



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2010-0304-5
VASÚTI BALESET**

**Nyékládháza és Hejőkeresztúr állomások között
2010. július 16.
35045**

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 víziközeledési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbv.),
- 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 Kbv. 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 Kbv. 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 infrastruktúrakapacitás 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, 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 2010. december 14-én megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviselték magukat:

- MÁV-Trakció Zrt.
- MÁV-START Zrt.
- Nemzeti Közlekedési Hatóság

A zárómegbeszélésen a zárójelentés-tervezettel kapcsolatosan a résztvevők további észrevételt nem tettek.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

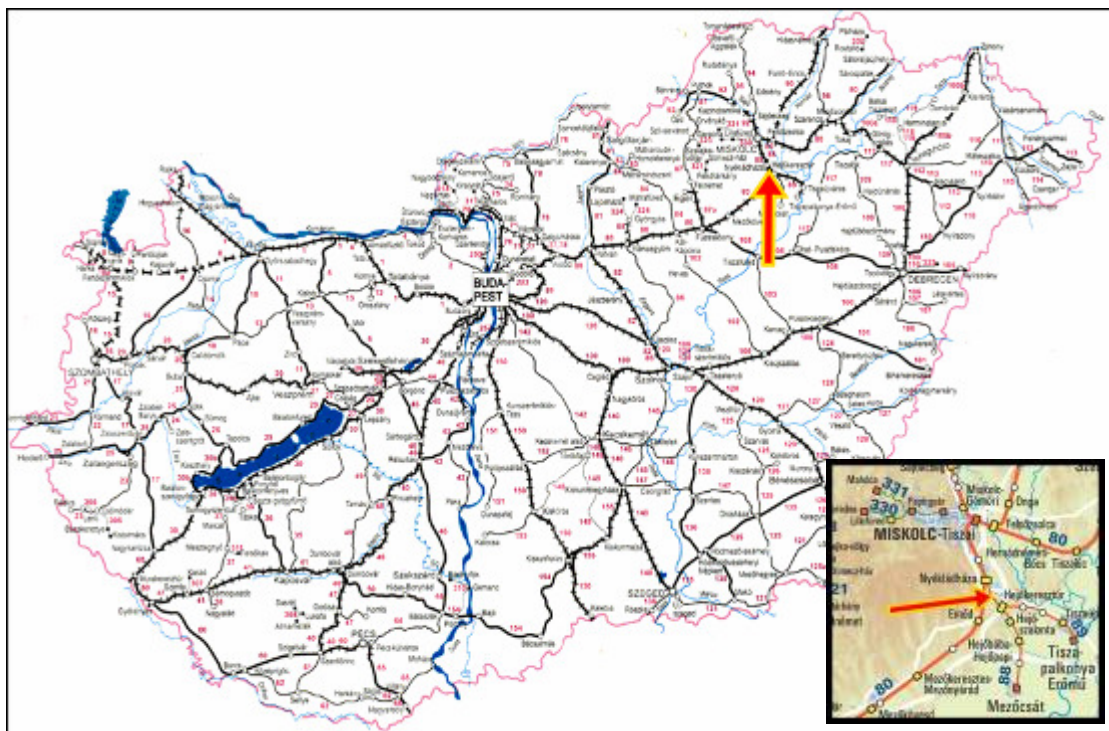
CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
MÁV START Zrt.	MÁV-START Vasúti Személyszállító Zártkörűen Működő Részvénytársaság
MÁV TRAKCIÓ Zrt.	MÁV-TRAKCIÓ Vasúti Vontatási Zártkörűen Működő Részvénytársaság
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset
Az eset jellege	baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2010. július 16.
Az eset helye	Nyékládháza és Hejőkeresztúr állomások között (13+75 sz. szelvény)
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	regionális személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	1 -
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	Az ütközésben részes motorkocsi megrongálódott
Érintett vonat száma	35045
Üzemeltető	MÁV START Zrt.
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye

89-es számú Nyékládháza – Tiszapalkonya-Erőmű vonal, 13+75 sz. szelvényben lévő fénysorompóval biztosított útátjáró Nyékládháza és Hejőkeresztúr állomások között. (1., 2. ábra)



1. ábra: Az eset helye



2. ábra: Az eset helye

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2010. július 16-án 10 óra 57 perckor (32 perccel az eset bekövetkezése után) jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti baleset vizsgálatára 2010. július 16-án az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Karosi Róbert	balesetvizsgáló
tagja	Mihály András	balesetvizsgáló

Az eseményvizsgálat áttekintése

- A KBSZ főigazgatója a baleset kivizsgálására a fenti Vb-t jelölte ki.
- A Vb 2010. július 22-én helyszíni szemlét tartott, ahol fényképfelvételeket készített, továbbá megvizsgálta az eset helyét képező közút-vasút szintbeli kereszteződés kialakítási módját.
- A Vb az általa szükségesnek vélt dokumentumokat a MÁV Zrt-től és a MÁV-TRAKCIÓ Zrt-től bekérte, s azokat megkapta.
- A Vb a Zárójelentés-tervezetet elkészítette.

Az eset rövid áttekintése

2010. július 16-án 10 óra 25 perckor Nyékládháza és Hejőkeresztúr állomások között a jól működő, AS13 jelű fénysorompóval biztosított útátjáróban a 35045 sz. vonat összeütközött egy személygépkocsival. Az ütközés következtében a gépkocsi vezetője a helyszínen életét veszítette, utasa könnyű sérüléseket szenvedett. Az eset következtében két vonat elmaradt, egy vonat 35 percet késett.

A 35045 sz. vonat a menetrendben előírt sebességgel haladt, a motorkocsi vezetője a Vb véleménye szerint mindent elkövetett az ütközés elkerülése érdekében.

A Vb a vizsgálat során megállapította, hogy:

- a fénysorompóval biztosított közút-vasút szintbeli keresztezésre a 3307 sz. út felől útirány előjelző tábla hívja fel a figyelmet,
- a 3307 sz. út mentén elhelyezett – adott fénysorompóra utaló – útirány előjelző táblák nem megfelelőek,

- a közút-vasút szintbeli keresztezést megközelítő közúthasználók részére a vasúti pályára a csökkentett rálátási háromszög nem biztosított,
- a fényesorompó fényjelző-készülékének jelzési képe nehezen felismerhető a balesetben részes gépjármű haladási irányából.

A Vb a fenti megállapításait figyelembe véve biztonsági ajánlásokat ad ki, melyben javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy vizsgálja meg a Nyékládháza és Hejőkeresztúr állomások között a 13+75 sz. szelvényben lévő fényesorompóval biztosított szintbeli közút-vasút keresztezés kialakítását, s ezen túlmenően a közút-vasút szintbeli keresztezés előtt elhelyezett közúti jelzőtáblák megfelelőségét, valamint a fényesorompó fényjelző készülékének észlelhetőségét.

A Vb véleménye szerint a személygépkocsi vezetője az útátjárón való áthaladást kellő körültekintés nélkül kezdte meg. Az áthaladást a vonat átjáróba való behaladása előtt nem tudta befejezni, s ez a járművek összeütközését eredményezte.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

35045 SZ		VPE:2009/40928/0		②		---		36	
*4	10	24	10	20	25	80	4,4	Nyékládháza	^
3	3	33	31	31	31	00	5,8	Hejőkeresztúr	^
3	3	34	35	35	35	00	2,8	Nagyenyés	^
*4	10	39					4,3	Sajószöged mh.	^
								Tiszaújváros	^
Menettartam: 00:19 (17,4 km)					Menettartam:				

3. ábra: A 37015 sz. vonat menetrendje

A 35045 sz. vonat az eset napján a menetrendben meghirdetett időben 10 óra 20 perckor indult el Nyékládháza állomásról Hejőkeresztúr állomás irányába.

Az indulást követően a motorkocsi vezetője a vonali fékpróba megtartása és 6-10 sz. szelvények között érvényben lévő 60 km/h lassúmenet figyelembe vétele mellett a vonatot gyorsítani kezdte a szolgálati menetrendkönyvben engedélyezett sebességig.

A 13+75 sz. szelvényben lévő útátjáró előtt a motorkocsi vezetője arra lett figyelmes, hogy egy sárga színű személygépkocsi a haladási irányt tekintve jobbról megállás nélkül behajt a szintbeli keresztezésbe. Gyorsfékezni kezdett, de az ütközést nem tudta elkerülni. A motorkocsi bal első része és a személygépkocsi bal hátsó része ütközött, melynek következtében a motorkocsi a személygépkocsit kifordította.

Az ütközés következtében a személygépkocsi vezetője a gépkocsiból kizuhant, s az ekkor szerzett sérüléseibe az eset helyszínén behalt. A gépkocsi utasa, aki a gépjárművezető mellett foglalt helyet könnyű sérüléseket szenvedett.

Az eset következtében a motorkocsi szolgálatképtelenné vált. A kiérkezett segélygép Nyékládháza állomásra vontatta vissza.

A 35045 sz. vonat az eset napján Nyékládháza és Tiszaújváros állomások között elmaradt.

1.2 Személyi sérülés

Sérülések	Személyzet	Utások	Útátjáró használók	Egyéb
Halálos	-	-	1	-
Súlyos	-	-	-	-
Könnyű	-	-	1	-
Nem sérült	-	-	-	-

1.3 Vasúti járművek sérülése

A 35045 sz. vonat motorkocsija megrongálódott, szolgálatképtelenné vált.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A vasúti infrastruktúrában az eset bekövetkezésekor kár nem keletkezett.

1.5 Egyéb kár

Az esetben részes személygépkocsi súlyosan megrongálódott, totálkárossá vált.

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig nem hoztak a Vb tudomására.



4. ábra: A személygépkocsi totálkárossá vált

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 35045 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	40 év
Neme	férfi
Szakképesítése	mozdonyvezető
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2011
A szolgálatba lépés ideje	2010. 07. 16. 03 óra 50 perc

A mozdonyvezető a vonalra szükséges vonalismerettel rendelkezett.

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	35045
Vonat neve	Regionális személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Motorkocsi pályaszáma	Bz399
Üzembentartó	MÁV-START Zrt.
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Vonathossz	15m
Elegytömeg	26 t
Előírt fékszázalék	36%
Tényleges fékszázalék	80%

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

- A vasúti pálya az adott vasútvonalon egyvágányú, 54 kg/m sínrendszerű. A vonalon önműködő térközbiztosító rendszer van kiépítve. A vonatoknak a vonalra engedélyezett sebessége 80 km/h. A vasúti pálya egyenes, az eset helyszínén vonalvezetése vízszintes. (2.ábra)
- A vonatforgalom közvetlen szabályozása Nyékládháza és Hejőkeresztúr állomások forgalmi szolgálattevője által történik.
- A 13+75 sz. szelvényben lévő fényisorompóval biztosított útátjáró lakott területen kívül található. A közút burkolata murva, az út a Nyékládházát Mezőcsáttal összekötő 3307 sz. út és a vasút túloldalán lévő hétvégi házas övezet között teremt közvetlen közúti összeköttetést. Az úton jellemzően helyi forgalom bonyolódik le.
- A keresztezés BODAN-elemekkel burkolt. A szintbeli keresztezés kezdetének távolsága a vasúttal párhuzamosan haladó 3307 sz. úttól 8 méter. Erre a tényre tájékoztató jelzőtáblákkal hívják fel a közúthasználók figyelmét.



5. ábra: Útirány előjelző táblák a 3307 sz. út mentén



6. ábra: Az útátjáró az esetben részes személygépkocsi haladási irányából.

1.9 Állomási adatok

Az állomási adatok az eset lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A 35045 sz. vonat motorkocsija MEMOTEL típusú menetadat-rögzítő berendezéssel van felszerelve, mely az esemény idején üzemképes volt. A regisztrátum kiértékelésének alapja a MEMOTEL maradékút tárolójának táblázatos adatállománya volt.

A kiolvasás helye: MÁV TRAKCIÓ Zrt. Területi Vontatás-Szolgáltatási Központ Miskolc.

1.11 Kommunikációs eszközök

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

1.12 Meteorológiai adatok

Az időjárás a baleset időpontjában napos, derült volt. A levegő hőmérséklete 30 C° fok volt. Természetes, nappali fényviszonyok mellett a távbalátás nem volt korlátozott.

1.13 A túlélés lehetősége

Az eset idején a 35045 sz. vonaton senki sem sérült meg. A vasúti jármű ütközés során bekövetkezett sérülései sem a vonatszemélyzet, sem pedig az utasok testi épségét nem veszélyeztették.

A jármű sérülései a járművezető halálos sérülésével nincsenek összhangban, annak bekövetkezését a járműből való kiesés okozta. A biztonsági öv megfelelő használatával a kiesés – és így nagy valószínűséggel a halálos sérülés is – elke-

rülhető lett volna. Ezt a feltételezést erősíti az a tény, hogy a gépkocsi utasa az ütközés következtében könnyű sérüléseket szenvedett.



7. ábra: A személygépkocsi helyzete az ütközés után

1.14 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytatott.

1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

Az érintett szervezetek, a munkaszervezés jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem szükségszerű.

1.16 Szabályok és szabályzatok

A mozdonyvezető részére az F.1. sz. Jelzési Utasítás szabályozza a Figyeljelzés adásának módját.

„6.2.1. „Figyelj!”

Egy hosszú hang (—).

A mozdony, vezérlőkocsi hangjelzést adó berendezésével legalább 3 másodpercig adott jelzés.

6.2.1.1. „Figyelj!” jelzést kell adni:

...

f) Az útátjárójelzőnél, ha adását személy-, vagyon- vagy forgalombiztonsági ok szükségessé teszi.

...

k) mindenkor, ha adását személy, vagyon- vagy forgalombiztonsági ok szükségessé teszi.”

A mozdonyvezető számára veszély esetén követendő eljárásra az E.2. sz. fékutasítás tartalmaz rendelkezéseket.

„5.2.15. Ha menet közben bármilyen rendkívüli esemény vagy veszély azt indokoltá teszi, illetve ha az valamilyen más okból szükséges, akkor az önműködő légfék fékezőszelepeinek fogantyúját késedelem nélkül „gyorsfék” állásba kell helyezni, és egyidejűleg a vészkapcsolót – ennek hiányában a vészféket – és a homokolót is működtetni kell.”

Az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) következő bekezdései szabályozzák a félsorompó nélküli, fénsorompóval biztosított vasúti átjáróban követendő szabályokat:

„19. § (2) A fénsorompó a vasúti jármű közeledését és áthaladását két egymás mellett levő, felváltva villogó piros fényel jelzi; egyébként a készülék villogó fehér fényt ad.

(...)

(6) A továbbhaladás tilalmát jelzi, ha

a) az - egyedül vagy félsorompóval együtt alkalmazott - fénsorompó villogó piros fényjelzést ad;

(...)

39. § (1) *A vasúti átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad. A vasúti átjáró megközelítéskor, illetve a vasúti átjárón történő áthaladás során eleget kell tenni a vasúti átjáró biztosítására szolgáló közúti jelzéseknek.*

(...)

(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,

(...)

c) a teljes sorompót kiegészítő fényjelző berendezés, illetőleg a fénsorompó vagy félsorompóval kiegészített fénsorompó villogó piros jelzést ad,

(...)

e) a fénsorompó vagy a félsorompóval kiegészített fénsorompó villogó fehér jelzést nem ad,

(...)”

A vasúti átjárók beláthatósága érdekében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról szóló 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet az alábbiakat mondja ki:

32. § (1) *Vasúti átjáró mellett a külön jogszabályban meghatározott rálátási háromszög - lakott területen a csökkentett rálátási háromszög - területén az út és a vasút szintjétől számított 50 centiméternél magasabb építményt, egyéb létesítményt elhelyezni, 50 centiméternél magasabb fát, növényzetet ültetni, természeteni nem szabad.*

1.17 Kiegészítő adatok

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

Az eset helyszínén hasonló esemény nem történt.

2. ELEMZÉS

A vonat haladása

A motorkocsi menetíró regisztrátumának kiértékelése során a Vb megállapította, hogy a motorkocsi vezetője a Nyékládháza állomásról való elindulás után a 35045 sz. vonatot a vonali fékpróba és a 6-10 sz. szelvények közötti 60 km/h-s lassúmenet figyelembe vételével a megengedett 80 km/h sebességre gyorsította. A 13+75 sz. szelvényben lévő útátjáróhoz is ezzel a sebességgel közeledett.

Az útátjáró előtt észlelte, hogy a menet irányát tekintve jobb irányból egy sárga színű személygépkocsi közelít a kereszteződésbe. Ezt észelve a mozdonyvezető gyorsfékkezéssel megállította a vonatot, de a ütközést már elkerülni nem tudta. A regisztrátum kiértékelése során megállapítást nyert, hogy a 35045 sz. vonat sebessége az ütközés pillanatában kb. 78 km/h volt.

A gépkocsi haladása

A személygépkocsi a 3307 sz. út irányából érkezett a közút-vasút szintbeli kereszteződéshez. A fénySOROMPÓ tilos jelzése a bekanyarodó gépjármű részére nehezen észlelhető. Ezt a tényt azonban valószínűsíthetően a gépjárművezető úgy értelmezte, hogy a fényjelzőkészülék villogó fehér fényű jelzést ad, s emiatt megkezdte az áthaladást.

Az ütközés során a motorkocsi ütközői a jármű bal hátsó részét találták el. A bal oldali ütköző a jármű csomagterénél érte el a személygépkocsit. Az ütközést követően a gépkocsi megperdült és az átjáró mellett lévő felsővezetéki tartóoszlopnak csapódott.



A láthatósági viszonyok

A Nyékládháza külterületén lévő hétvégi házas területre átvezető AS13 jelű fénySOROMPÓVAL biztosított szintbeli közút-vasút keresztezés beláthatóságát és a kihelyezett közúti jelzőtáblák észlelhetőségét a Vb az eset helyszínén megvizsgálta.

A Vb megállapította, hogy az esetben részes gépjármű haladási irányát tekintve a 3307 sz. út és a vasút egymással párhuzamosan halad, a szintbeli keresztezés a beKÖTŐÚTON található a 3307 sz. úttól 8 méterre. Az útátjáróra közúton elhelyezett útirány előjelző tábla hívja fel a figyelmet mindkét irány felől.

A Vb meg kívánja jegyezni, hogy Nyékládháza irányából az útirány előjelző táblán az útkereszteződés után található fénySOROMPÓVAL felszerelt sorompó nélküli vasúti átjáróra figyelmeztető jelzés alatt nem az átjáró távolságára utaló jelzés, hanem „Szélességkorlátozás” (8m)-tábla van feltüntetve. A tábla helytelenségét az is alátámasztja, hogy ilyen (8m) szélességű járművek a közúti forgalomban csak külön engedéllyel vehetnek részt. A Hejőkeresztúr irányából elhelyezett hasonló táblán a „Sorompó nélküli vasúti átjáró”-tábla fordított állású. (5. ábra)

8. ábra: Az eset helye (Fotó: www.legifoto.hu)

A Vb helyszíni szemléje során megállapította, hogy:

- közút-vasút szintbeli keresztezést megközelítő közúthasználók részére a 3307 sz. út irányából a vasúti pályára a csökkentett rálátási háromszög nem biztosított,
- a fénySOROMPÓ fényjelző-készülékének jelzési képe nehezen felismerhető a balesetben részes gépjármű haladási irányából, a vörös optika fényereje a gépjárművezető helyzetéből nem, vagy csak nehezen azonosítható be,
- a fényjelzőkészülék fényének észlelését nem, de a gépjárművezető tájékozódását az eset helyszínén nehezíti, hogy a gépkocsiban ülve a vasúti pálya beláthatóságát a növényzet jelentős mértékben akadályozza.



9. ábra: Az útátjáró észlelhetősége a közúthasználók részére

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 35045 sz. vonat a menetrendben előírt sebességgel haladt, a motorkocsi vezetője a Vb véleménye szerint mindent elkövetett az ütközés elkerülése érdekében.
- A személygépkocsi vezetője nem kellő körültekintéssel kezdte meg az áthaladást, nem vette figyelembe a fénysorompó tilos jelzését, s a vonat odaérkezése előtt az áthaladást nem tudta befejezni, s ez együttesen a járművek összeütközését eredményezte.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetett összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

- Az AS13 jelű fénysorompóval biztosított útátjáróban elhelyezett fényjelzőkészülék jelzési képe nehezen észlelhető, s magasra nőtt növényzet miatt a gépkocsiból ülve a csökkentett rálátás a vasúti pályára nem biztosított, a vasúti pálya beláthatóságát a növényzet jelentős mértékben akadályozza.

3.3. Az eset bekövetkezésével közvetett összefüggésbe hozható kockázatnövelő tényezők

- Az AS 13 jelű fénysorompóval biztosított útátjáró helyének megjelölése a közúthasználók felé nem egyértelmű. Az átjáró előtt kihelyezett, a közút-vasút szintbeli keresztezésre figyelmet felhívó útirány előjelző táblán az esetben részes személygépkocsi haladási irányából az útkereszteződés után található fénysorompóval felszerelt sorompó nélküli vasúti átjáróra figyelmeztető jelzés alatt nem az átjáró távolságára utaló jelzés, hanem „Szélességkorlátozás” (8m)-tábla van elhelyezve.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

Az esethez kapcsolódóan a Vb az alábbi Biztonsági Ajánlásokat adja ki:

BA2010-304-5-01:A Vb vizsgálata során megállapította, hogy a Nyékládháza és Hejőkeresztúr állomások között a 13+75 sz. szelvényben található fényesorompóval biztosított szintbeli közút-vasút keresztezés fényjelzőkészülékének észlelhetősége a közúthasználók részére egyes irányokból eltérő. A készülék jelzési képe különösen az esetben részes közúti gépjármű haladási irányából nehezen észlelhető.

A Vb ezért javasolja az NKH-nak, hogy vizsgálja meg a Nyékládháza és Hejőkeresztúr állomások között a 13+75 sz. szelvényben lévő fényesorompóval biztosított szintbeli közút-vasút keresztezés kialakítását, ezen belül a fényesorompó fényjelzőkészülékének észlelhetőségét és a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

Az ajánlás megvalósításával elérhető, hogy az esetben érintett szintbeli közút-vasút szintbeli keresztezésben a közút felé adott jelzési képek észlelhetősége javuljon, s ezáltal a baleseti kockázat csökkenjen.

BA2010-304-5-02: A Vb vizsgálata során megállapította, hogy az esetben részes közút-vasút szintbeli keresztezésben a vasúti pályára a csökkentett rálátási háromszög több irányból sem biztosított a növényzet szabadlátást korlátozó magassága és sűrűsége miatt.

A Vb ezért javasolja az NKH-nak, hogy vizsgálja meg az esetben részes útátjáró kialakítását a csökkentett rálátási háromszög biztosíthatósága szempontjából, s a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

A csökkentett rálátási háromszög biztosításával jelentős mértékben növelhető a szintbeli közút-vasút keresztezés felé közeledő vasúti és közúti járművek észlelhetősége, ami a Vb véleménye szerint csökkenti egy baleset bekövetkezésének kockázatát.

BA2010-304-5-03: A Vb vizsgálata során megállapította, hogy az útátjáró megjelölésére használt útirány előjelző táblán az esetben részes gépjármű haladási irányából az útkereszteződés után található fényesorompóval felszerelt sorompó nélküli vasúti átjáróra figyelmeztető jelzés alatt nem az átjáró távolságára utaló jelzés, hanem „Szélességkorlátozás” (8m)-tábla van feltüntetve, míg az ellenkező irányból elhelyezett hasonló táblán a „Sorompó nélküli vasúti átjáró”-tábla fordított állású.

A Vb ezért javasolja az NKH-nak, hogy vizsgálja meg az esetben részes útátjáró közúthasználók felé történő megjelölését, annak megfelelőségét, s a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

Az ajánlás megvalósításával elérhető az útátjáró pontos helyének egyértelmű beazonosítása a közúthasználók részéről.

4.1.1. A Nemzeti Közlekedési Hatóság által tett intézkedések

Az NKH a kiadott biztonsági ajánlást elfogadta.

Az ügyben a Nemzeti Közlekedési hatóság Észak-Magyarországi Regionális Igazgatósága Közlekedési Alágazatok Főosztálya járt el.

Az általuk 2010. november 12-én megtartott helyszíni szemle során felülvizsgálták a vasúti átjáró biztosítási módjának és az út forgalmi rendjének megfelelőségét és megállapították, hogy a jelenleg kialakított forgalmi rend nem elégíti ki az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984 (XII.21.) KM rendeletben előírtakat. Ennek megfelelően a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Igazgatóságát és a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletágát határozatban (EM/KA/NS/A/2155/3/2010), határidő megjelölésével kötelezték:

- a csökkentett rálátási háromszög biztosítása érdekében a szükséges intézkedések megtételére,
- a közút-vasút szintbeli keresztezésben lévő kopott, illetve helytelenül kihelyezett közúti jelzőtáblák cseréjére, valamint a
- az átjáróban alkalmazott fénysorompó jelzőkészülékének megismétlésére.

5. MELLÉKLET

a.) Az eset helyszínén készült videofelvétel.

Budapest, 2010. december 14.

Mihály András

Vb tagja

Karosi Róbert

Vb vezetője