



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET**

# **ZÁRÓJELENTÉS**

**2011-011-5  
VASÚTI BALESET**

**Kispest és Pestszentimre állomások között  
2011. január 9.**

**2935 sz. vonat**

A szakmai vizsgálat célja a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események okainak, körülményeinek feltárása, és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

## Jelen vizsgálatot

- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.),
- a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának részletes szabályairól szóló 7/2006. (II.27.) GKM rendelet,
- a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának, valamint az üzembentartói vizsgálat részletes szabályairól szóló 24/2012. (V. 8.) NFM rendelet
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Kbt. és a 7/2006. (II.27.) GKM rendelet illetve a 24/2012. (V. 8.) NFM rendelet együttesen az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak biztonságáról valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (vasútbiztonsági irányelv) szóló uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálják.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006.(XII.23.) Korm. rendeleten alapul.

## Fenti szabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a súlyos vasúti balesetet ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a vasúti baleseteket, illetve váratlan vasúti eseményeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között súlyosabb következményű balesethez vezethettek volna.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- Jelen zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vb köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

## Jelen zárójelentés

alapjául a Vb által készített és az észrevételek megtétele céljából – jogszabályban meghatározott – érintettek számára megküldött zárójelentés-tervezet szolgált.

A zárójelentés-tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

A 2013. június 11-én megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviseltették magukat:

- Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési Felügyelősége
- MÁV Zrt.
- MÁV-START Zrt.
- MÁV-TRAKCIÓ Zrt.
- Nemzeti Közlekedési Hatóság

---

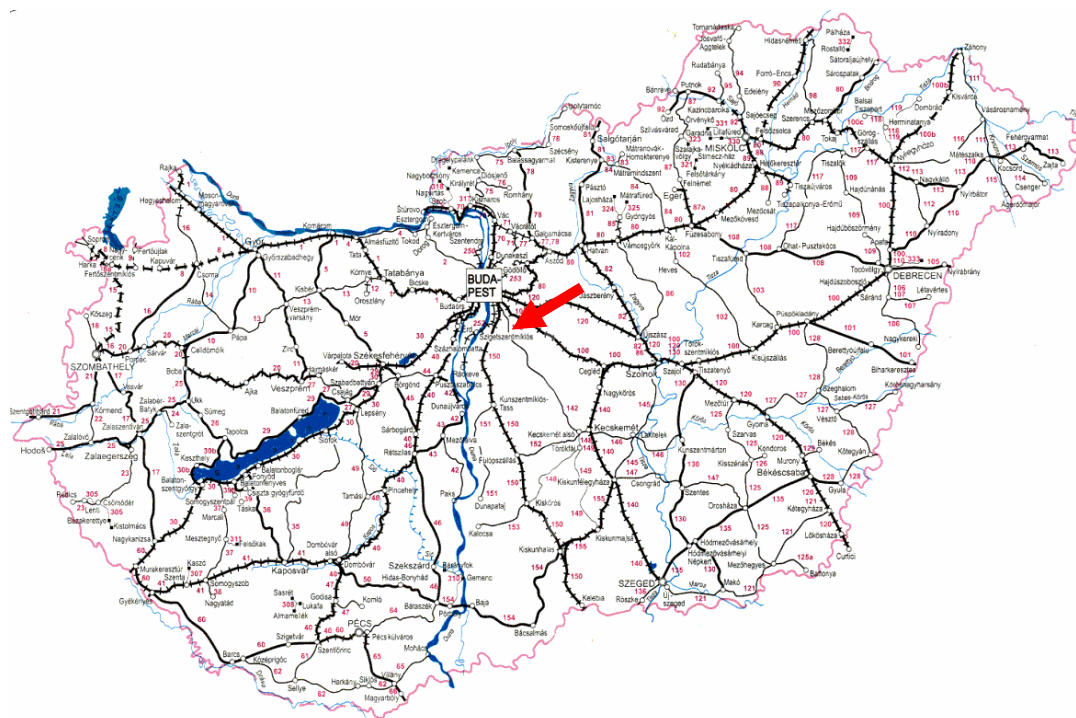
## MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

BIG	MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság
CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Vb	Vizsgálóbizottság
VBO	MÁV Zrt. BIG Területi Vasútbiztonsági Szervezete

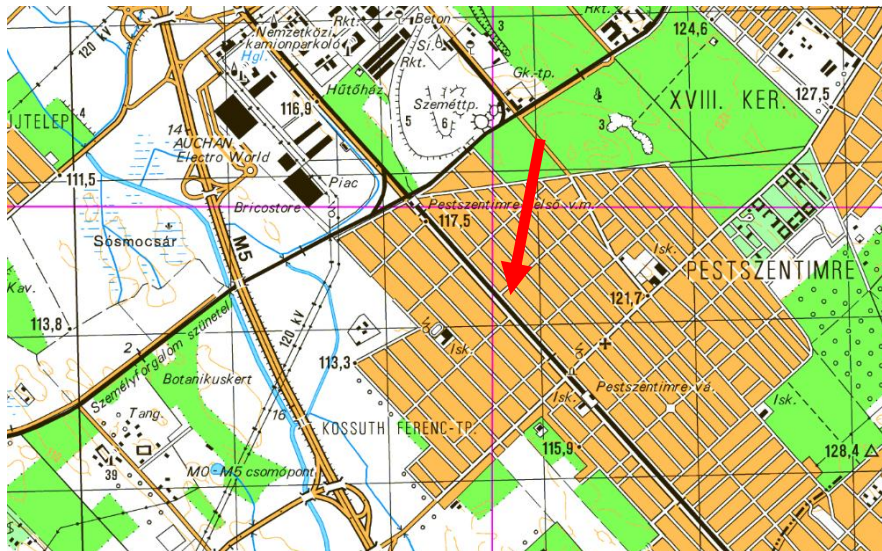
## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Az eset kategóriája</b>	vasúti baleset (jelentős)
<b>Az eset jellege</b>	baleset vasúti átjáróban
<b>Az eset időpontja</b>	2011. január 9. 16 óra 54 perc
<b>Az eset helye</b>	142 sz. vasútvonal, Kispeszt és Pestszentimre állomások között a 135 sz. szelvényben
<b>Vasúti rendszer típusa</b>	országos
<b>Mozgás típusa</b>	regionális személyszállító vonat
<b>Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma</b>	1 személy életét veszítette, 1 személy súlyosan sérült
<b>Pályahálózat működtető</b>	MÁV Zrt.
<b>Rongálódás mértéke</b>	A vonat vezérlőkocsija kis mértékben rongálódott
<b>Érintett vonat száma</b>	2935
<b>Üzembentartó</b>	MÁV-START Zrt.
<b>Nyilvántartó állam</b>	Magyar Köztársaság

### Az eset helye



1. ábra Az esemény helyszíne Magyarország pályahálózatán



2. ábra Az esemény helyszíne

### **Bejelentések, értesítések**

A KBSZ ügyeletére az esetet 2011. január 9-én 17 óra 21 perckor (27 perccel az esemény bekövetkezését követően) jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

### **Vizsgálóbizottság**

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Rózsa János	balesetvizsgáló
tagja	Burda Pál	baleseti helyszínelő

### **Az eseményvizsgálat áttekintése**

- A Vb 2011. január 9-én helyszíni szemlét tartott.
- Az eseményben érintett személyeket, tanúkat meghallgatta.
- Az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, melyeket az használatbavételi engedély kivételével megkapott.
- Megfigyelőként részt vett a Budapest Főváros Kormányhivatala által összehívott helyszíni szemlén.
- A menetíró regisztrátumot kiértékelte.
- A Vb 2013. január 14-én tájékoztatást kapott Budapest Főváros Kormányhivatalától, hogy az üzembentartó nem kérelmezte az útátjáró használatba vételének engedélyezését.

### **Az eset rövid áttekintése**

Pestszentimre és Kispest állomások között a 135 sz. szelvényben lévő nem biztosított útátjáróban a 2935 sz. vonat 2011. január 9-én 16 óra 54 perckor összeütközött egy személygépkocsival. Az ütközés következtében a személygépkocsi vezetője életét veszítette, egy utasa súlyos, két utasa könnyű sérülést szenvedett. A Vb a baleset bekövetkezését közvetlen okként a gépjármű vezetője kapcsán felmerült emberi tényezőre vezette vissza.

Azonban a helyszíni szemlén tapasztaltak alapján a KBSZ azonnali intézkedést javasolva biztonsági ajánlást fogalmazott meg Budapest Főváros Kormányhivatalának, melyben az útátjáró biztosításáig javasolta a forgalmi rend megváltoztatását.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### 1.1 Az esemény lefolyása

A 2935 sz. vonat 16 óra 52 perckor, menetrend szerint indult el Pestszentimre állomásról. A mozdonyvezető a vonatot kb. 40 km/h sebességre gyorsította, majd ezzel a sebességgel haladt Kispest állomás felé. A 135 sz. szelvényben lévő nem biztosított átjáró felé közeledve észlelte, hogy a vasútvonallal párhuzamos utcáról menetirány szerint jobb oldalról egy vele párhuzamosan haladó gépkocsi behajt az útátjáróba. Haladéktalanul gyorsfékekezést kezdeményezett, „Figyelj!” hangjelzést adott, de az ütközést nem tudta elkerülni. Az ütközés következtében a személygépkocsi vezetője életét veszítette, egy utasa súlyos, további két utasa könnyű sérülést szenvedett.

### 1.2 Személyi sérülés

Sérülések	Személyzet	Utások	Útátjáró használók	Egyéb
Halálos	-	-	1	-
Súlyos	-	-	1	-
Könnyű	-	-	2	-
Nem sérült	2	kb. 110	-	-

### 1.3 Vasúti járművek sérülése

A BDt 103 psz. vezérlőkocsi kis mértékben rongálódott.

### 1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az érintett infrastruktúrában az eset kapcsán anyagi kár nem keletkezett.

### 1.5 Egyéb kár

Az esemény következtében 2 vonat részben elmaradt, további 6 vonat összesen 222 perce késett.

### 1.6 A személyzet adatai

#### 1.6.1 A 2935 számú vonat mozdonyvezetője

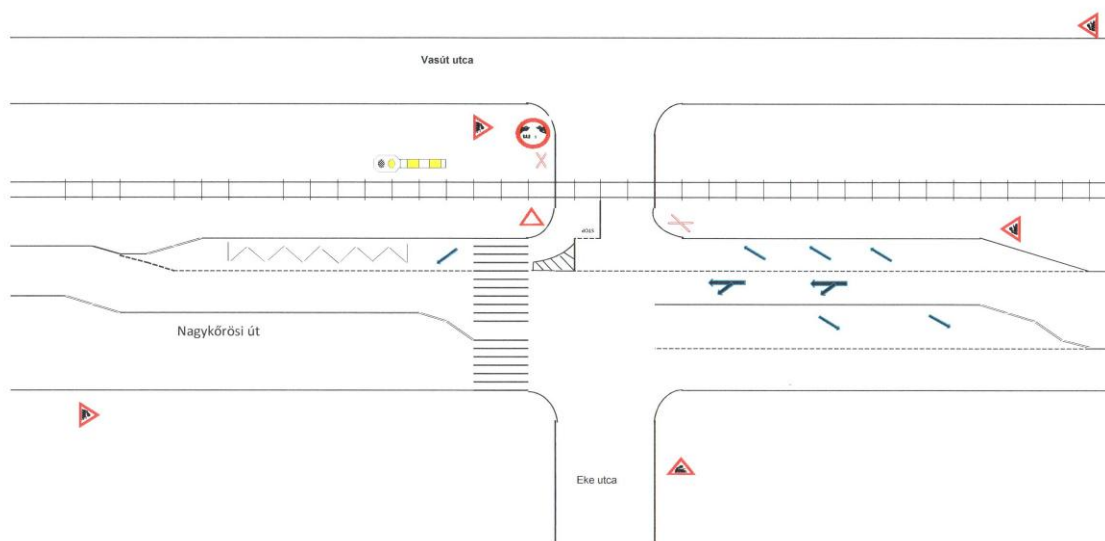
Kora	43 év
Neme	férfi
Szakképesítése	mozdonyvezető
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Vonalismeret	érvényes
Típusismeret	érvényes
Orvosi alkalmassági érvényessége	2011. május
Legutolsó szolgálatba lépés ideje	2011. január 9. 10 óra 15 perc

## 1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	2935
Vonat neve	regionális személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Vezérlőkocsi pályaszáma	BDt 103
vezérlőkocsi tulajdonosa	MÁV-START Zrt.
Továbbított kocsik tulajdonosa	MÁV-START Zrt.
Továbbított kocsik száma	4 db 4 tengelyes személyszállító kocsi
Vonathossz	95 m
Elegytömeg	163 t
Előírt fékszázalék	41%
Tényleges fékszázalék	86%

## 1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

A vasúti pálya vonalvezetése egyenes. A vasúti pályával párhuzamosan a jobb oldalon a Nagykőrösi út, bal oldalon a Vasút utca húzódik. A közút a vasúti pályát 90<sup>o</sup>-os szögben keresztezi. Az útátjáró Strail burkolattal van ellátva, szélessége 7,5 m. A vágánytengely a párhuzamos Nagykőrösi út szélétől 5 m távolságban van.



3. ábra Az útátjáró kialakítása

## 1.9 Állomási adatok

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

## 1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A BDt 103 psz. vezérlőkocsin TELOC RT 9 típusú elektromechanikus sebesség mérő-regisztráló berendezés üzemel, amely a baleset időpontjában megfelelően működött. A sebességmérő óra és a belefűzött regisztráló szalag méréshatára egyaránt 120 km/h.



## 1.11 Kommunikációs eszközök

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

## 1.12 Meteorológiai adatok

A baleset időpontjában éjszakai látási viszonyok voltak, bekapcsolt közvilágítással.

## 1.13 A túlélés lehetősége

A személygépkocsi vezetőjének a túlélésre a személygépkocsiban lévő tér összenyomódása miatt nem volt lehetősége. A baleset súlyos sérültje közvetlenül mögötte foglalt helyet, a két könnyű sérült pedig az autó jobb oldalának első és hátsó ülésén.

## 1.14 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytatott.

## 1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

Az érintett szervezetek, a munkaszervezés jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem szükséges.

## 1.16 Szabályok és szabályzatok

### 1.16.1 Közlekedés vasúti átjáróban

A vasúti átjárón keresztül történő átkelés szabályait a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 39. § szabályozza, melynek értelmében:

**39. §** „(1) A vasúti átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad. A vasúti átjáró megközelítésekor, illetve a vasúti átjárón történő áthaladás során eleget kell tenni a vasúti átjáró biztosítására szolgáló közúti jelzéseknek.

(2) A vasúti átjárón csak folyamatosan – megállás nélkül – legalább 5 km/óra átlagsebességgel szabad áthaladni.

(3) A vasúti átjáró előtt a 98., 99., 99/a. vagy 99/b. ábra szerinti jelzésnél, vagy a megállás helyét jelző útburkolati jel előtt meg kell állni, ha

a) bármely irányból vasúti jármű közeledik,

(...)

g) a (2) bekezdésben meghatározott folyamatos áthaladásra nincs lehetőség,

(...)

(4) Biztosítatlan vasúti átjáróra járművel csak abban az esetben szabad ráhajtani, ha a vezetője meggyőződött arról, hogy az átjáró felé vasúti jármű egyik irányból sem közeledik, és a (2) bekezdésben meghatározott folyamatos áthaladásra lehetőség van.”

### 1.16.2 Az útátjárók kialakítására vonatkozó szabályok

A szintbeni közúti-vasúti útátjárók kialakítására vonatkozó előírásokat az ÚT 2-1.225 sz. Útügyi Műszaki Előírás (1. sz. melléklet) tartalmazza, azonban ennek előírásai jelen útátjáróra csak, mint ajánlás vonatkoznak.

## 1.17 Kiegészítő adatok

A 135 sz. szelvényben lévő útátjáró biztosítására 2007. december 15-i határidővel 2006. október 30-án kötelezte a MÁV Zrt.-t a Fővárosi Közlekedési Felügyelet. Ezt követően:

- 2008. június 5-én a határidőt 2008. december 31-ére módosította.
- 2008. november 12-én felhívta a MÁV Zrt. figyelmét a Forgalomtechnikai terv elkészítésére.
- 2008. november 25-én a MÁV Zrt. bejelentette, hogy a sorompó berendezés elkészült, annak sötétüzeme 2008. november 13-án megkezdődött.
- 2008. december 1-jén a MÁV Zrt. jelezte az NKH-nak, hogy egy nem szaktervező által készített táblázási tervet megküldött a közútkezelőnek, azonban arra semmilyen reakció nem érkezett. A közútkezelő az NKH felhívására elkészített nyilatkozata szerint kizárólag szaktervező által készített táblázási tervvel foglalkoznak, így azt elfogadni nem tudják.
- 2009. február 19-én az NKH elutasította a MÁV Zrt. használatbavételi kérelmét a szaktervező által készített forgalomtechnikai terv hiányára hivatkozva. Ezzel azonos időben a Nagykőrösi úton az Eke utca torkolatát követően egy áruház építése kezdődött meg, ezért az áruház építetőjét az NKH menekítő sávok kiépítésére kötelezte, azok elkészültéig az útátjáróban 5 m hosszúságkorlátozást rendelt el.
- A fényesorompó üzembe helyezése a baleset időpontjáig nem történt meg.



4. ábra Az elkészült, de üzembe nem helyezett fényesorompó

- A balesetet követően, 2011. július 19-én tartott hatósági helyszíni bejárást követően a sorompó berendezést bekapcsolták és a takarófoliákat eltávolították. Ettől kezdve a fényesorompó berendezés folyamatosan rendben működik.

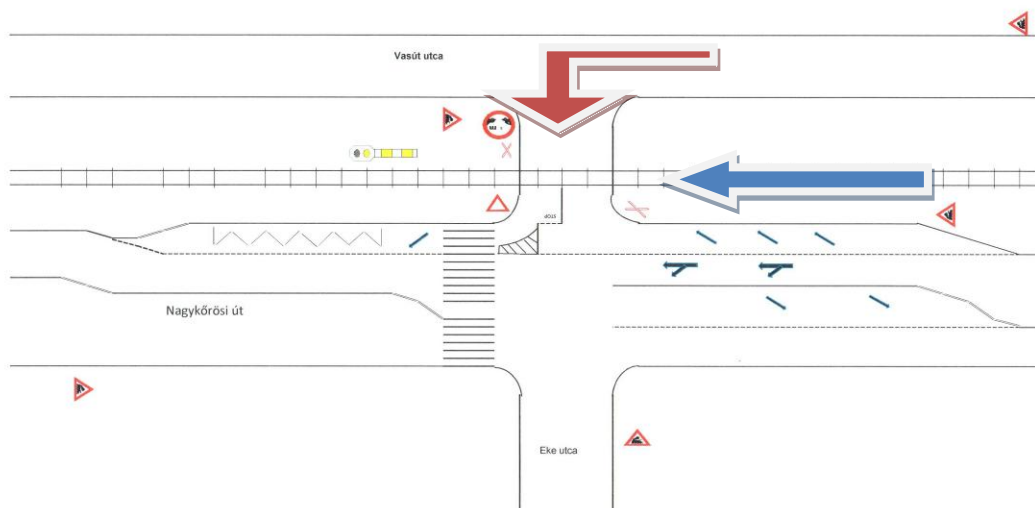
## 1.18 Korábbi hasonló esemény

Korábbi hasonló eseményt a KBSZ ebben az útátjáróban nem vizsgált.

## 2. ELEMZÉS

### 2.1 A baleset bekövetkezése

A 2935 sz. vonat mozdonyvezetője Pestszentimre állomásról indulva a vonat sebességét az engedélyezett 40 km /h sebességre növelte, majd ezzel a sebességgel haladt az útátjáró felé. A személygépkocsi a Vasút utcán a vonattal párhuzamosan haladt, majd az Eke utcánál balra nagy ívben befordult az útátjáróba anélkül, hogy a biztonságos áthaladás feltételeiről meggyőződött volna. A mozdonyvezető az útátjáró előtt kb. 50 m-re észlelte, hogy az addig vele párhuzamosan, a Vasút utcán haladó személygépkocsi balra nagy ívben az útátjáróba hajt. Haladéktalanul gyorsfékezést kezdeményezett, „Figyelj!” jelzést adott, de az ütközést elkerülni nem tudta. A vonat a személygépkocsinak ütközött, majd azt mintegy 100 m-t tolta maga előtt. A mozdonyvezető, illetve a helyszínen tartózkodók nem rendelkeztek információval arra vonatkozólag, hogy a személygépkocsi vezetőjének az útátjáróba hajtáskor volt-e lehetősége azt biztonságosan elhagyni és a Nagykőrösi útra kihajtani.



5. ábra A járművek haladása

### 2.2. Az útátjáró és környezete

A 2011. január 9-én, illetve január 25-én végzett helyszíni szemlék alapján a Vb megállapította, hogy az útátjáróban a jobb sínszál, valamint az útátjárót követő útkereszteződésben alkalmazott „megállás helyét jelző vonal” távolsága 5 m, amelynek következtében a vasúti úrszelvény széle és a megállás helye között egy személygépjármű sem fér el. Ennek következtében az útátjárón a Vasút utca irányából áthaladó gépjárművek az útátjárót csak abban az esetben tudják azonnal elhagyni, ha útjukat a Nagykőrösi úton Budapest felé (jobbra a menekítő sávon) kívánják folytatni. Amennyiben a Nagykőrösi úton balra, vagy a Nagykőrösi utat egyenesen keresztezve az Eke utcába kívánnak továbbhaladni, az útátjárót a fennálló elsőbbségi viszonyok, illetve az igen jelentős forgalomnagyság következtében nem tudják elhagyni.



6. ábra Az útátjáró kialakításából adódó veszély

A forgalombiztonságot veszélyeztető állapot megszüntetésére a KBSZ 2011. január 31-én Budapest Főváros Kormányhivatala részére biztonsági ajánlást adott ki, melyben javasolta az útátjáró végleges forgalomtechnikai tervének elkészültéig és a sorompó berendezés üzembe helyezéséig az útátjáró forgalmi rendjének megváltoztatását.

Budapest Főváros Kormányhivatala 2011. március 10-én határozatban kötelezte a közútkezelőt a megállás helyét jelző útburkolati jel jobb sávszáltól mért 7,5 m-re történő felfestésére, „Hosszúságkorlátozás 5 m” jelzőtáblák kihelyezésére, valamint a Vasút utcán az útátjáró felé mindkét irányból „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblák és azok előjelző tábláinak kihelyezésére.

A Vb 2011. július 21-én ismételt helyszíni szemlét tartott, melynek során azt tapasztalta, hogy a megállás helyét jelző vonalat a fenti határozatnak megfelelően előrébb, a jobb sávszáltól 7,5 m-re helyezték, az elsőbbségadás kötelező, a hosszúság- és követési távolságot korlátozó táblákat kihelyezték, valamint a Nagykőrösi úton a menekítő sávokat kialakították, és a fénsorompót üzembe helyezték.



7. ábra A kihelyezett korlátozó táblák

Az országos közutak esetén az útátjáró el nem hagyhatósága veszélyének kialakulását az ÚT 2-1.225 sz. Útügyi Műszaki Előírás 4.1. b) pontja azzal csökkenti, hogy előírja a vágánytengely és a megállás helyét jelző vonal minimálisan 10 m távolságát. A fenti előírás a balesetben érintett közút esetében csak ajánlás, így alkalmazása nem kötelező, azonban az útátjáró biztonságossá tétele valamennyi üzembetartó, érdekelt szervezet, hatóság és mindenekelőtt az útátjáró használók közös érdeke. Az útátjáró

nem felel meg a fenti ajánlásnak, de az biztonsági ajánlás kiadását követően hozott intézkedések az átjáró biztonságát jelentősen javították.

Azonban a Nagykőrösi úton a városközpont irányából, balra az útátjáróba behajtó gépjárművek további baleseti kockázatot jelentenek. Ezért a Vb a korábban kiadott biztonsági ajánlásban foglaltakat továbbra is fenntartja.

### **3. KÖVETKEZTETÉSEK**

#### **3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások**

A Vasút utcából az Eke utca felé balra nagyívben a vasúti átjáróba hajtó gépkocsi vezetője az útátjáróba behajtás előtt nem győződött meg az áthaladás veszélytelenségéről, így a baleset bekövetkezése közvetlenül a vele kapcsolatban felmerült emberi tényezőre vezethető vissza.

#### **3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások**

A Vb ilyen megállapítást nem tesz.

#### **3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő tényezők**

A Nagykőrösi úton a városközpont irányából, balra az útátjáróba behajtó gépjárművek további baleseti kockázatot jelentenek.

## 4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

### 4.1 A vizsgálat során kiadott biztonsági ajánlás

**BA2011-011-5-01A:** *A vizsgálat során a Vizsgálóbizottság (Vb) megállapította, hogy az útátjáróban a jobb sávszál, valamint a „megállás helyét jelző vonal” távolsága 5 m, amelynek következtében a vasúti úrszelvény széle és a megállás helye között egy gépjármű sem fér el. Ennek következtében az útátjárón a Vasút utca irányából áthaladó gépjárművek az útátjárót csak abban az esetben tudják azonnal elhagyni, ha útjukat a Nagykőrösi úton Budapest (jobbra a menekítő sávon) felé kívánják folytatni. Amennyiben a Nagykőrösi úton balra, vagy a Nagykőrösi utat egyenesen keresztezve az Eke utcába kívánnak továbbhaladni, az útátjárót a fennálló elsőbbségi viszonyok, illetve az igen jelentős forgalom nagyság következtében nem tudják elhagyni.*

A KBSZ javasolja Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési felügyelőségének az útátjáró és környezetének új forgalomtechnikájának bevezetéséig, valamint a sorompó berendezés üzembe helyezéséig kötelezze a közút kezelőjét, hogy a 135+77 sz. szelvényben lévő nem biztosított közút – vasút szintbeli keresztezésben a jelenlegi forgalmi rendet változtassa meg oly módon, hogy a Vasút utca felől érkezők számára a Nagykőrösi úton való balra kanyarodást, valamint a Nagykőrösi út keresztezését tiltsa meg, kizárólag a jobbra kanyarodást engedélyezve.

*A biztonsági ajánlás elfogadása és remélhető végrehajtása esetén a 135+77 sz. szelvényben lévő nem biztosított útátjárót a Vasút utca felől érkező útátjáró használók a menekítő sávon azonnal el tudják hagyni. Ezáltal az útátjáróban a baleseti kockázat jelentősen csökkenthető.*

### 4.2 Megtett intézkedések

Budapest Főváros Kormányhivatala 2011. március 10-én határozatban kötelezte a közútkezelőt a megállás helyét jelző útburkolati jel jobb sávszáltól mért 7,5 m-re történő felfestésére, „Hosszúságkorlátozás 5 m” jelzőtáblák kihelyezésére, valamint a Vasút utcán az útátjáró felé mindkét irányból „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblák és azok előjelző tábláinak kihelyezésére.

A Vb 2011. július 21-én ismételt helyszíni szemlét tartott, melynek során a már a balesetkor is kiépített, de még üzembe nem helyezett (letakart) fényesorompó berendezést üzem közben találta. Valamint azt tapasztalta, hogy a megállás helyét jelző vonalat a fenti határozatnak megfelelően előrébb, a jobb sávszáltól 7,5 m-re helyezték, az elsőbbségadás kötelező, a hosszúság- és követési távolságot korlátozó táblákat kihelyezték, valamint a Nagykőrösi úton a menekítő sávokat kialakították.

## 5. MELLÉKLETEK

1. sz. melléklet: ÚT 2-1.225 sz. Útügyi Műszaki Előírás vonatkozó fejezete

Budapest, 2013. június 18.



---

Rózsa János  
Vb vezetője



---

Burda Pál  
Vb tagja

## 1. SZ MELLÉLET

### ÚT 2-1.225 sz. Útügyi Műszaki Előírás 4.1. b)

A jogszabály<sup>35</sup> előírása alapján azoknál a vasúti átjáróknál, amelyeknél a vasúti átjárótól számított 30 méter távolságon belül (lakott területeken kívül, ha a vasúti átjárón átvezető út földút, 21 méter távolságon belül) útkereszteződés van és az útkereszteződésben a vasúti átjáró felől érkező járműveknek – a keresztező útról mindegyik irányból érkező járművel szemben – elsőbbségük nincs,

- b) a vasúti átjáró felől érkező járműforgalom részére az útkereszteződésnél legalább 30 méter (lakott területen kívül, ha a vasúti átjárón átvezető út földút, 21 méter) hosszú külön útfelületet (menekítő sávot) kell biztosítani, kivéve ha a vasúti átjárót szabályosan igénybevevő leghosszabb jármű a vasúti átjáró és az elsőbbséggel rendelkező út között biztonságosan elfér.

Azokban a vasúti átjárókban, ahol a hivatkozott jogszabály<sup>36</sup> kivételt biztosít a vasúti átjáróhoz tartozó 30 méter hosszúságú menekítő sáv létesítési kötelezettség alkalmazása alól, a KRESZ 158/e ábra szerinti különösen veszélyes helyre figyelmeztető sárga színű útburkolati jelet kell létesíteni. A jogszabályban biztosított kivétel nem alkalmazható ott, ahol a vasúti átjáró kezdete és az útkereszteződés előtt elhelyezett, elsőbbséget szabályozó jelzőtábla (ennek hiányában az elsőbbségadás helye) között minimálisan 26,0 méter távolság nem biztosított és a vasúti átjáróhoz vezető úton a rendelkezésre álló távolságnak megfelelő hosszúságkorlátozást nem rendeltek el. A hosszúságkorlátozás a vasúti átjáró kezdete és az útkereszteződésnél az elsőbbségadás helye közötti távolságnál legalább 2,0 méterrel rövidebb járművek közlekedését engedélyezze, de 10,0 méternél kisebb értékű nem lehet. Nem rendelhető el hosszúságkorlátozás a menekítő sáv kiváltására abban az esetben, ha a vasúti átjáróban rendszeres a pótkocsis tehergépjárművek (mezőgazdasági vontatók) forgalma, és ezek számára megfelelő kerülőút nem jelölhető ki.