

A kerékpárosokra vonatkozó fontosabb KRESZ-szabályok

Szerkesztette: Horváth Péter, (Frissítve: 2010. 03. 10.)

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:

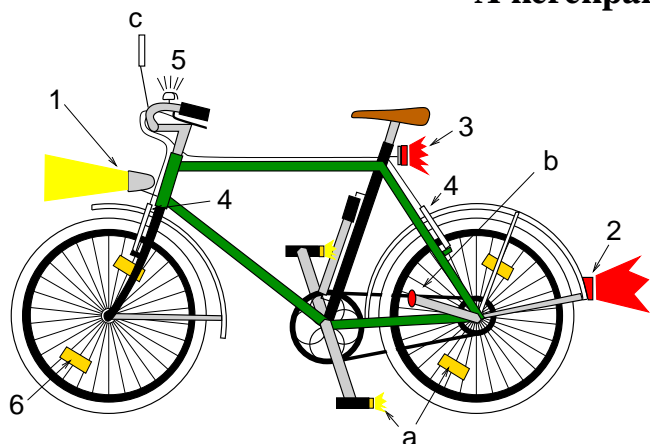
- járművezetésre alkalmas állapotban kell lenni (*tehát ittasan kerékpározni sem szabad*);
- ismerni kell a KRESZ-szabályokat.

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, amely a kormányzást nem akadályozza. Tilos autópályán és autópályán kerékpározni, továbbá ott, ahol ezt tábla tiltja. 12 év alatti gyerek főútvonalon nem kerékpározhat.

Kétkerekű kerékpáron egy 16. életévét betöltött személy legfeljebb egy, 10 évesnél fiatalabb gyermeket szállíthat a megfelelő gyermeküléssel. Kettőnél több kerekű kerékpáron legalább 17 éves személy szállíthat utast. *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 lakott területen belül legfeljebb 40 km/óra sebességgel szabad közlekedni, azon kívül sisakban 50, sisak nélkül 40 km/h a megengedett sebesség.

A kerékpár tartozékai

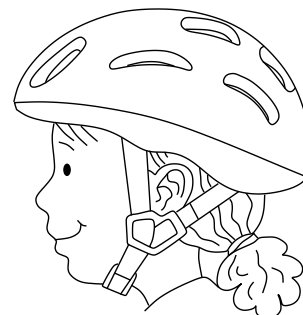


A KRESZ által előírt kötelező kerékpár-tartozékok:

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, Visszapillantó tükör.
- d, Sárvédő.
- e, *Kerékpáros bukósisak (a szerző javaslata).*



Az első és hátsó világítás a legfontosabb kerékpártartozék az összes közül. Világítás hiányában éjszaka teljesen láthatatlanok vagyunk! Egy villogó áránál többet ér az életünk, ne sajnáljuk rá a pénzt! Az első világítás ugyanolyan fontos, mint a hátsó, különösen azért, hogy a szembejövő biciklisek is lássanak bennünket.

Hol szabad kerékpározni?

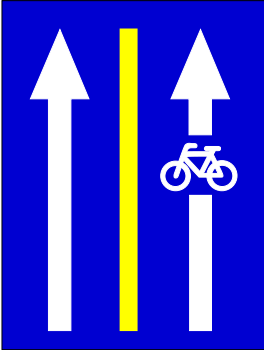
Kerékpárúton



Ha az út mellett van kerékpárút, akkor csak itt szabad kerékpározni, kivéve, ha az úttesten kerékpáros nyom (piktogram) van felfestve, ugyanis ebben az esetben az úttesten is szabad kerékpározni. A megengedett sebesség kerékpárúton 30 km/h.

A kerékpárút kereszteződéseinben nem biztos, hogy elsőbbségünk van! Ha elsőbbségünk van, akkor is előbb győződjünk meg arról, hogy megadják azt, és csak utána hajtsunk le az úttestre!

Kerékpársávban

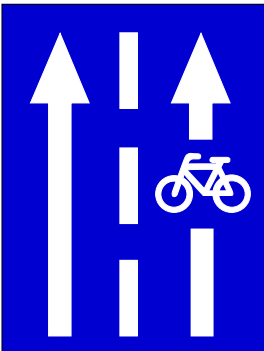


Ha az úttesten van felfestett kerékpársáv, akkor csak itt szabad kerékpározni.

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 szélső sávból jobbra kanyarodó autókra is, mert a biciklisávban kevésbé vagyunk láthatóak az autóvezetők számára.

Nyitott kerékpársávban

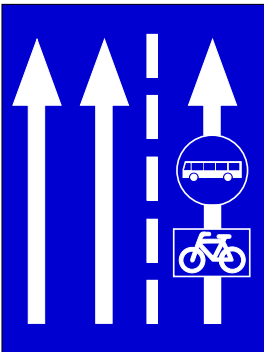


A nyitott kerékpársávra ugyanazok vonatkoznak, mint a kerékpársávra, két kivétellel:

1. A nyitott kerékpársávot el szabad hagyni biciklivel például balra kanyarodás előtt.
2. A nyitott kerékpársávra más járművek is ráhajthatnak például jobbra kanyarodás előtt.

Nyitott kerékpársáv 2010. január 1. óta létezik a KRESZ-ben.

Kerékpár által is használható buszsávban



Ha a buszsávot kerékpáros is használhatja (lásd a táblát), akkor csak itt szabad kerékpározni. Ha viszont nincs kerékpárjelzés, akkor tilos a buszsávon 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- és kerékpárúton



A gyalogosok (különösen az idősek, gyerekek és kutyák) kiszámíthatatlan mozgására, hirtelen előbukkanására mindig számítanunk kell ezért a megengedett sebesség 20 km/h!

A gyalog-kerékpárút használata általában kötelező, azonban ha a gyalog- és kerékpárúton a gyalogosok forgalma a kerékpárosok továbbhaladását akadályozná, vagy az úttesten van felfestett kerékpáros nyom (piktogram), a kerékpárosok az úttesten is közlekedhetnek.

A gyalog-kerékpárúton mi vagyunk az erősebbek, ezért nekünk kell vigyáznunk a gyalogosokra! Előzési szándékunkat jóval előre, csöngetéssel jelezzük, és a gyalogosok számára is megnyugtató sebességgel és oldaltávolsággal előzzünk!

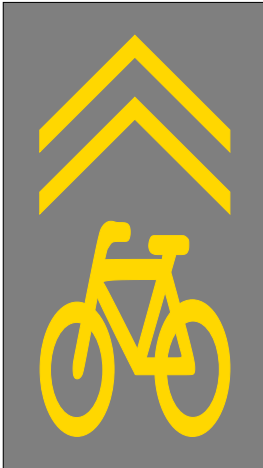




Gyalogos-kerékpáros zónában

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 amelyek a gyalog-kerékpárútra.

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



Kerékpáros nyomon

Az úttestre festett kerékpáros nyom (az ábrán látható kerékpáros piktogram) a kerékpárosok számára **jelzi az úttesten javasolt pozíciót**, egyúttal a többi járművezetőt figyelmezteti a kerékpárosok jelentlétére. Amennyiben ilyen nyom van felfestve az úttestre, akkor a párhuzamos kerékpárút, illetve gyalog-kerékpárút használata nem kötelező.

Természetesen az úttesten elfoglalt pozíció csak javaslat, tehát el lehet térni tőle, valamint más járművek is ráhajthatnak, mivel nem jelent külön sávot.

A kerékpáros nyom 2010. január 1. óta szerepel a KRESZ-ben.

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. ☹

Az úttest jobb szélén, többsávos úton a külső sávban

- *A jobbratartási kötelezettséget a körülményekhez alkalmazkodva kell kezelni. 2010. január 1. óta nem kell **szigorúan** jobbra tartani, hanem csak a szokásos módon.*
- *Mindig tartsunk legalább 1 méter oldaltávolságot a járdaszegélytől, hogy legyen helyünk az úthibák, csatornafedelekek 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 a 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?

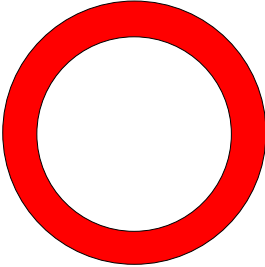


Tilos kerékpározni autópályán és az „autóút” táblával jelölt autóúton, továbbá ott, ahol ezt tábla tiltja.

Kerékpárral behajtani tilos

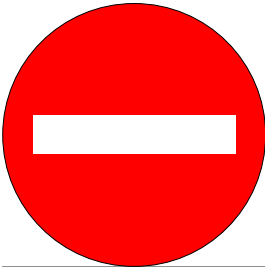
Ide értelemszerűen nem szabad kerékpárral behajtani.

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.

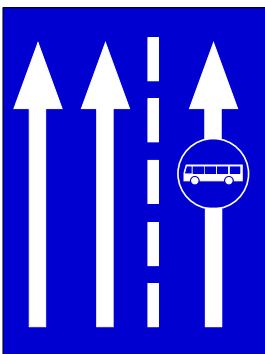


Behajtani tilos

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, ha van felfestett kerékpársáv, akkor ott.

A 2010-es KRESZ-módosítás csak minimális változást hozott az egyirányú utcákra vonatkozóan. A téves sajtóhírekkel ellentétben továbbra is csak akkor szabad szemből behajtani, ha a kiegészítő tábla ezt megengedi! Nagyon fontos, hogy ha nincs kiegészítő tábla, ne hajtsunk 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 a 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 többsávós utakat! Ha mégis feltétlenül ilyen úton kell közlekedni, tapasztaltabb biciklisták a buszsávban tekernek, 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 kapualjából kihajtó autósok nem számítanak a járdán nagy sebességgel közlekedő biciklisre. A mellékutcák keresztezése szintén veszélyes a járdáról lehajtva ugyanezen okból. Külföldi tanulmányok szerint a járdán biciklizni 2-3-szor veszélyesebb, mint az úttesten.

Ne járdázz!

Hidakon és felüljárókon, ahol gyors az autóforgalom, és keskenyek a sávok, a tilalom ellenére érdemesebb és biztonságosabb a járdán közlekedni. Csak lassan, hogy ne zavarjuk a gyalogosokat!

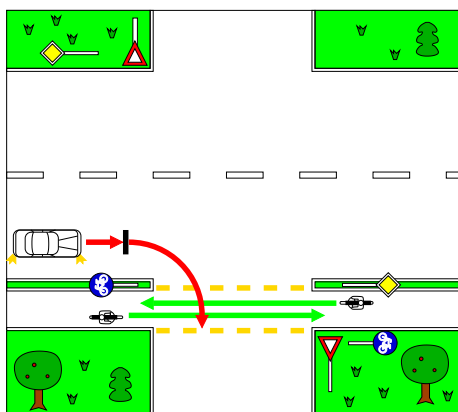
Elsőbbségi szabályok

Az elsőbbségi szabályok határozzák meg, hogy a kereszteződésben ki mehet, és kinek kell megállnia (azaz elsőbbséget adnia). Mivel (kerékpárút hiányában) kerékpárral szabályosan az úttesten lehet közlekedni, ezek a szabályok a kerékpárosokra is vonatkoznak. Azért is érdemes ismerni őket, mert az autósok ezek szerint a szabályok szerint közlekednek. A kereszteződésen 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. Jobbkéz-szabály.

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, amelyre éppen kanyarodik a jármű. Így tehát az ábrán látható helyzetben a jobbra kanyarodó autónak elsőbbséget kell adnia mindkét biciklisnek. Kanyarodó járművel akkor is elsőbbséget kell adni a gyalogosoknak, ha nincs felfestve zebra a kereszteződésben.

***Vigyázat:** A kanyarodó járművezetők 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.

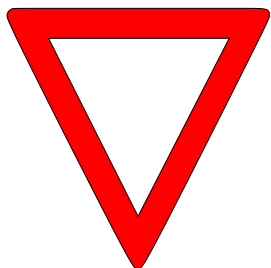
3. Forgalmi jelzőlámpák

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 gondold 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 kap zöldet egyidejűleg.
- Ha a lámpán zöld kör (telezöld) van, akkor balra kanyarodva elsőbbséget kell adni a szemből egyenesen érkezőknek, illetve a velünk szemből jobbra kanyarodóknak.
- Kanyarodáskor 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.
- **A háromszínű (piros-sárga-zöld) kerékpáros lámpa a kereszteződés előtt, a kétszínű gyalogos-kerékpáros lámpa a kereszteződés túloldalán található!** Figyeljünk erre, mert számos helyen több lámpa található egymás után, és tudnunk kell, hogy melyik kereszteződésre vonatkozik a lámpa.
- Ha a 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.



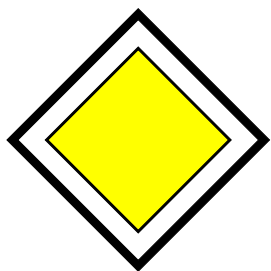
Elsőbbségadás-tábla (Macisajt ☺)

A táblánál le kell lassítanunk, és elsőbbséget kell adnunk a keresztező forgalomnak, tehát mind a jobbról, mind a balról jövőknek. A tábla általában párosával szerepel, tehát a velünk szembe jövővel egyenrangú viszonyban vagyunk. (Az egyenrangú viszonyról lásd később.) Ha a kerékpárúton van ilyen tábla, akkor természetesen szintén meg kell adnunk az elsőbbséget a keresztező forgalomnak.



Stoptábla

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

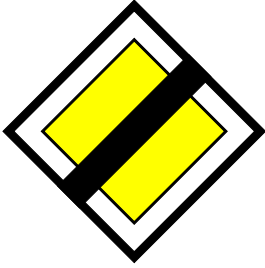


Főútvonal

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. Ezért **főútvonalon is feltétlenül készüljünk fel a megállásra, teremtsünk szemkontaktust az keresztező járművezetővel, és győződjünk meg arról, hogy megadja az elsőbbséget.**

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



Főútvonat vége

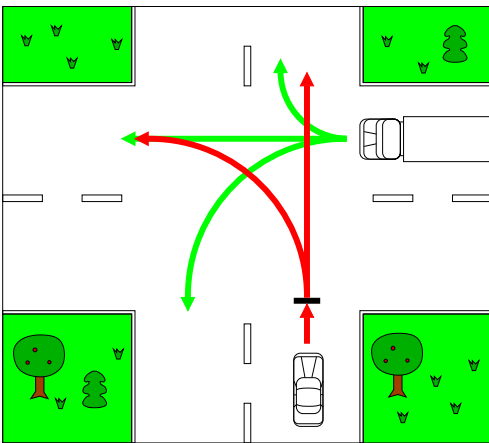
Ez a tábla a főútvonat végét jelzi. Innentől nincs elsőbbségünk, sőt, gyakran elsőbbségadás-táblával kombinálják, így nekünk kell elsőbbséget adnunk a keresztező forgalomnak.

5. Jobbkéz-szabály

Ha sem lámpa nincs a kereszteződésben, sem tábla nem szabályozza az elsőbbségi viszonyokat, akkor ún. egyenrangú útkereszteződésben vagyunk. Itt a jobbkéz-szabály 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.

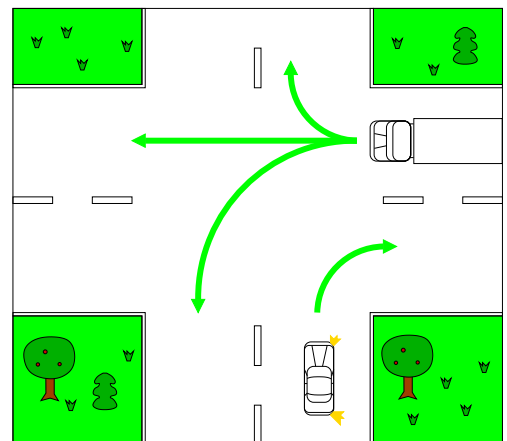
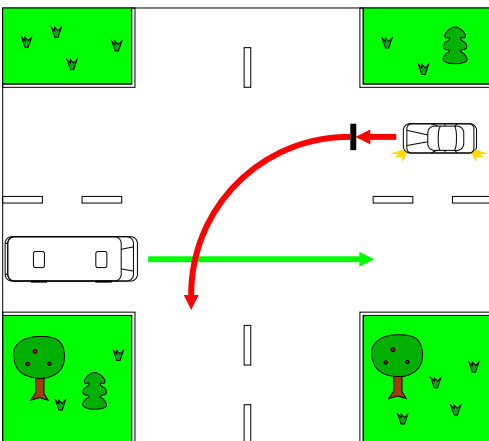
Az ilyen kereszteződéseket fokozott óvatossággal kell megközelítenünk, és fel kell készülnünk arra, hogy megadjuk az elsőbbséget a jobbról jövőnek. Arra is fel kell készülnünk sajnos, hogy a balról jövő nem adja meg az elsőbbséget. ☹

Példák

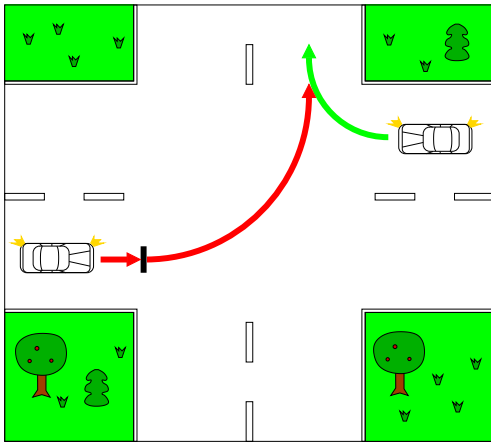


Itt a jobbról jövő teherautónak van elsőbbsége, függetlenül attól, hogy melyikük merre halad tovább. A személyautónak meg kell állnia és elsőbbséget kell adnia.

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



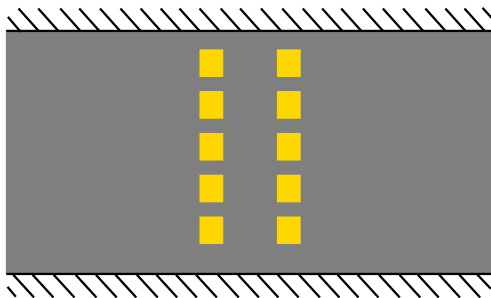
Egymással szemben haladó egyenrangú járművek közül az egyenesen haladónak elsőbbsége van a balra kanyarodóval szemben. Így tehát a képen látható autónak meg kell állnia és elsőbbséget kell adni a busznak.



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 nemcsak 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



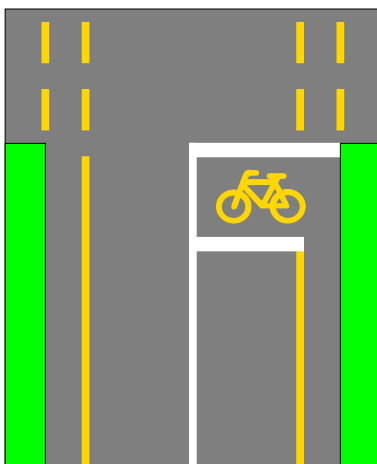
Az ábrán látható szaggatott sárga felfestés az úttestet keresztező kerékpárutat jelöli. **Ez azonban önmagában nem jelenti, hogy itt a kerékpárosnak elsőbbsége lenne!** Ha sem a kerékpárúton, sem a keresztező úton nincs kitéve az elsőbbségadás-tábla, akkor ez egyenrangú útkereszteződés. Tehát a jobbról érkező autónak elsőbbsége van a lentől 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 készülünk fel arra, hogy szükség esetén a balról jövőnek is.

Ilyen kereszteződésekben tehát a legnagyobb óvatossággal hajtsunk át, megadva az elsőbbséget a jobbról jövőeknek, és készülünk fel arra, hogy szükség esetén a balról jövőnek is.

Szemkontaktus és besorolás a kereszteződés előtt

A kereszteződéseken való áthaladás előtt teremtünk szemkontaktust a keresztező járművek vezetőivel! Győződjünk meg róla, hogy meg fogják adni az elsőbbséget, ha jár nekünk. Ha a kereszteződésnél valamiért lemondunk az elsőbbségünkről, akkor ezt egyértelműen jelezzük. A lemondás mindig csak egy járműnek szól, és azt nem lehet visszavonni.

Lámpánál mindig úgy álljunk meg, hogy az előttünk lévő lásson (célszerűen az autó mögött középen, 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 mögöttük álló és esetleg jobbra kanyarodó ne tudjon elénk vágni. A kereszteződés közepén húzódjunk ki jobbra, és engedjük el a mögöttük jövőket.



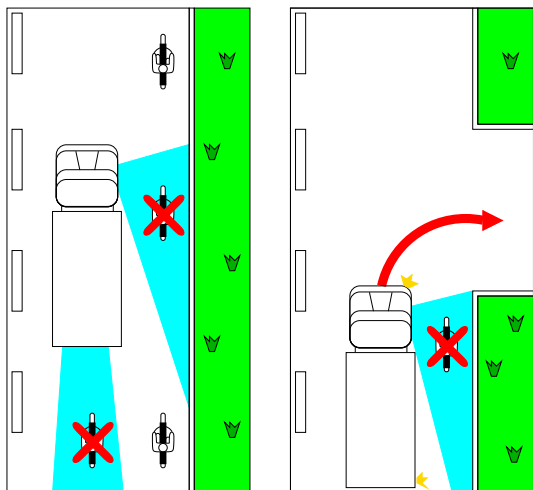
A balra kanyarodást segíti az **előretolt kerékpáros felállóhely** felfestés (lásd a bal oldali ábrán). Ha ilyen felfestés van, akkor a piros lámpa ideje alatt a kerékpársávon vagy a kerékpáros nyomon előresorolhatunk a kijelölt felállóhelyre.

2010. január 1. óta felfestés hiányában is előre szabad sorolni kerékpárral piros lámpánál a jobb oldalon, feltéve hogy elég hely áll a rendelkezésünkre, és a jobbra kanyarodókat nem akadályozzuk. Ha így teszünk, akkor különösen figyeljünk arra, hogy az előresorolás közben és utána lássanak minket az autóvezetők. **Soha ne álljunk meg jobbra indexelő autó mellett jobb oldalon a holttérben!**

Bár az előresorolási lehetőség nagyon hasznos, csak akkor használjuk, ha tényleg időt nyerünk vele. Gondoljunk arra, hogy az előresorolással a megelőzött autókat még egy újabb előzésre kényszerítjük.

Holttér

Feltétlenül kerüljük el az autók két oldalán található ún. holtteret, ahová még a visszapillantó tükrökben sem lát a vezető. Haladó kocsisort soha ne előzzünk jobbról! Ha piros lámpánál előrecsorgunk, soha ne álljunk meg jobbra indexelő autó mellett jobb oldalon! Ha egyenesen haladó autótól jobbra állunk meg, akkor is hívjuk fel a vezető figyelmét ottlétünkre, vagy engedjük előre a kereszteződésben. Az egyik leggyakoribb fajta biciklisgázolás jobbra kanyarodó autók és egyenesen haladó biciklisek között történik.



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

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

Kanyarodási szabályok

Irányjelzés

A kerékpárosnak is, mint minden járművezetőnek, jeleznie kell minden irányváltoztatási szándékát, mégpedig balra kanyarodva bal, jobbra kanyarodva jobb kézzel. Az irányjelzést az irányváltoztatás előtt megfelelő távolságban és időben kell megkezdeni, a kanyarodás során azonban már nem szükséges jelezni. A következő manőverek előtt kell jelezni:

- Kanyarodás.
- Sáv váltás.
- Kikerülés.
- Sávon belül balra húzódás.
- Megállás.

Az irányjelzés a közlekedés többi résztvevője számára jelzi a szándékainkat, így felkészülhetnek a manővereinkre, tehát végső soron a saját biztonságunkat növeljük ezzel.

Az autók irányjelzései számunkra is fontosak, hiszen ebből tudjuk, hogy mire számíthatunk a részükről. Sajnos azonban az irányjelzést gyakran elmulasztják, ezért a lámpáknál ne csak azt figyeljük, hogy indexel-e egy jármű, 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 sáv váltást, megállást és jobbra kanyarodást is, tehát mindegyik manőverre fel kell készülnünk.

Kanyarodás

Mivel kerékpárral mindig a jobb oldali sáv jobb szélén kell haladnunk, így a jobbra kanyarodás mindig megoldható kis ívben. Természetesen a kereszteződésben a megfelelő (jobb oldali) sávba kell besorolnunk, és jelezniünk kell a kanyarodást. Ne felejtsük azonban, hogy a keresztező gyalogosoknak elsőbbséget kell adnunk függetlenül attól, hogy van-e zebra felfestve a kereszteződésben.

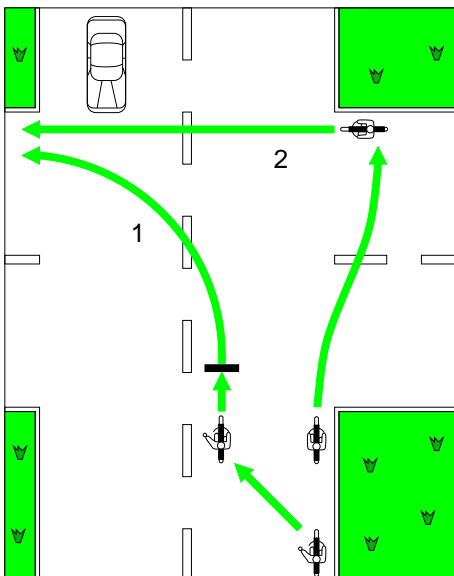
Balra kanyarodás

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.

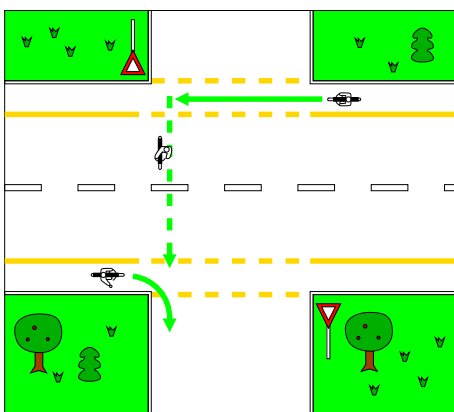
Ezt a módszer csak kis forgalmú utakon ajánlott. Nagyobb forgalmú (többsávos) utakon, ha nem tudjuk megoldani a szabályos besorolást a kereszteződés előtt, akkor közvetve érdemes kanyarodni.

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.



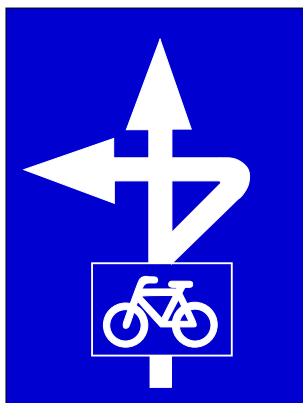
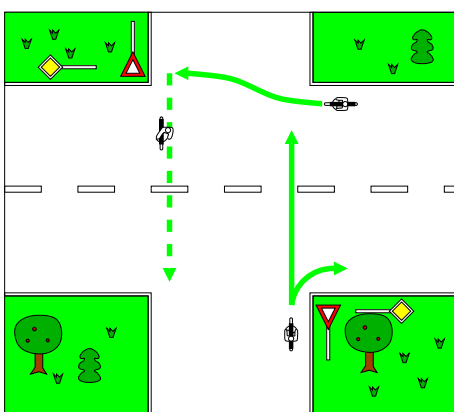
Csak közvetve szabad kanyarodni az alábbi esetekben:

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



Lakott területen kívül főútvonalról kerékpárral csak közvetve szabad balra kanyarodni. A kereszteződésen egyenesen át kell haladni, majd gyalog, a kerékpárt tolvá kell keresztezni a főutvonalat. 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.

Teendők közlekedési baleset esetén

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

A balesetben érintett valamennyi jármű vezetője köteles:

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

Személyi sérüléssel járó baleset esetén értesíteni kell a rendőrséget, és meg kell várni a kiérkező 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 nemcsak 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 a veszélyes járművezetőket. Ha a balesetnek voltak szemtanúi, kérjük el a lakcímet 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://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=97500001.kpm

Feltétlenül javasolt további irodalom:

Tanácsok kerékpár-lakatoláshoz: <http://www.bringalakat.hu/>
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.hu>
Városi Biciklizés 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>

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:

- A sebesség: kétszeres sebességnél négyszeres a fékút!
- A fékek állapota.
- Az úttest minősége: murvás úton lényegesen hosszabb a fékút, mint aszfalton.
- Az időjárási viszonyok: nedves vagy jéges úton a féktávolság sokszorosára nő.
- A 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 megállnunk 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 az első fék használata esetén ugyanis könnyen fejreállhatunk. Fékezés során lehetőleg el kell kerülnünk a kerekek blokkolását, azaz a kerék csúszását a burkolaton, mert a csúszó kerék kevésbé lassít, mint a fékezett, de még tapadó kerék. Vészfékezéskor lehetőleg csúszunk hátra a nyeregben, merevítsük ki a karunkat, és mindkét fékkel intenzíven fékezzünk. Ha a biciklin van teleszkóp, akkor a fékerőt csak fokozatosan növeljük, ellenkező esetben orra bukunk. Ha a hátsó kerék megcsúszik, csökkentjük a fékerőt! Így elkerülhető a két leggyakoribb hiba, az első kerék blokkolása és a hátsó megcsúszása.

Kanyarvétel: Fékezni a kanyarodás megkezdése előtt kell. A kanyarodás alatti fékezés a kerék megcsúszásához és eséshez vezethet. Éles kanyarvételnél ügyeljünk arra, hogy a kanyar felőli pedál legyen felül, ellenkező esetben az leérhet, és ez többnyire eséssel végződik.

Követési távolság: Az előttünk haladó jármű és a köztünk lévő távolság. Mindig úgy kell megválasztanunk, hogy az előttünk haladó jármű hirtelen fékezése esetén is meg tudjunk állni. Fontos tudnunk, hogy a gépjárművek fékjei általában jobbak, mint a kerékpároké. Így tehát egy autó után nagyobb követési távolságot kell tartanunk, 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. június 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 közelről 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 esélye sincs 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 biciklis!

Lakatozás

Minden biciklit el lehet lopni, de megfelelő lakatozással megnehezíthetjük a potenciális tolvaj dolgát annyira, hogy inkább más áldozat után nézzen. Néhány tanács a bicikli lakatozásához.

A legfontosabb tanács: a biciklit **mindig** le kell zárni, még akkor is, ha csak a trafikba ugrunk be újságot venni 2 percre. A biciklit **mindenhol** le kell zárni, különösen a zárt pincékben, tárolókban és garázsokban. Itt ugyanis sok ideje van a tolvajnak elkötni szemünk fényét. Mindennapi használatra érdemes egy olcsóbb (ezáltal olcsóbban karbantartható) biciklit tartani, amely kisebb vonzerőt jelent a tolvajoknak.

Mivel lakatoljunk? Két, lehetőleg különböző fajta, különböző zárral szerelt lakattal. Az edzett acélból készült U-lakat, a vastag (legalább 8 mm-es) lánc és a Bardo márkanévű összecusukható lakat számít a legbiztonságosabbnak. Ezek közül az U-lakat a legkönnyebb, a legbiztonságosabb és a legkönnyebben szállítható, cserébe ezzel kicsit nehezebb megfelelő helyet találni a lakatozáshoz, mint a másik kettővel. Természetesen az ár, a súly és a védelem megfelelő kombinációját kell megtalálnunk. Az itthon kapható márkák közül a Kryptonite, az Abus és a Citadel márkák megbízhatóak és elfogadható árúak. Természetesen a jó lakat nem olcsó, de érdemes a bicikli árának 10 %-át egy jó lakatra költeni, ha azt sokáig szeretnénk használni.

Mivel ne lakatoljunk? Sodrony és spirálzárral ne lakatoljunk, ezeket erővágóval gyorsabban elvágja a tolvaj, mint ahogyan te kulccsal kinyitod! A gerinclakat belseje ugyancsak egy vékony sodrony, ez sem fogja megvédeni a biciklit. Ne lakatoljunk barkácsáruházban méretre vágott (lágyvas) láncsal, hiszen azt is erővágóval vágják méretre. A körkulcsos lakatokat ugyancsak felejtjük el, ezeket egy tollal ki lehet nyitni.

Hová lakatoljunk? Jól látható, forgalmas helyre, ahol folyamatosan járnak emberek, és nem hagynak időt a tolvajnak dolgozni. A biztonsági kamerák nem sokat érnek; még ha működnek is véletlenül, akkor sem segítenek megfogni a tolvajokat. Ha kénytelenek vagyunk félreeső helyen, pincében, közös tárolóban lakatolni, akkor a lehető legerősebb lakatot használjuk erre a célra. Otthon vagy a munkahelyen esetleg ott is hagyhatjuk a legerősebb (és legnehezebb) lakatunkat, amelyet egyébként nem szeretnénk minden nap hordozni.

Hogyan lakatoljunk? Két lakattal, valamilyen szilárd objektumhoz, amelyet kellően nehéz elvágni. (A közlekedési táblákat gyakran ki lehet emelni, a kerítés pálcáit vagy a villámhárítót el lehet vágni, de egy gázcsövet még a legmegátalkodottabb tolvaj sem fog elfűrészelni. ☺) Rögzítsük a **vázat** és **mindkét kereket** a megfelelő tereptárgyhoz, és szereljük le az összes mozdítható dolgot a bicikliről. Lehetőleg ne lakatoljunk kiismerhető módon mindig ugyanott.

Kerékpár-karbantartás

A kerékpár nagy részét saját magunk is karban tudjuk tartani. Ehhez érdemes néhány szerszámot és egy megfelelő kézikönyvet beszerezni. Itt csak megemlítjük, hogy milyen típusú karbantartásra és milyen gyakran van szükség.

Biciklis túlélőkészlet: Ez az a néhány dolog, ami jó, ha mindig velünk van, akármilyen rövid útra indulunk is. Egy **láthatósági mellény** nagyon hasznos, ha sötétben kell hazajutnunk. Lakott területen kívül egyébként kötelező is viselni éjszaka. Egy **biciklis szerszámkészlet** hasznos, ha menet közben meglazul valamelyik csavar. A **defektjavító készlet**, a **gumileszedő** készlet és a **hordozható pumpa** hosszú gyaloglástól kímélhet meg bennünket defekt esetén. (Szerencsére ez a modern külsőkkel már elég ritkán, 1-2000 kilométerenként következik be.) Ha a kerekünk nem gyorsáras, akkor szükségünk van egy megfelelő méretű (általában 13-as) **villáskulcsra** is a kerék kiszedéséhez. A defekt javítása egyébként megfelelő gyakorlattal mindössze néhány perc, érdemes otthon kipróbálni egy lyukas belsővel. Interneten *defektjavításra* keresve hasznos tanácsokat találunk hozzá. Egy megfelelő méretű **pótbelső** feltétlenül hasznos a javítókészlet mellett is, ha nem akarjuk vagy nem tudjuk a helyszínen megfoltozni a belsőnket.

A lámpák feltöltése: Ha akkumulátort használunk a lámpákba, akkor kéthetente érdemes feltölteni az akkumulátorokat. Érdemes ún. *alacsony önkisülésű* akkumulátorokat használni (Sanyo Eneloop, Varta Ready2Use vagy hasonló márkanameveken kaphatóak), mert ezek sokkal tovább bírják két feltöltés között.

Kerékpumpálás: Általában hetente-kéthetente érdemes ellenőrizni a nyomást a kerékben és szükség esetén utánafújni egy megfelelő műhelypumpával. Mountain bike-okat általában 2–4 barra, utcai bicikliket 3–5 barra, országúti bicikliket 6–10 barra szokás fújni. Minél nagyobb a nyomás, annál kevesebb a defekt és könnyebb a tekerés, de a külsőre írt nyomást azért ne lépjük túl, mert könnyebben reped szét a külső, ha túl nagy a belső nyomása.

Láncolajozás: Körülbelül 500 kilométer után érdemes ellenőrizni a láncot, és megolajozni az évszaknak megfelelő láncolajjal. Nyárra hígabb, száraz időre való, téle sűrűbb, nedves időre való olajat érdemes használni. 1000 kilométer után érdemes teljesen leszedni a láncot (a patentszemnél megbontva) és zsírolószerrel (Brigéciol) leoldani a felesleges olajat és a ráakódott sarat. Speciális lánc tisztító készülékkel a biciklin is megtisztítható a lánc.

Biciklimosás, fékállítás: A lánc olajozásával egyidőben érdemes megtisztítani a biciklit, különösen a felnik oldalfalát, ahol a fék fog, illetve a fékpofákat. Nagy eső után érdemes azonnal letisztítani a felnit, ezzel jóval meghosszabbíthatjuk a fékpofák élettartamát. Általában egy garnitúra fékbetét egy szezon bír ki, ha nem használjuk télen a biciklit.

Generáljavítás: Évente egyszer érdemes a biciklit szervizbe vinni egy generálszervizre. Ilyenkor szétszedik és megszírozzák az össze csapágyat, kicserélik a fékeket, beszírozzák a bovdenekeket és beállítják a váltókat. Ez már elég nagy munka ahhoz, hogy saját magunk csináljuk, no meg néhány speciális szerszámot is igényel. Hagyjuk a profikra! ☺

Hajtáslánc cseréje: rendszeres karbantartás esetén a hajtáslánc alkatrészei (középcsapágy, hajtómű, lánc, fogaskerék-sor) és a gumik 5–10 ezer kilométer vagy 4–5 év után szorulnak cserére.