

1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet

a közúti közlekedés szabályairól

*A KRESz-t ugyan magyar nyelven írták ,
de kell valaki , aki lefordítja érthetőre...*

*A kerékpárral komplikáltabb
a városban szabályosan közlekedni ,
mint bármilyen másik járművel .*

*A dőlt betűvel szedett rész az általam hozzáfűzött magyarázat ,
az állóbetűs pedig a jogszabályok szövege .
Gergely Péter*

Elsőként célszerű tisztázni KRESz szerinti fogalmát a kerékpárnak :

Jármű: közúti szállító- vagy vontató eszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is.

r/1. Kerékpár: olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti. A kerékpáron a kerékpárt nem hajtó személy is szállítható erre alkalmas ülésen. A kerékpáron utánfutó vontatására alkalmas berendezés helyezhető el.

Vezető: az a személy, aki az úton járművet vezet, vagy állatot hajt (vezet). A segédmotoros kerékpárt és a kerékpárt toló személy nem minősül vezetőnek.

*A fentiekből egyértelműen következik , hogy a **kerékpár jármű** , de nem gépjármű , és a kerékpárt irányító személy vezetőnek minősül . Ez azért fontos , mert a szabályok egy része járműre , míg mások csak a gépjárművekre , illetve a járművek egyes csoportjaira vonatkoznak . A jogalkalmazás szempontjából (és a napi életben is) kerékpárok sajátos helyzetben vannak , valahol félúton a gyalogos és a „rendes” járművek között , ez pedig rengeteg konfliktus és probléma forrása .*

A 35/2000-es BM rendelet szabályozza (többek között) a járművezetésre vonatkozó okmányokat , ebből egyértelműen kiderül , hogy a kerékpár vezetése nincs semmilyen jogosítványhoz kötve .

Alapesetben a kerékpárral , mint járművel részt vehetünk a forgalomban , de vannak korlátozások is , közlekedni általában úton szoktunk :

Út: a gyalogosok és a közúti járművek közlekedésére szolgáló közterület (közút), illetőleg magánterület (közforgalom elől el nem zárt magánút).

*Nagyon gyakori (teljesen általános) lakott területeken (városokban) a **járdán történő kerékpározás** , erről majd később , de röviden annyit , hogy járdán gyakorlatilag **tilos** lenne :*

Járda: az útnak a gyalogosok közlekedésére szolgáló - az úttesttől szintkülönbséggel, kiemelt szegéllyel, vagy más látható módon elhatárolt - része; a gyalogút azonban nem járda.

A kerékpárral tilos közlekedni :

- ***Autópályán*** (annak leállósávján is)
- ***Autóúton*** (annak leállósávján is)
- ***Olyan úton ahol azt (kerékpárosok részére) tábla tiltja***



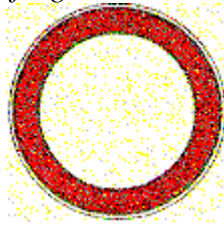
- ***Gyalogúton***

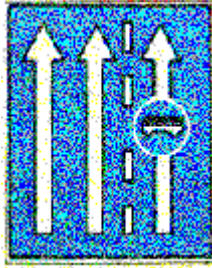


Gyalogút: **jelzőtáblával** gyalogútként megjelölt út, illetőleg olyan út, amely kizárólag a gyalogosok közlekedésére szolgál és az úttesttől tartós fizikai akadály (árok, korlát, kerítés, sövény, stb.) vagy két méternél nagyobb távolság választja el.

*Számomra több évtized nem volt elég , hogy megértsem **a gyalogút és a járda közötti különbséget** . Vélhetően a jogalkotó azt sarkallatos elhatárolást kívánta volna alkalmazni , hogy a gyalogutat mindig tábla jelöli , de nem tudott a szerencsétlen összehozni magyar nyelven egy összetett mondatot . Nem világos , hogy mitől szolgál egy út kizárólag gyalogosokat , miért nem számít a 40 cm magas szegély tartós akadálynak , és ha két út egymástól 3 méterre van , akkor az egyik miképp lett gyalogút , és a másik normál út . Ha úgy szólna meghatározás , hogy a gyalogutat mindig tábla jelöli , akkor érthető lenne . Ha létezik olyan gyalogút , amelyiket nem jelöli tábla , csak a fenti zavaros megfogalmazásnak eleget tesz : akkor nem tudom . Valami olyasmi is van benne , hogy a gyalogút az önálló út , míg a járda az út egyik része . Szerencsémre közel s távol egyetlen sincs ebből a zavaros fajtából , Szekszárdon (ahol élek és jobbra kerékpározom) egyetlen volt (Tinódi utca mögött) , de megszűnt .*

- ***Ahol behajtani tilos vagy járműforgalmat tiltó tábla van***





- **Autóbuszsávban** A 2010 év eleji módosítás beengedte a buszsávba a (kétkerekű) motorkerékpárokat és segédmotorkerékpárokat, de a kerékpárok ezt a lehetőséget (hosszas vita után) nem kapták meg. Emiatt kerékpárral szerencsétlen módon úgy közlekedhetünk szabályosan, ha az autóbuszsávtól balra, a következő forgalmi sáv jobb szélén közlekedünk. Idegtépő a városi kavalkádban, ha jobbról a csuklós busz húz el mellettünk arasznyira, balról meg az úri autósok özöne ...igazi daráló...
- **Járdán** Érdekességként megemlítem, hogy az a szabályozás, amelyik 1963-tól 1975-ig volt érvényben az még a kerékpárnak a járdán történő tolását is tiltotta (!) – vélhetően olyan logika alapján: a kerékpár jármű, ha a nyergeskamiont se szabad a járdán tologatni, akkor a bicajt se lehessen. A jelenleg hatályos szabályozás nem ennyire merev, de közlekedni lényegében nem enged a járdán ő sem. **.54.§ (2)** Lakott területen levő olyan úton, ahol az úttest kerékpár közlekedésre alkalmatlan, továbbá ahol a (7) bekezdés a) pontja szerint tilos, (ez lényegében a 12 évnél fiatalabbak főútvonalhasználati tilalmát jelenti) kerékpárral a gyalogos forgalom zavarása nélkül és legfeljebb 10 km/óra sebességgel a járdán is szabad közlekedni. Nem számít kerékpározásra alkalmatlannak az az úttest, ahol a nagy forgalom miatt nem mer valaki nyeregbe szállni, vagy tábla (jogsabály) tiltja a kerékpározást. Ebből pedig az következik, hogy jelenleg Magyarországon lényegében tilos a járdán kerékpározni, de mivel ez általános gyakorlat, ezért ez az egyik leggyakrabban megszegett szabály a közlekedésben. Személyes emlékem: 1993-ban Kárpátalján (Ukrajnában) jártam; arrafelé a közlekedésben (is) az ököljog érvényesül, emiatt a kerékpárosok nem mertek kimenni a járművek közé a forgalomba, pláne nem este, mert kivilágított bicajt egyet se láttam. Idegtépő volt, amikor a rosszul közmegvilágított járdán hirtelen feltűnt mellettünk (mi gyalogosok voltunk) egy villámgyors és sötét kerékpár, pár centire elhúzott mellettünk. Szóval nagyon bunkón közlekedtek, ahogy az autósok semmibe vették a náluk gyengébb drótszamarat, ugyanúgy tolták le őket a gyalogosokat. Vélhetően ez a balkáni-ázsiai stílus tartja fenn a honi tilalmat is. A szabályozás tarthatalanságához annyit fűznék hozzá, hogy jómagam is rengeteget közlekedek kerékpárral a járdákon, de a gyalogosoknak feltétlen elsőbbséget biztosítok. Külön érdekesség a kerékpározásra alkalmatlanság fogalma: ha arra gondolok, hogy a BMX-es és triálos suhanc kölykök milyen kunsztokat csinálnak (méteres ugrásos és közel függőleges tárgyakon felmászás) akkor kerékpározásra alkalmatlan út szinte nem létezik; ugyanakkor Mari néni a piacról jövet ha meglát az úton keresztben egy csatornakivezetést akkor leszáll és áttolja a 3 cm-es szegély fölött.

A fenti tilalmak egy része alól felmetést ad az a lehetőség, hogy **a kerékpárt toló személy gyalogosnak minősül**, tehát oda, ahova gyalogosként bemehetünk oda betolhatjuk a kerékpárt a kihelyezett tiltó tábláktól függetlenül (kerékpárt tiltó, gyalogút, bahajtási tilalmak). Értelmszerűen, ahol a gyalogosközlekedés egyébként is tilos, oda úgy sem (pl. autópálya, autótút). A többi esetben léteznek megengedő kivételek, amik figyelembevételével betekerhetünk: a kerékpárral behajtani tilos, a gyalogút valamint a mindkét irányból behajtani tilos táblák előfordulnak kiegészítő táblákkal együtt is. A kiegészítő táblák értelmezése kissé problémás, mert kétféle változatban fordulnak elő – a magyar nyelvben a kettős tagadás (tiltás igenlése vagy tagadása; A „Nem kérsz levest?” kérdésre adott

nemleges válasz ha szigorúan vesszük azt jelentené , hogy kérek , mert megrősítettem a nemleges mondatot) gyakran okoz értelmezési nehézségeket :

- Egyik esetben egyszerűen csak alátesznek egy kiegészítő táblát (pl. : 6.00—18.00) akkor az azt jelenti , hogy a felette levő tábla **csak akkor érvényes** , ha a kiegészítő táblán szereplő előírás teljesül , tehát (tkp: maga a tábla) csak akkor érvényes . Ha a fenti példánál maradunk , és ha e kiegészítő táblát egy megállni tilos tábla alatt helyezik el , akkor a megállási tilalom csak reggel hattól este hatig „él” , egyéb időben nincs hatálya táblának , úgy kell tekinteni , mintha nem is lenne ott egyáltalán tábla , vagyis estétől reggelig meg szabad ott állni .
- Komplikálja a helyzetet , hogy előfordul ennek az ellenkezője is , ekkor a kiegészítő kis tábla **KIVÉVE** felirattal kezdődik , és alatta egyéb feltétel van – az azt határozza meg amikor (ahogyan) a felső **tábla nem hatályos** . A fenti példánál maradva (KIVÉVE : 6.00-18.00) feliratú táblácskát elhelyezve a megállni tilos tábla alatt : az útszakaszon éjszaka tilos megállni , napközben „nem él” a tábla , vagyis akkor meg szabad állni .



Főútvonal”



Főútvonal vége”

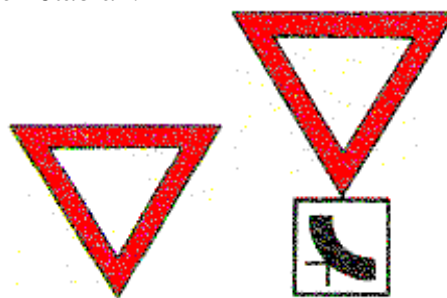
A kerékpárosok szempontjából lényeges , hogy főútvonalon vagyunk-e vagy sem ? A fő szabályozott területek :

- 21.§ (11) Főútvonalon 6 éven aluli gyermeket felügyelet nélkül hagyni tilos.
- 54.§ (7) Tilos a) főútvonalon 12. életévét be nem töltött személynek kerékpározni . Ez a tilalom a lakott területen is érvényes , és akkor is él , ha a 12 éven aluli személy felügyelettel , netán járműkíséréssel folytatná a kerékpározást .
Megjegyzem a KRESz nem kivételezi azt a helyzetet sem amikor 12 éven aluliak megkülönböztető jelzést használó járművek által közrefogva kerékpároznak -- ez azért érdekes , mert kerékpáros tömegrendezvényeken gyakran kérnek rendőrségi felvezetést , esetenként főútvonalra is , olyan csoportok részére amelyben kiskorúak is kerékpároznak . (42.§ (1) A megkülönböztető jelzéseket (villogó kék fényjelzést és szirénát vagy váltakozó hangmagasságú más hangjelzést) használó gépjármű, illetőleg minden ilyen gépjárművekkel kísért (közrefogott) zárt csoportban haladó, megkülönböztető fényjelzést használó gépjármű részére minden járművel, minden helyzetben elsőbbséget kell adni, és akadálytalan továbbhaladását - félrehúzóással és a szükséghez képest megállással - lehetővé kell tenni. *Vagyis itt szó sincs kerékpárról , a kerékpár amúgy sem gépjármű és megkülönböztető fényjelzése sincs .) Tehát a KRESz kerek-perec tiltja a 12 éven aluliak részére a főútvonalon a kerékpározást , minden formában és kombinációban . Egyetlen engedmény van (az sem a főúton teszi lehetővé) , lakott területen belül amennyiben van járda , akkor 54.§ (2) Kerékpárral a gyalogos forgalom zavarása nélkül és legfeljebb 10 km/óra sebességgel a járdán is szabad közlekedni . Tehát ha lakott területen belül főútvonalon kerékpározik egy csoport (pl. család) akkor a 12 éven aluliak a járdán araszolhatnak (de csak ott) , míg az idősebbek az úttesten , de ők a járdára nem mehetnek fel . Elégé kretén szabályozás , de ez van .*
- Harmadik igen lényeges terület a balra kanyarodás kérdése . **Lakott területen belül** a kerékpáros – a többi járműhöz hasonlóan az úttest felezővonalához sorolva hajtja végre a balra kanyarodást , függetlenül attól , hogy főútról van-e szó , vagy

sem ? Ha viszont van az út szélén kerékpárút , akkor arról nem mehet be a felezőhöz , hanem le kell szállnia és gyalogosként áttolnia a járművet . Ugyanígy leszálva és gyalogosként áttolva haladhat csak át a főútvonalon **lakott területen kívül** , ha azon (mármint a főútvonalon) jött és balra akar fordulni . Ez még érthető lenne , de akik keresztezik a főutat (vagy a kerékpárúttal párhuzamos egyéb utat) azok áttekerhetnek , akiknek az a keresztezés a balra fordulással kombináltan adódik elő , azok csak gyalogosként . Hát ez is eléggé kretén szabályozás , de a gyakorlatban annyit jegyezzünk meg belőle , hogy a **lakott területen kívüli főutakon nem mehetünk be kerékpárral a felezőhöz balra fordulási céllal** – egyébalsóbbrendű utakon viszont besorolhatunk középre . 54.§ (4) Kerékpárral a) lakott területen kívül a főútvonalról balra bekanyarodni vagy megfordulni, továbbá b) a kerékpárútról a vele párhuzamos útra balra bekanyarodni nem szabad. A kerékpárosnak a kerékpárról le kell szállnia és azt tolván - a gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok szerint - kell az úttesten áthaladnia. *Megjegyzem külön élmény például egy bringóhintót vagy egy felmálházott rekumbens triciklit tologatni , tekerve régen átérne , de tolván elég sokáig és balesetveszélyesen szerencsétlenkedik az út közepén – ebből is látszik , hogy a jogalkodó nagyon megrekedt a 2 kerekű kerékpárok szintjén .*

Az elsőbbséget szabályozó jelzőtáblák

12. § (1) Az elsőbbséget szabályozó jelzőtáblák:



a) „Elsőbbségadás kötelező” ; a tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésben elsőbbséget kell adni a keresztező (betorkolló) úton - illetőleg, ha a jelzőtábla alatt az útkereszteződés alaprajzi vázlatát feltüntető kiegészítő tábla van, az ezen vastag vonallal jelzett úton (10. ábra) - érkező jármű részére. Ha a kiegészítő táblán a kerékpár-közlekedésre utaló jelzés van (10/a. ábra), abban az esetben az úttest kerékpár-közlekedés céljára burkolati jellel kijelölt részén áthaladó kerékpáros részére elsőbbséget kell adni.



b) „ÁLLJ! Elsőbbségadás kötelező” , a tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésnél - a megállás helyét jelző útburkolati jel előtt, ilyen útburkolati jel hiányában az útkereszteződésbe való behaladás előtt - meg kell állni, és az a) pontban említett úton érkező jármű részére elsőbbséget kell adni. A vasúti átjáróra a megállás után a 39. §-ban foglaltak szerint szabad ráhajtani.

A fentebb ábrázolt , ún. „STOP” tábla külön gond forrása . A KRESz egyértelműen kötelező megállást ír elő . Ezzel szemben a kerékpár sajátossága , hogy egyrészt a tényleges megállás nélküli eleget tud tenni a elsőbbségadási-körülményi kötelezettségének , mert a

magálláshatárig le tud lassítani és akkor a vezetője közel olyan látótérrel rendelkezik mint egy gyalogos ; másrészt a (kétkerekű)kerékpárral az elindulás kiemelten kockázatos művelet , mert a stabilitási sebesség eléréséig veszélyes imbolygásokat produkál . Ennek a sajátosságának és veszélyes helyzetnek az összevetésével egyes országokban úgy módosították a KRESz-t , hogy a kétkerekű kerékpár vezetője ha eleget tud tenni lassítással az elsőbbségadási kötelezettségének , akkor nem köteles megállni . Ez az ún. „**kaliforniai stop**” . Ennek az a célja , hogy feleslegesen ne kényszerítsék megállásra a forgalomban a kerékpárost , mert az utána következő indulás „csalinkázásai” fokozott és értelmetlen veszélynek teszi ki . Nálunk a szabályozás ebben a kérdésben is rugalmatlan (látszik , hogy akik a rendeleteket hozzák nem tudnak (szóltak) bicajozni) , a megállás kötelező lenne . Ezzel szemben gyakorlat , hogy gurul a bicajos stoptábla felé , erősen lassít , körülnéz , és ha nem jön semmi akkor kihajt – természetesen , ha jön elsőbbséges partner akkor megáll .

Lényegében ezek a táblák szabályozzák az elsőbbséget . Ezeken felül elsőbbséget kell adni akkor is , ha földútról vagy útnak nem minősülő inagatlanról hajtunk fel az útra .



Kerékpáros szempontból igen lényeges kiegészítő tábla ez , mert arra hívja fel a többi járművezető figyelmét , hogy a védett útvonallal párhuzamosan kerékpárút fut , amelyen közlekedő kerékpárnak ugyanolyan elsőbbséget kell (kellene) biztosítani , mint a védett „nagy” úton haladóknak . A gyakorlati tapasztalat azt mutatja , hogy a védett úttal párhuzamosan futó kerékpárutak rengeteg konfliktus és veszélyhelyzet forrásai . A jogalkotó olyan helyzetbe kívánta hozni a kerékpárost , mintha kinn a védett „rendes” úton haladna , de ez gyakorta csorbát szenved . A védett „nagy” úton , a járművek között cikázó bicajos általában megkapja az őt ott megillető elsőbbséget , ezzel szemben a párhuzamos kerékpárúton haladók már nem mindig ; azon oknál fogva , hogy a gépjárművesek egyszerűen észre sem veszik az úttól néhány méterre levő járdaszerű műtárgyon közeledő drótszamarat . Az alárendelt utakról közeledők gyakran úgy állnak meg forgalmi okból , hogy teljesen eltorlaszolják a kerékpárutat , egyrészt azért mert az erre figyelmeztető sárga útburkolati jel elkopott , másrészt mert nem tehet mást , mivel messzebről nem lát ki a védett útra . Jó esetben észleli a közeldő kerékpárost , megáll , megvárja míg az elmegy és utána áll keresztbe a kerékpárútra . A bekanyarodó járművekkal még rosszabb a helyzet : a lekanyarodni szándékozó el van foglalva a maga bajával , ha balra kanyarodva keresztezi az utunkat akkor elsőbbséget kell adjon a szemből az útteten (neki szembehaladó) járműveknek , ellenőriznie kell , hogy valami idióta nem kezdte-e őt balról előzni (kikerülni) . Ezek közben nem biztos , hogy észre jut a keresztezni szándékozott kerékpárút forgalmát ellenőrizni , forgalmas utakon egy ilyen lefordulást esetenként gyorsan kell végrehajtani a többi türelmetlen jármű miatt . Különösen rossz helyzetben az a kerékpáros van , aki a bekanyarodni szándékozó járművel egy irányból érkezik : ugyanis a jármű a forduláshoz lelassít , áttekinti a forgalmat , de a kerékpár nem mindig jut el a tudatáig . A lassítás következménye , hogy az irányt nem váltó (tehát a kerékpárúton egyenesen továbbhaladó)

kerékpáros és a fordulni szándékozó gépjármű sebessége közel azonos , vagyis együtt haladnak . Ezt még tetézheti az a kínos körülmény , hogy nagyon sok olyan (teher)gépjármű van („ún. „dobozosok” , „ furgonok” , „púposok”) amelyekből egyáltalán nem lehet hátróoldalt kilátni . Egy ilyen forgalmi szituációban nagyon könnyen előáll az ütközés veszélye : az egyenesen haladó kerékpárt a védett útról leforduló jármű „elcsapja” . Némileg kevésbé veszélyes szituáció amikor az egyenesen haladó kerékpáros ezt veszi észre , hogy oldalról az alárendelt útról váratlanul megjelenik egy egy gépkocsi és megáll előtte – vagy fölötte...A védett úton érkező járművezetők részére az ilyen veszélyhelyzetekre -- és egyáltalán a kerékpárosok létre – felhívja a figyelmet a kerékpárút tábla valamint a sárga útburkolati jel . Az alárendelt útról érkezőket pedig a fentebb ábrázolt kiegészítő tábla tájékoztatja az útburkolati jel mellett .

31.§ (5) Elsőbbséget kell adni

☞ b) jobbra bekanyarodó járművel a kerékpársávon vagy az úttest mellett levő, attól jobbra eső kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton érkező jármű és gyalogos részére,

☞ c) balra bekanyarodó járművel

☞ cb) az úttest mellett levő, attól balra eső kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton érkező jármű és gyalogos

☞ részére.



Itt jegyzem meg , hogy a kerékpárutak utaskilométerre vetítve eléggé kedvezőtlen (magas) balesetszámmal rendelkeznek részben az itt tárgyalt okok miatt – magasabbal mint a normál járműutak (!) . A másik ok abban keresendő , hogy ott a kerékpárosok sem olyan elővigyázatosak mint kinn az autók között . A párhuzamos kerékpárutakon közlekedőknél valamivel jobb helyzetben vannak azok , akik magán az úttesten kialakított kerékpáros felületeken mozognak , mert ők inkább megjelennek a többi járművezető látóterében . Talán részben ezzel magyarázható , hogy a 2010 január elején életbe lépett változások új kerékpáros felületek vezettek be , amelyek az úttesten biztosítanak mozgási lehetőséget a bicajoknak . Ezek figyelembe vételével jelenleg az alábbi útformákon lehet kerékpározni :

Lényegében minden olyan úton (kivéve az autót és autópálya ahol mindig tilos) ahol



ilyen tábla nem tiltja . Az egy számjegyű főútvonalakon általában tilos kerékpározni , de valaminek országos főútvonalakénti besorolása nem jelent automatikus korlátozást (mint a gyorsforgalmú utak esetében) , a tiltást mindig táblával külön jelezni kell : pl. a 6-os főúton Mecseknádasd térségében nem mindenhol tilos kerékpározni . **Az úttesten kijelölhetnek :**

kerékpáros nyomot h/2. Kerékpáros nyom: az úttesten kerékpárt és nyilat mutató sárga színű burkolati jellel kijelölt útfelület.


(9) **Az úttesten, burkolati jellel kijelölt kerékpáros nyom** jelzi a kerékpárosok részére az úttesten történő haladásra **ajánlott** útfelületet. Az így megjelölt úttesten fokozottan számolni kell kerékpárosok közlekedésével.

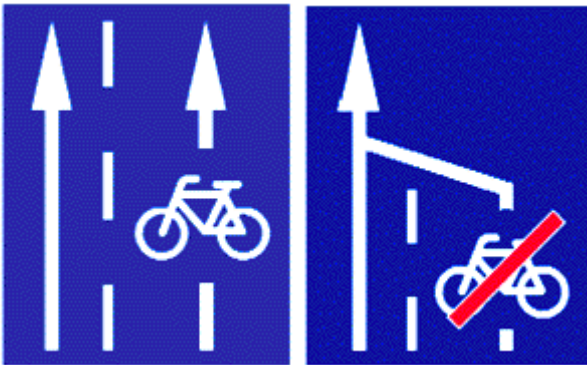


*Különösebben nincs jogi vonatkozása , tájékoztató jellegű útburkolati jel .
Jelentősége akkor van , ha vele párhuzamosan gyalog-és kerékpárút van , mert akkor a
kerékpáros nem köteles a gyalogosok között haladni .*

nyitott kerékpársávot

h/3. Nyitott kerékpársáv: az úttesten útburkolati jellel kijelölt - kerékpár és különleges esetekben (az egymás mellett történő elhaladáshoz szükséges hely biztosítása érdekében) jármű egyirányú közlekedésére szolgáló - különleges forgalmi sáv.(10) A nyitott kerékpársávot - amely a kerékpárosok közlekedésére kijelölt sáv - az úttesten felfestett fehér színű szaggatott vonal és kerékpárt mutató burkolati jel is jelzi. A nyitott kerékpársávot - az egy irányban vagy egymással szemben közlekedő járművek egymás mellett történő elhaladás ezt szükségessé teszi - más járművek is igénybe vehetik, az irányváltoztatásra vonatkozó szabályok megtartása mellett. A jobbra bekanyarodást a nyitott kerékpársávról kell végrehajtani. A kerékpáros balra bekanyarodásra történő felkészülés céljából, vagy ha a nyitott kerékpársáv megszűnik, a nyitott kerékpársávot elhagyhatja.

 *g/6. „Nyitott kerékpársáv” ; a tábla a kerékpárosok egyirányú közlekedésére kijelölt kerékpársáv úttesten történő elhelyezkedését jelzi;*



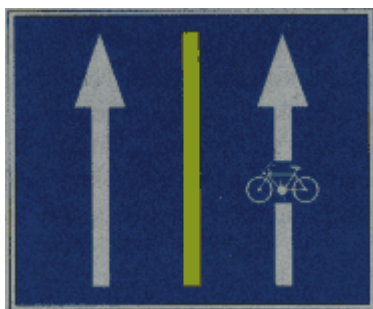
 *g/7. „Nyitott kerékpársáv vége”*

Tehát a nyitott kerékpársávon halad a kerékpár , de ha balra akar fordulni akkor bemehet a felezőhöz . A többi jármű alapesetben folyamatosan nem közlekedhet a nyitott kerékpársávon , de előzés-kikerülés és kitérés (magyarul a szembe jövő miatt) , valamint jobbra fordulás előtt ideiglenesen a – kerékpárosok zavarása nélkül – igénybe veheti .

kerékpársávot

f/1. Kerékpársáv: az úttesten útburkolati jellel kijelölt - kerékpárosok egyirányú közlekedésére szolgáló - különleges forgalmi sáv.g/1.

„**Kerékpársáv**” ; a tábla a kerékpársáv úttesten történő elhelyezkedését és a közlekedők haladási irányát jelzi;

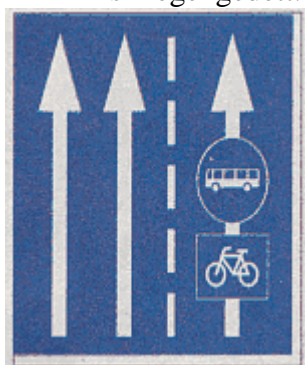



Kerékpársáv vége

(4) A **kerékpársávot az úttest többi részétől** folytonos - az útkereszteződésnél, továbbá ahol a járművek várakozóhelyét az úttest széle és a kerékpársáv külső széle között jelölték ki, szaggatott - **sárga vonal választja el.**

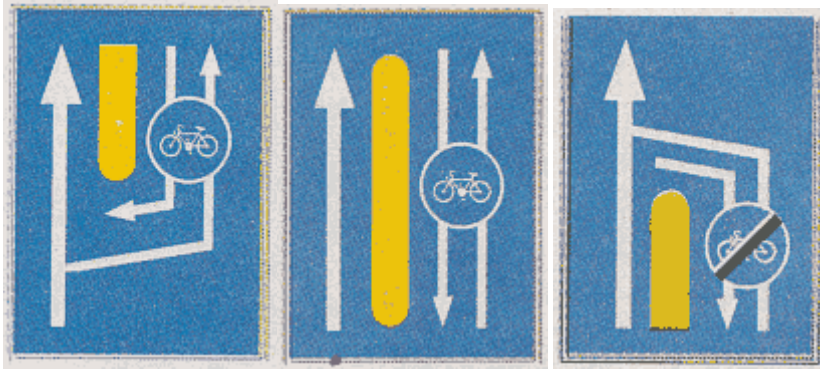
Leglényegesebb kérdés a gyakorlati életben , hogy járművek nem álldogállhatnak (álldogállhatnak) a kerékpársávon , vagyis a kerékpárokon kívül semmilyen jármű nem veheti igénybe (lakott területen kívül a segédmotoros kerékpárok használhatják) . Sajnos gyakori szabálysértés , hogy gépkocsik állnak rá a kerékpársávra a lakott területek parkolási-hely ínségében . A nyitott és a (normál) kerékpársáv között az a különbség , hogy a nyitott kerékpársávot egyéb járművek is igénybe vehetik átmenetileg , de folyamatosan nem haladhatnak rajta , míg a kerékpársávot kizárólag a bicajok használhatják .

- autóbuszsávon , de csak abban az esetben , ha azt tábla kifejezetten megengedi , egyéb esetben tilos . g/3. „**Kerékpárosok által is használható autóbusz forgalmi sáv**”; a tábla azt jelzi, hogy az autóbusz forgalmi sávon a kerékpárosok közlekedése is megengedett.



- kerékpárúton . h) Kerékpárút:  jelzőtáblával kerékpárútként megjelölt út. „Kerékpárút”; a tábla **a kétkerekű** kerékpárok közlekedésére kijelölt utat jelez; a segédmotoros rokkantkocsi, a gépi meghajtású kerekes szék és a **kétkerekű** segédmotoros kerékpár **lakott területen kívül** a kerékpárutat igénybe veheti, ha ezt jelzőtábla nem tiltja. A kerékpárúton más jármű közlekedése tilos;

- g/4. „**Út melletti kerékpárút**



Út melletti kerékpárút vége

Ez a figura tehát az úttesten vagy közvetlenül mellette kialakított kerékpárutat jelöl, ahol a többi közlekedőtől csak egy felfestett elválasztóvonal határolja el. Hasonló a kerékpársávhoz, de ott csak a járművekkel megegyező irányba haladhatnak a kerékpárok is (tehát életben van a „jobbra hajts”) míg a kerékpárúton kétirányú forgalom van. A tényleges kerékpárutat (amelye fizikailag is leválasztanak az úttestről) külön tábla jelöli :

„Gyalog- és kerékpárút” ; a gyalogos, a kerekes szék és **a kétkerekű** kerékpár közlekedésére kijelölt út. Ha a gyalogos és a kerékpáros forgalmat burkolati jel választja el, a gyalogos és a kerékpáros csak az útnak a részére kijelölt részén közlekedhet;



j) „Lakó-pihenő övezet”



Lakó-pihenő övezet vége

Közlekedés lakó-pihenő övezetben

39/A. § (1) Lakó-pihenő övezetbe - a „Lakó-pihenő övezet” jelzőtáblától a „Lakó-pihenő övezet vége” jelzőtábláig terjedő területre - csak a következő járművek hajthatnak be:

a) kerékpár,

(2) A lakó-pihenő övezetben **járművel legfeljebb 20 km/óra** sebességgel szabad közlekedni.

(3) A lakó-pihenő övezetben a vezetőnek fokozottan ügyelnie kell a gyalogosok (különösen a gyermekek) és a kerékpárosok biztonságára. Ha az úton járda nincs,

a) a gyalogosok az utat teljes szélességében használhatják, a járművek forgalmát azonban szükségtelenül nem akadályozhatják,

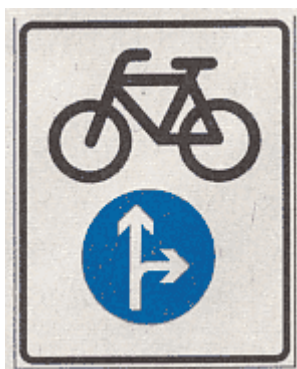
b) járművel várakozni csak az erre kijelölt területen szabad

i/1. „Gyalogos és kerékpáros övezet (zóna)” ; a jelzőtábla olyan terület kezdetét jelzi, amelynek útjai a gyalogosok és a kerékpárosok közlekedésére szolgálnak, egyéb jármű közlekedése az övezetben tilos. **Kerékpárosoknak, az út számukra burkolati jellel elválasztott vagy eltérő színű burkolattal megjelölt részén kell közlekedni, legfeljebb 20 km/óra sebességgel. Az út egyéb részein a kerékpárosok - a gyalogosok veszélyeztetése nélkül - legfeljebb 10 km/óra sebességgel közlekedhetnek. A kerékpárosok számára kijelölt útfelületen a gyalogosok nem közlekedhetnek.** Ha a jelzőtábla alatt időszakot megjelölő kiegészítő tábla van - a jelzett időszakon kívül - az ott lakók járművei és a közútközlekedési engedéllyel rendelkezők járművei az övezetben legfeljebb 10 km/óra sebességgel közlekedhetnek. A kiegészítő táblán jelzett időszakban az övezetben a várakozás tilos. A mozgáskorlátozott személyt szállító jármű - amennyiben ennek feltételei adottak - az övezetben közlekedhet és várakozhat.



Utasítást adó jelzőtáblák

a) „Kötelező haladási irány”; a tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésben a táblán lévő nyíl (nyilak) által jelzett irányban (irányok valamelyikében) kell továbbhaladni. A tábla alatt elhelyezett autóbust vagy kerékpárt és nyilat (nyilakat) mutató kiegészítő tábla azt jelzi, hogy a menetrend szerint közlekedő autóbusz vagy a kerékpáros a jármű jelképét feltüntető kiegészítő táblán lévő nyíl (nyilak) által jelzett irányban haladhat tovább.



*A tábla vélhetően akkor kerül kihelyezésre, ha a kerékpár olyan irányba is továbbhaladhat, amelybe egyéb járművek nem, ez leggyakrabban akkor áll elő, amikor az egyirányú utcánál megengedik, hogy a kerékpár a forgalommal szemben behaladjon. Ez az egyetlen szabály, ami általánosan elterjedt a bicajosok körében a legutóbbi KRESz-módosításról. Ez az infó persze csak félinfó: **a kerékpár kizárólag abba az esetben mehet be (kerékpárként vezetve) az egyirányú utcába a forgalommal szemben, ha azt részére egy tábla külön megengedi !!!***



Ebben az esetben viszont az eredeti irányból jövő többi járművet egy másik táblával figyelmeztetik , hogy számítson a szembejövő bicajosra (vagy buszra) .



Személyes véleményem , hogy nem lesz túl általános ez a megoldás , ugyanis a szembehaladó járművek részére külön sávot kell felfesteni , és ezzel megszűnik a bal oldalon parkolás lehetősége . Ugyanakkor napi gyakorlat , hogy a kerékpárosok beözönlnek a forgalommal szemben az egyirányú utcákba (jómagam is nagyon gyakran megszegem ezt a szabályt , de a szabályosan közlekedő szembehaldóknak feltétlen elsőbbséget biztosítok)

f) „Kerékpárút vége”



g) „Gyalogút” ; a tábla olyan önálló utat jelez, amely a gyalogosok közlekedésére szolgál; **jármű közlekedése a gyalogúton tilos;**



h) „Gyalogút vége”



☞ i) „Gyalog- és kerékpárút” ; a gyalogos, a kerekesszék és a **kétkerekű** kerékpár közlekedésére kijelölt út. Ha a gyalogos és a kerékpáros forgalmat burkolati jel választja el (26/e. ábra), a gyalogos és a kerékpáros csak az útnak a részére kijelölt részén közlekedhet;



j) „Gyalog- és kerékpárút vége”



g/1. „**Gyalogos övezet (zóna)**” ; a jelzőtábla olyan terület kezdetét jelzi, amelynek útjai a gyalogosok közlekedésére szolgálnak; **jármű (a kerékpár is jármű !) közlekedése a gyalogos övezetben tilos**. Ha a tábla alatt időszakot megjelölő kiegészítő tábla van - a jelzett időszakon kívül - az ott lakók járművei, illetőleg az út kezelője által kiadott engedéllyel rendelkezők járművei, valamint a **kerékpárosok** - a gyalogosok veszélyeztetése nélkül - legfeljebb 10 km/óra sebességgel közlekedhetnek. A kiegészítő táblán jelzett időszakban az övezetben a várakozás tilos. A mozgáskorlátozott személyt szállító jármű - amennyiben ennek feltételei adóttak - az övezetben közlekedhet és várakozhat. *Tehát ha kiegészítő táblás behajtási lehetőség van , akkor bármilyen (idegen) kerékpáros is behajthat , de más járművel csak az ottlakók . A gyalogút és gyalogos zóna abban különbözik egymástól , hogy az egyik csak egy útra , a másik egész területre vonatkozik , azonfelül ez utóbbinál létezik részleges feloldáslehetőség , amikor bizonyos feltételekkel egyes járművek behajthatnak .*



h/1. „Gyalogos övezet (zóna) vége”



i/1. „Gyalogos és kerékpáros övezet (zóna)” ; a jelzőtábla olyan terület kezdetét jelzi, amelynek útjai a gyalogosok és a kerékpárosok közlekedésére szolgálnak, egyéb jármű közlekedése az övezetben tilos. **Kerékpárosoknak, az út számukra burkolati jellel elválasztott vagy eltérő színű burkolattal megjelölt részén kell közlekedni, legfeljebb 20 km/óra sebességgel. Az út egyéb részein a kerékpárosok - a gyalogosok veszélyeztetése nélkül - legfeljebb 10 km/óra sebességgel közlekedhetnek. A kerékpárosok számára kijelölt útfelületen a gyalogosok nem közlekedhetnek.** Ha a jelzőtábla alatt időszakot megjelölő kiegészítő tábla van - a jelzett időszakon kívül - az ott lakók járművei és a közútkezelő engedélyével rendelkezők járművei az övezetben legfeljebb 10 km/óra sebességgel közlekedhetnek. A kiegészítő táblán jelzett időszakban az övezetben a várakozás tilos. A mozgáskorlátozott személyt szállító jármű - amennyiben ennek feltételei adottak - az övezetben közlekedhet és várakozhat.



j/1. „Gyalogos és kerékpáros övezet (zóna) vége”



(2) Ha az (1) bekezdés g) vagy i) (ez a gyalogos övezetet , illetve a gyalogos és kerékpáros övezetet jelenti a gyakorlatban) pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla időszakot jelöl meg, ezen az időszakon kívül - legfeljebb 20 km/óra sebességgel, a gyalogosok, illetőleg a gyalogosok és a kerékpárosok veszélyeztetése nélkül - célforgalomban járművek (más járművek) is közlekedhetnek a gyalogúton, illetőleg a gyalog- és kerékpárúton. Ha a **gyalog- és kerékpárúton** a gyalogosok forgalma a

kerékpárosok továbbhaladását akadályozná, a kerékpárosok az úttesten is közlekedhetnek. *Amennyire ki tudom bogarászni az értelmét , akkor ez az engedmény -- miszerint nem köteles a gyalog-és kerékpárutat használni a kerékpáros – csak a két fentebb említett zónában igaz .*

Összefoglalva :

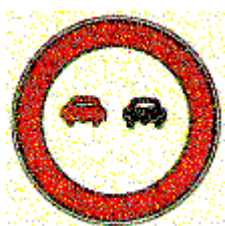
Tilos kerékpározni :

- *autópálya , autóút*
- *tiltó tábla (2 féle : kerékpárral vagy bármilyen járművel)*
- *gyalogút*
- *gyalogos (övezet) zóna*
- *buszsáv*
- *12 éven aluliaknak főúton*
- *egyirányú utcában forgalommal szemben*
- **JÁRDÁN !!!**

Szabad kerékpározni :

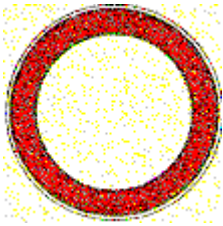
- *egyéb utak (főutak is)*
- *kerékpáros nyom*
- *nyitott kerékpársáv*
- *kerékpársáv*
- *kerékpárút*
- *gyalog-és kerékpút*
- *gyalog-és kerékpár (övezet) zóna*
- *lakó-pihenő övezet*
- *12 év alattiaknak lakott területek főútjainak járdáján*

f) „**Előzni tilos**” ; a tábla azt jelzi, hogy az úton előzni tilos; ez a **tilalom nem vonatkozik kétkerekű motorkerékpárnak, segédmotoros kerékpárnak és kerékpárnak**, valamint állati erővel vont járműnek és kézikocsinak gépjárművel való előzésére, továbbá az úttest közepén levő vágányon haladó villamos **előzésére**;



Ez annyiban érint bennünket , hogy mi nem előzhetünk , de minket lényegében megelőzhetnek más (főként szélesebb) járművek .

n) „Mindkét irányból behajtani tilos” ; a tábla azt jelzi, hogy az útra mindkét irányból tilos behajtani



Ide szabályosan nem hajthatunk be , de betolhatjuk a drótszamarunkat .

v) „Kerékpárral behajtani tilos”

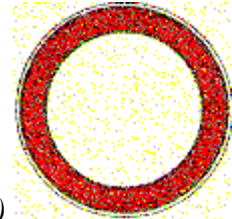


Ide szabályosan nem hajthatunk be , de betolhatjuk a drótszamarunkat .

„Behajtani tilos” ; a tábla azt jelzi, hogy az egyirányú forgalmú útra ebből az irányból behajtani tilos.



Ide szabályosan nem hajthatunk be , de betolhatjuk a drótszamarunkat .



(15) Ha az (1) bekezdés a),

b)

, n)

és



z) pontjában említett jelzőtábla alatt az 59/a. ábra szerinti kiegészítő táblán autóbust és/vagy kerékpárt mutató ábra van, a jelzőtáblával jelzett tilalom a menetrend szerint közlekedő autóbuszra és/vagy kerékpárra nem vonatkozik.



Tehát ebben az esetben hajthatunk be az egyirányú utcába a forgalommal szemben .

(2) Ha a jelzőtáblán az (1) bekezdés o)-x) pontjában említett táblák jelképei közül több van feltüntetve, az útra a jelképekkel jelzett valamennyi járművel tilos behajtani



(3) Ha az (1) bekezdés n)-y) és z/2. pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő táblán „Kivéve célforgalom” felirat van, a tilalom nem vonatkozik arra a járműre, melynek úti célja a táblával megjelölt úton vagy övezetben van.

(10) Ha az (1) bekezdés n)-y) pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla időszakot jelöl meg, a tilalom csak ebben az időszakban áll fenn; azzal a járművel, amellyel a nem tiltott időszakban az útra behajtottak, a tiltott időszak kezdetéig az utat el kell hagyni.

(11) Ha a „Kivéve célforgalom” vagy a „Kivéve áruszállítás” feliratú kiegészítő tábla időszakot is megjelöl, az útra célforgalomban is csak ebben az időszakban szabad behajtani és azt a megjelölt időszak végéig el kell hagyni.

👉 (16) Ha a „Korlátozott forgalmú övezet” jelzőtáblát (53/c. ábra) a „Lakott terület kezdete” (131-131/c. ábra) jelzőtáblával együtt helyezték el, a tilalom hatálya a teljes lakott területre kiterjed.

Megállási és várakozási tilalmat jelző táblák

15. § (1) A járművek megállását vagy várakozását tiltó jelzőtáblák:

a) „Megállni tilos” (60. ábra); a tábla azt jelzi, hogy - a forgalmi vagy műszaki okból szükséges megállást kivéve - megállni, valamint várakozni tilos;

b) „Várakozni tilos” ; a tábla azt jelzi, hogy várakozni tilos; a jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő táblán levő felirat jelezheti, hogy a várakozási tilalom a járművek meghatározott körére nem terjed ki;



Megállni tilos



Várakozni tilos

- ☞ (8) A járdán - részben vagy teljes terjedelemben - csak akkor szabad megállni, ha
- azt jelzőtábla vagy útburkolati jel megengedi,
 - a jármű a járda szélességének legfeljebb a felét foglalja el,
 - a járdán a gyalogosok közlekedésére legalább 1,5 méter szabadon marad, és
 - a jármű tengelyterhelése az 1000 kg-ot nem haladja meg.

☞ (9) A járdán a mozgáskorlátozott személy (illetőleg az őt szállító jármű vezetője) járművel, a betegszállító gépjármű, a **kerékpár**, a kétkerekű segédmotoros kerékpár és a kétkerekű motorkerékpár a (8) bekezdésben említett egyéb feltételek fennállása esetén akkor is megállhat, ha a megállást jelzőtábla vagy útburkolati jel nem engedi meg.

Alapesetben a kerékpárokra is vonatkoznak a megállási-és várakozási szabályok , és ez eléggé torz helyzeteket eredményezett a múltban . Mivel a 2010 januári módosítások lényegében megengedték a (valamennyi) kétkerekű jármű részére a járdán parkolást , ezért a anomáliák nagyrésze megszűnt . Gond maradt viszont , hogy közlekedni tilos ezekkel a járgányokkal : megnézem amint egy 55 kilós lány feltolja az érettségire kapott 380 kg-os túramotorját a járdára – mert csak tolnia szabad...Tehát ha a kerékpárral az úttesten állunk meg ugyanazok a szabályok vonatkoznak ránk , mint a normál járművekre , de ha van lehetőségünk felállni a járdára akkor kivontuk magunkat a megállási várakozási szabályok alól . A járdán pedig meg kell hagyni a gyalogosoknak a teljes szélesség legalább felét , illetve legalább 1,5 métert . Persze bejön a nagyon izgalmas dzsoli-dzsóker kérdés : nem gyalogúton vagyunk véletlenül ? Mert akkor bukta van.....Vajon a 20 cm-es kis horpadás a fűben ároknak számít-e ?

c) „Veszélyes lejtő” , illetőleg „Veszélyes emelkedő” ; a tábla azt jelzi, hogy az úton jelentősebb lejtő, illetőleg emelkedő van; a táblán levő szám a veszélyes útszakasz legnagyobb lejtésének, illetőleg emelkedésének a százalékos mértékét jelzi;



Lejtő



Emelkedő

Az emelkedők a legkeményebb ellenfelei a kerékpároknak , ezért erről előre tájékozódni célszerű (amikor másfél évtizede Szlovéniában összeakadtam egy 18 %-os emelkedővel , akkor megálltunk , lefénnyképezkedtünk , aztán nekicsörlőztünk a dombnak , utánfutót vontatva ... A százalékos emelkedés azt jelenti , hogy 100 méter előrehaladásra hány méter szintemelkedés jut . Jelölni általában a 7-10 %-nál nagyobb emelkedőket szokták . Hegyvidékeken előfordulnak brutális 25-30 %-os emelkedők is .) A lejtő kellemes párja az emelkedőnek , de nem hagyható figyelmen kívül néhány jellemzője , itt elsősorban a fékezhetőségre gondolok . 12 %-os lejtőn egy normál kerékpár tekerés nélkül is közel 60 km/óra sebességre gyorsul , a málházott túragép többre ; rátekeréssel ez tovább fokozható a 100-as tempó közelébe . A 20 m/sec (72 km/óra) sebességnél elég exrtém helyzetek állnak elő , a fékút , az erőhatások és repítőerők hatványozottan megnőnek . Az a kerékpárkerék ,

amelyik 40-es tempónál még kifogástalannak tűnt a benne levő 1-2 laza küllő és kicsi „nyolcas” miatt annyira belelenghet, hogy irányíthatatlanná válik, márpedig ekkora sebességgel „takarni” végzetes lehet (pláne sisak nélkül)

f) „Kompátkelés vagy nyitható híd”; Veszélyes hely

g) „Rakpart vagy meredek part”; a tábla azt jelzi, hogy az út közvetlenül a vízparton vagy szakadék mellett vezet;



Kínos lehet, ha egy széllökés (vagy egy nagy és gyors jármű menetszele) beleírányít minket a kikötő vizébe



h) „Bukkanó”; a tábla azt jelzi, hogy az úton a domborzati viszonyok miatt a kilátás korlátozott; Veszélyes hely, főleg a gyorsabb és türelmetlenebb gépkocsik veszélyeztetnek bennünket, akár hátulról, akár ha szemből jönnek (szabálytalanul előzve), szélsőséges esetben csak a padkára, rosszabb esetben az árokba (szakadékba?) meneküléssel kerülhető el a számunkra végzetes ütközés, a versenyzők ezt hívják „borításnak”, márha az árok és szalagkorlát ezt lehetővé teszi; még mindig jobb 30-cal behuppanni az árokba mint felkenődni egy közel 100-as tempóval közlekedő autóra. Sajátos jellemzője a dolognak, hogy a gépjárművek egy része meg se áll, hogy utánanézzon az árokba hullott bicajosnak – pedig szigorúan büntetik (büntetnék) – esetenként észre se veszi mit csinált. Ha a körülmények között mégis lenne rá módunk próbáljunk rendszámot leolvasni.

i) „Egyenetlen úttest”; a tábla azt jelzi, hogy az úttest a megelőző útszakaszéhoz képest lényegesen rosszabb állapotban van, vagy az úttesten sebességcsökkentő bordákat (küszöböket) alakítottak ki;



A rugózatlan és relatíve keskeny gumibroncsokkal szerelt kerékpárok fokozottan érzékenyek a kátyúkra, egy 622/21-es kerékkal beleugratni egy 5 cm mély lavórnyi felfagyásba garantált felnicseré; ezért a kerékpárosok gyakran kerülgetik (szlalomoznak) ezeket az úthibákat, erre pedig nem számítanak a mögöttes járművek és ez előzésnél végzetes lehet. Némileg enyhíti a helyzetet, ha az országúti túrakerékpárt megfelelő visszapiillantó-tükörrel szereljük fel. A „fekvő rendőrök” más történet: egy részük nem fedi teljes szélességében az úttestet, gyakorta van mellettük az út szélén annyi hely, amennyin egy kerékpár (sebességcsökkentés nélkül) el tud surranni. Azonfelül a kerékpárosok egy része a terheletlen kerékpárral egyszerűen átugorja (felrántva a levegőbe a bicajt) az efféle akadályokat így ő sem lassít. Más kerékpáros szinte a megállásig fékezi a járművét. Ugyanakkor az autósok is nagyobb szórást mutatnak vérmérséklettől és járműtől függően: akad aki lépésben óvatoskodik át, és van aki változatlan sebességgel küzdi le a bordát – nekem is van olyan gépkocsin, amelyiknek nem jelent problémát egy átlagos fekvőrendőrön

40-60 km/óra sebességgel áthaladni . Ezek az eltérő viselkedések veszélyforrást jelentenek , mert nem számít a partner reakciójára .

l) „Kőomlás” ; a tábla azt jelzi, hogy az útestre - kőomlás következtében -



nagyobb kövek kerülhetnek; Az útra hullott kövek kerülgetése ugyanolyan veszélyt jelent , mint a kátyúké . Ráhajtani egy diónyi kavicsra (pláne kanyarban) megkockáztat egy bukást .



k) „Kavicsfelverődés” ; a tábla azt jelzi, hogy az úton a járművek kerekei - az útest laza szerkezete miatt - kavicsfelverődést idézhetnek elő;

Ez általában az útépitések után alkalmazott tábla , jobbra sebességkorlátozással együtt kerül alkalmazásra . Amennyiben valaki ennél lényegesen gyorsabban halad végig (ami elég általános) , akkor röpködnek a kavicsok , kerékpárosra , szélvédőre

o) „Oldalszél” ; a tábla azt jelzi, hogy az úton gyakori az erős oldalirányú szél;





Az egy nyomon haladó járművek – főleg a könnyebbek—fokozottan érzékenyek az oldalszélre , könnyen kitérnek a tervezett haladási irányukból . Ezzel a táblával elsősorban hidakon , alagutak után , esetleg völgykereszteződésekben találkozhatunk , ahol szélfolyosók alakulhatnak ki . Városokban különösen gyakori , hogy az utcák és a magas épületek (panel , toronyház) megvezetik a mozgó levegőt , és minden átmenet nélkül egyszer csak váratlan széllelkéssel találkozunk , általában oldalról . Én már jártam úgy , hogy szinte lelökött a kerékpárról ; ha emiatt beeseünk egy nagyobb jármű alá az végzetes lehet .

z/2. „Kerékpárosok”; a tábla azt jelzi, hogy fokozottan számolni kell az útesten kerékpárosok közlekedésével;




Ez a figyelmeztető tábla gyakran kerül elhelyezésre települések végénél , ahol véget ér a kerékpárút .

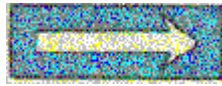
b) „Egyirányú forgalmi út”  (3) Ha az „Egyirányú forgalmú út” jelzőtáblák alatt elhelyezett kiegészítő táblán autóbust és/vagy **kerékpárt** mutató ábra jelenik meg:

 a) az úttesten kijelölt kerékpársávon, ennek hiányában az úttest jobb széléhez húzódva a kerékpáros,

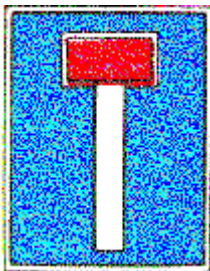
 b) az autóbusz forgalmi sávon a menetrend szerint közlekedő autóbusz,

 c) a kerékpáros által is igénybe vehető autóbusz forgalmi sávon - az autóbusz részére kijelölt közlekedési iránnyal megegyezően - a kerékpáros is

a jelzőtáblán megjelölt iránnyal szemben közlekedhet.



c) „Zsákutca”



c/1. „Zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőséggel” a tábla azt jelzi, hogy kerékpáros részére a továbbhaladás lehetősége biztosított.



 d/2. „Magánút” ; „Mindkét irányból behajtani tilos” jelzőtábla alatt elhelyezett tábla azt jelzi, hogy az út a közforgalom előtt el van zárva;



Önmagában ez a tábla csak arról tájékoztat , hogy az út



magánút . Ha azonban együtt szerepel a táblával akkor teljes behajtási tilalmat jelent . A KRESz szabályai a magánutakon csak akkor érvényesek , ha a magánút a közforgalom számára megnyitott .

e) „Várakozóhely” ; a tábla a járművek kijelölt várakozóhelyét jelzi, a tábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla jelezheti , hogy a várakozóhely kizárólag bizonyos járművek (pl. csak **kerékpárok**) részére van fenntartva.

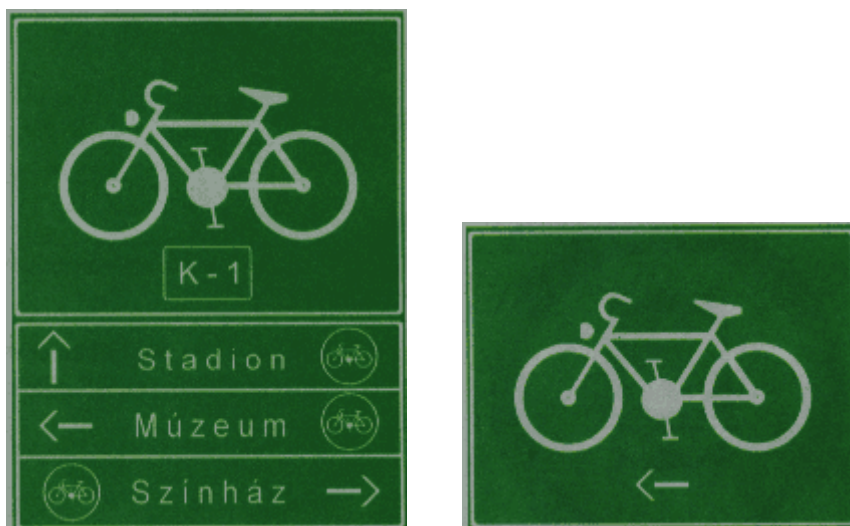


f/1. „**Kerékpáros közvetett kapcsolat**” (116/a. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésnél a kerékpárosnak, amennyiben balra kíván továbbhaladni, a kerékpárról leszállva, a keresztező út menetirány szerinti jobb oldalán közlekedő járművekhez kell besorolnia és az útkereszteződésen áthaladnia.



Kerékpárral a zajló város forgalomban problémás lehet besorolni balra , ezen kíván segíteni ez a megoldás

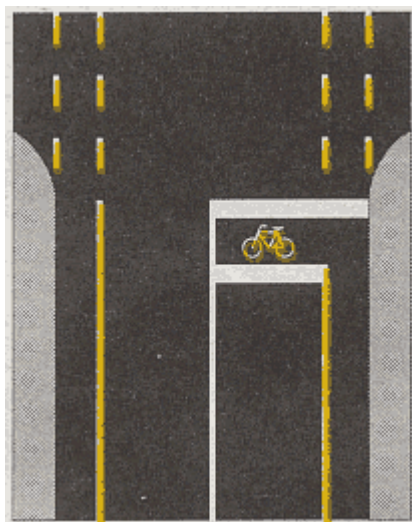
x/1. „Kerékpáros útirányjelző tábla”



h/1. „Előretolt kerékpáros felálló hely a balra bekanyarodó kerékpárosok számára” (153/a. ábra); a forgalomirányító fényjelző készülékkel szabályozott útkereszteződésben az út jobb szélén kijelölt **kerékpáros nyomon** vagy a **kerékpársávon** oda érkező és balra bekanyarodó **kétkerekű kerékpárok** a megállás helyét jelölő vonalak közötti, kerékpárt mutató sárga színű útburkolati jellel megjelölt úttestre csak a járművek forgalmát irányító fényjelző készülék piros fényjelzésének időtartamában szabad - a 36. § (12) bekezdésében foglaltak és a besorolás általános szabályai szerint - a többi jármű elé besorolva a továbbhaladáshoz felkészülni;

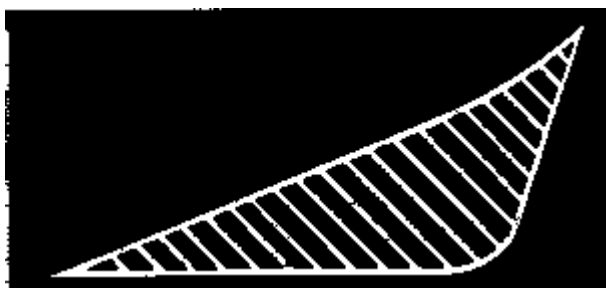
36.§ (12) Ha a járműveknek útkereszteződésben, útszűkületekben, szintbeni vasúti átjárónál vagy egyéb forgalmi okból meg kell állnia, - előre sorolás céljából - kétkerekű motorkeréppárral, illetve kétkerekű segédmotoros keréppárral az álló járművek mellett, vagy azok között, **kétkerekű keréppárral** az úttest szélén, az álló járművek mellett jobbról szabad előrehaladni, ha

- ☞ a) az előrehaladáshoz elegendő hely áll rendelkezésre, és
- ☞ b) az irányváltoztatási szándékot jelző járműveket az irányváltoztatásban nem akadályozzák.

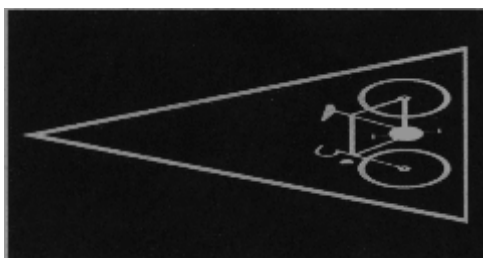


Ez a megoldás elég sok ellenérzést váltott ki az autósok körében , nem tudom mennyire fog elterjedni .

k) járműforgalom előtt elzárt terület ; az útburkolati jellel jelzett területre járművel ráhajtani tilos;



Bár elvileg kerékpárral sem szabad ezekre a területekre ráhajtani , azért nagyon jól használhatók a biztonságunk fokozására , mert ha forgalmi okból meg kell állni , akkor ráhúzódvá kissé távolabb tudunk helyezkedni az autóktól , és elindulásakor marad helyünk a „csalinkázásra” .



p/1. az utat keresztező kerékpárút



p/2. „Kerékpárosok közlekedésére kijelölt úttest”

(4) A kerékpársávot az úttest többi részétől folytonos - az útkereszteződésnél, továbbá ahol a járművek várakozóhelyét az úttest széle és a kerékpársáv külső széle között jelölték ki, szaggatott - sárga vonal választja el.

(6) A gyalog- és kerékpárútra festett folytonos sárga vonal a gyalogos és kerékpáros forgalmat választja el egymástól. Lakott területen belül - járdán létesített - kerékpárutat eltérő színű és/vagy anyagú burkolat, vagy folytonos sárga vonal választja el a gyalogos forgalomtól.

III. RÉSZ

A gyalogosokra és a járművek utasaira vonatkozó szabályok

Gyalogosok közlekedése

21. § (1) A gyalogosnak a járdán, ahol pedig járda nincs, a leállósávon, az útpadkán vagy a **kerékpárúton** kell közlekednie.

(2) Ha az úton sem járda, sem leállósáv, sem útpadka, sem kerékpárút nincs - vagy az a gyalogosközlekedésre, illetőleg a kerekes székkal való közlekedésre alkalmatlan -, a gyalogosok az úttesten közlekedhetnek.

(3) Ha a gyalogosok az úttesten közlekednek, az úttest szélén, egysorban

a) lakott területen lehetőleg a menetirány szerint a bal oldalon, lakott területen kívül mindig a bal oldalon, a járműforgalommal szemben,

b) a segédmotoros kerékpárt vagy **kerékpárt toló**, továbbá a kerekes székkal közlekedő mozgáskorlátozott gyalogosok **mindig a menetirány szerint a jobb oldalon haladhatnak**.

Nem tudok egyet érteni ezzel a szabályozással, itt ebben az esetben járműnek tekinti a tolt kerékpárt. Egyszer régebben azt olvastam valahol: azért van ez így, hogy a fényvisszaverő prizmák (első fehér és hátsó piros) színe ne tévessze meg a közlekedés többi résztvevőjét. Engem gyalogosként nagyon idegesít, ha hátulról jönnek a gépkocsik.

(4) A gyalogosnak az úton olyan tárgyat, illetőleg anyagot, amely sérülést, rongálást vagy szennyezést okozhat, csak megfelelően becsomagolva szabad vinnie. Olyan tárgy, amely méretei miatt a gyalogosforgalmat zavarná, az úttesten - a menetirány szerinti jobb oldalon, az úttest szélén - kell közlekedni; éjszaka és korlátozott látási viszonyok között az ilyen tárggyal közlekedő gyalogosnak a járművek vezetői által előlről és hátulról kellő távolságból észlelhető lámpát kell vinnie.

(5) A gyalogos az úttesten a kijelölt gyalogosátkelőhelyen, ha pedig a közelben kijelölt gyalogosátkelőhely nincs,

a) lakott területen levő főútvonalon az útkereszteződésnél (a járda meghosszabbított vonalában), valamint a menetrend szerint közlekedő jármű megállóhelyén levő járdaszíget és az ahhoz közelebb eső járda között (a járdaszíget teljes hosszában),

b) egyéb helyen bárhol, a legrövidebb áthaladást biztosító irányban mehet át.

(6) A gyalogos az úttestre akkor léphet, ha meggyőződött annak veszélytelenségéről. Az úttestre váratlanul nem léphet, köteles az úttesten késedelem nélkül átmenni és tartózkodni minden olyan magatartástól, amely a járművek vezetőit megzavarhatja vagy megtévesztheti.

(7) **A kijelölt gyalogosátkelőhelyen áthaladó gyalogosnak a járművekkel szemben elsőbbsége van. Ugyancsak elsőbbsége van - kijelölt gyalogosátkelőhely hiányában is - az útkereszteződésnél áthaladó gyalogosnak azokkal a járművekkel szemben, amelyek arra az útra kanyarodnak be, amelyen a gyalogos áthalad.** A megkülönböztető jelzéseket használó gépjárművekkel szemben azonban a gyalogosnak elsőbbsége ezeken a helyeken sincs.

(8) **A gyalogos olyan helyen, ahol a járművekkel szemben elsőbbsége nincs, mielőtt az úttestre lép, köteles meggyőződni arról, hogy áthaladásával a járműforgalmat nem zavarja.** Nem léphet az úttestre, ha a jármű olyan közel van, hogy annak zavarása nélkül az úttesten átmenni nem tud.

A fentiekből értelemszerűen következik , hogy ahol elsőbbsége van , ott a gyalogos nem köteles meggyőződni arról : az áthaladása zavarja-e a járműforgalmat vagy sem .

Ezzel összhangban van a járművek részére a kijelölt gyalogátkelőhely megközelítésére vonatkozó szabályozás

43.§ (2) Azt a helyet, ahol az (1) bekezdés értelmében a gyalogosnak elsőbbsége van, a jármű vezetőjének csak olyan sebességgel szabad megközelítenie, hogy a jármű vezetője az elsőbbségadási kötelezettségének eleget tudjon tenni. A jármű vezetőjének a kijelölt gyalogosátkelőhelyet csak fokozott óvatossággal és olyan sebességgel szabad megközelítenie, hogy a járművel, amennyiben szükséges, a gyalogos átkelőhely előtt meg is tudjon állni.

(3) A kijelölt gyalogosátkelőhely előtt megálló vagy forgalmi okból álló jármű mellett **meg kell állni** és továbbhaladni akkor szabad, ha a vezető meggyőződött arról, hogy azt a gyalogosok elsőbbségének a megsértése nélkül megteheti.

*A fentiekből egyértelműen levezethető , hogy a kijelölt gyalogátkelőhely előtt **nincs féktávolság** , a zebrát mindig olyan sebességgel kell megközelíteni , hogy az esetleg „semmiből” felbukkanó gyalogosnak elsőbbséget feltétlen meg lehessen adni . Itt nincs olyan , hogy „takarásból , váratlanul lépett ki „ . Ha a gyalogos el tudja üttetni magát a zebrán akkor is a járművezető a hunyó és punk-tum . **A zebra a gyalogosoké***

Az persze más kérdés , hogy normális ember a gyalogátkelőhelyen se veti magát a gépjárművek közé ...Ez persze csak afféle törvényalkotói óhaj , amolyan elérendő cél , bár normálisabb közlekedési kultúrájú (nyugati) országokban ez helyel-közzel gyakorlat .

És itt előáll egy külön sajátos jogi hézag . Ha gyalo- és kerékpárúton , vagy kerékpárúton mozgunk , és az keresztezi az utat , akkor az elsőbbség tisztázott – jobbra nekünk van elsőbbségünk . Ha gyalogusként közlekedünk , akkor – feltétlen elsőbbségünk van . A probléma akkor keletkezik , ha – amúgy szabálytalanul – a járdán biciklizünk , és úgy kelünk át a zebrán : gyalogusként feltétlen elsőbbségünk volna , ha tolnánk a drótszamarat akkor is ; viszont tekerve ? Az autós nem köteles számítani a 30-40 km/óra sebességgel szabálytalanul felbukkanó kerékpárra . De ez még elmegy , itt a bicajos a hunyó , járdán nem biciklizhetne . Viszont nagyon gyakori , hogy a betorkolló utak előtt kiteszik a (gyalog-és) kerékpárút vége táblát , majd 8 méterrel arrébb újraindul a kerékpárút . Vagyis az a 10 lépésnyi szakasz , ahol a két járműcsoport találkozik és konfrontálódik , az nem kerékpárút , hanem normál zebra . Vagyis ott tilos biciklizni , le kéne szállni azért 10 méterért , a kerékpárúton , aminek védettnek kéne lennie , ami eleve kerékpárútnak lett kialakítva . Nem tűnik nagy dolognak , akerékpárosok lazán áthúznak a jogi probléma felett , de majd ha valakit elütnek és megrokkann vagy meghal , akkor talán elkezdik vizsgálni ezt az útvonaltervezési balfogást is .

(9) A gyalogosnak tilos

a) híd, alagút, aluljáró, felüljáró úttestjén áthaladni;

b) olyan helyen, ahol a járművekkel szemben **elsőbbsége nincs**, a szabad **kilátást gátló akadály** (nagyobb álló jármű stb.) **közeliében az úttestre lépni;**

lásd a fenti megjegyzésem : ahol elsőbbsége van , ott kiléphet a takarásból is . Az más kérdés , hogy a zebra közeliében elvileg semmilyen takarás nem lehetne , ott szinte minden tilos (megállás , várakozás , tolatás)

c) lánc-, illetőleg csőkorlátot, sorompót kinyitni, azon átmászni, alatta átbújni, illetőleg azt megkerülve elzárt területre (úttest, útszakasz, vasúti pálya stb.) lépni;

d) villamospályán közlekedni, vasúti vagy zárt villamospályán - a kiépített átkelőhelyen kívül - áthaladni;

- e) autópályán (a leállósávon is) közlekedni, valamint áthaladni;
- f) autóúton (a leállósávon és az útpadkán is) közlekedni, valamint útkereszteződésen kívül áthaladni;
- g) az úttesten áthaladni, ha a közelben gyalogos alul- vagy felüljáró van.

(10) Vasúti pályán (vasúti átjárón vagy más kiépített átkelőhelyen) a gyalogos csak akkor haladhat át, ha meggyőződött arról, hogy vasúti jármű nem közeledik. Nem haladhat át a gyalogos, ha a jelzőberendezés a továbbhaladás tilalmát jelzi.

(11) Főútvonalon 6 éven aluli gyermeket felügyelet nélkül hagyni tilos.

(12) A lakott területen kívüli út úttestjén, leállósávján, útpadkáján tartózkodó gyalogosnak/személynek - ide nem értve a gyalogosok zárt csoportban történő közlekedését - éjszaka és korlátozott látási viszonyok esetén fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie.

A zárt csoportot lámpával kell kivilágítani . Amúgy ez a mellény elég érdekes dolog : megy haza este 10-kor az utolsó busz Pusztulátfalvára . Vagy lekési valaki , vagy a busz romlik el , mindegy , az illető olyanhelyzetbe kerül , hogy kénytelen gyalogolni . Mivel nem hord magával fénymellényt (azzal számolt , hogy járművel megy haza) , ezért a teljesen kihalt falusi mellékút útpadkáján sem gyalogolhat , ezért kénytelen valahol az árokban , kukoricásban , térdig érő (vizes) fűben botladozni lámpa nélkül 4 km-en keresztül – márha ragaszkodik a szabályokhoz ...amiket jószándékkal , de kissé életszerűtlenül az íróasztalnál szültek arra alkalmas emberek .

👉(13) A gyalog- és kerékpárúton a gyalogos a kerékpáros forgalmat nem akadályozhatja és nem veszélyeztetheti.

👉A közelmúltban elharapózott „kerékpárútépítési „ mód az jobbár az volt , hogy a településeken valamennyire megszüntették a járdákat , és gyalog- és kerékpárútnak kitáblázva ráterelték a kerékpáros forgalmat ; ami addig tilos volt (járdán kerékpározás) most kötelező lett . Ezzel nem a kerékpárosok kaptak valamit , hanem az autósok , mert eképp eltüntették útjukból a forgalmukat zavaró bicajokat . A kerékpáros-autós konfliktus helyszíne a betorkolló út és kerékpárút találkozása lett , és új front nyílt a gyalogos-kerékpáros területen . Ez az előírás valamilyen szinten a kerékpárosok érdekeit hivatott védeni , de tudomásul kell venni , hogy gyalogosok között szlalomozva nem lehet normálisan kerékpározni . Egyre többen vagyunk , kevés a hely a közlekedésre is , a konfliktusok száma nő .

Gyalogosok zárt csoportjának a közlekedése

22. § (1) Gyalogosok zárt csoportja az úttesten - annak menetirány szerinti jobb szélén - közlekedhet. Hídon a csoport ütemes lépésben nem haladhat.

(2) Éjszaka és korlátozott látási viszonyok között a csoport bal oldalán, elöl előre fehér vagy sárga fényt, hátul pedig hátra piros vagy sárga fényt adó, a járművek vezetői által kellő távolságból észlelhető lámpát kell vinni. Ha a csoport kellően világított lakott területen közlekedik, vagy közvetlenül a csoport előtt és mögött a csoporthoz tartozó, szabályszerűen kivilágított jármű halad, a lámpák használata nem kötelező.

(3) A csoport közlekedésére vonatkozó szabályok megtartásáról a csoport vezetője köteles gondoskodni.

(4) Gyermek zárt csoportja a járdán, a leállósávon, az útpadkán, illetőleg a kerékpárúton, ha pedig ez nincs (vagy nem járható) - az (1)-(3) bekezdésben foglalt rendelkezések megtartásával - az úttesten közlekedhet.

Extém esetben előfordulhat , hogy nagyobb csoporttal túrázunk , és akkor ez lenne a szabályos módi . Én ezzel sem értek egyet , gyalogosként (létszámtól függetlenül) mindig szembe megyek a forgalommal . A gyerekekből álló csoport akkor mozgatható az úttesten , ha semmilyen egyéb mód nem kínálkozik .

IV. RÉSZ

A járműközlekedésre vonatkozó szabályok

I. fejezet

A járműközlekedés általános szabályai

Elindulás

24. § (1) Az úttest széléről elinduló, a várakozó helyről az úttestre ráhajtó, az út más részéről vagy útnak nem minősülő területéről az úttestre ráhajtó jármű vezetőjének, az úttesten haladó járművek és gyalogosok részére elsőbbséget kell adni. A zárt pályáról az úttestre ráhajtó villamosnak az úttesten közlekedő járművekkel szemben - a villamossal azonos irányban vagy szemben haladó, irányt nem változtató járműveket ide nem értve - elsőbbsége van.

(2) Az elindulást, illetőleg az úttestre való ráhajtást irányjelzéssel [29. § (2) bekezdés] jelezni kell.

Az irányjelzést a kerékpárosok gyakran hanyagolják.

Haladás az úton

25. § (1) Járművel a forgalmi, az időjárási és látási viszonyoknak, továbbá az útviszonyoknak (az út vonalvezetésének, az útburkolat minőségének és állapotának) megfelelően kell közlekedni; figyelemmel kell lenni a jármű sajátosságaira, az utasokra és a rakományra.

(2) Járművel az úttesten - az előzés és kikerülés esetét kivéve - annak menetirány szerinti jobb oldalán, az út- és forgalmi viszonyok szerint lehetséges mértékben jobbra tartva kell közlekedni. Lassú járművel, állati erővel vont járművel, kézikocsival, hajtott (vezetett) állattal, valamint lassan haladó járművel - ha az út- és forgalmi viszonyok lehetővé teszik - szorosan az úttest jobb széléhez húzódva kell haladni

Egész most januárig a szorosan jobbra tartandó járművek csoportjába tartozott a kerékpár is , de a legutóbbi módosítás beljebb engedte az útra ...Indoklásképpen azért , mert az egy nyomon haladó kerékpár bár keskeny , de ugyanakkor szüksége van bizonyos biztonsági mozgástérre . Kerékpárosoknak sose ajánlják , hogy szorosan az út szélén menjenek : egyrészt ha túl sok helyet hagynak maguk mellett , akkor azzal arra buzdítják az autósokat , hogy előzésnél ne lassítsanak ; másrészt a kerékpár egyensúlyozási igényéből adódóan igényel bizonyos mozgásteret (szlalomozik) , az út szélén gyakori úthibák (kátyúk , kiálló vagy besüllyedt aknafedelek , víznyelők) is veszélyes oldalmozgásra kényszerítik a bicajt . Azonfelül h akissé beljebb vagyunk az úton , akkor marad egy bizonyos menekülési zóna a veszélyes helyzetekre .

(3) Az autóbuszöblöt, az autóbusz forgalmi sávot, a kapaszkodó sávot, a gyorsító és lassító sávot, a nyitott kerékpársávot, valamint a kerékpársávot a (2) bekezdésben említett jobbra tartási, vagy az úttest jobb szélén való haladási kötelezettség szempontjából figyelmen kívül kell hagyni. A kerékpársávon csak kerékpárral szabad közlekedni - az egyirányú forgalmú úton kijelölt kerékpársáv kivételével - az úttest menetirány szerinti jobb oldalának haladási irányával azonos irányban

(6) Járda, járdasziget, gyalogút, gyalog- és kerékpárút, kerékpárút, nyitott kerékpársáv és kerékpársáv mellett tilos úgy haladni, hogy a jármű szerkezeti eleme vagy rakománya ezek fölé nyúljenk.

Sebesség

26. § (1) Az egyes járművekkel - ha e rendelet másként nem rendelkezik - legfeljebb a következő sebességgel szabad közlekedni:

d) teherszállításra kialakított motoros tricikkel, elromlott járművet vontató gépjárművel, segédmotoros kerékpárral, **lakott területen kerékpárral** **40 km/óra,**

da) **lakott területen kívül kerékpárral, ha a kerékpárt hajtó kerékpáros fejkvédő sisakot visel és utast nem szállít** **50 km/óra,**

db) **lakott területen kívül kerékpárral, ha a kerékpárt hajtó kerékpáros fejkvédő sisakot nem visel** **40 km/óra,**

d/2. **a kerékpárúton közlekedő járművel** **30 km/óra,**

d/3. **a gyalog- és kerékpárúton közlekedő járművel** **20 km/óra,**

*Ellentmondásos és komplikált szabályozás : a kerékpáron **nem** műszaki követelmény a sebességmérő , honnan találja ki a kerékpáros , hogy mennyivel megy ?*

(5) Nem szabad a járművel indokolatlanul olyan lassan haladni, hogy az a forgalmat akadályozza.

Követési távolság

27. § (1) Járművel másik járművet csak olyan távolságban szabad követni, amely elegendő ahhoz, hogy az elöl haladó jármű mögött - ennek hirtelen fékezése esetében is - meg lehessen állni.

Egyes kerékpárosok (versenyzők) szoktak nagyobb járművek (jobbára buszok , esetleg teherautók) szélárnyékában közlekedni , közvetlenül a jármű mögött (kb. 1 méterre) , hosszasan , 60-90 km/óra sebességgel . A dolog nem annyira veszélyes , mint amennyire kívülről látszik -- nagyon kicsi követési távolság miatt nincs idő arra , hogy a busz lassításakor jelentős sebességkülönbség kialakuljon (olyan , mintha a bicajos a buszon tartózkodna...) , másrészt az aránytalan súlykülönbség miatt sem a busz , sem a kerékpár nem károsodik (ez utóbbi túl könnyű hozzá) , és egy jóminőségű országúti gép közel olyan jól fékezhető , mint monstrum busz . A legfőbb feladat , hogy a hirtelen fékezésakor nem bukjon el a kerekes , mert akkor a mögötte jövő kivasalja . Bár ez nagyon gyors és olcsó módja a kerékpározásnak nem ajánlott senkinek , tilos is , veszélyes is . Szerencsére kevés olyan cangás van , aki egyáltalán megkísérelhet ilyesmit .

Egyébként ilyenféle módszerrel elért kerékpáros sebességrekord 250 km/óra (!) körül van ...

Elsőbbség az útkereszteződésben

28. § (1) Az útkereszteződésben - ha a (2) bekezdés rendelkezéseiből más nem következik - a járművel elsőbbséget kell adni

a) a jobbról érkező minden jármű és

b) a balról érkező villamos

részére.



Ez az ún. jobbkéz-szabály. Esetenként jelölik az efféle kereszteződéseket egy ilyen táblával. Ha nincs ilyen tábla, akkor be kell tekinteni a betorkolló utakba, hogy elsőbbséget előíró tábla (nyolcszögletű stop, vagy csúcsára állított háromszög alakú) van-e, ezeknek azért van ilye alakjuk (és csak nekik), hogy hátulról is felismerhetők legyenek. Ettől függetlenül az egyenrangú utak kereszteződése és a jobbkéz-szabály sok gond forrása. Egyrészt sokkal gyakoribb, mint a közlekedők gondolnák (parkokban, üzemi területken, parkolóknak általános) másrészt ellentmondó. A KRESz szerint a jobbról érkezőt – annak továbbhaladási irányától függetlenül – elsőbbséget kell biztosítani. Ugyanakkor a közlekedési törvény (1988. évi. I. tv.) is szabályozza ezt a kérdést:

6.§ (3) Aki járművel irányt változtat, köteles az azonos irányban vagy szemben haladó, **irányt nem változtató járműveknek elsőbbséget adni**. Az irányváltoztatást jól láthatóan és kellő ideig jelezni kell.

(4) Útkereszteződésben - ha közúti jelzésből vagy forgalmi szabályból más nem következik - a jobbról érkező járműnek van elsőbbsége.

A probléma akkor áll elő, ha hárman futnak össze a kereszteződésben, és van köztük aki kanyarodna, ő elsőbbséget ad az egyenesen haladónak, de az egyenesen haladó elsőbbséget ad a köztük levő, neki jobbra levőnek, aki viszont köteles elengedni az őtöle jobbra levő kanyarodót. Ez persze egy extrém patthelyzet, az tény, hogy rengetegen megszokásból vezetnek, és nem nézgetnek be a jobb oldali mellékutakba, a közlekedési rendőrök, biztosítótársaságok és karosszériások a megmondhatóit, milyen sok az efféle koccanás.

(2) A másik jármű érkezési irányától függetlenül elsőbbséget kell adni az útkereszteződésben

a) minden járművel a megkülönböztető fény- és hangjelzést együttesen használó gépjármű részére, továbbá minden ilyen gépjárművekkel kísért (közrefogott), zárt csoportban haladó megkülönböztető fényjelzést használó gépjármű részére;

b) az olyan útról érkező járművel, amelyen az útkereszteződés előtt „Elsőbbségadás kötelező” vagy „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla van, a keresztező - illetőleg a kiegészítő táblán vastag vonallal jelzett - útról érkező jármű részére;

c) földútról érkező járművel a szilárd burkolatú útról érkező jármű részére;

d) körforgalomban haladó járművel a körforgalmat keresztező villamos részére.

(3) Útkereszteződést járművel csak olyan sebességgel szabad megközelíteni, hogy a vezető eleget tehessen elsőbbségadási kötelezettségének és e tekintetben másokat a jármű sebességével ne tévesszen meg.

Irányváltoztatás, irányjelzés

29. § (1) Aki járművel irányt változtat (terelővonalat, az úttest szélét vagy képzeletbeli felezővonalát átlépi, forgalmi sávot változtat, másik útra bekanyarodik, főútvonalról vagy szilárd burkolatú útról letér stb.) köteles az azonos irányban vagy szemben haladó, irányt nem változtató járműveknek elsőbbséget adni.

(2) Az irányváltoztatást - ide nem értve a körforgalmú útra történő bekanyarodást - a művelet előtt kellő időben megkezdett és annak befejezéséig folyamatosan adott irányjelzéssel kell jelezni. E rendelkezést kell alkalmazni a körforgalmú útról történő letérés esetében is. A jármű vezetője egyéb esetben (pl. útkereszteződésben kanyarodó főútvonalon való továbbhaladás esetén) is adhat irányjelzést, ha ezzel továbbhaladási irányáról a

közlekedés más résztvevői számára többlettájékoztatást ad, az irányjelzés azonban megtévesztő nem lehet.

Azok az egy nyomon haladó járművek , amelyek kézzel tesznek eleget az irányjelzési kötelezettségüknek , a kanyarodás tényleges végrehajtásakor már visszafoghatnak a kormányra a biztonságos kanyarodás érdekében ; legalábbis ezt olvastam egyszer egy kiadott értelmezési brossúrában .

(3) Az irányjelzést irányjelző készülékkel, ilyen készülékkel fel nem szerelt jármű esetében pedig karral vagy jelzőtárcsával kell adni, oly módon, hogy az előlről, hátulról és a megfelelő oldalról jól látható legyen.

Hangjelzés

30. § Hangjelzést adni csak balesetveszély esetében, a baleset megelőzése érdekében, valamint - lakott területen kívül - az előzési szándék jelzése céljából szabad.

Ettől függetlenül rengetegen dudálnak , ha kell , ha nem . Ismereteim szerint vannak olyan államok (pl. az USA-ban) , ahol tiltják a kerékpáros előzésekor a hangjelzést , mert a hirtelen kürtöléstől a kerékpáros általában megriad és erős oldalmozgásba kezd . Ott úgy látszik tudott a törvényalkotó a kerékpáros fejével gondolkodni .

Bekanyarodás

31. § (1) Az útkereszteződésben másik útra bekanyarodni szándékozó vezető a járművel

a) az útburkolati jelek által meghatározott forgalmi sávba,

b) útburkolati jelek hiányában

- jobbra bekanyarodás esetében az úttest jobb szélére,

- balra bekanyarodás esetében az úttest felezővonalára mellé, illetőleg osztottpályás és egyirányú forgalmú úton az úttest bal szélére

köteles - az útkereszteződés előtt kellő távolságban - besorolni. A bekanyarodási szándékot irányjelzéssel [29. § (2) bek.] jelezni kell.

Kerékpárral a balra kanyarodás külön probléma , valóban nehéz bejutni a zajló forgalomban a felezőhöz . Egyes esetekben (lakott területen kívüli főút , kerékpárutak) a jogalkotó ezért tiltja ezt a módot , és keresztező mozgást ír elő ; amit viszont forgalmas utakon szintén nehéz végrehajtani .

(2) Villamospályával ellátott úttesten, ha az (1) bekezdés b) pontjában foglaltaknak megfelelő besorolás a villamos forgalmát zavarná, a villamos elhaladásához szükséges területet szabadon kell hagyni. Az egyirányú forgalmú úton az ellenirányban kijelölt autóbussz sávot és az ellenirányban kijelölt kerékpársávot a besorolás szempontjából figyelmen kívül kell hagyni.

(3) A járművel másik útra - ha közúti jelzésből más nem következik - jobbra kis ívben, balra nagy ívben kell bekanyarodni, úgy, hogy a jármű a bekanyarodás után a menetirány szerinti jobb oldalon maradjon. Ha az úttest menetirány szerinti jobb oldalán kerékpársávot jelöltek ki, a jobbra bekanyarodásra - a kerékpár forgalom akadályozása nélkül és ha burkolati jel ezt lehetővé teszi - a kerékpársáv igénybevételével kell felkészülni.

(4) Ha a jármű méretei vagy egyéb ok miatt az (1)-(2) bekezdés rendelkezéseit megtartani nem lehet, a bekanyarodást fokozott óvatossággal - szükség esetén erre alkalmas irányító személy igénybevételével - és úgy kell végrehajtani, hogy a bekanyarodó jármű a többi járművet ne veszélyeztesse.

(5) Elsőbbséget kell adni, ha a 28. § (2) bekezdésében foglaltakból más nem következik

a) jobbra vagy balra bekanyarodó járművel

- annak az útnak az úttestjén áthaladó gyalogos részére, amelyre a jármű bekanyarodik, továbbá

- az azonos irányból érkező villamos részére,

b) jobbra bekanyarodó járművel a kerékpársávon vagy az úttest mellett levő, attól jobbra eső kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton érkező jármű és gyalogos részére,

c) balra bekanyarodó járművel

ca) az úttesten szemből érkező és egyenesen továbbhaladó vagy jobbra bekanyarodó jármű,

cb) az úttest mellett levő, attól balra eső kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton érkező jármű és gyalogos részére.

Elvileg ez a szabály biztosítana elsőbbséget a védett úttal párhuzamosan futó (gyalog-és) kerékpárutak közlekedőinek . Ennek kiviteli nehézségeit fentebb (6. oldal) kifejtettem . Azonfelül külön jogi probléma , hogy esetenként kretén módon a betorkolló utaknál a kerékpárutat megszakítják , majd újrarendítik , ezzel a közlekedésben szabályosan kezelhetetlen helyzetet hoznak létre ; ilyen van Szekszárdon Béri Balog Ádám utca hosszán a Fáy András és a Május 1 utcánál , az iskolánál ill. a csatári körforgalomnál .

(6) A balra bekanyarodó jármű vezetője párhuzamos közlekedésre nem alkalmas úton a bekanyarodást akkor hajthatja végre, ha meggyőződött arról is, hogy balról járművének előzését vagy kikerülését másik jármű nem kezdte meg.

(7) Útkereszteződésen kívül történő bekanyarodásra az (1)-(2) és a (4)-(6) bekezdés rendelkezései az irányadók.

(8) Az útkereszteződésben kanyarodó főútvonal esetén

a) az (5) bekezdés a) pontjában meghatározott szabály a főútvonalon kanyarodó és az arról letérő járműre egyaránt vonatkozik,

b) a főútvonalról letérő járművel elsőbbséget kell adni a főútvonalon továbbhaladó jármű részére.

Kitérés

32. § (1) Az egymás mellett ellentétes irányban (szemben) elhaladó járművek között megfelelő oldaltávolságot kell tartani; ennek érdekében - a szükséghez képest - a járművekkel kölcsönösen az úttest széléhez kell húzódní.

(2) Olyan keskeny úttesten, amelyen a járművek egymás melletti elhaladása nehéz vagy lehetetlen, a járművekkel meg kell állni és az elhaladást az útpadkára húzódással vagy hátramennel kell lehetővé tenni. Hátramenni azzal a járművel kell, amelyikkel ez - a járművek adottságait és a körülményeket figyelembe véve - könnyebben megtehető.

(3) Ha az úttest mindkét irányból belátható szakaszon egy forgalmi sávra szűkül és a közúti jelzésekből más nem következik, a szembejövő járművek közül annak a járműnek van elsőbbsége, amelyik útját irányváltoztatás nélkül tudja folytatni; a másik jármű vezetője az áthaladást lassítással, illetőleg - a szükséghez képest - megállással biztosítani köteles.

Erről annyit : nagyon keskeny utakon jelent problémát , mert az autósok egy része nem tartja indokoltnak , hogy ha „csak egy kerékpáros” jön szembe akkor esetleg lemenjen a padkára , s a bicajos úgyis tartva a rá nézve kellemetlenebb ütközéstől majd félreugrik . Az efféle agresszív autós magatartás kiszűrésére alakult ki valamelyik nyugati országban az a bírói gyakorlat , hogy ha a kerékpárost elüti az autó akkor lényegében minden további vizsgálódás nélkül az autóst marasztalják el , mint balesetkozót ; a logikája pedig egyértelmű a dolognak : az autós különösebben nem kockáztat azzal , ha megcentízi a bicajost , neki (mármint az autósnak) nem fog fájni , a kocsiban alig keletkezik kár , ha mégis akkor azt fizeti a a kaszkó . Ezzel szemben a bicajos hetekig gipszezhethet egy szimpla föllökésből származó egyszerű ficam miatt is . Ha egy autó véletlenül fellökne egy kerékpárt , akkor melyik járművet , melyik szerepet vállalnád be ? Szóval ilyen alapon ítéleznek arra felé a bíróságok , emiatt az autók nagyon figyelnek a biciklisekre – úgy kerülnek mint a leprást – de nem tudom nálunk mennyire menne az a dolog . Szükség ugyan lenne rá , de a bicajosok is megérnek egy misét : ha jelentős részük arra nem képes , hogy sötétben lámpát

tegyen a járgányára , akkor megérdemlik-e , hogy az autósok rovására ilyen védelmet élvezzenek ?

Megfordulás, hátramenet

33. § (1) Járművel megfordulni, illetőleg hátramenetet végezni csak úgy szabad, hogy az a többi jármű és az úttesten haladó gyalogosok közlekedését ne akadályozza

Ebből annnyi jegyzendő meg kerékpáros szempontból , hogy egyrészt megfordulás előtt mindig nézzünk körül , nem jön-e hátulról vagy szemből valami -- vannak olyan kerékpárosaok , akik hányavetin nem néznek hátra az efféle manóverek előtt ; nos , a tükröt vagy a hátranézést nem pótolja a fül , ugyanis manapság már egyrészt elég nagy maga az utcai alapzaj , másrészt azt nem lehet hallani , hogy hány jármű jön mögülnk , illetve sokan ráfáztak már a mai ige csendes (szinte lopakodó) gépkocsikra . És veszélyforrás ennek kontrája is : előfordul , hogy ez előttünk álló (araszoló) gépkocsi éppen megfordulni készül , de csak vet egy kósza pillantást a tükörbe , amiben egy nagy járművet úgy gondolja észlelni , de a kis látható felületet nyújtó kerékpárost nem és irányjelzés nélkül (úgyse jön senki , minek indexelni) elindul balra , miközben mi éppen kerülnénk-előznénk....teljes mértékig soha ne bízz a partnerben , pláne ha tölf eltérő szerkezetű járműben ül . A fentiek ellen nyújt némi védelmet a szemkontaktus .

Előzés

(8) Tilos előzni:

- a) kijelölt gyalogosátkelőhelyen és közvetlenül a kijelölt gyalogosátkelőhely előtt;
- b) villamost közvetlenül olyan megállóhely előtt, ahol az utasok fel- és leszállása az úttestről, illetőleg az úttestre történik;
- c) be nem látható útkanyarulatban, illetőleg bukkanóban, kivéve, ha az úttesten egyirányú forgalom van, vagy záróvonal van felfestve és az előzés annak érintése nélkül végrehajtható;
- d) vasúti átjáróban és közvetlenül vasúti átjáró előtt;
- e) útkereszteződésben és közvetlenül útkereszteződés előtt, kivéve
 - ha a forgalmat rendőr vagy fényjelző készülék irányítja és az előzés az úttest menetirány szerinti bal oldalának igénybevételével nem jár,
 - ha a jármű főútvonalon vagy olyan más úton halad, amelyen elsőbbségét jelzőtábla [16. § (1) bek. u) pont] jelzi.

(9) A (8) bekezdés d) és e) pontjában meghatározott tilalom nem vonatkozik a kétkerekű motorkerékpárnak, segédmotoros kerékpárnak és kerékpárnak gépjárművel való előzésére.

Bár a bicajosok ritkán előznek , de itt egy s más érinti őket . Mint írtam fentebb a zebra szent hely , tabu , ott minden tilos , még egy kerékpárt vagy kézikocsit megelőzni is . Ezzel szemben napi gyakorlat , hogyha éppen ott érik utól a bicajost akkor 100 autóból 99 elhúz mellette . Ennél ritkább , de azért szintén gyakori a záróvonal átlépése .

Kikerülés

35. § (1) Az úttest menetirány szerinti jobb oldalán álló jármű vagy ott levő egyéb akadály melletti elhaladásra (kikerülés) a 34. § (1)-(5) bekezdésében foglalt rendelkezéseket kell - értelemszerűen - alkalmazni.

(2) Az olyan megállóhely előtt, amelyben villamos áll és az utasok fel- és leszállása az úttestről, illetőleg az úttestre történik, meg kell állni és tovább haladni csak a villamos elindulása után szabad.

Nagyon komoly probléma a kikerülés -- ugyebár az előzés az előttünk velünk egy irányba haladó jármű melletti elhaladás , míg a kikerülés az álló jármű melletti elhaladás . A

*járművezetők a legveszélyesebb manővernek az előzést tartják (nem ok nélkül) , kerékpárral alig előzünk , míg a kikerülés nagyon gyakori , és nagyon veszélyes . Egyrészt mert a kerékpár még a városban (nem a dugóra gondolok) is lényegesen lassabban halad mint a forgalom , ezért be kell mennie az áramló járművek közé , ha lendületből teszi akkor sokat kockáztat , ha pedig lassít (netán megáll) akkor mégrosszabb helyzetbe kerül , mert amikor indul akkor fel is kell gyorsulnia . Nagyon forgalmas helyen az út szélén -- éppen kerékpáros nyomvonalában álló – gépkocsi kikerülése komoly nehézség és nagy veszélyforrás . És ezt tetézi még , ha a **váratlanul elényítják a jármű ajtaját** , a teherautókat például pont fejmagasságban ...soha ne bízz az út szélén álló autó(s)ban , és akkor különösen légy bizalmatlan , ha akkor állt meg – ha már hetek óta ott dekkol akkor kevésbé ártalmas .*

Párhuzamos közlekedés

- (6) A párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten tilos
- a) kijelölt gyalogosátkelőhelyen és közvetlenül a kijelölt gyalogosátkelőhely előtt másik jármű mellett elhaladni

Mint írtam volt volt fentebb a zebra szent és sérthetetlen (lenne) . Itt is erre látunk példát , ui. a párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten két jármű egymás melletti elhaldása nem számít előzésnek , ezért itt ezt a figurát külön megtiltották ; vagyis ha egy 2x2 sávós úttesten a külső sávban haladunk a zebra felé (gyalogos sehol) , és a belső sávban utólér bennünket egy autó , akkor köteles (lenne) belaszállni a fékbe , felvenni a sebességünket , és majd a csíkok után elhúzhat . Ez persze költői ábránd , a keskeny út zebraján is lazán ráelőz a bunkója a biciklire , mégha vannak gyalogosok akkor is .

Hasonló a helyzet a kikerüléssel : a párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten a másik (külső) sávban álló jármű

- (8) Az autóbusz forgalmi sávban

ba) ha az autóbusz forgalmi sávot az úttest menetirány szerinti jobb szélén jelölték ki, erre utaló jelzés esetében a kerékpáros,

közlekedhet.

Közlekedés lakó-pihenő övezetben

39/A. § (1) Lakó-pihenő övezetbe - a „Lakó-pihenő övezet” jelzőtáblától a „Lakó-pihenő övezet vége” jelzőtábláig terjedő területre - csak a következő járművek hajthatnak be:

a) kerékpár,

(2) A lakó-pihenő övezetben **járművel legfeljebb 20 km/óra** sebességgel szabad közlekedni.

(3) A lakó-pihenő övezetben a vezetőnek fokozottan ügyelnie kell a gyalogosok (különösen a gyermekek) és a kerékpárosok biztonságára. Ha az úton járda nincs,

a) a gyalogosok az utat teljes szélességében használhatják, a járművek forgalmát azonban szükségtelenül nem akadályozhatják,

c) járművel várakozni csak az erre kijelölt területen szabad

Megállás

40. §

(3) Kétkerekű motorkerékpárral, segédmotoros kerékpárral és **kerékpárral** egymás mellett két sorban vagy az úttest széléhez viszonyítva ferdén is meg szabad állni, ha a járművek az úttestből egy személygépkocsi szélességénél többet nem foglalnak el. Ahol a várakozóhelyet útburkolati jel [18. § (1) bek. j) pont] jelzi, egy gépkocsi részére szolgáló helyen két ilyen jármű is megállhat.

(4) Lakott területen kívül járművel - a lehetőséghez képest - az úttesten kívül kell megállni.

(5) **Tilos megállni:**

e) kijelölt gyalogosátkelőhelyen, valamint a gyalogosátkelőhely előtt személygépkocsival, motorkerékpárral, segédmotoros kerékpárral, kerékpárral és kézikocsival 5 méter, egyéb járművel 15 méter távolságon belül;

l) kapaszkodósávon, gyorsító-és lassító sávon, **kerékpársávon, nyitott kerékpársávon, kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton;**

(6) Az (1), (4) és (5) bekezdés rendelkezése nem vonatkozik a forgalmi okból szükséges megállásra, valamint arra az esetre, ha e rendelkezések a jármű műszaki hibája miatt nem tarthatók meg.

(7) A jármű ajtaját a vezető csak akkor nyithatja ki, ha ezzel a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti.

(8) A járdán - részben vagy teljes terjedelemben - csak akkor szabad megállni, ha

a) azt jelzőtábla vagy útburkolati jel megengedi,

b) **a jármű a járda szélességének legfeljebb a felét foglalja el,**

c) **a járdán a gyalogosok közlekedésére legalább 1,5 méter szabadon marad, és**

d) a jármű tengelyterhelése az 1000 kg-ot nem haladja meg.

(9) **A járdán** a mozgáskorlátozott személy (illetőleg az őt szállító jármű vezetője) járművével, a betegszállító gépjármű, **a kerékpár**, a kétkerekű segédmotoros kerékpár és a kétkerekű motorkerékpár **a (8) bekezdésben említett egyéb feltételek fennállása esetén akkor is megállhat, ha a megállást jelzőtábla vagy útburkolati jel nem engedi meg.**

Várakozás

41. § (1) A 40. § rendelkezéseit értelemszerűen alkalmazni kell a várakozásra is.

(7) A járművet őrizetlenül hagyni abban az esetben szabad, ha a vezető gondoskodott arról, hogy a jármű önmagától el ne indulhasson és illetéktelen személy azt el ne indíthassa.

Magatartás a gyalogosokkal szemben

43. § (1) Kijelölt gyalogosátkelőhelyen a járművel a gyalogosnak elsőbbséget kell adni. Útkereszteződésnél a bekanyarodó járművel - kijelölt gyalogosátkelőhely hiányában is - elsőbbséget kell adni a gyalogosnak, ha azon az úttesten halad át, amelyre a jármű bekanyarodik.

(2) Azt a helyet, ahol az (1) bekezdés értelmében a gyalogosnak elsőbbsége van, a jármű vezetőjének csak olyan sebességgel szabad megközelítenie, hogy a jármű vezetője az elsőbbségadási kötelezettségének eleget tudjon tenni. A jármű vezetőjének a kijelölt gyalogos-átkelőhelyet csak fokozott óvatossággal és olyan sebességgel szabad megközelítenie, hogy a járművel, amennyiben szükséges, a gyalogos átkelőhely előtt meg is tudjon állni.

(3) A kijelölt gyalogosátkelőhely előtt megálló vagy forgalmi okból álló jármű mellett **meg kell állni** és továbbhaladni akkor szabad, ha a vezető meggyőződött arról, hogy azt a gyalogosok elsőbbségének a megsértése nélkül megteheti.

Mivel a jogszabály járművet ír, így ez értelemszerűen a kerékpárokra is vonatkozna.

(4) A vezetőnek fokozottan ügyelnie kell az úttesten

a) villamos megállóhelynél levő járdaszívet és az ahhoz közelebb eső járda között áthaladó gyalogosok, a menetrend szerint közlekedő járművek megállóhelyéről az úttestre lelépő gyalogosok, az autóbuszra felszálló és arról leszálló gyermekek, továbbá

b) egyedül vagy csoportosan haladó (áthaladó) gyermekek, a koruk, testi fogyatékoságuk vagy más ok miatt saját biztonságukra ügyelni felismerhetően nem képes személyek biztonságának a megóvására

II. fejezet

A járművek kivilágítása

A forgalomban részt vevő járművek kivilágítása

44. § (1) A forgalomban részt vevő járművet éjszaka és korlátozott látási viszonyok között ki kell világítani.

A forgalmi okból álló jármű is része a forgalomnak. Emiatt a hagyományos dinamós kerékpárvilágítások nem felelnek meg az előírásnak. Akkor is égni kellene a lámpának, ha azt várod az úttesten, hogy zöldre váltson a villanyrendőr.

Az álló járművek kivilágítása

45. § (1) Az úttesten álló járművet éjszaka és korlátozott látási viszonyok között ki kell világítani, kivéve, ha közvilágítás van vagy a járművet egyéb külső fényforrás kellően megvilágítja

III. fejezet

A járművek terhelése

Személyszállítás

46. § (1) Személyt szállítani csak a járműnek e célra kialakított álló- vagy ülőhely részén szabad. Álló utast csak autóbuszon, trolibuszon és villamoson szabad szállítani.

(6) Pótkocsin személyt szállítani tilos, kivéve

a) a járműszerelvény biztonságos közlekedése érdekében szükséges - a pótkocsi hatósági engedélyében meghatározott számú - személy szállítását;

b) a mezőgazdasági vontató első, nem billenő rakfelületű pótkocsiján - a (4) bekezdés rendelkezéseinek értelemszerű alkalmazásával - történő személyszállítást.

Nos, az egyik legrázósabb terület: a kerékpárok után köthető személy(gyermek)szállító utánfutók. A magyar jogszabály meg se említi a létüket. Haladjunk sorban:

- ***a kerékpár részt vehet a forgalomban***
- ***a kerékpár erre kialakított részén szállítható utas, olyan is aki részt vesz a jármű hajtásában, és olyan is aki nem***
- ***a kerékpár után köthető utánfutó***

- *a kerékpárutánfutó nem pótkocsi (mert pótkocsija csak gépjárműnek , mg-i vontatónak vagy lassú járműnek lehet)*
- *pótkocsin tilos a személyszállítás , de mint megállapítottuk : a kerékpárutánfutó nem pótkocsi , ezért erre az a tilalom nem vonatkozik*
- *ezek szerint a kerékpárutánfutó (mivel legálisan részt vehet a forgalomban) a kerékpár egy sajátos része , márpedig magán a kerékpáron szállítható utas , értlemszerűen a kerékpárutánfutón is – a kerékpárra vonatkozó feltételek szerint (lásd ott) – szállítható utas*

Teherszállítás

(5) Ha a rakomány méretei miatt a (2) bekezdés g) pontjának rendelkezése nem tartható meg, nyitott rakfelületű járművön a rakomány úgy is elhelyezhető, hogy a rakfelületen túl előre (legfeljebb a jármű elejéig), illetőleg a járművön túl hátra (legfeljebb két méterre, de a rakfelület hosszának felénél nem nagyobb távolságra) vagy oldalra (úgy, hogy a rakomány és a jármű együttes szélessége a 2,5 métert ne haladja meg) kinyúlják. A pótkocsit vontató jármű rakománya hátra nem nyúlhat túl a rakfelületen.

(6) A járművön túlnyúló rakományt (álló járművön is) legalább 40x40 cm méretű piros vagy piros-fehér csíkos zászlóval, illetőleg táblával, éjszaka és korlátozott látási viszonyok között ezen felül a hátra kinyúló rakományt piros fényű lámpával és piros fényvisszaverővel, az oldalra kinyúló rakományt előre fehér fényű lámpával és fehér fényvisszaverővel, hátra piros fényű lámpával és piros fényvisszaverővel meg kell jelölni.

IV. fejezet

Egyes járműfajták közlekedésére vonatkozó külön szabályok

A közlekedésben való részvétel külön feltételei

Kerékpárok és segédmotoros kerékpárok

54. § (1) Kerékpárral a kerékpárúton, a kerékpársávon vagy erre utaló jelzés esetében az autóbussz forgalmi sávon, ahol ilyen nincs, a leállósávon vagy a kerékpározásra alkalmas útpadkán, illetőleg - ha az út és forgalmi viszonyok ezt lehetővé teszik - a lakott területen kívüli úton, a főútvonalként megjelölt úton az úttest jobb széléhez húzódva kell közlekedni.

(2) Lakott területen levő olyan úton, ahol az úttest kerékpár közlekedésre alkalmatlan, továbbá ahol a (7) bekezdés a) pontja szerint tilos, kerékpárral a gyalogos forgalom zavarása nélkül és legfeljebb 10 km/óra sebességgel a járdán is szabad közlekedni.

A hivatkozott tilalom a 12 évnél fiatalabbak főútvonalhasználati tilalmát jelenti .

(3) Kerékpárral az útpadkán, az úttesten és a járdán csak egy sorban szabad haladni.

A meghatározásból következik , hogy a kerékpárúton , a gyalog-és kerékpárúton egymás mellett is szabad kerékpározni , ha az a többi közlekedőt nem zavarja .

(4) Kerékpárral

a) lakott területen kívül a főútvonalról balra bekanyarodni vagy megfordulni, továbbá
b) a kerékpárútról a vele párhuzamos útra balra bekanyarodni
nem szabad.

A kerékpárosnak a kerékpárról le kell szállnia és azt **tolva** - a gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok szerint - kell az úttesten áthaladnia.

(5) A kétkerekű kerékpáron 16. életévét betöltött személy szállíthat 10 évnél nem idősebb, a kerékpárt nem hajtó utast a kerékpár pótülésén. Kettőnél több kerekű kerékpáron 17. életévét betöltött személy szállíthat a kerékpárt nem hajtó utast.

Elég szerencsétlen megfogalmazás, mert az jön ki belőle, hogy

- kétkerekű tandemkerékpárt akármilyen kisgyerek vezethet egyedül
- kétkerekű tandemkerékpárt akármilyen kisgyerek vezethet utas(s)(okk)al, ha azok tekerik a pedált
- bringóhintót vagy triciklit akármilyen kisgyerek vezethet egyedül
- bringóhintót vagy triciklit akármilyen kisgyerek vezethet utasokkal, ha az utasok is tekernek
- ha viszont a fentebb említett járműre egyetlen olyan utas felszáll, aki nem teker, akkor rögtön sofőrt kell cserélni

Ki találta ezt így ki és miért ?



(6) A kerékpárt **éjszaka** és korlátozott látási viszonyok között a külön jogszabályban meghatározott **lámpákkal kell kivilágítani és a kerékpárt hajtó személynek - lakott területen kívül - fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie.**

Hát ez sem egészen logikus. Bár érhető a törvényalkotói szándék, de látszik, hogy nem láttak közlekedni élő biciklit (a Mónika sóban úgy látszik csak gyalogosok vannak...) Szóval:

- *Mi van akkor , ha a kerékpár egy fotelbicaj (fekvőbicikli , ligenréder) amiben a háttámlától egyáltalán nem látszik sem a bicikliző , sem a ruhája*



- *Mi van akkor , ha a kerékpáron hátizsák van ?*
- *Mi van a zárt karosszériás kerékpárokkal ?*



- *Ennél gyakoribb és életszerűbb helyzet : a kerékpárt hajtó személy mögött hatalmas gyerekekülés terpeszkedik .*

Mindenesetre annyit jegyezzünk meg , hogy lényegében csak éjszaka és lakott erületen kívül előírás a fénymellény . Az más kérdés , hogy esetleg egyebütt is (tehát lakott területen belül , vagy lakott területen kívül nappal) célszerű viselni a biztonság fokozására .

(7) Tilos

- a) főútvonalon 12. életévét be nem töltött személynek kerékpározni;
- b) elengedett kormányval kerékpározni;
- c) kerékpárhoz oldalkocsit, valamint - kerékpárutánfutót kivéve - egyéb vontatmányt kapcsolni;

Elég érdekes kérdés , hogy egy szimpla , házilag tákolt kézikocsi mitől lesz kerékpárutánfutó , és nem egyéb vontatmány ?

d) kerékpárt más járművel, illetőleg állattal vontatni;

*A jogalkotó úgy általában tilt mindenféle vontatást a kétkerekűek körében (KRESz 57.§ (3) Kétkerekű motorkerékpárt, segédmotoros kerékpárt és kerékpárt vontatni, valamint ilyen járművel más járművet vontatni tilos.) Ennek az az oka , hogy ha hozzákötik a vontatott járműhöz a kötelet , és a jármű esetleg eldől , akkor igazi vonzó lesz belőle , és ezt a veszélyhelyzetet kívánta volna megszüntetni . Nos , van más megoldás is , régi-régi motoros könyvek (amikor még a szakirodalom nem abból állt , hogy folyton-folyvást szakműhelybe küldte a járművet) leírták , hogy nem szabad hozzákötni a motorhoz (biciklihez) a vontatókötelet , hanem át kell vezetni a lámpa alatt (lényegében a jármű hossz tengelyében) és utána kétszer-háromszor rátekerni az egyik kormánymarkolatra , majd **kézzel rászorítani** : így ha valami gond adódik elengedve a markolatot a rögzítés rögtön kiold és a jármű szabaddá válik , nem rántja föl a vontató . Szóval így megoldható , bár nem szabályos ; de ha pl. egy kerékpáros csoportban valamelyik kerékpár hajthatalanná válik (láncszakadás , racsnihiba) akkor ne kelljen 20 km-t tolni a kempingig a verdát .*

e) kerékpáron oldalra kinyúló, előre vagy hátra egy méternél hosszabban kinyúló, a vezetőt a vezetésben akadályozó vagy a személy- és vagyonbiztonságot egyébként veszélyeztető tárgyat szállítani;

f) kerékpárral állatot vezetni.

Nagyon gyakori szabálysértés , hogy kutyát így futtatnak . Páran rá is fáztak , amikor a kutyus rágerjedt valamire és lerántotta a gazdát a drótszamárról ...

(8) Az (1) és a (3) bekezdésben, a (4) bekezdés *b*) pontjában, valamint a (7) bekezdés *b*)-*f*) pontjában foglalt rendelkezéseket a segédmotoros kerékpárok - a quad és a mopedautó kivételével - közlekedésére is alkalmazni kell azzal, hogy

a) lakott területen a kerékpársávon segédmotoros kerékpárral közlekedni,

Ebből a kerékpárosokat annyi érinti, hogy a lakott területen nem kell megosztania a kismotorokkal (robogókkal) a kerékpársávot, de lakott területen kívül már számítani kell rájuk. „Szerencsére” a lakott területen kívüli kerékpársáv nagyon ritka.

b) kétkerekű segédmotoros kerékpáron utast szállítani,

c) segédmotoros kerékpárhoz utánfutót kapcsolni
nem szabad.

(9) A három- vagy négykerekű segédmotoros kerékpárral személyt szállítani akkor szabad, ha a jármű vezetője a 17. életévét betöltötte.

(10) A gyalog- és kerékpárúton a kerékpáros a gyalogos forgalmat nem akadályozhatja és nem veszélyeztetheti.

(11) Ha az út mellett, annak vonalvezetését követve kerékpárutat vagy gyalog- és kerékpárutat jelöltek ki, a **kétkerekű** kerékpároknak a kerékpárúton vagy a gyalog- és kerékpárúton **kell** közlekedni. **Ha a lakott területen** a nem főútvonalként megjelölt út mellett annak vonalvezetését követve kerékpárutat vagy gyalog- és kerékpárutat jelöltek ki és az úton kerékpár nyomot (158/k. ábra) **is** kijelöltek - ha a közúti jelzésekből más nem következik - a kétkerekű kerékpárok az úttesten is közlekedhetnek.

Elromlott jármű vontatása

(2) Kétkerekű motorkerékpárt, segédmotoros kerékpárt és kerékpárt vontatni, valamint ilyen járművel más járművet vontatni tilos.

1. számú függelék az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelethez

A rendeletben használt egyes fogalmak meghatározása a következő:

I. Az úttal kapcsolatos fogalmak

a) Út: a gyalogosok és a közúti járművek közlekedésére szolgáló közterület (közút), illetőleg magánterület (közforgalom elől el nem zárt magánút).

b) Járda: az útnak a gyalogosok közlekedésére szolgáló - az úttesttől szintkülönbséggel, kiemelt szegéllyel, vagy más látható módon elhatárolt - része; a gyalogút azonban nem járda.

c) Úttest: az útnak a közúti járművek közlekedésére szolgáló része.

d) A menetirány szerinti jobb oldal: az úttestnek az a része, amely - a menetirányt tekintve - az úttest útburkolati jellel megjelölt vagy képzeletbeli felezővonalától jobb oldalra esik. Egyirányú forgalmú úton és körforgalmú úton az úttest, továbbá osztottpályás úton a menetirányt tekintve jobb oldalra eső úttest teljes szélességében menetirány szerinti jobb oldalnak tekintendő.

f) Leállósáv: az útnak az úttesttel azonos szintben levő, attól útburkolati jellel elválasztott és útburkolattal ellátott része.

f/1. Kerékpársáv: az úttesten útburkolati jellel kijelölt - kerékpárosok egyirányú közlekedésére szolgáló - különleges forgalmi sáv.

g) Útpadka: az útnak az úttest mellett levő, útburkolattal el nem látott része.

h) Kerékpárút: jelzőtáblával kerékpárútként megjelölt út.

h/1. Gyalog- és kerékpárút: jelzőtáblával gyalog- és kerékpárútként megjelölt út, amelyen a gyalogos és a kerékpáros forgalom részére fenntartott útfelületet burkolati jellel és eltérő színű burkolattal is kijelölhető.

h/2. Kerékpáros nyom: az úttesten kerékpárt és nyilat mutató sárga színű burkolati jellel kijelölt útfelület.

h/3. Nyitott kerékpársáv: az úttesten útburkolati jellel kijelölt - kerékpár és különleges esetekben (az egymás mellett történő elhaladáshoz szükséges hely biztosítása érdekében) jármű egyirányú közlekedésére szolgáló - különleges forgalmi sáv.

n) Főútvonal: jelzőtáblával főútvonalként megjelölt út.

o) Gyalogút: **jelzőtáblával** gyalogútként megjelölt út, illetőleg olyan út, amely kizárólag a gyalogosok közlekedésére szolgál és az úttesttől tartós fizikai akadály (árok, korlát, kerítés, sövény, stb.) vagy két méternél nagyobb távolság választja el.

II. A közúti járművekkel kapcsolatos fogalmak

a) **Jármű: közúti szállító- vagy vontató eszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is.** A mozgáskorlátozottak közlekedésére szolgáló, emberi erővel tolt vagy hajtott kerekes szék és a gépi meghajtású kerekes szék - ha sík úton önerejéből 10 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes, továbbá a gyermekkocsi és a talicska - azonban nem minősül járműnek. Az ilyen eszközökkel közlekedő személyek gyalogosoknak minősülnek.

b) **Gépjármű: olyan jármű, amelyet beépített erőgép hajt.** A mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a segédmotoros kerékpár és a villamos azonban nem minősül gépjárműnek.

c) Gépkocsi: olyan gépjármű, melynek négy vagy több kereke van; a négy kerekű motorkerékpár azonban nem gépkocsi.

d) Személygépkocsi: személyszállítás céljára készült olyan gépkocsi, amelyben - a vezető ülését is beleértve - legfeljebb 9 állandó ülőhely van.

e) Autóbusz: személyszállítás céljára készült, elektromos felsővezetékhez nem kötött olyan gépkocsi, amelyben - a vezető ülését is beleértve - kilencnél több állandó ülőhely van.

i) Tehergépkocsi: a személygépkocsit, az autóbuszt, a trolibuszt és a vontatót kivéve minden gépkocsi.

j) Motorkerékpár: a külön jogszabályban L3e járműkategóriába sorolt kétkerekű oldalkocsi nélküli, L4e járműkategóriába sorolt oldalkocsival rendelkező jármű, továbbá a motoros tricikli.

l) Mezőgazdasági vontató: kerekes vagy lánctalpas kialakítású, legalább két tengellyel rendelkező, pótkocsi vontatására és/vagy mezőgazdasági, erdészeti feladatú berendezések, gépek vontatására, hordozására, tolására, működtetésére alkalmas, 25 km/óra sebességnél gyorsabban haladni képes jármű, mely teher- és személyszállításra is alkalmas lehet.

m) Lassú jármű: olyan jármű, amelyet beépített erőgép hajt és sík úton önerejéből 25 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes.

n) **Pótkocsi: olyan jármű, amely gépjárművel, mezőgazdasági vontatóval vagy lassú járművel történő vontatásra készült.** A legfeljebb 750 kilogramm megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsi: könnyű pótkocsi, az ennél nagyobb össztömegű pótkocsi: nehéz pótkocsi.

p) Járműszerelvény: gépjárműből, mezőgazdasági vontatóból vagy lassú járműből és hozzákapcsolt pótkocsiból (egyéb vontatmányból) álló, a forgalomban egy vezetővel, egységként résztvevő járműkombináció.

r) Segédmotoros kerékpár: a külön jogszabályban L1e járműkategóriába sorolt kétkerekű, L2e járműkategóriába sorolt háromkerekű jármű, továbbá az L6e járműkategóriába sorolt quad és mopedaútó.

r/1. **Kerékpár: olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti. A kerékpáron a kerékpárt nem hajtó**

személy is szállítható erre alkalmas ülésen. A kerékpáron utánfutó vontatására alkalmas berendezés helyezhető el.



III. A közúti forgalommal kapcsolatos fogalmak

a) **Vezető: az a személy, aki az úton járművet vezet, vagy állatot hajt (vezet). A segédmotoros kerékpárt és a kerékpárt toló személy nem minősül vezetőnek.** A gépkocsivezetés oktatása és az azt követő gyakorlati vizsga során vezetőnek az oktató minősül.

b) **Elsőbbség: továbbhaladási jog a közlekedés más résztvevőjével szemben. Azt a járművet, amelynek elsőbbsége van, az elsőbbségadásra kötelezett nem kényszerítheti haladási irányának vagy sebességének hirtelen megváltoztatására. Azt a gyalogost, akinek elsőbbsége van, az elsőbbségre kötelezett nem akadályozhatja és nem zavarhatja áthaladásában.**

c) **Előzés: járművel az úttesten azonos irányban haladó jármű melletti elhaladás.** Párhuzamos közlekedés esetében a különböző forgalmi sávokban folyamatosan haladó járművek egymás melletti elhaladása nem minősül előzésnek.

d) **Megállás: járművel a be- és a kiszálláshoz, vagy a folyamatos fel- és lerakáshoz szükséges ideig, illetőleg - ha a vezető a járműnél marad - egyéb okból legfeljebb 5 percig történő egy helyben tartózkodás.**

e) **Várakozás: járművel a megállásnál hosszabb ideig történő egyhelyben tartózkodás.**

f) **Lakott terület: a lakott terület kezdetét és végét jelző táblák közé eső terület.**

g) **Éjszaka: az esti szürkület kezdetétől a reggeli szürkület megszűnéséig terjedő időszak.**

h) **Korlátozott látási viszonyok: az átlagos látási viszonyoknak felhősödés, köd, eső, hóesés, porfelhő vagy más ok miatt előállt jelentősebb korlátozottsága.**

i) **Mobil rádiótelefon: a közcélú mobil rádiótelefon szolgáltatás igénybevételére alkalmas készülék (végberendezés).**

Mint köztudomású nem szabad kézben tartott mobiltelefonnal vezetni . De nem minden járművön :

3.§ (2) A gépkocsi vezetője menet közben kézben tartott mobil rádiótelefont nem használhat. A kétkerekű, továbbá gépkocsinak nem minősülő háromkerekű jármű vezetője menet közben - ideértve a forgalmi okból történő megállást is - kézben tartott mobil rádiótelefont nem használhat.

Mi következik ezekből :

- *.a gépkocsivezető 3 órája fő a tűző napon a dugóban , de nem telefonálhat haza , mert az forgalmi okból történő megállásnak számít....*
- *,két és háromkerekű járműveken **tilos mobilozni** , így **a kerékpárokon** , a kézikocsikon (!) **is***
- *a négykerekű , gépkocsinak nem minősülő járműveken (összes kvad , mopedautó (L6e , L7e) mezőgazdasági vontató (traktor) , lassú jármű esetében **megengedett** , ugyanígy **a bringóhintón is***
- *legszebb a lovaskocsi , mert ha kétkerekű (homokfutó , sulky) akkor tilos , de a négykerekűekről már lehet telefonálni ...*