

## A kerékpárosokra vonatkozó fontosabb KRESZ szabályok

Szerkesztette: Horváth Péter, 2007

Ez a szöveg csak a fontosabb szabályokat tartalmazza, további információért javasoljuk egy átfogó KRESZ-tankönyv tanulmányozását. *A szerző megjegyzéseit dőlt betűvel emeljük ki.*

A kerékpár a KRESZ értelmében jármű, tehát a vezetéséhez ugyanazok a feltételek szükségesek mint más jármű esetében:

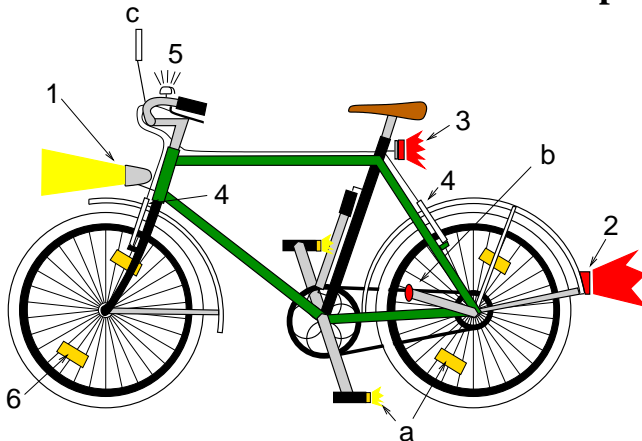
- járművezetésre alkalmas állapotban kell lenni (*tehát ittasan kerékpározni sem szabad*)
- ismerni kell a KRESZ szabályokat

Tilos a kerékpárhoz oldalkocsit illetve egyéb vontatmányt kapcsolni a kerékpár-utánfutó kivételével. Tilos kerékpáron ülve állatot vezetni. Tilos a kerékpárt más járművel vontatni. Tilos elengedett kormányval kerékpározni. Kerékpáron csak olyan csomag szállítható, ami a kormányzást nem akadályozza. Tilos autópályán és autóúton kerékpározni, továbbá ott, ahol ezt tábla tiltja. 12 év alatti gyerek főútvonalon nem kerékpározhat

Kerékpáron egy 18. életévét betöltött felnőtt legfeljebb egy, 10 évesnél fiatalabb gyermeket szállíthat a megfelelő gyermekülésen. Egyébként utast szállítani tilos! *A csomagtartón utast szállítani nemcsak tilos, hanem veszélyes is, mert a fékút meghosszabbodik, továbbá az utas lába beleakadhat a kerékpár küllői közé, ezzel balesetet okozva.*

Kerékpárral legfeljebb 40 km/óra sebességgel szabad közlekedni.

### A kerékpár tartozékai

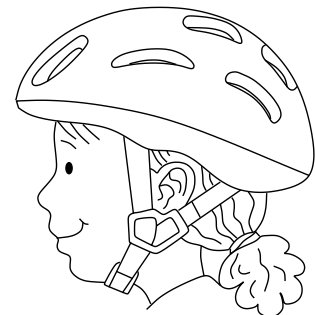


A KRESZ által előírt kötelező kerékpár-tartozékok:

1. Fehér színű első lámpa
2. Vörös színű hátsó lámpa
3. Vörös színű hátsó prizma
4. Két, egymástól független fék
5. Csengő
6. Borostyánsárga színű küllőprizma legalább az első keréken
7. Fényvisszaverő ruházat (lakott területen kívül az úttesten éjszaka, vagy rossz látási viszonyok között).

A KRESZ által javasolt kerékpártartozékok:

- a, A pedálon és a küllők között borostyánsárga színű prizmák
- b, Karos szélességjelző prizma
- c, Visszapillantótükör
- d, Sárvédő
- e, *Kerékpáros bukósisak (A szerző javaslata)*



*Az első és hátsó világítás a legfontosabb kerékpártartozék az összes közül. Gondoljunk arra, hogy világítás hiányában éjszaka teljesen láthatatlanok vagyunk! Az az autós pedig, aki nem lát, kikerülni sem tud. A biciklist nem védi az autó karosszériája: ha egyszer elütöttek, csak a vakszerencsén múlik, hogy csak a csontunk törik, a helyszínen meghalunk, vagy éppen örökre tolószékre kényszerülünk. Egy villogó áránál többet ér az életünk, ne sajnáljuk rá a pénzt!*

## Hol szabad kerékpározni?

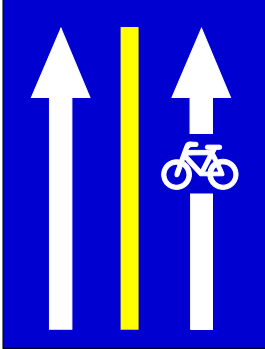


Az úttesten, az útpadkán és a járdán (ha nem tilos) csak egy vonalban szabad kerékpározni. A kerékpársávon, a kerékpár- és gyalog-kerékpárúton egymás mellett is szabad kerékpározni.

### Kerékpárúton

Ha az út mellett van kerékpárút, akkor csak itt szabad kerékpározni.

*A kerékpárút-autóút kereszteződésekben nem biztos, hogy elsőbbségünk van, ezért fokozott óvatossággal hajtsunk át! Ha elsőbbségünk van is, számítsunk arra, hogy az autóvezetők nem adják meg, mert gyakran nem figyelik a kerékpárutat.*

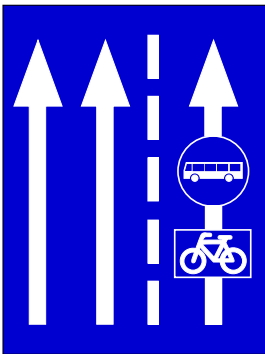


### Kerékpársávon

Ha az út mellett van kerékpársáv, akkor csak itt szabad kerékpározni

A kerékpársáv egyirányú közlekedésre szolgál. Nemcsak szabálytalan, hanem veszélyes és udvariatlan is szembe menni a forgalommal!

*A kerékpársáv mellett gyakran parkolnak autók. Ilyenkor tartsuk meg a biztonságos ajtónyitási távolságot! Fokozottan figyeljünk a jobbra kanyarodó autókra is, mert az autóvezetők gyakran nem figyelnek a biciklisekre!*



### Kerékpár által is használható buszsávban

Ha a buszsávot kerékpáros is használhatja (lásd tábla), akkor csak itt szabad kerékpározni. Ha viszont nincs kerékpár-jelzés, akkor tilos a buszsávban kerékpározni! (Lásd még később a tiltásoknál.)

*Mivel az eddig kijelölt buszsávok általában túl keskenyek ahhoz, hogy a busz mellett kerékpáros is elférjen a sávon belül, ezért nem engedélyezik a kerékpárhasználatot a buszsávokban. ☹*



### Gyalog-kerékpárúton

A gyalogosok (különösen idősek, gyerekek) kiszámíthatatlan mozgására, hirtelen előbukkanására mindig számítanunk kell, sebességünket ennek megfelelően válasszuk meg!

Ha a gyalog- és kerékpárúton a gyalogosok forgalma a kerékpárosok továbbhaladását akadályozná, a kerékpárosok az úttesten is közlekedhetnek.

*Sok esetben nincs felfestve a gyalogos-kerékpáros útpálya elválasztó vonala, vagy pedig ellentmondásos a felfestés. Az ilyen utakon tartsuk tiszteletben a gyalogosok jogait, és előzési szándékunkat jóval előre, csöngetéssel jelezzük.*

*Ha van elválasztó vonal és egyértelmű az elválasztás, akkor csengetéssel vagy udvarias felszólítással figyelmeztethetjük a gyalogosokat, amennyiben a rossz oldalt használják.*



### Gyalogos-kerékpáros zónában

Gyalogos-kerékpáros zónában a kerékpárosok számára kijelölt részen a megengedett sebesség 20 km/h, a zóna többi részén 10 km/h. Egyébként ugyanazok érvényesek rá, mint ami a gyalog-kerékpárútra.



## Leállósávon vagy kerékpározásra alkalmas útpadkán.

*Ez elég értelmetlen kitétel a KRESZ-ben. Magyarországon csak autópályán van leállósáv, ahol tilos kerékpározni, az útpadka pedig szinte sehol sem alkalmas biciklizésre, sajnos. ☹*

## Szorosan az úttest jobb szélén, többsávos úton a külső sávban.

- *A jobbra tartási kötelezettséget a körülményekhez alkalmazkodva kell kezelni.*
- *Mindig tartsunk legalább 1 méter oldaltávolságot a járdaszegélytől, hogy legyen helyünk az úthibák, csatornafedelek kikerülésére!*
- *Parkoló autók mellett mindig tartsunk ajtónyitásnyi (1,2–1,5 m) oldaltávolságot, hogy a figyelmetlenül kinyitott ajtókat ki tudjuk kerülni!*
- *Többsávos úton, ha keskeny a sáv, tarsunk középre és foglaljuk el a sávot! Ezzel elkerülhetjük, hogy a sávon belül próbáljanak megelőzni a mögöttünk jövő autók. Majd sávot váltanak, ha előzni akarnak!*
- *Piros lámpánál az szélső sáv közepére álljunk be, ha egyenesen akarunk haladni. Így elkerülhetjük, hogy a jobbra kanyarodó autók megelőzzenek és bevágjanak elénk.*
- *Ha a sáv közepén haladunk valamilyen fenti okból, akkor amint alkalom adódik, engedjük el a mögöttünk jövő gyorsabb járműveket!*

## Hol tilos kerékpározni?

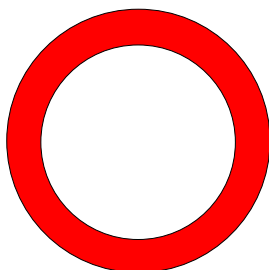


**Tilos kerékpározni autópályán és az “autóút” táblával jelölt autóúton, továbbá ott, ahol ezt tábla tiltja.**

### Kerékpárral behajtani tilos

Ide értelemszerűen nem szabad kerékpárral behajtani.

A kerékpárt tolvaj már gyalogosnak minősülünk, tehát az ilyen táblával jelzett helyen szabad **tolni** a kerékpárt.



### Mindkét irányból behajtani tilos

Ennél a táblánál ugyancsak tilos kerékpárral behajtani, kivéve, ha valamilyen kivételt jelző tábla szerepel a fenti tábla alatt. Ha a buszoknak vagy taxiknak engedélyezett a behajtás, akkor kerékpárral is.

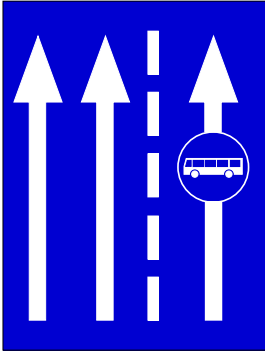
### Behajtani tilos

Egyirányú utcába értelemszerűen tilos a forgalommal ellenkező irányból behajtani kerékpárral is, kivéve, ha az alábbi kerékpárt jelző kiegészítő tábla ezt megengedi. Ez utóbbi esetben szigorúan az úttest jobb oldalán kell haladni kerékpárral.

*Sok országban a “behajtani tilos” kerékpárokra nem vonatkozik, és minden egyirányú utcába be szabad hajtani ellenkező irányból. Magyarországon csak akkor szabad behajtani, ha a kiegészítő tábla ezt megengedi! Nagyon fontos, hogy amíg a szabályok nem változnak, ne hajtunk be az egyirányú utcába forgalommal szemben! A keresztező utcákban közlekedők ugyanis nem számítanak a rossz oldalról érkező kerékpárosokra!*



*Az utcákat általában úgy egyirányúsítják, hogy a párhuzamos utcák felváltva ellenkező irányba egyirányúak. Egy behajtani tilos táblába futva tehát a legegyszerűbb, ha a szomszédos utcában próbálunk továbbhaladni.*



### Buszsávban

Amennyiben a kerékpárt külön nem engedélyezik, a buszsávban **tilos** kerékpározni! Ezek a buszsávok általában túl keskenyek ahhoz, hogy a busz és kerékpáros egymás mellett elférjen.

*Amennyiben a jobb szélső sáv a buszsáv, akkor (elvileg) az ezután következő sávban kell kerékpározni. Ezt azonban senkinek nem ajánlhatjuk jó szívvel. Nem biztonságos, ha jobbról-balról egyszerre előznek az autók és a buszok. Lehetőleg kerüljük el az ilyen többsávú utakat, mert a levegőszennyezettség miatt egyébként sem egészséges ilyen helyeken biciklizni. Ha feltétlenül ilyen úton kell menni, tapasztaltabb biciklisták a buszsávban közlekednek, és szükség esetén elengedik a közeledő buszt vagy taxit.*



### Gyalogúton

Amennyiben egyéb tábla ezt nem engedélyezi, akkor gyalogúton tilos kerékpározni.



### Gyalogos zónában

Amennyiben egyéb tábla ezt nem engedélyezi, akkor gyalogos zónában tilos kerékpározni. Ha a kiegészítő tábla csak bizonyos időszakokban tiltja a behajtást, akkor a többi időszakban legfeljebb 10 km/h sebességgel szabad kerékpározni. A kerékpárt tolni természetesen mindig szabad. 😊

## Járdán

**Járdán tilos kerékpározni!** Kivétel ez alól a 12. évnél fiatalabb gyerek, mivel ő főútvonalon még nem kerékpározhat, így a párhuzamos járdán haladhat, legfeljebb 10 km/h sebességgel.

Lakott területen csak akkor szabad a járdán kerékpározni (legfeljebb 10 km/h-val), ha az úttest kerékpáros közlekedésre alkalmatlan (például földút). A hivatalos értelmezés szerint az, hogy az úttesten nagy a járműforgalom vagy tábla tiltja az úttesten a kerékpáros közlekedést, még nem jelenti, hogy szabadna a járdán tekerni.

*A KRESZ jó okkal tiltja a járdán való kerékpározást: a járda a gyalogosoké. A gyalogosok mozgása (főleg a gyerekeké és időseké) gyakran kiszámíthatatlan, így veszélyhelyzetek sokasága adódik. Emellett a kapualjakkból kihajtó autósok sem számítanak a járdán nagy sebességgel közlekedő biciklisre. A mellékutcák keresztezése szintén veszélyes a járdáról lehajtva ugyanezen okból. Egy szó, mint száz: járdán biciklizni sokkal veszélyesebb mint az úttesten, ahol legalább látnak az autósok. **Ne járdázz!***

*Néhány helyen, például a hidakon, ahol nagy és gyors az autóforgalom, keskenyek a sávok, továbbá kevés a kereszttutca és ritka a gyalogosforgalom, a tilalom ellenére érdemesebb és biztonságosabb a járdán közlekedni. Csak lassan, hogy ne zavarjuk a gyalogosokat!*

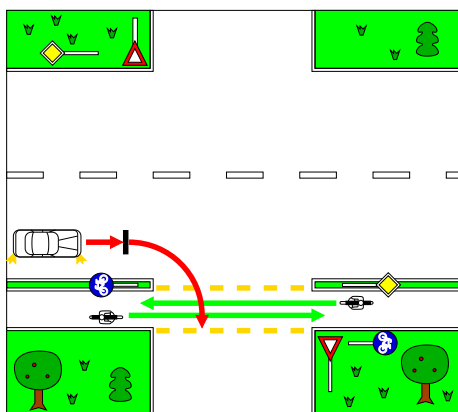
## Elsőbbségi szabályok

Az elsőbbségi szabályok határozzák meg, hogy a kereszteződésben ki mehet, és kinek kell megállnia (azaz elsőbbséget adnia). Mivel (kerékpárút hiányában) kerékpárral a szabályos közlekedés az úttesten történik, ezek a szabályok a kerékpárosokra is vonatkoznak. Azért is érdemes ismerni őket, mert az autósok ezek szerint a szabályok szerint közlekednek. A kereszteződésben való áthaladást az alábbiak szabályozzák, rangsorban:

1. A gyalogosok elsőbbsége a kanyarodó járművekkel szemben, illetve a zebrán
2. Rendőr
3. Forgalmi lámpa
4. Elsőbbségadást szabályozó táblák
5. Jobbkézsabály

A számozás rangsort is jelent, tehát a rendőr felülbíráhatja a lámpa jelzését, de a zebrán haladó gyalogosoknak még akkor is meg kell adni az elsőbbséget, ha a rendőr egyébként szabad utat adott.

### 1. A gyalogosok elsőbbsége a kanyarodó járművekkel szemben, illetve a zebrán



A kanyarodó járműveknek elsőbbséget kell adniuk azoknak a gyalogosoknak (valamint kerékpárúton vagy gyalogos- és kerékpárúton haladó bicikliseknek), akik keresztezik az utat, amire éppen kanyarodik a jármű. Így tehát az ábrán látható helyzetben a jobbra kanyarodó autónak elsőbbséget kell adnia mindkettő biciklisnek. Kanyarodó járművel akkor is elsőbbséget kell adni a gyalogosoknak, ha nincs felfestve zebra a kereszteződésben.

***Vigyázat:** az autóvezetők gyakran nem figyelnek a párhuzamos kerékpárúton közlekedő biciklisekre. Minden ilyen kereszteződésben készüljünk fel a megállásra!*

A zebrán áthaladó gyalogosoknak (ha már a zebrán haladnak) elsőbbségük van minden járművel szemben. A gyalogosokat még csak zavarni sem szabad az átkelésük során. Ha többsávos úton az egyik sávban valaki már megállt a zebra előtt, akkor a többi sávban is meg kell állni! A zebrára lépés előtt természetesen a gyalogosnak meg kell győződnie arról, hogy biztonságosan átkelhet az úttesten. *Ha kerékpárral a zebrát keresztezzük, akkor ugyanúgy meg kell adnunk a gyalogosoknak az elsőbbséget, mint ha autót vezetnénk!*

Megjegyzés: **zebrán az elsőbbség csak a gyalogosokra vonatkozik.** Tehát biciklisekre csak akkor, ha a zebránál leszállnak és tolják a biciklit. *Ha kerékpárral az egyik járdáról a másikra kelünk át a zebrán, akkor ezt csak megfelelő körültekintéssel, és lassan tegyük. Az autósok ugyanis csak gyalogosokra számítanak ott. Száguldozó biciklisekre nem!*

### 2. Ha a kereszteződésben rendőr irányítja a forgalmat, akkor az ő jelzéseit kell követni

- Ha a rendőr két irányba kinyújtva tartja a karját, akkor a karjával párhuzamosan szabad menni, illetve azokból az irányokból szabad kanyarodni. A rá merőleges irányokból (tehát a rendőrrel szemben és háttal) ez a jelzés megálljt jelent.
- Ha bal tenyerét balra fordítja, jobbal pedig maga mögé int, akkor a jobbról érkezőknek szabad a jelzés, a többieknek tilos.
- Ha jobbal maga elé mutat, ballal pedig integet, akkor a balról jövőknek szabad az út, a többieknek tilos.
- A feltartott kéz a forgalom irányának változását jelzi.

*Ha a fentiek leírva túl bonyolultak lennének, kövessük az autósokat! Nekik gyakorlatból már érteniük kell a rendőr jelzéseit.*

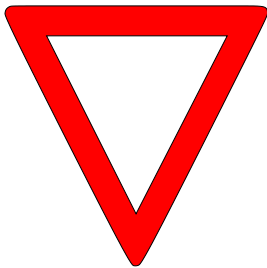
### 3. Forgalmi jelzőlámpák

A lámpák jelzései elég egyértelműek, itt csak néhány dologra szeretnénk felhívni a figyelmet:

- **A piros lámpa megálljt jelent!** *A piros lámpán átmenni néha talán csábítóan tűnik, de gondolj arra, mi lenne, ha a keresztező utcán egy kamion menne át a piros lámpán! A közlekedési szabályok csak akkor segítik a biztonságos közlekedést, ha mindenki betartja azokat!*
- Ha a lámpán zöld nyíl látszik, akkor abból a sávból a nyíl irányába lehet haladni, és keresztező jármű nem várható.
- Ha a lámpán zöld kör (telezöld) van, akkor balra kanyarodva elsőbbséget kell adni a szemből egyenesen érkezőknek, illetve a velünk szemből jobbra kanyarodóknak.
- A fentebbi erősebb szabály szerint, zöld jelzésnél kanyarodva elsőbbséget kell adni az utunkat keresztező gyalogosoknak.
- Előfordul, hogy a főlámpa piros kört jelez, de a kiegészítő lámpa zöld nyilat mutat. Ebben az esetben a nyíl irányába szabad kanyarodni.
- Ha van külön a kerékpárosok részére szolgáló lámpa, akkor a kerékpárúton vagy kerékpársávon haladva annak jelzései alapján kell közlekedni.
- Ha lámpa nem működik, akkor a fölötte lévő táblák szabályozzák az elsőbbséget.

### 4. Elsőbbséget szabályozó táblák

Ha a kereszteződésben nincs lámpa, vagy nem működik (sárgán villog), akkor az elsőbbséget szabályozó táblák döntenek el, hogy kinek van elsőbbsége.



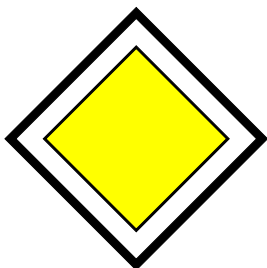
#### Elsőbbségadás tábla (Macisajt ☺)

A táblánál le kell lassítanunk, és elsőbbséget adni a keresztező forgalomnak. (Jobbról és balról jönnek.) A tábla általában párosával szerepel, tehát a velünk szembejövővel egyenrangú viszonyban vagyunk. (Az egyenrangú viszonyról lásd később.) Sokszor előfordul, hogy kerékpárúton van ilyen tábla. Természetesen ilyenkor is meg kell adni az elsőbbséget a keresztező forgalomnak.



#### Stoptábla

A táblánál **meg kell állni**, és elsőbbséget adni a keresztező forgalomnak. (Jobbról és balról jönnek egyaránt.) A tábla általában párosával szerepel, tehát a velünk szembejövővel egyenrangú viszonyban vagyunk. (Az egyenrangú viszonyról lásd később.) Ha a kereszteződésben van jelzőlámpa, és zöldet mutat, természetesen nem kell megállnunk. ☺

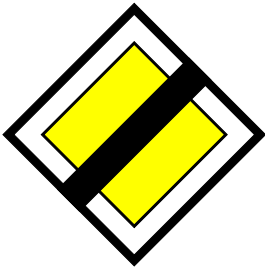


#### Főútvonal

Az ilyen táblával jelzett út főútvonal, tehát elvileg számíthatunk arra, hogy a keresztező utcákon elsőbbségadás és stoptáblák vannak, és a keresztezők elsőbbséget fognak adni. A tábla hatálya a feloldó tábláig tart (lásd alább).

*A gyakorlatban nem mindig adják meg az elsőbbséget a kerékpárosoknak. Ezért főútvonalon is feltétlenül készüljünk fel a megállásra, és teremtünk szemkontaktust az autóvezetővel, hogy meggyőződjünk róla, hogy megadja-e az elsőbbséget.*

Érdemes ellenőrizni a mellékutcákat, hogy van-e elsőbbségadás tábla. Na nincs, legyünk nagyon óvatosak, itt lehet, hogy nem fogják megadni az elsőbbséget!



## Főút vonal vége

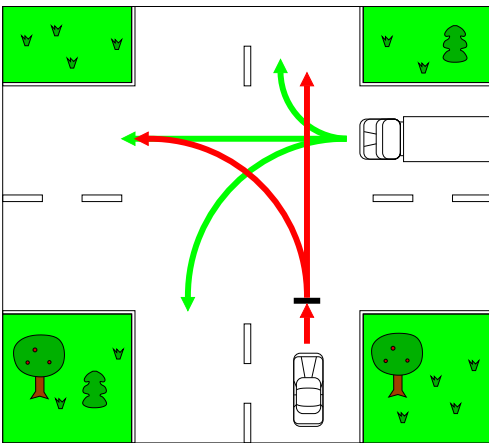
Ez a tábla a főút vonal végét jelzi. Innentől nincs elsőbbségünk, sőt, gyakran elsőbbségadás táblával kombinálják, így nekünk kell elsőbbséget adni a keresztező forgalomnak.

## 5. Jobbkézsabály

Ha se lámpa nincs a kereszteződésben, se tábla nem szabályozza, akkor ún. egyenrangú út kereszteződésben vagyunk. Itt a jobbkézsabály a mérvadó. Eszerint a tőlem jobbról érkezőnek elsőbbsége van velem szemben, nekem pedig elsőbbségem van a balról jövővel szemben. Ez teljesen független a továbbhaladási iránytól, tehát ha én egyenesen megyek, a jobbról érkező bekanyarodhat elém, vagy akár balra nagy ívben is elkanyarodhat előttem.

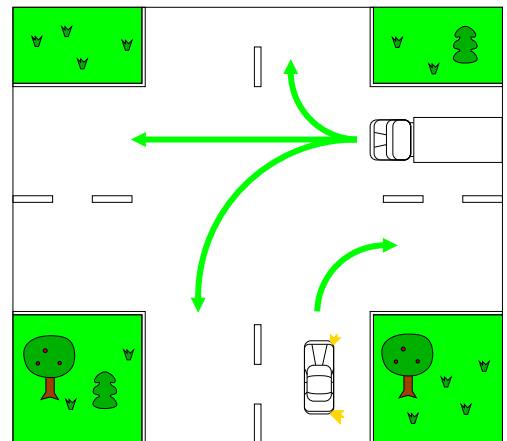
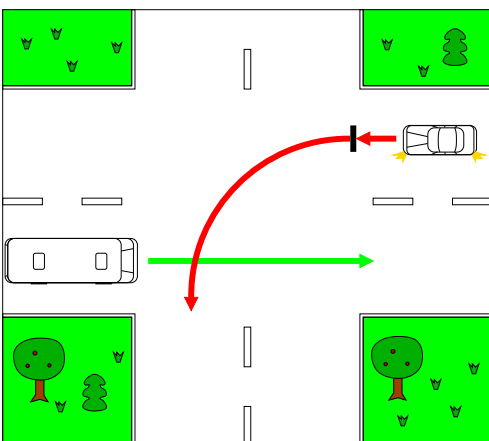
*Az ilyen kereszteződések fokozott óvatossággal kell megközelíteni, és fel kell készülni, hogy megadjuk az elsőbbséget a jobbról jövőnek. Arra is fel kell készülni sajnos, hogy a balról jövő nem adja meg az elsőbbséget, mert mi biciklivel közlekedünk. ☹*

### Példák

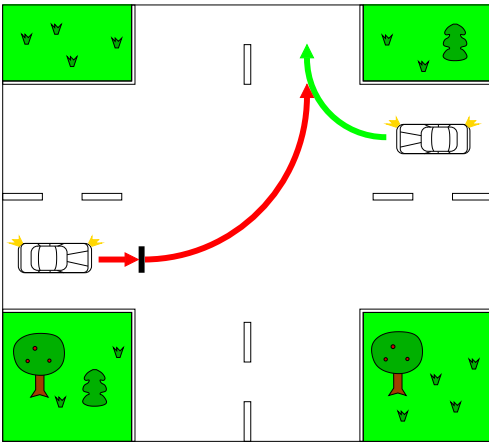


Itt a jobbról jövő teherautónak van elsőbbsége, függetlenül attól, hogy melyikük merre halad tovább. A személyautónak meg kell állnia és elsőbbséget adnia.

Itt a két jármű nem keresztezi egymás útját, tehát mindkettő mehet egyszerre. (Ezért kell feltétlenül jelezni a kanyarodás irányát.)



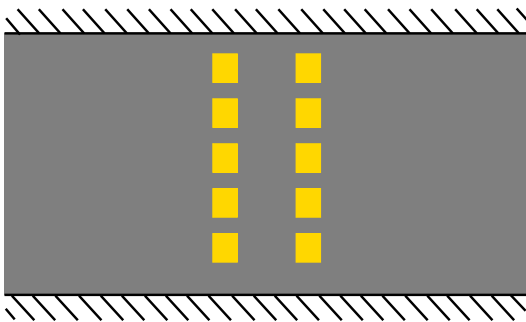
Egymással szemben haladó egyenrangú járművek közül az egyenesen haladónak elsőbbsége van a balra kanyarodóval szemben. Így tehát a képen látható autónak meg kell állnia és elsőbbséget adni a busznak.



Egymással szemben haladó egyenrangú járművek közül a jobbra kanyarodónak elsőbbsége van a balra kanyarodóval szemben. Így tehát a balról érkező autónak meg kell állnia és elsőbbséget adni a jobbról érkezőnek.

Megjegyzés: a villamosnak sok helyzetben elsőbbsége van olyankor is, amikor autónak nem lenne. Például egyenrangú kereszteződésben nem csak a jobbról, hanem a **balról** érkező villamosnak is elsőbbsége van. (Egyszerű ökölszabály: ami 50 méter hosszú és sárga, annak mindenhol elsőbbsége van. Nem lehet eltéveszteni. ☺)

### Egyenrangú útkereszteződés kerékpárúton



Ezt a kereszteződést külön ki kell emelni zavarbaejtő és balesetveszélyes volta miatt.

Az ábrán látható szaggatott sárga felfestés az úttestet keresztező kerékpárutat jelöl. **Ez azonban önmagában nem jelenti, hogy itt a kerékpárosnak elsőbbsége lenne!** Ha sem a kerékpárúton, sem a keresztező úton nincs kitéve az elsőbbségadás tábla, akkor ez egyenrangú útkereszteződés. Tehát a jobbról érkező

autónak elsőbbsége van a lentről érkező kerékpárossal szemben, viszont a fentről érkező kerékpárosnak elsőbbsége van a jobbról érkező autóval szemben. Ilyen kereszteződésekben tehát a legnagyobb óvatossággal hajtsunk át, megadva az elsőbbséget a jobbról jövőeknek, és készüljünk fel, hogy szükség esetén a balról jövőnek is.

*Budán a rakparton futó kerékpárút és a Moszkva tér közötti összekötő szakaszon ilyen kereszteződések vannak. Az ilyen kereszteződés teljesen félrevezető, mert valószínűleg egyetlen biciklis sem tudja, hogy itt nincs elsőbbsége!*

### Szemkontaktus és besorolás a kereszteződés előtt

A kereszteződésekben való áthaladás előtt mindig teremtünk szemkontaktust a keresztező autósokkal és az esetleg mögöttünk állókkal szintén. Győződjünk meg róla, hogy meg fogják adni az elsőbbséget, ha jár nekünk. Ilyenkor határozottan éljünk is az elsőbbségünkkel, indokolatlanul ne mondjunk le róla. Feltartott tenyérrel köszönjük meg, hogy megadták. Ha viszont nekik van elsőbbségük, kézmozdulattal jelezzük, hogy tudjuk ezt, és meg fogjuk nekik adni.

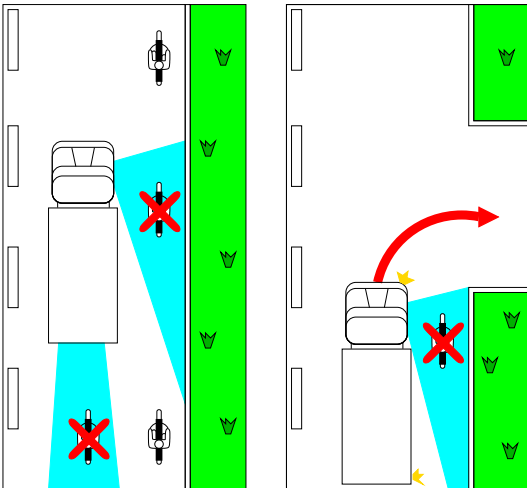
Ha a kereszteződésnél valamiért lemondunk az elsőbbségünkről, akkor ezt egyértelműen jelezzük. Az elsőbbségről való lemondást nem lehet visszavonni. A lemondás egy járműnek szól.

Lámpánál mindig úgy álljunk meg, hogy az előttünk lévő lásson (célszerűen az autó mögött közepén, mert ott vagyunk jól láthatóak), továbbá nézzünk be a mögöttünk álló szélvédőjén és jelezzük kinyújtott kézzel, hogy merre akarunk kanyarodni. Ha egyenesen akarunk haladni, akkor a sáv közepére álljunk, hogy a mögöttünk álló és esetleg jobbra kanyarodó ne tudjon elénk vágni. A kereszteződés közepén húzódjunk ki jobbra, és engedjük el a mögöttünk jövőket. A tömegközlekedési eszközökkel feltétlenül legyünk udvariasak!



## Holttér

Feltétlenül kerüljük el az autók két oldalán található ún. holtteret, ahová még a visszapillantó tükörben sem lát a vezető. Lehetőleg ne “csorogjuk előre” piros lámpánál, előzni pedig soha ne előzzünk jobbról! Ha mégis autótól jobbra állunk meg, nézzünk hátra és ellenőrizzük, hogy akar-e valamelyik mögöttünk álló jobbra kanyarodni. Vagy hívjuk fel a figyelmét ottlétünkre, vagy engedjük őket előre a kereszteződésben. Az egyik leggyakoribb fajta biciklisgázolás a jobbra kanyarodó autók és egyenesen haladó biciklisek között történik.



Különösen vigyázzunk buszokkal és teherautókkal! Amint a baloldali ábrán látható, a középső biciklis teljesen láthatatlan a teherautó sofőrje számára. Ha éppen kereszteződésben van, és a teherautó jobbra akar kanyarodni, az biztos halál a biciklis számára!

A teherautókon és buszokon nincs középső visszapillantó tükör, így azok mögött is láthatatlan a biciklis a vezető számára. Ezért soha nem haladjunk huzamosabb ideig a teherautó mögött közvetlenül, ne próbáljunk a szélárnyékban lazsálni. Ez fékezés esetén szinte biztos halál. Mire a felvillanó féklámpát észrevennéd, meghaltál!

## Kanyarodási szabályok

### Irányjelzés

A kerékpárosnak is, mint minden járművezetőnek, jeleznie kell minden irányváltoztatási szándékot. Balra kanyarodva bal, jobbra kanyarodva jobb kézzel kell jelezni az irányváltási szándékot. Az irányjelzést az irányváltoztatás előtt megfelelő távolságban kell megkezdeni (*általában legalább 5 másodperccel a tényleges irányváltoztatás előtt*). A kanyarodás során azonban már nem szükséges jelezni. A következő manőverek előtt kell jelezni:

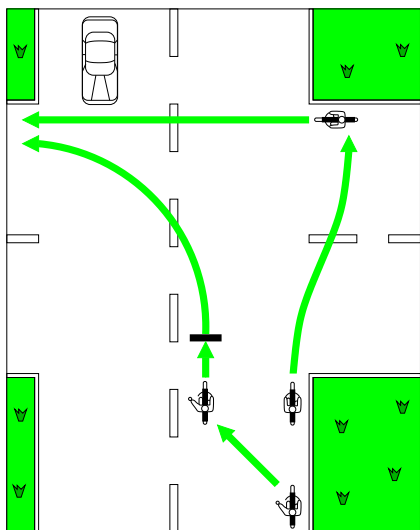
- Kanyarodás
- Sávváltás
- Kikerülés
- Sávon belül balra húzódás
- Megállás

*Az irányjelzés gyakran feleslegesnek tűnhet, azonban több szempontból is fontos, hogy biciklizés közben is “indexeljünk”. Egyrészt így a közlekedés többi résztvevője is megismeri a szándékainkat, és felkészülhet a manővereinkre. Másrészt, az autósok számára jelzi, hogy felelősségteljes kerékpárossal van dolga, aki ismeri a KRESZ szabályokat és be is tartja azokat.*

Az autók irányjelzései számunkra is fontosak, hiszen ebből tudjuk, hogy mire számíthatunk a részükről. Sajnos azonban ezt gyakran elmulasztják. Lámpánál ne csak azt figyeljük, hogy indexel-e egy autó, hanem azt is, hogy hova sorolt be. Így felkészülhetünk egy indexelés nélkül kanyarodó autóra is. Ugyancsak fontos megjegyezni, hogy az irányjelzés nem mindig egyértelmű. A jobbra indexelés jelenthet például sávváltást, megállást és jobbra kanyarodást is. Így tehát mindegyik manőverre fel kell készülnünk.

## Kanyarodás

Mivel kerékpárral mindig a jobboldali sáv jobbszélén kell haladni, így a jobbra kanyarodás mindig megoldható kis ívben. Természetesen a kereszteződésben a megfelelő (jobboldali) sávba kell besorolni, és jelezni kell a kanyarodást. Ne felejtjük azonban, hogy a keresztező gyalogosoknak elsőbbséget kell adni függetlenül attól, hogy van-e zebra felfestve a kereszteződésben.



### Balra kanyarodás

Balra kanyarodni kétféleképpen lehet. Lásd az ábrát!

1. **Közvetlenül.** Ebben az esetben a forgalmi sáv bal oldalára sorolunk (vagy a megfelelő kanyarodósávba), majd a szembejövőknek elsőbbséget adva balra kanyarodunk.

*Ezt a módszert csak kis forgalmú utakon ajánlott. Nagyobb forgalmú (többsávós) utakon, ha nem tudjuk megoldani a szabályos besorolást a kereszteződés előtt, akkor közvetve érdemes kanyarodni.*

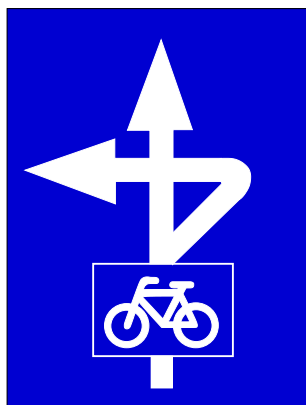
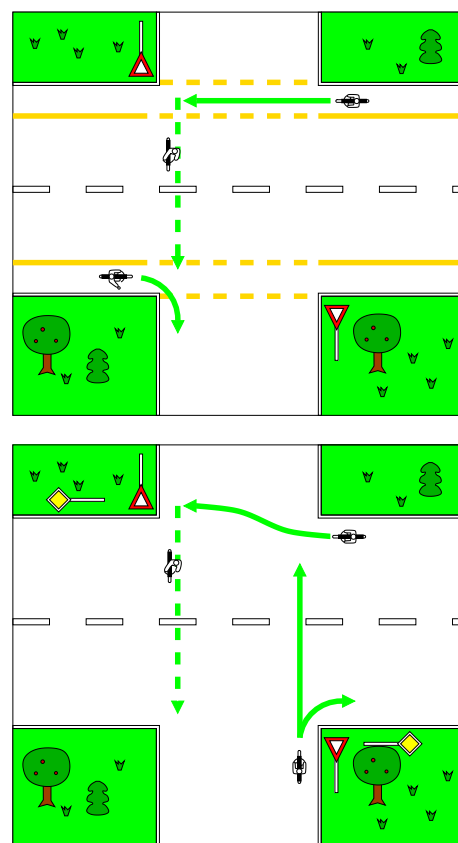
2. **Közvetve.** Ebben az esetben egyenesen áthaladunk a kereszteződésen, majd a túloldalon beállunk a keresztező útra és a megfelelő időben átkelünk vagy áttoljuk a biciklit.

**Csak közvetve szabad kanyarodni** az alábbi speciális esetekben:

Kerékpársávról balra kanyarodni csak közvetve szabad. A kereszteződésen át kell haladni, majd a túloldalon áttolni a biciklit. Jobbra kanyarodni természetesen kerékpársávról is szabad.

Lakott területen kívül főútvonalról kerékpárral csak közvetve szabad balra kanyarodni. Az ábrán pirossal jelzett vonalon tehát tilos haladni! A kereszteződésen egyenesen át kell haladni, majd gyalog, a kerékpárt tolvá kell keresztezni a főútvonalat. Kivétel, ha lámpás kereszteződés van a főútvonalon. Ilyen esetben a megfelelő kanyarodósávból szabad balra kanyarodni a lámpa zöld jelzésénél.

A főútvonalra jobbra szabad kanyarodni, és szabad azt keresztezni is.



**Kerékpáros közvetett kapcsolat tábla:**

A tábla azt jelenti, hogy a kereszteződésben csak közvetve szabad balra kanyarodni.

## Közlekedésfizika

**Látótávolság:** a belátható útszakasz hossza. Ez leginkább az út vonalvezetésétől (kanyarok) függ, de az időjárási viszonyok és a napszak is befolyásolja.

**Féktávolság:** az úttesten lévő akadály észlelésétől a megállásig megtett út. A féktávolság számos dologtól függ, még azonos járművel is különböző lehet a körülményektől függően. A fontosabb tényezők:

- Sebesség: kétszeres sebességnél négyszeres a fékút!
- A fékek állapota
- Az úttest minősége: murvás úton lényegesen hosszabb a fékút, mint aszfalton
- Időjárási viszonyok: nedves, vagy jeges úton a féktávolság sokszorosára nő
- Lejtő szöge. Meredek lejtőn sokszorosára nőhet a féktávolság
- A vezető reakcióideje. Az akadály észlelésétől a fékezés kezdetéig eltelt idő (tipikusan 0,1-0,3 másodperc) alatt is halad a jármű. Fáradtság vagy alkoholos befolyásoltság alatt lényegesen megnő a reakcióidő.

A haladási sebességet mindig úgy kell megválasztani, hogy a látótávolság nagyobb legyen mint a féktávolság. Ellenkező esetben csak a féktávolságon belül észleljük az akadályt és lehetetlen megállni előtte.

**Fékezési technika:** bármilyen járműnek az első féke hatékonyabb mint a hátsó, mert fékezéskor az első kerékre nagyobb súly nehezedik. Kerékpárral azonban a két féket együtt kell használni, csak első fék használata esetén ugyanis könnyen fejreállhatunk. Fékezés során lehetőleg el kell kerülni a kerekek blokkolását, azaz a kerék csúszását a burkolaton. A csúszó kerék ugyanis kevésbé lassít, mint a fékezett, de még tapadó kerék. Vészfékezéskor lehetőleg csússzunk hátra a nyeregben, merevítsük ki a karunkat, és mindkét fékkel intenzíven fékezzünk. Így elkerülhető a két leggyakoribb hiba, az első kerék blokkolása és a hátsó megcsúszása.

**Kanyarvétel:** fékezni a kanyarodás megkezdése előtt kell. A kanyarodás során történő fékezés a kerék megcsúszásához és eséshez vezethet. Éles kanyarvételnél ügyeljünk arra, hogy a kanyar felőli pedál legyen felül, ellenkező esetben leérhet a pedál, ami többnyire eséssel végződik.

**Követési távolság:** az előttünk haladó jármű és a köztünk lévő távolság. Mindig úgy kell megválasztani, hogy az előttünk haladó jármű hirtelen fékezése esetén is meg tudjunk állni. Fontos tudni, hogy a gépjárművek fékjei általában jobbak mint a kerékpároké. Így tehát autók után nagyobb követési távolságot kell tartani, mint egy kerékpár után.

**Láthatóság:** tekintettel arra, hogy a kerékpárost nem védi karosszéria, a kerékpáros egyetlen védelme az ütközések ellen a láthatóság. Kerékpározáshoz viseljünk mindig élénk színű (éjszaka lehetőleg világos színű) ruházatot. A láthatóság fokozható láthatósági mellénnyel, fényvisszaverő csíkok felragasztásával, az előírt piros prizmával és világítással. **2007. július 1-től lakott területen kívül éjszaka kötelező a fényvisszaverő ruházat!** Fontos, hogy minden közlekedő számára a féktávolságánál nagyobb távolságból láthatóak legyünk! Ellenkező esetben biztos nem tud megállni, legfeljebb szerencsés esetben kikerülni. Lakott területen belül se számítsunk kizárólag a közvilágításra, mert azt csak viszonylag közlelő tesz láthatóvá. Nem árt tudni, hogy egy 80 km/h-val haladó autó féktávolsága rossz esetben akár 100 méter is lehet. Ha tehát kevesebb mint 100 méteren belül vesz észre, akkor nincs esélye sem megállni!

**Világítás:** A kerékpárt kötelező elől-hátul kivilágítani, célszerűen hátul villogóval, elől folytonos fénnel, hogy magunk is lássunk. Az első világítás ugyanolyan fontos, mint a hátsó, főleg a többi biciklista számára. Nincs veszélyesebb, mint egy keskeny bicikliúton 30-cal szembejövő kivilágítatlan biciklista!

## Teendők közlekedési baleset esetén

Balesetek sajnos a legóvatosabb közlekedővel is előfordulnak. Szerencsére a legtöbb biciklis balesetben csak a biciklis vesz részt, és általában kis sebességnél (vagy éppen állva ☺) történnek, így ezek nem is súlyosak. Nem árt azonban tudnunk, hogy mi a teendők, ha súlyosabb baleset részesei lennénk.

### **A balesetben érintett valamennyi jármű vezetője köteles:**

1. Megállni.
2. A balesetben megsérül személynek segítséget nyújtani
3. A további baleset elkerülésére mindent megtenni.

**Személyi sérüléssel járó baleset esetén értesíteni kell a rendőrséget**, és meg kell várni a kikerkező baleseti helyszínelőket. A sérülés megállapítása nem a baleset résztvevőinek feladata, ha bármilyen fájdalom, rosszullét vagy szédülés lép fel, akkor személyi sérülést kell feltételezni és orvost kell hívni! **Személyi sérüléssel járó baleset esetén nem csak a baleset résztvevői, hanem a balesetben nem érintett járművek vezetői is kötelesek segítséget nyújtani!**

Ha személyi sérülés nem történt, de a baleset valamelyik résztvevője kéri, ugyancsak értesíteni kell a rendőrséget, és meg kell várni a helyszínelést.

*Baleset esetén feltétlenül ragaszkodjunk a rendőri helyszíneléshez! Előfordulhat például, hogy a sérülések könnyűnek tűnnek, és csak később derül ki valamilyen maradandóbb sérülés. Ez esetben a baleset okozója kell, hogy megtérítse a keletkező költségeket. A járművekben keletkező károkat ugyancsak a baleset okozójának kell állnia. A kártérítési igényünket azonban általában csak a baleseti jegyzőkönyv alapján tudjuk érvényesíteni. A balesetek bejelentése azért is fontos, mert a rendőrség számára segít kiszűrni a veszélyes helyeket és veszélyes járművezetőket. Ha a balesetnek voltak szemtanúi, kérjük el a lakcímeiket és telefonszámukat, hogy vitás helyzetben segíthessenek. A balesetekkel kapcsolatos jogi ügyekben kérjük a Magyar Kerékpárosklub jogászának segítségét!*

### **Források:**

KRESZ A közúti közlekedés szabályai és értelmezésük.

Kiadja: Springer Media Magyarország KFT. 7., javított kiadás, Budaörs, 2005

Kerékpárral Budapesten. Kiadja: Frigoria Kiadó, Budapest, 2001

Online KRESZ: <http://www.orfk.hu/data/41670/kresz.pdf>

A defenzív vezetésről: [http://www.rendorseg.pecs.hu/uj/anyagok/7\\_0.pdf](http://www.rendorseg.pecs.hu/uj/anyagok/7_0.pdf)

### **Feltétlenül javasolt további irodalom:**

Tanácsok kerékpár lakatoláshoz: <http://cyrex.axio.hu/bb/>

Hogyan ne üttessük el magunkat biciklivel: <http://magwas.freeblog.hu/files/nothit/index.html>

Angolul:

How to not get hit by cars: <http://bicyclesafe.com>

Bicycling Street Smarts: <http://www.bikexpert.com/streetsmarts/>

### **Kerékpározással kapcsolatos magyar honlapok:**

Magyar Kerékpáros Klub: <http://www.kereparosklub.org>

Városi Bicyklizés Barátai Egyesület: <http://www.vbb.hu>

Critical Mass Kerékpáros Felvonulás: <http://www.criticalmass.hu>

Kerékpáros Linkek: <http://kerekpar.lap.hu>

### **Ez a Kerékpáros Kresz Összefoglaló elérhető az interneten a következő címen:**

<http://kerekparosklub.org/navigacio/publikaciok>