*

A közlekedést segítő technikai követelményekről

A továbbiakban néhány olyan technikai követelményről kívánok szólni, amelyek a járművezetők és gyalogosok közlekedését hivatottak könnyíteni a megállók körzetében.⁶

1. Általánosságban tekintettel kell lenni arra, hogy *a megállók elhelyezése a KRESZ egyéb szabályaival összhangban történjen.* Különösen ügyelni kell arra, hogy a kereszteződéseknél létesített megállókban tartózkodó járművek a közlekedés egyéb résztvevőit (keresztező és kanyarodó járművek vezetőit, gyalogosokat) a szabad kilátásban és közlekedésben ne akadályozzák. A kereszteződésekkel és gyalogátkelőhelyekkel kapcsolatos megállási tilalmakat itt is érvényesíteni kell.

Olyan útvonalakon, ahol a villamos- és autóbuszközlekedés párhuzamosan történik, a kereszteződésekben a két jármű

megállóhelyeit szem kell választani úgy, hogy az útkereszteződés egyik oldalán létesítsük a villamos, a másik oldalán a autóbusz-megállót.

A megálló-jelző táblákat formailag egységesíteni kell, s legfeljebb színeltéréssel jelezni a különböző járműfajtákat. Ez különösen az utóbbi időben fellendült idegenforgalom miatt fontos. Az „autóbusz” feliratot minden nehézség nélkül megértik a külföldiek, azonban az „M”-jelzés nem sokat mond számukra.

A jelzőtáblákat — a jobb észrevehetőség céljából — a közúti táblákhoz hasonlóan meg kell *világítani*, vagy *fényvisszaverő* anyaggal kell bevonni. Bár e téren már történtek lépések, azonban — megegyezően a jelzőtáblákkal kapcsolatosan uralkodó helyzetű felfogással — elsősorban a városesztétikai és nem a forgalombiztonsági követelmények kerülnek előtérbe. Kiemelten fontos a jelzőtáblák *megvilágítása* ott, ahol a fel- és leszállás az úttesten át történik. A helyismeretekkel nem rendelkező járművezetőnek lehetővé kell tenni, hogy a megállót időben észlelhesse, és az idevonatkozó szabályokat helyesen alkalmazhassa.

2. Az autóbusz- és trolibusz-megállók elhelyezésével kapcsolatban különösen az alábbi szempontok emelendők ki:

a) Ezen járműveknek a megálló térségében való *akadálytalan közlekedését* minden lehetséges eszközzel (megfelelő hosszúságú külön nyom biztosításával, megállóöböl létesítésével, felfestéssel stb.) biztosítani kell.⁷

b) A megálló helyét a gépjármű tervezett *továbbhaladási irányának* megfelelően kell megválasztani. Ha az autóbusz egyenes irányban halad tovább, lényegében mindegy, hogy a megállót a kereszteződés előtt, vagy után helyezik el. Ha a társasgépkocsi *jobbra* kanyarodik, a megállót általában a kereszteződés *után* kell létesíteni. Ha *előtte* helyezik el, biztosítani kell a *külön* sávot, hogy a többi kanyarodó járművel kölcsönösen *ne akadályozzák* egymást. *Balra* kanyarodás esetén, vagy az útkereszteződés előtt az úttest *kő-*

5. Közúti Villamosvasutak F. 2. sz. Forgalmi Utasítása. Budapest, 1968.

6. A megállóból történő elindulással kapcsolatos elsőbbségi problémákkal más alkalommal kívánok foglalkozni.

7. A téma bővebb kifejtését ld. J. W. Korte: Grundlagen der Strassenverkehrsplanung in Stadt und Land (Wiesbaden—Berlin, 1960.) 350., 426. és köv. old.; Szabó Dezso: Városi közlekedés (Budapest, 1962.) 40. és köv. old.; Alfajai Tibor: Közúti csomópontok (Budapest, 1963.) 110. és köv. old.

zépére helyezett járdaszíget mentén kell a megállót létesíteni. A beállítás ez esetben a villamosoknál megszokott módon történik. Amennyiben ez nem lehetséges, feltétlenül az útkereszteződés után kell a megállót elhelyezni, mert egyébként az autó- vagy trolibusz csak a többi jármű közlekedésének zavarásával tud a *balra kanyarodáshoz* besorolni.⁸ Feltétlenül tilos az autóbusz- és trolibusz megállóhelyet — külön nyom biztosítása nélkül — közvetlenül az útkereszteződés elé (a járda meghosszabbított vonalánál vagy gyalogátkelőhely szélénél) kijelölni, mert ez a közlekedés összes résztvevőjét *balesetveszélyesen* zavarja.

Az útkereszteződés utáni megálló elhelyezés gyakorlati előnye, hogy a kereszteződésben létesített gyalogátkelőhelyen a gyalogosok a nagy terjedelmű jármű mögött haladhatnak el, és így a kilátás lényegesen jobban biztosított. A megállót olyan *lávlóságban* kell a gyalogátkelőhelytől létesíteni, hogy egy másik autóbusz se zavarhassa a *gyalogátkelőhely* forgalmát.

c) A megálló elhelyezésénél figyelemmel kell lenni arra, hogy szürkületől napkelteig a járművezető a visszapillantó tükörből biztonsággal ellenőrizhesse a fel- és le szálló utasok forgalmát. Ez szükségessé teszi egyrészt a megállóhelyek jó *megvilágítását*, másrészt azt, hogy erős fényreklám vagy kirakatvilágítás se zavarja a vezetőt. Ezek tükörbeni csillogása gyakran lehetetlenné teszi a kevésbé megvilágított megállótér figyelemmel tartását.

3. A villamosmegállók vonatkozásában az előadottakon kívül az alábbiakat kívánom kiemelni:

a) Az előbbieken irtakat itt azzal egészítem ki, hogy olyan kereszteződéseknél, ahol a fel- és leszállás az *ültesten át* történik és a gépjárműforgalom egyéb ok miatt (jelzőlámpa irányítás, elsőbbségadás stb.) rendszeresen megállásra kényszerül, a villamosmegállót célszerűbb a *kereszteződés*

előtt 50—100 m-re létesíteni. Keskeny úttest esetén így közvetlenül a kereszteződés előtt a villamosvágányokon egy második forgalmi sávot is lehet létesíteni, s ezzel a kereszteződés átbocsátó képességét fokozni.⁹

Olyan helyeken, ahol az ilyen megállók a kereszteződés után nyerne elhelyezést, szükséges ügyelni arra, hogy az elsőbbségadás céljából a *villamosszervelevény mögött megálló járművek ne akadályozhassák a kereszteződés forgalmát*.

b) Az úttest közepén bonyolódó kétirányú villamosforgalomnál járdaszígetes villamosmegállók esetében — amennyiben erre lehetőség van — célszerű azokat egyvonalon megépíteni. Így csak egy átkelőhelyet kell létesíteni. (Az egyik járdaszíget elején, illetve a másik végén.) A villamosvezetők és gyalogosok így jobban *megfigyelhetik* egymás magatartását.

c) A villamos *járdaszígetek* fokozott védelmét biztosítani kell. Ezért haladéktalanul meg kell valósítani azon előírás érvényre juttatását, mely szerint a járdaszígetek szegélyét *fekete-fehérre* kell festeni, végét terelőlámpával (de nem a kifejezés-telen „csibi”-lámpával!) meg kell *világítani*. Külföldön sok helyen a védelem fokozása céljából a járdaszíget végét a terelőlámpa előtt *megemelik*, a lámpa oszlopát pedig *fényvisszaverő* anyaggal vonják be.¹⁰

d) A járdaszíget *szélességét* nemzetközi kísérletek figyelembevételével úgy kell megállapítani, hogy az egyes megálló esetén *minimum 1,5 m*, kettős megállónál lehetőleg *2,5 m legyen*.¹¹ Különösen kettős megálló esetén kell az itt megadottakat szem előtt tartani, és minden körülmények között (az úttest, vagy a gyalogjárda keskenyítése árán is) biztosítani. Ellenkező esetben a keskeny járdaszígeten elhelyezkedő sok gyalogos miatt nagy a mindkét oldalról jelentkező *elütési veszély*.

e) A járdaszígeteket lehetőség szerint *láncorkolattal* el kell zárni. Ezáltal a közúti forgalom ezen objektumok mentén zavaratalanabb, gyorsabb lehet, másrészt a megnyitott kisebb szakaszra (vagy szakaszokra) koncentrálnó gyalogosforgalom részére az elsőbbség megadása is egyszerűbb.

8. Korte: im. 226. old.; Márjai: im. 110. old.

9. A közlekedésbiztonság érdekében az NDK egyes városokban igen elterjedt és bevált.

10. Ilyen megállók találhatók be a svájci M. Letzau a Straubenz, Vorkel és Vorkelbächen című helységeknél.

11. I. részben (Kört. 1964.) 47. old.

11. Korte: im. 249. old.; Márjai: im. 110. old.