A gyalogos elsőbbsége

(A „Közlekedés földi folyosóban" cikksorozatunk XVIII. része)

Elsőként ezúttal is szükségesnek látszik felhívni a figyelmet arra, hogy hazánkban – a fejletten motorizált országokkal összehasonlítva – elviselhetetlenül sok gyalogos esik áldozatául a közlekedésnek. Sajnos tekintélyes részük a járművezetők hibájából. Éppen ezért mindent meg kell tennünk, hogy minél több emberéletet menthessünk meg. Ennek alapja a ránk vonatkozó szabályoknak a jelenleginél sokkal következetesebb betartása. Ne feledjük: a közlekedés legvédtelenebb résztvevőivel állunk szemben.

– *A sok gyalogosgázolásban azért talán az áldozatok is szerepet játszanak?!*

Senki nem kívánja tagadni, hogy baleseteik jelentős része az ő helytelen viselkedésükre vezethető vissza. Ennek egyik legfőbb oka az, hogy közülük sokan nemhogy gépkocsit nem vezettek életükben, de még a személyautó szélvédője mögül sem figyelték a forgalmat. Így egyszerűen el sem tudják képzelni, hogy milyen az utca képe a partner szemszögéből. Nincsenek tisztában az „autósfizika" törvényeivel, s azt hiszik, hogy a jármű is úgy meg tud állni, mint ők. Ez a megállapítás különösen az idősekre igaz. Éppen ezért a szabályok betartásán túlmenően is mindent meg kell tennünk a gyalogosok által előidézett balesetveszély elhárítása érdekében.

– *Gyakran kerül konfliktusba a két partner akkor, amikor a jármű bekanyarodik.*

A szabály viszonylag egyszerű. Ha nincs zebra, a gyalogosnak akkor van elsőbbsége, ha az útkereszteződésben a korábban vele párhuzamos irányban haladó jármű arra a folyosóra tér rá, amelyik metszi a gyalogos útirányát. Ezt persze a KRESZ szabatosabban fogalmazza meg, de ez a lényeg. Ebből pedig az is következik – s erre különösen kell ügyelni –, hogy amennyiben az útkereszteződésben a jármű még nem hagyta el, vagy nem is szándékozik elhagyni korábbi folyosóját: a gyalogosnak meg kell várnia az autó elhaladását.

– *Miért nekem kell erre ügyelnem?*

Azért, mert sok gyalogos azt hiszi, hogy ilyenkor is elsőbbsége van. Nap mint nap látni, hogy a gyalogosok csapatostól kényszerítik megállásra az irányjelzést használó (mert majd bekanyarodó) járműveket. Homályos ismereteikben valami dereng arról, hogy a kanyarodó jármű elsőbbséget kell adjon nekik. Csak azt nem tudják, hogy mikor és hol. Elütni persze őket sem szabad.

– *Tudjuk, hogy a kanyarodó főútvonal a KRESZ jelenlegi értelmezése szerint nem kanyarodik, hiszen irányjelzést sem kell adni. Ezt vajon a gyalogos is tudja? Vagy ő úgy gondolja, hogy ha egy jármű korábbi haladási irányától eltér, akkor nem tesz mást, mint bekanyarodik?*

A KRESZ erről az esetről nem tesz említést, az Útmutató viszont bőségesen foglalkozik vele. Legcélszerűbb a szöveget idézni. Ma ez az iránymutató állásfoglalás, függetlenül attól, hogy egyetértünk-e vele vagy sem. „Az útkereszteződésben kanyarodó főútvonal esetén az a szabály, hogy az útkereszteződésben kanyarodó főútvonal vonalvezetését követő jármű nem tekinthető irányt változtatónak, elsősorban a járművekre és a járművek egymás közötti viszonyára vonatkozik. Ilyen helyen tehát a főútvonal úttestjén áthaladó *gyalogosoknak* a főútvonal vonalvezetését követő járművel is, és a főútvonalba betorkolló utak úttestjén áthaladó gyalogosoknak pedig a főútvonalat elhagyó, tehát akár jobbra, akár balra kanyarodó járművekkel is *elsőbbséget kell adni.*"

– *Dehát ez fából vaskarika! Akkor most kanyarodik a főútvonal, vagy sem? Vagy a járművezetők ha egymás között vannak: akkor nem; ha jármű és gyalogos találkozik: akkor igen?*

Önnek igaza van. Azonban most nem az a feladata, hogy a KRESZT, vagy az alkalmazását szolgáló Útmutatót bírálja, hanem az, hogy az ott leírtakat alkalmazza.

– *És mi van akkor, ha valaki nem ismeri az Útmutatóban megfogalmazottakat? Hiszen az nem jogforrás, amit mindenkinek kötelessége betéve tudni, vagy legalábbis nem hivatkozhat arra, hogy nem ismeri!*

Beszélgessünk arról, hogy mi a helyzet a zebrák környékén! Ma az autósok a gyalogosok részére a zebrán kijáró elsőbbséget tömegesen nem adják meg. Mindenki számára világos kell legyen: ha a zebrát az autós olyan sebességgel közelíti meg, amely a láthatóan áthaladni szán-

dékozó gyalogosban már bizonytalanságot, félelmet kelt, s emiatt nem meri megkezdeni az áthaladást, a járművezető szabályszegő. Ez ugyanis nem jelent mást, mint az elsőbbséggel rendelkező gyalogos zavarását.

— *Ez tehát azt jelenti, hogy a gyalogos már a járdán megszerzi áthaladási szándékával az elsőbbséget?*

Semmiképp, bár vannak ilyen nézetek. Elavult az a felfogás is, amely szerint az áthaladási elsőbbség feltétlen, abszolút, stb. Akik ilyen tévhitben vannak, azok feltehetően sem nem vezettek életükben gépjárművet (talán még jogosítványuk sincs), és nem ismerik a fizika és a pszichológia legalapvetőbb törvényeit. Igen lényeges szabály — és ez a zebránál is érvényes —, hogy a gyalogos soha nem veszélyeztetheti a közlekedést.

— *Talán a filozófálgatásnál többet érne egy-két gyakorlati jótanács!*

Legyen! Ha a forgalom folyamatos, tehát semmi nem akadályozza a járművek mozgását, a gyalogos még a zebrán is legfeljebb akkor léphet le, ha a jármű legalább 50 méter távolságban van. Csak így várható el, hogy az autós erős fékezéssel ugyan, de még el tudja maga előtt engedni az elsőbbségével élni kívánó gyalogost. Ha e távon belül van az autó (persze most minden körülményt ideálisnak tételezünk fel), akkor nem a gépkocsivezető zavarja a gyalogost, hanem fordítva.

— *Manapság azonban az is gyakori látvány, hogy az autósok a gyalogosokat futásra kényszerítik, vagy egy-egy sávot elválasztó határnál megállítják őket.*

Lehet, hogy nem mind rosszakaratú, önző, hanem „csak" egyszerűen figyelmetlen, könnyelmű. Fogalma sincs arról, hogy amikor kocsiját vezeti: élet és halál felett is dönthet. Könnyelműen bízik abban — mert már sok ilyen „sikerélménye" volt —, hogy majd megtorpan vagy elugrik előle a gyalogos. Az is rendkívül durva szabályszegés, ha az autós fél-egy méterrel húz el a folyosóját keresztező gyalogos előtt vagy mögött. Arra ugyanis mindig fel kell készülni, hogy a gyalogos megbotlik, s elesik. A zebra előtt — a ha a gyalogos egyébként szabályszerűn kezdte meg az áthaladását — még ilyen esetben is meg kell tudnia állni. Éppígy akkor is, ha a gyalogos megijed, s megtorpan.

— *Milyen megközelítési sebességet tekinthetünk biztonságosnak?*

Egységes joggyakorlat szerint ha az autós zebrán gyalogost üt el, csak akkor mentesülhet bizton a felelősségre vonás alól, ha sebessége az elütés pillanatában nem volt nagyobb 20—25 km/h-nál. Ez pedig csak úgy képzelhető el, ha az autós a zebrán mozgó gyalogos láttán legfeljebb 30 km/órával közelíti azt meg.

— *Tényleg úgy gondolja, hogy minden olyan zebra előtt, amelyen gyalogos halad át, ilyen kis sebességre kell lassítani?*

Az élet védelme érdekében ez az egyetlen megoldás. Ezt teszik a nálunk nagyobb hagyományokkal rendelkező autós országok volánforgató állampolgárai is. Igaz, nekik nem kell a sebességgel állandóan akkorát „harmonikázni", mint nekünk. Ők ugyanis csak 50-ről lassítanak és 50-re gyorsítanak. Mi pedig 60-ról tesszük mindezt. A két sebességérték között pedig a látszatnál sokkal nagyobb a különbség!

— *A gyalogos sávra vagy az úttest teljes szélességére szerzi-e meg elsőbbségét, amikor lelép a járdáról?*

Itt is el kell oszlatni egy tévhitet. A zebrára szabályosan lelépő gyalogos — a lelépés pillanatában — elsőbbségét az úttest teljes szélességére megszerezte.

— *Gyakran előfordul, hogy a zebra különféle okok miatt nem látható. Például azért, mert lekopott vagy mert azt hó fedi.*

Ilyen helyeken jogilag a gyalogosoknak nincs elsőbbségük. Persze kérdés, hogy a gyalogos ezt tudja-e. Épp ezért, ha a zebra helyét tábla jelzi: az autós akkor is vigyázzon, ha a felfestés bármi okná fogva nem látszik. Nem azért, mert esetleg megbüntetik, hanem azért, mert védeni akarja a partner épségét.

— *És ha a gyalogosok a forgalomirányító jelzőlámpa tilos jelzése mellett haladnak át az úttesten?*

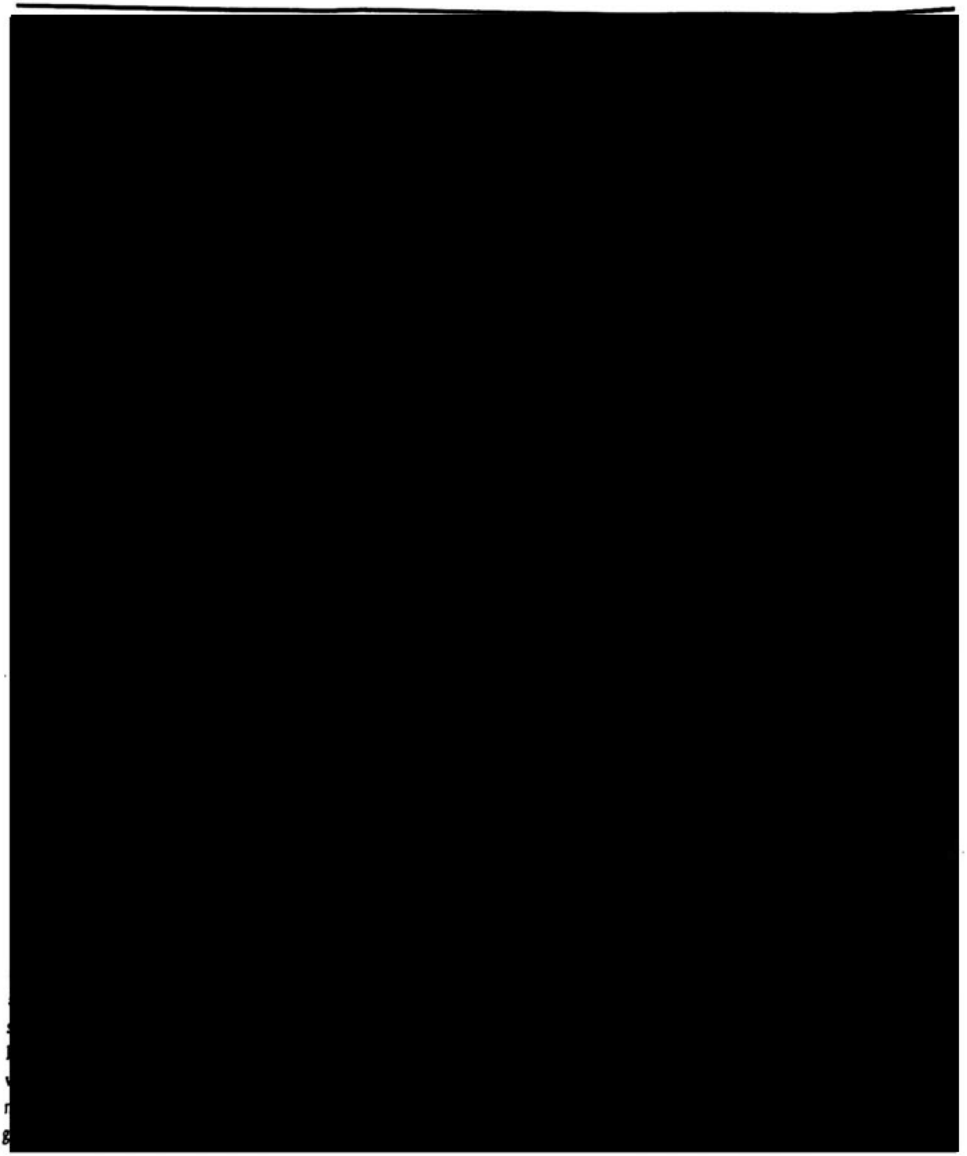
Az előzőekből az is következik, hogy ilyen helyeken — különösen akkor, ha a gyalogosok tömegesen kelnek át — szintén fokozott óvatossággal kell a járművezető részére nyilvánvalóan szabad jelzés ellenére közlekedni. Ilyen helyeken a *bizalmi elv* egyértelműen *véget ér*. Ha az útkereszteződésben a járművezető azt észleli, hogy feketéllik az út a gyalogosoktól: nem számíthat arra, hogy azok mindegyike másodperceken, vagy azok tört része alatt el fogja érni a járdát. Mert ugye kinek jutna eszébe, hogy zöld jelzés ellenére nekihajtson a keresztirányban tilos jelzésre bennragadt kocsik bármelyikének? Magunkban méltatlankodni lehet itt is, ott is, de a partnernek nekimenni már nem!

— *Vannak, akik ilyenkor dudálják a gyalogosokat.*

Mindkét esetben értelmetlen (és szabálytalan!) hangjelzésekkel ösztökélni a tilosban levőt a gyorsabb haladásra. A megleckéztetés nem az autós feladata. Dudálni csak váratlan és közvetlen veszélyhelyzet esetén megengedett és tanácsos. A gyalogosoknál ráadásul teljesen kiszámíthatatlan, hogy a hangjelzésre miként fognak reagálni. Az egyik rá se hederít, a másik futásnak ered, a harmadik rémületében szinte megdermed, a negyedik — ugyan-

csak ijedtében – visszafordul. Évről évre börtönbe kerülnek autósok azért, mert előbb dudáltak és csak ezután – már túl későn – fékeztek.

– *És ha a zebra előtt jármű áll, akkor mindig meg kell mellette állni?*

Ha a zebra előtt megálló jármű mellett halad el a másik autós, akkor az egyik legdurvább szabályszegést követi el. Erre nincs bűnbocsánat. Más a helyzet akkor, ha a zebra előtti 5 méteren belül *áll, parkol* (természetesen szabálytalanul) egy kocsi. Az ilyen kocsi mellett nem kell megállni, ha ezt a gyalogosforgalom nyilvánvalóan nem indokolja. Megállás nélkül természetesen csak akkor szabad továbbhaladni, ha a parkoló kocsi a vezető kilátását nem zavarja. Tehát megállás nélkül is figyelemmel tudja kísérni a zebra teljes szélességét – egészen a járdáig.

IRK FERENC