Sárgulnak a vasútvillamosok, de nem az irigységtől

2025. február 20. csütörtök, 06.30 / Utolsó módosítás: 2025. február 20. csütörtök, 06.55

Szeged, Hódmezővásárhely, 2025. február 20. – **A Szeged és Hódmezővásárhely között közlekedő vasútvillamosok elejét élénksárga matricázással tesszük feltűnőbbé, hogy jobban kitűnjenek a közúti forgalomból, és ezáltal megpróbáljuk csökkenteni az ütközések, balesetek számát. Mind a MÁV, mind pedig a közúton közlekedők számára előnyös színesítés ötletét a MÁV egyik mérnökgyakornokának elképzelése adta, amelyet előzetes vizsgálati eredmények is alátámasztottak. Az első átmatricázott TramTrain a mai napon állt forgalomba.**

A TramTrain hálózaton már az indulás óta magas a közúti járművekkel történt ütközések száma. A vasútvillamossal történt ütközések száma évről évre jelentős, sajnos minden esetben a közlekedők figyelmetlensége, a KRESZ be nem tartása okozza. 2022-ben 28 baleset érte, ebből 15 esetben keletkezett anyagi kár. **2023-ban 26-ból 25, 2024-ben 17-ből 13 esemény járt anyagi kárral. 2025-ben már eddig 4 baleset történt.** A balesetek ellenére is rendkívül megbízható a TramTrain szolgáltatásunk, ugyanis a vasútvillamosok pontossága jellemzően 98% körül alakul.

A balesetek gyakorisága miatt, már nem bizonyult elégnek csak a szóbeli figyelemfelhívás, a MÁV-csoport ezért pilot programjában úgy döntött, hogy feltűnőbbé teszi a járműveket. **Horváth Csongor, a MÁV infrastruktúraépítő-mérnök** gyakornoka és a Széchenyi István Egyetem hallgatója diplomamunkáját írta a TramTraint érintő közlekedésbiztonságot növelő elképzelésével, amit **mérésekkel és szemkamerás vizsgálatokkal** támasztotta alá, hogy a **szegedi városi környezetben sokkal többen figyelnek fel a sárga villamosokra, mint a szürke-fehér orrú TramTrainekre**. A vasúttársaság ötletpályázatára is jelentkezett a koncepcióval, amelynek **a megvalósítását a MÁV-csoport maximálisan támogatta**. Amennyiben az ötlet beválik, és csökken a figyelmetlen közlekedők által okozott balesetek száma, ez nem csupán jelentős megtakarításokat jelenthet a vasúttársaságnak, hanem növelheti a járművek rendelkezésre állását is, hiszen egy baleset utáni javítás miatt akár több napra is kieshet a forgalomból egy-egy szerelvény. A járművek orrán, azaz a két végén az élénksárga felületeket fóliázással növeljük, ezzel törekedve arra, hogy az eddigieknél jobban kitűnjenek a vasútvillamos szerelvényei a városi környezetből.

Az egy teljes évre tervezett **tesztidőszakot követően kiértékeljük az eredményeket, de már a részleges sárgítástól is jelentős balesetszám-csökkenés várható**. Ugyanakkor a vasútvillamosok teljes sárgára festése nem szerepel a tervekben, azt a nemzetközi gyakorlat sem indokolja és a MÁV-csoport – műszaki előírásokon és vizsgálatokon alapuló – egységes színvilága pedig nem is teszi lehetővé. A járművek belső szakaszain a sárga ajtók kellően feltűnők a forgalmi szituációk során.

Ezen a sárgán már nem megyek át

Horváth Csongor egy egyetemi kutatócsapattal közösen két módszert határozott meg az emberi tényező elemzésére: szemkamerás vizsgálatokat, illetve kérdőíves kutatást indítottak. A Google űrlapján összeállított kérdőíves kutatást több mint 500-an töltötték ki.

A vizsgálathoz használt szemkamera egy speciális, lencse nélküli szemüveg, infravörös és RGB kamerákkal felszerelve. A kamerák egy része a külső teret, míg a többi a pupillák mozgását vizsgálja, a hozzá tartozó szoftver pedig képes elemezni, hogy a tesztben résztvevők milyen időtartamban és hová pillantottak, ahogy azt is, milyen pályát járt be a tekintetük. A felméréshez kijelöltek egy vizsgálati útszakaszt Szegeden, és – a legjellemzőbb baleseti helyzetet – balra kanyarodást szimulálták a különböző korosztályú tesztalanyokkal, különböző kialakítású és típusú járművekben.

A feldolgozás során egyértelműen kiderült, hogy a helyi villamosok alsó sárga részére sokkal többen néztek, mint a

TramTrain ugyanazon szürke elemeire. Az utóbbi jármű esetében a fixáció is tovább tartott.

Háttér-információk:

A balesetek mindegyikét a közúton közlekedő autósok, kerékpárosok, illetve gyalogosok szabálytalansága idézte elő, éppen ezért rendszeresen felhívjuk a közlekedők figyelmét, hogy a vasútvillamos környezetében óvatosabban vezessenek, kerékpározzanak és körültekintően keljenek át a gyalogos átkelőhelyeken.

A KRESZ szabályai szerint a vasútvillamosnak minden közlekedési járművel szemben elsőbbsége van: még a körforgalmat keresztező TramTrain számára is elsőbbséget kell adni a körforgalomban haladó járművel.

A balesetenkénti átlagos javítási költség mintegy 500-800 ezer forint, mindezidáig mintegy 40 millió forintnyi a károsszeg. A javítóműhelyben a tapasztalatoknak megfelelően ma már rendelkezésre állnak a gyakran sérülő eleekhez cserealkatrészek, így sikerült mára már az átlagos sérülések kijavítását egy-két napra mérsékelni.

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Forrás:https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/sargulnak-vasutvillamosok-de-nem-irigysegtol