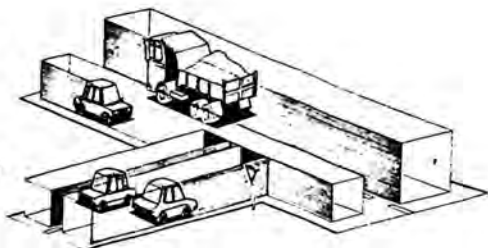


KÖZLEKEDÉS

„FÖLDI FOLYÓSÓBAN”



XIV. rész

17. Előzünk (3)

– A KRESZ a megelőzött jármű zavarását is tiltja. Ez pontosabban mit jelent?

Ennek lényege a lassításra és/vagy irányváltoztatásra kényszerítés. Noha féktávolságon belül vissza szabad sorolni a megelőzött jármű elé, ez azonban csak akkor nem szabálytalan, ha a visszasoroló (azaz: az előzést befejező) jármű a megelőzötttnél lényegesen nagyobb sebességgel halad tovább.

– És mi a teendő akkor, ha valaki az előzés befejezését követően azért lassít nyomban, mert rövid távolságon belül jobbra akar kanyarodni, s ez a művelet a korábbi sebességgel nem hajtható végre?

Ez a magartása szabályszerű, hiszen lassításra nem külső okok miatt kényszerült, hanem azért, mert az előzés megkezdésekor rosszul becsülte fel az előzési távolságot, vagy azt az úthosszt, amelyet az előzés befejezése után a megelőzött jármű előtt meg fog tenni. Ilyen esetben a bekanyarodási szándékról le kell tenni.

– Kötelező-e az előzés időtartama alatt az irányjelző folyamatos használata?

Előzés közben – akkor tehát, amikor az előző jármű a megelőzni kívánt mellett egyenes vonalban halad el – irányváltoztatás nem történik. Épp ezért ilyenkor az irányjelzés nem kötelező. Gondoljunk csak a folyósó-szabályra! Amikor az egyik folyósóról a másikra térünk át: ezt jelezni kell! De egyazon folyósóban haladva, soha. Hiszen nincs mit és nincs miért jelezniünk. Éjszakai forgalomban pl. az előzés egész időtartamára bekapcsolt irányjelző zavarja a mögöttes forgalmat. Szürkületi és erősen borús időben azonban a biztonságosabb közlekedés érdekében célszerű lehet, hiszen így a szemből jövő jármű vezetője inkább képes annak érzékelésére, hogy a saját oldalán – nagyobb távolságban – levő jármű vele azonos irányban, vagy vele szemben közlekedik-e. Természetesen ilyenkor is sokkal hasznosabb, egyértelműbb információ a bekapcsolt világlátás.

– Mikor tekinthető az előzés befejezettnek?

Csak akkor, ha a gyorsabb jármű a lassabban közlekedő jármű melletti elhaladást követően a megelőzött jármű melletti elhaladást követően a megelőzött jármű elé teljes terjedelmével visszatért. Tehát akkor, amikor – miként az előzés megkezdése előtt, úgy most újra – a megelőzötttel azonos folyósóban közlekedik. Ha erre a szembejövő járművel való egyvonalba érsig nincs meg a lehetőség, az előzés rendkívül veszélyesnek, s épp ezért feltétlenül szabályszerűnek minősül. Nyilvánvalóan szabályszerű az olyan előzés is, amikor a megelőzött és a szembejövő félrehúzódása (pl. leállósávra, útpadkára vagy a biztonsági folyósó jobb szélére) teszi csak lehetővé az előzést végrehajtónak az összeütközés elkerülését.

– A KRESZ egyik rendelkezése előírja, hogy lakott területen kívül a nagyméretű, valamint a lassan haladó járművek az úttest szélére húzódással –, és a szükségeshez képest – lassítással is elő kell segítsék járművük megelőzését. Ezt hogyan helyes értelmezni?

Ez már valójában bizonyos fokú átmenetet képez a jogi kötelezettség és a defenzív taktika között. Jóérzésű autósoknak erről nincs mit magyarázni – feltéve, hogy már némi vezetési tapasztalata is van. A lényeg: ebben az esetben az említett járművekkel szorosan az úttest szélére kell húzódni. Az úttest szélétől csak az alacsony sebességhez mért „biztonsági folyósó” tartható.

– Le kell-e ilyen esetben – ha van – a leállósávra vagy az útpadkára húzódni?

Nem kell, de rövid időre célszerű lehet. Folyamatosan azonban ezekben az útrészekben haladni semmiképp nem ajánlott. Az viszont mindenképp szabálysértő, ha az előzést végrehajtó a szemből jövőt erre az úttestrésze kényszeríti. Az előző jármű vezetője nem bízhat abban, hogy a szemből jövő ugyanis szabaddá fogja számára tenni a szemközti forgalom részére szolgáló folyósót. Erről azért kell szólni, mert sokan vannak, akik ebben vakon bíznak mégpedig azért, mert bizonyos útvonalakon (pl. félautópályákon) ez ma már bevett gyakorlat, legalábbis Magyarországon. Többen már életükkel fizet-

tek vakhítukért. A szemből jövő járművek vezetőinek egyike-másika (főként külföldiek) ugyanis nem így vélekedtek, s nem húzódtak le előlük a leállósávra.

– *A lassan haladó járművek esetében a lassítási kötelezettség megállást is jelenthet?*

Ha a lassan haladó járművek mögött felgyülemlt kocsioszlop (ami természetesen nem egy-két gyorsabban haladni tudó és szándékozó járművet jelent) elhaladása másként nem biztosítható, az említett járműveknek köteleességük kiállni, s az átlaluk okozott forgalmi dugót ilymódon feloldani.

– *Mely járművek tekintendők lassan haladóknak?*

Célszerű felidézni a sebességnél már mondottakat. E rendelkezés alkalmazása szempontjából is minden olyan jármű lassan halad, amelyik – a látási és útviszonyokat is figyelembe véve – nem közeledik az útszakaszra engedélyezett maximális sebességgel. Ez tehát nem jóindulat kérdése, hanem a KRESZ-ből származó parancs. Az előírás minden járművezetőre vonatkozik: a személygépkocsi-vezetőkre csak úgy, mint a teherautó- és buszvezetőkre.

– *Bár egyre kevesebb az ilyen hely, mégis az autósok körében olykor nem egységes annak a szabálynak az értelmezése, amely szerint tilos közvetlenül a megállóhely előtt haladó villamost abban az esetben megelőzni, ha a fel- és leszállás az úttesten át történik.*

A „közvetlenül előtte” meghatározás itt azt jelenti, hogy csak abban az esetben (a megállóhely előtt csak olyan távolságban) szabad megkezdeni a villamos előzését, amikor még biztosított az, hogy az előzést azelőtt be lehet fejezni, mielőtt a villamos a megállóhelyre beér. Ilyenkor célszerű figyelembe venni a villamosszerelvény hosszát. Eszerint a megállóhelyet jelző tábla előtt esetleg már 30 m-re be kell tudni fejezni az előzést. Ezenkívül nem hagyható figyelmen kívül az a helytelen gyalogos szokás sem, hogy a felszállni kívánók közül többen még a villamos beérkezése, tehát még a megállás és az ajtók kinyílása előtt le szoktak lépni az úttestre. Ma nem lehet abban bízni, hogy mindegyik gyalogos betartja ebben a körzetben a rá vonatkozó előírást.

– *A KRESZ a párhuzamos közlekedéshez hasonló szigorú korlátozást tartalmaz a kijelölt gyalogosátkelőhelyek környékén végrehajtandó előzésekre.*

Mint ismeretes, a szabály nemcsak a zebrán, de a közvetlenül előtte végrehajtott előzéseket is tiltja. Ez utóbbival kapcsolatban meg kell említeni, hogy csak az a járművezető nem szegi meg e tilalmat, aki járművével a zebra elérése előtt úgy be tudja fejezni az előzést, hogy a megelőzött jármű-elé szabályosan visszatért. Sőt van egy további feltétel is! Az említetten felül – tehát már visszasorolva a megelőzött jármű elé, szükség esetén úgy tud megállni a gyalogos-átkelőhely előtt, hogy megállásával sem a megelőzött jármű vezetőjét nem zavarja

(méginkább nem kényszeríti erős fékezésre), sem a gyalogosokat hirtelen és egyben erős fékezéssel nem ijeszti meg.

– *Útkereszteződésben az elsőbbségadásra kötelezett bizonysos esetekben arra is kell figyeljen, hogy az elsőbbséggel rendelkező úton előz-e valaki?*

Pontosan! Az elsőbbségadásra kötelezett és egyúttal jobbra kanyarodni kívánó jármű vezetője nemcsak akkor nem hajthat rá a főútvonalra, amikor neki balkézről jármű közeledik, hanem akkor sem, ha azon a jobbról érkezők közül bármelyik jármű a többieket előzi, illetve ezt a műveletet megkezdte.

Aránylag ritka eset, mégis említésre érdemes: ha a forgalmat útkereszteződésben rendőrfő vagy fényjelző-készülék irányítja, még az egy nyomon haladó járműveket sem szabad megelőzni a menetirány szerinti bal oldal igénybe vételével.

– *Gyakran előfordul, hogy autópályán a belső sávban olyan jármű halad, amelynek sebessége alacsonyabb az útra megengedettnél. El szabad-e az ilyen jármű mellett jobbról – természetesen még a megengedett sebességhatáron belül – haladni?*

Sajnos – főként hazánkban – ma még gyakorta előfordul, hogy az előzést végrehajtott „elfelejt” visszatérni a jobboldali folyosóba. Azt nem kell hangsúlyozni, hogy az ilyen magatartás feltétlenül szabályt szegő. A Legfőbb Ügyészség közlekedési osztálya vezetőjének véleménye szerint a szabályok engedik az autópályán – hiszen párhuzamos közlekedésről van szó – a jobbról elhaladást, de erre általában olyan esetben kerül sor, amikor a belső sávon a megengedettnél lényegesen lassabban halad egy jármű. Ugyanakkor figyelmeztet is e művelet veszélyeire: 80–100 km/h sebességtartományban az ilyen elhaladás már nagyon veszélyes művelet, kiváltképp, ha a lassúbb jármű vezetője nem ismeri a jobbról elhaladás jogát, vagy egyszerűen csak szórakozottan vagy fáradtan vezet, és nem számít a mellette jobbról megjelenő járműre. Erről a kérdésről ezt kell tudni.

– *Miben lehetne az előzés lényegét összefoglalni?*

Abban, hogy ez a közlekedés legbonyolultabb, legtöbb hibázási lehetőségét magában foglaló manőver. A jó autós tisztában van e művelet veszélyeivel és csak akkor vállalja, ha teljesen biztos a sikeres kimenetelben. Előzés során nem szabad kockáztatni, mert a téves becslésért nagyon súlyos árat fizethetünk.

Legközelebb. elsőbbséget adunk.

Irk–Klobusitzky