ELSŐBBSÉGET ADUNK!

(A „Közlekedés földi folyosóban" c. cikksorozatunkat a 19-es témakörhöz tartozó elsőbbségadás kérdéseivel folytatjuk)

XVI. rész

— *Közismert, hogy elsőbbséget legtöbbször útkereszteződésben kell adnunk. Ennek előfeltétele, hogy helyesen soroljunk be e helyeken. Itt melyek a legfontosabb tudnivalók?*

Először is tudni kell, hogy nem minden közlekedési résztvevőnek és nem mindig kell besorolni az útkereszteződések előtt. Ezt azért szükséges hangsúlyozni, mert többször láthatjuk, hogy a járművet toló személyek — nem egyszer a meghibásodott gépjárművet toló személyek is — besorolnak az útkereszteződésekbe. Tehát az útirányukat balra folytatni kívánók pl. az e célra szolgáló sávba. Jól tudjuk, hogy ez a forgalmat mennyire akadályozza, s hogyan csökkenti a kereszteződés átbocsátó képességét. Az ilyen járművel nem szabad besorolni. Még akkor sem, ha ezt így a KRESZ nem tiltja. Az ilyen besorolás ugyanis akadályozás, ami viszont általában (a külön kiemelt eseteket kivéve mindig) tilos. Ehelyett az úttest szélén haladva kell lehetőség szerint mielőbb olyan helyet találni, ahol a jármű nem zavarja a mozgó forgalmat. Főútvonalról az ilyen járművet mielőbb el kell távolítani. Ha a járda elég széles, oda kell feltolni. Lakott területen kívüli főútvonalon pedig mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy az elromlott jármű ne maradjon az úttesten. Utkereszteződésben itt méginkább a jobbra húzódást és a jobbra bekanyarodást kell választani.

— *Előfordul — különösen olyan helyeken, ahol az autóbusz, a trolibusz jobbra kanyarodásával is számolni kell —, hogy az útkereszteződés előtt a jobb szélső, útburkolati jelekkel a jobbra kanyarodók számára (vagy azok részére is) kijelölt bekanyarodási hely elegendő széles ahhoz, hogy két személygépkocsi egymás mellett biztonságosan felálljon. Megtehető-e ez?*

Ebben az esetben alapszabály, hogy a szorosan a járda mellé állót a beljebb álló a jobbra bekanyarodásnál nem veszélyeztetheti. Ha azonban a bekanyarodás után eltérő forgalmi irányok követhetők: az eredetileg egymás mellé

besorolt járműveknek úgy kell elhelyezkedniük, hogy folyosóik egymást ne keresztezhessék. Ne feledjük, hogy egyetlen forgalmi sávon belül két személygépkocsi soha nem előzheti meg egymást! Az említett megoldás épp ezért csak akkor tekinthető szabályosnak és veszélymentesnek, ha az útburkolati jelekkel megjelölt forgalmi sáv valóban elég széles két járműnek (beleértve azok biztonsági folyosóit is), és ha ezek közül az egyik tartósan (pl. a jelzőlámpa szabad jelzésére várva) áll.

– *Ismeretes, hogy balra általában a látható vagy a képzeletbeli felezővonal mellé húzódva kell kanyarodni. Előfordul azonban, hogy ez bármi oknál fogva (mert havas az úttest, mert a felezővonalat fel sem festették stb.) nem látszik.*

A jószemű autósnak ez a feladat általában nem okoz gondot. Becslés alapján kell megállapítanunk, hogy nagyjából hol van az úttest közepe, s amellé kell húzódnunk. Némileg változik a kép, ha az úttest a kereszteződésben tölcsérszerűen kiszélesedik. Ebben az esetben a felezővonal helyét az úttestnek a betorkollásban fennálló tényleges szélessége határozza meg. Ha tehát az úttest a kereszteződésben valóban erőteljesen kiszélesedik, akkor ez a legszélesebb hely az irányadó. Egyetlen kivétel azonban itt is van: a képzeletbeli felezővonalhoz besoroló jármű ennek során az úttestnek közvetlenül az útkereszteződés előtti kiszélesedése miatt nem kerülhet át a szembejövő forgalom számára fenntartott úttestfélre, azaz a menetirány szerinti baloldalra.

– *Már eddig is többször szó volt arról, hogy bizonyos járművek folyamatosan csak az úttest szélső folyosójában haladhatnak. Ezek esetében különösen életszerű a kérdés: mikor húzódik valaki kellő távolságban besorolás céljából a felezővonal mellé?*

A válasz sajnos – mint már eddig is oly sokszor – csak „rugalmasan" adható meg. Akkor, ha az útkereszteződés előtt, ahhoz sem túl közeli, sem túl távoli szakaszon történik ez meg. Ez a távolság elsősorban két tényezőtől függ: a forgalom sűrűségétől és a járművek – köztük a beljebb vagy hátrább haladók – sebességétől. A besorolás helyét határoló záróvonalig azonban a besorolást mindenképpen be kell fejezni.

– *Gyakori – különösen hazánkban –, hogy a valamelyik folyosóban folyamatosan haladó járművek vezetői egész egyszerűen nem engedik be a másik folyosóból áthajtani szándékozókat maguk közé. Sok teherautóvezető is erre hivatkozva halad folyamatosan a belső sávban vagy sávokban.*

Sajnos ez az állítás teljes mértékben igaz. Vannak, akik kifejezetten sértésnek veszik, ha egy pillanatra le kell vegyék lábukat a gázpedálról. Ha a besorolás irányváltoztatással jár, a mögöttes forgalom veszélyeztetése és akadályozása mindig tilos, viszont az indokolt mértékű zavarást az irányváltoztató mögötti vezetőnek zokszó nélkül el kell tűrnie. Márcsak azért is – ha már egyeseknél emberségre, megértésre nem lehet számítani –, mert ez a KRESZ-ből eredő kötelessége. Aki tehát csak gázelvétellel vagy enyhe mértékű fékezéssel járó sebességcsökkentésre kényszerül, az semmiféle jogáról nem mond le. Ezt tehát az irányt változtatónak nem kell kérnie. (Megköszönnie sem kell, bár nálunk ma még illő.) Arra sem kell várnia, hogy a korábbi haladási irányát meg nem változtató fény- vagy kézjelzéssel adja partnere tudtára „nagylelkűségét". (Mindez nem jelenti annak tilalmát, hogy a nagyobb biztonság és a forgalom zavartalansága érdekében az irányt változtatni kívánót egyértelműen tájékoztassuk szándékunkról.)

– *Szakemberek azt állítják, hogy nálunk viszonylag igen sok az elsőbbség meg nem adásából származó baleset. Ahhoz képest, hogy milyen kevés „jobbkezes" kereszteződésünk van, e helyeken is aránylag gyakran csattannak össze a kocsik. Mi ennek az oka?*

Az utóbbi esetben fontos háttérok, hogy az ilyen útvonalakon általában gyér a forgalom. A járművezetők többsége – mielőtt balesetnek lesz részese – általában már sokadszor hajt át a kereszteződésen. Megszokja, hogy jobbról sohasem szokott jönni jármű. Ezért lassanként veszélytudata a minimumra csökken, s egy idő után olyan sebességgel közelíti meg a kereszteződést, mintha jobbról nem is kellene járműre számítania. Tehát – miként a közlekedési balesetekben csaknem mindig – ezúttal is nem a szabályokban azok tudásában van a hiba, hanem az előírások könnyelmű, nagyvonalú kezelésében.

Az is megfigyelhető, hogy az autósok egy része noha feszülten figyel jobbra, de a kereszteződést mégis olyan sebességgel közelíti meg, amely mellett idejében biztosan nem tudna megállni. Ez egyébként főleg a kezdő vezetők tulajdonsága. Még nincs fogalmuk – mert nem tanították meg nekik – a veszély felbukkanása (esetünkben a jobbról jövő jármű megpillantása), az észlelés és a cselekvés elhatározása között eltelt idő, valamint a döntés és a jármű megállíthatósága közötti út- és időszükségletek összefüggéseiről. Nem tudják azt sem, hogy két jármű mennyi idő alatt érhet el egyazon pontot. Jól tudjuk, hogy a gyakorlott vezetők nem méterekben, hanem sokkal inkább tapasztalati úton, időmúlással „mérnek". Sok ezer kilométer megtétele után kialakult készségeik segítenek a gyors döntésben: fékezni vagy éppen gázt kell-e adni a veszély észlelésekor. Senki nem bízhat abban, hogy a gyér forgalmú útkereszteződésben épp akkor nem fog jármű jönni, amikor ő halad át rajta. Ettől függetlenül, a jelenlegi helyzethez az a vezető alkalmazkodik helyesen, aki nemcsak jobbra figyel, hanem balra is.

– *Ha nem főútvonalon haladok, a jobbról jövőnek mindig elsőbbséget kell adnom?*

Kivételek most is vannak. Így a jobb kéz felől érkezőnek nincs elsőbbsége abban az esetben, ha kijelölt várakozóhelyről (autóparkolóból) vagy más, útnak nem minősülő területről (pl. útpadkáról vagy leállósávról) hajt az úttestre.

– A jobbról érkezőnek bármilyen sebesség mellett elsőbbsége van?

Elvileg igen. Ha azonban az elvileg elsőbbséggel rendelkező szabálytalanul, tehát az adott útvonalon engedélyezett maximális sebességnél nagyobb és teljesen észszerűtlen tempója alappal tévesztette meg az elsőbbség megadására kötelezett jármű vezetőjét a közeledő jármű távolságának és a kereszteződésbe való érkezési idejének megítélésében: az elsőbbségadásra kötelezett mentesülhet a felelősségre vonás alól. Az is előfordulhat, hogy ilyen esetben az elvileg elsőbbséggel rendelkező közrehatását a balesetet okozó javára ítélik meg.

– Vannak olyan útkereszteződések, amelyekben még megállás esetén sem lehet féktávolságon kívül észlelni az elsőbbséggel rendelkező járművet!

Tekintettel arra, hogy a jog lehetetlent senkitől sem szokott kívánni: az egyenrangú útkereszteződésbe a balról érkező behajthat, ha az útkereszteződés elérésekor a jobbról jövő jármű az út vonalvezetése miatt nem látható. Ugyanez a helyzet,akkor is, ha közlekedésre egyébként (pl. éjszaka a lámpák fénykévéiből) nem kell számítani. Az útkereszteződésbe azonban ilyenkor is legfeljebb szabályos sebességgel szabad behajtani. Ez azt jelenti, hogy az útkereszteződést nem szabad úgy megközelíteni, mint amilyen sebesség mellett annak elérésekor a jobbról érkező és már észlelhető jármű számára az elsőbbséget meg lehet adni.

– A homályos megfogalmazások helyett nem lehetne valami pontosabb irányértékeket adni?

Meglehetősen nehéz, hiszen két tényező igen lényeges. Egyik az elsőbbséggel rendelkező sebessége, a másik az útkereszteződés szélessége. Ehhez jön még az Ön járművének gyorsító képessége, az Ön reakcióideje, az, hogy az elsőbbséggel rendelkező útját keresztezni akarja, vagy eléje akar Ön kanyarodni. Ha mindent átlagosnak veszünk (ami ugye az életben szinte sosem fordul elő), akkor a következő tanácsot lehet adni: ha az elsőbbséggel rendelkező útját csak keresztezni akarja, kb. 100 méterrel előtte még elindulhat. Ha eléje akar kanyarodni: ez a távolság kb. 120 m-re növekszik. (Még így is az elsőbbséggel rendelkezőnek korábbi megengedett maximális sebességét legalább gázelvétellel csökkentenie kell, hogy utol ne érje Önt. Ez viszont – mint már többször szó volt róla – kötelessége.) Ön viszont ilyen esetben köteles járműve gyorsítóképességét kihasználni. A benzinnel ilyenkor ne takarékoskodjon!

– Melyek azok a legjellemzőbb esetek, amelyek főútvonal–mellékútvonal kereszteződéseiben zavarok forrásaivá szoktak válni?

Először szükségesnek látszik megismételni egy, az előzés alkalmával érintett esetet. Ennek lényege: mindig számítania kell az elsőbbségadásra kötelezettnek arra, hogy – egyéb tilalom hiányában – az elsőbbséggel rendelkező útkereszteződésben is előzhet. Ezért is – no meg az elsőbbséggel rendelkezők akadálytalan közlekedésének, nemkülönben a menetirány szerinti baloldalt a kanyarodás során jogszerűen igénybe vevőkre tekintettel – az elsőbbségadásra kötelezett járművével az útkereszteződést csak fokozott óvatossággal közelítheti meg. Tilos az elsőbbséggel rendelkező útra történő olyan „belógás", amely az elsőbbséggel rendelkezőt továbbhaladásában akadályozhatja. Csak a kellő körültekintést lehetővé tevő, feltétlenül szükséges mértékű „betapogatódzás" megengedett.

– A mai forgalom – különösen a zsúfolt belvárosokban – azonban nem teszi lehetővé, hogy pl. egy kétszer két sáv szélességű út előtt állva várjam meg, amíg mindkét irányból leáll a forgalom. Vagy legalábbis az ilyen helyzetek meglehetősen ritkák. Ilyenkor mi a helyes megoldás?

Általában és elvileg nem helyeselhető – az említettek ellenére – az olyan gyakorlat, amely szerint a járművezetők a kétirányú forgalom legonyolítására szolgáló úttestet keresztezve menetirányonként adják meg az elsőbbséget. Osztottpályás úttestet keresztezve viszont – amennyiben a menetirányokat elválasztó terület elég széles ahhoz, hogy ott az elsőbbségadásra kötelezett járművével elférjen – így kell elsőbbséget adni. Természetesen amennyiben az elsőbbséggel rendelkező jármű közlekedését ez nem akadályozza, s ennek vezetőjét a főútvonalra ráhajtás nem téveszti meg, az ilyen magatartás másutt sem szabályszegő.

– Nem világos! Ha sűrű a forgalom, jogszerűen zavarhatom-e vagy sem az elsőbbséggel rendelkezőt?

Az elsőbbség megadásának módja, csakúgy, mint az elsőbbséggel rendelkező jogai és kötelességei ezúttal is lényegi azonosságot mutatnak a folyosóváltásnál részletezettekkel. A KRESZ csak annyit ír elő, hogy az elsőbbségadásra kötelezett az elsőbbséggel rendelkezőt nem kényszerítheti haladási irányának vagy sebességének hirtelen megváltoztatására. Másképp fogalmazva: zavarni ezúttal is szabad, csak akadályozni (és természetesen veszélyeztetni) tilos.

– Mit takar a „hirtelen" kifejezés?

Erről a szakemberek jelenleg is vitatkoznak. Ugyszintén azon is, hogy milyen mértékű lassítás várható el az elsőbbséggel rendelkezőtől.

– És az eredmény?

Az eddigi kísérletek alapján úgy fogalalhatunk állást, hogy amennyiben - lakott területen belül – az elsőbbséggel rendelkező a kereszteződéstől 100 méternél távolabb van, az elsőbbségadásra kötelezett – saját járműve maximális gyorsítóképességét kihasználva – még mindenképpen kihajthat eléje, vagy keresztezheti útját. Az elsőbbséggel rendelkező sebességének függvényében azonban a korábban említett „csapóajtó" jóval előbb vagy később nyílhat ki, illetve záródhat be.

– *És mi a helyzet akkor, ha az elsőbbséggel rendelkező nem figyel rám, vagy nem vesz tudomást rólam. Például azért, mert egyszerűen nincs kedve a gázpedálról levenni a lábát.*

Amennyiben az egyébként elsőbbséggel rendelkező azért fékez vagy változtat „hirtelen" irányt, mert ezt nem tette meg idejében (noha erre a lehetősége meglett volna, ha a forgalmi körülményeket az elvárhatóság határán belül figyelemmel kíséri), úgy az ilyen magatartásért és annak esetleges következményeiért őt terheli a felelősség. Tehát amikor az elsőbbséggel rendelkező pusztán gázelvétellel vagy enyhe fékezéssel lassítja kocsiját: ezzel semmiféle kegyet nem gyakorol, semmiféle (vélt) jogáról nem mond le, hanem csupán a KRESZ rendelkezését hajtja végre!

Mindez természetesen nem tiltja, hogy az elsőbbséggel rendelkezők különböző módokon kifejezetten segítsék a partnert. Ennek egyik követendő példája az, amikor (akárcsak az autópályán) – ha az egyébként nem szabályszegő - az elsőbbséggel rendelkező egy folyosóval beljebb, vagy kijjebb húzódva teszi lehetővé az elsőbbségadásra kötelezett továbbhaladását. Az ilyen folyosóváltást azonban az elsőbbségadásra kötelezettnek nem szabad kierőszakolnia.

– *Igen gyakran közlekednek azonban az elsőbbséggel rendelkező mellett vagy mögött is járművek.*

A mai sűrű forgalomban igen fontos, hogy minden manővert megfontoltan hajtsunk végre. Az elsőbbséggel rendelkezők ezért elsőbbségükről körültekintően mondjanak le! Sohasem úgy, hogy pl. hirtelen fékezésükkel a mögöttük közlekedőket veszélyhelyzetbe sodorják. Elsőbbségről általában csak a helyismerettel rendelkezők mondjanak le! Feleslegesen pedig senki ne udvariaskodjon! Teljesen értelmetlen, amikor egy járműsor végén haladók közül lassít vagy áll meg valamelyik jármű, amikor nyilvánvaló: néhány másodperc múlva az elsőbbségadásra kötelezett amúgy is továbbhaladhatna. Zöldhullámban szintén helytelen beengedni a mellékútról bejövőket. Ezáltal az udvariaskodók megzavarják a forgalom ritmusát, lehetetlenné tehetik, hogy az adott útszakaszon a forgalomszervezők által megtervezett sebességgel a járművezetők végighaladhassanak. Értelmetlen jószándékúságukkal mesterségesen teremthetnek maguk mögött – esetleg hosszabb időn át - forgalmi torlódást.

– *Ez röviden azt jelenti, hogy elsőbbségünkről általában csak forgalmi torlódás közepette mondjunk le?*

Pontosan ez a lényeg. És még valami! A mellékúton érkezőnek tudnia kell, hogy az elsőbbségről való lemondásra csak akkor számíthat, ha ez a szándék teljesen egyértelmű.

– *Például?*

Ilyen eset, ha az elsőbbséggel rendelkező kézjelzéssel int a továbbhaladásra, vagy megáll.

– *Előfordul, hogy a lemondási szándék villogtatással történik.*

Ezzel a jelzéssel nagyon vigyázni kell. Ha nem párosul erőteljes lassítással vagy kézjelzéssel, esetleg a vélt szándéknak épp az ellenkezőjét jelentheti. (Külföldön csaknem mindig és mindenütt ez a jelzés az elsőbbséggel élés szándékának közlésére való.)

Fontos azt is tudni, hogy az elsőbbségről való lemondás mindig csak egy járművezetőtől és csak egy járművezetőnek szól. A többi, elsőbbségadásra kötelezett az átadott elsőbbséggel nem élhet. Az elsőbbségről való lemondás – ami egyébként a félreértések elkerülése végett vissza nem vonható – mindig csak a jelzést adóra érvényes.

– *Ez mit jelent a gyakorlatban?*

Azt, hogy ettől még a mögötte vagy mellette levő nem köteles lassítani vagy megállni. A mögötte érkező a lassítót kikerülheti – bár ez nem illik. Az elsőbbségadásra kötelezett mindenesetre a többi partner lemondó szándékában nem bízhat. Kivételek természetesen vannak, amikor az elsőbbséggel rendelkező a többiek részére fizikailag vagy jogilag lehetetlenné teszi a továbbhaladást. Előbbire példa a viszonylag keskeny út, az utóbbira az előzést, kikerülést tiltó záróvonal.

Itt kell elmondani azt is, hogy az elsőbbségadásra kötelezett legelemibb kötelessége, hogy az elsőbbséggel rendelkező mozgását, vezetőjének szándékát figyelje. Ha az elsőbbségről lemond, minden tétovázás nélkül induljon el és ne tartsa fel indokolatlanul a főútvonal forgalmát.

IRK FERENC