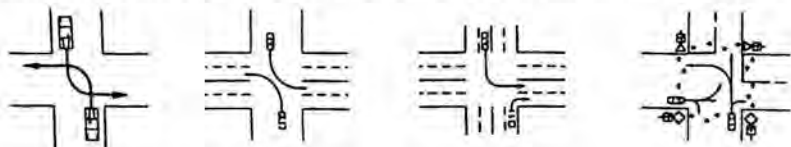


BEKANYARODUNK

(A „Közlekedés földi folyosóban” cikksorozatunk XVII. része)



Ezzel a bekanyarodás során felmerülő egyes kérdéseket vesszük bonckés alá. Noha az előírások és az alapvető szabályok jól ismertek, alkalmazásuk olykor mégsem egységes.

– *Mely esetekben szoktak a legmelegebb helyzetek kialakulni?*

Mindjárt szóljunk az egyik ilyen, gyakran veszélyes helyzeteket előidéző manőverről: amikor egymással szemben két, elsőbbségadásra kötelezett jármű kanyarodik többsávos főútvonalra, méghozzá egyazon irányba.

– *Ez elvileg teljesen világos helyzet! A jobbra kanyarodónak kis, a balra kanyarodónak nagy ívben kell ezt a műveletet végrehajtania.*

A leckefelmondás tökéletes. A megvalósításba gyakran mégis hiba csúszik. Ezt a szabályt ugyanis ilyenkor úgy kell alkalmazni, hogy a jobbra kanyarodó a külső, a balra kanyarodó pedig a felezővonal melletti legbelső sávba vezesse korábbi folyosóját. A feladatmegoldás független attól, hogy az útburkolati jelek fel vannak-e festve vagy sem.

– *És ha a kanyarodás megkezdése előtt nem ítéltető meg egyértelműen, hogy ahova kanyarodom, ott lesz-e egyáltalán két folyosó?*

Ilyen esetben egyértelműen a balra kanyarodónak kell részen lennie.

– *Mi a feladat akkor, ha a jobbra bekanyarodni kívánó olyan útra hajt rá, amelynek külső forgalmi sávja a buszok részére fenntartott folyosó?*

Ilyen esetben célszerű az Útmutató tanácsát követni, amelyet szó szerint idézek: „Ha a járművel olyan útra kanyarodnak, amelyiken a jobb szélső forgalmi sáv „autóbuszszáv”, ezt a sávot figyelmen kívül hagyva kell a jobbra kanyarodást úgy végrehajtani, hogy a jármű a kanyarodás után az autóbuszszáv melletti forgalmi sávon helyezkedjék el. Ha azonban a jobbra bekanyarodó járművel a következő közeli útkereszteződésnél ismét jobbra akarnak kanyarodni, ilyen esetben a jobbra bekanyarodás a „busz” forgalmi sávra is végrehajtható.”

– *Újabbban a jelzőlámpás csomópontokban sok az ún. „telizöld” és gyakran csattannak ilyen helyeken az autók és az érvek is.*

Hazai járművezetőinket az elmúlt időben a forgalom-szervezők a jelzőlámpás csomópontokban meglehetősen elkényeztetették. Hozzászoktatták őket ahhoz, hogy balra kanyarodás alkalmával nem kell számoljanak szemközti forgalommal. Pedig ez csak akkor igaz, ha a zöld fény a haladási irányba mutató nyíl formájában világít. Kisebbségi forgalmú vagy olyan útkereszteződésekben, ahol balra általában kevés jármű kanyarodik: egyre gyakrabban jelenik meg az ún. telizöld. Ez a járművezetők figyelmét épp arra kell felhívja, hogy kanyarodásuk esetén számolniuk kell a szembejövő forgalommal. Az egyenesen haladókat meg arra, hogy szemből jövő és eléjük kanyarodó jármű zavarhatja továbbhaladásukat.

– *Mi a követendő eljárás akkor, ha az útkereszteződésben két, egymással szemben haladó jármű kíván balra kanyarodni? Olykor meglehetősen nagy a bizonytalanság ilyen helyeken.*

A kanyarodást általában az alapszabály szerint, tehát egymást megkerülve, balra nagy ívben kell végrehajtaniuk. Itthon és külföldön mindinkább elterjedőben van azonban az érintőleges, más néven az ún. amerikai kanyarvétel. Ennek lényege, hogy a járművek nem egymást megkerülve, hanem egymás mellett jobbról – tehát lényegében a kanyar ívét levágva, kis ívben – kanyarodnak balra.

– *Mi az előnye ennek a kanyarodási formának? És honnan lehet azt tudni, hogy hol miként kell bekanyarodni?*

Az előny annyi, hogy a járművezetőknek nem kell egymással szemben udvariaskodniuk, szűkebb kereszteződésben pontosan méricskélniük: elérnek-e egymástól vagy sem. Így fokozódik a kereszteződés átbocsátó képessége, gyorsul a forgalom. Ami a második kérdést illeti, többféle lehetőség is van a követendő magatartás kipuhatolására. Az természetes, hogy ha a folyosókat útburkolati jelek jelzik, akkor ezek nyomvonalát kell követni. Ha útburkolati jel nincs, előfordulhat, hogy a járműve-

zetők nem értik meg egymást. Az egyik a hagyományos nagyívű, a másik az amerikai kisívű kanyarodásra készül. Jó tudni, hogy ha összeütközés következik be: az utóbbi lesz a szabályszegő. A helyes magatartás, ha a járművezetők alaposan figyelik egymás szándékát, s a kisívű kanyarodást csak akkor kezdik meg, ha nyilvánvaló, hogy mindketten „erre játszanak”. Ha egy kereszteződésben a kisívű kanyarodás a bevett szokás, akkor sem lehet biztosan számítani arra, hogy egy helyismerettel nem rendelkező alkalmazkodni fog e szokáshoz. Ezért a helyszínt jól ismerő, és a kereszteződésben járatlan egyaránt figyeljen! A legbiztosabb eligazító a partner járművének a kanyarodás megkezdése előtt felvett helyzete, az első kerek állása.

A mondottakhoz kiegészítésként álljon még itt néhány jótanács! A tapasztalat az, hogy míg széles útkereszteződésekben inkább az amerikai, addig a keskenyebb úttalálkozásokban többnyire a hagyományos kanyarvétel a szokásos. Ha elsőként érünk a kereszteződésbe: célszerű, ha szándékunkat határozottan kifejezésre juttatjuk. A kisívű kanyarvételnél számolni kell egy igen lényeges veszélyforrással is. Azzal, hogy az előtünk bekanyarodó jármű eltakarhatja a szemből érkező és egyenesen továbbhaladni szándékozó járművet.

— *Bár az előzés tárgyalásakor már volt róla szó, jó volna részletesebben tudni az előzés és a balra kanyarodás viszonyáról.*

Ez a bekanyarodás legveszélyesebb és szakmai körökben mindmáig legvitatottabb, egy-egy összeütközés alkalmával jogilag talán legnehezebben tisztázható esete. Azt jó tudni, hogy ezek az ütközések általában súlyos kimenetelűek, s márcsak ezért is óvakodni kell bekövetkezésüktől. Többnyire az eset összes körülményeinek tisztázása után lehet csak dönteni a felelősség kérdésében, amelynek végeredményeként többnyire mindkét járművezetőt elmarasztalják. Ennek okai a következők:

Először: a KRESZ idevonatkozó rendelkezése semmiképp sem értelmezhető úgy, mintha a felezővonalhoz idejében, szabályosan besorólt, balra bekanyarodó járművel elsőbbséget kellene adni az ilyen jármű előzését (vagy kikerülését) megkezdett másik járműnek. Az utóbbi ugyanis ilyen esetben mindig szabályszegően jár el. Elvileg. Gyakorlatilag nem biztos, hogy ezt sikerül is bebizonyítani. Mármost azt, hogy amikor a balra kanyarodó e műveletet megkezdte, az előzni kívánó ebbe a manőverbe még nem fogott bele.

Másodszor: igaz ugyan, hogy a KRESZ-nek van egy olyan előírása, amely szerint a balra bekanyarodó jármű vezetője a bekanyarodást csak akkor hajthatja végre, ha meggyőződött arról is, hogy balról járművének előzését másik jármű nem kezdte meg. Ez azonban nem jelent mást, mint fokozott biztosítékát a tipikusan veszélyes manőver balesetmentes lebonyolításának.

A balra bekanyarodóknak különösen akkor kell fokozottan figyelnie, ha járműsor élén haladva teszi ezt. A hátulról jövő és esetleg egész kocsiszlopot – elvileg – szabályosan megelőzni szándékozó jármű vezetője az

elől – esetleg többszáz méterre – haladó járművek bekanyarodási szándékáról egész egyszerűen képtelen meggyőződni. Az előzés megkezdése persze csak akkor szabályos, ha – mint mondtuk – a kanyarodási szándékot az előzés megkezdésekor az elől haladó még nem is jelezte.

— *De ha erről a kocsiszlopot megelőzni szándékozó jármű vezetője nem is képes meggyőződni, akkor hogyan lehet magatartása szabályos?*

Ez az, amit sokan vitatnak. Így hát maradjunk abban, hogy szabály ide, felelősség oda: értelmes, magát, embertársát és kocsját féltő ember akkor sem kezd bele autósizlop előzésébe, ha nem biztos, hogy az oszlop között van menekülésre alkalmas hézag. Külföldön sehol nem láttam olyan oszlop előzéseket, mint itthon. Ez egyszerűen nem szokás. Igaz ugyan, hogy olyan lassú autósizlopokkal sem találkozni, mint idehaza.

— *Már megszokhattuk, hogy a villamosokra mindig különleges szabályok vonatkoznak. Most milyen kivételekre kell felkészülnünk?*

Először is, ami a villamosra éppúgy irányadó, mint a többi járműre: a balra bekanyarodó villamosnak nincs elsőbbsége a vele szemben, egyenes irányban haladó járművekkel szemben. Viszont elsőbbsége van egyenrangú útkereszteződésben a balról érkező villamosnak is, még hozzá függetlenül attól, hogy haladási iránya változatlan marad, vagy bekanyarodik. Amennyiben a villamos is és a vele szemben haladó jármű is balra kíván kanyarodni, ez utóbbi vezetője elsőbbséget kell adjon a villamosnak.

— *Milyen egyéb tudnivalót kell még figyelembe venni a kanyarodással összefüggésben?*

Ha a főútvonalon haladó az útkereszteződésben „U” alakban vissza kíván fordulni, még osztoptpályás úttesten is elsőbbséget élvez a főútvonalra ráhajtani kívánóval szemben. Jó tudni azt is, hogy amennyiben két, egymással szemben közlekedő és egyaránt elsőbbségadásra kötelezett jármű kíván a főútvonalra ráhajtani, s közülük az egyik balra szeretne bekanyarodni: még osztoptpályás úttesten is elsőbbséget kell adnia a főútvonalat egyenes irányban keresztezni szándékozóznak. Abban az esetben azonban, ha a kereszteződésben a mellékutak nincsenek egymással szemben: a mellékútról balra bekanyarodó, és a főútvonal haladási irányának megfelelően a főútvonalon teljes terjedelmében rajta levő jármű elsőbbséget élvez az ugyanerre az útra jobbra kis ívben kanyarodni szándékozóval szemben.

IRK FERENC