

KÖZLEKEDÉS „FÖLDI FOLYOSÓBAN”

XI. rész

14. A partnerrel szembe haladunk

Ez a forgalmi helyzet lényegében két változatban életszerű: egyrészt ha a szembe közeledők különböző forgalmi folyosókon közelítenek egymás felé és ezért egymás mellett haladnak el; másrészt ha a szembe jövők ugyanabban a folyosóban közlekednek és ilyenkor a tovább- ill. az egymás melletti elhaladásnak különleges szabályait kell alkalmazni.

– És a bekanyarodással nem ez a helyzet?

Noha a bekanyarodás szembe haladást is eredményezhet, mégis ennek a forgalmi műveletnek a lényege az elsőbbségadás. Ezért majd ott fogunk róla bővebben szólni.

– Mit tekinthetünk a szembe haladás általános biztonsági követelményének?

A legfontosabb az, hogy mindkét partner számára álljon rendelkezésre egy-egy olyan széles biztonsági folyosó, amelyek kizárják akár a frontális, akár az érintőleges összeütközést. Ne feledjük! A folyosó szélességét nemcsak az útburkolati jelek jelölhetik meg. Ez – főként lakott területen kívül – elsődlegesen a sebesség függvénye. Nagyobb sebességhez szélesebb, kisebb sebességhez szűkebb biztonsági folyosó tartozik.

– Ez azt jelenti, hogy adott esetben a sebesség csökkentésével is megteremthető a biztonságos folyosó szélesség?

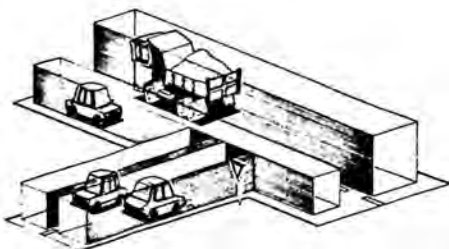
Pontosan így van! Bizonyos esetekben a sebesség csökkentésével kell az adott folyosó szélességét biztonságossá tenni! Ha ez nem lehetséges: az ugyanazon forgalmi sávban való szembe haladás különleges szabályait kell alkalmazni! Ez azt jelentheti, hogy végső esetben a szembe jövők kénytelenek járműük mozgását lépés sebességre csökkenteni.

– És ha a hely még így sem elegendő a szembe jövők elhaladásához?

Ebben az esetben az egyik szabad utat kell biztosítani a partnernek. Vagy úgy, hogy oldalirányban teljesen vagy részben lehúzódik az úttestről; vagy úgy, hogy hátrahatol.

– Erre melyik jármű vezetője köteles?

Jó volna ilyen alkalmakkor a jogokat és kötelezettségeket elfelejteni, a járművezetőknek célszerű volna saját jóérzésüket elővenni. Ennek alapja az empátia. Az



tehát, hogy képesek legyenek a másik vezető helyébe képzelni magukat. Akarjanak segíteni – méghozzá mielőbb – a partneren, hiszen nem kizárt, hogy legközelebb ők kerülnek hasonlóan szorult helyzetbe.

– Mégis milyen szempontok emelhetők ki leginkább?

Általában annak a járművezetőnek illik (és kell!) járművével az említett két művelet valamelyikét választania, aki a jármű sajátosságait, valamint az út- és forgalmi viszonyokat együttesen figyelembe véve ezt könnyebben megteheti. Van azonban egy másik – jögn alapuló – alv is: az elől a jármű elől kell félrehúzódní, hátrahatolnı, amelyik korábbi haladási irányának megváltoztatása nélkül képes folytatni útját. Itt is érvényes tehát a korábban megismert közlekedési alapelv: annak van elsőbbsége, akinek nem kell irányt változtatnia.

– Az erősen lejtős, szűk hegyvidéki utak gyakran teremtenek ilyen helyzeteket. Különösen télen, síszезon idején, amikor egyes, kényelmes „partnerek” az egyéb-ként normális forgalomra alkalmas utakat is úgy leszűkítik szabálytalan parkolásukkal, hogy csak egy-egy jármű fér el közöttük.

Lejtős úton – főként akkor, ha mindkét jármű irányváltásra kényszerül – a lefelé haladó kell, hogy félrehúzódjon a felfelé igyekvő elől. De a gépjárműeknek a lefelé haladó lovakocsi elől is ki kell térniük, hiszen nyilvánvaló, hogy ilyen esetben a megállás, újbóli megindulás, hátrahatolás a motorizált partner számára sokkal egyszerűbb.

– Kitérés alkalmával természetesen – hiszen ez irányváltással is jár – az irányjelzőt mindig használni kell!

Az állítás igaz, azonban tanácsos az alapos körültekintés. Különösen akkor, ha jármű ér utol vagy követ bennünket. Lehet, hogy az ő szélvédő üvege mögöl nem látható ugyanaz, amit mi látunk. Épp ezért vigyázni kell arra, hogy jobbra jelzésünk meg ne tévesszel Nehogy azt higgye: jelzésünk nem jelent más, mint egyszerű jobbra húzóddással járó megállási szándékunkat. Ha félreért bennünket, esetleg előzésbe ill. kikerülésbe kezd. Mindig úgy vezessük járművünket, hogy a többi partner értsen szándékunkat! Ezt a szóban forgó esetben pl. úgy tehetjük meg, hogy időben húzódjunk jobbra, s csak ezután csökkentjük sebességünket. Figyeljük a visszapiplató tükröt, és ha a mögöttünk haladó előzésre készül: kézzel leintjük. Egy a lényeg: mindig teremtünk magunk körül világos, egyértelmű helyzetet!

- *Milyen szempontokat célszerű figyelembe venni akkor, ha az egy folyosó szélességű útszakaszon be nem látható területhez érkezőnk? Pl. ilyen útvonalon vagyunk kénytelenek ún. hajtűkanyarba bemenni?*

A lényeg: mindig fel kell készülni az esetleges kitérésre. Ehhez természetesen a sebesség függvényében időre van szükségünk. Ezért fontos szem előtt tartani azt az alapszabályt, hogy ilyen utakon az egyébként a féktávolsághoz szükséges sebesség felével szabad csak haladni. Amennyiben ezt a szabályt a szembe haladó is betartja: a frontális ütközés megelőzhető.

- *Miként foglalhatók össze az útszükültre vonatkozó legfontosabb szabályok, szempontok?*

Ilyen esetekben a folyosó használat legfontosabb elvei a következők:

1. Ha a behaladási elsőbbséget tábla jelzi: az hajthat be elsőként, aki a tábla jelzése szerint elsőbbséget élvez.
 2. Ha az elsőbbséget lámpa jelzi: az hajthat be elsőnek, akinek zöld útja van.
 3. Ha az elsőbbséget semmi nem jelzi,
 - és az egyik irányváltoztatás nélkül folytathatja útját: övé az elsőként behaladás joga;
 - és mindkét jármű irányváltoztatásra kényszerül: az haladhat be elsőként, amelyik nyilvánvalóan előbb ért a szűkülethez;
 - ha az egyik jármű villamos: a sinhez kötött jármű akár irányt változtat, akár nem: elsőbbséget élvez.
- *Éjszaka milyen szabályokat kell figyelembe venni, ha a járművek egymással szembe haladnak?*

Az alapszabályt azt hiszem, hogy jól ismert: lakott területen kívül a távolsági fényszórót tompítottá kell váltani.

- *És ezt milyen távolságból kell megtenni?*

Általában – mivel erre a KRESZ semmiféle konkrét utalással nem szolgál – ezt olyan távolságban kell megtenni, ahonnan a fényszóró a szembe jövő jármű vezetőjét már nem zavarhatja. Ennél pontosabb eligazítást az Útmutató sem ad.

- *Mégis mekkora ez a távolság?*

Széles körben elterjedt az a nézet, hogy ez a távolság hagyományos fényszórók esetén 400, halogén izzók alkalmazásánál mintegy 600 méter.

- *Hogyan lehet információt szerezni arról, hogy saját fényszórónk a szembejövőt már zavarja?*

Ezt az autósok általában a tompított és a távolsági fényszóró többszöri átkapcsolásával, ill. tompított fényszóró mellett a távolsági fényszóró felvillantásával szokták jelezni.

- *És ha a szembe jövő „kéri” a fényszóró lekapcsolását, ezt minden esetben – még ha a partner jelentős távolságban is van – meg is kell tenni?*

Az említett távolságokon túl semmiképp. Sajnos tény, hogy az autósok túlnyomó többsége a szó szoros értelmében vakon bízik abban, hogy a tompított fényszóró fényénél is képes lesz idejében megállni egy esetleg váratlanul előtte levő – mert kivilágítatlan – akadály előtt. Sokan a jó szerencséjükben bízó alakozták meg a tompított fényszóró melletti sebességüket. Kétségtelen tény, hogy a szerencse, a szemből jövő jármű által kibocsátott fény „talán” segít, és „talán” sikerül nagy figyelem mellett észrevenni az úton levő akadályt. Kérdéses azonban, hogy „talánra” lehet-e, szabad-e autózni? Talán csúnya, amit erre a kérdésre válaszként felelni lehet: nem szabad de muszáj! Nem szabad akkort, ha valaki amiatt balesetet okoz, de muszáj, mert a tompított fényszóró mellett teljes biztonsággal csak olyan sebességet lehetne választani, ami teljesen irreális, ellentétes a közlekedés alapvető elvárásaival. Feltehetően éjjel senki nem ülne autóba, ha azt írják elő számára, hogy tompított fényszóró használatára esetén nem közlekedhet gyorsabban, mint – az akadály, a jármű és az ember jellegzetességei függvényében eltérő, de maximum 15–30 km/óra.

- *A 15 km/óra érték valóban szinte nevetséges. De még a 30 km/óra is!*

Pedig a kísérleti mérések bizonyítják, hogy amennyiben valaki bármilyen oknál fogva nem képes autójával vészfékezést alkalmazni, legfeljebb 15 km/óra sebességgel képes megállni egy kivilágítatlan lovaskocsi mögött. „Talán” persze ennél gyorsabban is haladhatna. „Talán” felcsillan valami a tompított fényszóró szórt fényében. „Talán” a szembejövő is kibocsát annyit fényt, sőt „talán” az úttestről is visszaverődik annyi, amennyi elég az akadály időben való észleléséhez. Talán, de egyáltalán nem biztos. Erre számítani, ebben bízni nem lehet.

- *A helyzet meglehetősen elkésértő. Mindebből mi a tanulság az autós számára?*

Annyi, hogy mindig közlekedjen távolsági fényszóróval – kivéve amikor ez tilos! A szembe haladó járművek vezetői pedig ne sürgesség indokolatlanul a szembe jövőt a fényváltással Minél tovább használják a távolsági fényt, annál kisebbre szűkül az a szakasz, amit „emlékezetből”, lényegében vakon vezetve kell megtenniük. És amint erről már volt szó: a másik jármű mellé erre azonnal kapcsolják fel újra a távolsági fényszórójukat!

- *Persze más volna a helyzet, ha – mint sok külföldi országban – valóban bízni lehetne abban, hogy az úton levő „akadályok” (legyen az gyalogos, lovaskocsi, kerékpár) fényvisszaverő anyagokkal teszik feltűnővé magukat.*

Valóban így van. A közlekedési kultúrának erre a szintjére azonban ma még nem érkezünk el. Mert az igazi megoldás csakis ez volna! Addig bármilyen ésszerű sebességhatáron belül – ha tetszik, ha nem – kénytelenek vagyunk „talánra” autózni és a magukra nem vigyázó védetlen partnereket újra meg újra el fogják ütni.

Legközelebb: előzünk!

(Irk–Klobusitzky)