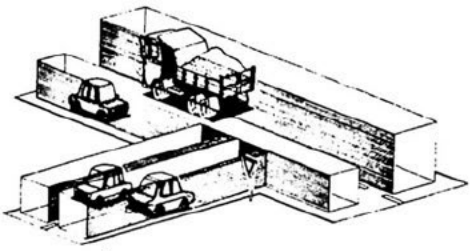
KÖZLEKEDÉS „FÖLDI FOLYOSÓBAN"



XIII. rész

16. Előzünk (2)

– *Mi a teendő akkor, ha az előzést még a tilalmi tábla elérése előtt akarjuk megkezdeni, de azt – várhatóan – a tábla eléréséig nem sikerül befejezni?*

Ebben az esetben az előzést már tilos megkezdeni. Csak az az előzés tekinthető szabályosnak, amelyet a tilalmi tábla eléréséig szabályosan be is lehet fejezni. A tilalmi tábla azt jelzi, hogy a járművezetőnek e tábla kezdetétől a tilalmi hatály végéig még átmenetileg sem szabad a szembejövő járművek részére fenntartott folyosóban tartózkodni.

– *A tilalom csak ezt jelenti?*

Korántsem! Az előzést tiltó tábla nemcsak a balról, de a jobbról végrehajtott előzést is tiltja. Így a tábla hatálya alatt a balra bekanyarodási szándékát jelző és szabályszerűen besorolt jármű jobbról történő előzése is tilos.

– *Kivétel nincs?*

Mint mindig, most is akad néhány. Ilyen: a tábla hatálya alatt az úttest közepén elhelyezett vágányokon közlekedő villamos mellett jobbról el szabad haladni. Továbbra is meg szabad előzni azokat a járműveket (egy nyomon haladók, lovas- és kézikocsik), amelyekre a tábla tilalma nem vonatkozik.

– *És ha a „tilalmi listán" levő jármű a balra kanyarodás céljából valamilyen oknál fogva (pl. mert el akarja engedni a szemből jövőket) már áll?*

Mellettük már el szabad haladni, hiszen álló járművet nem előzünk, hanem kikerülünk.

– *Jó volna tudni, mit is jelent közérthetően a szemből jövő forgalom zavarása?*

Ami a leglényegesebb: zavarásnak minősül, ha az előzést végrehajtó jármű szabálytalan közlekedése miatt a szembe jövő forgalom akár lassításra, akár az egyébként is kötelező jobbra tartás mértékét meghaladó jobbra húzódásra kényszerül. Ennek a zavarásnak talán leglátványosabb jele, ha az előzést végrehajtó elől a szemből jövő kénytelen az útpadkára menekülni.

– *Mi a helyzet akkor, ha a szemből jövő az adott járműfajtára és/vagy az adott útvonalra engedélyezett sebességnél gyorsabban közlekedik?*

Jelenleg – az Utmutatónak az elsőbbséggel rendelkező jármű sebességétől független áthaladási jogáról mondottakra tekintettel, azzal analóg módon – az előzést végrehajtónak arra is számítania kell, hogy a szemből jövő a megengedettnél gyorsabban közlekedik. Ekkor sem szabad zavarnia.

– *Dehát ebben az esetben semmivé válik a bizalmi elv. Hiszen mire annyira közel ér a szemből jövő, hogy én már képes vagyok a megengedettnél nagyobb sebességet észlelni, addigra már esetleg tehetetlen vagyok. Sem visszatérni nem tudok a megelőzni kívánt jármű mögé, sem szabályosan besorolni eléje.*

Az érvelés logikus és a valóságban tényleg előadódhat ilyen helyzet. Partnerkapcsolat nélkül nincs közlekedés! Legalábbis biztonságos nincs. Az előzést végrehajtón kívül a többi közlekedési résztvevőnek is megvannak a maguk kötelességei. Így pl. senkinek nem áll jogában az előzést végrehajtót e műveletében akadályozni.

– *Ez konkrétan mit jelent?*

Akadályozásnak kell tekinteni, ha akár a megelőzendő, akár a szembe jövő jármű vezetője bármi oknál fogva fokozza a sebességet. Az előzés megkezdése után még lejtőn lefelé haladva sem növelhető az említett járművek egyikének sem a sebessége. Nemcsak az számít sebességnövelésnek, ha a vezető a gázpedálra tapos. Az is, ha a kocsit üresben hagyja gurulni, vagy akár motorféket használ – és a jármű sebessége ennek ellenére fokozódik. Egyedül a sebességmérő óra csalhatatlan. Az előzés megkezdésétől sem a megelőzni kívánt sem a szembe jövő jármű sebességmérőjének mutatója nem mozdulhat el jobbra mindaddig, amíg a megelőzött jármű elé vissza nem tért az előzést végrehajtó jármű. Ez a magatartás az elöl haladótól nyilvánvalóan megköveteli a rendszeres tükörhasználatot, a szembe jövőtől pedig az előzés pillanatának pontos megfigyelését.

– *És mikor tekinthető az előzés megkezdettnek?*

Kezdjük talán az indokolással. Az előzni kívánó igen kellemetlen és veszélyes helyzetbe kerülhet, ha az amúgyis bonyolult döntésbe tőle független, őt zavaró tényezők szólnak bele. Épp ezért rendkívül veszélyes, ha a már megkezdett előzés közben előtte – vagy vele szemben – valaki szintén előzni szándékozik, netán előzésbe kezd. Azért e kérdésben kialakított joggyakorlat szigorú. Ennek értelmében az előzést akkor kell megkezdettnek tekinteni, amikor az előzést végrehajtó – az irányváltoztatási szabály betartásával – az előzendő jármű mögül kihúzódott az úttestnek arra a részére, amelyen az előzést végrehajtja és az előzendő járművet annyira megközelítette, hogy annak esetleges irányváltoztatása már ténylegesen zavarná az előzést végrehajtót. Ezúttal a joggyakorlat a zavarás fogalmát tovább pontosítja, amikor kimondja, hogy már az is zavarásnak számít, ha az előzést végrehajtó jármű előtt bárki – az adott távolságon belül – az irányjelző működtetésével előzési szándékot jelez még abban az esetben is, ha saját folyosójához semmiféle oldalirányú mozgást nem végez.

– *És mi a helyzet akkor, ha a megelőzendő járművel (vagy járművekkel) azonos folyosóban az előzni kívánó jármű előtt haladó vezető korábban már előzési szándékát jelezte?*

Ebben az esetben a hátul haladónak tilos az előzést megkezdenie. Itt tehát a már működésbe hozott irányjelző kinyitja a csapóajtót minden, az előzni szándékozó mögött haladó jármű előtt. Ezek számára az előzés céljából igénybe vehető folyosót az elöl haladó lezárta.

– *Mennyire gazdaságos, érdemes egyáltalán minden lehetőséget kihasználva előzni?*

Bizony erről jó volna a most lehetségesnél sokkal hosszabban beszélni. Márcsak azért is, mert az előzések gyakoriságát és végrehajtásuk módját megfigyelve, a gyakorlott szemű szakember sok mindent meg tud mondani a kocsikban és a motorokon ülőkről. Itt derül ki, hogy milyen sokan nem rendelkeznek sem ön-, sem partnerismerettel. Milyen sokan kockáztatják maguk, partnereik életét, testi épségét! Mennyi embernek nincs fogalma arról, hogy milyen veszélyes méterekre és tizedmásodpercekre kiszámítani egy 500–800 m hosszon zajló, és gyakran több tucat másodpercig tartó mozgássorozatot. Sok autós, akik nap mint nap takarékoskodnak és folyton arról panaszkodnak, hogy kevés a pénzük, egy előzés alkalmával annyi pénzt szórnak ki a kipufogón, amivel nyugodtan akár 5–10 km-t is elautózhatnának; persze nem úgy, mint ilyenkor: padlóig nyomott gázpedállal. Aki teheti, megmérheti, hogy nyugodt tempó mellett az 5–6 literes fogyasztás ilyenkor 30–40 literre (l) ugrik. S a nyereség? Egy 3 órás úton 5–10 perc.

– *Milyen oldaltávolságban célszerű elhaladni akár a megelőzött, akár a szembe jövő jármű mellett?*

Mint említettük az előzéskor különös gondot kell fordítani arra, hogy a járművek biztonsági folyosói feltétlenül nyitva legyenek. Erre az oldaltávolság betartásakor is ügyelni kell! A járművet körülvevő biztonsági tér – amint arról már ugyancsak szó volt – úgy oldalirányban, mint előre: elsődlegesen a sebességtől függ. Az előzésnél ennek meghatározása annál inkább nagy körültekintést igényel, mert a saját járművünk tempóján kívül épp a többi jármű sebessége a legnehezebben megbecsülhető adat. Ezért érdemes mindig távolságtartalékról gondoskodni úgy oldalirányban, mint előttünk.

A biztonsági folyosó szélessége függ a járművek jellegétől is. Egy kerékpáros mellett elhaladva csakúgy nagyobb oldaltávolságot kell tartani, mint egy kamion előzésekor. Noha az ok mindkét esetben azonos, a szerepjátszás épp fordított. Az első esetben a kerékpároshoz túl közel elhaladó személygépkocsi „szippanthatja föl" a könnyebb társat. A kamion és személygépkocsi párosban a tömegeltérések hasonlóak, csak a hatás épp fordított az imént említetthez képest.

– *Az időjárás is befolyásolhatja a távolságtartást?*

Feltétlenül. Így pl. erős oldalszélben mindig nagyobb oldaltávolság tartása szükséges, mint nyugodt időben. Csúszós úton ugyanez a helyzet, azzal fűszerezve, hogy a folyosóváltás kivitelezésére is nagyobb gondot kell fordítani. Éjszaka – mivel az ember lényegesen rosszabbul lát, és mert a lámpák csak körülbelüli támpontokat ad-

nak – a folyosót a nappalihoz képest szintén jóval nagyobbra kell méretezni.

– *Ezeket a mértékeket számszerűen nem lehetne meghatározni?*

Sajnos nem. Gépjárművek között az egy méteres oldaltávolság is nagyon elegendő lehet. Kerékpár esetében viszont kevésnek bizonyulhat. Arra azonban felhívjuk a figyelmet, hogy a távolságot tartani kell mind az azonos, mind a szemközti irányban haladó mellett. Sőt, alaposan meg kell figyelni az úttest szélén haladó gyalogosok mozgását is.

– *Sokan méltatlankodnak, ha egy jármű egész kocsioszlopot előz meg.*

Ha az előzés feltételei egyébként adottak, ez nem tilos. E feltételek közé tartozik elsődlegesen az, hogy a járművezető már az előzés megkezdésekor lássa azt a helyet, ahová az előzés befejezése után – a többi zavarása nélkül – vissza tud térni. Az természetes, hogy ilyen, több járműves előzés alkalmával a szembejövő forgalom zavarása is kizárt kell legyen.

A járműoszlopot előző ugyanakkor fokozott kockázatot vállal. Arra is számítania kell az előzés megkezdésekor, hogy az oszlop elején haladó esetleg balra kanyarodási szándékkal az úttest felezővonala mellé be fog sorolni.

– *Mire nem kell számítania a járműoszlopot előzőnek?*

Legalábbis elvileg nem kell számítania arra, hogy az előzés megkezdése után a járműoszlopban haladók korábbi követési távolságukat csökkenteni fogják. Ez ugyanis – amennyiben a sebesség fokozásával jár – egyértelműen tilos, és az előzés akadályozását jelentő magatartásként értékelendő. Az is előfordulhat, hogy a járműsor elején haladók lassítanak, és a hátul haladók egy ideig változatlan sebességgel közlekedve, a korábbinál kisebb távolságra kerülnek egymáshoz. Ez is az előzés akadályozását jelenti, ezért ilyen esetben egyértelműen tilos. Tehát ilyesmire elvileg – de csak elvileg! – nem kell számítani.

– *Hogyan összegezhetnénk az oszlop előzéséről mondottakat?*

A vázoltakból az következik, hogy még oszlopban haladás esetén is figyelni kell a mögöttes forgalmat. Az előzést szabályosan megkezdő vezetőnek lehetővé kell tenni, hogy arra a helyre sorolhasson be, amelyet az előzés megkezdésekor kiválasztott magának. Kezdő vezető azonban tartózkodjon járműoszlopok előzésétől! Később is csak akkor vállalkozzon erre, ha egyrészt nagyon jól ismeri a vezetett jármű menetdinamikai tulajdonságait, másrészt az előzés megkezdése előtt többszörösen túlbiztosította magát abban, hogy meglesz az a hely, ahová az előzés befejezése után vissza akar térni.

Legközelebb: tovább előzünk.

(Irk Ferenc–Klobusitzky György)