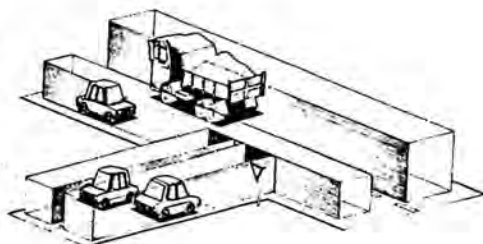


KÖZLEKEDÉS

„FÖLDI FOLYÓSÓBAN”

V. rész



6. A sebesség helyes megválasztása — (2)

Az előző részben már szoltunk arról, hogy a KRESZ kimondja: a jármű sebességét a jogszabályban megadott sebességhatárokon belül maradván „úgy kell megválasztani, hogy a vezető járművét meg tudja állítani az általa belátott távolságon belül és minden olyan akadály előtt, amelyre az adott körülmények között számítani kell”.

Az előírás szép, de hogy mi minden tarthat ide, arról egy kezdő vezetőnek nemigen lehet fogalma. Főként arról lenne jó egy s mást hallani, hogy melyek azok az akadályok és mik azok a körülmények, amelyekre számítani kell.

Nézzük hát a kérdéseket sorjába. Először is tudnunk kell, hogy az előírás mind a kedvező (például a nappali), mind a kedvezőtlen (például az éjszakai) látási viszonyokra érvényes. Elsőként tehát egy jótanács az Útmutatóból: „A sebességet úgy kell helyesen megválasztani, hogy az ahhoz tartozó féktávolság ne legyen hosszabb, mint a belátható útszakasz hossza. A jármű vezetőjének az általa igénybe vett úttestrészen, forgalmi sávban kell a sebességének megfelelő féktávolságot maga előtt belátnia úgy, hogy az előtte levő, a vele azonos vagy keresztetű irányban haladó akadályt kellő időben észlelhessen, és szükség esetén előtte biztonságosan megállhasson.”

— Azt miként kell érteni, hogy a járművezetőnek az általa igénybe vett úttestrészen, forgalmi sávban kell a féktávolságot belátnia? Azt, hogy a saját folyósóm határain kívüli eseményekkel nem kell foglalkoznom?

A kisé „laza” megfogalmazást átfogóbban kell értelmezni, hiszen akkor a vezető képtelen lenne arra, hogy az idézett szöveg utolsó mondatában kifejtett elvárásoknak eleget tegyen.

— És milyen akadályokra kell a vezetőnek számítani?

Az Útmutató szerint „a jármű vezetőjének mindegyikre az út jellegéből (autópálya, mellékút, lakott terület) és az út tényleges forgalmából (párhuzamos közlekedés, járműsor, rendkívüli forgalom) kell megítélnie azt, hogy milyen akadályokkal kell reálisan számolnia.”

— Ha már itt tartunk: melyek azok az akadályok, amelyekre az adott körülmények között számítani nem kell?

Erre a kérdésre teljes körű felsorolás nem adható. Főként a Legfelsőbb Bíróság elvi, illetve konkrét ügyek során hozott állásfoglalásai szerepelnek — példálódzó jelleggel — az Útmutatóban is. Pontosabban ezekből kettő: az autópályán áthaladó gyalogos és az úttesten (nyilván éjjel) sötét ruhában fekvő gyalogos. Aki járatos a jogban, szorgalmasan bujja a szakirodalmat, további példákkal is találkozhat. Így pl. nem kell számítani a befutott útszakaszra hirtelen bekerülő akadályokkal (kivéve, ha ezekre bizonyos jelzések vagy körülmények kifejezetten utalnak); kerékpározást tiltó táblával ellátott útszakaszon kivételként kerékpárosra; figyelmeztető jelzés nélkül főútvonalon a közlekedésszabítást veszélyeztető úthibákra.

— Azt gondoljuk, az autós számára sokkal fontosabb, hogy azt tudja — mérhőzzá lehetőleg minél széles körűben —, hogy melyek azok az akadályok, amelyekre számítani kell!

Sajnos, a közlekedési viszonyok bonyolultsága miatt ezúttal is meg kell elégedni néhány példával. Természetesen zebra közelében senki nem hivatkozhat arra, hogy számára váratlan, ha ott gyalogos fog az úttestre lépni. Iskola, óvoda, játszótér környéken is számítani kell a gyerekekre. Ezek a világos mindenhol egységes szempontok. Vannak viszont olyan „akadályok” is, amelyek hazai különlegességek, közlekedési kultúránk — vagy még inkább kultúrátlanságunk — nem éppen ékes bizonyítékai. Mert ki merné azt állítani jó szívet, hogy a forgalomirányító jelzőlámpa zöld jelzésénél nem kell tilosban futkosni — vagy éppen ballagó —, igen gyakran mozgásukban súlyosan korlátozott idős emberekkel számolni? Nálunk arra is számítani kell, hogy a gyalogosok olyan egyéb helyeken is zavarják, sőt akadályozzák a járműforgalmat, ahol nincs elsőbbségük.

Sőt, sajnos azon sem lepődhet meg senki, aki volánt forgat, hogy noha számára a jelzőlámpa szabad utat jelez, mégis teljesen szabályosan tartózkodik előtte gyalogos az úttesten. Típusosba ugyanis, hogy a gyalogosok részére szolgáló piros jelzés esetenként nem világít. Eből pedig egyenesen következik: a gyalogos úgy vélheti, hogy az ilyen, talpa alatt zebracsíkokkal felfestett úttesten — tilos jelzés hiányában — elsőbbsége van.

Arra is számítani kell, hogy a forgalomirányító jelző-

lámpa szabad jelzésénél sem lehet mindig a kereszteszódésen áthajtani – forgalmi torlódás miatt. Sajnos nem érheti az sem váratlanul az autóst, ha valamelyik forgalmi sáv felett elhelyezett, úgynevezett „ismétlő” jelző piros fénye nem világít. Ha egyébként elsőbbsége van, nem hajthat minden további nélkül a kereszteszódésbe, mert lehet, hogy a járda szélén (esetleg egy szabálytalanul parkoló teherautó által elrejtett) úgynevezett „főjelző” piros fényt mutat.

– Úgy gondoljuk, ezek a problémák az éjszakai vezetés során csak fokozódnak. Innen-onnan hallani arról, hogy éjszaka az autósok még gyorsabban vezetnek, mint nappal. Arról is, hogy viszonylag igen sokan lépik túl a számukra engedélyezett sebességhatárt. Lakott területen kívül is, ahol pedig jórészt csak a saját járművük fényére számíthatnak. Az újságok fekete krónikáiban gyakran olvasni, hogy az autós nem a látási viszonyoknak megfelelő sebességgel közlekedett, s ezért üttét el kivilágítatlan kerékpárost, lovaskocsit, ment neki hibásodott gépkocsinak, kamionnak. Valójában mennyi éjszaka a biztonságos sebesség felső határa?

Az sok mindentől függ. Nézzük hát részletesebben. Bár e bonyolult kérdésnek csak egy-néhány szempontjáról lehet szó. Először is tegyük fel, hogy az Ön kocsijának fényoszórói teljesen szabályosan vannak beállítva, jók a látási viszonyok (nincs köd, eső, hóesés), kipihierten ül a kormány mögött és egyébként sem korlátozza semmi, hogy teljesítőképessége legjavát nyújtsa. Szóval minden a legideálisabb.

Ebben az esetben távolsági fényoszórójával – természetesen ha a fényoszórótükrök épek, az üveg tiszta – a nappalival azonos sebességgel közlekedhet. A nehézségek akkor kezdődnek, ha bármi oknál fogva – mert szemből jármű közeledik, mert járművet ér utól, amelyet meg szeretne előzni, mert kivilágítatlan vagy gyéren megvilágított lakott területen halad – tompított fényre kell váltania. Ilyen esetek pedig eléggé gyakran adódnak. Előfordulhat, hogy az autósnak a kilométerek tucatját kell megtennie úgy, hogy – szabályosan – be sem kapcsolhatja az országúti fényt.

– Tompított fényoszóróval mekkora sebesség nyújt teljes biztonságot?

Erről szakemberek körében is megoszlik a vélemény. Sokan – megbízható mérések hiányában, saját megérzésükre, tapasztalataikra hivatkozva – vélik úgy, hogy tompított fényoszóróval sem túlzott az akár 80–100 km/órás sebesség.

– Ez azért talán mégis sok!

Különösen akkor, ha valóban úgy szeretnénk vezetni, hogy minden felbukkanó akadály előtt (pl. kivilágítatlan kerékpár) meg tudjunk állni. Méginkább az, ha vezetősünet az az elv vezérlő, hogy a forgalmat indokolatlanul

ne zavarjuk. Képzelje el, hogy Ön előtt halad egy autós, aki amikor meglát maga előtt a fényoszóró fényében az úttesten egy gyanús foltot (mert a fekvő részeg is pont így néz ki), nyomban hatalmasat fékez. Bizonyára azt hinné róla, hogy elment az esze, vagy méginkább, hogy részeg. Pedig – és ez a tragédia – a szakemberek egyik köre ma már tudja, hogy a legtöbb esetben még így sem lenne képes megállni. Legfeljebb akkor, ha 20–30 km/óra sebességgel haladna. Hóla a számítógépnek, ez ma már bizonyított tény. Ennél nagyobb sebességgel haladva legfeljebb olyan akadályokat lehet idejében észlelni (és a számunkra jelentéssel bír, lassításra kötelező tárgyként a tudatunkban beazonosítani), amelyek vagy ki vannak világítva, vagy valahonnan fény esik rájuk és ezért a háttérükből kiválnak. Erre a gépkocsi tompított fénye alkalmatlan.

– Sokan beszélnek a tompított fényoszóró úgynevezett szört fényéről. Ez sem segít?

Szerencsés esetben segíthet, de erre számítani aligha lehet. A szört fény segítségével – elég nagy valószínűséggel – idejében észlelni lehet a tiszta fényvisszaverő prizmat, a fényvisszaverő anyaggal bevont tárgyakat. A balesetek azonban épp olyan közlekedő partnerekkel következnek be, amelyekről ez a jelzés hiányzik.

– Akkor hát mi a megoldás?

Amikor csak lehet, mindig távolsági fényoszóróval haladni. Tompított fényoszóró használatát esetén pedig „közönséges” utakon soha nem haladni gyorsabban, mint 50 km/óra. Vigyázat! Ez is sok lehet. De ilyen sebesség mellett még van remény. Például arra, hogy egy hirtelen kormányozdulattal el tudja kerülni a szerencsétlenséget. Vagy amire ütközik, a jármű olyan sebességre lassul, hogy legalább Önnek maradnak túlélési esélyei.

– Magyarán: létezhet az, hogy valójában csak a szerencsében bízhat, aki éjszaka tompított fényoszóróval, az említettnél nagyobb sebességgel közlekedik? A szerencsét veszik figyelembe, amikor a sötét országutakon közlekedő távolsági autóbuszok menetidejét megállapítják? És a tőlük független véletleneken múlik a sorsa az országutak vándorainak, a kamion- és teherautósófőröknek itthon és külföldön?

Itthon – egyelőre – igen, legalábbis mindaddig, amíg arra nem lehet számítani, hogy a gyalogosok és kerekéken guruló akadályok nem „láttatják” magukat. Külföldön ez már – legalábbis a fejlett autós országokban – megoldott probléma.

Legközelebb: folyosót változtatunk.

IRK FERENC–KLOBUSITZKY GYÖRGY