



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

**2014-441-5
VASÚTI BALESET**

**Veresegyház és Órbottyán állomások között
2014. május 7.**

2429 sz. vonat

A szakmai vizsgálat célja a súlyos vasúti balesetek, vasúti balesetek és váratlan vasúti események okának, 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, valamint az üzemeltetői 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 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 infrastruktúrapacitás 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 2015. október 6-án megtartott záró megbeszélésen a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt. és a Pest Megyei Kormányhivatal képviseltette magát.

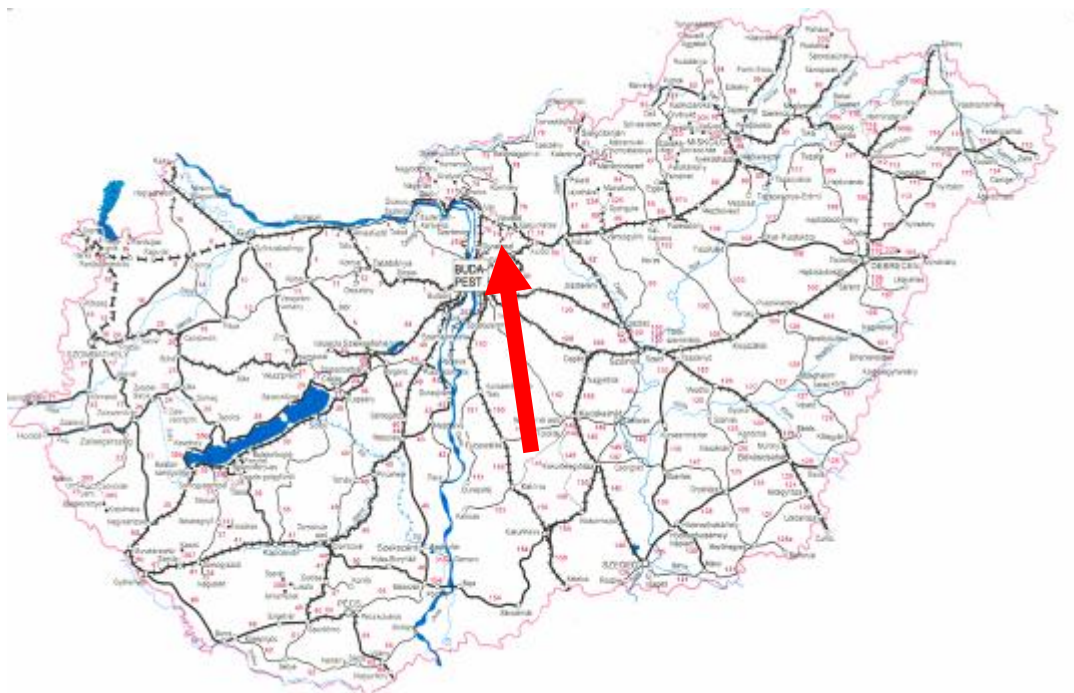
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

CSM	A vonattovábbítás Csak Mozdonyvezetővel történik
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
KRESZ	1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
MFB	Mozdony Fedélzeti Berendezés
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
psz.	pályaszám
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset
Az eset jellege	baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2014. május 7.
Az eset helye	71 sz. vasútvonal, 197 sz. szelvényben lévő útátjáró
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/súlyosan sérültek száma	1/0
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	a gépkocsi totálkáros lett
Érintett vonatok száma	2429
Üzembentartók	MÁV-START Zrt.
Nyilvántartó államok	Magyarország

Az eset helye



1. ábra Az eset helye az országos hálózaton

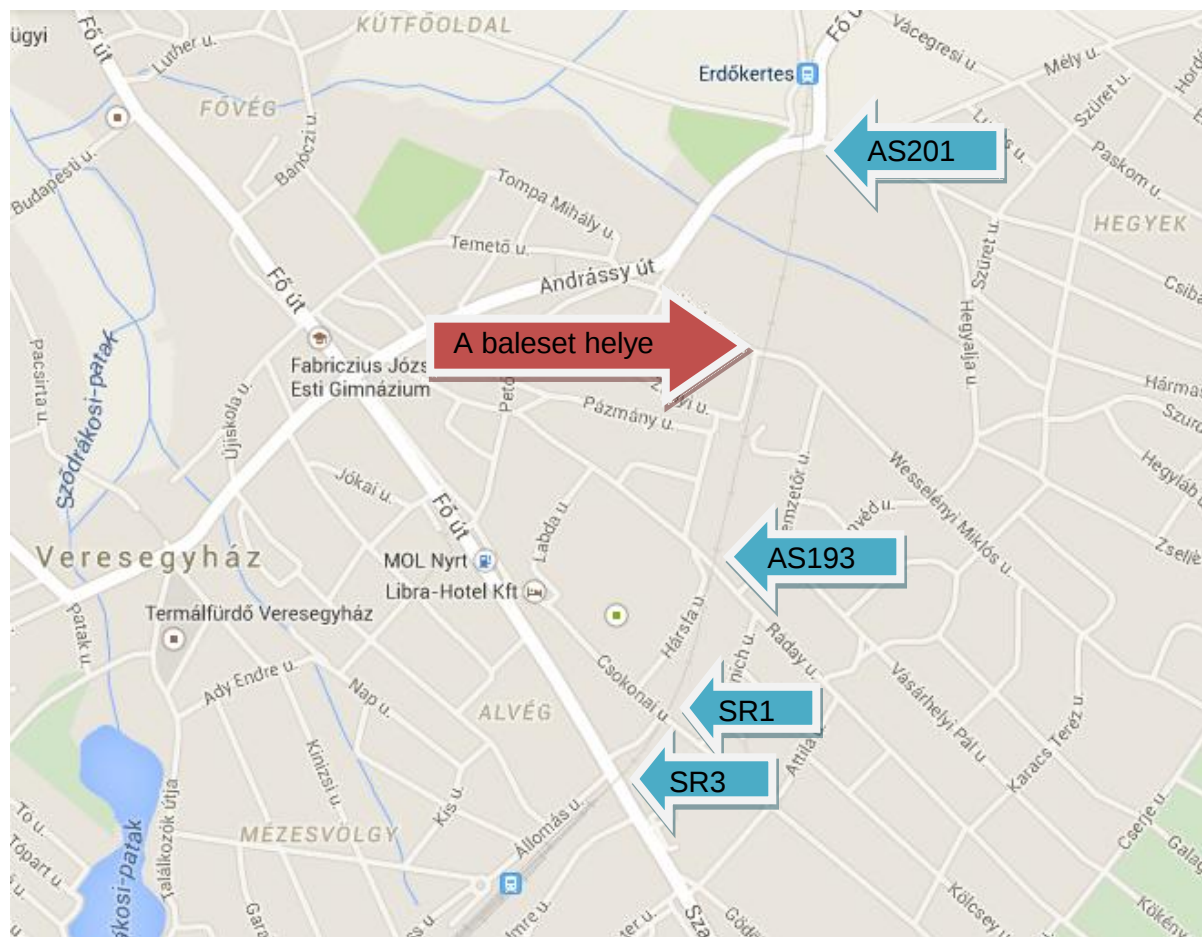
Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esemény bekövetkezését 2014. május 7-én 5 óra 22 perckor (az esemény után 32 perccel) jelentette a MÁV Zrt. Rendkívüli Helyzetek Irányítója.

Vizsgálóbizottság

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

vezetője	Rózsa János	balesetvizsgáló
tagja:	Demjén Péter	balesetvizsgáló



2. ábra: A baleset helye és a környezetében lévő biztosított átjárók elhelyezkedése Veresegyház településen

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vizsgálóbizottság

- az esemény napján utólagos helyszíni szemlét tartott, megvizsgálta az útátjáró kialakítását;
- bekérte a vonat MFB-rendszerben rögzített adatait;
- az útátjáró kialakításával kapcsolatban hiányosságokat tárt fel, ezért azonnali intézkedést javasolva biztonsági ajánlást adott ki;
- részt vett a Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége által kezdeményezett közlekedésbiztonsági felülvizsgálaton.

Az eset rövid áttekintése

Május 7-én 4 óra 50 perckor Veresegyház és Órbottyán állomások között a 197 sz. szelvényben lévő, műszakilag nem biztosított útátjáróban a 2429 sz. vonat ütközött egy, a menetirány szerint balról a vonat elé hajtó személygépkocsival. A vonat a gépkocsit a vasúti töltésről jobbra lelökte, az a tetejére fordulva állt meg. A gépkocsi vezetője a helyszínen életét vesztette.

A baleset bekövetkezését a Vb a gépkocsivezetővel kapcsolatban felmerült emberi tényezőre vezette vissza.

Az útátjáró kialakításával kapcsolatban a Vb a balesettel közvetlenül összefüggésbe nem hozható, de önmagában biztonsági kockázatot jelentő hiányosságokat tárt fel, ezért a KBSZ a vizsgálat során azonnali intézkedést javasolva Biztonsági Ajánlást adott ki.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

A 2429 sz. vonat Órbottyán állomás irányából Veresegyház állomás irányába közlekedett. A 197 sz. szelvényben lévő, műszakilag nem biztosított útátjáróban egy, menetirány szerint balról érkező gépkocsi a vonat elé hajtott, és összeütköztek. Az ütközés következtében a vonat a gépkocsit a vasúti töltés mellé lökte, az a tetejére fordulva állt meg.



3. ábra A gépkocsi roncsa

1.2 Személyi sérülés

A gépkocsi vezetője a helyszínen életét vesztette.

1.3 Vasúti járművek sérülése

A 50 55 2105 019-3 psz. vezérlőkocsiban az eset kapcsán csekély anyagi kár keletkezett.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az érintett infrastruktúrában a baleset következtében kár nem keletkezett.

1.5 Egyéb kár

A gépkocsi totálkáros lett.

Veresegyház és Órbottyán állomások között 4 óra 50 perctől 7 óra 3 percig a pályát kizárták a forgalomból, az utasokat autóbuszokkal szállították el.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 2429 sz. vonat mozdonyvezetője

Neme	férfi
Szakképesítése	országos közforgalmú vasúti villamos- és dízelmozdony vezető
Vonalismeret	érvényes
Típusismeret	érvényes
Legutolsó szolgálatba lépés ideje	2014. május 6. 21:43

1.7 A vonat jellemzői

1.7.1. 2429 számú vonat

Vonatszám	2429
Vonat neve	személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Vonat üzemeltetője	MÁV-START Zrt.
Vezérlőkocsi pályaszáma	50 55 2105 019-3
Mozdony+vezérlőkocsi tulajdonosa	MÁV-START Zrt.
Vonathossz	104 m
Elegytömeg	207 t
Előírt fékszázalék	73%
Tényleges fékszázalék	123%

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

1.8.1. A vasúti pálya

Veresegyház - Órbottyán állomásközből a pálya egyvágányú, villamosított. A pályára engedélyezett sebesség 60 km/óra. A közlekedési rend állomástávolságú, a pályán jelfeladás nincs.

1.8.2. Az útátjáró kialakítása

A közút-vasút keresztezési szöge 90 fokos. Az útátjáró szélessége 7 méter, burkolata BODAN elemes. A közút burkolata jó minőségű, nem töredezett, nem kátyús aszfalt, vonalvezetése a Wesselényi utca (balesetben részes gépkocsi érkezési iránya) felől enyhe emelkedőben lévő balra kanyarodó, az ellenkező irányból (Újtelep utca) erős emelkedőben lévő egyenes vonalvezetésű. Az átjáró előtt mindkét irány felől a „vasúti átjáró kezdete” jelzőtáblától visszafelé kb. 4-4 méter távolságra sebességcsillapító küszöb („fekvőrendőr”) van az útburkolatra építve.

A Wesselényi utcán lévő egy- és kétsávos „vasúti átjárót előjelző” táblákat növényzet takarja.

A Zrínyi utcában a vasúti átjáróra figyelmeztető tábla hiányzik.

1.8.3 Rálátási háromszögek

A Wesselényi utca felől a végpont felé eső – a balesetben is érintett – térnegyedben a csökkentett rálátási háromszög a baleset idején biztosított volt. A kezdőpont felőli térnegyedben a csökkentett rálátási háromszög a domborzati viszonyok miatt nem biztosított.

Az Újtelep utca felől kezdőpont felé szintén a domborzati viszonyok miatt, végpont felé növényzet miatt nem biztosított a csökkentett rálátási háromszög.



4. ábra Csökkentett rálátási háromszög a balesetben érintett térnegyedben

1.9 Állomási adatok

Az állomási adatok a balesetre nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

Az 50 55 2105 019-3 psz vezérlőkocsin TELOC RT12 rendszerű adatrögzítő berendezés valamint MFB berendezés van telepítve. A sebességmérő óra és adatrögzítő méréshatára 150 km/h, a befűzött szalag méréshatára 150 km/h.

1.11 Kommunikációs eszközök

A kommunikációs eszközök a balesetben nem játszottak szerepet, ezért ismertetésük nem szükséges.

1.12 Meteorológiai adatok

A baleset idején az évszaknak megfelelő időjárás volt, csapadék, köd nélkül.

1.13 A túlélés lehetősége

A gépkocsit ért tompa, nagy erejű ütés olyan rongálódást okozott, mely kizárja a gépkocsivezető túlélésének lehetőségét.

1.14 Próbák és kísérletek

A vizsgálat során a Vb próbákat nem végzett.

1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzése nem szükséges.

1.16 Szabályok és szabályzatok

1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet 39. §:

„(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,

(...)

(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.”

20/1984 . (XII. 21.) KM rendelet 9.§:

„(17) Ha a lakott területen levő vasúti átjárón átvezető úton – a vasúti átjárótól nem messzebb, mint 200 méter távolságban – közvilágítás van, a közvilágítást a vasúti átjáróig meg kell hosszabbítani és a vasúti átjárót meg kell világítani.”

20/1984 . (XII. 21.) KM rendelet Melléklet:

„26.3 A vasúti átjárót abban az esetben kell biztosítani, ha a vasúti átjáróban
(...)

g) a rálátás a rálátási háromszögben nem szabad és a szabaddá tétel költsége jelentősen meghaladná a biztosítás költségét.(...)

26.4.

a) Vasúti átjárónál, vasúti gyalogos-átkelőhelynél a rálátási háromszögben, illetve a csökkentett rálátási háromszögben a rálátás akkor szabad, ha abban az út és vasút szintjétől számított 80 cm magasságot meghaladó építmény, terepalakulat, létesítmény, fa, illetve növényzet nincs, amely a vasúti pályára a rálátást akadályozza.

29.1 Biztosítatlan vasúti átjárónál abban az esetben kell megállási kötelezettséggel járó elsőbbségadást előírni, ha csak a csökkentett rálátási háromszög szabad, és ha a vasúti átjárón átvezető úton közlekedhető leghosszabb és legkisebb gyorsulású jármű álló helyzetből induló biztonságos áthaladása lehetséges.”

1.17 Kiegészítő adatok

Egyéb adatot a Vb nem kíván nyilvánosságra hozni.

1.18 Korábbi hasonló esemény

A KBSZ rendszeresen vizsgál hasonló eseményeket, melyek nem függenek össze közvetlenül a jelen balesettel, azonban jól szemléltetik a hasonló események elszaporodottságát, és súlyos következményeit.

2. ELEMZÉS

2.1. A gépkocsi haladása

A gépkocsi a Wesselényi utcán közlekedett az Újtelep utca irányába. A vasúti átjáróhoz érve a jobbról érkező vonat elé hajtott, ám a vonat érkezéséig az átjárót elhagyni nem tudta, ezért a vonat a gépkocsi jobb oldalának ütközött. Az ütközés következtében a gépkocsit a vonat a pálya menetirány szerinti jobb oldalára kilökte, az a vasúti töltés aljában, a tetejére borulva ált meg. A gépkocsivezető a közelben lakott, helyismerettel rendelkezett, az átjáróban rendszeresen közlekedett gépkocsival.

2.2 A vonat haladása

A 2429 sz. vonat az esemény napján BDV típusú motorvonattal közlekedett, a motorvonatot a mozdonyvezető a vezérlőkocsiból vezette. Menetrend szerint elindult Erdőkertes megállóhelyről, majd a vonat az engedélyezett 60 km/h-ig gyorsította. Az átjáró előtt észlelte a menetirány szerint balról az átjáróba behaladó gépkocsit, hangjelzést adott, gyorsfékezést alkalmazott, de az ütközést elkerülni nem tudta. A vonat az ütközést követően 160 méterrel megállt.

2.3. Sebességcsillapító küszöbök



5. ábra Sebességcsillapító küszöb elhelyezkedése a balesetben részes irányból

Az útátjáró közelében a közút kezelője sebességcsillapító küszöböket létesített a „vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla vonalától mindkét irányban 4-4 méterre. Egy átlagos méretű személygépkocsi hátsó tengelye éppen átér a küszöbön, mikor az eleje már a vasúti úrszelvény közelében van (5. ábra). Ezzel a nem biztosított vasúti átjáróba figyelmetlenül, nagy sebességgel történő behajtást kívánták megelőzni, illetve a sebességcsökkentést kikényszeríteni. Az aszfaltba épített akadály jól megfelel ezeknek a céloknak, azonban a gépkocsivezetők figyelmét elvonhatja a vasúti átjárón áthaladásról, valamint a hosszabb járművek áthaladási idejét megnöveli. Különösen igaz ez az Újtelep utca irányából, ahol az átjáróba vezető út erős emelkedőben van (6. ábra).

2.4 Az átjáró szerepe a városi infrastruktúrában

A közutat kezelő Veresegyház Város Önkormányzatánál nem állnak rendelkezésre forgalomszámlálási adatok, de a tapasztalatok azt mutatják, hogy az átjáróra a város közlekedésében szükség van.

Az Andrásy úton és a Fő úton lévő legnagyobb forgalmú biztosított átjárókon kívül a csekélyebb forgalmú utcákban lévő átjárók is műszakilag biztosítottak (2. ábra). Ezekben az átjárókban nem a forgalomnagyság, hanem a vasúti pályára rálátás hiánya miatt szükséges a biztosítás. A baleset helyszínén a kezdőpont irányába sem biztosított a csökkentett rálátási háromszög a domborzati viszonyok miatt. Ezekben a térnegyedekben kb. 100 méterről észlelhető az érkező vonat. A pályára engedélyezett 60 km/h-val érkező vonat ezt a távolságot 6 másodperc alatt teszi meg, így az átjáró előtt megálló járműnek legfeljebb ennyi ideje van átjutni az átjárón. Egy átlagos, 5 méter hosszú gépkocsinak 10 métert kell megtennie, hogy biztonságban áterjen a vonat előtt, ehhez legalább $0,6 \text{ m/s}^2$ gyorsulással kell álló helyzetből elindulnia. Egy átlagos személygépkocsi esetében ez teljesíthető érték.

Az átjáróban nincs hossz vagy súlykorlátozás, ezért a számítást el kell végezni nagyobb járművekre is. Autóbusz esetében $0,94 \text{ m/s}^2$ gyorsulással kell álló helyzetből elindulni, elméleti leghosszabb járműszerelvény (19 m) esetén pedig $1,3 \text{ m/s}^2$ gyorsulás szükséges a biztonságos átjutáshoz, ami rakott tehergépjármű esetén már nem minden esetben teljesíthető.

A KRESZ-ben előírt legalább 5 km/h áthaladási átlagsebesség esetén egy személygépkocsinak 7,2 mp, egy autóbusznak 12,2 mp, egy pótkocsis teherautónak pedig 17,3 mp szükséges az áthaladáshoz. A pályára engedélyezett sebességgel érkező vonat a rendelkezésre álló láthatósági viszonyok között 6 másodperccel az átjáróba érkezés előtt észlelhető. Ez az idő nem elegendő az átjáróba behajtó legkedvezőtlenebb sebességgel közlekedő járművek számára, hogy elhagyják az átjárót a vonat érkezése előtt.

Mivel az átjáró környezetében lévő többi átjáró biztosítva van, és a szükséges rálátás nagyobb gépjárművek esetében nem kellően biztosított, a Vb célszerűnek látja az átjáró fenntartásának szükségességét felülvizsgálni, és amennyiben a fenntartás szükséges, az átjárót műszakilag biztosítani.

Amennyiben a jövőben, a pálya felújítása során a vasúti pályára engedélyezett sebesség felemelésre kerül, abban az esetben a fentebb számított értékek kedvezőtlenül változnak.



6. ábra Sebességcsillapító küszöb az Újtelep utca irányából

2.5. Közvilágítás

A baleset napján a napkelte 5 óra 17 perckor volt, a baleset 5 óra 22 perckor történt, a reggeli világosodás időszakában, tehát az átjáró megvilágításának hiánya a balesetben nagy valószínűséggel nem játszott szerepet, a Nap a gépkocsivezetőnek jobbról, hátulról kelt fel, de a fák takarásában, így annak esetleges vakító hatása is kizárható.

Sötétben közlekedve a Wesselényi utca felől érkezve az út erdős, meg nem világított részen halad, innen jut a gépkocsivezető az Újtelep utca beépített, közvilágítással rendelkező családi házas részére. A két egymástól élesen elhatárolódó környezet határán van a meg nem világított vasúti átjáró.

A 20/1984 . (XII. 21.) KM rendelet 9.§ (17) szerint, ha a vasúti átjárótól 200 méteren belül közvilágítás van, akkor az átjárót meg kell világítani (1.16). Jelen esetben közvilágítás van az átjáró közelében, azonban az átjáró maga még sincs megvilágítva, pedig ez annak észlelhetőségét sötétben nagyban javítaná.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az esetek bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A gépkocsivezető a kellő távolságból észlelhetően közeledő vonat ellenére a vasúti átjáróba behajtott, és a vonat érkezése előtt azt nem tudta elhagyni.

3.2 Az esetek bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb ilyen megállapítást nem tesz.

3.3 Az esetek bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő tényezők

Az útátjáró kialakítása a baleset idején nem felelt meg a hatályos előírásoknak.

- a balesetben nem érintett három térszögben a csökkentett rálátási háromszög nem volt biztosított,
- az útátjáró közelében közvilágítás van, az átjáró mégis megvilágítva,
- az útátjáró mindkét oldalán 4-4 méterre sebességcsökkentő küszöb volt az aszfaltra építve.

Ezek a hiányosságok a balesetben nem játszottak szerepet.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A Vb javaslatára a KBSZ az eset vizsgálata során az alábbi biztonsági ajánlást adta ki 2014. május 12-én.

BA2014-441-5-01A: A vizsgálat során megállapítást nyert, hogy Veresegyház és Órbottyán állomások között a 197 sz. szelvényben lévő útátjárónál az előírt rálátás a vasúti pálya mellett húzódó domborzat és növényzet miatt nem szabad, a csökkentett rálátási háromszögek nem biztosítottak, az útátjáró nem felel meg a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékletének 26.3 g) pontjában foglaltaknak. Továbbá az átjáró mindkét oldalán a „vasúti átjáró kezdete” tábla előtt 4 m-re sebességcsillapító eszköz (fekvőrendőr) található, amely az átjáró felé közeledő közúti járművezetők figyelmét elvonhatja, hosszabb járművek közlekedése esetén az útátjárón történő áthaladás idejét megnöveli, az esetleges elakadás veszélyét megnöveli. Az átjáró keleti oldalán elhelyezett „vasúti átjáró kezdete” tábla görbült, a „vasúti átjáróra figyelmeztető” táblákat növényzet takarja, az útátjáró végponti oldala felőli „útátjáró jelző” hiányzik.

A KBSZ javasolja a Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének, hogy vizsgálja meg az átjáró kialakítását, és szükség esetén kötelezze az érintetteket a jogszabályokban meghatározott állapot biztosítására.

Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén a Vb véleménye szerint a hasonló okból bekövetkező balesetek kialakulásának kockázata jelentős mértékben csökkenthető.

4.1. MEGTETT INTÉZKEDÉSEK

A kiadott biztonsági ajánlás nyomán a Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége az átjáró közlekedésbiztonsági felülvizsgálatát rendelte el. A felülvizsgálat megállapította, hogy az átjáróhoz vezető Wesselényi utcában az előjelző táblákat növényzet takarja, a csökkentett rálátási háromszögek növényzet és domborzat miatt nem szabadok, valamint, hogy a sebességcsökkentő küszöbök túl közel vannak a vasúti pályához. A Felügyelőség határozatban kötelezte a közút kezelőjét a hiányosságok megszüntetésére.

Veresegyház Város Önkormányzata, mint a közút kezelője a takarásban lévő tábláknál növényzet ritkítást végzett, a forgalomcsillapító küszöbököt áthelyezte az átjárótól 15 - 15 méterre, így a sebességlassító, figyelemfelkeltő funkciója érvényesülni tud, ugyanakkor a gépjárművezetők figyelmét nem vonja el a vasúti átjárón való áthaladástól.

A MÁV Zrt. a rálátási háromszögekben lévő növényzet további ritkításával javított a láthatóságon, a domborzati viszonyok változatlansága miatt viszont kezdőpont felé a rálátási lehetőség nem javult.

A 71 sz. vasútvonal átépítésére az NKH kiadta a létesítési engedélyt, mely előírásokat tartalmaz a vasútvonalon lévő útátjárók biztosítási módjára vonatkozóan. A 197 sz. szelvényben lévő útátjáró az átépítés során fény- és félsorompóval biztosított átjáróként lesz kialakítva.

Budapest, 2015. október 6.

Rózsa János
Vb vezetője

Demjén Péter
Vb tagja