



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2008-351-5
VASÚTI BALESET**

**Vámosgyörk - Gyöngyös
2008. augusztus 14.**

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,
- 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 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 összeférhetlenség 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, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben 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 2009. december 15-én megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviseltették magukat:

- Nemzeti Közlekedési Hatóság
- MÁV Zrt.
- MÁV-TRAKCIÓ Zrt.

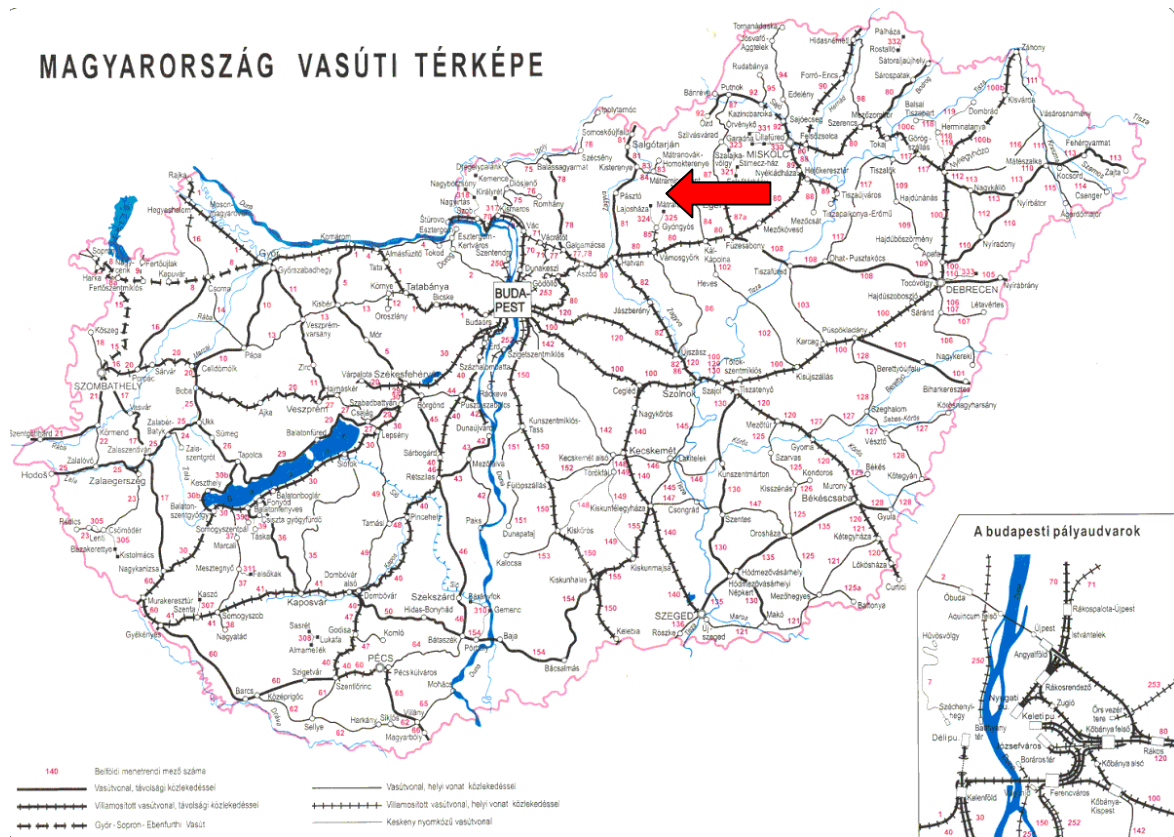
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

| | |
|----------|--|
| 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-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény |
| MÁV Zrt. | Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság |
| mh. | megállóhely |
| NKH | Nemzeti Közlekedési Hatóság |
| psz. | pályaszám |
| Vb | Vizsgálóbizottság |
| VBO | MÁV ZRt. Biztonsági Igazgatóság illetékes Területi Vasútbiztonsági Osztálya |

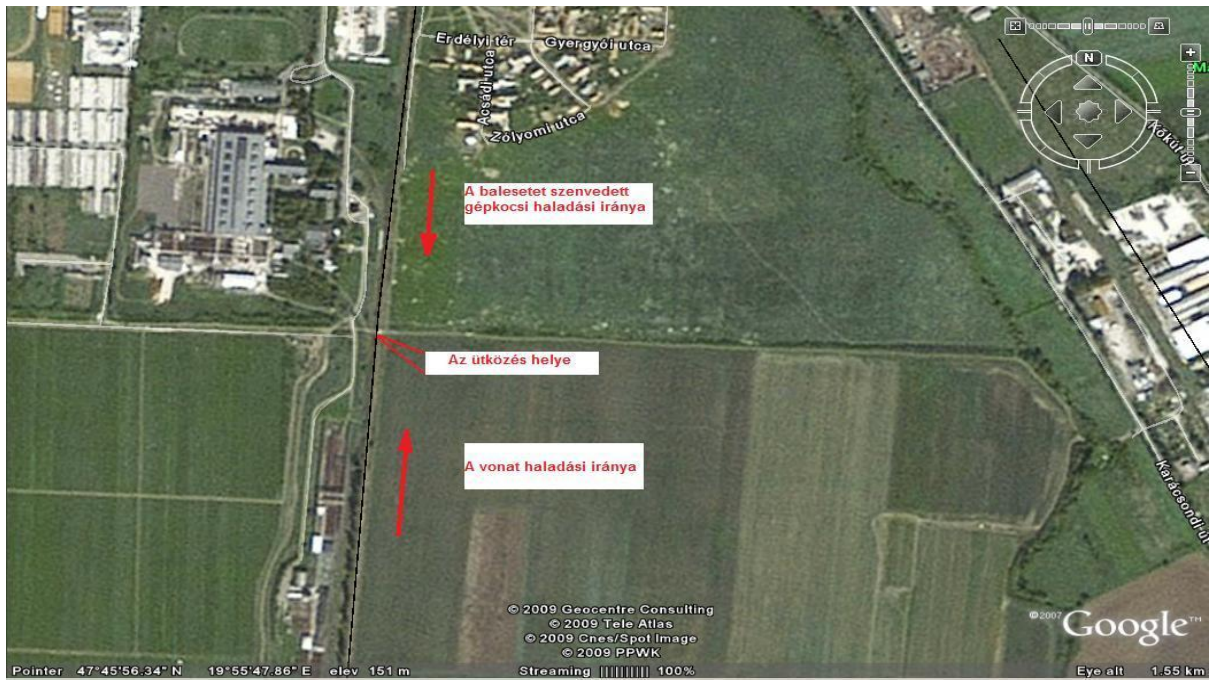
AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

| | |
|---|---------------------------------------|
| Az eset kategóriája | vasúti baleset (jelentős) |
| Az eset jellege | baleset vasúti átjáróban |
| Az eset időpontja | 2008. augusztus 14. 15 óra 43 perc |
| Az eset helye | Vámosgyörk – Gyöngyös 102+66 szelvény |
| Vasúti rendszer típusa | országos |
| Mozgás típusa | regionális személyszállító vonat |
| Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma | 5 / 0 fő |
| Pályahálózat működtető | MÁV Zrt. |
| Rongálódás mértéke | kb. 700 000 Ft a vontatójárműben |
| Érintett vonat száma | 35616 |
| Üzembentartó | MÁV START Zrt. |
| Nyilvántartó állam | Magyar Köztársaság |

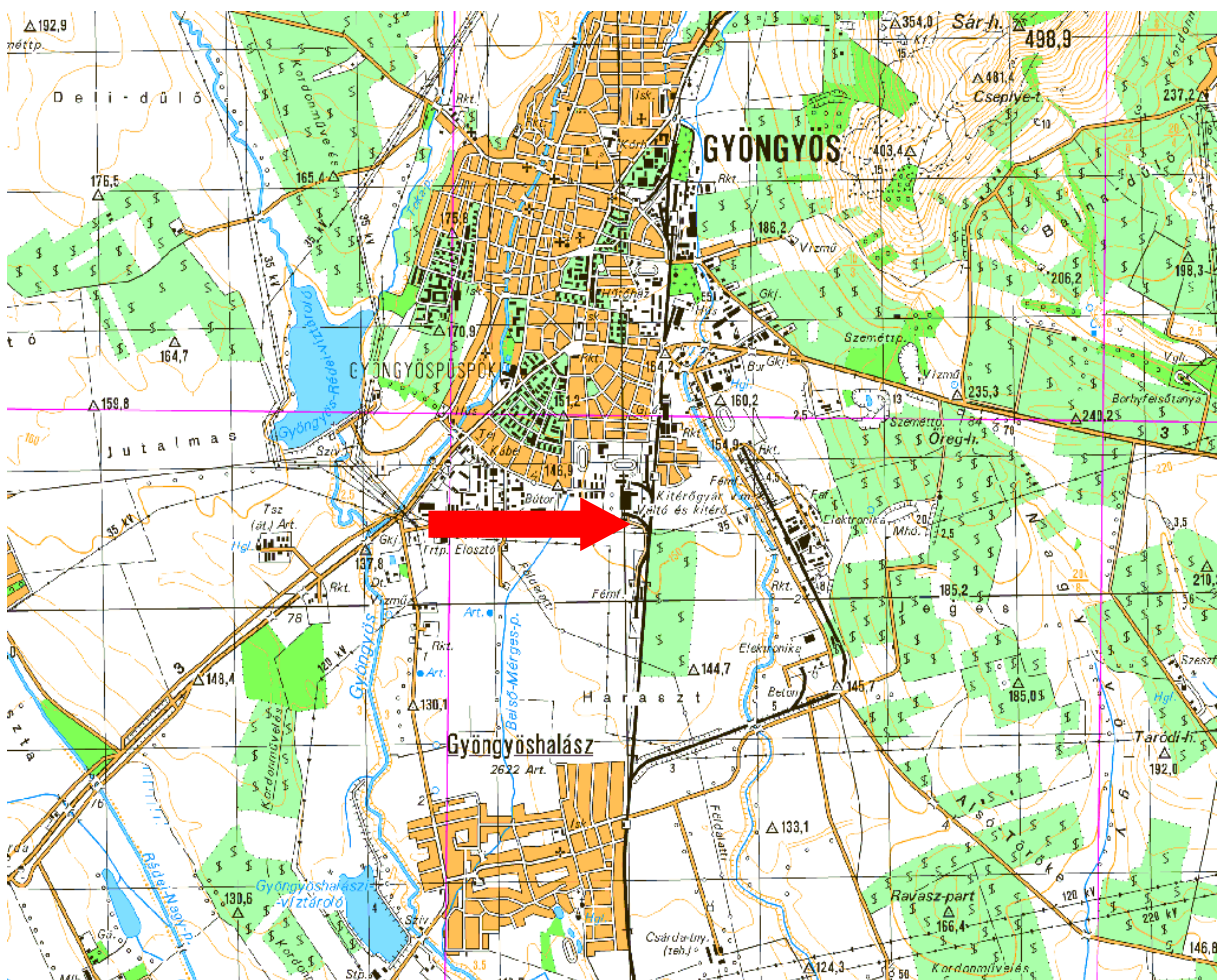
MAGYARORSZÁG VASÚTI TÉRKÉPE



1. ábra: A baleset helyszíne



2. ábra: A baleset közelebbi helye (1)



3. ábra A baleset közelebbi helye (2)

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. augusztus 14-én 16 óra 18 perckor jelentette a MÁV ZRt. hálózati főüzemirányítója.

A KBSZ ügyeletese

- 2008. augusztus 14-én 16 óra 19 perckor jelentette a KBSZ ügyeletés vezetőjének, aki a kivonulást elrendelte.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2008. augusztus 14-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

| | | |
|----------|---------------|----------------------|
| Vezetője | Chikán Gábor | balesetvizsgáló |
| Tagjai | Prisznyák Éva | balesetvizsgáló |
| | Lesták Mihály | baleseti helyszínelő |

2008. november 30-án, 3 munkatársunk köztisztviselői jogviszonyának megszűnése miatt feladat-átcsoportosítás történt, a KBSZ főigazgatója a Vb vezetőjének Prisznyák Évát, a Vb tagjának pedig Karosi Róbertet jelölte ki.

Az eseményszűrés áttekintése

A Vb 2008. augusztus 14-én a helyszínrre érkezett és vizsgálatot végzett.

A menetíró regisztrátumot a Vb kiértékelte.

A Vb a szükséges dokumentációt a Gyöngyös Rendőrkapitányság Közrendvédelmi és Közlekedésrendészeti Osztály Közlekedésrendészeti Alosztálytól, valamint a MÁV Zrt. Miskolc Területi Vasútbiztonsági Osztályától kikérte és kiértékelte.

2008. szeptember 10-én és 2009. március 26-án további helyszíni bejárást tartott a Pályavasúti Üzletág Pályavasúti Területi Központ Miskolc Pályalétesítményi Alosztály, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, MÁV Zrt. Vasútbiztonsági Osztály, Gyöngyös Város Rendőrkapitányság, Gyöngyös Város Önkormányzat Városüzemeltetési Igazgatóság részvételével, azonban ezen bejárások megtartásáról a Közlekedésbiztonsági Szervezetet nem értesítették.

A Vb. ismételt helyszíni szemlét tartott és további, összehasonlításra alkalmas fényképfelvételeket készített 2009. március 4-én.

Az eset rövid áttekintése

2008. augusztus 14-én a 35616 sz. személyvonat Vámosgyörk állomásról 15 óra 31 perckor, 11 perc késéssel indult Gyöngyös állomásra, a csatlakozó vonat késése miatt. 15 óra 43 perckor egy személygépkocsi behaladt a 102+66 számú szelvényben lévő, nem biztosított, szilárd burkolatú útátjáróba, ahol a 35616 sz. vonat továbbító V43-1372 psz. mozdollyal ütközött. Az ütközés következtében a személygépkocsiban utazó öt személy közül 4 a helyszínen, az ötödik személy pedig a kitért mentőautóban életét veszítette. A vonat továbbító mozdony szolgálatképtelenné vált. A vonatot segély vontatójárművel 18 óra 35 perckor Vámosgyörk állomásra visszahúzták. A pálya 19 óra 20 perckor szabadult fel.

Az útátjáró kialakítása a szabályoknak megfelelt, de az esemény időpontjában a csökkentett rálátás nem volt biztosítva. A baleset a személygépkocsi vezetőjének a vasúti átjáró kellő körültekintés nélküli megközelítése miatt következett be.

A kis forgalmú, nem biztosított útátjáró megszüntethetőségét a továbbiakban az illetékes hatóságnak javasoljuk megfontolni, különös tekintettel arra, hogy mintegy 700 m távolságban biztosított útátjáró áll rendelkezésre, erre vonatkozóan a Vb. biztonsági ajánlást ad ki.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

A 35616 sz. személyvonat Vámosgyörk – Gyöngyös állomások között naponta közlekedő regionális személyszállító vonat. A baleset napján a menetrend szerinti 15 óra 20 perc helyett 15 óra 31 perckor indult, csatlakozó vonatra várás miatt.

15 óra 43 perckor a 102+66 számú szelvényben lévő, nem biztosított, szilárd burkolatú útátjáróban a vonat V43 1372 psz. mozdonya ütközött egy személygépkocsival. A személygépkocsi a vasúttal párhuzamos területen haladt, majd csatlakozott a 85. sz. vasútvonalat merőlegesen keresztező földútra, amelyre 90°-os szögben fordult rá.

A mozdonyvezető a közúti jármű észlelésekor hangjelzést adott, gyorsfékezést alkalmazott, azonban az ütközést elkerülni már nem tudta, mert a személygépkocsi nem állt meg, a vezetője a vonat haladási irányát tekintve jobbról behaladt a vasúti átjáróba. Az ütközés következtében a személygépkocsiban utazó öt személy közül 4 a helyszínen, a személygépkocsiban, az ötödik személy pedig a kikerkezett mentő-autóban életét veszítette. A vonatot továbbító mozdony szolgálatképtelenné vált. A vonatot segély vontatójárművel 18 óra 35 perckor Vámosgyörk állomásra visszahúzták. A pálya 19 óra 20 perckor szabadult fel.

1.2 Személyi sérülés

| Sérülések | Személyzet | Utások | Útátjáró használók | Egyéb |
|------------|------------|--------|-----------------------|-------|
| Halálos | - | - | 5 | - |
| Súlyos | - | - | - | - |
| Könnyű | - | - | - | - |
| Nem sérült | - | - | - | - |

1.3 Vasúti járművek sérülése

Az érintett vasúti járműben az eset kapcsán mintegy 700 000 Ft anyagi kár keletkezett. Megrongálódott a pályakotró, légvezeték elzáró-váltók, légtömlők.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az érintett infrastruktúrában az eset kapcsán anyagi kár nem keletkezett.

1.5 Egyéb kár

A balesetben részes gépkocsi javíthatatlanná vált.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 35616 számú vonat mozdonyvezetője

| | |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| Kora | 43 év |
| Neme | férfi |
| Szakképesítése | gépésztechnikus, mozdonyvezető |
| Beosztása a baleset idején | mozdonyvezető |
| Orvosi alkalmassági érvényessége | 2010. január |
| Legutóbbi szolgálatba lépés ideje | 2008. augusztus 14. 11 óra 00 p. |

1.7 A vonat jellemzői

| | |
|--------------------------------|--|
| Vonatszám | 35616 |
| Vonat neve | regionális személyszállító vonat |
| Vonattovábbítás módja | CSM |
| Mozdony pályaszáma | V43-1372 |
| Mozdony tulajdonosa | MÁV Trakció Zrt. |
| Továbbított kocsik tulajdonosa | MÁV Start Zrt. |
| Továbbított kocsik pályaszáma | 50 55 2007 793-2 (Bhv típusú kocsi), 50 55 8007 346-6 (BDbt típusú kocsi) |
| Vonathossz | 64 m |
| Elegytömeg | 161 t |
| Előírt fékszázalék | 64% |
| Tényleges fékszázalék | 91% |

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

A 85. sz. Vámosgyörk – Gyöngyös vasútvonalon állomástávolságú követési rend van. Térközi közlekedésre, jelfeladásra nincs kiépítve a pálya. A baleset helyszínétől (102+66 szelvény) mintegy 700 m-re, a 110+40 sz. szelvényben alakították ki az AS 110-es fényjelzős sorompót, amelyet tengelyszámláló berendezés vezérel. A 102+66 szelvényben szilárd burkolatú, nem biztosított, 6 m széles útátjáró került kialakításra. Az útátjáróra vezető földúton a „Vasúti átjáró kezdete („András-kereszt”) jelzőtábla volt elhelyezve, azonban megállási kötelezettséggel járó elsőbbségadás kötelező tábla nem.



4. ábra „András-kereszt” (a bozót a baleset után lett kiírva)

Az útátjáróban a csökkentett rálátási háromszög nem volt biztosított.



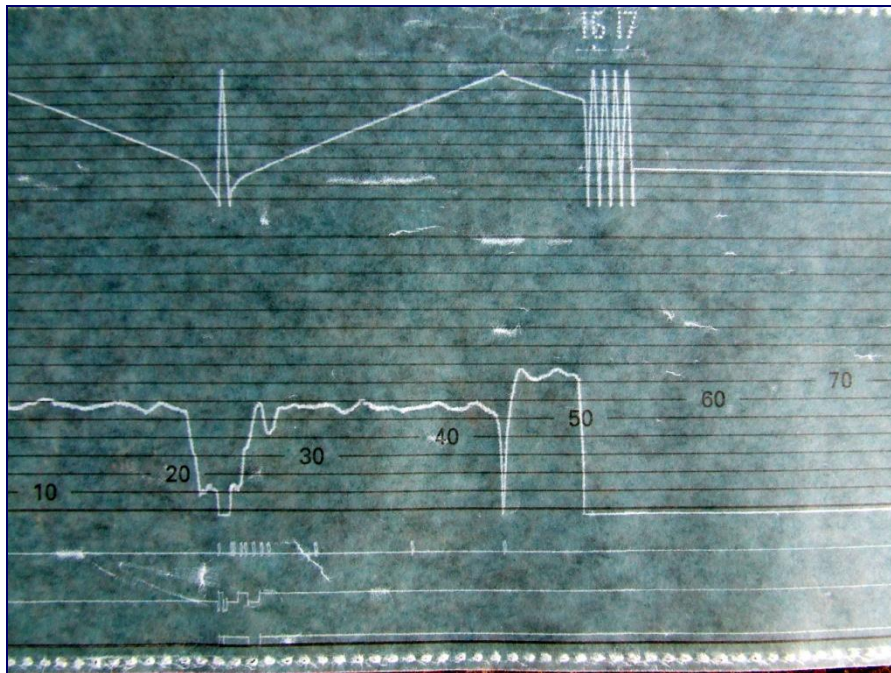
5. ábra: Csökkentett rálátási háromszög hiánya

1.9 Állomási adatok

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A 35616 sz. vonatot továbbító V43 1372 mozdonyon Teloc RT9 sebességregisztráló berendezés volt, melynek méréshatára 150 km/h. A benne lévő szalag méréshatára 150 km/h.



6. ábra: A 35616 sz. vonat menetíró regisztrátuma



7. ábra: A vonat megállásának helye a 104. sz. szelvénykő mellett

1.11 Kommunikációs eszközök

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

1.12 Meteorológiai adatok

Az esemény időpontjában az időjárás csendes, derült, + 35 C° volt, a szabadlátás és a távolbalátás nem volt korlátozva, nappali természetes fény mellett.

1.13 A túlélés lehetősége

Az eset során az áldozatok olyan fokú sérüléseket szenvedtek, hogy az azonnali orvosi beavatkozás sem menthette volna meg egyik elhunyt személy életét sem. A gépkocsi rongálódása olyan fokú volt, hogy az utasok rendelkezésére álló túlélési tér teljesen összeroncsolódott.

A mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet. A mentésben 2 mentő gépkocsi vett részt 6 fővel, valamint 1 tűzoltó gépkocsi 5 fővel.

1.14 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytatott.

1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

A mozdonyvezető az eset napján 11 órakor jelentkezett szolgálatra, frissen, kipihenten. A baleset napját megelőzően hosszabb szabadság után ez volt az első szolgálata.

1.16 Szabályok és szabályzatok

A rendőrség által kiadott igazságügyi szakértői vélemény szerint a járművezető rendelkezett érvényes vezetői engedéllyel, alkoholt nem fogyasztott. A személygépkocsi műszaki állapota megfelelő volt, annak motorja a baleset időpontjában járt.

A KRESZ (1/1995. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet szabályozza a vasúti átjáróban való közlekedés szabályait.

„39.§ (1) A vasúti átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad.

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

(3) A vasúti átjáró 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.”

A **20/1984. (XII.21.) KM rendelet** az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szabályozza a vasúti átjáró megszüntetésének szabályait, annak lehetőségét és eseteit.

A **30/1988. (IV.21.) MT rendelet** a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról előírásait kell alkalmazni a vasút útátjárók közelében a rálátási háromszögben lévő növényzet magasságát tekintve.

1.17 Kiegészítő adatok

A Vb helyszíni megállapításait megerősítette a Gyöngyös Rendőrkapitányság Közrendvédelmi és Közlekedésrendészeti Osztály Közlekedésrendészeti Alosztály 10030/1442/2008/bü. átirata, miszerint a baleset a néhai járművezető nagyfokú figyelmetlenségére, a vasúti átjáróban az elsőbbségadási kötelezettség hiányára vezethető vissza.

A Vb a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem kíván ismertetni.

1.18 Korábbi hasonló esemény

A KBSZ korábban hasonló eseményt (baleset nem biztosított vasúti átjáróban) nem vizsgált.

2. ELEMZÉS

A személygépkocsi mozgása a baleset előtt:

A helyszíni vizsgálat során megállapításra került, hogy a személygépkocsi vezetője Gyöngyös, Erdélyi tér irányából a 85. sz. vasútvonallal párhuzamosan, egy úttá nem nyilvánított, de járművek által korábban is járt, kitaposott területen haladt. A 102+66 sz. szelvényben érte el a vasúti pályára merőleges földutat. Ezen földútra csatlakozva haladt be a sorompó nélküli vasúti átjáróba, ahol ütközött a 35616 sz. vonat V43-1372 psz. mozdonyával.

A vonat mozgása:

A 35616 sz. vonat mozdonyvezetője a 85. sz. vasútvonalon Vámosgyörk állomásról Gyöngyös irányába közlekedett. Gyöngyöshalász mh. és Kitérőgyár mh. között a számára előírt 80 km/ó – megengedett – sebességgel.

Az ütközés a 102+66 sz. szelvényben történt. A Vb vizsgálata szerint a 35616 sz. vonat mozdonyvezetője amikor észrevette, hogy menetirány szerint a jobb oldalról egy személygépkocsi befordul a nem biztosított útátjáróba, azonnal hangjelzést adott és gyorsfékezést alkalmazott, - de az ütközést - 73-75 km/ó sebességre lassulva - elkerülni nem tudta. A mozdony jobb eleje ütközött a személygépkocsi bal első ajtajának ajtóoszlophoz közeli részével, majd maga előtt tolta azt a megállás helyéig.

A vonat eleje a megálláskor a 104+48 sz. szelvényben volt.

A mozdony menetíró regisztrátumáról készült digitális kép eredetijén a 0-150 km/h sebességtartomány 788 képpont magas. A regisztrátum-vonal legnagyobb kitérése az ütközést megelőző szakaszon – a regisztrátum 0 helyzetéhez képest – 420 képpont.

Ennek megfelelően az alkalmazott legnagyobb sebesség:

$$420/788 \times 150 = 80 \text{ km/h}$$

A vonat elejének helye a mozdony és kocsik hossza alapján a 102 sz. szelvény-kötől:

$$15,7 \text{ m} + 23,7 \text{ m} + 9,0 \text{ m} = 48,4 \text{ m}$$

Mindezek alapján a vonat az ütközéstől (102+66) a megállásig (104+48)

$$10448-10266 = 182 \text{ m utat tett meg.}$$

A regisztrátumon az 5 km távolsághoz tartozó szalaghossz 496 képpont. Az ütközés így a megállásnak a regisztrátumon is egyértelműen azonosítható helye előtt

$$182 / 5000 \times 496 = 18 \text{ képpontra}$$

keresendő. A sebesség itt a – csak közelítőlegesen behatárolható – 386 képpontnak megfelelően

$$386 / 788 \times 150 = \text{kb. } 73 \text{ km/h volt.}$$

A vonat az engedélyezett 80 km/h sebességet betartva közlekedett. Ezt követően kifuttatás (sebesség csökkenés) látható, az útátjáró után 500 méterrel Kitérőgyár megállóhely következik.

A balesetben érintett útátjáró a 102+66 szelvényben van. A vonat az ütközés után úgy állt meg, hogy a második kocsi mellett volt a 104. sz. szelvénykő).

Az átjáróba érkező járművek részére a beláthatóságot a jármű érkezési irányából a növényzet a baleset napján zavarta. A tereptárgyak és az épített környezet azonban azt nem korlátozta. A közút felé a csökkentett rálátási háromszög sem volt biztosított. A másik közlekedési irányból az esemény idején a - „Vasúti átjáró kezdete jelző (andráskereszt)” - növényzet által takart állapotban volt. A beláthatóságot akadályozó növényzet eltávolításával a második helyszíni szemle idején már a teljes rálátási háromszöget biztosítva találtuk.



8. ábra: Útátjáró a 102+66 szelvényben (a. 2009. III. 4-én b. a baleset napján)

Elkerülhetőség

Amennyiben a személygépkocsi - figyelembe véve a 90°-os kanyarodási irányát és az enyhén emelkedő útátjáróra vezető utat is – a KRESZ szerinti (legalább 5 km/h) haladási sebességgel, a veszélyes hely közelében elvárható fokozott figyelemmel közlekedett volna, meg tudott volna állni a közeledő vonat előtt.

Az útátjáró kialakítása

A 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet II. függelék h) pontja szerint

„A csökkentett rálátási háromszög esetében az úttest felezővonalának és a vasúti pálya tengelyének metszéspontjától, az út tengelyén a vasúti átjáró kezdete (andráskereszt) jelzőtábla oszlopától visszafelé mért 1 méter távolságból a közeledő vonat látható, amennyiben az az előírt sebességgel halad.”

A 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékletének VIII. fejezet 29.1. szerint

„Biztosítatlan vasúti átjárónál abban az esetben kell megállási kötelezettséggel járó elsőbbségadást előírni, ha csak a csökkentett rálátási háromszög szabad, ...” A Vb megállapítása szerint, mivel a növényzet eltávolítása után a teljes rálátási háromszög is biztosítható, nem kell a tábla kihelyezése iránt intézkedni.

Tekintettel a rálátási háromszög hiányára, az útátjáró megjelölése nem felelt meg a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékletének VIII. fejezet 29. 1. pontjának, mert megállási kötelezettség nem volt előírva.

A Vb a második helyszíni bejárás során további fényképfelvételeket készített. A felvételekből megállapítható, hogy a baleset bekövetkeztére az útátjáró műszaki állapota is hatással lehetett, mert a rálátást akadályozó növényzet a baleset idején nem volt megfelelően eltávolítva, ezért a csökkentett rálátás sem volt szabály-szerű. Az összehasonlító fényképfelvételek szerint a növényzet későbbi eltávolítása a teljes rálátási háromszöget biztosította. (9. és 10. ábra)

A 102+66 sz. szelvényben lévő, nem biztosított átjáróban a csökkentett rálátási háromszög biztosítva nem volt. Az útátjáró kialakítása a vasútra merőleges földút irányából történt. A balesetet okozó járművezető ezen földútra közvetlenül a „Vasúti átjáró kezdete (andráskereszt)” jelzőtábla előtt – 1-2 m-re – kanyarodott az úttá nem minősített, de járművek által kijárt földterületről, majd megállás nélkül ráhaladt a vasúti pályára. A 35616 sz. vonat mozdonyvezetője akkor adott hangjelzést és alkalmazott gyorsfékezést, amikor meglátta a kanyarodó személygépkocsit.



9. ábra A baleset helyszíne 2008. VIII. 14.



10. ábra Az útátjáró a gépkocsi haladási iránya felől (2009. III. 4.)

Az útátjáróra vezető út balesetveszélyes egyenetlenségeit is meg kell szüntetni.



11. ábra: Átjáró egyenetlensége

A Vb megállapította, hogy a baleset helyszínéhez (102+66 szelvény) közel, a 110+50 sz. szelvényben biztosított útátjáró áll rendelkezésre. 2009. március 30-án a MÁV Zrt, a Gyöngyös Rendőrkapitányság, a Nemzeti Közlekedési Hatóság regionális szervezete és a helyi Önkormányzat képviselőinek részvételével helyszíni bejárást tartottak, ahol a résztvevők egyetértettek a 102+66 sz. szelvényben lévő nem biztosított útátjáró megszüntethetőségének kérdésében.

Gyöngyös Város Önkormányzata az ezzel kapcsolatos észrevételét – mint közútkezelő – írásban, utólagosan teszi meg, amelyet a zárójelentés-tervezet elkészítéséig nem hozták a Vb tudomására.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

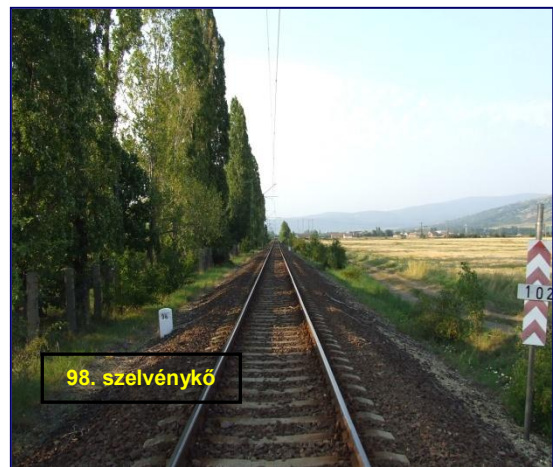
3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb a helyszíni szemle tapasztalatai, a beszerzett dokumentumok, illetve a rendelkezésre álló fényképfelvételek elemzése és értékelése alapján a következőket állapította meg:

- A Vámosgyörk – Gyöngyös vasútvonalon Gyöngyöshalász mh – Kitérőgyár mh között a 102+66 sz. szelvényben lévő, nem biztosított útátjáró megjelölése a közlekedő vonatok felé az utasításoknak megfelelő, azonban a közút felé a 20/1984 mellékletének VIII. fejezet.29.(1) szerinti megállási kötelezettségre utaló tábla nem volt kitűzve.



12. ábra: Útátjáró a földút irányába



13. ábra: Az útátjáró megjelölése a vasúti forgalom felé

- A 35616 sz. vonat a számára megengedett sebességgel haladt, a V43-1372 psz. mozdony vezetője a Vb vizsgálata szerint mindent megtett az ütközés elkerülése érdekében.
- A személygépkocsi olyan területen haladt, párhuzamosan a 85. sz. vasútvonallal, szemből a 35616 sz. vonattal - amely közúti közlekedésre kijelölve, úttá minősítve nem volt. A járművezető a több száz méter hosszú, vasútvonallal párhuzamos haladás során - amely a lakóhelye közelében volt - tudatában kellett, hogy legyen a veszélyforrásnak.
- A Rendőrség és a Vb véleménye szerint a személygépkocsi vezetője az útátjárón való áthaladást kellő körültekintés nélkül kezdte meg annak ellenére, hogy volt helyismerete. A körültekintést az útátjáró környezetében lévő elhanyagolt növényzet nehezítette, de nem tette lehetetlenné. A Rendőrség által kirendelt igazságügyi szakértő véleménye szerint a jármű motorja az ütközés pillanatában „gyújtott” állapotban volt.
- A baleset bekövetkezését a Vb a személygépkocsi vezetőjével kapcsolatban felmerült emberi tényezőre vezeti vissza.

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

A baleset helyszínétől (102+66 sz. szelvény) mintegy 700 m-re, a 110+50 sz. szelvényben biztosított útátjáró áll rendelkezésre. 2009. március 30-án a MÁV Zrt., a Gyöngyös Rendőrkapitányság, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Regionális Szervezete (Eger) valamint a helyi Önkormányzat képviselőinek részvételével tartott helyszíni bejáráson a résztvevők egyetértettek a 102+66 sz. szelvényben lévő, nem biztosított útátjáró elvi megszüntethetőségének kérdésében.

Vasúti átjáró megszüntetését a közút kezelője, jelen esetben Gyöngyös Város Önkormányzata is kezdeményezheti a Nemzeti Közlekedési Hatóságnál. A Vb. rendelkezésére álló információk szerint Gyöngyös Város Önkormányzata ilyen kezdeményezéssel nem élt. A Vb. telefonon történt megkeresésére a Vb által kezdeményezett megbeszélésen részt venni nem kívántak.

A 20/1984. (XII.21.) KM rendelet 3. § (3) bek. a) pontja szerint: „Az engedélyezési jogkört gyakorló közlekedési hatóság elrendelheti a vasúti átjáró, illetve a vasúti gyalogos átkelőhely megszüntetését, ha a közúti forgalom jelentéktelen, és az más vasúti átjáróba, illetve vasúti gyalogos átkelőhelyhez átterelhető.” A Vb. ismeretei szerint ezen megszüntetést a vizsgálat lezárásáig az NKH sem kezdeményezte.

A 20/1984 (XII. 21.) KM rendelet mellékletének VIII. fejezet 26.4. pontja szerint ...”a rálátás akkor szabad, ha abba – külön jogszabályban meghatározott magasságot meghaladó – olyanfa, illetve növényzet nincs, amely a vasúti pályára a rálátást akadályozza.” Ezen külön jogszabály a 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról 32. § (2) bek. szerint ...”az út és a vasút szintjétől számított 50 centiméternél magasabb fát, növényzetet ültetni, természeteni nem szabad.”

(2) A közlekedési hatóság elrendelheti a vasúti átjáró rálátási háromszögének területén lévő fa, illetve egyéb növényzet kivágatását.”

A baleset idején az útátjáró előírtól magasabb növényzete közvetetten közreható annak bekövetkezésében. Ezen – a növényzetre vonatkozó - körülményt a Vb a további helyszíni szemlén szabályszerűnek találta.

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

Az esemény időpontjában a külső hőmérséklet + 35 C° volt, amely a vezető koncentrációs készségét vélhetően kedvezőtlenül befolyásolhatta.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vizsgálat megállapításai alapján a Vb az alábbi biztonsági ajánlás kiadását tartja szükségesnek:

BA2008-0351-5-01: Javasoljuk a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet 3. § (3) bek. a) pontja alapján az érintett szervek bevonásával vizsgálja felül a 85. sz. Vámosgyörk – Gyöngyös vasútvonal 102+66 sz. szelvényében lévő útátjáró fenntartásának szükségességét, különösen abban az összefüggésben, hogy ezen útátjáró kis forgalma kiváltható-e a 110+40 sz. szelvényben lévő, fénysorompóval biztosított, forgalomtechnikailag biztonságosabb átjáróra való tereléssel.

4.1. Észrevételek és vélemények

A Nemzeti Közlekedési Hatóság álláspontja szerint a vasúti átjáró megszüntetésének kezdeményezése a helyi önkormányzat feladata.

Budapest, 2009. december 15.

Prisznyák Éva
Vb vezetője

Lesták Mihály
Vb tagja

Karosi Róbert
Vb tagja