



# **ZÁRÓJELENTÉS**

**2011-153-5  
vasúti baleset**

**Szentes-Gádoros  
2011. április 3.**

**37454 sz. vonat**

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 2012. február 7-én megtartott záró megbeszélésen a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a MÁV Zrt. és a MÁV-Trakció Zrt. képviseltette magát. A MÁV Zrt. észrevételt tett, melyet a zárójelentéshez a Vb figyelembe vett.

---

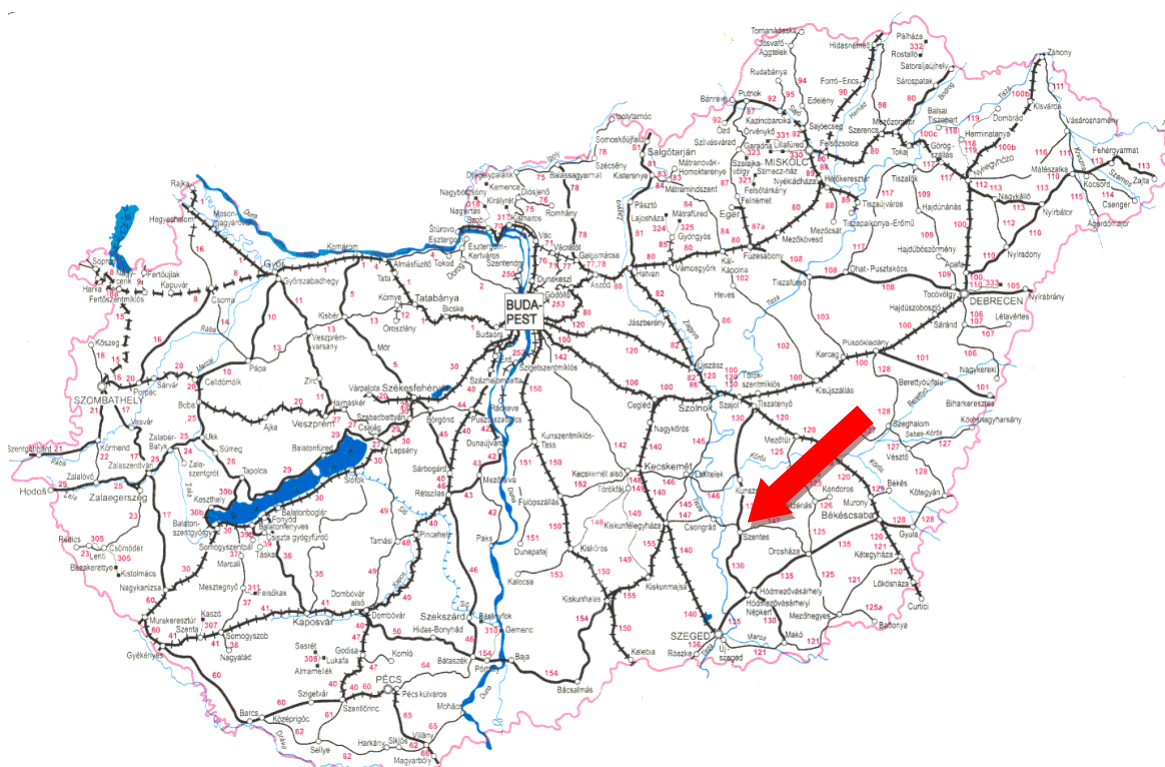
## MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

|          |  |
|----------|--|
| KBSZ     | Közlekedésbiztonsági Szervezet   |
| Kbvt.    | A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény |
| MÁV Zrt. | Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság   |
| psz.     | pályaszám  |
| Vb       | Vizsgálóbizottság  |

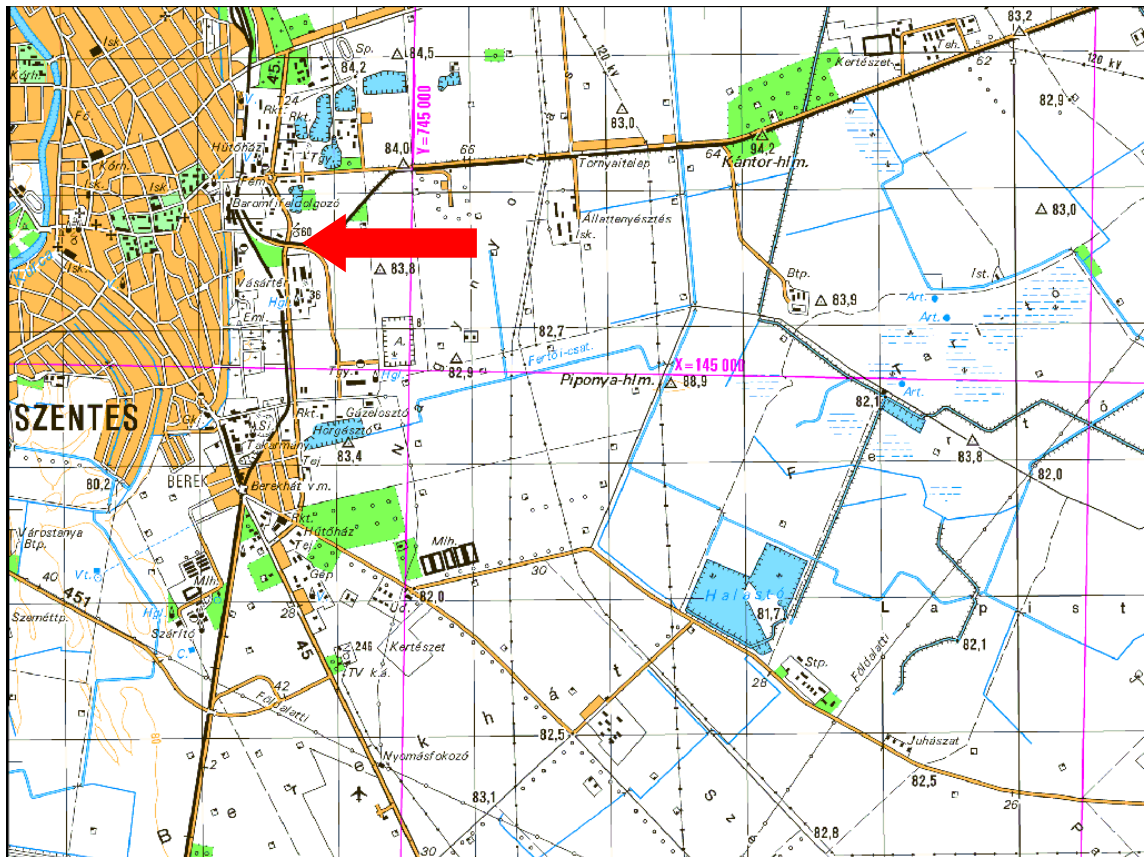
## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

|   |  |
|---|--|
| <b>Az eset kategóriája</b>                                    | <b>vasúti baleset</b>                  |
| <b>Az eset jellege</b>  | <b>baleset vasúti átjáróban</b>        |
| <b>Az eset időpontja</b>                                      | <b>2011. április 3. 14 óra 42 perc</b> |
| <b>Az eset helye</b>  | <b>Szentes-Gádoros, AS 399</b>         |
| <b>Vasúti rendszer típusa</b>                                 | <b>országos</b>                        |
| <b>Mozgás típusa</b>  | <b>személyszállító vonat</b>           |
| <b>Az eset kapcsán elhunytak/<br/>súlyosan sérültek száma</b> | <b>0/0</b>                             |
| <b>Pályahálózat működtető</b>                                 | <b>MÁV Zrt.</b>                        |
| <b>Rongálódás mértéke</b>                                     | <b>motorkocsi kis mértékben</b>        |
| <b>Érintett vonat száma</b>                                   | <b>37454</b>                           |
| <b>Üzembentartó</b>   | <b>MÁV-Start Zrt.</b>                  |
| <b>Nyilvántartó állam</b>                                     | <b>Magyarország</b>                    |

### Az eset helye



1. ábra: a baleset helye Magyarország területén



2. ábra: a baleset helye

### **Bejelentések, értesítések**

A KBSZ ügyeletére az esetet 2011. április 3-án 15 óra 00 perckor (a bekövetkezés után 18 perccel) jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

### **Vizsgálóbizottság**

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2011. április 3-án az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

|          |              |                 |
|----------|--------------|-----------------|
| vezetője | Chikán Gábor | balesetvizsgáló |
| tagja    | Nyári Zoltán | balesetvizsgáló |

### **Az eseményvizsgálat áttekintése**

A Vb a vizsgálat során helyszíni szemlét tartott, továbbá

- az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta,
- rendőrségi tájékoztatást kért és kapott,
- a gépkocsi vezetőjét és utasát meghallgatta,
- a menetíró regisztrátumot és annak kiértékelését megkapta.

### **Az eset rövid áttekintése**

2011. április 3-án a Szentés-Gádosos állomásközben lévő AS 399 fénysorompóval biztosított útátjáróban személyvonat ütközött a fénysorompó tiltó jelzése ellenére az útátjáróba hajtó gépkocsival. Az esemény következtében a gépkocsivezető és utasa megsérült.

A Vb megállapítása szerint a fényoszorompó üzemszerűen működött, a vonat a megengedett sebességgel közlekedett, a baleset bekövetkezése a gépkocsi vezetőjével kapcsolatban felmerült emberi tényezőre vezethető vissza.

A Vb hiányosságokat talált az útátjáró megjelölésében és a rálátási háromszögekben, ehhez kapcsolódóan biztonsági ajánlást adott ki.

# 1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

## 1.1 Az esemény lefolyása

2011. április 3-án a Szentesről Orosházára tartó 37454 sz. Bzmot 178 psz. motorkocsiból álló személyszállító vonat a Szentes-Gádoros állomásközben lévő AS 399 fényosorompóval biztosított útátjáróban nekiütközött a fényosorompó tiltó jelzése ellenére északi irányból az útátjáróba hajtó taxi gépkocsinak (3. ábra). A gépkocsit első lökhárítójánál fogva az út szélére lökte.

Az esemény következtében a gépkocsivezető és utasa megsérült.



3. ábra: A baleset helyszíne (foto: VBO)

## 1.2 Személyi sérülés

| Sérülések | Személyzet | Utások | Útátjáró<br>használók | Egyéb |
|-----------|------------|--------|-----------------------|-------|
| Halálos   | -          | -      | -                     | -     |
| Súlyos    | -          | -      | -                     | -     |
| Könnyű    | -          | -      | 2                     | -     |

## 1.3 Vasúti járművek sérülése

A vonatot továbbító Bzmot 178 psz. motorkocsi szolgálatképtelenné vált, lépcső, ajtó, légvezetékek megrongálódtak.

## 1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A biztosítóberendezésben 109 448 Ft kár keletkezett, további infrastruktúra kár 44 625 Ft.

## 1.5 Egyéb kár

A vonat utasait vonatpótló autóbusz szállította el.

## 1.6 Az érintett személyek adatai

### 1.6.1 A 37454 számú vonat mozdonyvezetője

|                                  |                  |
|----------------------------------|------------------|
| Kora                             | 44 év            |
| Neme                             | férfi            |
| Mozdonyvezetői vizsgát tett      | 1990-ben         |
| Orvosi alkalmassági érvényessége | 2011. novemberig |
| Vonalismeret                     | érvényes         |
| Típusismeret                     | érvényes         |
| Legutóbbi oktatás                | 2011. februárban |
| Szolgálat megkezdése             | 13:30            |
| Előző szolgálat befejezése       | előző nap 20:39  |

### 1.6.1 A gépkocsi vezetője

|                                  |                  |
|----------------------------------|------------------|
| Kora                             | 34 év            |
| Neme                             | férfi            |
| Vezetői engedély kategóriái      | B                |
| Orvosi alkalmassági érvényessége | 2013. novemberig |

A rendőrség tájékoztatása szerint a a gépkocsivezető a baleset idején nem telefonált, alkohol, kábítószer hatása alatt nem volt.

## 1.7 A vonat jellemzői

|                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|
| Vonatszám             | 37454                 |
| Vonat neve            | személyszállító vonat |
| Mozdony pályaszáma    | Bzmot 178             |
| Mozdony tulajdonosa   | MÁV-Start Zrt.        |
| Vonathossz            | 14 m                  |
| Elegytömeg            | 24 t                  |
| Előírt fékszázalék    | 34%                   |
| Tényleges fékszázalék | 87%                   |

## 1.8 Az infrastruktúra leírása

### 1.8.1 Vasúti pálya

A baleset helyszínén a vasúti pálya ívben fekszik. Az útátjáró kétvágányos, az érintett vasútvonallal párhuzamosan egy ipartelepre is vezet vasút pálya. A Szentés-Orosháza vasútvonal pályája elhasználódott talpfás, zúzottkő ágyazatban, 48 kg/fm sínekkel. Az engedélyezett sebesség mozdonyra 40 km/h,



motorkocsira 50 km/h. A vasúti pálya szerkezete a balesetben nem játszott szerepet, részletesebb leírása nem szükséges.

Az útátjárójelzők az útátjárótól 200 m távolságban vannak kitzúve. A csökkentett rálátási háromszögek közül három, köztük a balesetben érdekelt nem szabad. A balesetben érintett háromszögben a vasúti pálya kb. 200 m távolságig látható be.

## 1.8.2 Közút

A közút vonalvezetése az útátjáróban, íves, attól északra ellenívvvel folytatódik, délre egyenesben. Az engedélyezett sebesség 90 km/h.

Az út és átjáró is aszfaltborítású, jó állapotú.

A közút felől a vasúti átjáróra figyelmeztető táblák hiánytalanul megvannak, az út bal oldalán is megismételve (4. ábra):

- egy oszlopon a vasúti átjáróra figyelmeztető tábla, fénySOROMPÓRA figyelmeztető kiegészítő tábla, vasúti átjárót előjelző 3 sávos tábla;
- két- és egysávos előjelző tábla;
- vasúti átjáró kezdete a fénySOROMPÓ oszlopán.



4. ábra: az út vonalvezetése a gépkocsi érkezési irányából

## 1.8.3 Biztosítóberendezés

A fénySOROMPÓ csapórúddal nincs kiegészítve, öt fényjelző készülékkel rendelkezik: az út mindkét oldalán és a párhuzamos kerékpárúton. Az optika enyhén szennyeződött izzós, közepes fényerővel.

A sorompó behatási pontja (a vonat érkezési irányából) Szentés állomás területén, tolatási határon belül van. A behatási pont függésben van a V jelű alakjelzővel, melynek továbbhaladást tiltó állásában az hatástalan (azaz tolatási mozgások nem zárják le a sorompót).

Az állomás bejárat D jelű jelzője az útátjáró és az előbbi behatási pont között van (5. ábra).



5. ábra: a tárgyalt jelzők és behatási pont elhelyezkedése

## 1.9 Állomási adatok

Szentes állomás kialakítása, vágányhálózata az 1.8.3 Biztosítóberendezés pontban tárgyalton túl az eseményben nem játszott szerepet, leírása nem szükséges.

## 1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A Bzmot 178 psz. motorkocsin Teloc RT 12 típusú adatrögzítő van. A benne volt szalag képét és kiértékelését a MÁV-Trakció Zrt. bocsátotta a Vb rendelkezésére.

## 1.11 Kommunikációs eszközök

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

## 1.12 Meteorológiai adatok

A kérdéses időpontban a térségben anticiklon hatása alatt, teljesen eseménytelen volt az időjárás: napos, közepesen gomolyfelhős, tiszta, száraz. Hajnalban még volt talajmenti fagy, de délutánra a léghőmérséklet 19°C-ig emelkedett, ami ebben az évszakban, napon kellemes meleg. A légmozgás mérsékelt, ÉK-ies volt. Továbbá sem fronthatás, sem más jellegű légbetörés sem volt, ami terhelhette volna a szervezetet.

A nap 224 fok felé volt látható, a látóhatár felett 40 fok magasságban.

### 1.13 A túlélés lehetősége

A baleset következtében a vonaton senki nem sérült meg, a vasúti jármű sérülései nem is veszélyeztették a vonaton tartózkodók testi épségét.

A közúti járműben két személy tartózkodott. Az ütközés következtében az utastér érdemi alakváltozást nem szenvedett, ami lehetővé tette a gépkocsiban tartózkodók túlélését.

A mentők értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet.

### 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) 19.§ meghatározza, hogy a vasúti átjáró biztosító berendezések milyen jelzéseket adhatnak, azoknak mi a jelentésük. A 39.§ rögzíti a vasúti átjárón való áthaladás szabályait, így azt is, hogy az átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad.

**19. § (1)** A vasúti átjáró biztosítására szolgáló jelzőberendezések: a fény sorompó, a félsorompó és a teljes sorompó.

(2) A fény sorompó a vasúti jármű közeledését és áthaladását két egymás mellett levő, felváltva villogó piros fényvel jelzi; egyébként a készülék villogó fehér fényt ad.

[...]

(6) A továbbhaladás tilalmát jelzi, ha

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

[...]

(7) Az (1) bekezdésben említett berendezések üzemzavarát jelzi, ha

a) a fény sorompón sem a piros, sem a fehér fény nem világít;

[...]

**39. § (1)** A vasúti átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad. A vasúti átjáró megközelítésekor, 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,

b) a teljes sorompó vagy a félsorompó sorompó rúdja nem teljesen nyitott helyzetben áll vagy mozog,

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

d) a teljes sorompót kiegészítő berendezés hangjelzést ad,

e) fény sorompó vagy félsorompóval kiegészített fény sorompó villogó fehér jelzést nem ad,

f) vasúti jelzőőr „Megállj” jelzést ad,

g) a (2) bekezdésben meghatározott folyamatos áthaladásra nincs lehetőség,

h) ott „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla van.

[...]

(6) A vasúti átjárót biztosító jelzőberendezés üzemzavara esetén járművel a vasúti átjáróra – a (3) bekezdésben említett megállást követően – abban az esetben szabad ráhajtani, ha

a) a vasúti átjáró olyan kialakítású, hogy a megállás helyéről a vasúti pálya mindkét irányban kellő távolságra belátható és a jármű vezetője meggyőződött arról, hogy az átjáró felé vasúti jármű nem közeledik, vagy

b) a vasúti átjáró forgalmát vasúti jelzőőr irányítja és a jelzőőr „Megállj” jelzést nem ad,

feltéve – mindkét esetben – hogy a (2) bekezdésben említett folyamatos áthaladás lehetséges.

### **1.17 Kiegészítő adatok**

A rendőrség által kirendelt igazságügyi műszaki szakértő megállapítása szerint a gépkocsinak nem volt a balesettel összefüggésbe hozható műszaki hibája.

A gépkocsivezető elmondása szerint reggel 6 órakor állt munkába (taxiként közlekedett). A fényorompót megfigyelni a napsütés miatt nem tudta, ezért lelassított a sorompó előtt, de a vonatot takarás miatt nem látta. Azt csak a motorkocsi kúrhangjára észlelte, ekkor fékezett, de a gépkocsi elejét már így is elérte a vasúti jármű.

### **1.18 Korábbi hasonló esemény**

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

## 2 ELEMZÉS

### 2.1 A vonat haladása

A motorkocsi menetíró regisztrátuma alapján (lásd 1.10) a vonat Szentes állomásról való indulás után az útátjáróig kb. 48-50 km/h sebességre gyorsított, majd az ütközés előtt kb. 30 méterrel vészfékezés következett. A vonat az útátjáró után kb. 50 méterrel állt meg. Az emberi reakcióidőből és fékhatás kialakulási idejéből arra lehet következtetni, hogy a mozdonyvezető a vészhelyzetet az útátjáró előtt 60-80 méterről észlelte.

A vonat sebessége megfelelt az engedélyezettnek.

### 2.2 A gépkocsi haladása

A Vb-nek nem jutott tudomására olyan adat, amely a gépkocsi közlekedésével kapcsolatban a szokásostól eltérő forgalmi helyzetre utalna, vagy kedvezőtlenül befolyásolta volna az út megfigyelését.

Az útburkolat állapota sem vonhatta el a gépkocsivezető figyelmét, illetve a gépkocsi vezetője sem számolt be a később elemzett napsütésen kívüli más, figyelmet elvonó körülményről. A gépkocsivezető 8 óra 42 perccel korábban állt munkába, aznapi utolsó fuvarjával szenvedte el a balesetet.

### 2.3 A két jármű kölcsönös helyzete

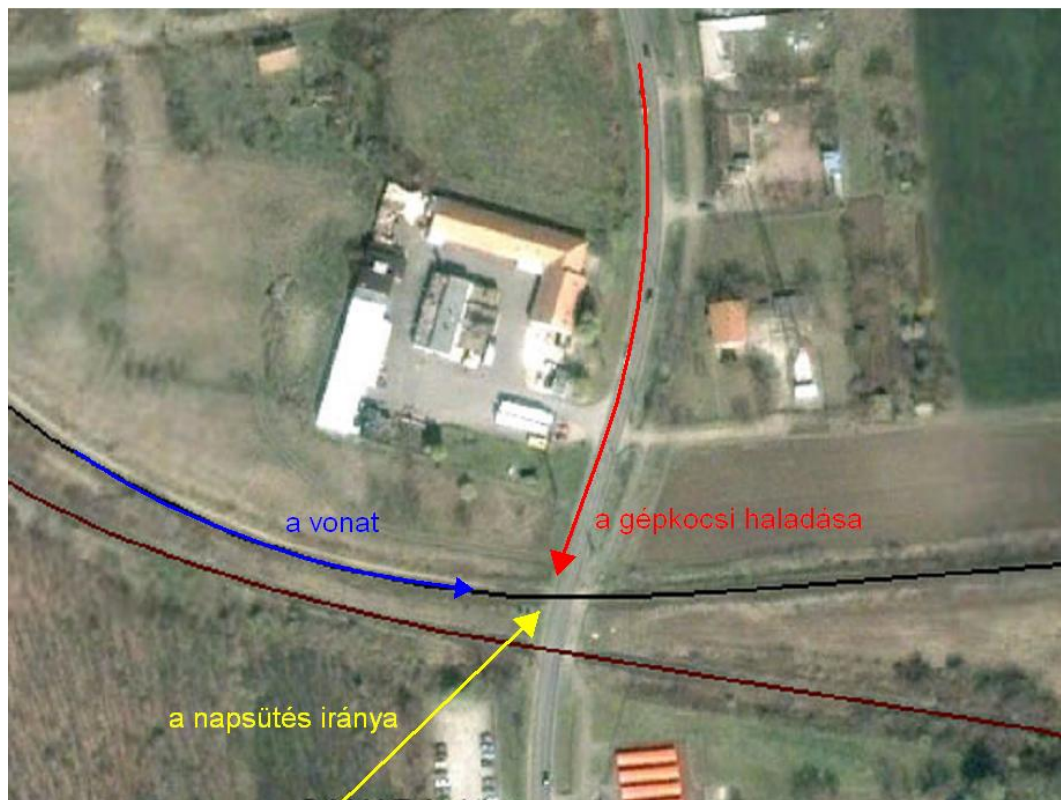
A vonat a fenti sebességgel kb. 14 másodperccel az ütközés előtt lehetett az útátjárótól 200 méterre, ahol már látható volt az útról.

A gépkocsivezető – elmondása szerint – a napsütés miatt nem látta a fényoszlop jelzését, ezért az útátjáróra hajtás előtt lelassított (a járművek sérülései alátámasztják, hogy az ütközéskor a gépkocsi lassan haladt) és megfigyelte a vasúti pályát. Vonatot ekkor még nem látott. Ha a KRESZ előírásai szerint megáll az – általa nem látott, sötétnek vélt – fényoszlop oszlopa előtt, és a vonat így sem látható, akkor a belátható távolság miatt a rendelkezésre álló, legalább 14 másodperc elegendő lett volna az útátjárón való biztonságos áthaladásra.

Azzal, hogy csak lassított, a vasúti pályát csak az útnak a fényjelző készülék előtti, távolabbi pontjáról figyelhette meg, ahonnan a belátható távolság lényegesen kisebb, és ezzel az áthaladásra rendelkezésre álló idő is. Fokozza ezt, hogy mindkét irányba el kellett néznie, és a balesettel nem érintett rálátási háromszög még kedvezőtlenebb, ezért több figyelmet is kíván.

### 2.4 A láthatósági viszonyok

A fényoszlop jelzésének megfigyelése takarással nem volt akadályozott, az előjelző táblák – az út mindkét oldalán – kifejezetten fel is hívták a fényoszlopóra a figyelmet. A baleset nem sokkal a Nap delelése után, jóval naplemente előtt történt, a nap 40 fokos magassága még nem okoz közvetlen elvakítást sem. A napsütés iránya (6. ábra) azonban olyan volt, hogy a fényoszlopától távoli, ahhoz közelítő gépkocsi szemszögéből még nem akadályozza a jelzés megfigyelhetőségét, de közvetlenül a fényoszlop előtti útszakaszról nézve már megnehezítheti. Ez utóbbi helyzetben – különösen egy munkanapja végén járó gépkocsivezetőnél – keltheti azt az érzetet, hogy azon fényjelzés nincs és a fényoszlop üzemzavaráról van szó.



6. ábra: a napsütés iránya

A csökkentett rálátási háromszög nem volt szabad. Ha a fénySOROMPÓ látható jelzést ad, ennek nincs hatása az eseményre, mivel olyankor a baleset elkerülése nem a vonat megfigyelésén alapul.

A csökkentett rálátási háromszög hiánya a fénySOROMPÓ esetleges használhatatlansága esetén azonban veszélyforrást okoz, amennyiben a közeledő vonat még nem volt értesíthető a fénySOROMPÓ használhatatlanságáról, és így nem az ennek megfelelő csökkentett sebességgel közlekedik. Ugyanezt a helyzetet eredményezi, ha a fénySOROMPÓ ugyan jól működik, de jelzése nem figyelhető meg, ráadásul az előbbivel ellentétben ilyenkor a vasúti személyzet éppen a fénySOROMPÓ üzemzerű működéséről meggyőződve látja el szolgálatát.

## 2.5 A fénySOROMPÓ működése

A fénySOROMPÓ Szentés állomásra visszajelentett, a mozdonyvezetőt a fénySOROMPÓ lezárt állapotáról jelző nem tájékoztatja. A baleset időpontjában jól működött, kézi kezelés – a biztosítóberendezési számlálók állása alapján – nem történt.

Kézi beavatkozásra (zavar állapot miatt) a baleset előtt kb. havonta került sor.

## 2.6 Útátjárójelzők

A vasúti pályára engedélyezett sebesség az útátjáróban 40/50 km/h, az útátjárójelzők mindkét irányban 200-200 méterre vannak az útátjárótól.

Ez nem felel meg a vonatkozó előírásoknak, mely 5V távolságot (a km/h-ban mért pályasebesség számértéke ötszörösének megfelelő, méterben mért távolság) ír elő. A megengedett 50 km/h sebességhez 250 m kitűzési távolság tartozik.

### **3 KÖVETKEZTETÉSEK**

#### **3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások**

A baleset bekövetkezését a Vb a gépkocsi vezetőjével kapcsolatban felmerült emberi tényezőre vezeti vissza.

A fénySOROMPÓ üzemszerűen működött, a vonat a megengedett sebességgel közlekedett.

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

A Vb ilyen megállapítást nem tesz.

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

Az útátjárójelzők kitűzési távolsága nem felel meg az előírásoknak és a csökkentett rálátási háromszög sem szabad.

## 4 BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, de a kockázatnövelő tényezőkre tekintettel a Vb biztonsági ajánlást ad ki:

### **BA-2011-153-5-01**

*A balesetben érintett útátjáróban három csökkentett rálátási háromszög nem szabad, továbbá az útátjárójelzők kitűzése nem felel meg az előírásoknak.*

A Vb ezért javasolja a Csongrád Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének, hogy vizsgálja felül az útátjáró kialakítását, és tegye meg a szükséges intézkedéseket.

*Az ajánlás nyomán elérhető, hogy a konkrét útátjáróban csökkenjen az annak kialakításából adódó baleseti kockázat.*

### 4.1 Megtett intézkedések

A Csongrád Megyei Kormányhivatal tájékoztatása szerint az ajánlás nyomán megvizsgálta a baleset helyszínét.

A Kormányhivatal megállapításai megerősítik a Vb tapasztalatát, miszerint a balesetben érintett rálátási háromszögben a vonat csak a jelen állapotban kihelyezett útátjárójelzőtől, azaz kb. 200 m távolságból látható. Egy másik rálátási háromszög szintén növényzet miatt nem átlátható.

Szóban elrendelték az útátjárójelző megfelelő távolságra történő áthelyezését és egy rálátási háromszögben a növényzet kiirtását, 2012. február 28-i határidővel.

Az elrendelt intézkedés végrehajtása megtörtént.

Budapest, 2012. február 7.

---

Chikán Gábor  
Vb vezetője

---

Nyári Zoltán  
Vb tagja