

Részletek az Autósélet 2003. januárjában megjelent Körforgalom a biztonság eszköze című cikkéből

Napjainkban nem csak Nyugat-Európa országaiban, hazánkban is reneszánszát éli a körforgalom, 1990-ben kezdődött alkalmazása valódi siker-történet. Igazi "demokratikus" csomóponti forma, működése környezetbarát, biztonságos rajta közlekedni, azonban tanulást, egymásra figyelést és toleranciát igényel a használata.

A körforgalmú csomópontnak térformáló szerepe van, ezért kialakításánál a biztonságon és a szolgáltatási színvonalon kívül nagyon nagy hangsúlyt kap az esztétika is.

Szakmai környezetben az egysávos körforgalmakról már nehéz újat mondani, ugyanakkor minden konferencia napirendre tűzi, dicsérik a szakemberek, és a kedvező tapasztalatok miatt keresik a továbbfejlesztési lehetőségeket. A 80-as évektől Nyugat-Európa közútjain több ezer új körforgalom épült, elsősorban a gyorsforgalmú utakkal párhuzamos főúthálózat veszélyesnek ítélt szintbeni kereszteződéseiben. A magasabb szinten motorizált Egyesült Államokban, hazánkhoz hasonlóan az 1990-es évektől kezdték alkalmazni a közúthálózaton. Magyarországon 1990 óta építünk újra körforgalmakat az európai tervezési gyakorlatot követve.

Az új építésű körforgalmak elsősorban baleseti gócpontok megszüntetését, az új bevásárló központok egyenetlen, kiszámíthatatlanul ingadozó forgalmi terhelésű parkoló területeinek megközelítését, a települések határában az elkerülő utak elágazásainak biztonságos kialakítását szolgálják. Ma már mintegy 300 körforgalmú útkereszteződés van országszerte.

Területi eloszlásuk egyenetlen, van olyan megye, ahol alig található az úthasználó velük, de számuk évente folyamatosan nő. Indokolt tehát a hazai közlekedőket minél jobban informálni és megtanítani nekik a körforgalmak célszerű használatát, hogy minél kevesebb váratlan helyzet adódjon közútjainkon.

Vizsgálataink szerint 60 útkereszteződést körforgalmúvá átépítve a többéves baleseti statisztika kiértékelése alapján állítható, hogy a halálos balesetek száma nullára csökken és a személyi sérüléssel járó balesetek száma harmadára-felére esik vissza. Ez olyan sikeres biztonságnövelő építési beavatkozás, amelyet más szintbeni keresztezésekkel nem, csak drága külön szintű keresztezésekkel lehetne elérni.

A megszokott útkereszteződések átépítésekor a forgalmi sávok átvezetésének, a jelzőtáblák fajtáinak - egyszóval a forgalmi rendnek - a megváltozása az első időszakban meglepetés okoz, zavarba ejtő a változás. Körforgalom esetén a változás elfogadása és a helyes magatartás megtalálása általában problémamentes, mivel minden az útkereszteződésben szükséges mozgás művelet leegyszerűsödik.

A közlekedés "demokratikus" mert a körforgalom bármelyik ágához érkeve mindenki elsőbbségadásra kényszerül, a körben haladóknak minden belépővel szemben folyamatosan elsőbbségük van. Más szóval nincs a körforgalomban kiemelt főirány, minden érkező irány egyenrangú, mindegyik érkező jármű vezetője köteles tekintettel lenni a körpályán történő mozgásra. A körpályán haladó járművet lassításra, irányváltásra kényszeríteni a belépni szándékozó járműnek nem szabad. A körforgalomhoz érkezők elsőbbségadási kötelezettsége érvényes a belépő illetve kilépő sávokon felfestett gyalogátkelőhelyek gyalogosmozgásaira is.

A korszerű elvek szerint tervezett geometriai kialakítás esetén a körforgalomhoz érkező ágakon a járművek a forgalomcsillapítás (pl. sáv-elhúzás, irány-eltérítés, sáv szélesség csökkentés, keresztirányú lassító sávok, stb.) eszközeivel lassításra vannak kényszerítve. A csomópontokhoz közeledve az optimális megközelítési sebesség 30-40 km/h, de mindig számítani kell megállásra, a tétovázó elsőbbségadó járműveket megelőzni nem szabad, türelmesen, a kultúrált sorban állás szabályainak megfelelően a járműveknek egyenként kell behaladni a körpályára. A körforgalom kapacitása lényegesen növekszik - ezzel együtt csökken a sorban állás ideje és a környezetszennyezés mértéke - ha a szabályt jól alkalmazzuk. Ha a körpálya üres,

akkor egyszerre több irányból érkező járművek egyidejűleg beléphetnek a körforgalomba. Segíti a belépésre várakozókat, ha a körpályáról kilépő járművek irányjelzőt használnak.

A körforgalomban a haladási irány mindig az óramutató járásával ellentétes, azaz a kör középpontjának a vezetőtől balra kell esnie. A haladási irányt minden esetben táblák is jelölik (körforgalom, sávostelőről, kikerülést jelző), mini kör esetén útburkolati jel is segíti az eligazodást.

A mini körforgalmak hazai elterjedése a jövőben várható. Egyik szép példája Szeged város önkormányzati útján a Szentháromság - Szent Ferenc utcák találkozásában látható.

A legsúlyosabb szabálysértés mini körforgalomban a haladási iránnyal szembeni közlekedés.

Ha a körforgalom útkereszteződés, a besorolás rendjét hasonlóan kell kezelni, mint jelzőtáblás vagy jelzőlámpás kereszteződés esetén. Értelmét veszíti a jobbra tartási kötelezettség, hiszen a csomópontból való kihaladás elhelyezkedése kell meghatározza az egyes sávok használatát. Az ilyen rendszerű jármű elhelyezkedés növeli a széles körpálya használatának biztonságát és kapacitását, majd megkönnyíti nagy forgalmi terhelés esetén a kihajtó ág igénybevételét.

Széles, esetleg több sávostelőről, útburkolati jellel is ellátott körpályára behaladva még nagyobb hangsúlyt kap a tolerancia és az egymásra figyelés szükségessége a járművezetők között. A körforgalomban a megfelelő kanyarodási sugár hiánya miatt a párhuzamos közlekedéshez szükséges feltételek rendelkezésre állására rendszerint nem lehet számítani. Fokozottan ügyelni kell a körpályán a tehergépjárművek nagyobb helyigényére, kanyarodáskor az elsodrás veszélyére, az elől haladó jármű kanyarodási szándékára, valamint a jobb kézre eső jármű haladására. A defenzív vezetési technika a célszerű: előzni vagy gyorsítással a másik jármű elé vágni nem szabad. A kilépési szándékot irányjelző használatával a csomóponti ághoz közeledve idejében, az előző ág elhagyását követően mindig célszerű nyomatékositani.

A nagyobb méretű, több sáv szélességű körpálya nagyobb sebességre ösztönöz, pedig alkalmazásának indoka a nagyobb forgalom. A nagyobb mozgási szabadságra, valamint a több konfliktus pontra tekintettel óvatosabbnak kell lenni. A kis forgalmú órákban üres körpályán se haladjunk át 30-40 km/h-nál nagyobb sebességgel.

Általánosságban az a helyes mozgásirány, hogy belépéskor a lehetőségek függvényében a körpálya belső részét, kilépéshez közeledve pedig a külső részét vesszük igénybe.

A körpályáról kilépés előfeltétele az irányjelző használata, a tényleges kilépés a körpálya külső részéről induljon. Telített forgalmi terhelésnél és ha a kilépő ág egynél több forgalmi sávostelőről kialakulhat két sávostelőről a kilépés. Ennél a jármű mozgásnál ugyanúgy figyelni kell a mellettünk kanyarodó jármű szándékát és haladási vonalát, mint több forgalmi sávostelőről kanyarodó főútvonal, vagy két sávostelőről balra kanyarodást biztosító jelzőlámpás útkereszteződésben. A körpálya elhagyásakor a kilépő ágat keresztező gyalogos esetleg kerékpáros forgalomra is számítani lehet.

A körforgalmú kereszteződések geometriai kialakítása nem feltétlenül szabályos kör, de az eltérés vezetéstechnikai kényelmetlenséget sosem okoz. Számos helyen négyenél több ága van, ami a helyi, környező úthálózat kényelmes megközelítését, kiszolgálását célozza. Az előjelző és útbaigazító táblák egyszerű térképes információi és a kijáratoknál elhelyezett útirányjelzők feliratai egyértelművé teszik mindenki számára a tájékozódást.

A körforgalmú útkereszteződések kiépítése egyben lehetőséget is nyújt a környezet szebbé formálására, a városi terek átformálására. Ennek eszköze elsősorban a középzsírt, amelynek esztétikus, növényzettel és más díszítő elemekkel (szökőkút, szobor, kereszt) való betelepítése szokásos. A díszítésnek határt szabnak a biztonsági szempontok, úgymint a középzsírt átláthatósága iránti igény, valamint az, hogy

vészhelyzet esetén a szigetre futó jármű kemény tárgynak ne ütközzön.

Számos hazai és külföldi jó tapasztalat ellenére a körforgalmú kereszteződések - az útügyi műszaki előírásokat szigorúan követő - építése még az alkalmazási lehetőségeinek kezdeténél tart. Most a járművezető képzés, közlekedésre nevelés és közlekedési propaganda területén szükséges a fentiekben összefoglalt járművezetői szempontok népszerűsítése azért, hogy mindenki felkészülten álljon egy újonnan kialakított helyzet előtt.

Kedvezőek a tapasztalatok, hogy a közlekedők hajlandók megtanulni az egymásra figyelmet a biztonságos közlekedés érdekében. Szegeden a Dugonics téren nagyon szép példáját láthatjuk ennek, ahol két körforgalom létesült olyan csomópontban, ahol villamos is közlekedik. Itt a villamosnak minden esetben elsőbbsége van a csomóponton való áthaladásnál. Minden járművezetőnek (gépjármű, villamos) és az ún. védtelen közlekedőknek egyaránt figyelmesen kell haladniuk, hogy zökkenőmentesen, biztonságosan áthaladjanak a körforgalmakon.

Hóz Erzsébet - dr. Lányi Péter

Autósélet - 2003. január