

**Néhány észrevétel
villamosok elsőbbségével
és felszerelésével kapcsolatban**

IRTA: DR. IRK FERENC

Mikor van a villamosnak elsőbbsége?
A kérdést igen sok járművezető teszi fel magának, amikor közlekedése során villamossal találkozik. A mai, egyre teltebb közlekedési viszonyok között azonban a kérdés megválaszolására sokszor csak a *másodperc tört része* áll rendelkezésre. E rövid idő alatt pedig, ha előzőleg nem rögzítette megfelelően, s főleg helyesen az idevonatkozó jogszabályt, vajmi kevés az esélye, hogy baleseti veszély létrehozása nélkül megoldja a feladatot. Ennek bizonyítására álljon itt néhány statisztikai adat:

Míg 1967-ben a villamosbalesetek száma 1890 volt, addig ez a szám 1968-ra 2041-re növekedett. Ezzel egyidejűleg a sérültek száma 838-ról 931-re (ez utóbbi 24 halálos, 236 súlyos, 671 könnyű kimenetelű baleset volt) emelkedett. 1968-ban 877 455 forint kár keletkezett.¹

Nehezíti a döntést az is, hogy még szakmai körökben is erősen vitatott a bizonyos szituációkban való helyes megoldás. A jelenlegi KRESZ az egyértelműség terén talán e kérdésben hagy legtöbb kívánnivalót maga után. Az új keretszerződés sem tartalmaz e téren részletesebb szabályokat. A *jogbizonytalanságot* igazolja az is, hogy bár több felsőbbirásági ítélet született e probléma kapcsán, azok közül egy sem került a Büntetőjogi Döntvénytárba köve-

tendő példaként. Tekintettel arra, hogy rövidesen sor kerül a KRESZ módosítására, a felvetett kérdés tisztázásához segítséget kívánunk nyújtani.

A kérdés részletes elemzése előtt célszerűnek látszik az idevonatkozó közlekedési jogszabályok ismertetése.

10. § „A KRESZ alkalmazása szempontjából:

a) *közút*: a gyalogosok, járművek és állatok közlekedésére szolgáló közterület (út, utca, tér, közúti híd, alagút, aluljáró stb.), a zártpályás villamos és vasúti pályatest kivételével;

b) *víltst*: a közútnak a járművek és állatok közlekedésére szolgáló része;”

11. § „A KRESZ alkalmazása szempontjából:

a) *jármű*: a közúti forgalomban részt vevő szállító eszköz (gépjármű, pótkocsi, szekér stb.) kivéve a betegelő- és gyermekkocsikat, talicskákat és hasonló, nem a közúti közlekedés céljára szolgáló eszközöket;

b) *villamos*: a közúton elhelyezett és vasúti pályaként meg nem jelölt sínpályán közlekedő jármű.”

49. § (3) „Villamossal párhuzamosan haladó vagy a vágányok mellett megálló járműnek olyan távolságot kell tartania, amely a villamos biztonságos elhaladását lehetővé teszi.” (4) „Útkereszteződésben az áthaladási elsőbbségre vonatkozó szabályok (55. §) irányadók a villamosra is. Egyéb helyeken járművel a villamosra ráhajtani csak a villamosközlekedés zavarása nélkül és csak akkor szabad, ha mind a közeledő, mind a távolodó villamos olyan távolságra van, amely a szabad kilátást és a biztonságos áthaladást lehetővé teszi.”

52. § (1) „Járművel az egyenes haladási iránytól eltérni, a menetirányt megváltoztatni — ideértve az egyik forgalmi sávból a másikba való áttérést is — csak akkor szabad, ha a vezető meggyőződött arról, hogy ez a közlekedés más résztvevőit, elsősorban az igénybe venni kívánt

1. BKV-tájékoztató a közlekedési balesetekről. 1968.

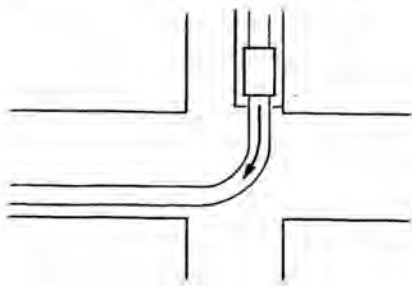
forgalmi sávban haladó járműveket a közlekedésben nem zavarja."

53. § (5) „A balra nagy ívben bekanyarodó jármű — ha az 55. § (1) bek. b) pontjából más nem következik —, nem akadályozhatja az útkereszteződésnél áthaladó gyalogosoknak és az úttesten vele szemben egyenes irányban haladó vagy jobbra bekanyarodó járműveknek és a villamosoknak a forgalmát.” (6) Várakozó vagy megállóhelyről elinduló jármű vezetője elsőbbséget köteles biztosítani a forgalomban folyamatosan haladó járműveknek.

55. § (1) bek. b). Egyenrangú útkereszteződésben annak a járműnek van elsőbbsége, amely jobb kéz felől érkezik, függetlenül attól, hogy a jobb kéz felől érkező jármű milyen irányban kíván tovább haladni; a megkülönböztetett gépjárműveknek és a villamosnak azonban akkor is áthaladási elsőbbsége van, ha bal kéz felől érkezik.

A továbbiakban néhány konkrét példa kapcsán kívánunk rámutatni a jelenlegi szabályozás hézagaira, valamint a javasolt megoldási módokra.

Először a zártpálya problémáiról szólnunk. Mint a már idézett szabályokból kitűnik, a zártpálya nemcsak a közútnak, de még az úttestnek sem része. Tekintettel arra, hogy a KRESZ a közutat igénybevevő járművek vezetőinek készsült, aligha lehet kétséges, hogy a zártpályáról a közútra kihaladó (kanyarodó) villamos hátrányban van az ott folyama-

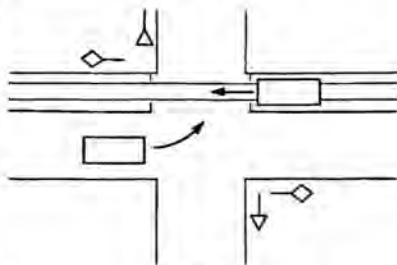


1. sz. ábra

tosan közlekedőkkel szemben. E probléma több variációban merül fel.

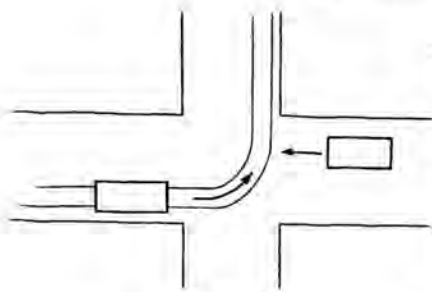
1. Amikor a zártpályáról kihaladó villamos a közúton folytatja útját. (1. sz. ábra) Ez esetben — véleményünk szerint — a villamos bármely más járművel szemben hátrányban van. Ezért nem kell hogy megadja az elsőbbséget még a tőle bal kéz felől jövő járművezető sem.

2. Sokkal bonyolultabb a kérdés, és fenti elv nehezen alkalmazható az esetben, amikor a főútvonal egyik vagy mindkét oldalán a zártpályán futó villamos és a főútvonalról a mellékútvonalra (vagy a mellékútvonalról főútvonalra) kanyarodó jármű találkozásáról van szó. (2. sz. ábra) Ha az idevonatkozó elvet következetesen kívánnánk alkalmazni, a villamosvezetők járművet csak minimális sebességgel vezethetnék, hiszen minden 100—200 méter távolság megtétele után fel kellene készülniük arra, hogy elsőbbségadás céljából járművet meg kell állítaniuk. Véleményünk szerint — ahol fedezőjelző lámpa elhelyezése nem indokolt — a nemzetközileg elfogadott, a villamos elsőbbségét biztosító helyzetábrát kellene a vágyány mindkét oldalán elhelyezni. Ez szabályozás az „elsőbbségadás kötelező” tábla, benne vagy alatta, kiegészítő táblán villamost ábrázoló rajzzal.



2. sz. ábra

Rendkívül megoszlanak a vélemények az útkereszteződésben kanyarodó villamos és a vele szemközti, egyenes irányban haladó jármű áthaladási elsőbbségét illetően (3. sz. ábra) A két alapvető álláspont indokai a következők:



3. sz. ábra

1. A balra kanyarodó villamos itt nincs hátrányban a vele szemben egyenesen haladó járművel szemben, mert egyéb járművel a villamosra ráhajtani csak akkor szabad, ha a villamos-közlekedést ezzel nem zavarja.²

2. Egyenrangú útkereszteződésben a balra kanyarodó villamos hátrányban van a vele szemben, de egyenes irányban haladó, illetőleg a jobbra kanyarodó járművel szemben, mivel a KRESZ 49. § (4) bek., 53. § (5) bek., és 55. § (1) bek. b) pontjának együttes értelmezése esetén ez a megoldás a helyes.³

(Az 1968-ban megjelent Lökös—Mészáros—Sipos: KRESZ vizsgálvaanyag c. könyv e problémával nem foglalkozik.)

Mindezekből világosan kitűnik, hogy két alapvető szemléletbeli különbséggel állunk szemben. Az 1. pont alatti állásfoglalás kizárólag a KRESZ 49. § (4) bekezdésében foglalt szabályt tartja szem előtt, míg a 2. pont alatti igyekszik az idevonatkozó paragrafusokat összevetni, s annak alapján levonni a végkövetkeztetést. A magunk részéről az utóbbi megoldást tartjuk helyesnek, az alábbi indokok alapján:

a) Az 1. pontbeli megoldást magukévá tevők tévesen értelmezik a hivatkozott 49. § (4) bekezdést. Nem szabad elfelejtenünk, hogy az 1962-ben elfogadott KRESZ minden lehetséges szám szerű meghatározást kihagyott a jogszabály rugalmasabb alkalmazhatósága érdekében. Így

nemcsak egyes sebességkorlátozásokat szüntetett meg, hanem távolsághatárolásokat is. A módosított szabályok közé soroljuk a 49. § (4) bekezdés második mondatában levőket is. Mint ismeretes, az 1962 előtti jogszabályok előírták, hogy az egyenesen haladó villamos előtt és mögött hány méter távolságra kereszthették a közúti járművek a villamosvágányokat. Ez a szabály azonban csak az egyenes irányban haladó villamos előtt és mögött elkanyarodó, megforduló, illetőleg a villamosvágányt folyamatosan haladás céljára igénybe venni kívánó járművek vezetőire vonatkozott. [A 49. § (4) bek. bevezetőben már idézett rendelkezés a KRESZ-szel kapcsolatos felfogás megváltozása során nyilvánvalóan e rendelkezést kívánja felváltani. Ezt igazolja az a szerkezeti megoldás, hogy az említett bekezdés első mondata az „útkereszteződésben, míg a második az „egyéb helyeken” való teendőket írja elő.]

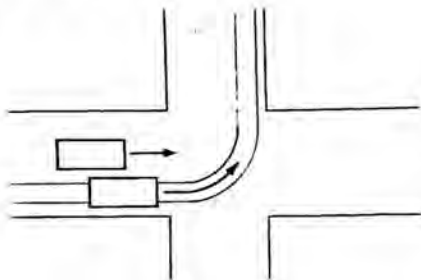
b) Ezen túlmenően is a KRESZ idevonatkozó rendelkezéseinek együttes értelmezése esetén a 2. pontban foglaltakat kell magunkévá tennünk. Meg kell állapítanunk, hogy a 49. § (4) bek. semmivel sem erősebb jogszabály, mint az 53. § (5) bek. Mindkettő — mint az útkereszteződés legfőbb rendelkezésére — az 55. § (1) bek. b) pontjában foglaltakra hivatkozik. Ez azonban csak az útkereszteződésben bal, illetve jobb kéz felől érkező villamosokkal való találkozás esetén írja elő a teendőket, azaz csak ez esetben biztosít áthaladási elsőbbséget a villamosnak. Nem ad azonban iránymutatást az egymással szemközti közlekedő villamos és egyéb közúti jármű találkozására. Az a) pont alatt mondottak figyelembevételével nyilvánvaló, hogy útkereszteződésben kanyarodás alkalmával, ha a két jármű egymással szemben halad, a kanyarodás általános szabályai, azaz az 53. § (5) bekezdésben írtak alkalmazandók, melyek szerint a balra kanyarodó jármű köteles elsőbbséget biztosítani a vele szemben egyenes irányban haladónak. Ezt az elvet kell akkor is szem előtt tartanunk, amikor az úttest közepéről útker-

2. D. Jónay—Márkos: A közúti közlekedés rendje „KRESZ vizsgálvaanyag”. Budapest, 1963. 122. oldal.

3. A KRESZ vizsgálvaanyag 154. Tájékoztató állásfoglalása. Autó Motor, 1967. 7. szám 23. oldal.

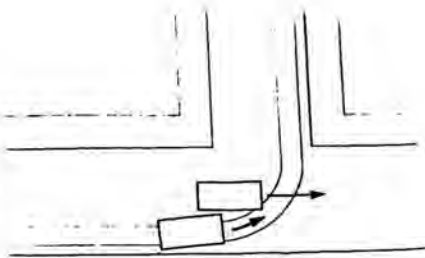
reszteződésben kanyarodik el a villamos egyik utcából a másikba.

A továbbiakban célszerű megvizsgálni, hogy mi a teendő a kanyarodó villamos és a villamossal azonos irányban haladó, menetirányt nem változtató jármű találkozásánál. (4. sz. ábra)



4. sz. ábra

a) Ezzel összefüggésben idézzük a Legfelsőbb Bíróság konkrét ügy kapcsán hozott állásfoglalását, annál is inkább, mivel az állásfoglalást elvi jellegűnek tarthatjuk. Az 5. sz. ábrán látható összeütközés esetén a főútvonalról elıkanyarodó villamos és a főútvonalon továbbhaladni kívánó autóbusz összeütközéséről van szó. A Legfelsőbb Bíróság az autóbusz vezetőjét tette felelőssé az esemény bekövetkezéséért, mert álláspontja szerint a „vábéli esetben a KRESZ 49. § (4) bekezdésének második mondatában előírt tilalom megszegésével hajtott rá a villamosszóra”. A már ismertetett indokok alapján nem lehet kétséges, mennyire helytelen ez a merev felfogás. Az ítélet hivatkozik a FAÜ KRESZ szakoktatás egyik anyagát képező könyvre, ami szerint szakkörökben vitatott a fenti helyzetben az elsőbbség kérdése. Ugyanez a szakkönyv azonban világosan — és tegyük mindjárt hozzá: helyesen — kimondja, hogy a kanyarodó villamos előnyt köteles biztosítani a főútvonalon haladó járműveknek.



5. sz. ábra

Pusztán e világosan szövegezett utómondatot figyelembe véve is nyilvánvalóan helytelen volt a gépkocsivezetési eseménybeli felelősség megállapítása. A forgalmi helyzetet ugyanis az oktatási könyv egyértelműen szabályozottnak kinti. Az ítélet indoklása — arra való kintettel, hogy az 55. § erre a forgalmi helyzetre nem ad rendelkezést — a 49. § (4) bek. második mondatára utal, állapítva, hogy nem helyes az az állítás, miszerint ez a mondat csak az azonos irányban haladó villamosokra vonatkozik. Előző indokaink alapján nyilvánvaló, hogy ez a megállapítás nem áll.

A már említett „egyéb helyeken” fel egyértelműen az útkereszteződéskülső helyeket jelenti. Azt is már tettük, hogy az 55. §-ban nem szabályozott forgalmi helyzetekben korántsem kell egyértelműen a 49. § (4) bekezdésben foglaltakat alkalmazni. Ez az állítás — elvileg — egyezik a korábbi ismertetett felfogással, de merőben téves az összes többi napvilágot nézettel.

Visszatérve a 4. ábrán látható helyzetre, véleményünk szerint a KRESZ 53. § (5) bekezdésben foglaltakra hivatkozással — amely korántsem kivételt a villamos vonatkozásában villamosnak kell elsőbbséget biztosítani az egyéb járművek számára.

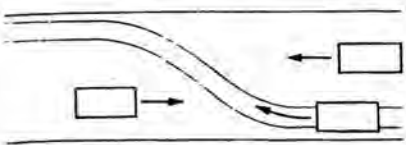
b) Bonyolítja a problémát még a lehetőség, hogy a kereszteződésben járató villamos elıkanyarodik, míg

egyenesen halad tovább. A Legfelsőbb Bíróság állásfoglalását elfogadva, a helyismerettel nem rendelkező járművezető a 3.,

5. sz. ábrán látható forgalmi helyzetekben járművét lassítani, esetleg megállítani kényszerülne addig, míg nem tisztázódik a villamos továbbhaladási iránya. Napjaink forgalmi viszonyai között azonban ez rendkívüli balesetveszéllyel járna, hiszen a helyismerettel nem rendelkező járművezetőt — aki a villamos mögött halad — ez a számára indokolatlan fékezés váratlanul éri. A legtöbb villamos ugyanakkor a menetirányváltást jelezni sem tudja.

*

Mindezek után felmerül az a kérdés, vajon miképp alakul az elsőbség, ha a villamos és közúti jármű haladási iránya ugyanazon útvonalon keresztezi egymást úgy, hogy a villamos az úttest egyik oldaláról a másikra tér át, míg a másik jármű menetirányt nem változtat. (6. sz. ábra) Lényegében ugyanezzel a problémával állunk szemben, ha a villamos — egy vágánypár esetén — a kitérő sínpárját veszi igénybe. (Utalva a KRESZ 52. § (1) bekezdésben foglaltakra úgy véljük, nem lehet életszerű, hogy a villamos ebben az esetben elsőbség adására kötelezett jármű.)



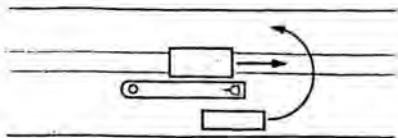
6. sz. ábra

E felfogást teszi magáévá az F.2-es tasítás is, amikor kimondja, hogy a villamosmal párhuzamosan, vagy vele szembeeső irányban haladó járművel elsőbségük van az úttest közepéről szélére és viszont kanyarodó villamosokkal szemben. Jelenlegi közlekedési viszonyaink mellett, különösen kitérőben ainyarodás esetén, nem várható el a közúti járművek vezetőitől, hogy megvárják,

a menetirányát esetleg nem is jelző villamos milyen irányban kíván továbbhaladni.

*

Végül még egy közlekedési szituációval kapcsolatban kívánjuk véleményünkét kifejteni. Ez pedig az elsőbség, a megállóból kiinduló villamos vonatkozásában. (7. ábra)



7. sz. ábra

a) Utalni kívánunk a KRESZ 53. § (6) bekezdésben foglaltakra, melyek szerint a megállóból kiinduló jármű vezetője elsőbséget köteles biztosítani a közlekedésben folyamatosan részt vevő járműveknek. Álláspontunk szerint a forgalom gyorsítására irányuló, szükségszerű irányzat érvényre juttatásával elvileg megegyezik az a követelmény, hogy az álló járművel szemben előnyt élveznek a mozgásban levők. Ez a felfogás a villamosközlekedés vonatkozásában annál is inkább megalapozott, hiszen az újabb típusú villamosszerelvények megállóból való kiindulását semmi sem jelzi. (Régi szerelvényeknél a berregő jelző megszólalásával együtt a kocsik külső oldalán vörös fény mutatja az indulást.)

b) Ugyanez a probléma jelentkezik a körforgalom előtti (vagy a körforgalomban létesített) megállóból kiinduló, a körforgalmat keresztező villamos és a körforgalomban haladó egyéb jármű találkozása esetén is. A KRESZ 52. § (2) bekezdése ugyan elsőbséget biztosít a körforgalmat keresztező villamosnak az egyéb járművekkel szemben, azonban véleményünk szerint ezt a szabályt is rugalmasan kell értelmezni. Ez azt jelenti, hogy a villamos a megállóból kiinduláskor — az a) pont elején említett indokokra tekintettel — elsőbséget kell hogy biztosít-

son a körforgalomban folyamatosan haladó járműveknek. A megálló helyének gondosabb megválasztásával e probléma ki is küszöbölhető. Az a) pont alatt vázolt esetben a villamosmegálló előtt záróvonal felfestésével megtiltható a járművek kanyarodása, s lehetővé tehető a villamos zavartalan indulása. A b) pont alatt írtakra pedig az adhat megoldást, ha a megállót a körforgalom után, illetve előtte több méter távolságra helyezik el.

Véleményünk szerint a fenti problémák végleges megoldását az adhatja meg, ha a jelenleg kidolgozás alatt álló, a majdan hatályba lépő új KRESZ e kérdésekben is világosan és egyértelműen állást foglal.

A villamosok felszerelésének hiányosságairól

A villamos felszerelésével kapcsolatos előírásokat a KRESZ-Függelék harmadik részének kellene tartalmaznia. Sajnálatos módon azonban ez a közúti járműtípus a „Járművek felszerelése” c. részből kimaradt. Pedig a forgalom biztonsága érdekében kifejtett küzdelem során meg kell követelnünk, hogy a villamosokat is ellássák olyan alapvető berendezésekkel, amelyek nélkül ma már zavartalanul úgyszólván lehetetlen részt venni a forgalomban.

Az előzőekben már röviden utaltunk arra, hogy elengedhetetlenül szükséges az, hogy a villamosvezető is jelezze menetirányváltóztatási szándékát. A KRESZ II. a) és b) pontjának egybevetése esetén nem lehet kétségünk afelől, hogy a villamos: jármű. Márpedig a KRESZ 65. § (1) bekezdése egyértelműen leszögezi, hogy az a járművezető, aki járműve menetirányának megváltoztatására készül, kellő távol ágból, kellő ideig, jól látható irányjelzést köteles adni. Ezen előírásnak azonban csak az újabb típusú, UV, illetve c. uklós villamosok vezetői tehetnek eleget, hiszen a régebbi villamosoknak irányjelző készüléke nincs. Pedig többségben ezek a kocsi típusok vannak, és jó ideig lesznek is forgalomban. Megemlítjük, hogy a környező országokban is nagy számban vesznek részt régi típusú villamosok a

forgalomban, azonban ezeket is felszerelték villogó irányjelzővel.

Ugyancsak nagy szükség van arra, hogy valamennyi villamost ellássák visszapillantó tükörrel. A jelenlegi tükörök azonban — amelyeket a kalauz nélküli, önindító rendszer bevezetésével folyamatosan szereltek fel — csak a felleszállás befejeződésének ellenőrzésére alkalmasak. Kis látómezejük miatt a villamostól 5—10 m-re oldalirányban zajló forgalom ellenőrzésére nem megfelelők. A már hivatkozott F. 2-es utasítás 93. pontja ugyan előírja, hogy a villamosvezető a járművön elhelyezett visszapillantó tükör segítségével a kanyarodás veszélytelenségéről győződjön meg, e rendelkezést azonban a jelen körülmények között legtöbbször esetben nem lehet betartani.

Íú a hővelkező megoldás valamelyike segítené. Az első, hogy két szorosan egymás mellé elhelyezett tükör egyikéből a vezető közvetlenül a kocsi mellett, a másikkól pedig a villamostól távolabb történeteket ellenőrizhetné. (A látómező kb. kétszeresére növekszik.) A másik megoldás az, amit NDK-ban alkalmaznak, hogy az állandó (fix) tükör mellett egy másik, hosszabb karra szerelt tükör segítségével — amelyet a vezető szükség esetén a kocsi belsőjében levő vezetőállásból mozgathat győződjön meg a menetirány-változtatás veszélytelenségéről.

Nem megfelelő a jelenlegi villamosok külső világítása sem. Még a legújabb villamoskocsik sincsenek ellátva olyan fénycsórókkal, amelyek a kellően meg nem lágtított útvonalakon balesetmentes közlekedést lehetővé tennék. A villamosokon jelenleg rendszeresített első világítás csak jelzőfénynek alkalmas. Nem felel meg annak a követelménynek, hogy a villamos előtt féktávolságig, vagy azon valamivel túl az úttestet, illetve a pályát bevilágítsa. Gyakorlatilag a villamosvezetők szürkülettől napkelteig „vakon” vezetnek, hiszen csak a vágányokon visszatükröződő fényből tudnak arra következtetni, vajon nincs-e akadály előttük. Ez pedig azt jelenti, hogy ha eleget kívánnak tenni annak az előírásnak, miszerint a jármű

sebességét úgy kell megválasztani, hogy ne igényeljen nagyobb féktávolságot, mint amekkora a belátható útszakasz hossza, a járműveket sok útvonalon csak lépésben vezethetnék.

Hivatalos mérések szerint is fékberendezéstől függően optimális viszonyok között (száraz, vízszintes pálya) pl. vészfékezéssel 20 km/ó sebesség mellett 16, illetve 11 méter; 40 km/ó esetén 52, illetve 32 méter; 60 km/ó sebességnél 108, illetve 63 méter megtétele után lehet csak a villamost megállítani.⁴ E néhány adat ismeretében nyilvánvaló, hogy sok útvonalon még a 20 km/ó sebesség is túlzott. Márpedig egyre több olyan villamos kerül forgalomba, amely a 40, sőt a 60 km/ó elérésére is képes. Sürgősen intézkedni kellene, hogy a villamosokat is ellássák gépkocsikhoz hasonló nagyteljesítményű természetesen tompítható) fényzőrókkal.

A balesetmentes közlekedés érdekében szükséges az is, hogy valamennyi villamost ellássák elektromos motorral működtetett

ablaktörlővel. A jelenlegi, régebbi típusú kocsikra felszerelt kézi működtetésű ablaktörlő, rossz látási viszonyok mellett teljesen elégtelen. Ezenkívül a törlő kezelése az egyre nehezebb forgalmi viszonyok között közlekedő villamosvezető figyelmét is szükségtelenül elvonja.

Mivel a modernebb típusú villamoskocsik fékhatása sokkal jobb mint a régebbieké, szükségesnek tartjuk, hogy legalább az UV, a csuklós, valamint a jövőben forgalomba kerülő villamoskocsikat kötelezően lássák el féklámpákkal. A külföldi tapasztalatok is bizonyítják, hogy a közlekedés többi résztvevőjének ez nagy segítséget jelent.

Meg kívánjuk még említeni, hogy a villamosok összetételéhez képest a most felszerelt felszerelések filléres cikkeknek tekinthetők. A hazai gépkocsiknál alkalmazott szerelvények pedig átalakítás nélkül felszerelhetők a villamosokra is, tehát típusfejlesztést sem igényelnek. Úgy véljük, hogy az általunk hiányolt, illetőleg javasolt megoldások jövőbeni alkalmazása nagymértékben elősegítheti a forgalom biztonságosabbá tételét.

⁴ A FVV Forgalmi Dolgozók Kézikönyve. Budapest, 1968. oldal.