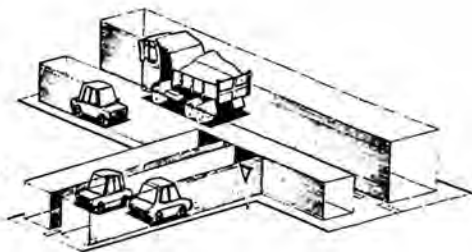


KÖZLEKEDÉS

„FÖLDI FOLYOSÓBAN”

VI. rész



7. Folyosót változtatunk

A folyosó változtatásának lényege, hogy járműünkkel elhagyjuk az eddig használtat és oldalirányban átlépünk egy másik folyosóba. Ezt a szándékunkat az irányjelzővel jelezni kell. Ezzel egyidejűleg – pontosabban az irányjelzés adását követően – elsőbbséget kell adni a másik folyosóban haladó jármű részére.

Ez a művelet fokozott figyelmet követel, elsősorban a menetirányát megváltoztatni kívánó vezetőtől, de az igénybe venni kívánt folyosóban haladóktól is. A folyosó megváltoztatása alkalmával ugyanis az elsőbbséggel rendelkezőnek csak a veszélyeztetése tilos, de akadályozása és zavarása nem. Lehetőség szerint természetesen ez utóbbiakat is kerülni kell. Azonban különösen nagyvárosaink sűrű forgalmában zavarmentesen folyosót változtatni úgyszólván lehetetlen. A folyosót változtatónak először meg kell figyelnie az igénybe venni kívánt folyosóban haladóknak a sebességét, továbbá fel kell becsléni távolságukat. Mindezek ismeretében – lassítással vagy gyorsítással – úgy kell szabályoznia saját sebességét, hogy

1. a gépjármű ne kerüljön közelebb az igénybe venni kívánt folyosóban előtte haladóhoz, mint a veszélymentes legkisebb követési távolság és

2. a gépjármű ne kerüljön közelebb az igénybe venni kívánt folyosóban követővé váló járműhöz sem, mint a veszélymentes legkisebb követési távolság. Egyetlen kivétellel: ha ez utóbbi jármű vezetője egyértelműen jelezte, hogy a folyosót változtatni szándékozó járművet maga elé enged.

Nyomatékosan hangsúlyozni kell, hogy semmiképp nem tekinthető szabályszegőnek az olyan folyosó változtatás, amely a szomszédos folyosóban haladótól enyhén, nem vészfékezésszerűen lassítást (ideértve a fékezést is) követel meg. Minden járművezető kötelessége a mellette-előtte haladó jármű irányjelzőjét, ezzel együtt irányváltoztatási szándékát figyelnie. Ezért nem érheti váratlanul, ha a csapóajtó egyszerűen kinyílik előtte. Ilyenkor nem dudálással, villogtatással, esetleg korábbi sebességének növelésével kell vélt jogaihoz ragaszkodni. Ehelyett a mögöttes forgalmat is figyelve nemcsak lehetőség, de kifejezett kötelessége enyhén lassítani és a folyosóváltoztatást elősegíteni. Az eléje bejött járműhöz képest szükséges követési távolságot pedig fokozatosan fel kell vennie.

Más a helyzet természetesen, ha a folyosók széleit záróvonalak határolják le. Ez fal csapóajtó nincs! A fal áttörése pedig kellemetlen lehet. Csak balesetveszély elhárítása vagy pl. elromlott álló jármű kikerülése esetén válik a fal levegővé.

– Már eddig is több ízben szóltunk az irányjelzésről. Ezért talán most a legalkalmasabb az ide vonatkozó tudnivalókat összefoglalni.

1. Az irányjelzés legfőbb feladata a szándékközlés.

2. Irányjelzés alapvetően két különböző fajta szándék közlésére használatos: az elindulási és a megállási, valamint az irányváltoztatási szándék közlésére. Az elindulási szándékot attól függetlenül közölni kell, hogy ez tényleges irányváltoztatással együtt jár-e vagy sem. A megállási szándékot pedig a – mögöttes forgalom tájékoztatása céljából – közölni célszerű.

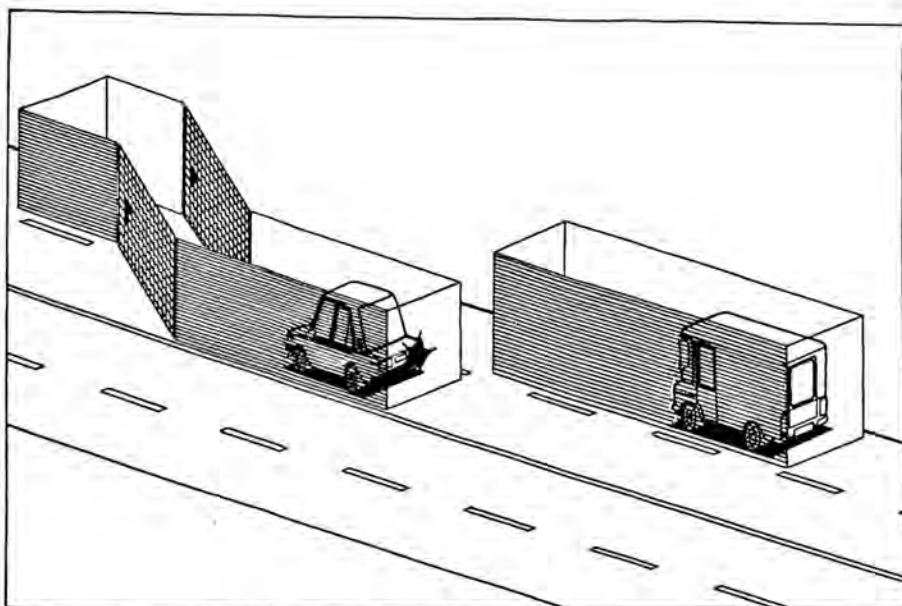
3. Az irányjelzésnek van néhány további, nem kötelező, de gyakran használatos formája. Így pl. lakott területen kívüli utakon a nagyméretű járművek vezetői egyre gyakrabban jobbra jelzéssel tájékoztatják a mögöttük közlekedőt arról, hogy megkezdheti az előzést, mert az – szerintük – biztonságosan végrehajtható. Balra irányjelzéssel pedig „lebeszélük” a mögöttük közlekedőt a gyorsabb haladásról, mert az előzés végrehajtása szerintük veszélyes. Hozzá kell tenni: az ilyen jelzések természetesen az előzni szándékozót semmiféle figyelési kötelezettség alól nem mentesítik. Ezek csupán a figyelem és az együttműködési készség apró jelei. A szándékolt manőverért a felelősség továbbra is az előzni kívánót terheli!

– Olykor eltérnek a vélemények abban a vonatkozásban, hogy mi tekinthető *irányváltoztatásnak*.

Ahhoz, hogy tiszta vizet önthessünk a pohárba, előbb azt kell megfogalmaznunk: mikor nem változtat a jármű irányt? Azaz: mikor halad a jármű korábbi haladási irányának megfelelően?

Két „*útkereszteződés*” közötti út- vagy folyosószakaszban az a jármű nem változtat irányt, amelyik a korábban megválasztottban halad tovább. Függetlenül attól, hogy maga az útszakasz eltér-e a korábbi irányától (kanyarodik-e) vagy sem. Aki tehát járművével az útszeggéllyel párhuzamosan halad, nem változtat irányt. Ezért irányjelzést sem kell adnia.

A bonyodalom az „*útkereszteződésekben*” szokott kezdődni. Itt ugyanis egy folyosószakasz véget ér és különböző irányú folyosószakaszok metszéspontjába



kerül a jármű. Az irányjelzés tájékoztató szerepe ilyen helyeken különösen fontos. Főként annak a járművezetőnek kell egyértelmű magatartást tanúsítania, aki kanyarodó főútvonal és egy vagy több mellékútvonal találkozásához érkezik. Ha jelzi irányváltóztatási szándékát, ezáltal nem hagy kétséget, hogy a lehetséges folyosók közül melyiket választja. Ha nem jelzi, ezáltal bizonytalan helyzetet teremthet maga körül és lassíthatja a forgalmat. (Azért szükséges a feltételes mód használata, mert pl. ha a főútvonalon az azonos irányba haladó járművek számára két folyosó van kijelölve, a a belső folyosón haladó haladási iránya irányjelzés nélkül is egyértelmű. Mármint az, hogy a főútvonal vonalvezetését követve kívánja az útkereszteződésben folytatni az útját.) Ha azt jelzi, hogy elhagyja a főútvonalat — ami a legutóbbi Kresz-módosítás óta a KM és a BM által jóváhagyott Útmutató szerint nemcsak lehetősége, de kifejezett kötelessége —, a helyzet ismét egyértelművé válik.

Mindjárt hozzá kell tenni, hogy sajnos nem mindig és nem mindenütt. Mert ha történetesen az ellenkező irányból is út torkollik a kereszteződésbe: a főútvonal elhagyásának jelzésével megtevesztheti az ebből az irányból közlekedőt. A legfőbb tanulság: kanyarodó főútvonalhoz közeledő, elsőbbségadásra kötelezett jármű vezetőjének igen alaposan meg kell figyelnie, hogy a főútvonal elhagyását jelző jármű vezetője milyen irányban kívánja útját folytatni.

Az említett példák — amelyeknél az élet sokkal változatosabbakat produkál — jól mutatják, hogy a Kresz szabályait és a hozzájuk fűzött hivatalos állásfoglalásokat nem elég tudni. Ésszel közlekedve azokat mindig

az aktuális helyzethez igazodóan, értelmesen alkalmazni is kell.

Itt említjük meg, hogy az autósok egy tévesen rögzült szokástól meg kell hogy szabaduljanak. Ennek előfeltétele annak az általános érvényű elvnek a következetes alkalmazása, amely szerint *mindig arra kell irányjelzést adni, amerre kanyarodni akarunk*. A folyosó elágazások előtt tanúsítandó magatartásról már volt szó. Lényegében ugyanez a helyzet a folyosó találkozás előtt is. A bajok ugyanis itt szoktak jelentkezni. Gondoljunk az autópályák jobbra kanyarodó felhajtó sávjára, ahol ki balra, ki jobbra jelez. Pedig a helyzet egyszerű, ha az imént mondottakat szem előtt tartjuk. Nevezetesen azt, hogy az irányjelzés alapvető funkciója a szándék közlése. Tekintettel arra, hogy pályabecsatlakozásoknál a pályára ráhajtani kívánók folyosója szűnik meg: balra, a főáramban haladók felé, az ő tájékoztatásukra kell irányjelzést adni.

— A KRESZ azt mondja, hogy az irányjelzést „*keelő időben*” kell adni. Ez mit jelent a gyakorlatban?

A jelzés adásának megkezdése általában akkor tekinthető keelő időben megtörténtnek, ha azt az irányjelzéssel érintett többi jármű féktávolságán kívül kezdi meg. Fontos felhívni a figyelmet arra, hogy a túl korán megkezdett irányjelzés is szabálytalan lehet. Mégpedig akkor, ha ezzel az irányjelzést adó a környezetét megteveszti várható további magatartásáról. Például egy útkereszteződéssel korábban kezdi el bekanyarodásának jelzését, s emiatt az egyébként elsőbbségadásra kötelezett elindul. Legközelebb: kikerüljük az álló akadályokat.

(IRK—KLOBUSITZKY)