

# Vigyázz, ha jön a vonat!



Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram

A közúti közlekedés egyik neuralgikus pontja a közút és a vasút szintbeli kereszteződése. Ezekből az országban közel 6 ezer van, amelyeknek a fele biztosított fénySOROMPÓVAL és esetleg még csapórúddal. (A régi, szálkás sorompóból már csak elvétve található itt-ott egy-egy.) Ez az arány nemzetközi összehasonlításban is megfelelő, s tegyük hozzá, hogy a biztosítás nélküli útátjárók a mellékvonalakon vagy a kisvasutaknál találhatóak. Mindebből azonban nem az következik, hogy ez a veszélyforrás csak a mellékutakon közlekedőktől igényelne fokozott figyelmet.



A Közlekedésbiztonsági Szervezethez (KBSZ) a Vasúti Főosztály megalakulása – 2006 márciusa – óta 520 útátjáróban történt balesetről érkezett bejelentés. Ez a szervezethez bejelentett összes vasúti közlekedési eseménynek csaknem 16 százaléka. E szerint az elmúlt évek átlagában a vasúti közlekedés területéről bejelentett minden hatodik közlekedési esemény vasúti útátjáróban történik. Bár a vasúti jármű jóval erősebb és nagyobb tömegű a személyjárműveknél, az útátjárás esetek között vannak szerencsésebb kimenetelűek is, két-

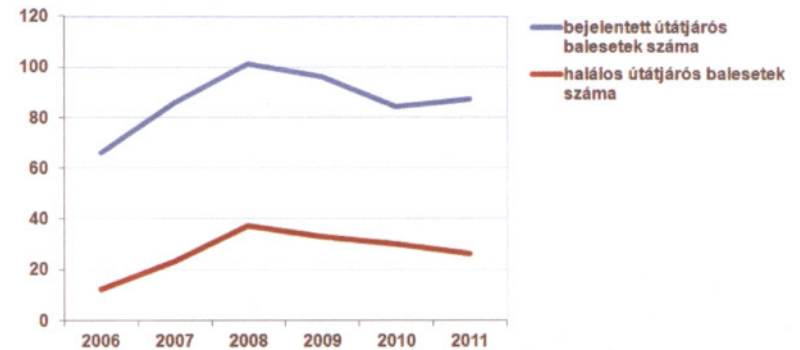
harmad részüknél könnyebb-súlyosabb sérülésekkel megússzák a találkozást a gépkocsik, motorke-rekparkok vezetői és esetleges utasaik, átlagosan azonban minden harmadik ilyen esemény halálos áldozatot követel. A KBSZ adatai szerint 2006 márciusa és 2011 vége között 161 eset végződött halállal vasúti útátjáróban.

A KBSZ tevékenységét szabályozó törvény szerint a szervezetnek az útátjárás eseményeket nem kell kötelező jelleggel vizsgálnia, saját hatáskörében hozott döntés alapján azonban az esetek jelentős

részében legalább részleges adatgyűjtést folytat, s ha indokoltnak véli, szakmai vizsgálatot indít. Az elmúlt hat év alatt a KBSZ vasúti balesetvizsgáló szakemberei 55 vasúti útátjáróban történt baleset kapcsán végeztek teljes körű elemzést, mélyreható szakmai vizsgálatot. A fennmaradó csaknem félezer esetről is rendelkeznek több-kevesebb információval, mert a részleges adatgyűjtés mellett a vasúti közlekedés biztonsága szempontjából leginkább veszélyeztetettnek vélt baleseteknél a helyszínre is ki-mennek tájékozódni.

Általános tapasztalat, hogy az útátjáróban bekövetkezett baleseteket emberi figyelmetlenség, nem egyszer pedig a (fény)SOROMPÓ TILOS jelzésének szándékos figyelmen kívül hagyása okozza. A KBSZ balesetvizsgálói több olyan esettel is találkoztak már, amikor szemtanú állította, hogy az érkező jármű nem hogy a piros jelzés ellenére, hanem a leengedett csapórudat is szándékosan kikerülve hajtott a sínekre, ahol viszont jött a vonat...

A KBSZ-hez bejelentett útátjárás baleseteknek kevesebb mint 1 százalékára tehető azoknak az eseteknek a száma, ahol az útátjáró valamilyen műszaki vagy egyéb problémája, illetve az odavezető úttal, utakkal kapcsolatos forgalomszervezés hiányossága játszott jelentős szerepet a baleset bekövetkezésében, vagy jelentett indokolatlanul nagy kockázati tényezőt. Ez utóbbiak kiszűrésére a KBSZ vasúti balesetvizsgálói kiemelt figyelemmel kísérik az esetleges visszatérő helyszíneket. Az



A Közlekedésbiztonsági Szervezethez érkezett útátjárás események alakulása

egyik ilyen volt a Debrecen belterületén lévő, Tócsóvölgy–Balmazújváros állomások közötti AS 41 számú útátjáró, ahol 2007–2008-ban 4 baleset is történt. Ezeket az eseteket a KBSZ összevontan vizsgálta, és a szakemberek megállapították, hogy a bekövetkezett esetek mindegyikében megfelelően működött a sorompóberendezés, a balesetet szenvedett gépjárművek pedig Debrecen város irányából érkeztek, és a vasúti útátjáróba balra nagy ívben kanyarodtak be. Így a KBSZ vizsgálóbizottsága a vasúti útátjáró kialakítását vette górcső alá, és megállapította, hogy az több szempontból is kockázatos. Jelen esetben egy igen nagy forgalmú útról, a 33. sz. főútvonal Debrecenből kivezető szakaszáról volt szó, amely egyben le-, illetve felhajtási lehetőséget is biztosít az M35-ös autópályára. A városba bevezető irányban az útátjáróra való ráhajtás, illetve az onnan történő kihajtás külön kanyarodósáv kialakításával volt megoldva, míg a városból kivezető irányban a balra történő kanyarodáshoz – azaz az útátjáróra történő ráhajtáshoz – már nem volt külön forgalmi sáv biztosítva. Ezen túl a közút felől mindössze egy vasúti útátjáróra fi-

gyelmezhető tábla volt hivatott felhívni a figyelmet a veszélyre, amely azonban a párhuzamos közlekedés során könnyen kerülhetett más járművek takarásába. A felfestett útburkolati jelek is csak a haladási irányra vonatkozóan adtak információt, de arra már nem, hogy a balra történő kanyarodás esetén fénySOROMPÓVAL felszerelt vasúti útátjáró következik. A KBSZ a vizsgálat lezárását követően több biztonsági ajánlást is megfogalmazott az érintett útátjáró kialakításával, forgalomszervezésével kapcsolatosan, amelyek végrehajtásának eredményeként azóta nem jelentettek balesetet erről a helyről.

A KBSZ tevékenységének lényege a megelőzés, a balesetek ismétlődésének lehetőség szerinti elkerülése. Ezt a célt szolgálják a balesetvizsgálók által a megállapításuk alapján megfogalmazott biztonsági ajánlások. A közút-vasút szintbeli kereszteződésében történt közlekedési események kapcsán a KBSZ 2011 végéig összesen 38 biztonsági ajánlást adott ki, amelyek többségét elfogadták és bevezették. (A KBSZ által lefolytatott független szakmai vizsgálatokról bővebb információk a [www.kbsz.hu](http://www.kbsz.hu) honlapon érhetők el.)

**Bajkó Erika**