

info@kerekpárosmiskolc.net



KERÉKPÁROS  
MISKOLC

www.kerekpárosmiskolc.net

II GRASSO.hu  
grafika | dekor | nyomda | web | foto



Kétirányú kerékpáros közlekedés  
egyirányú utcákban



## **Bevezetés**

Kerékpározás közben nincs károsanyag-kibocsátás. A kerékpározás nem kelt zajt. A kerékpározás egészségesen tart. Aki kerékpárral jár bevásárolni, a helyi kereskedők megmaradását támogatja, élénkíti a helyi gazdaságot.

A kerékpárosok részarányának növekedésével valójában még a városi autózás lehetőségei is javulnak: azok ugyanis, akik autóról biciklire váltanak, nem vesznek igénybe parkolóhelyeket a zsúfolt belvárosban, és kerékpárjukkal az úttesten is sokkal kisebb helyet foglalnak el, mintha autóval közlekednének. Márpedig a belvárosban szabad útfelületből és szabad parkolóhelyből mindig kevés lesz.

A kerékpáros közlekedés fejlődésének előmozdítására szolgáló egyik legáltalánosabb megoldás, amikor a kerékpárosokat kiveszik az egyirányúsítás alól. Hiszen alaposabban átgondolva kiderül, hogy az egyirányú forgalmú utak jelentős részénél valójában semmi sem indokolja, hogy ennek hatálya a kerékpárosokra is kiterjedjen, az egyirányúsítás céljai akkor is teljesülnek, ha ez a korlátozás a kerékpárosokra nem vonatkozik.

Látni fogjuk, hogy a világ fejlett országaiban ma már teljesen természetes ez a forgalmi rend – és ez nyilván nem véletlen.

Miskolc több évtizedes lemaradását kezdte el bepótolni ezen a téren, amikor 2011-ben több egyirányú utcát is megnyitott kétirányú kerékpározásra. Ezzel nem csupán a kerékpárosok kaptak (és kapnak egyre újabb utcákban) új lehetőséget, hanem minden miskolci közlekedő: mindannyian bizonyíthatjuk, hogy tudunk civilizált, európai módon közlekedni, tudunk és akarunk odafigyelni egymásra a forgalomban.

Ez a tájékoztató részletesen bemutatja a kerékpárosok számára mindkét irányból átjárható egyirányú utcák témakörét. A megfelelő fejezetekben idézzük a KRESZ [többször módosított 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól] vonatkozó előírásait.



## 1. Így kezdődött

### 1.1. Röviden az egyirányú forgalmú közlekedési rendről

Az egyirányú utcák elvét már a rómaiak is ismerték. Az első újkori egyirányú utcát 1617 augusztusában Londonban vezették be.

A modern városi közlekedésben egyirányú forgalmú utak kijelölésére több okból is sor kerülhet. Ilyen okok:

- a forgalom folyamatosságának biztosítása nagy forgalmú, de kis használati szélességű utakon,
- a gépjármű-közlekedés fenntartása szűk utcákban, ahol a szemből jövő gépkocsik számára nem elegendő a hely,
- az átmenő forgalom kizárása (forgalomcsillapítás, ilyenkor a kijelölt forgalmi irányt szakaszosan változtatják),
- parkolósávok kialakítása.

### 1.2. Az egyirányú utcákban való kétirányú kerékpáros közlekedés kezdetei

Az egyirányú forgalmú utakon a kijelölt iránnyal szemben való haladás tilalma – a gyalogosok kivételével – klasszikusan általában minden közlekedőre vonatkozott.

Csak hogy a kerékpáros közlekedés nem okoz forgalmi torlódást és nem károsítja a környezetet, a kerékpárok tárolása nem igényel külön forgalmi sávot, ezért az egyirányú utcák kialakításának indokai nem értelmezhetők a kerékpárosokra.

Ugyanakkor a kerékpározás érzékeny a kerülőutakra, az egyirányú utcák kerékpáros kétirányúsítása részben ezért is hatékony eszköz egész lakóövezetek, összefüggő belvárosi területek kerékpárral való, kerülőutaktól mentes átjárhatóságának megoldására.

A közlekedés biztonságát növeli, hogy ezáltal a kerékpárosok a fő közlekedési utakkal párhuzamos kisebb jelentőségű (és forgalmú) egyirányú utcákban tudnak közlekedni.

Az egyirányú utcák kétirányú kerékpározás előtti megnyitása kíméli a város pénztárcáját is: nyilvánvalóan olcsóbb megoldás, mintha külön kerékpárutakat kellene építeni.





Egyebek között ezekkel magyarázható, hogy Nyugat-Európában már bő két évtizede bevált gyakorlat az egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom előtt: a szomszédos Ausztriában például az StVO (=az ottani KRESZ) 1983-tól biztosítja ezt a lehetőséget. Németországban a kilencvenes évektől kezdték megnyitni az egyirányú utcákat, de az igazi lökést az StVO 1997-es módosítása adta a folyamatnak. Az osztrák példánál maradva, ott már az ezredfordulóra meglehetősen elterjedtté vált ez a forgalmi rend: Salzburgban például 2000-re a város 64 egyirányú utcájának 2/3-a volt megnyitva kétirányú kerékpározásra. Azóta ez a tendencia csak tovább folytatódott.

Emellett a forgalmi rend mellett Belgium talán még a más országokban szokásosnál is komolyabban elkötelezte magát. Az ottani szabályok – a tapasztalatok alapján – fokozatosan bővítették a kijelölés lehetőségeit. 1991-től volt alkalmazható ez a forgalmi rend, az első (kedvező) tapasztalatok alapján 1998-ban először miniszteri körlevél ajánlotta alkalmazását, majd 2004. július 1-jétől rendeletileg tették kötelezővé minden olyan egyirányú utcában, ahol a pályaszélesség meghaladja a 3 métert és az engedélyezett sebesség nem több 50 km/h-nál. Érdekes még, hogy 2002-től a korábbi 3 méterről 2,6 m-re csökkentették a kerékpáros kétirányúsításhoz szükséges legkisebb útpálya-szélességet (2,6-3 m között azonban nem kötelező, hanem csak lehetőség a kijelölés).



### 1.3. Példák külföldről és itthonról

Kerekpárosok számára mindkét irányból átjárható egyirányú utcák külföldön





Különösen a bal oldali képen látszik jól, hogy az ellenirányú kerékpárosokat egy forgalmi sáv szélességű egyirányú utcába is beengedik (Grenoble).











*Autó és szemből érkező kerékpáros találkozása szűk egyirányú utcában*

*Forrás: ARGUS (Arbeitsgemeinschaft Umweltfreundlicher Stadtverkehr, Wien, = Munkaközösség a Környezetbarát Városi Közlekedésért)*

*Autós és szemből jövő kerékpáros találkozása 1.*

Mindketten jól látják egymást, föl tudnak készülni az egymás melletti elhaladásra.



*Autós és szemből jövő kerékpáros találkozása 2.*

Autós és kerékpáros egyaránt csökkenti a sebességét, és lehetőség szerint mindketten jobbra húzódnak.

A mintegy félméternyi oldaltávolság az egymás melletti biztonságos elhaladáshoz a kis sebesség mellett tökéletesen elegendő.



*Autós és szemből jövő kerékpáros találkozása 3.*

Miután elhaladtak egymás mellett, mindketten azon a nyomon folytatják útjukat, amelyen a találkozás előtt haladtak.



Néhány hazai példa egyirányú forgalmú utak kerékpáros kétirányúsítására  
(Szeged, ill. Újpest)



## 2. Honnan tudja a kerékpáros, hogy behajthat-e egyirányú forgalmú útra a gépjárművek számára kijelölt forgalmi iránnyal szemben?

Egyirányú forgalmú útra a gépjárműforgalom irányával ellentétes irányból behajtani akkor szabad, ha ezt a közút kezelője a *Behajtani tilos* jelzőtábla alatt elhelyezett *Kivéve kerékpár* kiegészítő táblával engedélyezi.

Ez az engedély csak a kerékpárosokra vonatkozik, más járművek behajtása ebből az irányból tehát továbbra is tilos.

**Fontos:**

Kerékpárral sem szabad a *Behajtani tilos* táblánál behajtani, ha a tábla alatt nincs *Kivéve kerékpár* kiegészítő tábla.



*Jogi háttér (KRESZ):*

14. § (1) A járművek forgalmát tiltó vagy korlátozó jelzőtáblák:

- a) „Jobbra bekanyarodni tilos” (27. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésben jobbra bekanyarodni tilos;
- b) „Balra bekanyarodni tilos” (28. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésben megfordulni és balra bekanyarodni tilos;

...

n) „Mindkét irányból behajtani tilos” (40. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az útra mindkét irányból tilos behajtani;

...

z) „Behajtani tilos” (53. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az egyirányú forgalmú útra ebből az irányból behajtani tilos.

...

(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.



### 3. Honnan tudják az egyirányú forgalmú úton közlekedő járművek vezetői, hogy szembejövő kerékpárforgalomra is kell számítaniuk?

Azokban az egyirányú utcákban, ahol a kerékpárosokat a kijelölt forgalmi iránnyal ellentétes irányból is beengedik, a kijelölt forgalmi irányban az *Egyirányú forgalmú út* jelzőtábla alatt *Kétirányú kerékpáros forgalom* kiegészítő táblát helyeznek el.

Ez a kiegészítő tábla nagyon fontos, hiszen a kijelölt forgalmi irányban haladó járművek vezetőinek a kiegészítő táblát látva tudniuk kell, hogy szemből jövő kerékpáros forgalomra kell számítaniuk.



*Ezt mondja a KRESZ:*

17. § (1) A tájékoztatást adó jelzőtáblák a következők:

- ...
- b) „Egyirányú forgalmú út” (104-105. ábra);
- ...
- (3) Ha az „Egyirányú forgalmú út” jelzőtáblák (104. és 105. ábra) alatt elhelyezett kiegészítő táblán (105/a. ábra) autóbust és/vagy kerékpárt mutató ábra jelenik meg:
  - a) az úttesten kijelölt kerékpársávon, ennek hiányában az úttest jobb széléhez húzódva a kerékpáros,
  - ...
  - 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.

Egyirányú utcákban a *Behajtani tilos* jelzőtábla és az alatta elhelyezett *Kivéve kerékpár*, valamint az *Egyirányú forgalmú út* és alatta elhelyezett *Kétirányú kerékpáros forgalom* kiegészítő tábla **együttesen** jelzi a kétirányú kerékpározást engedélyező forgalmi rendet. Ismeretük ezért mind a kerékpárosok, mind az autósok számára nélkülözhetetlen.



#### 4. Hogyan jelzik az egyirányú utcába bekanyarodni szándékozóknek, hogy behajtás után szemből kerékpárosokra kell számítaniuk?

Táblázási változatok: a következőkben az egyirányú forgalmú utat megközelítő járművezető (lehet kerékpáros, vagy autós) nézőpontjából mutatjuk be a közúti jelzések alkalmazásának leggyakoribb módjait.

A bemutatott példákban az egyirányú forgalmú út kijelölt forgalmi iránya a balról jobbra tartó irány. Ha az ellenkező irány lenne a kijelölt, akkor a *Kötelező haladási irány*, illetve a *Balra/Jobbra bekanyarodni tilos* jelzőtáblák ellentett irányú nyilat mutató változatai szerepelnének, egyebekben a táblázás megegyezik. A táblázás kiegészülhet pl. megállást tiltó, vagy sebességet korlátozó táblákkal.

a) Egyenrangú utak keresztezése

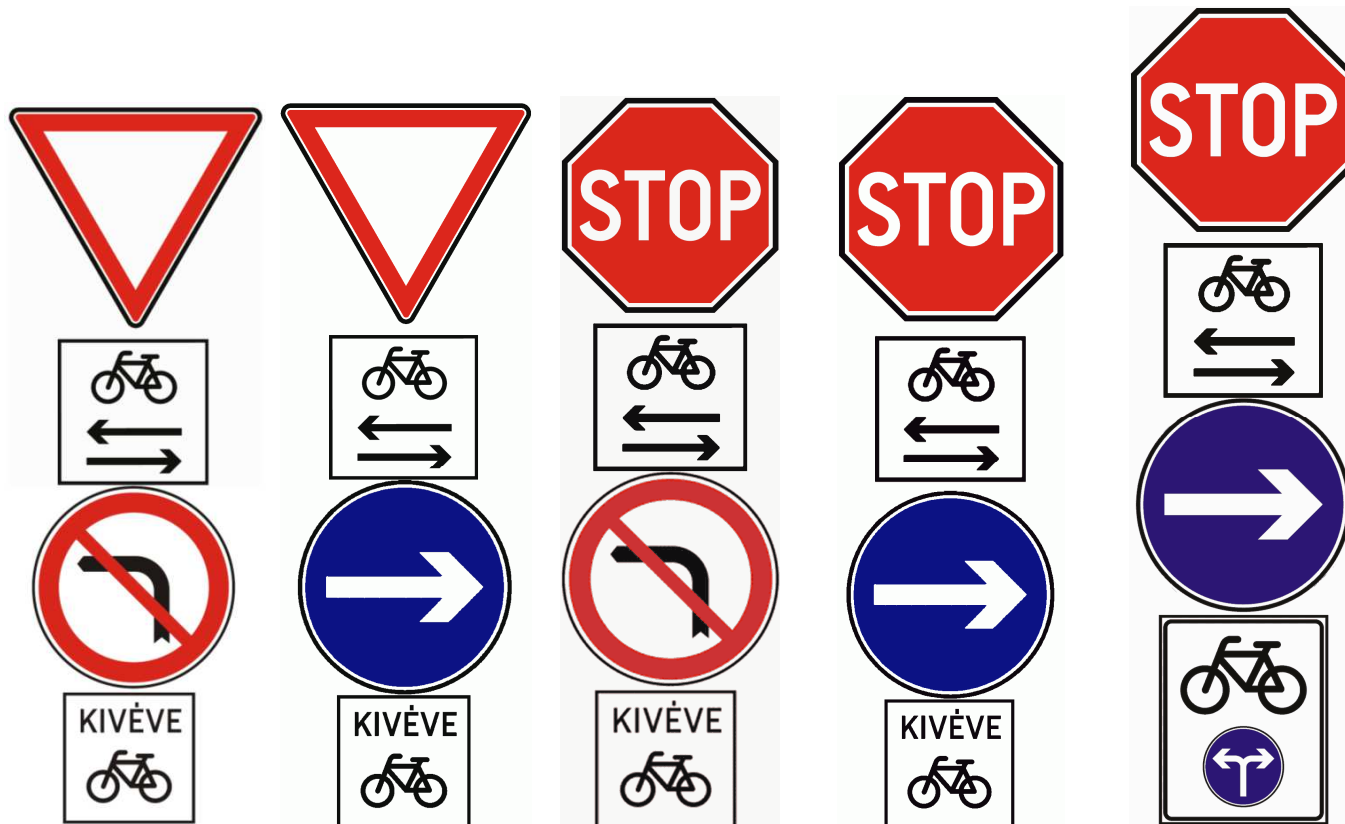


vagy: táblázás nélkül

b) A keresztező útnak elsőbbsége van az egyirányú forgalmú úttal szemben



c) Bekanyarodás előtt elsőbbséget kell adni az egyirányú forgalmú úton haladók számára



**5. Hol haladhat a gépjárműforgalom irányával szemben közlekedő kerékpáros az egyirányú forgalmú úton?  
Hogyan haladhat el egymás mellett autó és szemből érkező kerékpár?**

Alapszabály, hogy a kerékpárosnak **mindig** a saját menetiránya szerinti jobb oldalon kell közlekednie.

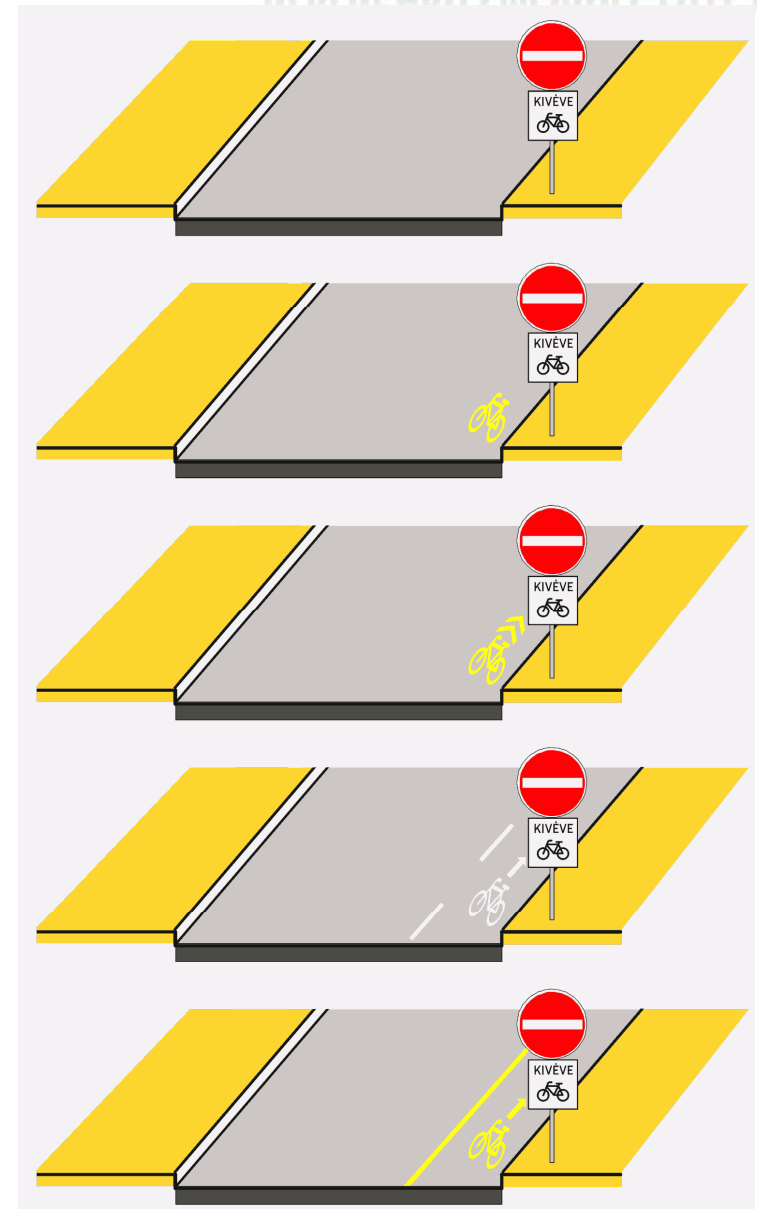
Ez azt is jelenti, hogy a kijelölt forgalmi irányban haladó járművek vezetői mindig a bal kezük felől számítanak szemből jövő kerékpárosokra.

A jogszabályok, útügyi műszaki előírások és a helyi adottságok szerint a gépjárműforgalommal szemben haladó kerékpárosok által igénybe vehető útfelület:

- vagy nincs külön kijelölve burkolati jellel,
- vagy az úttestre felfestett sárga színű kerékpárjelek (a szükséges helyeken útirányjelző nyilakkal kiegészítve) pozícionálják a kerékpárost,
- vagy kerékpáros nyom burkolati jelek jelzik a kerékpáros számára ajánlott haladási nyomot,
- vagy fehér színű szaggatott vonallal jelölt nyitott kerékpársáv jelöli ki, hogy hol kell közlekedni (ezt a vonalat mind a kerékpárral, mind autóval át szabad lépni a KRESZ-ben előírtak szerint),
- vagy sárga színű folytonos vonallal jelölt kerékpársávban kell haladni (ennek a vonalnak az átlépése tilos, ahol bármely okból biztosítani kell, hogy a vonal átléphető legyen, a felfestés szaggatott).

A lehetséges megoldásokat a szemközti ábra a fenti felsorolás sorrendjében mutatja be.

**Az egyirányú utcák kétirányú kerékpáros használata a közlekedők együttműködésének elvén alapul.**



A sebességet autósoknak és kerékpárosoknak egyaránt úgy kell megválasztania, hogy biztonságosan tudjanak közlekedni, és a többi közlekedőben ne keltsen félelmet a sebességük.

Ha szemből olyan jármű jön, ami nem – vagy csak nehezen – férne el, a közlekedők félrehúzóddással, szükség szerint megállással segíthetik egymás továbbhaladását. Segítsük egymást, figyeljünk oda a másokra!

*Ezt mondja a KRESZ:*

17. § (1) A tájékoztatást adó jelzőtáblák a következők:

...

(3) Ha az „Egyirányú forgalmú út” jelzőtáblák (104. és 105. ábra) alatt elhelyezett kiegészítő táblán (105/a. ábra) ... kerékpárt mutató ábra jelenik meg:

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

...

c) ... a jelzőtáblán megjelölt iránnyal szemben közlekedhet.

18. § (1) Az útburkolati jelek:

...

(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.

...

(9) Az úttesten, burkolati jellel kijelölt kerékpáros nyom (158/k. ábra) jelzi a kerékpárosok részére az úttesten történő haladásra ajánlott útfelületet. Az így megjelölt úttesten fokozottan számolni kell kerékpárosok közlekedésével.

(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.

...





25. § (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.

...

(3) ... 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.

...

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 hátramenettel kell lehetővé tenni. Hátramenni azzal a járművel kell, amellyikkel 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.



## 6. Egyirányú utcából balra kanyarodó autós és szemből érkező kerékpáros viszonya



Ez az egyirányú utcákban való kétirányú kerékpározás egyetlen olyan kérdése, amely jogilag sajnos egyelőre rendezetlen.

A KRESZ módosításánál ugyanis nem vették figyelembe, hogy a 31. § rendelkezései egymással ellentmondásban vannak.

A fejezet címében szereplő forgalmi helyzetben ugyanis:

- az autós akkor jár el jogkövető módon, ha a menetiránya szerinti bal oldalra húzódik a kanyarodásra való fölkészülés során,
- ám ha a szemből érkező kerékpáros jogszerűen él a részére a jogszabályban biztosított elsőbbségével, és jogkövető módon a menetiránya szerinti jobb szélén halad, akkor nekiütközik a kanyarodni készülő autónak.

Bár eddig ez a kérdés a gyakorlatban sem külföldön, sem Magyarországon nem vezetett balesetekhez, tisztázni szükséges.

A problémát a gyakorlatban a közútkezelő szakemberei oldhatják fel azzal, hogy egyfajta mesterséges bal szél alakítanak ki a kereszteződés előtt úgy, hogy az út tényleges széle és e mesterséges szél között egy kerékpár biztonságos elhaladásához szükséges hely maradjon.



Nem új találmányról van szó, kerékpáros bejárati kapunak nevezik, és külföldön már régóta sikeresen alkalmazzák.

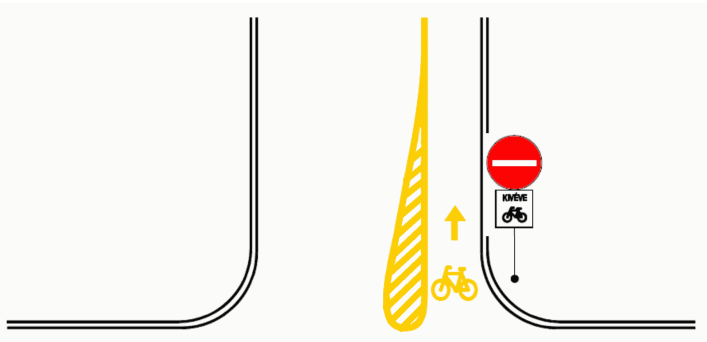
*Képek forrása:*

Meschik, M.: Führt die Förderung des Radverkehrs gegen die Einbahn?  
Wien, 2003



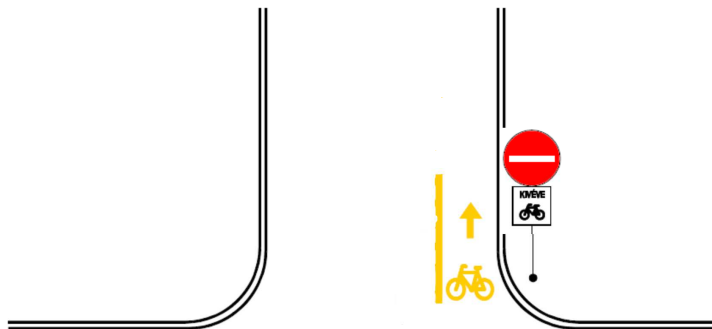
Kétféle kaput ismerünk:

a) Kerékpáros bejárati kapu



Olyan kereszteződésekben festik fel, ahol az úttest szélessége elegendő arra, hogy a gépkocsi és a kerékpár mellett még a forgalom elől elzárt terület is elférjen.

b) Egyszerűsített kerékpáros bejárati kapu



Olyan kereszteződésekben festik fel, ahol az úttest nem elég széles ahhoz, hogy a gépkocsi és a kerékpár mellett még a forgalom elől elzárt terület is elférjen, vagy a forgalom annyira csekély, hogy elegendő ez a megoldás is.



A kerékpáros bejáratú kapu lehetővé teszi, hogy:

- az egyirányú utcába a szemből érkező és egyenesen behaladó kerékpáros élhessen az egyirányú utcából balra kanyarodni szándékozó járművel szemben élvezett elsőbbségével,
- az egyirányú utcából érkező jármű szabályosan a felfestett forgalom elől elzárt területig, illetve sárga vonalig történő balra húzódással úgy tud szabályosan felkészülni a balra kanyarodáshoz, hogy közben elsőbbséget ad a szemből érkező és az egyirányú utcába a kijelölt forgalmi iránnyal szemben behajtó kerékpárosnak.

*Ezt mondja a KRESZ:*

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

...

b) útburkolati jelek hiányában

...

- balra bekanyarodás esetében az úttest felezővonalára mellé, illetőleg osztottpályás és egyirányú forgalmú úton az úttest bal szélére köteles - az útkereszteződés előtt kellő távolságban - besorolni.

...

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

...

c) balra bekanyarodó járművel

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

... részére.



### **7. Megállás, parkolás az úttest gépjárművek számára kijelölt menetiránya szerinti bal oldalon**

Az autók parkolósávjától igyekezzünk kb. 1 méter távolságban kerékpározni, hogy védve legyünk az esetleg hirtelen ránk nyitott ajtóktól! Ha ezt a gépjárműforgalom nem teszi lehetővé, akkor haladjunk lassabban, és figyeljük a parkoló autókat.

*Ezt mondja a KRESZ:*

40. § (1) Járművel megállni - ha közúti jelzésből vagy a (2)-(5) bekezdés rendelkezéséből más nem következik - csak az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan, egy sorban szabad. A megállást irányjelzéssel jelezni kell.

...

(2) Egyirányú forgalmi úton az úttest bal szélén - ha közúti jelzésből más nem következik - akkor szabad megállni, ha a jármű mellett az úttest jobb széléig mérve legalább 5,5 méter szélességű hely marad.



## 8. Mi a teendő útkereszteződésekben?

Alapszabály, hogy nincs (speciálisan erre a helyzetre vonatkozó) szabály. Azaz mindig a KRESZ (remélhetőleg) jól ismert szabályait kell megfelelően alkalmazni ezekben a helyzetekben is.

Először egy nagyon fontos szabály, azután pedig nézzük őket sorjában!

*Ezt mondja a KRESZ:*

28. §

...

(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.

### 8.1. Ha a kereszteződés forgalmát nem szabályozzák jelzőtáblák

A továbbhaladás sorrendjét a jobbkéz-szabály dönti el.

Nem a járművek mérete határozza meg az elsőbbséget, hanem az, hogy egymáshoz viszonyítva milyen irányból érkeznek a kereszteződésbe.

A szabály alkalmazása minden közlekedőtől nagy figyelmet kíván.

Egyelőre szokatlan, újszerű az, ha egyirányú utcából a kijelölt forgalmi iránnyal ellentétes irányból érkezik kerékpár a kereszteződésbe. Fontos, hogy kerékpárosok és autósok is egyaránt emlékezzenek a szabályra!

Pontosan a dolog újszerűsége miatt, ahol ilyen forgalmi rend van, az ellenirányból jobb felől érkező kerékpárosok védelme érdekében annak ellenére is célszerű kihelyezni az *Egyenrangú utak kereszteződése* jelzőtáblát (a kerékpárosokra utaló kiegészítő táblával), hogy az a vonatkozó miniszteri rendelet melléklete (JETSZ) nem írja elő.



*Ezt mondja a KRESZ:*

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

a) a jobbról érkező minden jármű ...  
részére.

### *8.2. Ha a kereszteződésben jelzőtáblák mutatják a forgalmi rendet*

Ilyen esetekben a követendő magatartás egyértelmű, hiszen mutatják a táblák.

Érdemes fölhívni a figyelmet arra, hogy a jelzőtáblákat mindig gondosan figyeljük meg, hiszen a kiegészítő táblák alapvetően befolyásolják a kereszteződésben követendő magatartást!

*Ezt mondja a KRESZ:*

28. § (1) ...

...

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

...

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;

...

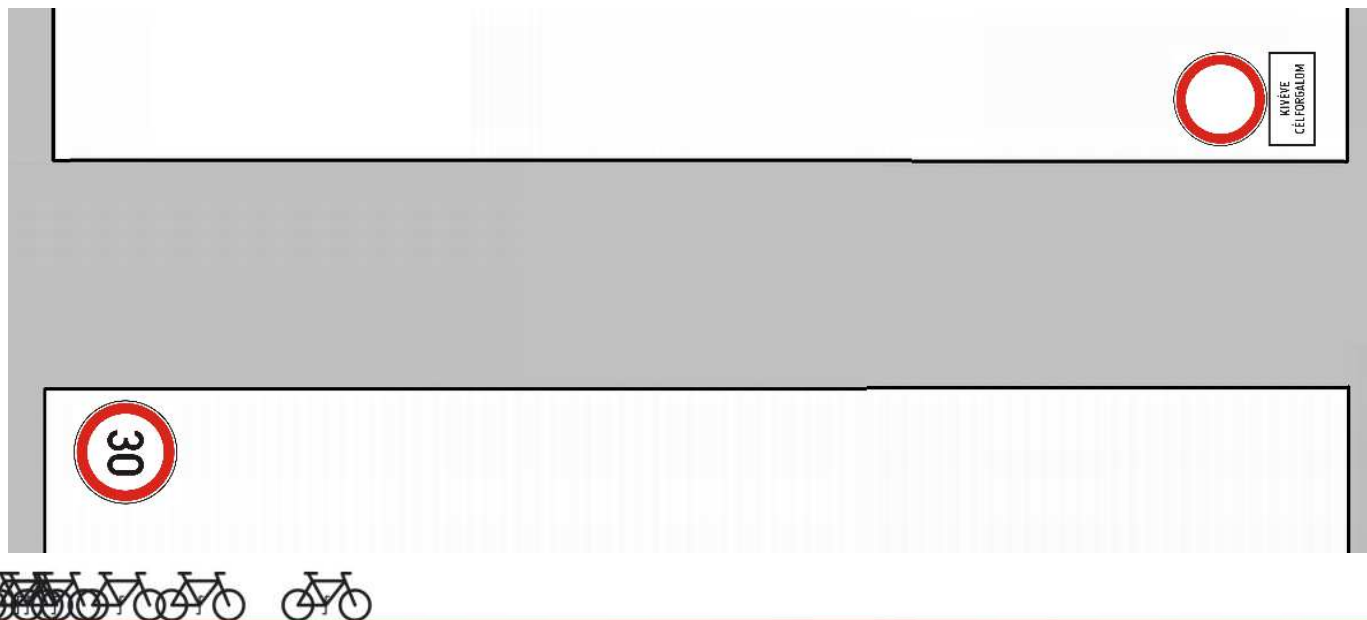


## 9. Nem valódi egyirányú utcák

A nem valódi egyirányú utca fogalma nem szerepel a magyar KRESZ-ben, magát a fogalmat a biztonságos közlekedéshez talán nem is szükséges ismerni, azonban, hogy megértsünk néhány furcsának tűnő táblázást, mégis érdemes megismerkedni vele.

Miskolcon is találkozhatunk ilyennel pl. a Huba utca északi (a Leventevezér és az Álmos utca közötti) szakaszán, vagy a várnál, a János utcában. A hamis egyirányú utca egyik végén hiányzik az *Egyirányú forgalmú út* tábla, a másik végén viszont vagy kihelyezik a *Behajtani tilos* jelzőtáblát, vagy pl. *Kötelező haladási irány* jelzőtábla alkalmazásával tiltják meg az utcába ebből az irányból történő behajtást. Az ilyen utcán belül azonban a gépjárművek megfordulását nem tiltja semmi, így tehát a megforduló, vagy kapubejárókból kihajtó gépjárművek mindkét irányban közlekedhetnek.

A nem valódi egyirányú forgalmi rendet az ábra a Huba utca példáján mutatja be. (A Huba és az Álmos utcák kereszteződésében éveken át rendszeresen fordultak elő balesetek, de a nem valódi egyirányú forgalmi rend bevezetése óta gyakorlatilag nem történik baleset.)





### 10. De nem fognak a kerékpáros kétirányúsítás miatt megszorodni a balesetek?

A válasz egyértelmű és határozott: nem.

A világ nagyon sok országának nagyon sok városában alkalmazzák ezt a forgalmi rendet, és sehol sem figyelték meg, hogy emiatt nőtt volna a balesetek száma.

Vajon miért nem tartják veszélyesnek sem a tapasztalt szakemberek, sem a tapasztalt kerékpárosok ezt a forgalmi szituációt?

Leginkább azért, mert a szembejövő találkozó járművezetők (autós és kerékpáros) már messziről jól látják egymást, **szemkontaktust** tudnak tartani, és mindkettőjüknek módja van arra, hogy reagáljanak egymás cselekvésére.

Figyeljük meg, hogy egy átlagos autó **bal** szélső pontja (a visszapillantó tükör) kb. 60 cm-re van a vezető fejének síkjától. Az átlagos kerékpár **bal** szélső pontja (kormányvég) 30-35 cm-re van a kerékpáros fejének síkjától. A távolság tehát alig 25-30 cm-rel kisebb. Az egymás melletti biztonságos elhaladáshoz szükséges oldaltávolságot autós és kerékpáros hasonlóan becsli, a járművek találkozása ráadásul mindkettőjük számára könnyen áttekinthető.

A kerékpár(os) esetében ugyanez a távolság a **jobb** oldalon is ugyanennyi (bár ennek nincs jelentősége).

Az autó **jobb** oldali visszapillantó tükre viszont legalább kétszer akkora távolságra van a vezető fejétől, mint a bal oldali.

Ezért az autós számára a kerékpáros megelőzéséhez szükséges biztonságos oldaltávolság helyes megválasztása – különösen szűk forgalmi sáv esetén – sokkal nehezebb feladat, és gyakran kritikus helyzetet idézhet elő.

Így tehát éppen fordítva van, mint sokan gondolnák: a gépjárművek menetirányával szemben haladó kerékpáros helyzete a biztonságosabb, nem pedig a gépjárművekkel azonos irányban haladóé.

Nálunk még újszerű ez a forgalmi rend, így hazai kutatások egyelőre sem a biztonságát, sem a veszélyességét nem támasztották alá. Miután külföldön nagyobb múltra tekint vissza, és számos vizsgálat igazolta veszélytelenségét. Most egy 2002-es német kutatás eredményeiből idézünk<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Alrutz, Angenendt, Draeger, Gündel: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. In: Straßenverkehrstechnik, 6/2002





A vizsgálatban 669 egyirányú utca baleseti helyzetét elemezték. Ezeknek több mint 80 %-ában a vizsgált 3-4 éves időszakban egyáltalán nem történt baleset. A balesetek gyakorisága az egyirányú utcákban egyébként is kisebb volt, mint általában, de a kerékpáros kétirányúsítás után enyhén még csökkent.

Megfigyelték, hogy a kerékpáros kétirányúsítás hatására csökkent a járdázók száma, emiatt csökkentek a gyalogos-kerékpáros érintettségű balesetek is.

Különösen figyelemre méltó, hogy a 17 év alatti korosztály részaránya az ellenirányú kerékpáros és autós közötti balesetekben lényegesen csökkent a kerékpáros kétirányúsítás következtében.





## Kétirányú kerékpáros közlekedés egyirányú utcákban Részletes tájékoztató, 2., javított kiadás Miskolc, 2012.

Készült az első miskolci bringás kétirányúsítások alkalmából 2011-ben összeállított első kiadás alapján

*Kiadja:*

Kerékpáros Miskolc Egyesület

[info@kereparosmiskolc.net](mailto:info@kereparosmiskolc.net)

(06-30) 951-67-17

*Összeállította:*

Kunhalmi Zoltán

*Grafika:*

Vascsák Roland

*Fényképek:*

Bencze-Kovács Virág

és

Magyar Kerékpárosklub archívuma

*Címlapfotó:*

Kunhalmi Zoltán

