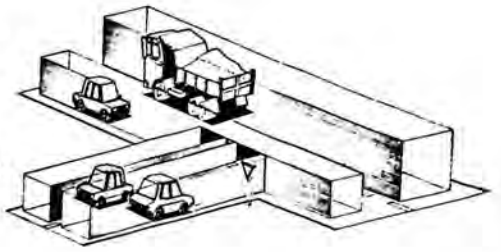
KÖZLEKEDÉS

„FÖLDI FOLYOSÓBAN"



(VIII. rész)

9. Megfordulunk

A megfordulás az a művelet, amelynek során a gépjármű a kétirányú úttesten az addig használt forgalmi folyosót elhagyva, egy vele ellentétes irányú folyosóra tér át.

– Milyen különleges előírások érvényesek a megfordulásra?

Már a meghatározásból is következik, hogy megfordulni csak kétirányú úttesten szabad. Itt viszont mindig, kivéve, ha ezt jelzőtábla vagy útburkolati jel tiltja.

– Miként jelezhető a tilalom?

A megfordulási tilalom közvetve jelezhető ezzel ellentétes, kötelező haladási irányt jelző táblával, ill. táblákkal. Ezeken túlmenően közvetlenül az erre vonatkozó tilalmi táblával.

– A megfordulási tilalmat jelző táblához fűzött szöveg azt mondja, hogy az úton megfordulni tilos. *Meddig tart e tábla hatálya? Érvényes a tábla utáni útkereszteződés térségre is?*

Korábban e téren többféle értelmezés látott napvilágot. A legutóbbi KRESZ-módosítás azonban megszüntette az esetleges félreértéseket. A jogszabályszöveg egyértelműen kimondja, hogy a tilalom a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződés kezdetéig tart. Ez alól csupán egyetlen irányban van kivétel. A tilalom előbb megszűnhet, ha a jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla ennél rövidebb távolságot jelöl meg, vagy ha a következő útkereszteződés előtt elhelyezték a „Mozgó járművekre vonatkozó tilalmak vége" elnevezésű, feloldó jelzőtáblát.

– Történhet-e változás a „Balra bekanyarodni tilos" jelzőtábla értelmében?

Nem. Ez kizárólag az útkereszteződés területére vonatkozó jelzőtábla továbbra is tiltja nemcsak a balra kanyarodást, de a tábla hatálya alá tartozó útkereszteződésben a megfordulást is.

– Szabad-e megfordulni azokban az útkereszteződésekben, ahol a kötelező haladási irányt jelző táblában levő nyíl (vagy nyilak egyike) balra mutat?

A tábla elnevezése is utal arra, hogy a nyíllal vagy a nyilakkal jelzett irányokba kell menni! Azaz: csak a nyilak által jelzett irányokba szabad továbbhaladni. Ez egyben azt is jelenti, hogy minden egyéb irányba való továbbhaladás tilos. Ez ellen a szabály ellen sokan vétenek. Jegyezzük jól meg: a megfordulás csak olyan útkereszteződésekben megengedett, ahol vagy nincs haladási irányt szabályozó tábla, vagy olyan tábla van elhelyezve, amelyen a balra kanyarodás iránya mellett (helyett) a megfordulás irányát (is) kifejezetten jelzik.

– Van olyan útkereszteződés, ahol a jelzőtábla csak a jobbra kanyarodást tiltja. Ilyen helyeken a megfordulás minden további nélkül megengedett?

Itt a balra bekanyarodás és a megfordulás általában megengedett. Egy általános kivételről azonban természetesen szólni kell. És ez nemcsak az útkereszteződésekre érvényes. Ahol az úttesten záróvonal van felfestve, ott – mivel azt tilos átlépni – megfordulni sem szabad.

– Mi vonatkozik még a megfordulásra?

Ezt a műveletet különös gonddal kell végrehajtani. Különösen akkor, ha az úttest jobb szélétől a megfordulás alkalmával több folyosót vagyunk kénytelenek keresztezni. A megfordulás egyben irányváltoztatás is. Soha ne feledjük – elsősorban a mögöttünk közlekedőket – szándékunkról idejében tájékoztatni! A megfordulás során minden más közlekedőnek elsőbbséget kell adni. Ha szándékunkat idejében és helyesen jelztük, magatartásunk nem okozhat meglepetést a többi közlekedőnek. Éppen ezért – noha a forgalom akadályozása, mint mindig, természetesen tilos – a zavarás megengedett. Gyakorlati tanács: ha több folyosót vagyunk kénytelenek zavarni, minden egyes folyosóba belépés előtt győződjünk meg arról, hogy a benne közlekedők „vették-e" szándékunkat.

10. Együtt a partnerekkel

Az előzőekben olyan szabályok részletezéséről volt szó, amelyek követése attól függetlenül kötelező, hogy esetleges megszegésük zavar-e, akadályoz-e vagy veszélyeztet-e másokat vagy sem. Az előírások betartásának

fontosságát természetesen azáltal volt célszerű kiemelni, hogy megbeszéltük: megszegésük milyen veszélyeket rejthet a közlekedés többi résztvevőjére.

A most következő szabályok minőségileg abban különböznek az előbbiektől, hogy azokat a forgalomban résztvevő partnerekkel találkozva, azok mozgásához igazodva kell alkalmazni.

– A balesetek döntő többsége azért következik be, mert a partnerek (akik sajnos olykor ellenfelek képében öltenek testet) nem értik meg egymás szándékait, nem ismerik fel kellő időben a másik várható magatartását.

A mai magyar közlekedésben – de korántsem csak nálunk – valóban meglehetősen gyakori az ilyen információs zavar. Ügyetlenség, nemtörődömség és még számtalan más ok játszik közre ebben. Sokan csak az előírásokra, a KRESZ-re támaszkodva közlekednek, s jogos – vagy igen gyakran csak vélt – jogaikhoz mindenáron ragaszkodnak. Azzal már kevesebbet törődnek, hogy kötelességeiket is pontosan ismerjék. Épp ezért nem árt röviden e jogok és kötelességek viszonyáról is szólni.

Ezek az előírások általános jellegűek, részint a partnerek lehetséges haladási irányától függőek. Az nyilvánvaló, hogy a partner menetiránya vagy azonos a miénkkel, vagy ellentétes, vagy valamilyen szöget bezáró. Ettől függően haladhat velünk azonos, párhuzamos vagy bennünket keresztező folyosóban. Haladási sebessége lehet a miénkkel azonos, annál nagyobb vagy kisebb. A közlekedési szabályok akkor alkalmazhatók jól a gyakorlatban, ha azokat az említett kétszer hármas felosztási rendszerben mindenki egységesen tudja (és akarja) értelmezni és alkalmazni.

– Sokat hallani arról a szabályról, amelyet „gumiparagrafusnak" is neveznek, hiszen ha összeütközés történik, ezt a szabályszegést mindenkire „rá lehet húzni". Miért van erre szükség?

Amire gondol, az bizonyosan nem az Ön által említett célt szolgálja – mégha olykor erre is használják. Már a nevében is benne van: bizalmi elv. E fogalomban jog és erkölcs ölt testet, méghozzá együtt. Célja épp annak hangsúlyozása, hogy a jog követése gyakran kevés lehet. A közlekedés résztvevőinek nemcsak jogi, de erkölcsi kötelességei is vannak. A jog betartása nem cél, hanem eszköz. Méghozzá a közlekedés biztonsága és folyamatossága, mint két, egymással gyakran szembekerülő érdek helyes, kiegyensúlyozott érvényesítése céljából. Tény, hogy a jog minden esetre pontos előírást nem tartalmazhat. (Sokak szerint – és ezt a nézetet külföldi példák is igazolni látszanak – már ma is túl sokat parancsol és tilt, megfosztva ezzel az embert a fokozott felelősségvállalás élményétől és kötelességétől.) De ezekben a helyzetekben is a feladatokat meg kell oldani. Ez pedig csak a *bizalmi elv* segítségével lehetséges.

– Valójában mit jelent a KRESZ bevezetőjében írt következő mondat: „A biztonságos és zavartalan közlekedés alapfeltétele, hogy a közlekedési szabályokat mindenki megtartsa és számíthasson arra, hogy azokat mások is megtartják".

Ez másként fogalmazva azt jelenti, hogy a maga részéről a konkrét részletszabályt meg nem szegő járművezető magatartása megválasztásánál mindaddig bízhat mindenki más szabályszerű és átlagosan figyelmes közlekedésében, ameddig a szabálytalan magatartás vagy annak lehetősége számára felismerhetővé nem válik.

– De az előbb idézett szabály ennél szűkebben fogalmaz!

Ne feledjük el azonban azt sem, hogy a KRESZ-bevezető azt is kimondja – bár sokan és sokszor megszegik –, hogy a biztonságos közlekedéshez „szükséges az is, hogy a közlekedés résztvevői előzékenyek és türelmesek legyenek egymással szemben". Ez pedgi csak akkor tölthető meg tartalommal, ha az imént mondottak szerint járunk el. Az előzékenység, a türelem a közlekedésben azt feltételezi, hogy *akarjuk* a másik magatartását állandóan figyelni, észre *akarjuk* venni esetleges hibáit és meg *akarjuk* ezek következményeit előzni.

– Hogyan foglalható ez össze, ki vét ezek szerint a bizalmi elvvel szemben?

Az egyébként szabálykövető(!) – tehát semmiféle konkrét részletszabályt meg nem szegő – járművezető is vétheti a közlekedés legfontosabb előírásai ellen. Különösen akkor, ha az adott esetben a másik jármű vezetője szabályszegő magatartásának észlelése, felismerése objektíve elvárható volt, és ezt nem vette figyelembe.

– Persze más várható el a kezdőtől és más olyan embertől, aki a kilométerek tíz- vagy százezreit tette már meg!

Ez így igaz. A bizalmi elv alapján más várható el egy rutinos rókától, mint egy zöldfülű, tegnap autóba, motorra ülőtől.

– Miért nem tanítják meg a járművezető-képző iskolában, hogy hol, milyen körülmények között, mely jelekből lehet következtetni a másik várhatóan hibás viselkedésére?

Mert a kezdő vezető fejébe nem lehet egyszerre mindent beletömni. Örül, ha a rábízott járművet jól-rosszul önállóan el tudja irányítani, és a megtanult részletszabályokat a közlekedésben alkalmazni képes. Az ilyen pótismeretek megszerzésére később – mintegy egyévi vezetési gyakorlat megszerzése után – volna lehetőség.

– És ha erre szükség van, miért nem tanítják ezt meg később?

Erre nem én vagyok hivatott válaszolni. Egy tippem azért van. Talán azért, mert sokan még mindig azt hiszik, hogy a KRESZ állandó sulykoltatásával (lásd a rengeteg KRESZ vetélkedőt) ez helyettesíthető. Kétségtelen, hogy ez a mai megoldás sokkal egyszerűbb. Nem kell hozzá külön oktatóprogram, sem oktatógárda, amelyet erre a feladatra készítenek fel. Kérdés, hogy nem túl drága-e a jelenlegi gyakorlat? Sőt! Egyáltalán van-e értelme? Hiszen nemigen tudunk olyan balesetről, amely a KRESZ nemtudása miatt következett volna be. A balesetek mindig a helytelen alkalmazásra vezethetők vissza.

– Akkor van a közlekedésben bizalmi elv vagy nincs? Bízhatom-e a partner szabálykövető magatartásában, vagy arra kell-e számítanom, hogy szabályt fog szegni?

Sokan úgy vélik, hogy a bizalmi elv ellentétben áll az ún. defenzív (pontosabban: a közlekedés veszélyeit idejében kivédeni kész) vezetés elvével. Ez a szemlélet téves. Nyomatékosan hangsúlyozni kell, hogy itt – legalábbis részben – két különnemű dologról van szó. Az egyik (a bizalmi elv) egy jogi-erkölcsi alapelv, a másik (a defenzív taktika) egy morális alapokkal alátámasztott vezetéstechnikai gyűjtőfogalom. Ahol végeér a bizalmi elv alkalmazhatósága, ott kezdődik a defenzív vezetés kötelező gyakorlata. A járművezetőnek már a bizalmi elv alapján meg kell győződnie arról, hogy a másik szabályt szeg-e vagy sem. Ennek észlelése esetén nyomban köteles a defenzív vezetési elv alapján mindent megtenni a baleset elhárítása érdekében. Biztos – avagy megbízható – közlekedési magatartást csak az tanúsíthat, aki mindenkor a másik egyént ugyan alapvetően jóhiszeműnek, de korántsem tévedhetetlennek tartja. A bizalmi elv terjedelme tehát sok mindentől: a helytől, az időtől, az épp akkor tapasztalható közlekedési szituációtól függhet és állandóan változik.

Legközelebb megközelítjük és követjük a partnert.

Irk Ferenc–Klobusitzky György