

# TÁVOLSÁG – tartós barátság

Kampány a biztonságos előzési oldaltávért

# ◀ TÁVOLSÁG ▶



tartós barátság

← **1,5 m** →  
minimum



## Médiainformációk a kampány nyitó sajtótájékoztatójára

Összeállította: Kunhalmi Zoltán

Ellenőrizte: Dr. Lovassyné Németh Mária

Miskolc, 2018. május 8.

## *Mi a TÁVOLSÁG – tartós barátság kampány?*

A **TÁVOLSÁG – tartós barátság** Borsod–Abaúj–Zemplén megye területét lefedő közlekedésbiztonsági kampány.

### *Kik szervezik a kampányt?*

A Kerékpáros Miskolc Egyesület kezdeményezésére a kampányt a **Borsod–Abaúj–Zemplén Megyei Balesetmegelőzési Bizottság** és a **Kerékpáros Miskolc Egyesület** közösen szervezi, az Országos Balesetmegelőzési Bizottság támogatásával.

A kampány sikeréhez kiemelkedő fontosságú a széles körű társadalmi támogatás, együttműködés.

Az egyes események, kampányaktivitások megvalósítását a partnerekkel való együttműködés teszi lehetővé:

- **Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Közhasznú Nonprofit Kft.**
- **Észak–magyarországi Közlekedési Központ Zrt.**
- **Magyar Közút Nzrt.**
- **MVK Miskolc Városi Közlekedési Zrt.**

### *Miért kiemelkedően fontos az előzési oldaltávolság kérdése?*

Magyarországon minden évben halnak meg az utakon kerékpárral közlekedő emberek azért, mert olyan előző gépjármű sodorja, üti el őket, amelynek vezetője rosszul választja meg az előzési oldaltávot.

Még gyakoribb az olyan elsodrás, amely nem jár személyi sérüléssel. Mindennapos, amikor az előzés ugyan baleset bekövetkezése nélkül végződik, de ehhez a kerékpárral közlekedőnek korigálnia kell, mint ahogy mindennapjaink része a még éppen következmények nélkül maradó, ám veszélyesen közeli előzés is.

A probléma nem csupán közlekedésbiztonsági, hanem közlekedéspolitikai is: a Nemzeti Közlekedési Stratégia fontos szerepet szán a kerékpárközlekedés fejlődésének, a közlekedési munkamegosztáson belüli részaránya növekedésének.

Ma a kerékpárhasználat terjedésének egyik legnagyobb gátja az attól való félelem, hogy a kerékpározó embert az őt előző gépjármű elsodorja, leszorítja az útról, valamint a biztonságérzet hiánya.

A cél tehát egyrészt a balesetek, veszélyeztetések megelőzése, másrészt a kerékpározástól való félelem oldása.

### *Mi az előzés, és mi az előzési oldaltávolság?*

„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.”

(1. számú függelék az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelethez, III. A közúti forgalommal kapcsolatos fogalmak)

Az előzésnek négy szakasza van:

1. A megelőzni szándékozott jármű (pl. kerékpár) megközelítése
2. Irányválttatás, új haladási vonal felvétele a megelőzendő járműhöz képest biztonságos távolságra
3. Elhaladás a másik jármű mellett
4. Újabb irányválttatás: visszatérés az előzés megkezdése előtti haladási vonalra

Az előzés során nemcsak a kerékpár mellett elhaladás szakaszában, hanem már az előzés megkezdésekor, és az előzés befejezésekor (tehát a két irányválttatásnál) is fontos a megfelelő oldaltávolság tartása a kerékpártól.

Az előzési oldaltávolság az előző és az előzött jármű egymáshoz legközelebbi pontjai közötti pillanatnyi távolság, amely az előzés során változhat. Tehát az egymás melletti elhaladáskor ez *nem* a gépkocsi oldalsó karosszérialemezei és a kerékpár váza közötti távolságot jelenti, *hanem* a gépkocsi jobb oldalának legkülső pontja (jellemzően a visszapillantó tükör külső széle) és a kerékpár kormányának bal oldali széle, illetve a kerékpárvezető bal könyöke közötti távolságot. A kritikus távolság az előzés kezdő és befejező szakaszában pedig gyakran a járművek eleje és vége között van.

### ***Milyen távolságot határoz meg a KRESZ a kerékpárral közlekedők előzésére?***

A hatályos KRESZ azt írja elő, hogy az előzést megfelelő oldaltávolságból kell végrehajtani, azonban nem számszerűsíti ezt a távolságot.

„34. § (1) Előzni abban az esetben szabad, ha...

az előzés során a megelőzendő jármű mellett megfelelő oldaltávolságot lehet tartani; a vezető az előzés befejezése után a járművel a megelőzött jármű elé, annak zavarása nélkül vissza tud térni.”

(1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet, IV. RÉSZ A járműközlekedésre vonatkozó szabályok, I. fejezet A járműközlekedés általános szabályai, Előzés)

Lényeges és egyértelmű szabályozás tehát, hogy a megelőzött jármű (a kerékpár) elé annak zavarása nélkül kell tudni visszatérni! Fontos az előzés befejező szakaszában is megfelelő távolságot tartani a megelőzött kerékpártól, mert a kerékpár elé bevágó gépkocsi megijesztheti a kerékpárvezetőt, aki ennek következtében eleshet, megsérülhet.

### ***De mekkora a megfelelő oldaltávolság?***

A kampány ajánlása szerint minden gépjárművezető tartson általában legalább másfél méteres oldaltávolságot, amikor kerékpárt előz – ha pedig a szomszédos forgalmi sáv szabad, érdemes teljes sávváltással előzni, ez tovább növeli a biztonságot.



## *Mi indokol ekkora (legalább másfél méteres) oldaltávolságot?*

### **1. A kerékpár és a környezet körülményei**

#### **1.1. Egyensúly**

A kerékpár egyenes úton – a kerékpárvezető egyensúlyának megtartása miatt – nem teljesen egyenes vonalban, hanem kigyózó mozgással haladó jármű, ezért amíg az előző gépjármű elhalad mellette, csökkenhet a két jármű távolsága.

#### **1.2. Egyéni adottságok**

További kigyózás adódik a kerékpározók eltérő tulajdonságaiból. A tapasztalatlanabb kerékpározók, a gyerekek lényegesen nagyobb kilengésekkel haladnak, mint a tapasztalt felnőttek. A kigyózás mértéke függ az életkortól, az egyéni egyensúlyozóképességtől, de még a kerékpártól, a rajta szállított dolgoktól is.

#### **1.3. Útminőség**

Az utak állapota gyakran nem megfelelő. A nyomvályúsodott burkolat, a kátyúk, megsüllyedt aknák, helytelenül elhelyezett víznyelők elesést okozhatnak, ezért ilyenekhez érkező a kerékpárvezetőnek oldalirányban korrigálnia kell. (Például ezért is módosult a KRESZ-ben a kerékpáros *szoros* jobbra tartási kötelezettsége egyszerű jobbra tartási kötelezettségre, ami azt jelenti, hogy szabályosan haladhat a szegélykötől kb. 0,8–1,0 m-re, kb. ott, ahol a személygépkocsik külső kerekei is haladnak.)

#### **1.4. Szél**

A kerékpár oldalirányú elmozdulását okozhatják légmozgások is – amelyek ráadásul a vezetést támogató rendszerekkel felszerelt gépkocsik légkondicionált utasterében alig érzékelhetők. A szél akkor lehet veszélyes, ha nem ugyanabból az irányból, egyenletesen fúj, hanem iránya, vagy erőssége hirtelen változik. Az egyenletes szél is okozhat meglepetést pl. hézagosan beépített területen, ahol a házak felfogják az erejét, majd a foghíjhoz érkező hirtelen hat, és oldalra tolhatja a kerékpárt.

### **2. Az előző gépjárművek hatásai, sajátosságai**

#### **2.1. Sebesség**

A nagyobb sebesség mindig nagyobb kockázat, kevesebb az idő, ha korrigálni kell. Könnyű megjegyezni: az előzés biztonságos, ha az oldaltávolság 1 m + annyi cm, ahány km/h sebességgel haladunk. 50 km/h esetén ez másfél méter.

#### **2.2. Az előző gépjármű mérete, vontatmánya**

A nagyobb szélesség, nagyobb hosszúság nagyobb figyelmet kíván az előzés során. Hosszú járművel, járműszerelvénnel történő előzésnél az előzés kezdő és befejező szakaszában a szándékoltnál kisebb lehet a tényleges oldaltávolság. A csuklós autóbusz hátulsó része, a félpótkocsi, a pótkocsi, vagy más vontatmány (bizony még a személygépkocsival vontatott kisebb utánfutó is) a vontató gépjárműhöz képest oldalirányban kileng, elmozdul, távolsága az előzőtt kerékpárhoz képest lényegesen kisebb lehet, mint a vontató gépjárműé.

#### **2.3. Az előző gépjármű által keltett nyomáshullámok**

A kerékpárt előző gépjárművek vezetői ugyan nem érzékelik, azonban gépjárművük annál nagyobb nyomáshullámot kelt, minél kisebb a távolsága az előzőtt kerékpártól, és minél nagyobb sebességgel halad. Ezeket a nyomásingadozásokat – amelyek a kerékpárt kitérítik haladási vonalából, előbb eltolják az előző gépjárműtől, majd közelebb szívják hozzá – a kerékpározónak kell kiegyenlítenie. Ez a hatás hosszabb gépjárműveknél, -szerelvényeknél jelentősebb lehet, illetve összegeződhet a szél hatásával.

### *Mi a legfontosabb előnye a legkisebb biztonságos előzési oldaltávolság számszerűsítésének?*

Megkönnyíti az előző gépjárművezetők dolgát. A tapasztalatok szerint az elsodrásos baleseteket általában nem a gépjárművezetők agresszivitása okozza, hanem az, hogy rosszul mérik fel gépjárművük és a kerékpár távolságát. A távolság pontos becslését nehezíti, hogy a gépkocsivezető járműve bal szélső ülésében ül, az előzéskor a kerékpártól választandó távolságot viszont a gépkocsi túlsó oldalához képest kellene megítélnie.

### *Mit érdemes tudni a biztonságos előzésről?*

Az előzést csak akkor szabad elkezdni, ha az előző gépjárműnek lesz elég ideje és helye a sávjába visszatérni. Ha hirtelen vág be a megelőzött kerékpár elé, nemcsak megijeszti a kerékpárvezetőt, hanem balesetet is okozhat.

Ha a szembejövő forgalom, vagy az út szűkösége miatt nincs elég hely az előzésre, kis türelemre van szükség. Ilyenkor nem szabad a kerékpárra tapadni, olyan követési távolságot kell tartani, amely nem ijeszti meg a kerékpározót.

Már az is szabálysértés, ha az előző gépjármű megijeszti az előzött kerékpár vezetőjét, aki emiatt esetleg hibásan reagál.

### *Hol követhetők a kampány eseményei?*

A **TÁVOLSÁG – tartós barátság** kampány eseményei annak [hivatalos Facebook-oldalán](#) követhetők.

### *Kik a kampány kapcsolattartói?*

A Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Balesetmegelőzési Bizottság részéről

**Dr. Lovassyné Németh Mária** r. alezredes,

a bizottság titkára

+36 20 217 6970

lovassynen@borsod.police.hu

A Kerékpáros Miskolc Egyesület részéről

**Kunhalmi Zoltán,**

az egyesület elnöke

+ 36 30 951 6717

[elnok@kerekpárosmiskolc.net](mailto:elnok@kerekpárosmiskolc.net)

\*\*\*

Ez a sajtóanyag letölthető az alábbi hivatkozásról:

<http://kerekpárosmiskolc.net/miskolci-bringasok/tavolsag-tartos-baratsag/>