



ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI
MINISZTERIUM

„Új szabályok, új útvonalak”

avagy a KRESZ megújításának állása és a tranzitút-hálózat
bevezetése

Minden változik... a KRESZ-nek is kell!

1976



2000



2024



A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet módosítása



Az 1976. január 1-én bevezetett, ma hatályos KRESZ a jóval korábbi, 1968-as Bécsi Egyezményhez való csatlakozás eredményeként született, tehát az alapok már több, mint 55 évesek.



Az állampolgárok körében legismertebb és általuk legtöbbször alkalmazott jogszabály.



A mobilitási igények változnak, a társadalom korösszetétele változik, a korábbiaktól eltérő jellemzőkkel bíró fiatal generációk jelennek meg a közlekedésben.



Változik a szabályokhoz való viszonyulás.



A technológia fejlődése, új eszközök megjelenése új kihívásokat jelent a szabályozásban.



2022 decemberében a 12 legfontosabb releváns szervezettől összesen 381 javaslat érkezett be, mely csaknem 30%-a koncepcionális alapokat, alapelveket érintett, **ennek során a szakmai szervezetek új KRESZ megalkotását tartották szükségesnek.**

Az új KRESZ szakpolitikai céljai

1. Az emberi élet védelme.
2. A gyengébb védelme az erősebbel szemben.
3. A közlekedésbiztonság fokozása.
4. A korunkra jellemző mobilitási, infrastrukturális és technológiai adottságok leképzése.
5. Naprakész, életszerű, érthető szabályok megalkotása.
6. A normarendszer egyszerűsítése és érthetőségének növelése.
7. Ezzel a jogkövetés és a napi használhatóság elősegítése.

A szabályozási koncepció kialakításakor figyelembe vett – jogi és szabályozástechnikai – célok

1. A szövegezés érthetőbbé tétele, amely figyelembe veszi a taníthatóságot és megkönnyíti a tananyagok összeállítását.
2. Új struktúra kialakításának a vizsgálata az értelmezhetőség javítása érdekében.
3. A közúti közlekedés során elvárt magatartás szabályait határozza meg és kizárólag erre korlátozódjon.

A jogszabály legfontosabb alapelvei



Az emberi élet védelme

Első, mindenkor az emberi élet védelme.

A gyengébb védelme az erősebbel szemben

A közlekedő figyel a nála sérülékenyebb megóvására, fokozott óvatossággal jár el a „fokozott figyelmet igénylő közlekedőkkel” szemben.

A szabálykövetés elve

Mindent, ami kötelező, semmit, ami tilos, a normáltól eltérő esetekben fokozott óvatossággal és a lehető legnagyobb biztonságot nyújtó módon kell eljárni.

A bizalmi elv

Számíthatunk arra, hogy a szabályokat más is betartja. Kivétel a „fokozott figyelmet igénylő közlekedő” (kor, állapot, láthatóan korlátozott, csökkent képességű stb.), vagy szabályszegő.

Vagyonbiztonság

Cél a járművek és a közlekedési környezet épségének megóvása, veszélyeztető állapot esetén a veszély elhárítása.

Együttműködési kötelezettség, kulturált közlekedés

Elvárás az indokolatlan akadályozástól, zavarástól, megtévesztő magatartástól tartózkodás; a türelmes, előzékeny, együttműködő közlekedés; a felismerhetőség, és észlelhetőség.

A teremtett környezet védelme






Kerülendő a szükségesnél nagyobb környezeti terhelés, zaj és szennyezőanyag kibocsátás. Elvárás a jármű nagyobb energiahatékonyságot biztosító rendszereinek használata.

Főbb tervezett változások:

- **Kerékpáros** sebességszabályok egyszerűsítése (pl. járdán 10 km/h, gyalog- és kerékpárúton 20 km/h).
- **Autópályákon és autóutakon** a minimálisan elvárt sebesség (60 km/h-ról) **70 km/h** (és nem csak sík úton!)
- **Tehergépkocsik, buszok, utánfutót** vontató járművek **maximális** sebessége lakott területen kívül egységesen **90 km/h**.
- **Traktorok** megengedett legnagyobb sebessége lakott területen kívül egységesen **60 km/h**.
- **Villamosok** sebessége: - zárt pályán maximum **70 km/h** (nem KRESZ-ben!)
- gyalogos létesítményeken maximum **25 km/h**.
- **Robogók** megengedett sebessége (40 km/h-ról) **45 km/h** (EU-s norma is → magasabb érték a műszaki szabályok miatt nem lehet!).
- **Gyorsforgalmi** úton (autóúton és autópályán) **lehetőség** a sebességhatár **120 km/h**-ra, vagy **140 km/h**-ra emelésére (közútkezelői döntés alapján, külön jelzőtáblával jelezve!).



Övezeti rendszer megújítása – cél a „táblaerdők” csökkentése

Szabályozási terület	Szabályok
 <p>Lakó-pihenő övezet</p>	<p>A szabályok lényeges rövidítése egyszerűsítése. Lakó-pihenő övezetben a gyalogos az utat teljes szélességében használhatja, a járművek forgalmát azonban szükségtelenül nem akadályozhatja. Hatodik életévét be nem töltött gyermek arra alkalmas személy felügyelete nélkül is tartózkodhat lakó-pihenő övezetben. Ha elegendő hely áll rendelkezésre, egymás mellett több kerékpáros is közlekedhet a lakó-pihenő övezetben.</p>
 <p>Gyalogos övezet</p>	<p>Olyan gyalogos létesítmény, ahol a gyalogos az utat teljes szélességében használhatja. Gyalogos övezetben járművel nem szabad közlekedni, kivéve a sürgősségi betegellátásban résztvevő járművet, a betegszállításban résztvevő járművet, a hulladék elszállítására szolgáló járművet és a villamost és a villamos közlekedtetéséhez szükséges kiszolgáló járművet. Gyalogos övezetben járművel fokozott óvatossággal és a mindenkori gyalogosforgalomhoz igazodó, de legfeljebb 10 km/óra megengedett legnagyobb sebességgel szabad közlekedni.</p>
 <p>Gyalogos és kerékpáros övezet</p>	<p>Gyalogos és kerékpáros övezetben járművel nem szabad közlekedni, kivéve a kerékpárt, különleges kerékpárt, a kis teljesítményű rollert, a szélvédő mögé elhelyezett mozgássérült kártyával rendelkező járművet, a sürgősségi betegellátásban résztvevő járművet, a betegszállításban résztvevő járművet, a hulladék elszállítására szolgáló járművet és a villamost és a villamos közlekedtetéséhez szükséges kiszolgáló járművet. Járművel fokozott óvatossággal és a mindenkori gyalogosforgalomhoz igazodó, de legfeljebb 10 km/óra megengedett legnagyobb sebességgel szabad közlekedni. Gyalogos és kerékpáros övezetben kerékpárral, ha a kerékpárosforgalom számára külön közlekedési felület áll rendelkezésre, kerékpárral, különleges kerékpárral és kis teljesítményű motoros rollerral legfeljebb 20 km/óra megengedett legnagyobb sebességgel szabad közlekedni.</p>
 <p>Kerékpáros utca</p>	<p>Kerékpáros utcában csak célforgalomban szabad közlekedni, kivéve a kerékpárt, a különleges kerékpárt, az elektromos rollert, a szélvédő mögé elhelyezett mozgássérült kártyával rendelkező járművet, a sürgősségi betegellátásban résztvevő járművet, a betegszállításban résztvevő járművet, a hulladék elszállítására szolgáló járművet és a villamost és a villamos közlekedtetéséhez szükséges kiszolgáló járművet. Kerékpáros utcában fokozott óvatossággal és a mindenkori kerékpárosforgalomhoz igazodó, de legfeljebb 20 km/óra megengedett legnagyobb sebességgel szabad közlekedni. Kerékpáros utcában gyalogosan a járdán szabad közlekedni.</p>
 <p>Városközponti övezet</p>	<p>Új elemként került megfogalmazásra társadalmi, urbanisztikai, várostervezési igények alapján ezen övezet. A városközponti övezetben csak célforgalomban szabad közlekedni, kivéve a kerékpárt, a különleges kerékpárt, a motoros rollert, a robogót, a sürgősségi betegellátásban résztvevő járművet, a betegszállításban résztvevő járművet, a háziorvosi ellátásban résztvevő járművet és a hulladék elszállítására szolgáló járművet. A városközponti övezetben járművel fokozott óvatossággal és legfeljebb 30 km/óra megengedett legnagyobb sebességgel szabad közlekedni. A városközponti övezetben álló helyzetben a gépjármű motorját működtetni nem szabad.</p>

Javaslat

- A **gépi** meghajtású járműveknél a **zéró tolerancia** elve az irányadó,
- a **kerékpárok** esetén azonban **objektív, biztonságközpontú,** de **életszerű** megoldások alkalmazását javasoljuk.)

Jelenleg zéró tolerancia van érvényben, DE a kerékpárosok esetében az alkoholfogyasztás nem tiltott.

2024-ben a közlekedési balesetek 6,5%-át ittas vezetők okozták.

Új KRESZ

- **Alapveti elvárás** a szabálykövetés, a fokozott óvatosság, a lehető legnagyobb biztonságot nyújtó értelmezés és magatartás, az együttműködő, türelmes, előzékeny viselkedés, a biztonságos közlekedéshez szükséges tudás, képesség birtoklása, illetve a **közlekedésben történő részvételre alkalmas állapot.**
- További követelmény **a járművezető biztonságos vezetésre képes állapota,** (mely értelmében a szervezetében alkohol, kábítószer vagy vezetési képességre hátrányosan ható egyéb szer nem lehet.)
- A **kerékpárosok** esetében legfeljebb 0,8 gramm/liter alkohol, vagy 0,4 milligramm/liter levegőalkohol objektív határ tervezett.
(kivétel: a 12 év alatti gyermek felügyeletét ellátó, utast szállító, vagy különleges kerékpárt vezető → itt zéró tolerancia javasolt).
- A **kis teljesítményű rolleresek** (bár általánosságban a kerékpárosokra vonatkozó szabályok javasoltak) a szeszesital fogyasztása tekintetében a **zéró tolerancia** az elvárás!



Főbb változások:

- Kötelező kerékpáros **fejvédő** használat **14 éves korig**;
- A kerékpárosok a számukra **nagyobb biztonságot nyújtó közlekedési teret használhatják**
(járdán való közlekedés lehetősége, a gyalogosokhoz igazodva és zavarásuk nélkül, max 10 km/h-val, táblával tiltható).
- **Elsőbbség nélkül átgurulás a zebrán** kerékpárral (legfeljebb 10 km/h-val, mindenkinek elsőbbséget adva).
- Kerékpározásra alkalmas állapot: az alkohol mértékének **objektív meghatározása** (0,8 g/l véralkohol, vagy 0,4 mg/l légalkohol).
- **Országúti kerékpársportra speciális szabályok** bevezetése:
Kerékpáros **boly** szabályozása (lakott területen kívül, ha a forgalmi viszonyok lehetővé teszik! jobb szélén, egymás mellett két oszlopban, 4-12 kerékpárosból álló csoport. Csoportok közé legalább egy jármű be tudjon sorolni!)



E-rollerek, mikromobilitás:

Új járműkategóriák bevezetése tervezett a **motoros rollerekre** (kis- és nagyteljesítményű motoros rollerek).

Általános szabályok: a **fejvédő** használata és a **zéró tolerancia**, **utast nem** szállíthatnak, **vontatmány nem** csatlakoztatható hozzájuk.

Kis teljesítményű motoros roller:

- **Legfeljebb 25 km/h** sebességgel képes közlekedni (műszakilag).
- A **kerékpárosokra** vonatkozó **szabályok** szerint lehet használni (bizonyos kivételekkel).
- Csak **12 év felett** használható.
- Járdán legfeljebb 10 km/h; máshol **max. 20 km/h** sebességgel közlekedhet (vagy egyéb korlátozások szerint).

Nagy teljesítményű motoros roller:

- **25 km/h feletti** sebességgel képes közlekedni.
- **Robogó** közlekedés **szabályai** szerint közlekedhet.
- Csak **14 év felett** használható.
- Legfeljebb **45 km/h**-val közlekedhet (vagy egyéb korlátozás szerint).

Az **egyéb mikromobilitási** eszközökre a **gyalogos** közlekedés szabályai az irányadóak (monowheel, segway stb.)

(kivétel: kötelező fejvédő/bukósisak, kerékpáros infrastruktúrán csak ha legalább 10 km/h sebességgel képes haladni).

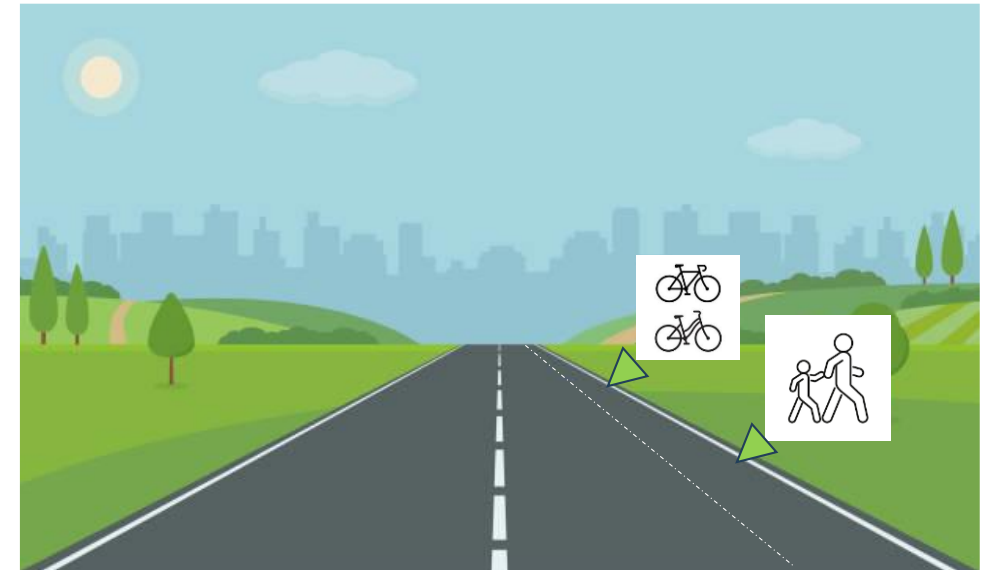


Haladás szabályai: a **forgalmi**, az **időjárás** és **látási viszonyoknak**, továbbá az **útviszonyoknak megfelelő**, a **jármű sajátosságaira**, az **utasokra** és a **rakományra is tekintettel történő haladás**.

A tervezet a **jobbra tartási kötelezettség** szabályozásában 3 ponton tér el:

- a korábban szorosan az úttest szélére rendelt közlekedési résztvevőket a **vegyes sávrészbe helyezi**
- egyértelműsíti, hogy **a sávon belül nincs jobbra tartási kötelezettség**
- a járművezető legyen tekintettel az **út és forgalmi viszonyokra**

A tervezet bevezeti a vegyes sávrész fogalmát: az úttest jobb szélétől számított egy méter széles útfelület. Ez a megoldás azt szorgalmazza, hogy ahhoz a gyakorlathoz, miszerint a kerékpárosok, gyalogosok és egyes járművek az úttest jobb szélére húzódva közlekednek, normát társítson. Ennek értelmében a gépjármű nem köteles a sávon belül jobbra húzódni, hanem a sáv közepén közlekedhet, ezzel „automatikusan” védve azt a sávrészt, ahol a gyengébb közlekedőkre számítani lehet.



Vegyes sávrész

A tehergépkocsi előzési tilalom kiterjesztése

Elvárások az új KRESZ-től

Az utak kapacitásai korlátozottak



a személygépkocsik számára is közlekedhető és biztonságos környezetet teremtő szabályrendszer kialakítása szükséges



Jelenlegi helyzet

- „Tranzit ország” vagyunk, ez jelentős útdíj bevételt is generál (több mint 600 Mrd Ft.)
- Teherforgalom ugyanakkor jelentősen rontja a gyorsforgalmi utak kapacitásait, forgalmát (járműoszlop, kamionok hosszú előzése)



Kötelező oldaltávolság

A tervezet meghatározza a **biztonságos oldaltávolság tartása szempontjából** releváns közlekedési helyzeteket, hogy mire kell a járművezetőknek figyelemmel lennie, illetve **konkrét, legkisebb oldaltávolságot ír elő** egyes közlekedési helyzetekben:

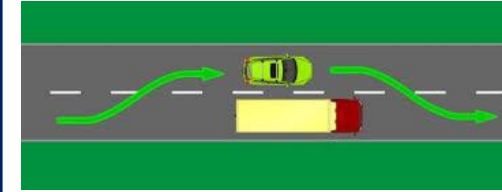
Max. 50 km/óra sebességnél 1 m

50 km/óra sebesség felett 1,5 m

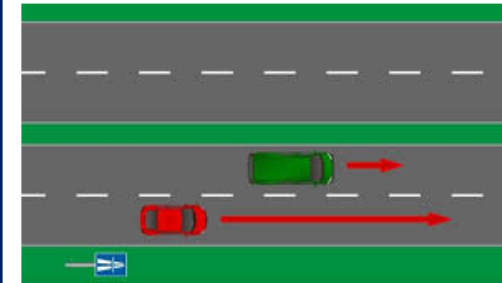
Amennyiben a fenti, 1 vagy 1,5 méter **oldaltávolság nem tartható**, fokozott óvatossággal legfeljebb 15 km/óra sebességkülönbséggel és a biztonságos oldaltávolság betartásával lehet a forgalmi művelet végrehajtani. Ez esetben **fokozott óvatossággal a záróvonal átléphető**.



- ▶ A tervezet **megszünteti a párhuzamos közlekedésre alkalmas úttest** és a tényleges párhuzamos közlekedés fogalmának kettősségét, a párhuzamos közlekedésre alkalmas úttestet úgy jeleníti meg, hogy az úton, az „azonos irányú forgalom számára két vagy több forgalmi sáv van”.
- ▶ Meghatározza az előzés és mellette elhaladás esetét. Ha az úton, az azonos irányú forgalom számára két vagy több forgalmi sáv van, **nem előzés, hanem mellette elhaladás** történik, akár sávváltoztatással, akár anélkül.



Előzés



Kikerülés

Mellette elhaladás

Fő változások:

A párhuzamos közlekedés fogalmi rendszer átalakul: a párhuzamos közlekedés fogalma megszűnik, helyette a forgalmi sávok használatának szabályai lesznek.



- ▶ Biztonság - fluoreszkáló neonsárga keret



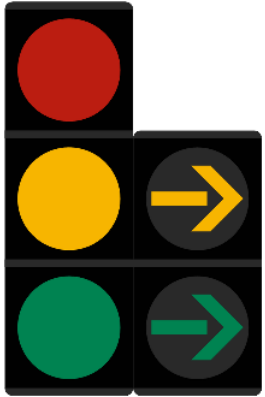
- ▶ Ideiglenesség - sárga keret és fekete él



- ▶ Kerékpáros létesítmények - zöld keret és sárga él



- ▶ Gyalogos létesítmények - fehér keret és piros él



- ▶ kiegészítő jelző (sárga fényjelzéssel átmeneti jelzés adható)



- ▶ becsatlakozáshoz gyorsítósáv áll rendelkezésre



- ▶ becsatlakozáshoz gyorsítósáv nem áll rendelkezésre



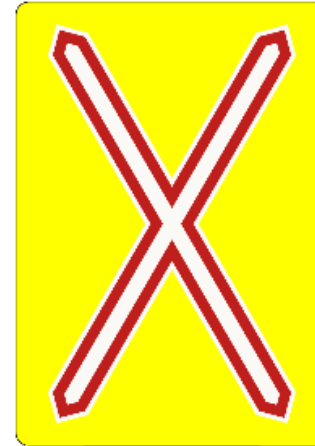
- ▶ becsatlakozáshoz külön forgalmi sáv (43. ábra) áll rendelkezésre



- ▶ Harckocsik



- ▶ katonai járművek számára jelzi a követendő útirányt



- ▶ „Azonosító” és „QR-kód” kiegészítő tábla azt jelzi, hogy a vasúti átjáró meghibásodása vagy haváriahelyzet esetén az üzemeltetőt milyen módon lehet értesíteni

Hogyan jut el az új KRESZ a közlekedőkhöz?

Széleskörű, többcsatornás szemléletformálás

- Országos tájékoztató és szemléletformáló kampány
- Online és offline kommunikációs terek egyidejű megnyitása
- Digitális tudásfrissítő felületek minden közlekedő számára
- Tematikus edukációs programok közlekedési módonként

Minden közlekedői réteg elérése

- Gyalogosok
- Kerékpárosok és mikromobilitási eszközt használók
- Gépjárművezetők
- Hivatásos járművezetők
- Idősek, fiatalok, fokozott figyelmet igénylő közlekedők

A meglévő együttműködési hálózat aktiválása

- Több mint 100 szakmai és civil szervezet
- Több száz szakértő és gyakorlati szereplő
- A társadalmasításban részt vevő partnerek bevonása
- Az eddig kialakított kommunikációs csatornák megerősítése

Országos jelenlét – Vármegyei Fórumok

- Az ország teljes területén személyes tájékoztatási lehetőség
- Interaktív fórumok a tudás átadására
- Gyakorlati kérdések megválaszolása
- Tudásfrissítés minden érintett számára

Tranzitút-hálózat használata 2026. január 1-jétől

Jogszabályok:

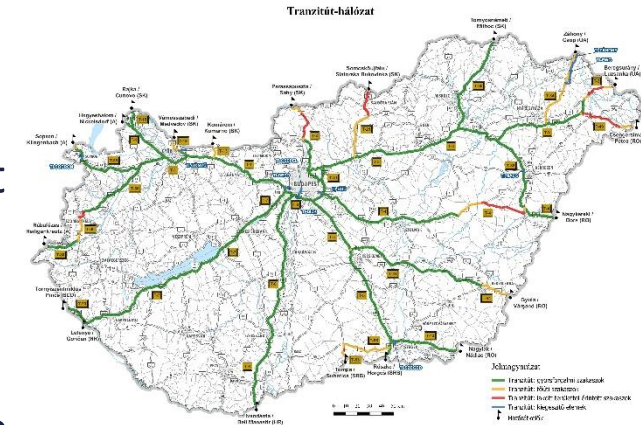
- a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 3/A.§-a
- a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.8.) KPM-BM együttes rendelet
- az útügyi igazgatásról szóló 26/2021. (VI. 28.) ITM rendelet

Célok:

- a nemzetközi tranzitforgalom korlátozása és kijelölt tranzitút-hálózatra terelése,
- lakott területek védelme a nehéz tehergépkocsik forgalmának csillapításával,
- a nehéz tehergépkocsi-forgalom gyorsforgalmi úthálózaton tartása a közlekedésbiztonság, zajterhelés és környezetterhelés csökkentése érdekében.

A tranzitút-használati kötelezettség hatálya:

- 20 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meghaladja,
- Magyarország államhatárát közúton átlépi, azaz nemzetközi forgalomban közlekedik,
- magyarországi célállomással nem rendelkezik, azaz tranzitforgalomban közlekedik.



Példák a tranzitút-használati kötelezettségekre

Össztömeg	Magyarország határát átlépi	Magyarországi célállomásra közlekedik (fel- vagy lerakó, vagy telephely)	viszonylat (példa)	fuvarozó honossága	kötelező tranzitút- és a tranzitúthoz csatlakozó határátkelő használat
20 tonna alatt	nem releváns	nem releváns	nem releváns	nem releváns	nem
20 tonna felett	igen	nem	ES → RO	nem releváns	igen
	igen	igen	ES → RO	nem releváns	nem
	igen	igen	TR → HU	nem releváns	nem
	igen	igen	HU → TR	nem releváns	nem
	nem	igen	HU → HU	nem releváns	nem



ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI
MINISZTERIUM

Köszönöm a figyelmet!