**„KözOP – Célzottan közlekedésbiztonságot javító fejlesztések”**

Kampány a vasútátjárós balesetek megelőzéséért

- Szimulált ütközéssel hívta fel a figyelmet a MÁV az útátjárókban előforduló veszélyre -



*Budapest, 2012. szeptember 26. - Budapest, 2012. szeptember 26.* – **Egy közút-vasút szintbeli kereszteződésben egy M43-as mozdony ütközött össze egy szabálytalanul a sínen álló személygépjárművel. A MÁV Zrt. – az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK-OBB) közreműködésével – ezzel a szimulált helyzettel hívta fel a figyelmet arra, hogy egy nem nagysebességgel közlekedő mozdony is képes az ütközéskor szinte teljesen szétroncsolni egy átlagos személyautót. A vasúttársaság bejelentette, hogy 12,4 milliárd forintos vasúti közlekedésbiztonsági fejlesztéseket és biztonságnövelő beavatkozások indít az Új Széchenyi Tervben a célra elkülönített 50 milliárd forintból.**

A MÁV Zrt. – az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK-OBB) közreműködésével – folytatta nyári baleset-megelőzési kampánysorozatát a Budapesti Intermodális Logisztikai Központban (BILK), ahol egy szimulált ütközéssel mutatta be a közút-vasút szintbeli kereszteződésekben rejlő veszélyeket. A szimuláció során egy futóképes, leselejtezésre váró mozdony és egy üzemképtelen autó ütközött egy forgalom elől elzárt vágányon. A színlelt helyzetben a mozdony vezetője észlelte, hogy egy személygépkocsi vesztegel a síneken egy közúti átjárónál. A mozdonyvezető azonnal vészfékezett és figyelmeztető jelzést adott, de az autó a kürthang ellenére sem mozdult, így az ütközést már nem lehetett elkerülni. A mozdony – alacsony, 30 km/h haladási sebessége ellenére is – nekicsapódott a járműnek. A vonat eleje az autó első felét elsodorta, körülbelül 130 méteren át maga előtt tolta, majd a gépkocsi a mozdony alá gyűrődött. Az ütközés következtében a mozdonyban alig esett kár, azonban a személygépkocsi utas oldali karosszéria- és biztonsági elemei nem bírták a terhelést, és szinte papírként gyűrődtek össze. A gépjármű vezetője a roncsok között rekedt. Az autó ezúttal üres volt, de valós szituációban az autóban ülők feltételezhetően nem élnének túl egy ehhez hasonló balesetet, vagy súlyos, egész életükre kiható sérülést szenvednének!

Egy ehhez hasonló ütközés következtében előfordulhat, hogy a vasúti pálya is megrongálódik, ezért a baleseti helyszínelést követő helyreállítás befejezéséig, több órán keresztül szünetelhet mind a közúti, mind a vasúti közlekedés, ami miatt több ezer utas és arra közlekedő csak jelentős késéssel érheti el úti célját.

A szervezők, köztük a MÁV Zrt. elsődleges célja felhívni a közlekedők figyelmét arra, hogy ezek a balesetek minden esetben elkerülhetők, ha a gépjárművezetők betartják a közlekedési szabályokat és tisztában vannak az útátjárókban előforduló veszélyekkel. Tudatosítani kell a közúti közlekedés résztvevőiben, hogy akár járművel, akár pedig gyalogosan közlekednek, igen nagy kockázatot vállalnak akkor, ha a vasúti átjárókra vonatkozó szabályokat megszegik. A KRESZ szabályai is megkövetelik az átjárók fokozott óvatossággal történő megközelítését.

**Dávid Ilona**, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója felhívta a figyelmet, hogy a balesetmegelőző kampányok mellett a közlekedésbiztonsági fejlesztéseket is kiemelten kezeli a nemzeti vasúttársaság a balesetek számának minimalizálása érdekében. Éppen ezért az Új Széchenyi Tervben elkülönített 50 milliárd forintból a MÁV 12,4 milliárdot fordíthat biztonságnövelő beavatkozásokra a baleseti gócpontokon. Az idei előkészületeket követően elinduló fejlesztések legkésőbb 2015 második felére befejeződnek.

**Dr. Túrós András**, a MÁV Zrt. biztonsági igazgatója a sajtótájékoztatón beszámolt arról, hogy az elmúlt évek ellenőrzései és az újszerű nyári kampánysorozat hatása sokszorosan felülmúlta a vasútvállalat elképzeléseit: közel 60%-kal, a tavalyi az első három negyedévi 59-ről 36-ra csökkent az útátjárós balesetek száma és – ugyanezt az időszakot vizsgálva – fele annyian, 22 fővel szemben, 10-en haltak meg augusztus végéig.

A baleset-megelőzés közös érdek. A személyi sérüléses baleseti károk mérséklése érdeke a rendőrségnek, a hatóságoknak, a biztosítótársaságoknak, a közlekedésbiztonsági szervezeteknek és a vasúttársaságoknak is – erről **Kriss Béla**, a MÁV Zrt. kommunikációs igazgatója beszélt. Beszédében az érintett szervezetek támogatását is kérte a nemzeti vasúttársaság jövő évi, intenzív közlekedésbiztonsági és baleset-megelőzési kampányához.

Az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság minden olyan kezdeményezést szívesen fogad, és támogat, amelynek célja a vasúti átjárók közlekedés-biztonságának további javítása. **Kiss Csaba** rendőr alezredes elmondta: Véleményem szerint nagy szükség van az ilyen nagyszabású programokra. Egyrészt azért, mert a kampány aktuális közlekedésbiztonsági problémára irányul, másrészt pedig azért, mert a program számos együttműködő partner aktív részvételével valósul meg. Minden lehetőséget meg kell ragadni és időről-időre fel kell hívni a közlekedők figyelmét, hogy a vasúti átjárók egyike a közúti közlekedés legveszélyesebb helyszíneinek. Tudatosítani kell, hogy az itt bekövetkező balesetekben a gyalogosoknak és a járművezetőknek gyakorlatilag nincs esélyük – legfeljebb szerencséjük.

***Háttérinformáció***

A nyáron került aláírásra "**Közlekedésbiztonsági projektcsomag a MÁV hálózatán**" elnevezésű projekttámogatási szerződés. A Közlekedési Operatív Program (KözOP) átfogó stratégiai céljai között szerepel a közlekedésbiztonság javítása, ezen cél teljesülése érdekében indítandó projektek befogadásának előkészítését 2011. márciusában kezdte meg a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség KözOP Irányító Hatósága, ekkor kereste meg a vasútüzemeltetőket és a közútkezelőket azzal a kéréssel, hogy tegyenek javaslatokat a kezelésükben lévő hálózatokon történt balesetek megelőzésére, célzott, kisköltségű, hatékony beavatkozásokra. A balesetek megelőzését elősegítő beavatkozásokra az Új Széchenyi Tervben elkülönített 50 milliárd forintból a **MÁV 12,4 milliárdot fordíthat közlekedésbiztonsági fejlesztésekre**, ezek a munkák legkésőbb 2015 második felére befejeződnek.

A tervezett fejlesztések között szerepelnek **balesethalmozódási helyeken** (az ún. baleseti gócokon) tervezett beavatkozások, forgalomirányításra, intelligens közlekedési eszközök alkalmazására vonatkozó beruházások, a legveszélyesebb vasúti átjárókban illetve vasúton tervezett biztonságnövelő beavatkozások**: problémás vasúti átjárók átépítésének előkészítése úgy, hogy az alacsony járművek is biztonsággal használhassák. A 2012-2015 között zajló programban összesen 180 vasúti átjáróban történnek biztonságot javító beavatkozások (fél- és fénysorompók), vonatérzékelés korszerűsítése, az átjárókban elkövetett szabálysértések figyelése kamerákkal, diagnosztikai és monitoring berendezések, valamint videós pályafelügyeleti rendszer kiépítése.** A tervek szerint erre – jelentős részben EU forrásból biztosított – közel 2,9 milliárd forintot fordít a MÁV Zrt. 2014 végéig.

Az útátjárók biztonságának növelése projekt keretében 2013 elejéig a vasúttársaság négy új sorompóberendezést épít, és további 40 helyszínen kiegészíti a már működő berendezéseket a közúton közlekedők számára jobban megfigyelhető jelzés adására szolgáló félsorompóval, illetve LED optikával. A program folytatásaként 2013-14-ben további egy-egy milliárd forint felhasználásával kb. 120 útátjáró biztosítási szintjének javítását tervezzük.

A teljes fejlesztési program része még 29 darab hőnfutás jelző berendezés telepítése, amelyek mérik és jelzik a vasúti pályán elhaladó járműveknél a csapágytok, a féktárcsák, kerékabroncsok hőmérsékletét, határérték felett az értékeket jelzik. Alkalmazásukkal a károsodott járművek kiszűrhetők, ezzel kisiklások, komoly káresetek, balesetek előzhetők meg. 28 darab dinamikus mérleg és laposkerék jelző berendezés feladata lesz a túlsúlyos járművek, elmozdult rakományok egyenetlen kerékterhelésének, és a hibás futóművű járműveknél a keréklaposodás érzékelése, jelzése. 17 darab rakszelvény ellenőrző berendezés jelzi majd a vasúti űrszelvényen túlnyúló, túlméretes rakományokat.

A vasúti biztonság javítása a legmagasabb prioritást élvező fejlesztések közé tartozik. A projekt  85%-a európai uniós forrásból, 15%-a hazai költségvetési forrásból – kedvezményezett által fizetendő önrész nélkül – valósul meg. A fejlesztések közös jellemzője a hatékonyság, viszonylag kis költségráfordítással komoly eredmények érhetőek el a balesetek számának csökkentésében, kimenetelük enyhítésében, az okozott személyi és anyagi károk mérséklésében.