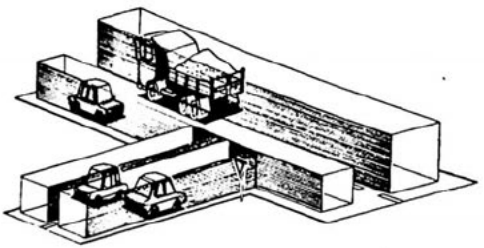
KÖZLEKEDÉS „FÖLDI FOLYOSÓBAN"



XV. rész

18. Elsőbbséget adunk (1)

Az elsőbbség a közúti közlekedés szabályainak talán legtöbb figyelmet igénylő területe. Ráadásul ezeket a szabályokat minden közlekedő kénytelen újra meg újra alkalmazni. Már ennek gyakoriságából is következően, nagy a hibázás lehetősége.

— Mikor kerülünk általában elsőbbségi helyzetbe?

Általában forgalmi csomópontokban, ott tehát, ahol a folyosók szűnnek meg, keresztezik egymást, és a korábbi közlekedéshez képest mindenképpen olyan új helyzetbe kerülünk, ahol fel kell találnunk magunkat. Ennek egyik alapfeltétele, hogy az idevonatkozó szabályokat nagyon jól ismerjük. A másik, hogy a mindig változó körülmények között helyesen alkalmazzuk azokat. A harmadik, hogy kialakítsuk azt a partnerkapcsolatot, amelynek segítségével a legbonyolultabb szituációkból is veszélymentesen kerülhetünk ki.

— Csak úttalálkozásoknál kerülnek a közlekedők elsőbbségi helyzetbe?

Szó sincs róla. Korábban már többször is említettük, hogy erre útkereszteződések nélküli egyéb útvonalakon is sor kerülhet. Épp ezért is nagyon fontos, hogy a partnerkapcsolatokkal foglalkozó előírásokban megleljük azokat a *legfontosabb szabályozó elveket*, amelyeket azután a különböző irányból érkező partnerek találkozásainak bármelyik esetére biztonsággal alkalmazhatunk.

— Melyek a legfontosabbak?

Először: A megkülönböztető jelzéseit használó járműnek mindenkor és mindenhol elsőbbséget kell adnunk, azaz szabaddá kell tenni — méghozzá haladéktalanul — a továbbhaladásához szükséges folyosót.

Másodszor: Folyosók keresztezésénél vagy betorkollásánál — külön jelzés hiányában — mindig elsőbbséget kell

adni az igénybe vett folyosóhoz jobbról érkező járműnek. Mivel minden jármű minden irányban ún. biztonsági folyosóban halad, ezúttal lényegében arról van szó, hogy saját folyosónk végén olyan csapóajtó van, amely csak akkor nyílik ki (erőszakmentesen csak akkor nyithatjuk ki), ha az elsőbbséggel rendelkező jármű nem tartja azt becsukva.

– Kivételek nincsenek?

Meglehetősen szép számmal. Ezek a következők:

1. Amikor két közút kereszteződésében az elsőbbségről való lemondásra jelzőtábla utasít. Ezzel egyenértékű, ha a földút (természetes felületű út) szilárd (épített) burkolatú útba torkollik.

2. Amikor két közút kereszteződésében az elsőbbségről való lemondásra jelzőlámpa – vagy ami ezzel egyenértékű, de ennél magasabb rendű: a forgalomirányító rendőr – utasít.

3. Amikor egyenrangú utak kereszteződésében az általunk korábban igénybe vett folyosót sínpálya keresztezi: a balról érkező villamosnak is.

4. Amikor utunkat vasúti átjáró keresztezi, a jelzőtábla („Andráskereszt") utasításának megfelelően. A vasúti átjáró előtt alapvető szabály, hogy meg kell állni. Ez alól csak két kivétel van:

a) nem kell megállni, ha a vasúti átjáró sorompóval, félsorompóval vagy fénysorompóval van biztosítva, és ezek a berendezések az áthaladást nem tiltják;

b) nem kell megállni akkor sem, ha a vasúti átjáró csak jelzőőrrel biztosított, és ez a személy „állj!" jelzést nem ad.

5. A következő kivétel a zebrákkal kapcsolatos. Ha elfogadjuk, hogy a kijelölt gyalogos-átkelőhely sem más, mint egy különleges folyosó, úgy csak azt kell rögzítenünk, hogy ebben a folyosóban haladó minden személynek a járművezetők elsőbbséget kell adjanak.

6. Végül az utolsó kivétel: a bekanyarodó járművezetője elsőbbséget kell adjon azoknak a gyalogosoknak is, akik a járda széle által megjelölt folyosójukon, az úttestet keresztezve haladnak tovább. A magyarázat ismét a már említett folyosóváltási szabályból fakad. A járművezető ebben az esetben is a korábban használt folyosó szakaszának a határához ér, és új folyosót vesz igénybe. Ekkor kerül partnerkapcsolatba a saját folyosóját folyamatosan használó gyalogosokkal.

– Jó volna arról is bővebben hallani, miként kell ezeket az előírásokat a mindennapi életben alkalmazni? Kezdjük mindjárt az elsővel. Hogyan kell viselkedni, ha megkülönböztetett járműnek akarunk elsőbbséget adni?

Először tisztázzunk két dolgot. A jármű csak akkor megkülönböztetett, ha összes jelzését használja. A másik fontos dolog, hogy akarjunk elsőbbséget adni, méghozzá időben és jól, és ne csak akkor, ha az összes jelzése működik. Segítsük őket abban az esetben is, ha pl. csak a kék lámpa ég, de nem szól a sziréna.

Megfigyelhető, hogy az útkereszteződésekben a járművezetők a megkülönböztetett jármű közeledtekor nagyon eltérően – és igen gyakran feltűnően ügyetlenül, sokszor önmagukat és másokat is veszélyeztetve – viselkednek. A baj a figyelemmel kezdődik. A nagyváros zajában bömbölő rádió (újabban az ún. walkmen) vagy a közönséges magnó mellett a kocsiban valóban nem, vagy alig lehet hallani a megkülönböztetett járművek hangjelzését. (Itt említjük meg: a fülhallgatós magnó, vagy a fejhallgatós rádió használatát számos külföldi országban a vezető számára kifejezetten tiltják. A rendőr is keményen megbüntetí őket, mert vezetési alkalmasságukat tudatosan korlátozzák.) A megkülönböztetett járművekre mindenhol számítani lehet és kell, de különösképpen útkereszteződésekben, még akkor is, ha a jelzőlámpa nekik tilos, nekünk pedig szabad jelzést mutat.

Sok autós azt hiszi, hogy ha a mentő, a tűzoltó, a rendőrautó vagy más „hétköznapi külsejű", de megkülönböztetett jelzésekkel ellátott és ezeket használó autó nem rohan, akkor nem is sürgős az útja. A városi forgalomban nem akkor lehet egyik pontról a másikig a leggyorsabban elérni, ha míg csak lehet, „tövig" nyomjuk a gázpedált, majd ha jármű kerül elénk, nagyot fékezünk. A gyors célbaérés biztosítéka ilyen körülmények között az, hogy elsősorban a közepes sebességtartományban, viszonylag egyenletes (lassítás és gyorsítás nélküli) sebességgel haladunk. Számukra tehát elsősorban a fékezés nélküli haladást kell lehetővé tenni.

– Sokan tartanak attól, hogyha hirtelen fékeznek, a mögöttük közlekedők esetleg már nem tudnak idejében megállni. Úgy vélekednek, hogy így nagyobb bajt okoznak, mintha a megkülönböztetett járművet kényszerítik megállásra.

Kétségtelen tény, hogy noha az említett gépkocsik számára az elsőbbségadás kötelező, ennek módját nem lehet ész nélkül megválasztani. Autópályán a nagy sebesség és a monotónia miatt tartózkodni kell a váratlan és hirtelen fékezésektől, különösen pedig a hirtelen megállástól. De más kereszteződésekben sem célszerű anélkül leblokkolni, hogy a fékező autós ne vetne előbb egy pillantást a tükörbe, s ne mérné fel a pillanat tört része alatt a mögötte haladó jármű által a – járművek sebességéhez is viszonyított – követési távolságot. Ha ez túl kicsi: a féklámpa néhányszori felvillantásával – mint ez egyébként más fékezésekkor is tanácsos – kell figyelmeztetni a mögöttes forgalmat a hirtelen megállási szándékra. Különösen akkor van ez így, ha az erőteljes lassítás egyébként valóban a váratlanság erejével hathat a közlekedés többi résztvevőjére.

A váratlan hatás azzal is megelőzhető, hogy amikor a sziréna vagy a kürt hangját meghalljuk (de még nem tudjuk biztosan, hogy melyik irányból szól), máris lassítjuk járművünk tempóját, még a jelzőlámpa szabad jelzése felé közeledve is.

Az is tipikus hiba, hogy a járművezetők nem figyelik egymás mozgását. Az egyik folyosóban haladó már rég megállt a zöld lámpa előtt, a másikban közlekedő pedig

erre a szokatlan helyzetre nem is figyel. Pedig az előrelátó vezetőnek ilyesmi feltétlenül fel kell hogy tűnjön, hiszen az is lehet, hogy a partner nem a mentő miatt áll meg (látszólag indokolatlanul), hanem azért, mert valaki (szabálytalanul) átszalad előtte, olyan, akit a másik jármű takarásából nem is láthat.

A megkülönböztetett járművek vezetőinek az is sok gondot okoz, ha zsúfolt forgalomban nincs olyan szabad hely, amelyen akadálytalanul tovább tudnának haladni. Hátul, a sor végén üvölt a sziréna, az elöl levők vagy nem tesznek semmit, vagy egymástól függetlenül, mással nem törődve próbálnak helyet adni.

– Miért? Ilyenkor mi a helyes megoldás?

Az általános elv jól ismert: ha lehet, jobbra húzódással kell folyosót nyitni.

– És ha a folyosók megteltek?

Ilyenkor szokott kialakulni a teljes zűrzavar; ki jobbra, ki balra akar húzódni. Az a baj, hogy nemcsak a szélső, hanem a középső folyosó(k)on haladók is.

– Akkor hogyan lehet általános érvényű jótanáccsal szolgálni?

1. Ha nincs párhuzamos közlekedés: jobbra kell húzódni.

2. Ha van párhuzamos közlekedés és a szélső folyosóban van elég hely: a belső folyosókon haladóknak is ide kell lehúzódniuk.

3. Ha párhuzamos közlekedésben a folyosók telítettek: meg kell figyelni, hogy a megkülönböztetett jármű pilótája mit akar. Ha átmegy a szemközti forgalom folyosójába: lassítani, ill. megállni kell. Ha a menetirányunkba eső valamelyik két folyosó közé furakodik be: itt kell helyet biztosítani méghozzá úgy, hogy a megkülönböztetett jármű jobboldalára eső összes egyéb jármű jobbra, míg a baloldalára esők mind balra-húzódnak, éspedig lehetőleg minél gyorsabban.

– És mi a helyzet az autópályán?

Ott két lehetőségre kell felkészülnünk. A megkülönböztetett jármű egészen biztosan vagy a meghibásodott járművek által átmenetileg igénybe vehető leállósávon, vagy a haladásra és előzésre szolgáló folyosók között próbál tovább haladni. Ezért tilos – többek között – a leállósávon indokolatlanul megállni, várakozni. Ezért nem szabad forgalmi dugóban sem (a hátulról ütközés elkerülését kivéve) a leállósávra ráhajtani. Mindig a tükröt kell figyelnünk, s ennek megfelelően kell döntenünk, merre húzódjunk. Ha még nem áll a kocsisor, hanem sűrű forgalomban ugyan, de a tempós haladás lehetséges: lassítani kell, egyébként a megkülönböztetett járműnek megnyitott folyosó túl szűk volna. Amikor a szirénázó jármű már közvetlen közelünkbe ér, meg is kell állnunk.

– Sok autós – főként a jelzőlámpa tilos jelzése miatt a sor élén állók – pont ilyenkor ragaszkodnak görcsösen az előírásokhoz, és a világ minden kincséért sem hajtanának bele a pirosba.

Pedig még senkit nem büntettek meg azért, ha helycsinálás céljából – persze a gyalogosok veszélyeztetése nélkül – félkerékkel felhajtott a járdára, vagy a járdaszigetre. De azért sem, mert a tilos jelzés ellenére – persze a szabad jelzésre közlekedők veszélyeztetése nélkül – a sor élén állók továbbhaladtak a megállás helyét jelző vonalnál, s néhány méternyit behaladtak a kereszteződésbe. Hozzá kell tenni: ha a szabad jelzésre közlekedők mindegyike megállásával tudomásul vette a megkülönböztetett jármű közeledtét, a helycsinálás említett módjai nemcsak ajánlottak, de kötelezők is.

IRK–KLOBUSITZKY