

## Kerékpárosok

A kerékpáros közlekedés egyre népszerűbb, nem csak Európában, hazánkban is. Kerékpárral közlekedni olcsóbb, nem károsítja a környezetet, egészséges is, és főleg a nagyobb városokban gyorsabb előrejutást tesz lehetővé a dugókban araszoló gépjárművekhez képest. A pozitív jellemzők mellett a kerékpárt használók egy része nem veszi tudomásul azokat a kötelezettségeket és ezek elhanyagolásából fakadó veszélyeket, amelyek a két keréken közlekedőkre, így rájuk is vonatkoznak.

A kerékpáros a védtelen közlekedők csoportjába tartozik, így elvárható lenne, hogy a saját biztonsága érdekében minden biciklista be- és tiszteletben tartsa a rá vonatkozó írott és íratlan szabályokat. Sajnos ez nem így van. Az idei első hét hónap baleseti statisztikája szerint soha nem látott mértékben megnövekedett a kerékpárosok által okozott balesetek száma és aránya. A vizsgált időszakban 1084 személyi sérüléses balesetet okoztak kerékpárral, ez az összes bekövetkezett eset 13 százaléka. Az összes balesetet okozó közül csak a személygépjárművek vezetői képviselnek magasabb, 58 százalékos arányt, de a forgalomban betöltött részarányuk is a legmagasabb. **A kerékpárosok több balesetet okoznak, mint az évente több százezer kilométert futó kamionok és autóbuszok vezetői összesen!**

A kerékpár vezetéséhez semmilyen engedély, vizsgakötelezettség nem szükséges, ez azonban nem jelenti azt, hogy a kerékpáros figyelmen kívül hagyhatja a rá vonatkozó KRESZ és egyéb előírásokat. Sokan még azzal sincsenek tisztában, hogy a kerékpár jármű, így a vezetője járművezető, annak minden kötelezettségével és felelősségével együtt.

A kerékpárok közlekedésére is jellemzőek tipikus szabálysértések és az ebből fakadó balesetei veszélyhelyzetek. Azonban érdemes és különbséget is kell tenni a városok és a vidéki utak kerékpározási rossz szokásai között. Szeptemberben kezdődik a tanév, a munkahelyekre is visszatérnek a nyári szabadságról, így amíg az időjárás engedi, számítani kell a kerékpáros-forgalom intenzív emelkedésére.

A vidéki, jellemzően lakott területen kívüli kerékpározás önmagában is rejt magában veszélyeket, hiszen ott, ahol nincs kiépített kerékpárút, a lassú,

bizonytalan mozgású kerékpár és a nagy sebességgel haladó gépjárművek azonos felületen közlekednek. Fontos, hogy a gépjárművek vezetői a kerékpár kikerülésénél kellő oldaltávolságot tartsanak. Ezt azonban csak akkor tudják megtenni, ha észreveszik az út szélén kerekezőt. A kerékpáros megfelelő észlelhetősége életet menthet. Mégis sok biciklin a legalapvetőbb kötelező felszerelések, így a világító és fényvisszaverő eszközök sem találhatóak meg, nem is beszélve az éjszaka és rossz látási viszonyok között a lakott területen kívül kötelezően viselendő fényvisszaverő mellényről vagy ruházatról.

Az egyik közös pont a vidéki és nagyvárosi kerékpározás között sajnálatos módon az ittasság markáns megjelenése. A statisztika szerint minden negyedik balesetet okozó kerékpáros ittasan vett részt a forgalomban, ami ijesztően magas arány. Sajnálatos módon, a tavalyi évben liberalizáción esett át a kerékpárosok ittas vezetésének szabályozása. Szigorú feltételek mellett, de mellékutakon, 0,5 ezrelék légalkohol szintig engedélyezett alkohol fogyasztása után kerékpárra ülni. Úgy tűnik, ezt a szabályozást sokan továbbgondolták, és úgy hiszik, hogy komoly ittasság mellett, akár főútvonalon is lehet kerékpározni. A fővárosban, bizonyos időszakokban, jellemzően az esti órákban minden második megállított és ellenőrzött kerékpáros ittasan vezeti járművét. Ez megengedhetetlen és a többi közlekedőre is veszélyes.

A városi kerékpáros közlekedésben gyakorta tapasztalható, hogy a biciklisták a rájuk vonatkozó szabályokat nem ismerik, nem tartják be vagy félreértelmezik azokat. Ennek tipikus példája az egyirányú utcákban történő, a forgalommal szemben való közlekedés. Ezt a kerékpáros csak akkor teheti meg, ha a behajtani tilos jelzőtábla alatt ezt kiegészítő tábla megengedi! Erre az út másik végén az autósokat is figyelmeztetik, így azok számíthatnak a szembe jövő kerékpárra. Máskülönben könnyen gázolós baleset okozójává válhat a biciklista.

Jellemző a járdán való kerékpározás is. Ez különösen veszélyes, hiszen kerékpárral is súlyos sérüléseket lehet okozni a gyalogosoknak, illetve az udvarról, kocsiból kihajtó autósok komoly sérüléseket okozhatnak a felelőtlen bicikliseknek. Az, hogy az adott útszakaszon nagy a forgalom, még nem jelentheti azt, hogy kerékpárral a járdán, a gyalogosok között cikázva kellene közlekedni. Itt a helyes magatartás az lenne, ha a kerékpáros leszállva járművéről, tolná azt. Ott, ahol gyalogos és kerékpárutat is kijelöltek, a

kerékpáros fokozott óvatossággal, és legfeljebb 20 km/órás sebességgel tekerhet.

A gépjárművek között cikázni is tilos biciklivel. A 2010-ben módosított KRESZ jogszabály mindössze annyit enged meg, hogy a kerékpáros a gépjárműsor mellett, jobb oldalon haladhat el és csak akkor, hogyha a gépjárműveket nem akadályozza a kanyarodásban, vagy haladásukban. Sajnos a városi kerékpározásra is jellemző, hogy a járműveken nem találhatóak meg az alapvető kötelező felszerelések sem, így az első-hátsó világítás, a prizmák vagy a csengő. A városi forgalomban is elengedhetetlen a látni és látszani elv figyelembe vétele. A kerékpár kis felületű jármű, az autók nehezebben veszik észre.

A kerékpározás az egyre zsúfoltabb és gépjárművel egyre nehezebben járható városokban támogatandó és a fenntartható fejlődés egyik alapja. De mindez csak akkor lehetséges, ha minden közlekedői réteg kellő toleranciával viseltet a másik iránt és megismeri, betartja a rá vonatkozó szabályokat. Jó példa erre a személygépjárművek-motorkerékpárosok kapcsolata. Ez az utóbbi időben egyre inkább harmonizálódik, az autók megszokták a forgalomban haladó motorosokat, közös közlekedésük gördülékenyebbé vált, mint a motorok nagy számú megjelenését jelentő kezdeti időkben.