



ZÁRÓJELENTÉS

**2010-122-5
VASÚTI BALESET**

**Tócóvölgy és Balmazújváros állomások között
2010. március 10.**

6615 számú személyvonat

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-tervezet 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. október 19-én megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviselték magukat:

- NKH
- MÁV Zrt.
- MÁV-TRAKCIÓ Zrt.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

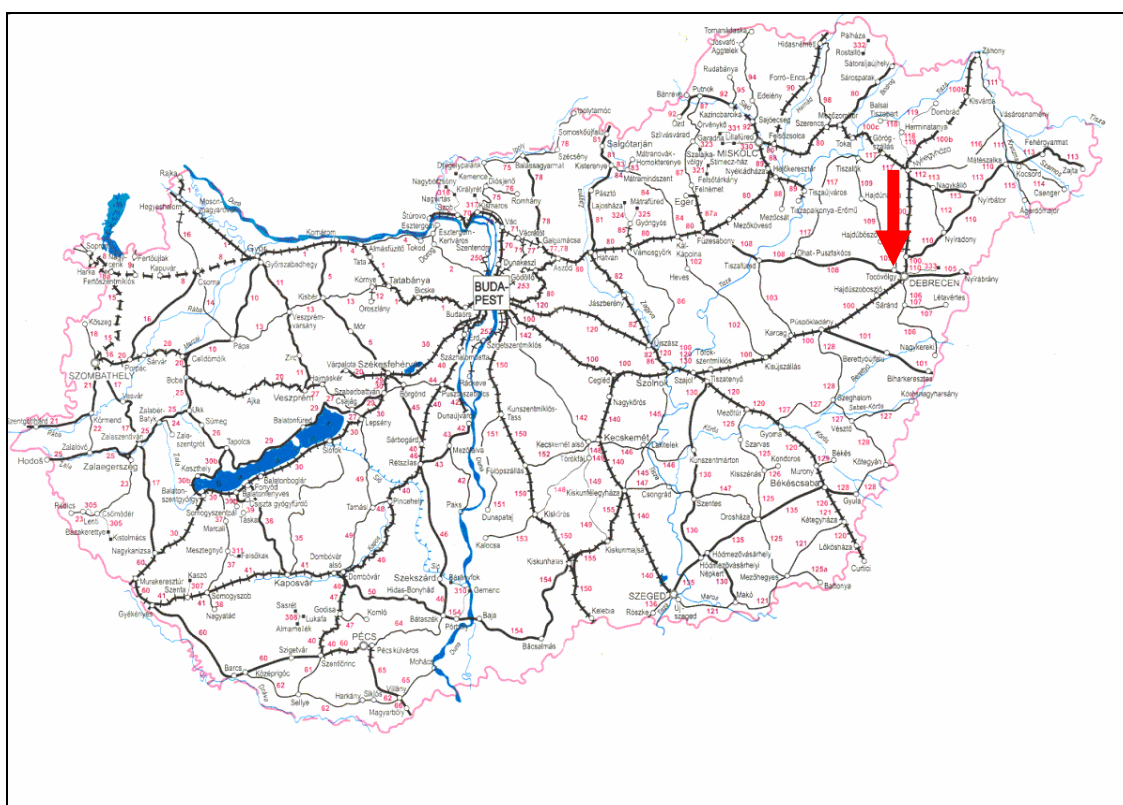
BA	Biztonsági ajánlás
BIG	MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság
CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („ csak mozdonyvezető ”)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
HBM	Hajdú-Bihar megye
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KJK	Körzeti Járműfenntartási Központ
KRESz	Közúti Rendelkezők Egységes Szabályozása
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
Vb	Vizsgálóbizottság
VBO	MÁV Zrt. BIG illetékes Területi Vasútbiztonsági Osztálya

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

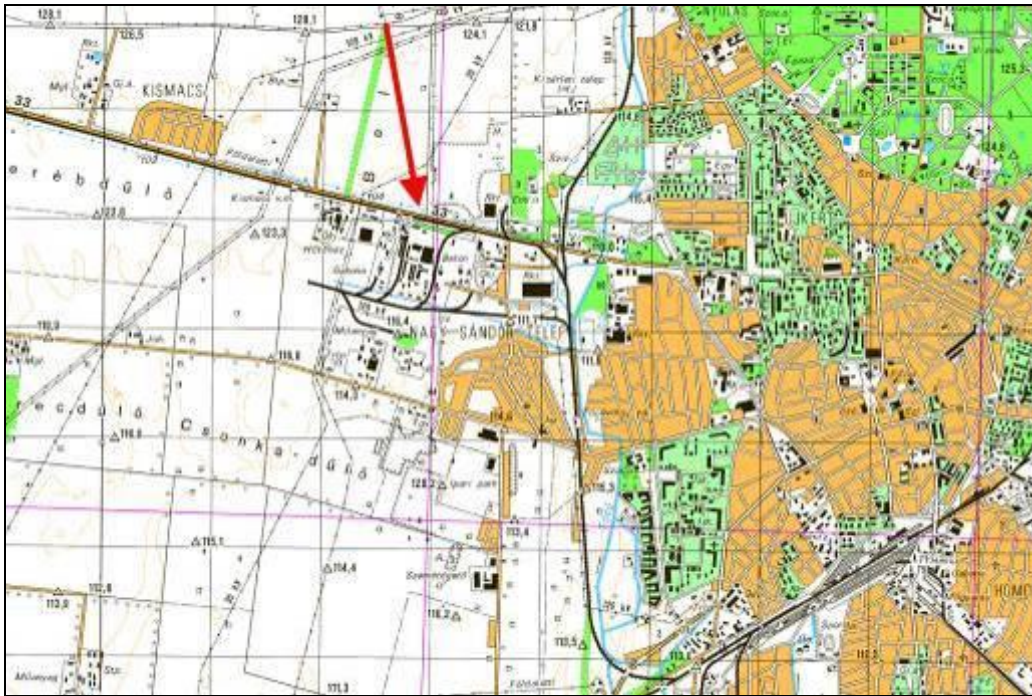
Az eset kategóriája	Vasúti baleset
Az eset jellege	Baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2010. március 10. 14 óra 20 perc
Az eset helye	Tócsóvölgy és Balmazújváros állomások között
Vasúti rendszer típusa	Országos
Mozgás típusa	Személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	1/1
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	A vontató jármű kis mértékben, a személykocsi súlyosan megrongálódott
Érintett vonat száma	6615
Üzembentartó	MÁV START Zrt.
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye

108-as számú Debrecen - Füzesabony vonal, Tócsóvölgy és Balmazújváros állomások között.



1. ábra: Az eset helye



2. ábra: Az eset helye

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2010. március 10-én 14 óra 37 perckor jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

Az esetet a szervezet ügyeletes diszpécserje jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének 2010. március 10-én 14 óra 40 perckor és 14 óra 41 perckor a Vasúti főosztály készenlétes balesetvizsgálójának.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2010. március 10-én az alábbi szakmai vizsgálóbizottságot jelölte ki:

Vezetője:	Mihály András	balesetvizsgáló
Tagja:	Karosi Róbert	balesetvizsgáló
	Lesták Mihály	baleseti helyszínelő

Az eseményvizsgálat áttekintése

- A Vb az eseményt követően azonnal helyszíni szemlét tartott,
- az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta,
- a menetíró regisztrátum kiértékelését elemezte,
- az NKH-val és az üzemeltető vasúttársasággal egyeztető tárgyalásokat folytatott,
- és a vizsgálat során BA-t adott ki.

Az eset rövid áttekintése

2010. március 10-én 14 óra 20 perckor, a 108-as számú vonalon, Tócovölgy és Balmazújváros állomások között az AS41 jelű fénySOROMPÓVAL biztosított vasúti átjáróban a Füzesabony felől érkező 6615 számú személyvonat összeütközött egy Balmazújváros felől érkező, jobbra kis ívben a vonat elé kanyarodó személygépkocsival. A személygépjármű utasa a helyszínen életét veszítette, vezetőjét súlyos sérülésekkel kórházba szállították. Az ütközés következtében a vonatot továbbító M41-2133 pályaszámú mozdonyban kismértékű anyagi kár keletkezett, a személygépkocsi súlyosan megrongálódott.

Az AS41 jelű fénySOROMPÓ a baleset időpontjában üzemszerűen működött, és a közút felé áthaladást tiltó jelzést adott. A balesetet szenvedett személygépkocsi a tiltó jelzés ellenére haladt be az átjáróba, majd ott összeütközött a személyvonattal. A 6615 sz. személyvonat a vonatra engedélyezett legnagyobb sebességet az ütközés pillanatában nem lépte túl.

A Vb az eseményt követően azonnali helyszíni szemlét tartott, majd a helyszínt utólagosan, többször is tanulmányozta. A vizsgálat során megvizsgálta annak kialakítását, mert véleménye szerint az a baleset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható. A Vb számba vette az útátjáróban korábban bekövetkezett baleseteket és ezen eseményekkel kapcsolatos korábbi hatósági intézkedések hatásait, kihangsúlyozva ezzel az átjáró, és az ott keresztező közutak alkotta csomópont forgalomtechnikai kialakításának hiányosságaiból fakadó nagy számú baleseti előfordulást.

A csomópontban az elmúlt évek során sorozatosan bekövetkezett baleseteket követően a KBSZ 2007. év és 2008. év között szakmai vizsgálatot folytatott le, és megelőző célú BA-ban azonnali intézkedések megtételét javasolta a csomópont forgalomtechnikai kialakításának javítása érdekében. Javaslatot tett annak megvizsgálására, hogy közlekedésbiztonsági szempontból az útátjáró biztosítása megfelelő-e, és nem lenne-e szükséges a sorompóberendezéssel függésben lévő közúti forgalomirányítás bevezetése. A BA végrehajtása érdekében a fenntartásban és az üzemeltetésben érintett szervezetekkel egyeztető tárgyalásokat folytatott, a hatóság által összehívott helyszíni szemléken értesítés hiányában részt nem vett, az arról készült jegyzőkönyveket és hatósági határozatokat megkérte és áttanulmányozta.

A Vb a jelen vizsgálat során BA kiadását látta indokoltnak, amiben javaslatot tett a NKH-nak a Tócovölgy és Balmazújváros állomások között lévő AS41 jelű, fénySOROMPÓVAL biztosított vasúti átjáró 'a' jelű fénySOROMPÓJÁNAK megismétlésére olyan módon, hogy a jelzési kép a Balmazújváros felől érkezők felé irányuljon. (lásd 6. ábra)

A Vb a jelen vizsgálat lefolytatását követően is fenntartja a már korábban BA-ban megfogalmazott álláspontját, miszerint a végleges és a biztonságot kellően kielégítő megoldás a sorompó berendezéssel függésben lévő közúti forgalomirányítás mielőbbi bevezetése.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

2010. március 10-én 14 óra 20 perckor Tócovölgy és Balmazújváros állomások között a jól működő, AS41 jelű fénsorompóval biztosított útátjáróban a Füzesabony felől érkező 6615 számú személyvonat összeütközött egy személygépkocsival. Az esemény következtében a személygépkocsi utasa a helyszínen életét veszítette, a gépjármű vezetőjét a mentők súlyos sérülésekkel kórházba szállították. A vonat személyzete és utasai közül senki sem sérült meg. A személygépkocsi használhatatlanná vált.



3. ábra: Az ütközött járművek

Az esemény napján a 6615 számú személyvonat Füzesabony állomásról menetrend szerint **12 óra 22 perckor** indult el, és a menetrend szerint meghirdetett időben érkezett meg Nagyhát megállóhelyre. Nagyhát megállóhelyről **14 óra 10 perckor** indult tovább. **14 óra 20 perckor** a vonat 57 km/h-s sebességénél a 41+22 számú szelvényben összeütközött a menetirány szerinti baloldaltól, vele azonos irányból érkező, megállás nélkül – a fénsorompó tilos jelzése ellenére – elé kanyarodó személygépkocsival.

6615 SZ Közl.: IV.30-ig naponta, IX.6-tól naponta VPE:2009/39879/1									6615 SZ Közl.: VI.1-tól VIII.31-ig naponta VPE:2009/80459/0								
3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
					12	22		Fűzesabony					12	22			
*	7	12	29		30		5,9	Mezőtárkány mrh. — ^	*	7	12	29		30			
	4		34		35		3,5	Egerfarmos mrh. —		4		34		35			
	3		38		39		3,7	Kétútköz mh. —		3		38		39			
	7		46		47		7,9	Poroszló — ^o		7		46		47			
	8		55	13	01		8,9	Tiszafüred — ●^o		8		55	13	01			
	8				09		8,2	Egyek 605/606 sz. ipvk.		8				09			
	2	13	11		12		1,6	Egyek — o		2	13	11		12			
	5		17		18		5,1	Óhat-Pusztakócs — o		5		17		18			
						80	4,3	Gyökerkút mh. —		4		22		22	80		
	10		28		29	80	5,3	Hortobágyi Halastó mh.		6		28		29	80		
	6		35		36		6,4	Hortobágy — ^o		6		35		36			
	7		43		44		6,6	Kónya mh. —		7		43		44			
	8		52	14	00		8,6	Balmazújváros — o		8		52	14	00			
	7				07		7,7	Macs 149/150 sz. ipvk.		7				07			
	2	14	09		10		0,5	Nagyhat mrh. —		2	14	09		10			
							1,1	Tófürdő mh. —		1				11			
*	4				14		1,9	Macs mrh. — ^	*	3				14			
*	10		24		25		10,1	Tócsónölggy — ^o	*	10		24		25			
*	6	14	31				5,3	Debrecen —	*	6	14	31					
Menettartam: 02:09 (102,5 km)									Menettartam: 02:09 (102,5 km)								

4. ábra: A 6615 sz. vonat menetrendje

A személygépkocsi a mozdony alá szorult, azt a mozdony maga előtt tolta a megállás helyéig, a 40+20 számú szelvényig.

1.2 Személyi sérülés

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

1.3 Vasúti járművek sérülése

Az ütközés következtében a szerelvény M41-2133 pályaszámú mozdonyában kismértékű anyagi kár keletkezett, szolgálat képtelenné nem vált. A mozdony Debrecen KJK-n történő műhelyes vizsgálata során a szakszolgálat az alábbi sérüléseket állapította meg:

- a mozdony 'A' végi pályakotrója behajlott,
- a fűtési csatlásfej, és a főlégtartó tömlő sérült.

A vontatójárműben keletkezett becsült kárösszeg: 400 000.-Ft.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A baleset következtében megrongálódtak a vasúti pálya mentén a fényorompó berendezés szerelvényei:

- két földelő vezeték és egy szigetelt sín csatlakozó vezeték szakadt,
- valamint 5 db szigetelt sín csatlakozó vezeték rongálódott.

1.5 Egyéb kár

A baleset következtében a vasúti pálya elzáródott, 6 személyszállító vonat elmaradt, egy személyszállító vonat összesen 130 perc késést szenvedett. A pályaelzárás idején az utasokat vonatpótló autóbuszok szállították.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 6615 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	44 éves
Neme	férfi
Szakképesítése	A szolgálat ellátásához szükséges vizsgákkal és helyismerettel rendelkezik.
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2012. 02.
Legutolsó szolgálatba lépés ideje	2010. március. 10. , 08:00

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	6615
Vonat neve	személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Mozdony pályaszáma	M41-2133
Mozdony tulajdonosa	MÁV - TRAKCIÓ Zrt.
Továbbított kocsik tulajdonosa	MÁV - Start Zrt.
Továbbított kocsik száma	3 db
Továbbított kocsik pályaszáma	50 55 22-27 114-2; 50 55 20-07 827-6; 50 55 20-07 852-8
Vonathossz	72 m
Elegytömeg	122 t
Előírt fékszázalék	56%
Tényleges fékszázalék	95%

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

1.8.1 A vasúti pálya

A pályaszerkezet típusa 48 kg/fm sín vasbetonaljakra, illesztésesen van szerelve, zúzottkő agyazatban.

Tócóvölgy és Balmazújváros állomások között a pályára engedélyezett legnagyobb pályasebesség 80 km/h. Az érintett szakaszon, a baleset időpontjában 60 km/h mértékű sebességhatárolás volt érvényben.

Állomás nyíltvonal	szelv.-től szelv.-ig		Eng. seb. km/h	Érvénytartam, megjegyzés
DÉBRECEN - FÜZESABONY (108)			P- 132 - 3 / 2010	
<i>Debrecen áll.</i>	12.sz. kit.		40	<i>kitérő irányban továbbra is 10 km/h</i>
<i>teher pu. páros vége</i>	32.sz.kitérőtől		10	*
Tócóvölgy állomás	I.-II. vágány		40	*
Tócóvölgy-Balmazújváros	32	118	60	*
	183	199	60	*
Hortobágy - Óhat-Pusztakócs	370	448	60	*
	620	625	60	*
<i>Egyek-Tiszafüred</i>	646	650	60	
	690	693	40	* Tfüred felől nincs előjelző
Tiszafüred-Poroszló	714	796	60	*
	886	907	60	*
Poroszló-Mezőtárkány	978	981	60	*
Mezőtárkány-Füzesabony	1250	1251	20	*
Füzesabony áll. bal átm. (11, 17 kit.)	1251	1252	40	*
jobb átm. (13,19. kit.)				
I., II. vg.	áll. ter.		20	*
V., VI., IX., X., XI. vg.	áll. ter.		10	*
	15-31 sz. kit. közt		10	
	41-45 sz. kit. közt		10	

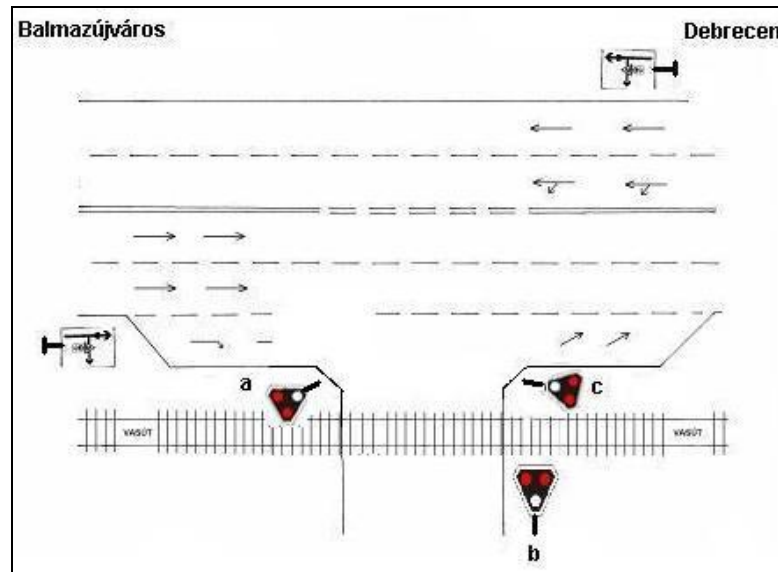
5. ábra: 108-as fővonal lassújel kimutatása

1.8.2 Biztosítóberendezés

A balesetben érintett szakaszon nincs térközbiztosító berendezés, a vonatok állomástávolságú közlekedési rendszerben közlekednek. Az átjárót biztosító AS41 jelű fénySOROMPÓ működése szempontjából pontszerű vonatérzékelésű, vonat által működtetett automata fénySOROMPÓ, amely visszajelentése Tócóvölgy állomás biztosítóberendezésébe van bekötve.

1.8.3 Az útátjáró műszaki leírása

A 108 sz. Debrecen – Füzesabony vasútvonal az ún. Házgyári belső használatú út és a 33. sz. főúti torkolatánál keresztezi a Házgyári belső használatú utat, melynek szintbeli átvezetését a 41+26 sz. szelvényben lévő, 24 m átvezetési szélességű, STRAIL elemekkel burkolt vasúti átjáró biztosítja. Az útátjárót biztosító fénySOROMPÓ a 33. számú út felől az átjáró bal oldalán meg van ismételve, a Házgyári bejáró út felől nincs megismételve. Az 'a' jelű fénySOROMPÓ a Debrecen felől érkezőknek, a 'c' jelű fénySOROMPÓ pedig a Balmazújváros felől érkezők számára van befordítva. A jelzőárbócok festése egyes helyeken megkopott, a fényjelző optikák valamint az árbócokon elhelyezett „Vasúti útátjáró kezdete” táblák fényvisszaverő felületei tiszták.



6. ábra: Helyszínvázlat

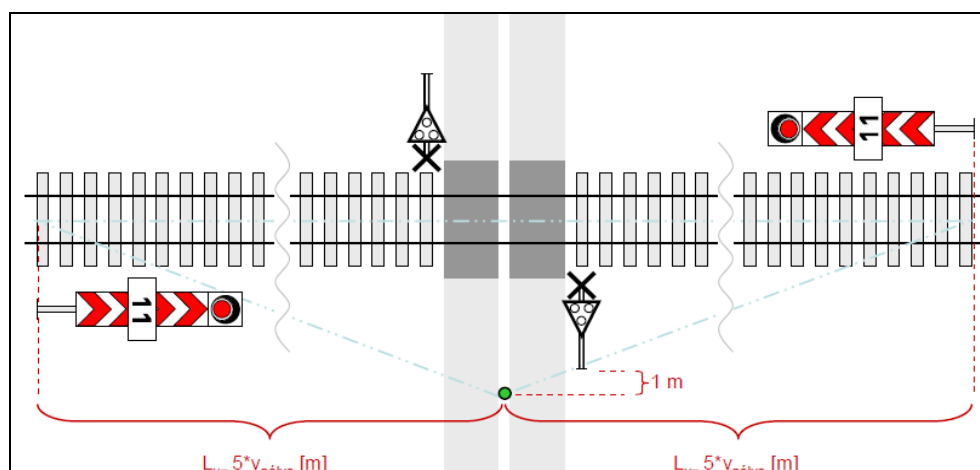
A közút-vasút keresztezés szöge 90 fok. A belső használati út szélessége 10 méter, mely a 33. számú főút vonaláig folyamatosan bővül 24 m szélességgig. Az út burkolata beton. A 33. számú főútvonal a vasútvonallal párhuzamosan halad.

Az ipartelep felől, Debrecen irányába a csökkentett rálátási háromszög nem biztosított, mert a háromszögben – a folyamatos rálátást akadályozó – reklámtáblák találhatók.

Csökkentett rálátási háromszög az a háromszög, amelyet:

- az úttest felezővonalának és a vasúti pálya tengelyének metszéspontja,
- az út tengelyén a fényjelző-készülék oszlopától, illetve a vasúti átjáró kezdete (Andráskereszt) jelzőtábla oszlopától visszafelé mért 1 méter távolságban lévő pont, valamint
- a vasúti pályán az úttest felezővonalának és a vasúti pálya tengelyének metszéspontjából mindkét irányba mért, a vasúti pályára engedélyezett – km/h-ban meghatározott – sebesség ($v_{\text{pálya}}$) számértékének ötszöröse, méterben kifejezve

határoz meg (L_v távolság).



7. ábra: A csökkentett rálátási háromszög



8. ábra: A csökkentett rálátási háromszög az ipartelep felől érkező Debrecen felé

1.8.4 Az útátjáróval kapcsolatos korábbi hatósági intézkedések

2007 első félévében a vasúti átjáró és a balesetben érintett pályaszakasz átépítésre került, amely során a bodán elemeket cserélték ki STRAIL elemekre.

MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág Területi Központ 2622-74/2007. számú kérelmében kérte az AS41 jelű, illetve a vele hasonló kialakítású AS47 jelű közút-vasút szintbeli keresztezések biztosítási módjának felülvizsgálatát az NKH Észak-alföldi Regionális Igazgatóság Közlekedési Alágazatok Főosztályánál (továbbiakban: NKH).

2007. október 18-án megtartott helyszíni bejáráson az NKH, a MÁV Zrt., a Magyar Közút Nonprofit Zrt. és a HBM-i Területi Igazgatóság képviselői vettek részt. A vasútvonal üzemeltető álláspontja szerint a baleseti veszélyforrás kiküszöbölése csak a közúti jelzőlámparendszerrel egybeépített fénysorompó berendezéssel valósítható meg. A Magyar Közút Nonprofit Zrt. HBM-i Területi Igazgatóság nyilatkozata szerint a végső és a kellően biztonságos megoldást mindkét átjáróban (AS41, AS47) közúti forgalomirányító berendezés telepítése jelenti, amely csak a főút bővítésével (balra kanyarodó sáv kialakításával) és a közúti-vasúti jelzőlámparendszer összehangolásával valósítható meg.

2008. május 28-án az érintett felek újabb helyszíni szemlét tartottak, melyet az addig bekövetkezett balesetek tettek indokolttá. A jelenlévők együttes véleménye az volt, hogy mind a két vasúti átjáróban (AS41, AS47) a végleges és a kellően biztonságos forgalmi rend kialakítását az jelentené, ha az átjáróban lévő jelenlegi vonat által vezérelt fénysorompós biztosítás helyett a vasúti átjáró és a 33. számú főút forgalmát vonat által vezérelt fénysorompóval függésben lévő közúti jelzőlámpa rendszer szabályozná.

2008. július 22-én kelt határozatban (ügyiratszám: EA/KA/NS/A/4714/0/2008.) az NKH közvetlen beavatkozást tartott szükségesnek, amiben kötelezte a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág Területi Központját, hogy:

- a vasúti átjáró területére fel kell festeni a KRESz 158/e. ábra szerinti útburkolati jelet (különösen veszélyes helyekre – elsősorban vasúti átjáró és az útkereszteződés területére – szaggatott vonallal körülhatárolt sárga színű útburkolati jel hívja fel a járművezetők figyelmét),
- a fényesorompó optikáját kell kicserélni LED optikára.

Egyidejűleg kötelezte a vasútvonal üzemeltetőjét az alábbi feltételek betartására:

- a „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtáblák karbantartásáról és szükség esetén pótlásáról,
- a vasúti átjáró mind a négy szektorában a csökkentett rálátási háromszög területének állandó szabadon tartásáról, valamint
- a vasúti átjáró karbantartásáról és tisztításáról gondoskodik.

A MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág Távközlő-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Főosztály kérelmet nyújtott be, amelyben kérelmezte az NKH-tól az AS41 jelű vasúti átjáró biztosítási mód meghatározását.

2009. február 27-én az NKH újabb helyszíni szemlét hívott össze az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII.21.) KM rendelet 3. § (5) bekezdése alapján, amely kimondja, hogy az átjáró forgalmi rendjének és biztonsági előírásainak meghatározása előtt ki kell kérni az út és a vasút kezelőjének véleményét. A szemlét követően az NKH az EA/KA/A/NS/1621/11/2009 ügyiratszámú határozatában megállapította:

- a vasúti átjárótól 30 méteren belül lévő Házgyári bejáró út – 33. számú Füzesabony – Debrecen II. rendű főút csomópont a vasúti átjárónál elhelyezett fényesorompóval függésben lévő fényjelző készülékkel irányítható;
- a csomópontban forgalmi vizsgálatot kell végezni annak megállapítása céljából, hogy a 33. számú főúton önálló balra kanyarodó sáv kialakítása nélkül a csomópontban a jelzőlámpás forgalomirányítás kialakítható-e;
- balra kanyarodó sáv nélküli jelzőlámpás irányítás csak a forgalmi vizsgálattal igazoltan, a vonatkozó műszaki előírás (lásd 1.16) alóli felmentés birtokában valósítható meg, ideiglenes jelleggel. **A csomópont végleges kialakítása a méretezett, irányonként önálló forgalmi sávokkal történő kiépítés;**
- továbbá előírta a kanyarodó sáv elhagyása esetén az ügyi műszaki előírás alóli felmentés beszerzésére vonatkozó kötelezettséget.

2010. május 13-án az NKH az átjáró biztonságosabbá tétele érdekében rendkívüli helyszíni szemlét tartott, melynek célja volt megvizsgálni, hogy a vasúti átjáró megközelítése kielégíti-e a köz- és forgalombiztonsági követelményeket, és az átjáró biztonságosabbá tételéhez milyen átmeneti intézkedések tehetők annak végleges átalakításáig. A megjelentek a helyszínt bejárták, majd ezt követően az NKH 2010. július 16-án kelt EA/KA/NS/A/2417/6/2010. számú határozatában kötelezte:

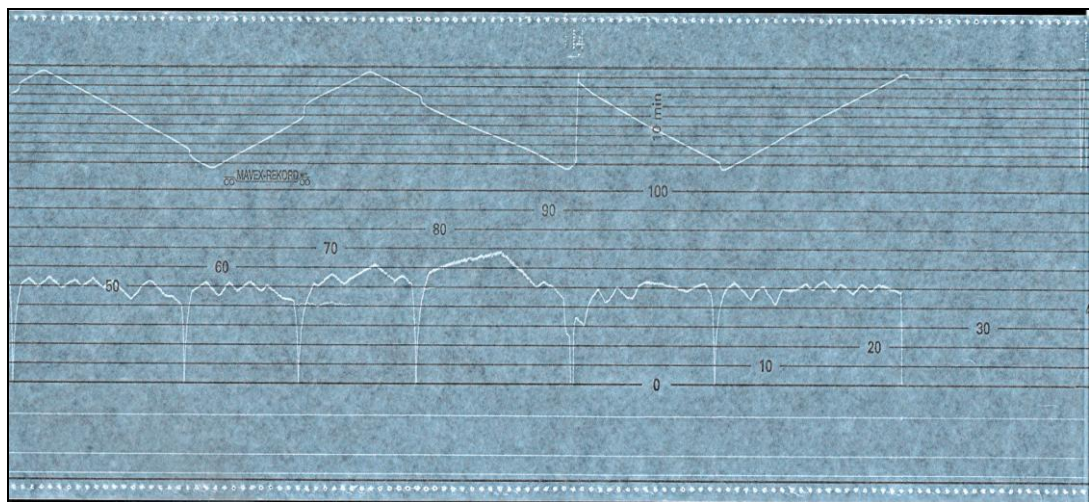
- a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág Területi Központját a vasúti átjáró mind a négy szektorában a csökkentett rálátási háromszög területének állandóan szabadon tartására;
- a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-t a 33 számú Füzesabony – Debrecen II. rendű főút csatlakozás látómezejébe eső reklámtáblák eltávolítása érdekében az érintetteket felszólítására. Amennyiben a felszólítás eredménytelen, a közlekedési hatóság – a közút kezelőjének kérelmére – kötelezi az érintetteket azok eltávolítására;
- a Debrecen Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Városüzemeltetési Osztályát a vasúti átjáróban lekopott „különösen veszélyes helyre” figyelmeztető KRESz 158/e. ábraszámú sárga színű útburkolati jelek újrafestésére.

1.9 Állomási adatok

Tócóvölgy és Balmazújváros állomás műszaki paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A 6615 számú személyvonatot továbbító M41-2133 pályaszámú mozdony Teloc rendszerű, RT12 típusú, 120 km/h méréshatárú regisztráló sebességmérővel volt a baleset időpontjában felszerelve, amelybe 100 km/h méréshatárú sebességmérő óraszalag volt befűzve, ezért a Vb a regisztrátum adatait korigált értékekkel vette figyelembe.



9. ábra: A menetíró regisztrátum szalagja

1.11 Kommunikációs eszközök

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

1.12 Meteorológiai adatok

A baleset időpontjában az időjárás csendes, derült volt, a külső hőmérséklet kb. +0°C. A távolba látás nem volt korlátozott, a napszaknak megfelelő természetes, nappali fényviszonyok voltak tapasztalhatók.

1.13 A túlélés lehetősége

A mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet. A balesetben részes közúti jármű utasa a helyszínen életét veszítette, vezetője súlyos sérüléseket szenvedett. Az elhunyt utas számára a baleset túlélése a személygépkocsi sérülése miatt nem volt lehetséges, a túlélési tér teljesen összenyomódott (lásd 3. ábra).

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 szükséges.

1.16 Szabályok és szabályzatok

A KRESz (1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet) 39.§ rögzíti a vasúti átvágás való áthaladás szabályait:

„39. § (1) A vasúti átvágót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad. A vasúti átvágó megközelítésekor, illetve a vasúti átvágón történő áthaladás során eleget kell tenni a vasúti átvágó biztosítására szolgáló közúti jelzéseknek.

[...]

(3) A vasúti átvágó 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,

[...]

e) fénysorompó vagy félsorompóval kiegészített fénysorompó villogó fehér jelzést nem ad,

[...]”

Az érintett csomópontban a biztosítási módot az NKH „Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló a 20/1984. (XII.21.) KM rendelet II. rész IV. fejezet 9. § (4) bekezdése” alapján határozta meg:

„ 9. § (4) Ha a vasúti átvágótól számított 30 méter távolságon belül (lakott területeken kívül, ha a vasúti átvágón átvezető út földút, 21 méter távolságon belül) útkereszteződés van és az útkereszteződésben a vasúti átvágó felől érkező járműveknek - a keresztező útról mindegyik irányból érkező járművel szemben - elsőbbségük nincs,

a) az útkereszteződés forgalmát a vasúti átvágónál elhelyezett fénysorompóval függésben levő jelzőkészülékkel kell irányítani, [...]"

Továbbá a (9) bekezdése tartalmazza az alábbi rendelkezést:

„ 9. § (9) A vasúti átvágónál és annak közelében nem szabad olyan létesítményt elhelyezni, amely a vasúti átvágóhoz közeledőket, illetőleg az azon áthaladókat megtévesztheti, vagy azok figyelmét elvonhatja (pl. fekete-fehér színű sorompó, reklámtábla). ”

A csomóponti forgalmi rend kialakításában szerepet játszó szervezetek feladatait szintén a fent említett rendelet (I. rész II. fejezet 2. § (3), (4) bekezdés) szabályozza:

„ 2. § (3) A vasúti átvágót és vasúti gyalogos-átkelőhelyet biztosító jelzőberendezés, a "Vasúti átvágó kezdete" - és az azzal együtt alkalmazott "Állj! Elsőbbségadás kötelező" - jelzőtábla és a gyalogosok részére szolgáló terelőkorlát elhelyezéséről, fenntartásáról és üzemeltetéséről, a vasúti átvágó és vasúti gyalogos-átkelőhely burkolatának fenntartásáról, továbbá a vasúti átvágónál jelzőőr állításáról a vasúti pályahálózat működtetője köteles gondoskodni.

(4) A vasúti átvágók biztonságát szolgáló menekítősáv, terelősziget és fénysorompóval függésben lévő közúti forgalomirányító fényjelző készülék létesítése a vasutat keresztező út kezelőjének a kötelessége. ”

A fényjelző készülékek elhelyezése szempontjából fontos megemlíteni ugyanezen rendelet mellékletének VIII. fejezetében foglaltakat (Vasúti átjárók forgalomszabályozása):

„ 26.14 A fényesorompót a vasúti pályát keresztező úton, az úttest mellett, menetirány szerint a jobb oldalon kell elhelyezni. A fényesorompó az úttest mellett a bal oldalon - osztottpályás úton a terelőszigeten - megismételhető.

26.15 A fényesorompó megisméltése kötelező:

a) olyan párhuzamos közlekedésre alkalmas úton, ahol az úttest felező vonalában a vasúti átjáró előtt terelőszigetet kell létesíteni,

b) lakott területen kívüli főútvonalon,

c) olyan úton, amelynek személygépkocsi egységre átszámított átlagos napi forgalma meghaladja a napi 4000-et,

d) olyan szilárd burkolatú úton, amelyen a jobb oldali fényesorompó jelzését az átjárótól számított 100 méterről és azon belül a járművezető folyamatosan nem láthatja,

e) olyan vasúti átjárónál, ahol az a vasúti átjáróhoz vezető útra oldalirányból érkező forgalom számára szükséges lehet. ”

A csomópont kialakítására, és jelzőlámpás irányítás kialakítására vonatkozó további műszaki előírásokat „A szintbeli közúti csomópontok méretezése és tervezése”, „A közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményei” és az „Útburkolati jelek tervezéséről” szóló utügyi műszaki előírások tartalmazzák.

A szintbeli közúti csomópontok méretezése és tervezése című ÚT 2-1.214. számú utügyi műszaki előírás 2.2 pont II. geometriai alapforma szerint beépített területen kívül az elsőbbséggel rendelkező csomóponti ágakban a külön balra kanyarodásra szolgáló sáv irányonként két forgalmi sávos I. és II. rendű főúton minden esetben szükséges.

1.17 Kiegészítő adatok

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

1.18 Korábbi hasonló rendkívüli események

Az eseményt megelőzően az AS41 jelű, illetve a vele hasonló kialakítású AS47 jelű fényesorompóval biztosított útátjáróban számos baleset történt, amely eseményeket követően a Közlekedésbiztonsági Szervezet 2008. év során a 2005. évi CLXXXIV törvény 7. § (1) bekezdés b) pontja szerinti felhatalmazás alapján szakmai vizsgálatot folytatott le. A KBSZ az események szakmai vizsgálata során azonnali intézkedést javasolva megelőző célú BA-t tett. (**AM2008-0191-5-01**)

A fenti ajánlásban a KBSZ javaslatot tett az NKH-nak a csomópont közlekedésbiztonsági szempontból történő mielőbbi felülvizsgálatára, valamint, hogy vizsgálja meg a műszaki biztosítás javításának, illetve a sorompó berendezéssel függésben lévő forgalomirányítás kiépítésének szükségességét.

1. **2007. augusztus. 29-én** 14 óra 33 perckor **Tócóvölgy** és **Balmazújváros** állomások között a jól működő, **AS41** jelű fényesorompóval biztosított vasúti átjáróban a 6644 számú, Debrecen felől érkező személyvonat összeütközött egy szintén Debrecen felől érkező, balra nagy ívben a vonat elé kanyarodó kamionnal. A balesetnek 4 könnyű sérültje volt, és az ütközött járművekben jelentős anyagi kár keletkezett.



10. ábra: A 2007. augusztus 29-i baleset

2. **2008. március 07-én** 11 óra 45 perckor **Tócvölgy** és **Balmazújváros** állomások között a jól működő, **AS41** jelű fénysorompóval biztosított vasúti átjáróban a Debrecen felől érkező 6614 számú vonat összeütközött egy szintén Debrecen felől érkező, balra nagy ívben a vonat elé kanyarodó személygépkocsival. A gépkocsi vezetője **könnyebben megsérült.**



11. ábra: A 2008. március 07-i baleset

3. **2008. április 29-én** 08 óra 25 perckor **Tócvölgy** és **Balmazújváros** állomások között a jól működő, **AS41** jelű fénysorompóval biztosított útátjáróban a Debrecen felől érkező 6632 számú vonat összeütközött egy szintén Debrecen felől érkező, balra nagy ívben a vonat elé kanyarodó személygépkocsival. A személygépkocsi vezetője **a helyszínen életét vesztette.**



12. ábra: A 2008. április 29-i halálos baleset

4. **2008. május 16-án** 09 óra 43 perckor **Tócóvölgy** és **Balmazújváros** állomások között a jól működő, **AS47** jelű fénysorompóval biztosított útátjáróban a 6622 számú Debrecen felől érkező vonat összeütközött egy szintén Debrecen felől érkező, balra nagy ívben a vonat elé kanyarodó személygépkocsival. Személyi sérülés nem történt.
5. **2008. július 28-án** 10 óra 32 perckor **Tócóvölgy** és **Balmazújváros** állomás között a jól működő, **AS41** jelű fénysorompóval biztosított útátjáróban a 6642 sz. Debrecen felől érkező vonat összeütközött egy szintén Debrecen felől érkező, balra nagy ívben a vonat elé kanyarodó tehergépkocsival. A Bzmot532 számú motorkocsiban utazó egyik utas **könnyebben megsérült**.

2. ELEMZÉS

Tócóvölgy és Balmazújváros állomások között, az AS41 jelű fénysorompóval biztosított közút-vasút szintbeli keresztezésben a Füzesabony felől érkező 6615 számú vonat személygépkocssal ütközött. A baleset következtében a személygépkocsi járművezető mellett tartózkodó utasa a helyszínen életét veszítette, személygépkocsi vezetőjét súlyos sérülésekkel kórházba szállították. A mozdonyvezető és a vonaton utazók közül senki nem sérült meg. A közúti jármű súlyosan (lásd 3. ábra), a vonatot továbbító mozdony kis mértékben rongálódott meg.

Az AS41 jelű átjáróhoz közeledve, attól kb. 1100 m-re a mozdonyvezető megszüntette a vonóerőt és kifuttatta a vonatot. Az útátjáróig a vonat sebessége folyamatosan csökkent. Az ütközés 14 óra 20 perckor következett be, kb. 57 km/h sebességnél a 41+22 számú szelvényben. A mozdonyvezető az ütközést közvetlenül megelőzően hangjelzés („Figyelj” jelzés) adása mellett gyorsfékezést kezdeményezett, de az ütközést már nem tudta elkerülni. A vonat az 40+20 számú szelvényben, az ütközés helyétől számított 112 méter megtétele után az autót a teljes megállásig maga előtt tolvá állt meg.

A baleset idején az AS41 jelű fénysorompó az előírásoknak megfelelően, jól működött, amit a Tócóvölgy állomásra visszajelentett fénysorompó hiba előjegyzési naplójába rögzített hibaesetekhez tartozó számláló állások támasztanak alá. A balesetet közvetlenül megelőző időszakban a legutolsó zavarbejegyzés, és a zavar kikézelésének bejegyzése 2010. március 08-i dátummal szerepel.

A balesetben érintett M41-2133 pályaszámú mozdony regisztrátumának kiolvasását és kiértékelését a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. Területi Vontatás-szolgáltatási Központ debreceni vontatási reszortosa végezte el 2010. március 24-én, és bocsátotta a Vb rendelkezésére. A menetíró regisztrátum kiértékelés alapján megállapítható, hogy a vonat az engedélyezett legnagyobb sebességet az ütközés pillanatában nem lépte túl.

A Vb a helyszíni szemle során rögzített adatok és az utólag begyűjtött információk értékelését követően fontosnak tartotta a vasúti átjáró kialakításának, a fényjelző készülékek elhelyezkedésének, valamint a sorozatos baleseteket követő hatósági helyszíni bejárások megállapításainak elemzését.

2.1 A vasúti átjáró kialakítása

A 33-as számú főúton Balmazújváros felől érkező autósok számára a vasúti átjáróra figyelmeztető jelzés a Házgyári bejáró útra kanyarodó, külön besoroló sáv kezdete előtt kb. 15 méterre egy útirány előjelző táblán van elhelyezve.



13. ábra: Útirány előjelző tábla

Az útátjárót biztosító fénysorompó a 33. sz. út felől az átjáró bal oldalán meg van ismételve, de a jobb oldalon elhelyezett 'a' jelű fénysorompó a Debrecen felől érkezőknek, a bal oldalon elhelyezett 'c' jelű fénysorompó a Balmazújváros felől érkezőknek van befordítva. A Vb álláspontja szerint a fényjelző készülékek kihelyezése nem követi a fent idézett (lásd 1.16) jogszabályokat, mert az ugyan a menetirány szerinti jobb oldalon van elhelyezve (és a bal oldalon meg van ismételve), de a jobb oldalon elhelyezett jelző értelmét tekintve nem a szóban forgó menetiránynak jelez.

A fényjelző készülékek gépjármű vezetőkhöz viszonyított elhelyezkedését megvizsgálva megállapítható, hogy a 33-as főúton Balmazújváros felől érkező autósok, és a számukra jelzést adó fénysorompó közötti távolság, a kanyarodást megelőző pillanatokban kb. 25 méter, ami az észlelhetőséget nagyban rontja, és könnyen elkerülheti a járművezető figyelmét. Továbbá a balesetben érintett c.) jelű fényjelző készülék és fényének folyamatos láthatóságát akadályozhatja a Házgyári bejáró útról kikanyarodó (illetve oda bekanyarodó), személygépkocsinál nagyobb felépítményű közúti jármű, amely kanyarodása közben eltakarja a jelzőt. A takarás a Házgyári bejáró útról balra kikanyarodó jármű esetén több 10 másodpercet is jelenthet, és a Vb mérése alapján elérte a 67 másodpercet is.



14. ábra: A kitakart fénySOROMPÓ

2.2 Az úttájróval kapcsolatos korábbi rendkívüli események

A baleset, és az úttájrón korábban történt balesetek között közvetlen párhuzam – a járművek mozgási irányait tekintve – nem vonható, de a csomópont forgalomtechnikai kialakításának hiányosságai alapvetően hordozzák magukban a baleset bekövetkezésének lehetőségét függetlenül a járművek haladási irányától, ezért szükséges kihangsúlyozni az áttájróban történt balesetek súlyosságát és nagy számú előfordulását.

2.3 Az úttájróval kapcsolatos hatósági intézkedések hatásai

Az NKH 2008. július 22-én kelt EA/KA/NS/A/4714/0/2008. ügyiratszámú határozatában leírt kötelezettségek részben teljesültek:

- a határozat kiadását követően a vasúti áttájró területére a szaggatott vonallal körülhatárolt sárga színű útburkolati jel felfestésre került, ami a baleset bekövetkezésének idejére lekopott
- és a határozatot követően a fénySOROMPÓ optikáját LED optikára cserélték.
- A határozat egyidejűleg kötelezte a vasútvonal üzemben tartóját a vasúti áttájró mind a négy szektorában a csökkentett rálátási háromszög területének állandó szabadon tartásáról, ami a 15. ábra tanúsága szerint az ipartelep felől, Debrecen irányába továbbra sem biztosított.

A 2010. május 13-án tartott bejárás hivatalos feljegyzése szerint a résztvevők által megállapítást nyert, hogy a Balmazújváros felől érkező és Debrecen felé haladó, jobbra kisívből az átjáróba hajtó gépjármű vezetője számára a kis íven megismételt fénysorompó észlelhetőségét villanyoszlop zavarná, így annak kihelyezése értelmetlen.

A Vb álláspontja szerint a 33-as számú főúton Balmazújváros felől érkező autók felé irányított fényjelző készülék kis ívre történő kihelyezését jogszabályok írják elő (lásd 1.16), valamint a már említett, a fényjelző készülék folyamatos láthatóságát korlátozó kitakarás együttesen kellőképpen indokolják a jelző kihelyezését.

Az AS41 jelű (illetve a vele hasonló kialakítású AS47 jelű) átjáró átalakításával kapcsolatban az érintett felek között további egyeztetések folynak, de a végleges megoldás tekintetében az álláspont egységes:

A végleges és kellően biztonságos forgalmi rend kialakítását – a KBSZ által korábban megfogalmazott BA szerint – az jelentené, ha az átjáróban lévő jelenlegi, vonat által vezérelt fénysorompós biztosítás helyett a vasúti átjáró és a 33. számú főút forgalmát, vonat által vezérelt fénysorompóval függésben lévő közúti jelzőlámpa rendszer szabályozná. Az csomópont átépítése forráshiány miatt eddig nem került megvalósításra. A Kormány, illetve a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium által biztosított elkülönített beruházási forrásból az NKH és a MÁV Zrt. egy programot állított össze a vasúti átjárók biztonságának növelésére, amelyben a tárgyi átjáró (AS41) szerepel.

A Vb által elkészített zárójelentés–tervezetre érkezett hatósági válasz az alábbi megállapítást közli:

„A 2010. május 13-án végzett felülvizsgálatot követően, EA/KA/NS/A/2417/6/2010. sz. határozatunkban elrendelt feladatok (lásd 1.8.4 – Vb) végrehajtását ellenőriztük, a MÁV a csökkentett rálátási háromszög területének szabaddá tétele érdekében a szükséges munkákat elvégezte, a főút kezelője a reklámtáblák eltávolításáról gondoskodott, a helyi közút kezelőjét felhívtuk a KRESZ 158/e ábra szerinti burkolati jel újra festésére.”

A Vb – a zárómegbeszélést követően - 2010. november 04-én a helyszínen megállapította, hogy a csökkentett rálátási háromszög területének szabaddá tétele érdekében a reklámtáblákat csak részben távolították el, és a KRESZ 158/e. ábraszámú sárga színű útburkolati jel újrafestése nem valósult meg.



15. ábra: A részben szabaddá tett csökkentett rálátási háromszög



16. ábra: Az útburkolati jelek

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb a lefolytatott helyszíni szemle, valamint a rendelkezésre álló adatok ismeretében arra a következtetésre jutott, hogy az AS41 jelű vasúti átjárót biztosító fénySOROMPÓ a baleset időpontjában üzemszerűen működött, s a közút felé áthaladást tiltó jelzést adott.

A balesetet szenvedett személygépkocsi a tiltó jelzés ellenére haladt be a vasúti átjáróba, s ott összeütközött a személyvonattal.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

Az elemzés során a vasúti átjáró kialakítására vonatkozóan tett megállapítások együttesen eredményezhetnek olyan veszélyes forgalmi helyzetet, hogy a gépjármű vezetője elhalad a vasúti átjáróra figyelmeztető tábla mellett, majd folyamatosan közelíti az átjárót, de már a kanyarodási műveletre koncentrálna – és egy esetlegesen kikanyarodó, vagy kikanyarodási lehetőségre váró, személygépjárműnél nagyobb felépítményű jármű takaró hatása miatt – nem veszi észre az átjáró ellenkező oldalán elhelyezett, tőle legalább 25 méterre lévő fénySOROMPÓT.

A tények ismeretében megállapítható, hogy az AS41 jelű fénySOROMPÓ és a Házgyári bejáró út – 33. számú Füzesabony - Debrecen II. rendű főút találkozásánál lévő csomópont jelenlegi forgalomtechnikai kialakítása esetenként veszélyessé teszi az átjárón történő áthaladást. A fénySOROMPÓK kihelyezésére vonatkozó jogszabályoktól való eltérés tovább növeli az átkelés kockázatát.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockáztató tényezők

- Az ipartelep felől Debrecen irányába a csökkentett rálátási háromszög nem biztosított, mert a háromszögben – a folyamatos rálátást akadályozó – reklámtáblák találhatóak, melyek eltávolítására az NKH az EA/KA/NS/A/2417/6/2010. ügyiratszámú határozatban kötelezte a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág Területi Központját.
- Az átjáróban a különösen veszélyes helyre figyelmeztető, szaggatott vonallal körülhatárolt sárga színű útburkolati jel lekopott, szerepét nem képes betölteni, ezért az NKH az EA/KA/NS/A/2417/6/2010. ügyiratszámú határozatában kötelezte Debrecen Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Városüzemeltetési Osztályát az újrafestésre.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

Az AS41 jelű fénysorompóval biztosított vasúti átjáróban 2010. március 10-én bekövetkezett baleset után a Vb az alábbi BA-t fogalmazza meg.

BA2010-0122-5-01: Vb javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy határozatában kötelezze a vasútvonal üzemeltetőjét, hogy a Tócsóvölgy és Balmazújváros állomások között lévő AS41 jelű, fénysorompóval biztosított vasúti átjáró 'a' jelű fénysorompójának jelzését ismétlje meg olyan módon, hogy a jelzési kép a Balmazújváros felől érkezők felé is irányuljon. A Vb javaslatának indoka, hogy az átjáróban, a fent említett forgalmi irányból érkező közúti forgalom számára jelzést adó fénysorompó készülék elhelyezése a közlekedés biztonsága szempontjából nem megfelelő. (lásd 3.2)

A Vb a BA-ban megfogalmazott intézkedéstől az átjárón történő biztonságosabb átkelést várja, de fenntartja a korábban, 2007-0323-5 számú zárójelentés részeként megfogalmazott AM2008-0191-5-01 számú BA-t, amely szerint végleges megoldásként indokoltnak látja az AS41 (illetve a vele hasonló kialakítású AS47) jelű vasúti átjárón a sorompó berendezéssel függésben lévő közúti forgalomirányítás mielőbbi bevezetését.

4.1 A biztonsági ajánlást követő intézkedések

4.1.1 A Nemzeti Közlekedési Hatóság intézkedései

Az NKH 2010. szeptember 22-én kelt, EA/KA/NS/A/2302/9/2010. iktatószámán nyilvántartott, a Vb Zárójelentés-tervezetére és az abban megfogalmazott BA-ra adott válasz levelében a következőket közli:

„...A 33. sz. főúton Balmazújváros irányából érkezők részére, a KBSZ Zárójelentés-tervezet 6. ábra (11. oldal) szerinti „c” jelű fényjelző szolgál. Az érintett útkezelőkkel és vasút üzemben tartóval történt egyeztetés alapján született a döntés az átjáró fénysorompós biztosításának létesítésekor, hogy a helyszíni adottságok alapján, a láthatóság biztosítása érdekében az átjáró irányába a főútról jobbra kanyarodók részére a fényjelző készülék észlelhetőségét az adott módon történő elhelyezés biztosítja a legmegfelelőbbben.

Hatóságunk kezdeményezésére, az érintettek bevonásával legutóbb 2010. május 13.-án került sor az átjáró forgalombiztonságának felülvizsgálatára, amikor többek között a fényjelző megisméltésének kérdése is a vizsgálat tárgyát képezte. A vizsgálat résztvevői egyetértettek abban, hogy a közvilágítási oszlopok takarása miatt, a jelző megisméltése a biztonságot nem javítaná.

Egyebekben tájékoztatom, Főosztályvezető Urat, hogy a MÁV 2010. évi programja szerint az átjáróban ez évben megvalósul a 33. sz. főút csomópontjának a vasúti átjárónál elhelyezett fénysorompóval függésben lévő jelzőkészülékkel történő szabályozása. Erre hatóságunk a szükséges határozatot EA/KA/NS/A/1621/11/2009. (lásd 1.8.4 – Vb) számon adta ki, és az előkészítésben, a tervek egyeztetésében folyamatosan részt veszünk. A kombinált jelzőberendezés létesítéséhez szükséges vasúthatósági engedélyezés a KÜI-nél KU/VF/3863/2010. számon folyamatban van. Fentiek alapján, várhatóan ez évben megvalósul a biztonsági ajánlásban is végleges megoldásként javasolt biztosítási mód.”

4.1.2 A Magyar Államvasutak Zrt. intézkedései

A MÁV Zrt. 2010. októberében kelt, a Vb Zárójelentés-tervezetére és az abban megfogalmazott BA-ra adott válasz levelében a következőket közli:

*„...Az ajánlással – különös tekintettel arra, hogy a 2007-0323-5 számú zárójelentés részeként megfogalmazott **AM2008-0191-5-01** számú biztonsági ajánlást is támogattuk – szintén egyetértünk. A MÁV Zrt. minden eddigi bejárason, hatóság által kezdeményezett egyeztetésen elfogadta azt az álláspontot, hogy a végleges, megnyugtató megoldást csak a közúti jelzőlámpa rendszerrel szerkezeti függésben kialakított fénysorompós biztosítási mód jelent. A biztonsági ajánlásban a Nemzeti Közlekedési Hatóság határozata alapján meghatározott kiegészítő közúti jelzőt a hatósági határozat megérkezését követően a vasút-üzemeltető MÁV Zrt. – várhatóan 2010. október hónapban kiírásra kerülő – a csomópontot is érintő projektben megvalósítja. Amennyiben a projekt kivitelezése elhúzódna a kiegészítő jelző telepítését a MÁV Zrt. soron kívül elvégzi.”*

A MÁV Zrt. megbízásából eljáró Beruházási Szolgáltató Egység Debreceni Területi Projekt Központ 2010. augusztus 26-án kelt, tárgyi fénysorompó berendezés átalakítására vonatkozó – az NKH Kiemelt Ügyek Igazgatóságára érkezett – kérelme alapján az alábbi döntés született:

A kérelem érdemi vizsgálatát követően az NKH a Debrecen – Füzesabony országos jelentőségű vasútvonal AS41 jelű fénysorompó berendezés átalakítására létesítési engedélyt adott. Az átalakítási engedély 2011. június 30. napjáig érvényes. A részletes engedélyezési, megvalósulási, használatba vételi és üzemeltetési feltételeket az 1-es számú melléklet részét képező hatósági határozat tartalmazza.

A 2010. október 19-én megtartott záró megbeszélést követően a MÁV Zrt. arról tájékoztatta a Vb-ot, hogy:

„A kiadott hatósági határozatban szereplő kiegészítő jelzők telepítését a legkésőbb november hónapban kiírandó projektben tartjuk továbbra is célszerűnek megvalósítani. Tehát a A BA2010-0122-5-01 biztonsági ajánlásra adott (ügyiratszám: K - 6363/2010) válaszuk tartalmi részét fenntartjuk, azzal a kiegészítéssel, hogy amennyiben a nyertes vállalkozóval a szerződést 2011. február hóban nem sikerül megkötni, úgy a MÁV Zrt. a feladatot elvégzi.”

5. MELLÉKLETEK

1-es számú melléklet: Az NKH KU/VF/3863/7/2010. számú határozata

Budapest, 2010. november 11.

Karosi Róbert
Vb tagja

Lesták Mihály
Vb tagja

Mihály András
Vb vezetője

**1-es számú
melléklet**



Nemzeti
Közlekedési
Hatóság

Kiemelt Ügyek Igazgatósága

Ügyiratszám: KU/VF/3863/7/2010.
Ügyintéző neve: Kulcsár György
Elérhetősége: 06-1-474-17-16
kulcsar.gyorgy@nkh.gov.hu

Tárgy: Debrecen-Füzesabony országos jelentőségű vasúti pálya As 41 jelű fénysorompó berendezés átalakításának létesítési engedélye.

Melléklet: a címzetteknel jelzett tervek

H A T Á R O Z A T

A MÁV ZRt. (1087 Budapest Könyves Kálmán körút 54-60.) megbízásából eljáró Beruházási Szolgáltató Egység Debreceni Területi Projekt Központ (4024 Debrecen, Piac utca 18., a továbbiakban: Ügyfél.) 2010. augusztus 26-án kelt, Gy-400-38/2010. iktatószámú, tárgyi fénysorompó berendezés átalakítására vonatkozó - a Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatóságára (Budapest Teréz krt. 62. továbbiakban: Hatóság) 2010. augusztus 27-én érkezett - kérelme alapján a következő döntést hoztam:

Az Ügyfél a tárgyban előterjesztett kérelmének, annak érdemi vizsgálatát követően,

h e l y t a d o k .

A Debrecen-Füzesabony országos jelentőségű vasúti pálya As 41 jelű fénysorompó berendezés átalakítására a következő feltételekkel a **létesítési** engedélyt

megadom.

Az átalakítási engedély 2011. június 30. napjáig érvényes.

A. Engedélyezési feltételek:

1. Az engedélyben foglalt jogok és kötelezettségek az Ügyfelet illetik, illetve kötelezik.
2. Az engedély polgári- és tulajdonjogi kérdéseket nem dönt el, idegen tulajdonban lévő ingatlanok igénybevételére nem jogosít. Nem mentesít a jogszabályokban előírt egyéb engedélyek és hozzájárulások beszerzése alól.
3. Beépíteni csak megfelelőség igazolással rendelkező, építési célra alkalmas építési terméket szabad.
4. A beépített szerkezetek EU harmonizációs jogszabályok szerinti megfelelőségének betartása az Ügyfél és az infrastruktúra-működtető felelőssége.
5. Ha a kivitelezés során eddig Magyarországon nem alkalmazott szerkezeteket, alkatrészeket, technológiákat kívánnak alkalmazni, akkor ezekkel kapcsolatban, a beépítés

Vasúti Hatósági Főosztály - Vasúti Pálya és Híd Osztály
H-1066 Budapest, Teréz krt. 62. Levélcím: 1387 Budapest, 62 Pf. 30
Telefon: +36 1 474 1734 Fax: +36 1 312 6614 Internet: www.nkh.gov.hu

- előtt a hagyományos vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról szóló 103/2003. (XII. 27.) GKM rendelet 4. számú mellékletében kiadott Országos Vasúti Szabályzat I. kötet A. fejezet 2. pontja szerint kell eljárni.
6. Ha az építető (Ügyfél) a kivitelezés során az engedélyezett tervtől el kíván térni, az eltérés engedélyezésére 4 db módosított tervet és az eltérés okát is tartalmazó, új műszaki leírást köteles elbírálásra az engedélyező hatósághoz benyújtani.
 7. Az engedély alapján végzett kivitelezési tevékenység csak akkor kezdhető meg, ha az építőipari kivitelezői tevékenységről szóló 191/2009. (IX. 15.) Korm. rendelet 12. §-ban előírt, a kivitelezővel szemben támasztott követelményeket teljesítették.
 8. Ügyfél köteles gondoskodni arról, hogy az átalakítás, építés, gyártás, szerelés az érvényben lévő szabályzatok, szabványok, és műszaki előírások szerint kerüljön végrehajtásra.
 9. A megépített, átalakított vasúti fénysorompó berendezés csak az engedélyező hatóság használatbavételi engedélyével vehető használatba. A használatbavételi engedély megszerzése előtt a vasúti biztosítóberendezésen, a létesítési engedély érvénytartamán belül, forgalomszabályozó próbaüzemet kell tartani. A próbaüzem időtartamát a létesítő és az üzemeltető együtt határozza meg, amely nem lehet hosszabb 6 hónapnál. A próbaüzem eredményéről az engedélyező hatóságot a használatbavételi bejárásán tájékoztatni kell. A biztosítóberendezés próbaüzeméről naplót kell vezetni, amelyben a meghibásodást, annak okát és a tett intézkedést is fel kell tüntetni. A próbaüzemi naplót, annak kiértékelésével együtt, az engedélyező hatóságnak a használatbavételi eljárás során be kell mutatni.
 10. Az eredményes próbaüzem lezárható Hatóságomnak a berendezés használatbavételére irányuló műszaki engedélyével (használatbavételi engedély), vagy, ha a használatbavételi engedélyt megkérték és az eljárás folyamatban van. Ha a használatbavételi eljárás meghiúsul, akkor a próbaüzem sem tartható fenn.
 11. A vasúti és közúti berendezések közötti összehangolt üzem akkor kezdhető meg, ha az üzemeltetők között érvényes szerződés jött létre a karbantartással és hibaelhárítással kapcsolatban. A szerződésben a műszaki elhatárolódást pontosan meg kell határozni.

B. Megvalósulási feltételek:

1. A fénysorompó előtervét a Varga László biztosítóberendezési tervező (MMK 01-1621 V-T) által készített 12.10.048. tervszámú engedélyezési tervdokumentáció, 1.0 verziószámú, 2010. május keltezésű, „Engedélyezési terv” megnevezésű műszaki leírásban foglaltak szerint, az eredeti úttervezői adatok alapján, a MÁV Vezérigazgatóság által kiadott 102676/1989. 9. A. számú rendelkezésben előírtak betartásával számított értékek figyelembe vételével, és az alábbi rajzoknak megfelelően kell kidolgozni és megvalósítani:
 - a. 001 Helyszínrajz és telepítési terv,
 - b. 002 Behatási terv,
 - c. 003 Kezelőkészülék fejrész (részlet),
 - d. 004 Az áramellátás tömbvázlata.
2. A kiviteli terveket az 1. pontban felsorolt, a MÁV Zrt. TEB Főosztály által P-6501/2010. számon elfogadott, a jelen határozat számával záradékoltt engedélyezési tervdokumentáció alapján kell elkészíteni a tervezői adatok és számított értékek alapján és figyelembe vételével.
3. A kivitelezés során a MÁV vasútvonalain már rendszeresített szerkezeti elemeket kell beépíteni.

4. A közúti lámparendszer működése a vasúti berendezésekre semmiféle hatást nem gyakorolhat, még állapot visszajelentés sem építhető ki.
5. A fénysorompó meghibásodása esetén (zavar állapot) a közúti lámparendszer kapcsolódjon villogó sárga jelzésre.
6. A fénysorompó berendezés jelfogószekrényét a csökkentett rálátási háromszögön kívül kell elhelyezni.

C. Használatbavételi feltételek:

1. A használatbavételi engedély iránti kérelmet a használatbavétel tervezett időpontja előtt legalább 30 nappal - a létesítési, átalakítási engedély/ek/re történő hivatkozással - kell benyújtani.
2. A használatbavételi engedélykérelemhez nyilatkozatot kell csatolni, amely szerint a kérelem tárgyát képező létesítmény a létesítési engedélynek megfelelően készült el. Eltérés esetén fel kell tüntetni az eltérést engedélyező határozatok számait is.
3. A rendeltetésszerű használatra alkalmasság igazolásaként a használatbavételi engedély iránti kérelemhez csatolni kell a következőket, 1-1 pld-ban:
 - 3.1. az előtervet jóváhagyó kiadmányt;
 - 3.2. a jóváhagyott előtervet "kivittel egyezik" záradékkal, valamint a kivitelező és Ügyfél képviselőjére jogosult személyek (a jogosultságot igazoló dokumentum egyidejűleg benyújtandó) aláírásával;
 - 3.3. a közúti lámparendszer üzemeltetőjével és a fénysorompó üzemeltetője által készített jegyzőkönyvet, mely tartalmazza a két berendezés közötti pontos határvonalat, valamint mindkét üzemeltető hibabejelentőjét,
 - 3.4. a forgalomszabályozó próbaüzem megkezdése előtt a funkcionális vizsgálatról felvett jegyzőkönyvet,
 - 3.5. a műszaki és forgalmi próbaüzem megkezdéséhez adott engedélyt (ideiglenes üzemengedély), üzembehelyezési rendeletet (-eket);
 - 3.6. a forgalomszabályozó próbaüzem megkezdésekor felvett üzembehelyezési, és forgalombahelyezési jegyzőkönyveket,
 - 3.7. a műszaki átadás-átvételi jegyzőkönyvet;
 - 3.8. a forgalomszabályozó próbaüzem megkezdésekor és a műszaki átadás-átvétel során rögzített hiányosságok megszüntetéséről (fennállásáról) felvett jegyzőkönyvet;
 - 3.9. a vasúti és közúti berendezések egyidejű működéséről vezetett próbaüzem naplót,
 - 3.10. üzemeltetői nyilatkozatot a forgalomszabályozó próbaüzem eredményéről,
 - 3.11. a munkavédelemről szóló 1993. évi XCIII. törvény 19. § (2) bekezdésében foglaltak szerinti nyilatkozatot.

D. Üzemeltetési feltételek:

1. Az engedélyezett létesítmény rendeltetésszerű használatát és forgalombiztos (üzembiztos) állapotát mindenkor biztosítani kell.

2. A berendezés üzemeltetése során be kell tartani a MÁV ZRt. TB.1. utasításban előírtakat.
3. A közúti lámparendszer vezérlő berendezése és a vasúti berendezés között kiépülő kapcsolat (kábel) tényleges elhatárolási pontját szerződésben kell meghatározni a meghibásodások, elhárítási kötelezettségek felelősségének érvényesülése miatt.
4. A berendezések üzemeltetőinek, a rendszeres műszaki felülvizsgálatok során, a csatlakozó áramköröket közösen vizsgálni kell. A vizsgálatok eredményességét közös jegyzőkönyvben kell rögzíteni.

Ezen határozattal kapcsolatban az Engedélyes a Nemzeti Közlekedési Hatóság részére az As 41 számú fénysorompó átalakításának engedélyezésére vonatkozóan 179.800,-Ft, azaz százhetvenkilencezer-nyolcszáz Ft hatósági igazgatási szolgáltatási díjat befizette, amelynek számlázásáról intézkedtem.

Nem szűnik meg az engedély érvényessége, ha az építést az engedélyezett időn belül megkezdték, és azt folyamatosan végzik. Az engedélyes, vagy meghatalmazottja az engedély lejárta előtt legalább 60 nappal kérheti az engedély érvényességének meghosszabbítását.

Ezen engedélytől eltérően végzett létesítés esetén bírság kiszabása mellett, az építmény üzemének megszüntetését, átalakítását rendelem el.

Döntésem ellen annak közlésétől számított 10 munkanapon belül lehet fellebbezést előterjeszteni. A fellebbezést az elsőfokú közigazgatási határozatot hozó Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatóságánál (1387 Budapest, Pf. 30.), de a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központi Hivatalához címzetten lehet előterjeszteni.

A fellebbezés elektronikus úton való benyújtására nincs lehetőség.

A fellebbezésről a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központi Hivatala dönt.

A fellebbezési eljárás díjköteles. Az első fokon eljáró közlekedési hatóság határozata ellen benyújtott fellebbezés díja 179.800,-Ft, azaz Százhetvenkilencezer-nyolcszáz Ft. A jogorvoslati eljárás díját a fellebbezés benyújtásával egyidejűleg kell a Nemzeti Közlekedési Hatóság Magyar Államkincstárnál vezetett **10032000-00289926-00000000** számú előirányzat-felhasználási keretszámlájára befizetni.

I N D O K O L Á S

A MÁV ZRt. nevében eljáró Beruházási Szolgáltató Egység Debreceni Területi Projekt Központ (4024 Debrecen, Piac utca 18.) a tárgyban 2010. szeptember 24. keltezéssel, Gy-400-38/2010. számon kérelmet terjesztett elő Hatóságomnál, amelyben létesítési engedélyt kért a Füzesabony - Debrecen országos jelentőségű vasúti pályán telepített As 41 jelű fénysorompó átalakítására. Csatolta a vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről szóló 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet 6. §-ban meghatározott mellékleteket, a következők szerint:

1. Műszaki leírás 2010. május keltezéssel, 1.0 verziószámmal,
2. 001 rajzszámmal Helyszínrajz és telepítési terv,
3. 002 rajzszámmal Behatási terv (eredeti számítási értékeivel),
4. 003 rajzszámmal Kezelőkészülék fejrakza (részlet),
5. 004 rajzszámmal „Az áramellátás tömbvázlata”.

Az Ügyfél kérelme alapján az ügyben keletkezett valamennyi iratot megvizsgáltam, a vonatkozó jogszabályi előírásokat áttekintettem, és a következőket állapítottam meg:

2010. szeptember 3. napon a KU/VF/3863/1/2010. számon Ügyfelet az eljárás megindításáról, a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 29. § (3) b. pontja alapján, végzésben értesítettem. Ugyanezen a számon hiánypótlási végzést adtam ki a Ket. 37. § (3) bekezdése alapján. A végzésben az engedélyezési tervek MÁV ZRt. TEB Főosztály részéről történő elfogadásának és záradékolásának pótlására, valamint az igazgatási szolgáltatási díj megfizetésére szólítottam fel Ügyfelet.

A benyújtott, hiánypótlással kiegészített és az eljárás során figyelembe vett műszaki tervdokumentációk a vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről szóló 15/1987. (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet 6. §-ban meghatározott mellékletek megfelelnek a követelményeknek.

Az engedélyezett vasúti létesítmény átalakítását az NKH Észak-alföldi Regionális Igazgatósága EA/KA/A/NS/1621/11/2009. számú határozata teszi szükségessé.

A tervezői jogosultságot megvizsgáltam, és a tervdokumentációkba csatolt felelős tervezői nyilatkozatot rendben találtam a 104/2006. (IV. 28.) Korm. rendelet 1. számú melléklete szerint.

A határozattal kapcsolatban az engedélyt kérő a Nemzeti Közlekedési Hatóság részére a 179.800,-Ft, azaz Százhetvenkilencezer-nyolcszáz Ft hatósági igazgatási szolgáltatási díjat befizette.

A kérelem teljesíthetőségének jogszabályi feltételei fennállnak.

Előbbi indokok alapján az Engedélyes kérelme tárgyában a rendelkező fejezetekben foglaltak szerint határoztam.

A rendelkező részben szereplő döntés meghozatala során a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 20. § (1) bekezdésében, továbbá a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló módosított 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 6. § (2) bekezdésében, meghatározott hatásköröm alapján, a 3. § (1) bekezdésében megjelölt illetékességi területemen jártam el.

Döntésemet a Ket. 29. § (1) bekezdése, a 71. § (1) bekezdése, valamint a 102. § (1) bekezdése, és a 104. § (1) bekezdése, továbbá a módosított 15/1987 (XII. 27.) KM-ÉVM számú együttes rendelet 19. §-a alapján hoztam meg.

A fellebbezési eljárás díjára a közlekedési hatóság által végzett vasúti hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 97/2006. (XII. 28.) GKM rendelettel módosított 72/2006. (IX. 29.) GKM rendelet rendelkezései vonatkoznak.

A fellebbezés lehetőségét a Ket. 98. § (1) bekezdése, illetőleg a 99. § (1) bekezdése alapján biztosítottam.

Az eljárási költségek viseléséről a Ket 153.-158. § megfelelő rendelkezései alapján rendelkeztem.

Ez a döntés a Ket. 128. §. (1) bekezdése szerint – külön értesítés nélkül – emelkedik jogerőre.

Tárgyi ügyben az eljárás 2010. augusztus 27-én indult, az ügyintézés határideje 3 hónap.

A kérelemmel kapcsolatban 2010. szeptember 03-án hiánypótlás került kiadásra, amelynek teljesítése 2010. szeptember 28. napján történt meg, a módosított ügyintézési határidő 2010. december 24.

Az ügyintézésre ténylegesen felhasznált napok száma: 12 munkanap. Az eljárás során határidő túllépés nem történt.

Az igazgatási szolgáltatási és a fellebbezési díj a 97/2006. (XII. 28.) GKM rendelettel módosított 72/2006. (IX. 29.) GKM sz. rendelet 1. § (1) és a 2. § (4) bekezdései valamint a 2. melléklet 2. a) fejezete alapján került megállapításra.

Az engedély alapjául szolgált, a határozat számával záradékolt terveket a címzetteknel jelzett példányban, a határozathoz mellékelve megküldöm.

Budapest, 2010. október 07.

Bíró József igazgató nevében és megbízásából:

Tóth László s.k.
osztályvezető

1.	MÁV Zrt. Beruházási Szolgáltató Egység Debreceni Területi Projekt Központ	4024	Debrecen	Piac utca 18.	+ 1 példány terv
2.	MÁV ZRt. Pályavasút Üzletág TEB Főosztály.	1087	Budapest	Könyves Kálmán krt. 54-60.	+ 1 példány terv
3.	MÁV ZRt. Pályavasút Üzletág Pályavasúti Területi Központ TEB Osztály	4024	Debrecen	Piac utca 18.	+ 1 példány terv
4.	NKH Észak-alföldi Regionális Igazgatósága	4400	Nyíregyháza	Hatzel tér 10.	
5.	Magyar Közút Nonprofit Zrt. Hajdú- Bihar Megyei Igazgatóság	4025	Debrecen	Barna u.15.	
6.	Szigmatraffic Kft. Debrecen Megyei Jogú Város	1089	Budapest	Dugonics u. 3. I./13.	+ 1 példány terv
7.	Polgármesteri Hivatala	4024	Debrecen	Piac u. 20.	

A kiadmány hitelélül:

(Pappné)
2010. 10. 11.