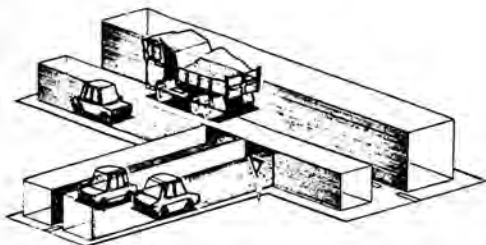


KÖZLEKEDÉS "FÖLDI FOLYÓSÓBAN"



XII. rész

15. Előzünk

Gyakorlott autósok körében aligha képezi vita tárgyát az a megállapítás, amely szerint az előzés a közlekedés legbonyolultabb művelete.

– Miért?

Mert ebben halmozódik mindaz a problémamegoldási feladat, amelyekről az előzőekben már többnyire egyenként szó volt. Az előzés a közelítéssel kezdődik, a követéssel folytatódik. Ezután a partner mellé érünk, egy ideig mellette közlekedünk, majd eléje térünk vissza. Ezt az önmagában sem egyszerű műveletsort fűszerezi a szemből közlekedő partner mozgása. Előbb a velünk párhuzamos, majd velünk azonos folyósóban, és végül – ha nem számoltuk el magunkat, nem tévedtünk életveszélyesen – ismét a velünk párhuzamos folyósóban.

Ez így leírva nem tűnik túlságosan nehéz feladatnak. A volán mögött ülve azonban már sokszor volt olyan érzésem, hogy mégsem lehet minden ilyen egyszerű; különben bizonyára nem lettem volna oly sokszor tanúja torokszorító, meleg helyzeteknek.

Aki az előzést rendszeresen kifogástalanul képes végrehajtani, azt nyugodtan tekinthetjük az autózvezetés mesterének. Ne feleljük, hogy különösen az előzés megkezdése előtti pillanatokban a környezettel rengeteg információt kell befogadnunk. Ezek közül egyetlen lényeges sem maradhat ki a sorból. A saját járművünk sebességén kívül ismernünk kell a vezetett kocsí gyorsítóképességét. Sokat nem tévedhetünk sem a megelőzendő, sem a szembe jövő jármű sebességének becslésében. Ugyancsak helyesen kell megítélnünk a saját és a szembe jövő jármű közötti távolságot. Ha mindezeket az adatokat betápláljuk a koponyánkban levő számítógépünkbe (feltéve persze, hogy az jól van programozva), akkor az kiszámolja, hogy az előttünk haladó jármű megelőzése után, a szembejövőhöz képest, mennyivel előbb érjük el újra a biztonságot nyújtó jobboldali úttestrészt.

– És mennyi ez a biztonsági távolság vagy időköz?

Erre a későbbiekben még visszatérünk. Előbb azonban azt vizsgáljuk meg, hogy milyen lényeges ismérvek választják el az előzést az egymás mellett haladástól, más-keppen fogalmazva: a párhuzamos közlekedéstől.

Ahhoz, hogy az előzés létrejöhessen, a következőkre van szükség:

1. Két járműre, amelyek ugyanabban a folyósóban egymást közelítve vagy követve, tehát lényegében egymás mögött haladnak.

2. Emellett a folyósó mellett nincs még egy olyan, az előbbivel párhuzamos, azonos menetirányra szolgáló másik olyan folyósó, amelyen a követő járműnek szintén szabad volna folyamatosan haladni.

3. A használt folyósó mellett viszont van vele párhuzamos olyan másik folyósó, amelyet a követő jármű átmenetileg igénybe vehet ugyan, de azon folyamatosan haladnia tilos. E tilalomnak alapvetően két oka lehet:

- vagy azért, mert elsődlegesen az ellentétes irányú forgalom számára szolgál;
- vagy azért, mert más közlekedők (pl. autóbusz, villamos) folyamatos haladására van fenntartva.

– A folyósószabály szerint ezek alapján mit tekinthetünk előzésnek?

Az előzés ennek értelmében nem jelent mást, mint hogy a hátul haladó jármű áttér a számára folyamatos haladásra nem engedélyezett párhuzamos folyósóba, ott az elől haladó jármű mellett gyorsan elhalad, majd visszatér az eredeti folyósóba – és most már követőből elől haladóvá válva folytatja útját.

– A KRESZ-t áttanulmányozva úgy tűnik, hogy az átlagosnál is több parancs, tilalom szól a partnerek elvárt magatartásáról.

Ez aligha véletlen. Oka a manőver rendkívüli bonyolultsága és a hibázás esetleges következményeinek súlyossága. Az elsődleges felelősség nyilvánvalóan az előzést végrehajtóé. Számára a jogalkotó zavarási tilalmat mond ki, amit azt jelent, hogy nemcsak fékezésre vagy hirtelen irányváltoztatásra nem kényszerítheti a többi partnert, de – legalábbis elvileg – még úgy sem szabad előznie, hogy emiatt a többi résztvevő enyhe lassításra kényszerüljön. Az előzendő és a szembe jövő járművek vezetői részére „csak” akadályozási tilalmat rendel el.

– Ez hogyan értendő?

Teljes felsorolás ezúttal sem adható, azonban célszerű felhívni a figyelmet egy tipikus hibára, amely arra vezethető vissza, hogy a járművezetők el nem hanyagolható része ezt a tilalmat nem veszi komolyan.

– Éspedig?

Sem a megelőzendő, sem az előzést végrehajtóval szembe közlekedő jármű – az előzés megkezdésétől annak befejezéséig – sem sebességét nem növelheti, sem korábbi haladási irányától balra nem térhet ki.

– *Ez azt is jelenti, hogy pl. a lejtőn lefelé haladó jármű – ha előzését megkezdik – a korábbiánál nem hagyhatja gyorsabban gurulni járművét?*

A KRESZ a sebesség növelésének tilalmát írja elő. Azzal nem foglalkozik, hogy ez milyen domborzati viszonyok között következhet be. Épp ezért nyilvánvaló, hogy a tilalom a sík útra csakúgy értendő, mint a lejtőre. A KRESZ nem azt mondja, hogy a gázpedált nem szabad az előzés megkezdésétől a megelőzendőnek vagy a szembe közlekedőnek jobban nyomni, hanem a sebesség növelését tiltja. Az ok azt hiszem világos: a helyes előzési úthosszra épp elég állandó értékek mellett is helyesen felmérni. Az ember egész egyszerűen képtelen arra, hogy – járműve gyorsítóképességét is figyelembe véve – az előzőnél jóval rövidebb úthosszra tervezze meg az előzést.

– *Olykor vita folyik arról, hogy az azonos irányban haladó (elhaladó) járművek mikor előzik és mikor nem előzik egymást. Lehetne ezt a kérdést egyértelműen tisztázni?*

Remélhetőleg az előzőekben adott megfogalmazás, és a következő néhány példa hozzásegít a jobb eligazodáshoz. Először arra lássunk két esetet, hogy mi nem minősül előzésnek:

1. Nem tekinthető előzésnek, ha két azonos, irányban haladó jármű nem azonos úttesten halad. Ezért nem előzés, ha az autós az úttest melletti kerékpárúton közlekedő kerékpáros mellett halad el.

2. Az autópálya gyorsítószávján és a pályán haladó járművek sem előzik egymást. Ezért nem szabálytalan, ha a gyorsítószávon a jármű gyorsabban közlekedik, mint a pályán haladók.

– *És milyen tipikus példák hozhatók fel a rosszul értelmezett előzésre?*

A teljesség igénye nélkül álljon itt a talán két legfontosabb:

1. Előzésnek számít, ha a járművezető az útkereszteződés előtt kanyarodási szándékkal lassít, de még (bármilyen alacsony sebességgel) mozgó, tehát nem álló jármű mellett elhalad. Ezért tilos egyenrangú útkereszteződésben a jobbra bekanyarodási szándékkal lassan mozgó jármű mellett balról elhaladni.

2. Az előzés szabályai érvényesek arra az esetre, ha két, azonos irányban haladó jármű között valamilyen akadály van. Így pl. ha az egyirányú utca közepén levő akadályt az egyik jobbról, a másik balról kerüli ki, az akadály utáni esetleges útszűkületben a jobbról kerülőé az elsőbbség.

– *Hogyan kell értelmezni a KRESZ szabad kilátás biztosítására vonatkozó előírását?*

A biztonságos előzéshez elengedhetetlenül fontos, hogy az egész útszakasra a szabad látás biztosított legyen. Ez a feltétel az általában jól ismert eseteken túlmenően (pl. be nem látható útkanyar, bukkanó stb.) akkor sem áll fenn, ha a szembe jövő jármű még nem látszik, de annak megjelenésére számítani kell pl. azért, mert az előzéshez szükséges útszakasz végén van a be nem látható útkanyar.

– *Ez azt jelenti, hogy az előzés megkezdése előtt azt is tekintetbe kell venni, hogy milyen helyzet állhat elő abban az esetben, ha az előzés megkezdését követő pillanatban tűnik fel a szemközti kanyarból egy jármű?*

Pontosan így van. Ugy kell kalkulálni, hogy még ebben az esetben is biztonságosan be lehessen fejezni az előzést. Ilyenkor azt kell feltételezni, hogy ez a jármű a számára engedélyezett és az útviszonyok által megengedett legnagyobb sebességgel fog közlekedni.

– *Éjjel mikor biztonságos az előzés?*

Az előbbieket az éjszakai, továbbá az egyéb okok miatt keletkező rossz látási viszonyok közötti autózásra is érvényesek. Éppen ezért előzni csak akkor szabad, ha a jármű világítóberendezése az előzéshez szükséges teljes útszakaszt bevilágítja. Ha egy jármű világítóberendezése – a sebességet is figyelembe véve – erre nem alkalmas, az előzés vakon vezetésnek minősül. Ezért ilyenkor tilos az előzés megkezdése.

– *Eszerint tompított fényvel egyáltalán nem volna szabad az előzést megkezdeni?*

Megkezdeni még lehet abban az esetben, ha az elől haladó a távolsági fényt használja. Ennek fényénél ugyanis jó esetben meg lehet győződni az előzési út szabad voltáról. Abban a pillanatban azonban, amikor a megelőzendő jármű mellé értünk, a távolsági fényszórót azonnal és feltétlenül fel kell kapcsolni.

– *És ha ez a szembejövő forgalmat zavarja?*

Akkor nincs más választás, mint várni és olyan pillanatban megkezdeni az előzést, amikor ez a zavaró hatás kizárt. Mindenképpen bűnös felelőtlenség arra hagyatkozni, hogy a szembejövő járművek lámpái fognak tájékoztatni bennünket. Ezúttal is számítani kell a már említett magyar specialitásokra: a kivilágítatlan lovakocsóra, kerékpárosra. De épp így arra is, hogy az úttest bal szélén gyalogosok haladnak – ráadásul szabályosan, tehát nekünk háttal, s mivel bennünket nem látnak, képtelenek félre lépni előlünk. Tudomásul kell vennünk, hogy a nálunk használatos aszimmetrikus tompított fényszóró fényénél – az út baloldalán különösképpen – semmit sem fogunk idejében észrevenni, ami nincs kivilágítva vagy nem ver vissza fényt.

Legközelebb: tovább előzünk.

(IRK-KLOBUSITZKY)