

IRTA: DR. IRK FERENC
az OKI munkatársa

A közúti közlekedés az utóbbi 20 esztendőben hatalmas mértékben fejlődött. Ezért szükségessé vált az 1949-es genfi egyezmény teljes egészében való felülvizsgálása, s oly módon való megváltoztatása, amely — a szabályozásban részt vevő nemzetek többségének véleménye szerint — a forgalmi viszonyoknak jobban megfelel.

Az újraszabályozásnál két fő célt tartottak szem előtt:

1. A *balesetek számának és mérvének* csökkentése, a közlekedés biztonságosabbá tétele.

2. A *forgalom egyenletesebb létele*, lehetőség szerint az akadálytalan közlekedés biztosítása, a menetsebesség növelése.

Az 1. pontban írtak érvényesítése céljából szükségessé válik hazánkban is több *fény- és táblajelzés* módosítása, illetve megváltoztatása.

A 2. pontban említett célkitűzés megvalósításánál elengedhetetlen olyan új *elvi szabályok* életbeléptetése, amelyek segítségével a megnövekedett forgalom mellett is biztosítható a zökkenőmentesség.

Az említett új szabályok gyakorlati megvalósítása csak megfelelő közlekedés-szervezés mellett biztosítható.

Hazánk — a többi szocialista országgal együtt — speciális helyzetben van a tömegközlekedés vonatkozásában, hiszen nálunk a lakosság döntő többsége — különösen helyi forgalomban — a *tömegszállító járműveket* veszi igénybe, s fogja még hosszú ideig igénybe venni. Utalni kívánunk ehelyütt azonban arra is, hogy a tömegszállítás világszerte komoly problémát jelent, különösen az autóbuzs közlekedés vonatkozásában. Így pl. Párizsban az autóbuzsok átlagsebessége az 1905. évi 14 km/ó-ról 1965-ben 10,5 km/ó-ra csökkent¹. A helyzet pillanatnyilag nálunk még jobb, de korántsem mondható kielégítőnek. A legújabb adatok szerinti 18 km/ó átlagsebesség Budapest vonatkozásában már sejteti a *sürgős intézkedések* szükségességét.

A közelmúltban már foglalkoztunk a közlekedés résztvevőinek a tömegszállító járművek megállóhelyeinél tanúsítandó magatartásával, valamint a megálló elhelyezés egyes kérdéseivel.² Az ott mondottakat kívánjuk ehelyütt — a közeljövőben hatályba lépő KRESZ-adta lehetőségek, illetve előírások szem előtt tartása mellett — továbbfejleszteni.

A *közúti közlekedésre* vonatkozó *világegyezmény*³ az alábbiak szerint rendelkezik a megállólétszámok vonatkozásában:

A 15. cikk — ahol a rendszeres járatokat végző *közhasználati járművekre* vonatkozó különleges előírások találhatók — ajánlást tartalmaz arra vonatkozóan, hogy a közhasználatú járműközlekedés elősegítése érdekében célszerű a közlekedést úgy szabályozni, hogy ezáltal lehetővé váljon a megállóból való zavartalan kiindulás. Ez lassítással, szükség esetén megállással biztosítható.

Úgy gondoljuk, hogy az itt még csak javaslatként szereplő, de hazánk közlekedést irányító szervei által magáévá tett rendelkezésnek a helyessége nem vonható kétségbe. Nem szükséges külön hangsúlyozni, hogy különösen sűrű forgalom esetén valamely autó- vagy trolibusznak a megálló-

1. M. Grimaud: La circulation Paris. Revue International. de Police Criminelle 1966/225. szám.

2. Irk: A tömegszállító járművek megállóhelyeinek jogi és technikai problémáiról. Megjelent: Belügyi Szemle 1970 júliusi szám 48. oldal.

3. Az Egyesült Nemzetek Közúti Közlekedési Konferenciája, Közúti közlekedésre vonatkozó egyezmény E/CONF 56/16/Rev. 1. ATUKI nyersfordítás.

ban a szükségesnél hosszabb ideig való tartózkodása a csúcsgazdálkodási időszakban a tömegszállítást egyenletlenné teszi, s a lakosság döntő többségét arra kényszeríti, hogy zsúfolt járműveken, kulturálatlan körülmények között, hosszas várakozás után hosszú ideig utazzék. Továbbá az egyenletlenség, sokszor karavánban közlekedő autóbuszok a közutak egyéb használatát zavarják azzal, hogy az úttest tekintélyes részét (egy vagy másfél forgalmi sávot) hosszú szakaszokon gyakorlatilag lezárják. Gyakran még az *útkereszteződéseket átbocsátóképességét* is jelentősen csökkentik.

Igen nagy nehézséget jelent e szabály gyakorlati érvényre juttatása. Hiszen nálunk — útadottságaink miatt — nem lehetséges a tömegközlekedés számára külön sáv biztosítása. Súlyozottan kerül előtérbe viszont az a *gépkocsivezetői szemléleti nehézség*, amely abból adódik, hogy az álló jármű általában hátrányban van a mozgásban levővel szemben. Mindezeket túlmenően gyakorlatilag rendkívül bonyolultnak tűnik az ilyen jellegű baleseteknél a felelősség megállapítása és bizonyítása.

Javaslatok az új szabályok bevezetéséhez

1. Az új KRESZ megalkotása alkalmával:

a) az új elsőbbségi szabályt világosan meg kell fogalmazni, s rendszerileg az abszolút elsőbbségi (útkereszteződés stb.) szabályok sorába célszerű helyezni;

b) az európai államok döntő többsége jogalkotásával egyezően módosítani kell az előírt *megállási tilalmat*, mégpedig:

ba) be kell vezetni hazánkban is a megállótábla előtt és után 15 m-en belüli megállási tilalmat;

bb) ezt a kettős megálló esetén is érvényesíteni kell;

bc) ezzel egyidejűleg módosítani kell az alacsonyabb rendű (főleg vállalati belső utasítás jellegű) jogszabályokat úgy, hogy a járműveknek ne az *eleje*, hanem a *középe* legyen a megállótáblával egyvonalban.

4. Lásd a 2-es lábjegyzet alatti forrásunkat.
5. Lásd a 2-es lábjegyzet alatti forrásunkat.

2. Széles körű propagandával meg kell valósítani, hogy:

a) A tömegszállító járművek vezetői ezen *elsőbbségükkel ne éljenek vissza*. A járművezető a kiindulási szándékot a többi járművezető tudomására hozó *irányjelzőt* csak akkor hozza működésbe, amikor egyébként minden feltétel megvan az elindulásra. (A fel- és leszállás befejeződött, az utasajtok becsukódtak, a jármű indulásra kész.) Az elindulás ezután is csak akkor lehetséges, ha az autóbuszvezető a visszapillantó tükörből vagy hátratekintés útján meggyőződött arról, hogy minden egyéb járművezető — feltéve, hogy a reá vonatkozó előírásokat betartja — képes a balesetmentes, illetve biztonságos megállásra, vagy a szükséges lassításra.

b) A többi járművezetőben *tudatosítani kell*, hogy — a gyalogátkelőhelyhez hasonlóan — az ilyen tömegszállító jármű-megállóhelyet, ahol autó- vagy trolibusz tartózkodik, mindig oly sebességgel kell megközelíteni, hogy sebességcsökkentéssel, szükség esetén megállással az említett járművek zavartalan elindulását biztosítani képesek legyenek. A *megállólérséget* a jövőben éppúgy célszerű lenne tiszteletben tartani, mint az eddig a gyalogosok feltétlen áthaladását biztosítóakat. A gyalogos úttestre lépését az irányjelző felvillanása váltja fel. A tömegszállító járművek vezetője ezen cselekvésével az elsőbbséget megszerzte.

3. Forgalomszervezésünk alkotóan közre kell működjön, s töle telhetően segítséget kell nyújtson a *járművezetőknek* a minél könnyebb s egyértelműbb *helyzetfelismeréshez*. Itt a feladatok az alábbiak:

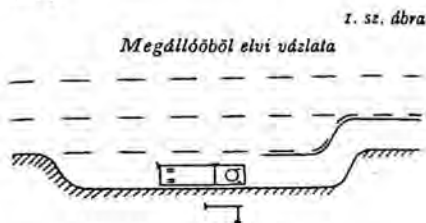
a) Annak eldöntése után, hogy csak lakott területen belül, vagy országosan biztosítunk-e *elsőbbséget* a tömegközlekedési járműveknek (a világegyezmény csak a lakott területre tesz ajánlást), a megállótáblák formáját — mint azt már korábban, sürgettük⁴ — egységesíteni kell, s a különféle közlekedési vállalatok, illetve járműnek közti megkülönböztetés csak szín szerint tehető.

b) Korábban⁵ a megálló-elhelyezéssel

kapcsolatban tett javaslatainkat az alábbiakkal kívánjuk kiegészíteni.

A megállótértségben való — lehetőséghez képest akadálytalan — közlekedést *útburkolati felfestéssel* is szolgálni kell. A sokféle lehetőség közül csak néhányat említünk meg.

ba) Megállóöböl létesítése esetén lehetővé tehető, hogy a többi járművezető egy viszonylag rövid szakaszon legyen kénytelen az elsőbbség biztosítására felkészülni. (E megoldás nehézsége, hogy a burkolási jel télen kevésbé észlelhető.) (1. sz. ábra)



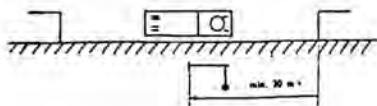
bb) A 2. sz. ábra olyan lehetőséget mutat, amikor a forgalom jellege miatt az autóbusz zavartalan közlekedését fokozottan biztosítani kívánjuk. A záróvonal-terelővonal kombináció lehetővé teszi, hogy egyrészt az autóbusz a megálló előtt és után kb. 2—2 kocsihossznyi szakaszon — mint egy csatornában — külön, zavartalanul haladjon, s e szakaszon belül a *legmegfelelőbb helyen* kapcsolódjon a forgalomba.



bc) Más alkalommal — különösen szűk, nagyforgalmú úttét esetén — a *várakozás elől elzárt terület megnyújtásával* érhető el a kívánt cél. (3. sz. ábra)

3. sz. ábra

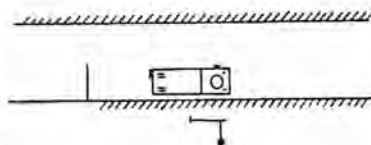
Várakozástól elzárt terület megnyújtása



bd) Különösen a *ba)* és *bc)* alatt tárgyalt forgalmi helyzeteknél, de másutt is, ahol viszonylag nagy a többi jármű gyakorlati sebessége, célszerű a *járdaszegélyre* (úttengelyre) *merőleges vonal* felfestésével vagy útburkolati jel beépítésével azt a helyet megjelölni, ahol a két jármű egymásnak elsőbbséget köteles biztosítani. (4. sz. ábra)

4. sz. ábra

Elsőbbségadási kötelezettség területének megjelölése



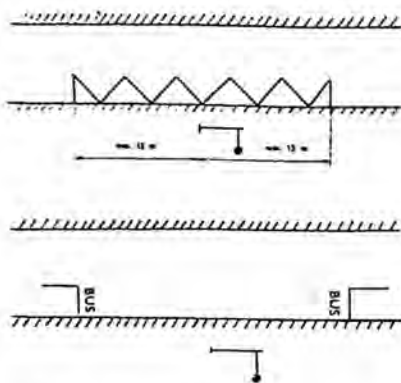
Ha a megállóhoz közeledő jármű e vonalat nem érte el, a buszvezető kiindulhat a megállóból, *elsőbbsége abszolút*. Vagy fordítva: ha az autóbusz megállóból kiindulása megkezdésének pillanatában az elsőbbségadásra kötelezett jármű e vonal előtt van még, köteles az autóbusznak elsőbbséget adni. A felfestett vonal megállótól való távolságát *gyakorlati méréssel* célszerű megállapítani. A vonal olyan vastagságú kell legyen, hogy az útkereszteződés előtt létesített stopvonallal ne legyen összetéveszthető. A módszer a yalagátkelőhelyek körzetében is — több országhoz hasonlóan — hasznosítható. Hátránya, hogy nagyobb sebesség esetén nem rendezi megnyugtatóan az elsőbbség kérdését.

be) Gyorsforgalmú utakon — igen indokolt esetben — szükségessé válhat *generális sebességkorlátozás* elrendelése.

b)) A megállók helyét, illetve az egyéb járművek megállási tilalmának területét a 3. sz. ábrán látható útburkolati jelen kívül még a következő igen feltűnő módon lehetne jelezni. Gyakorlati alkalmazásuk feltétlenül javasolható. (5–6. sz. ábra)

5–6. sz. ábra

A megállóhely területe útburkolati jelzéssel való védelmének lehetőségei



4. A téma kapcsán említést kell tennünk a megállóhelyek körzetében bekövetkező balesetekkel összefüggő felelősségmegállapítási nehézségekről, és azok leküzdési lehetőségeiről. Feltételezhető ugyanis, hogy — különösen az első időben — sok olyan balesettel kell szembenéznünk, és olyanokat értékelnünk, ahol az okozó bonyodalmat, hogy egyrészt milyen távolságban volt a megállóból kiindulás pillanatában az elsőbbségadásra kötelezett jármű, másrészt hogy ezen jármű a balesetet megelőzően milyen sebességgel közlekedett.

Másként fogalmazva: megfelelően mérsékelt sebességgel közelítette-e meg a megállót, illetve nem volt-e már olyan közel, hogy a biztonságos megállás nem volt lehetséges? Eltérően a gyalogátkelő- és egyéb frekvenciánál helyeken történt balesetekkel, itt a tanúkkal való hitelt érdemlő bizonyítás az igen ritka lehetőség közé fog számítani. Részint azért, mert az autóbussen utazó tanúk a kilátásban korlátozva vannak, illetve a fel- és leszállással összefüggő tevékenységekkel vannak elfoglalva, részint azért, mert a kö-

zelben álló gyalogosok elől a kilátást éppen az esemény egyik szereplője, az autóbusz veszi el. Véleményünk szerint komolyabban eseményeknél igazságügyi gépjárműszakértő bevonása szükséges, aki a fennmaradó különféle nyomokból véleményt tud adni arra vonatkozóan, hogy — a biztonságos megálló megközelítést is figyelembe véve — a mobil jármű féktávolságon kívül vagy belül volt-e, amikor az autóbusz elindult. Ezen túlmenően a legmegfelelőbb ténymegállapítási módszereket a gyakorlati élet fogja megadni.

Véleményünk szerint — a fentiekre gyuelemmel — az új KRESZ-ben a jogi szabályozás a következő módon volna legmegfelelőbb:

A KRESZ 53. § (6) bek.-ének a megállóhelyekre vonatkozó része elmaradna, helyette a jelenlegi 55. § keretében kerülne szabályozásra a megállóelsőbbiség kérdése az alábbi szövegezés szerint:

„Az összes járművezető lassítással — szükség esetén megállással is — köteles az autó- és trolibusz megállóból történő zavartalan kiindulását biztosítani. A tömegszállító járművek vezetői az indulási szándékot kifejező irányjelzőt csak a fel- és leszállás befejeződése után hozhatják működésbe. Ezt követően is csak akkor indítható el a gépkocsi, ha vezetője a visszapillantó tükörről, vagy más módon meggyőződött arról, hogy a közlekedés többi résztvevője az elsőbbséget biztosította számára.”

Tekintettel arra, hogy az új KRESZ minden bizonnyal indokolási részt is fog tartalmazni, a további részletkérdéseket ennek keretében célszerű szabályozni. Szükséges megemlíteni:

1. A járművezető a megállókörzetet, illetőleg az autóbusz elindulása esetén igénybe veendő forgalmi sávot — úgy kötelesek megközelíteni, hogy a társágépkocsi baloldali irányjelzőjének működésbe hozásakor meg tudjanak állni. Forgalmi torlódás esetén az autóbusz besorolásához szükséges helyet biztosítani kell. (Ezt jól biztosítja az 1. sz. ábrán javasolt megoldás)
2. A fenti szabálytervezet második fordulata szemlémében az autóbuszvezetők által a kellelénél előbbi irányjelzőhasználat — megtévesztő jelzés, illetve a forgalom indokolatlan akadályozása címén — szabálysértési képez. Az irányjelzőt viszont

— a forgalmi viszonyoktól függően — elindulás előtt 3—5 másodpercig feltétlenül működtetni kell, mert ellenkező esetben a közelben levő egyéb jármű csak bal- esetveszélyesen állítható meg. Semmiképp nem indítható el az autóbusz, ha a mögöttes jármű olyan közelségben van, illetve — esetleg szabálytalanul — olyan sebességgel közlekedik, hogy az elsőbbség megadására nyilvánvalóan képtelen.

A villamasközlekedés problémáinak rendezéséről

Az új közlekedési világegyezmény, igaz, teljesen más természetű, de problematikus helyzetet teremtett a villamasközlekedéssel kapcsolatban is. Itt főleg a forgalom-szervezőknek okoz fejtörést az a rendelkezés, amely a nálunk *fedező-jelző* néven ismert, s főleg a fővárosban igen elterjedt kétfogalmú (villogó zöld — piros színű) jelzőlámpa alkalmazását csak ideiglenes jelleggel (átmeneti részleges ütelzárásoknál stb., de ekkor is folyamatos zöld — piros fény összeállításban) engedélyezi. Ezért a közút és villamosvágány kereszteződésénél új megoldások után kell kutatni. A legmegfelelőbb rendszer kiválasztásánál szem előtt kell tartani, hogy:

a) a közúti és villamasközlekedés biztonságát megfelelően szolgálja;

b) a forgalmat lehetőleg gyorsabbá tegye;

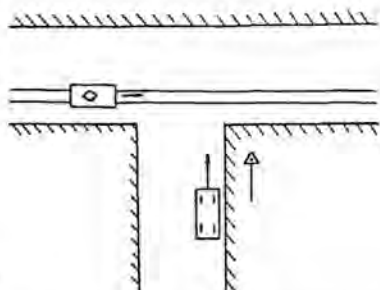
c) a berendezések nagy számára tekintettel az átvállalás a lehető legkisebb anyagi befektetést igényelje.

A villamos zavartalan közlekedése kétféleképpen biztosítható: 1. *jelzőlámpával*, 2. *jelzőlámpával*.

1. Olyan útkereszteződésekben és egyéb olyan helyeken, ahol a KRESZ általános rendelkezései értelmében a villamasközlekedésnek elsőbbsége van és a kereszteződés jól belátható, s egyébként a járművek egymásközi elsőbbségét szabályozni nem szükséges, a *veszélyt jelző tábla* helyezhető el, benne a villamos rajzával, szükség esetén alatta kiegészítő táblán a villamos haladási irányát jelző kiegészítő nyílal. (7. sz. ábra)

7. sz. ábra

A villamos haladási irányát mutató veszélyt jelző tábla elhelyezése



2. Az előbb ismertetett megoldásoknál aránytalanul drágább, de egyes helyeken biztonságosabb megoldásnak látszik a villamasközlekedés *fényjelzéses* biztosítása. Itt három alternatíva lehetséges:

a) nagyforgalmú közúti csomópontokban az eddigi forgalomszabályozás fenntartása a megfelelő;

b) ahol kizárólag közút-villamos relációjában kívánjuk a közlekedést szabályozni, illetve biztosítani, — a világegyezmény idevonatkozó fogalom meghatározásának szem előtt tartása mellett — két megoldás között kell elvileg különbséget tenni. Ha:

ba) a villamos *zártpályán* közlekedik, a világegyezmény első fejezet első cikk i) pontja értelmében a zártpálya — közút kereszteződése szintbeli vasúti átjárót képez, ami azt jelenti, hogy az ilyen helyeken a *vasúti átjárókra* vonatkozó szabályok érvényesek, és az ott rendszeresített jelzések alkalmazandók. Erre tekintettel — amennyiben a keresztezést fényjelzővel kívánjuk fedezni — ilyen helyeken az ún. *fénysorompó* (természetesen módosított jelzési képpel, azaz felváltva villogó piros, és esetleg holdfényű lámpával) felállítására szükséges.

bb) Ha a villamos nem zártpályán közlekedik, és közlekedését fedezni kívánjuk, elvileg ismét két megoldás lehetséges.

— Háromfogalmú, az útkereszteződések forgalmát szabályozó jelzőlámpával azonos berendezés létesítése.

Ezen forgalomszabályozási mód — csak villamosközlekedés vonatkozásában — több szempontból is aggályosnak mutatkozik. Így többek között a villamos által működtetett jelzőberendezés műszaki megoldhatósága rendkívül bonyolult, igen költséges, s a forgalmat feltétlenül zavarja. (A sárga fázis vörös szín előtti és utáni belépése az állásidőt a közúti járművek részére nagyon megnyújtja. Kétirányú villamosközlekedés esetén csak a tömegközlekedési jármű feltartóztatása árán küszöbölhető ki az a lehetőség, hogy az egyik irányba elhaladó villamosmal szemközt közlekedő villamos a közúti járműveket ne zavarja azáltal, hogy a szabad jelzés közeledtét mutató vörös-sárga fényt ismét vörösre kapcsolja. További nehézség, hogy a pozitív (zöld) jelzés tartama alatt minden keresztirányú (így a gyalogátkelőhelyen lebonyolítandó) közlekedés lehetetlen. Ennélfogva ez a megoldási mód nem célszerű.

— Az eddigi fedezőjelzőket helyettesítő egyetlen megoldás — az európai államok által feltehetően egységesen elfogadásra kerülő kiegészítő egyezmény szerinti — új *jelzőlámpa alkalmazása*. Ezen kétfogalmú jelzőlámpa fázisképei a következők. Állandó villogó sárga fény, amelyet rövid ideig folyamatos sárga, majd vörös fény követ. Ezután ismét a villogó sárga fény következik. Ez a berendezés a bevezetőben említett mindhárom követelménynek megfelel, s így a jelenleg használatos fedezőjel-

zőket ezen lámpák kell, hogy felváltsák. A jelzési képek tartalmilag sokkal inkább megfelelnek a valóságos helyzetnek. A *lamosvágányok* ugyanis *állandó veszélyes helyet képeznek*, ezt fejezi ki a folyton logó sárga szín. Az ezt követő folyamatosan világító sárga fény — az eddigi értelemezéssel egyezően — azt jelenti, hogy kereszteződést a legrövidebb időn belül szabaddá kell tenni. Az ezután következő vörös fény már a villamos közelsége miatti *továbbhaladási tilalmat* jelenti. Ezen megoldási mód javasolásával egyidejűleg fel kell azonban hívni a figyelmet arra, hogy ezáltal a villamosvágányok közelében sárga fény igen sok helyen lesz látható. Vigyázni kell arra, hogy a jelenleg a villamos zavartalan áthaladását a villamosvezető részére mutató sárga fényű kontroll lámpa (amely most a piros fény felgyulladásával egyidejűleg, a zöld szín újból való megjelenéséig világít) *nehogy összekeverhető* legyen a fedezőjelző lámpájával. Ezért azokat vagy úgy kell elhelyezni, hogy a két lámpa jelzési képe egy szerte sem a járművezető, sem a villamosvezető nézőpontjából ne legyen látható; vagy a kontroll lámpa színét meg kell változtatni olyan színre, amely a közúti fényjelzésekkel nem téveszthető össze.

