

KÖZLEKEDÉS

„FÖLDI FOLYÓSÓBAN”

III. rész

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

4. Folyósóban haladunk

Amikor a járművezető gépkocsijával valamelyik folyósót igénybe véve közlekedik, a másikban közlekedővel szemben bizonyos jogokat élvez. Legalábbis addig, amíg egy folyósószakasz végére nem ér.

– Mit nevezünk folyósószakasznak?

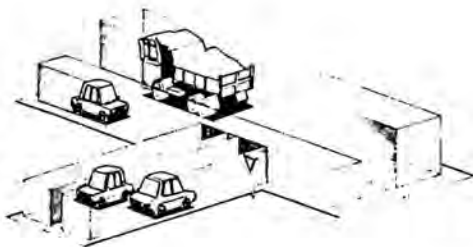
Valamely folyósó olyan hosszúságú szakaszát, amelyen belül más folyósóval nem találkozik, s közlekedési jelzés nem korlátozza a folyósó használatját a továbbhaladásban.

– Mi a teendő, ha a járművezető számára véget ér egy ilyen szakasz?

Egy-egy folyósószakasz végéhez közeledve a járművezetőt számos kötelezettség terheli. Különös figyelmet kell szentelnie a közlekedési jelzéseknek, s ezen túlmenően meg kell figyelnie a többi közlekedési résztvevő mozgását. Mindezek alapján kell eldöntenie, hogy folytathatja-e szándékolt haladási irányát a következő folyósószakaszban vagy pedig lassítania kell, vagy – szükség esetén – meg kell-e állnia.

Lényegében ugyanilyen jellegű kötelezettség terheli, ha nem akar vagy nem tud az autós járműve teljes terjedelmével saját folyósójában maradni. Ne feledjük! A folyósó elhagyásának nem szükségszerű előfeltétele bármiféle szándékolt irányváltoztatás! A folyósó szélessége ugyanis menet közben soha nem azonos a jármű szélességével. Kedvezőtlen esetekben nagyobb lehet, mint az útburkolati jelekkel megjelölt sávhatárl. Minél nagyobb sebességgel halad egy jármű, annál szélesebb a biztonságos folyósó! Egyirányba haladó járművek közötti folyósószélesség – azonos sebesség esetén – kisebb, mint a szembe jövők közötti; a biztonságos szélesség ezen túl még olyan tényezőktől is függ, mint pl. az egymás mellett elhaladó járművek tömege közötti különbség.

– Mi a teendő a folyósók elágazásainál?



A forgalmi sávok, vagy a mi fogalomrendszerünkben: a folyósók elágazásánál a járművel bármelyik, a jármű számára engedélyezett folyósót igénybe lehet venni. Két lehetséges irány esetén a megfelelő irány megválasztását irányjelzővel is jelezni kell. Három lehetséges irány esetén bármelyik szélső irányt a megfelelő oldalon jelezni kell. A középső folyósó választása esetén viszont nem kell irányjelzést adni.

– Az irányjelzés tulajdonképpen mire szolgál? Bizonyos jogokat biztosít ezzel magának a járművezető?

Noha az irányjelzésről a későbbiekben még részletesebben is szó lesz, már ehelyütt célszerű hangsúlyozni *leglényegesebb szerepét*. Az irányjelzést adó, a korábbi menetiránynak, pontosabban: mozgásiránynak szándékolt megváltoztatásáról a közlekedés többi résztvevőjét tájékoztatja. Ezt azonban már az elhatározást követően, de jóval a tényleges végrehajtás előtt meg kell tennie. Ezért is fontos, hogy a járművezetők mozgásukat idejében tervezzék meg, s tartózkodjanak a hirtelen döntésektől. Csak így képzelhető el, hogy a többi partner idejében tájékozódhasson és felkészülhessen a következő másodpercek tennivalójára.

– Mi a helyes viselkedés az olyan helyeken, ahol két vagy több sáv torkollik egybe?

Ilyen helyeken – attól függően, hogy vannak-e útburkolati jelek vagy sem, többféle megoldás lehetséges. Ha az útburkolati jelek a folyósóhatárt (-határokat) egyértelműen jelzik: a folyósóhatárt át nem lépő az elsőbbség. Útburkolati jelek hiányában mindig a jobb oldali folyósóban haladónak van elsőbbsége. Olyan út-elágazásokban, ahol a szándékolt továbbhaladás irányába vezető forgalmi sávok száma csökken, szintén az előbbi szempontokat kell alkalmazni. Nyilvánvaló, hogy az imént vázolt elvek betartása elsősorban a burkolati jelekkel megjelölt folyósók esetében egyértelmű és könnyű.

– És ahol ilyenek nincsenek? Hiszen ezekre nem mindenhol lehet számítani! Behavazott úttesten hiába keresünk burkolati jeleket!

Szerencsére az ilyen lehetőségek száma viszonylag kevés, de ha mégis előfordul: a már többször (de korántsem utoljára) emlegetett partnerkapcsolat megteremtése, a megbízható kommunikáció kialakítása döntő fontosságú. A példánál maradva: jeges, csúszós úttesten még ha látszanak is többé-kevésbé az útburkolati jelek: a folyó-

sók biztonságos szélessége egészen biztosan jóval nagyobb, mint a száraz útra méretezett sávszélesség.

— Az úttest közepére felfestett *felezővonal* egyúttal folyosó-határt is jelez?

Röviden úgy fogalmazhatnánk, hogy lehet, de egyre kevésbé jellemző. A rejtélyesnek tűnő megfogalmazás mögött az áll, hogy régebbi építésű, ma már elsősorban csak mellékutakként használt útvonalaink még előfordul a csak 5–6 méter szélesen kiépített szilárd burkolat. Az ilyen utakon a felezővonal egyben a sávhatárt is jelzi. Viszont a korszerű (vagy az idők folyamán korszerűsített) 8–9 méter széles utakon a felezővonal általában nem jelenti egyben a biztonságos folyosó határát. Legalábbis akkor nem, ha a közlekedők betartják a rájuk vonatkozó előírásokat.

— Például?

Ezek közül a legfontosabb a *jobbra tartási kötelezettség*. A KRESZ eléggé általános megfogalmazásban szól erről. Csupán annyit mond, hogy „az út- és forgalmi viszonyok által indokolt mértékben jobbra tartva kell közlekedni”. Ezek az indokok lényegében szerteágazók, közülük egynémelyikről már szó volt. Hasznos információkkal szolgál a KRESZ értelmezéséhez kibocsátott Útmutató is. Eszerint a jobbartatási kötelezettségből az is következik, hogy az olyan helyeken, ahol a járművek egymás mellett haladása nincs kifejezetten megengedve (pl. előzés, párhuzamos közlekedés, besorolás), ott az úttesten csak egy sorban szabad haladni.

— ES mitől függ a *jobbra tartás mértéke*?

Talán a legfontosabb a jármű sebessége. Nagyobb sebesség esetén az úttest szélétől nagyobb távolság tartása indokolt, hiszen – miként az előbb már szó volt róla – a jármű biztonsági zónájával megnövelt folyosója ilyenkor szélesebb. Ugyanolyan úton, ha lassabban kell vagy lehet vezetni, közelebb kell húzódní az út-szélehez.

Ezzel függ szorosan össze az, hogy a jobbra tartás mértékének meghatározásakor igen fontos szempont a szembejövő forgalom léte (esetleg hiánya), a szemből jövők sebessége, tömege. Sőt! Ezt nevezhetjük az elsődleges szempontnak. A biztonságos folyosó szélességét kinek-kinek úgy kell – pl. sebességcökentéssel együtt járó folyosószűkítéssel – szabályoznia, hogy a szemből jövő járművekkel az ütközés kizárt legyen.

Fontos szempont továbbá az útburkolat állapota. Ezzel kapcsolatban szükséges arra utalni, hogy a korábbi rossz tapasztalatok az autókban mélyen rögződtek. Hosszú ideig, sok-sok éven át még az egy számjeggyel jelzett főútvonalaink sem volt tanácsos az úttest széle mellett haladni. Gödrök, és az útpadkáról felkerült szennyeződés veszélyeztette a közlekedés biztonságát, rongálta az autókát. Az is tény, hogy olykor még manapság sem lehet minderről múltidőben beszélni. Az autók nem bízhatnak minden további nélkül abban, hogy az úttest szélének állapota mindig kifogástalan. Ez is oka annak, hogy a járművezetők még ott sem húzódnak jobbra, ahol egyébként így lehet, sőt kifeje-

zetten így kell közlekedni. Nyilvánvaló, hogy a járművezetőktől nem várható el, hogy nagy sebesség mellett gödröket kerülgeszenek, vállalják a jeges útszél veszélyeit. Ilyen helyeken a felezővonalhoz közelebb húzódnak nem hogy nem szabálytalan, de kifejezetten kívánatos. De ahol ilyen veszély nyilvánvalóan nincs, ott valóban jobbra kell tartani. Ma még az utak átbocsátóképessége gyakran azért nem használható ki, mert egyesek saját folyosójukat indokolatlanul annyira túlméretezik, hogy emiatt a kétirányú utakon a gyorsabban haladni szándékozó képtelen magának egy harmadik, biztonságos folyosót nyitni.

Problémát jelenthetnek az útmenti „létesítmények” is. Nemegyszer tapasztalható, hogy ha a nagy felépítményű járművek valóban az úttest jobb oldalán haladnának, a főlélők benyúló faágakban, sőt fatörzsekben elakadnának. A folyosó felső biztonsági határa alapvetően más egy személygépkocsi és egy kamion esetében. Az utóbbi járművek vezetői tehát nagyon is indokoltan – és általában nem a mögöttük gyorsabban haladni szándékozók tudatos bosszantása érdekében – tartanak nagyobb távolságot az úttest szélétől, mint alacsonyabb karosszériával körbevett társaik.

Számításba jöhetnek más közlekedők jogos érdekei is. Ezek közül az egyik legjellemzőbb eset: igencsak méltánylandó annak a járművezetőnek a magatartása, aki esős, latyakos időben azért nem húzódik az úttest jobb széléhez, mert ha ezt tenné, kénytelen volna a tócsákba hajtva az úttest szélén vagy mentén közlekedő gyalogosokat „kényszerzuhanyal” elárasztani.

Vannak azonban olyan esetek is, amikor *szorosan az úttest jobb szélére húzódnva kötelező a haladás*. Ilyen eset pl., ha a jármű nem képes bizonyos sebességnél gyorsabban haladni. Természetesen bárkivel előfordulhat, hogy valamilyen oknál fogva (pl. a kocsin kényes, törékeny tárgyat szállít, netán autójának olyan hibája keletkezett, ami ugyan vontatást nem igényel, de a jármű egyébként nem képes a szokásos sebesség elérésére) kénytelen lassan haladni. Ilyen közlekedési eszköznek minősül minden olyan jármű, amely ténylegesen 25 km/óra vagy ennél kisebb sebességgel halad. Mégpedig attól függetlenül, hogy ennél nagyobb sebesség elérésére egyébként képes vagy jogosult-e. A már említett biztonsági távolság betartására természetesen ezek a járművek is jogosultak. Ilyen esetben a biztonsági távolság azt a minimális folyosószélességet is jelenti, amelynek megtartásával a közlekedés az úttest jobb szélén, a saját jármű veszélyeztetése, illetve az útmenti létesítmények megrongálása stb. nélkül még lehetséges.

— Ezek szerint ha valaki szorosan jobbra tartva közlekedik, bármikor *szabad lassan haladni*?

Nem. Ez csak az említett és a hozzájuk hasonló esetekben megengedett. Egyébként minden jármű vezetője köteles a forgalmi viszonyokhoz alkalmazkodva olyan sebességgel közlekedni, amely a forgalom zavartalan áramlása érdekében indokolt. Konkrét, mindenhol és mindenki számára egységesen alkalmazható recept

nincs. Forgalommentes, jól belátható úton akár lépésben haladva is szabad a táj szépségében gyönyörködni. Forgalmas úton viszont minden jármű olyan vezetője, akinek nincs közlekedésbiztonsági megfontolásokon alapuló indoka a többi járműtől eltérő, azokénál mérsékeltőbb tempóra, a forgalom mindenkori ritmusához rugalmasan alkalmazkodva és az illető járműfajtára engedélyezett maximális sebességgel közlekedjen!

Összegezve: a biztonsági szempontokon nyugvó lassú haladás (ide tartozik a KRESZ-ben elrendelt minden sebességkorlátozás csakúgy, mint a kezdő vezetők rutinhányból eredő biztonságérzetének csökkent volta) indokolt és megengedett. Minden ettől eltérő szempontra visszavezethető lassú haladás – legalábbí nagy forgalomban – túlzott és éppúgy szabálysértő, mint a gyorshajtás.

Sajnos kevesen gondolnak arra: a „csigák” éppúgy veszélyt teremthetnek, mint a száguldozók. Magatartásukkal szinte kikényszerítik a veszélyes előzések sorozatát. Szükségtelenül váltanak ki haragot, indulatot, egyébként el nem fogadható agresszív viselkedést a mögöttük kényszerűen kullogókból. Akik indulataikat esetleg kilométerekkel odébb, másokkal szemben vezetik le. Az indulatra okot adó pedig esetleg a balesetmentes közlekedésért járó aranyplakett tulajdonosa... Sokan tudjuk, hogy az ő magatartása sem elfogadhatóbb, mint felbőszített társáé, dehát ő sosem okoz balesetet...

Legközelebb: a sebesség helyes megválasztásáról bővebben is szólnunk.

IRK FERENC—KLOBUSITZKY GYÖRGY

AZ „AUTÓVEZETŐ” FELJEGYZÉSEIBŐL

Mottó: A téma az utcán gurul.

Mind gyorsabb autókat gyártanak, hogy némileg kiegyenlítsék azt az idővesztést, ami a parkolóhely keresésével jár.

Kiváló, gyakorlott autóvezető. Nyugodtan lehet benne egy kis itóka, csodálatos biztonsággal veszi a kanyarokat. Még ha azt út egyenes is!

Egy okos autós figyelmeztetése: „Ugyelj arra, hogy a melletted levő ülésen a biztonsági öv mindig a feleséged méreteinek feleljen meg!”

Egyesek már csak a kórházi ágyon ismerik el az egyirányú forgalmat.

A biztonsági öv megközelítőleg nem korlátoz úgy a mozgásban, mint a tolószék.

A sportkocsinak az a legnagyobb baja, hogy mire az embernek elég pénze van ilyen venni, már nem fér bele.

A jobbkéz-szabály megtartása nemcsak azon múlik, hogy a vezető tudja, melyik a jobb keze – „jobb belátás” is kell hozzá!

Az értelmetlen gyorshajtás nemcsak túlfogyasztást jelent, esetleg vérátömlesztést is.

Tragikus baleset, az úttestre kicsordult a meleg vér! Talán nem történt volna meg, ha előtte van egy kis hidegvér.

Vannak forgalmi helyzetek, amelyekben a jó szabályismeret már semmit sem segít – a lelkiismeret viszont még segíthet.

A biztonságos közlekedés legfontosabb feltétele a visszapillantó tükör és benne egy rendőr.

Érthetetlen, hogy a „világ legjobb autósá” – aki mindig mindent tud a vezetésről – mindig kénytelen a mögött haladni, akinek fogalma sincs róla.