

**A MEGELŐZŐ VEZETÉS FONTOSSÁGÁT HANGSÚLYOZZÁK SZAKÉRTŐK A BRASSÓ MEGYEI LÁNCBALESET APROPÓJÁN**

## Hídon nagyobb valószínűséggel képződik jég

Tizenhét jármű koccant vasárnap egy Brassó közeli láncbalesetben. A lapunk által megszólaltatott vezetésszakértő szerint tudni kell, hogy a hidakon, átereszekon könnyebben képződik jég, tehát csúszósabb az út, vagyis télen érdemes már a hidak előtt visszavenni a sebességet. A megelőző vezetés ilyen esetben is nagyobb biztonságot nyújt, a lehető legkisebbre csökkenti a baleset kockázatát.

» BÍRÓ BLANKA

Tömegkarambol történt vasárnap a DN1-es jelzésű országúton, a Brassó–Cheia–Ploiești-útelágazásban lévő hídon 16 gépkocsi és egy mentőautó ütközött. Senki nem szorult kórházi ellátásra, a gépkocsik viszont megrongálódtak, és két órára leállt a forgalom Bukarest irányába. A balesetben érintettek szerint az aszfaltot tükörjég borította, a járművek gyakorlatilag irányíthatatlanná váltak. A baleset reggel 8.30-kor történt, annak ellenére, hogy hajnalban csúszásgátlót szórt az útkarbantartó arra a szakaszra is. A hatóságok szerint 9 órakor, vagyis a karambol után fél órával az aszfalt már teljesen felszáradt, és megszűnt a hasonló balesetek veszélye.

**Csak a defenzív taktika segíthet**

Amikor télen felhajtunk egy hídra, számítanunk kell rá, hogy jeges



Ütközések sora. A Brassó megyei balesetben 17 jármű volt érintett

» **Mielőtt felhajtunk a hídra, ebben az időszakban számolnunk kell azzal, hogy csúszós lehet, ezért csökkentjük a sebességet, óvatosabban vezetünk.**

lehet – mutatott rá megkeresésünkre Dobra Csaba. A sepsiszentgyörgyi Doma Drive autósiskola tulajdonosa kifejtette, amikor nulla fok körül van a hőmérséklet, a hidakon és az átereszekon könnyebben megjelenik a jég, mint az út más szakaszán. Ennek az a magyarázata, hogy ezek alá beáramlik a hideg levegő, gyorsabban lehűl az aszfalt és nulla mínusz egy foknál már megjelenhet az úgynevezett „fekete jég”. Mielőtt felhajtunk a hídra, ebben az időszakban számolnunk kell azzal, hogy csúszós lehet, ezért csökkentjük a sebességet, óvatosabban vezetünk, növeljük a távolságot az előttünk haladó autóhoz képest – részletezte az oktató.

Tapasztalata szerint láncbalesetek akkor következnek be, ha több nehezítő tényező is közrejátszik: rosszak a látási viszonyok, csúszós az úttest, nagy sebességgel haladnak az autók, és sűrű a forgalom. Ilyen esetben csak a megelőző vagy elővigyázatos vezetés segíthet, hiszen ha utolsó pillanatban látjuk meg az előttünk már megtörtént balesetet, 100 kilométer/órás sebességgel haladunk, és csúszik az úttest, már lehetetlen négy méteren megállítani a gépkocsit, és elkerülhetetlen az ütközés. „Csak akkor tudok megállni, kikerülni az előttem levő autót, ha időben meglátom; egy másodperc alatt a gépkocsivezető már nem tehet sem-

mit azonkívül, hogy megnyomja a féket” – részletezte Dobra Csaba. A blokkolásgátló fékrendszer (ABS) lehetővé teszi, hogy fékezés közben is korrigáljunk, kitérjünk, de ha túl későn vesszük észre az előttünk levő balesetet, már erre sincs esély. Ha rosszak a látási viszonyok, le kell lassítani: ezt a KRESZ is rögzíti, településen kívül ilyenkor 50 kilométer/óra, településen belül 30 a megengedett sebesség – szögezte le a szakember. Arra is kitért, hogy egyre több a korszerű, jó gépkocsi a hazai utakon, melyekkel még a 100 kilométer/órás sebesség sem tűnik túlzottnak, ám a sebességet mindenképp a közlekedési viszonyokhoz kell igazítani.

**A legveszélyesebb időszak**

Titi Aur ralis, a védekező vezetés szakértője a történetek kapcsán a sajtónak elmondta, november vége, december eleje a legveszélyesebb időszak, mert a talaj még meleg, az utak viszonylag gyorsan felszáradnak, de a hidak, átereszek alatt jég képződik. A tél további időszakában inkább figyelnek a gépkocsivezetők, mert az úton végig számítanak arra, hogy csúszós lehet. Titi Aur a csordahatásra is felhívta a figyelmet: ha a gépkocsivezető azt látja, hogy az előtte levők gyorsan hajtanak, és közel mennek az előttük haladó autókhoz, akkor hajlamosak ugyanúgy vezetni, holott ha defenzív taktikát alkalmaznának, lassítanának és növelnék a távolságot, elkerülhetnék a bajt. Attól, hogy valakinek megvan a gépkocsivezetői jogosítványa, tudja forgatni a kormányt és használni a pedálokat, még nem jó sofőr: a védekező vezetést kell elsajátítani – húzta alá a neves szakértő.

VIDEÓFELVÉTEL

## Nem állomásként, de működik az ideiglenes csíki buszpályaudvar

» KOVÁCS ATTILA

Hivatalosan nem üzemelhet az ideiglenes távolsági buszállomás Csíkszeredában a fogyasztóvédelmi hatóság rendelkezése szerint, de ettől még nem állt meg az élet. A Nagyrét utcai területre változatlanul érkeznek, és onnan is indulnak az autóbuszok, az utasforgalom is ugyanakkora, igaz, a várótermet nem lehet használni. Az ügy előzménye, hogy egy múlt héten történt fogyasztóvédelmi ellenőrzés után a szakhatóság működési engedély hiányában leállította a tevékenységet a helyzet rendezéséig. A helyszínen tegnap délben azt láttuk, hogy ez a lépés látszólag nem befolyásolja sem az utazókat, sem a busztársaságok tevékenységét. Egy szokásos hétköznapi forgalomnak megfelelően a terület tele volt autóbuszokkal, csoportokba tömörült utasok vártak az induló járatokra, működött a büfé, az illemhelyeket is lehetett használni. A fogyasztóvédelmi ellenőrzésre a zárt váróterem ajtajára kifüggesztett tájékoztatás emlékeztet, amely szerint a létesítmény működtetése le van állítva. A forgal-

» **A Nagyrét utcai helyszín hivatalosan most nem buszállomás, hanem egy terület, amelyet a személyfuvarozó cégek saját felelősségükre használnak.**

mi iroda szintén zárva volt, de a buszok menetrendje ki van függesztve, akárcsak az a telefonszám, amelynek hívásával tájékoztatást lehet kérni a buszok menetrendjéről.

A látszat ellenére azonban a Nagyrét utcai helyszín hivatalosan most nem buszállomás, hanem egy terület, amelyet a személyfuvarozó cégek saját felelősségükre használnak – derült ki a létesítményt üzemeltető, helyi önkormányzati tulajdonú Csíki Trans Kft. igazgatójával folytatott beszélgetésből. Demény Attila kérdésünkre megerősítette, a busztársaságokat a múlt hét vége előtt értesítették arról, hogy tevékenységük szünetel, így ha a fuvarozók az utasfelvételt ott folytatják, azt saját felelősségükre tehetik. „Minket ilyen téren nem terhel felelősség, mindaddig, amíg meg nem oldódik ez a probléma” – szögezte le az illetékes, hozzátéve, egyetlen szolgáltatást biztosítanak: a 24 órás telefonos információszolgáltatást az utasok számára. A cég hat alkalmazottját, akik korábban az ideiglenes buszállomáson dolgoztak, más feladatokkal bízták meg, hogy ne kelljen tőlük megválni – tudtuk meg.



Saját felelősségre. A buszállomás nem nyújt szolgáltatást, de a buszok továbbra is hozzák-viszik az utasokat

A múlt héten a Hargita megyei fogyasztóvédelmi hatóság helyszíni ellenőrzése nyomán két pénzbírságot róttak ki, összesen 8000 lej értékben az üzemeltetőre, egyet a működési engedély hiánya miatt, egyet pedig azért, mert a váróteremben nem volt fűtés – mint kiderült, csak az elektromos fűtőtest nem volt bekap-

csolva, mert a terem üres volt. Bors Béla alpolgármester szerint keresik a megoldást arra, hogy az autóbuszállomás továbbra is biztosíthassa a szolgáltatást. Az ideiglenes buszállomás október 6. óta üzemel azon a területen, mivel a buszpályaudvar felújítás alatt áll, és a tevékenységet el kellett költöztetni.

FOTÓ: VERES NÁNDOR