a kilátás nem biztosított. Végre tehát elindul. Ennyi felkészülés után most már mindennek rendben kell lennie. Az úttest azonban havas, az autóbuszok által letaposott részeken jégfoltok vannak, a látást köd nehezíti, szóval még csak most kezdődik a neheze.

Az első kérdés az, hogy merre menjen?

Nem biztos, hogy a megszokott „bejárt" útvonal a célszerű. Lehet, hogy az éjszakai havazás nyomait még nem mindenhol tisztították el. Tehát az útvonal megválasztásánál arra is figyelemmel kell lenni, hol számíthat arra, hogy az utat részben vagy egészen megtisztították. Erre a főútvonalon, vagy olyan útvonalakon lehet elsősorban számítani, ahol autóbusz vagy trolibusz jár. Itt viszont várhatóan nagy lesz a torlódás. Akadozik a forgalom. Mindez elsősorban azt igényli, hogy a megszokottnál korábban kell indulni, hogy úticélját idejében elérje. Növelni kell a követési távolságot, kerülni kell a hirtelen fékezést, és a kanyaroknál erősen csökkenteni a sebességet.

Külön figyelmet érdemelnek a havas, jeges úton botladozó gyalogosok, a hóesés áldásait felszabadultan élvező gyerekek, a megfaroló csuklós autóbuszok, melyek a szokottól eltérő veszélyforrásokat rejtenek. Csúsznak a sínek, az eljegesedett aknatetők, a busz és trolimegállóknál jegesre taposott úttest, a forgalmi jelzőlámpák előtt felhullámosodott aszfalt szintén jéggel telítődött. Mindez a megszokott sebesség jelentős csökkentését követeli meg.

Mindezek figyelembevétele mellett is gyakran kell fékezni. Ha lehet, kerülje a fékpedál használatát, motorfékkel, visszakapcsolással, majd ismét motorfékkel, kapkodás nélkül lassítsa a járművet. Ha a fékezés elkerülhetetlen, úgy célszerű a fékpedál enyhe lenyomásával lassítani, majd a féket felengedve pár pillanatig hagyni gurulni a járművet, majd újra fékezni. Ugyanez az eljárás kanyar előtt, hogy a kanyarba olyan sebességgel érkezzen járműve, amelyiyel további fékezés nélkül tud majd végighaladni a kanyar ívén. Az országútra kiérve természetesen nagyobb lehet a sebessége, de a hóátfúvások, vízátfolyások, a feltámadó oldalszél újabb veszélyt tartogatnak.

Hóátfúvásra vagy vízátfolyásra szaladva, a fékezés értelmetlen. Ilyen helyeken a megközelítésnél alkalmazott fokozott óvatosság a legjobb megelőző módszer. Legalább ilyen veszélyes az oldalszél is. Már az sem kellemes, ha egyenletes erősséggel nyomja járművét az árok felé, de különösen veszélyes, ha átmenetileg szélárnyékba kerül (pl. ház mellett, szembejövő kamion vagy autóbusz mellett való haladáskor), mivel az oldalszél hatása ilyenkor néhány méter távolságban megszűnik, majd újult erővel löki járművét az árok felé. Az ilyen veszélyes helyek felé közeledve ismét a sebesség csökkentése az orvosság.

Ha mindezek ellenére veszélyhelyzetbe kerül, a nyugalom és járművének ismerete sokat segít. Nem mindegy pl., hogy hátsókerék-meghajtású járművel csúszik meg, vagy fronthajtású járművét kell egyenesbe hoznia. Hátsókerék-meghajtásnál a hátsó kerekek megcsúszása korrigálható a fékezés megszüntetésével és ellenkormányzással, míg fronthajtásnál a fékezés megszüntetése és az enyhe gázadás a szükséges eljárás.

Az összes veszélyhelyzet leírásához és a szükséges megelőző vagy elhárító eljárás ismertetéséhez az egész újság is kevés lenne. A megszokottnál is rosszabb út- és látásviszonyok közben a legfontosabb, hogy kellő tartalékai legyenek. Az egyes sebességi fokozatokban járművének további gyorsítási lehetőséggel kell bírnia, a többi járműtől való távolság megválasztásánál szintén arra kell törekednie, hogy fékezés vagy megcsúszás esetén se kerüljön veszélyes közelségbe. Tartalékkal kell rendelkezni az út és a kerekek között meglevő igénybevételnél is. A tapadóerőt a jármű tömege, a gumik minősége, a sebesség és az úttest mindenkori állapota befolyásolja.

Bármelyik tényezőt elhanyagolja vagy fokozottan igénybeveszi, ez a jármű megcsúszásához, végső soron balesetveszélyhez vezet. A forgalom ritmusához alkalmazkodó és a jármű tulajdonságait figyelembe vevő sebesség-megválasztás önfegyelemmel és türelemmel párosítva megfelelő biztonságot eredményez. Az útviszonyok romlásával fokozottabban érvényes, hogy a balesetek ellen nem védekezni, hanem azokat megelőzni kell.

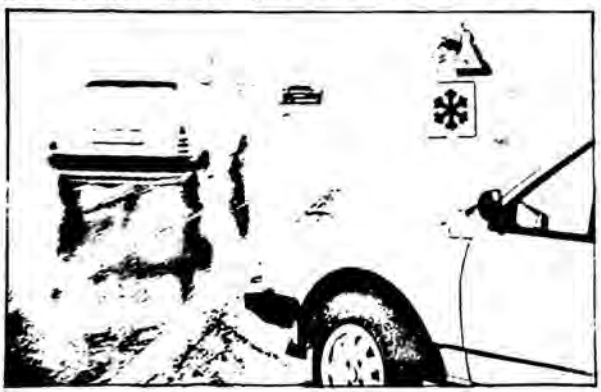
Kellő óvatossággal és előrelátással megérkezik céljához. A járdához húzódva fékez, és fellélegezve megállhat.

Mielőtt kiszállna, célszerű járművét fél méter távolságon belül előre-hátra mozgatni, hogy a havat letaposva a következő induláshoz is jobb esélye legyen.

A holnapi induláshoz is sok sikert kívánok, kellő türelmet, önfegyelmet és balesetmentes közlekedést.

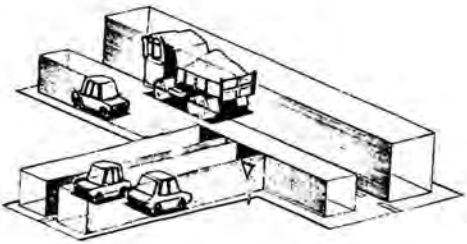
SÁROSI PÉTER

az OKBT Gépjárművezetői-nevelési szakbizottságának tagja



KÖZLEKEDÉS

„FÖLDI FOLYOSÓBAN"



E cikk szerzői úgy gondolták, nem felesleges vállalkozás leírni, hogy ők mit és hogyan tartanak „eladhatónak" a kezdő (és a gyakorlott) gépjárművezetőknek, vezetőpalántáknak. Ha ebben a bizonyos földi folyosóban útjuk során esetleg tévednek, kérjük, hogy a még hozzáértőbbek „szóljanak be"! De szintúgy kérjük: érveljenek is, méghozzá úgy, hogy ez ne csak a szerzőket, hanem a kormányt forgatókat is meggyőzzel! És most...

2. Kimegyünk a forgalomba

A *forgalomba csatlakozás* az a művelet, amelynek során bekapcsolódunk a mozgó forgalom áramlásába. Tulajdonképpen arról van szó, hogy a folyosó végén levő képzeletbeli csapóajtót kinyitjuk, s ezáltal a keresztfolyosóban közlekedők útját lezárjuk. Tehát vagy mi megyünk, vagy ők.

A jog előírja, hogy ez csak a másik jármű akadályozása nélkül tehető meg. Hogy ez mit jelent? A következőkben röviden ezekről a KRESZ-ben meghatározatlan, de a joggyakorlatban kitisztult fogalmakról lesz szó.

Zavarni annyit jelent, mint olyan magatartást tanúsítani, amelynek eredményeként a közlekedés másik résztvevőjének kellemetlenséget, kényelmetlenséget okozunk. A zavaró magatartás értelemszerűen a partner figyelmét – legalábbis részben – leköti. Ezért bizonyos alkalmakkor ez tiltott lehet. Számos esetben viszont enélkül a forgalom folyamatossága nem tartható fenn, ezért kifejezetten megengedett.

Akadályozni annyit jelent, mint a közlekedés bármelyik résztvevőjét annak szándéka szerinti menetében, mozgásában, továbbjutásában gátolni, hátráltani a célzottól eltérő közlekedési magatartásra (pl. fékezésre vagy irányváltoztatásra) kényszeríteni. (Általános elv, hogy a forgalmat akadályozni tilos.)

Az előbbiekhez társul harmadik fogalomként a *veszélyeztetés*. Jogi szempontból a veszélyeztetés kifejezés azt jelenti, hogy valaki a közlekedés valamelyik résztvevőjét a baleset bekövetkezésének, a személy- és vagyonbiztonság sérelmének a lehetőségébe sodorja. Lényeges, hogy ez a veszély közeli, más szavakkal közvetlen legyen. Ez akkor áll elő, ha a partner az említett következmények bármelyikét már csak vészreakcióval (blokkoló fékezéssel, hirtelen gyorsítással vagy ugyanilyen irányváltoztatással) tudja elkerülni. A veszélyeztető magatartás éppen ezért mindenkor tiltott!

Tudni kell még, hogy az előzőekben elmondottakból következik: *ahol tilos zavarni*, ott értelemszerűen *akadályozni sem szabad*. Ugyanakkor *ahol a jogszabály akadályozási tilalomról beszél, ott a zavarás megengedett*. A veszélyeztetés mindig tilos. A KRESZ bizonyos esetekben ezt külön is hangsúlyozza éppen azért, hogy ezáltal tegye megengedetté úgy a zavarást, mint az akadályozást. Ez így talán kissé bonyolultan hangzik. Ezért tekintsük át, hogy a jogszabály értelmében és szövegezése szerint pontosan hol és mit nem szabad tenni.

Tilos zavarni:

1. tárgyak cipelése esetén a gyalogjárón közlekedők forgalmát;
2. úttesten való áthaladás esetén a járműforgalmat;
3. útkereszteződések előtti besorolásnál a villamosforgalmat;
4. előzéskor a szembejövő forgalmat;
5. előzéskor a megelőzött járművet;
6. villamospályára való ráhajtással, folyamatos haladással és előzéssel a villamosforgalmat;
7. távolsági fényszóróval a szembejövőt;
8. távolsági fényszóróval – a visszapillantó tükrön keresztül – az előtte haladót;
9. távolsági fényszóróval az úttal párhuzamos vasúti pályán vagy vízi úton közlekedő jármű vezetőjét;
10. fényjelzés alkalmával a közlekedés többi résztvevőjét;
11. kivételes esetben – amikor a járdán a közlekedés megengedett – kerékpárral a gyalogosokat.

Tilos akadályozni:

1. a sebesség fokozásával, balra húzódással vagy más módon az előzés végrehajtását;
2. indokolatlanul lassú haladással a forgalmat;
3. járművel megfordulás és hátramenet alkalmával mind a többi járművet, mind a gyalogosokat, kivéve rövid ideig az úttest széléhez, ill. a várakozóhelyre történő beállást;
4. párhuzamos közlekedés esetén a mögöttes forgalmat az olyan járművekkel, amelyekkel lakott területen egyszerre több járművet is meg szabad előzni (de folyamatosan csak a külső sávban szabad közlekedni);

5. lakott területen, párhuzamos közlekedésre útburkolati jelekkel megjelölt úton a mögöttes gyorsabb forgalmat (ha a személygépkocsi a belső forgalmi sávon halad és mögötte szabályos sebességgel nála gyorsabb jármű közlekedik);

6. úttorkolattal vagy útelágazással szemben, megállással a többi jármű bekanyarodását;

7. parkolással az útmenti ingatlanra való behajtást;

8. szabálytalan várakozással a szabályosan várakozó jármű megközelítését vagy elindulását;

9. az úttest szélén közlekedő állati erővel vont járművel és kézikocsival a forgalmat;

10. műszaki hiba esetén a jármű megállítása helyének kijelölésekor a forgalmat.

Tilos veszélyeztetni:

1. a járművel történő irányváltoztatás (terelővonal, az úttest szélének vagy képzeletbeli felezővonalának átlépése, forgalmi sáv változtatása, másik útra bekanyarodás, főútvonalról vagy szilárd burkolatú útról letérés, a korábbi haladási iránytól eltérés) alkalmával az azonos irányban és a szembe haladó, irányt nem változtató járműveket;

2. ha a jármű méretei vagy más ok miatt a jobbra kis, balra nagy ívű kanyarodás nem lehetséges, a többi járművet;

3. a figyelmeztető jelzést (villogó sárga fényjelzést) alkalmazó gépkocsi jobbról történő előzésekor a többi járművet és a gyalogos forgalmat;

4. a figyelmeztető jelzést használó járműveknél a forgalmat, amikor nem az út menetirány szerinti jobb oldalán haladnak, amikor az egyirányú úton a forgalommal szemben, amikor a járdán közlekednek, továbbá amikor olyan helyen állnak meg, ahol az egyébként tilos.

3. Folyosót választunk

A kijárati kaput elhagyva jobbra fordulunk, s máris a közúton vagyunk. És megint egy folyosóban. A *magasságát* a föléje behajló fák lombkoronája, esetleg egy úttest fölé benyúló építmény, avagy egy vasúti vagy közúti felüljáró határozza meg. De mekkora a *szélessége?*

Ennek eldöntése nem mindig egyszerű. Nézzük meg, hogy elvileg milyen lehetőségek adódhatnak! Legegyszerűbb a helyzet akkor, *ha a folyosó határai világosan meg vannak jelölve.* Mondjuk balról terelővonallal, jobbról szegélyvonallal. A két vonal közötti terület egy haladó jármű biztonságos mozgásterét teszi lehetővé. A felfestett vonalak közötti távolság függvényében a kisebb járművek nagyobb, a nagyobb járművek kisebb mértékű oldalirányú mozgásokat is végezhetnek. Mivel nagyobb sebesség esetén általában nehezebb a folyosóhatárok között tartani a járművet, ezért ez a megoldás indokolt. Éppúgy, mint az a szokás, amely szerint a folyosó szélessége a benne megszokott sebesség függvényében változik. Nagyobb sebességre tervezett folyosó szélesebb, a kisebbre méretezett szűkebb.

– És *ha* ilyen *felfestés nincs?*

A folyosó természetesen ekkor is létezik. Csak ebben az esetben nekünk kell a biztonságos határait meghatározni. Az általános elvek ekkor is érvényesek: nagyobb sebesség esetén szélesebbre, kisebb sebesség mellett keskenyebbre méretezzük. Ha a folyosó jól belátható — mert egyenes –, akkor is szűkebbre szabhatjuk, mint amikor (pl. egy útkanyar miatt) az beláthatatlan. Ha egyedül vagyunk az úton, nagyobb sebességgel és szélesebb folyosót kijelölve haladhatunk. Ha szemből jármű érkezik: a sebesség csökkentésével együtt úgy kell a folyosó határait keskenyebbre venni, hogy még egy széles jármű hirtelen felbukkanása esetén se érjen egymásba a két folyosó.

A folyosók *rendeltetésük* szerint különfélék. Vannak olyan általánosak, amelyek minden jármű által és mindig használhatók; vannak ugyanakkor olyan különlegesek is, amelyeket időlegesen vagy állandóan csak bizonyos járművek vehetnek igénybe. Ez utóbbiak közé tartozik a többsávos úttest belső „folyosója", vagy „folyosói", a villamos, az autóbusz és a kerékpár speciális „folyosói".

Általános alapelv, hogy a járművek folyamatosan csak a menetirányuknak megfelelő oldalon levő folyosót vagy

folyosókat használhatják. Az ellentétes menetirányra szolgáló folyosót csak átmenetileg vehetik igénybe.

Lakott területen belül és kívül más-más előírások érvényesek.

Lakott területen a személygépkocsi a haladási iránynak megfelelő általános folyosók mindegyikét használhatja. Ugyanakkor a többi gépjármű folyamatosan csak a menetirányának megfelelő általános folyosók közül a jobb szélsőt veheti igénybe.

Bármelyik jármű a bekanyarodáshoz felkészülés céljából, a szándékolt haladási irányához legközelebb eső általános folyosót köteles igénybe venni, még abban az esetben is, ha ez egyébként számára a folyamatos haladásra nem engedélyezett. Ez alól két kivétel van.

1. Bekanyarodás céljából a villamosvágányra — villamosforgalom zavarása nélkül — szabad, de nem kell ráhajtani.

2. Bekanyarodás céljából a BUSZ sávra rá kell hajtani.

Ahol osztályozó folyosók vannak kijelölve, mindegyik jármű a szándékolt haladási irányának megfelelőt köteles használni.

Lakott területen kívül némileg változnak -- és egyszerűsödnek — az előírások. Itt folyamatos haladás céljából mindegyik járműnek a menetirányának megfelelő jobb szélső — általános — sávot kell figyelembe venni. Járműosztályozó esetében a játékszabályok megegyeznek a lakott területen belüliekkel. Kerékpárosoknak pedig — ha van ilyen — a számokra külön kijelölt kerékpársáv határai között kell tartózkodni.

Fontos tudni, hogy az autóbuszöbölt, az autóbusz forgalmi sávot, a kapaszkodósávot, a gyorsító- és lassítósávot is figyelmen kívül kell hagyni a folyosószabály általános elveinek alkalmazásakor.

Az *autópályára* való *felhajtáskor* lényegében arról van szó, hogy a *felhajtó* sávot képező folyosó véget ér és beletorkollik az autópálya külső folyosójába. Lényeges, hogy a gyorsító sávon haladó érje el azt a sebességet és találja meg azt a pozíciót, ahol a pályán haladót a legkevésbé korlátozza korábbi mozgásában. A csapóajtók itt csak balra nyílnak! A pályán haladó — saját érdekében — kísérje figyelemmel az ajtónyitást. Az előzékeny autós ezt maga nyitja ki úgy, hogy — ha erre lehetőség van — átmenetileg átmegy a belső sávba (ábra a 9. oldalon).

És mely járművek számára kötelező a *kapaszkodó folyosó* használata?

Ahol ilyen folyosó ki van jelölve, ott azt — tehát a jobb szélsőt — köteles minden olyan jármű igénybe venni, amelyik az úttestre engedélyezett legnagyobb sebességgel nem tud haladni. Egyes esetekben a forgalom szervezője meghatározza azokat a legkisebb sebességeket, amelyekkel az általános sávban vagy sávokban szabad haladni. A megadott értékeknél alacsonyabb sebességgel haladók kötelesek eggyel jobbra tartani, tehát a kapaszkodósávon közlekedni.

Legközelebb: a folyosóban fogunk haladni.

IRK FERENC–KLOBUSITZKY GYÖRGY