



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

**2011-376-5
VASÚTI BALESET**

**Balatonlelle felső és Balatonboglár állomások között
2011. augusztus 3.
852 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: 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 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 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 2012. szeptember 11-én megtartott záró megbeszélésen a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt. és a MÁV Trakció Zrt. képviseltette magát, észrevételt nem tettek.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

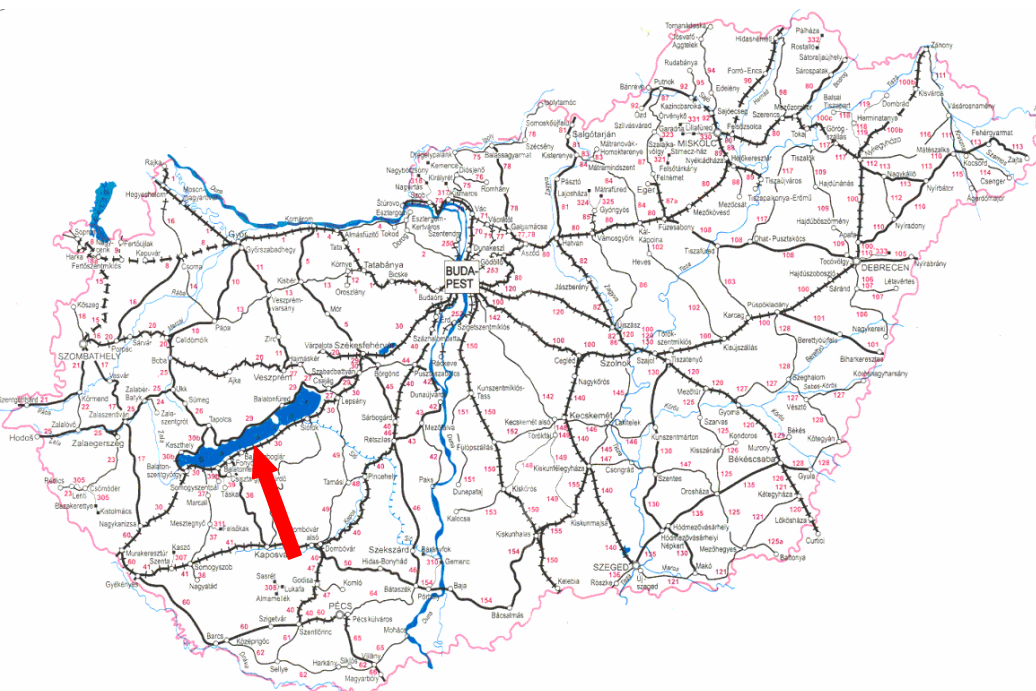
CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
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 (jelentős)
Az eset jellege	baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2011. augusztus 3. 11 óra 42 perc
Az eset helye	Balatonlelle felső és Balatonboglár állomások között, AS1449 jelű útátjáró
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	belföldi gyorsvonat
Az eset kapcsán elhunytak/súlyosan sérültek száma	2/0
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	Egy kerékpár használhatatlanná vált
Érintett vonat száma	852
Üzemeltető	MÁV START Zrt.
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye

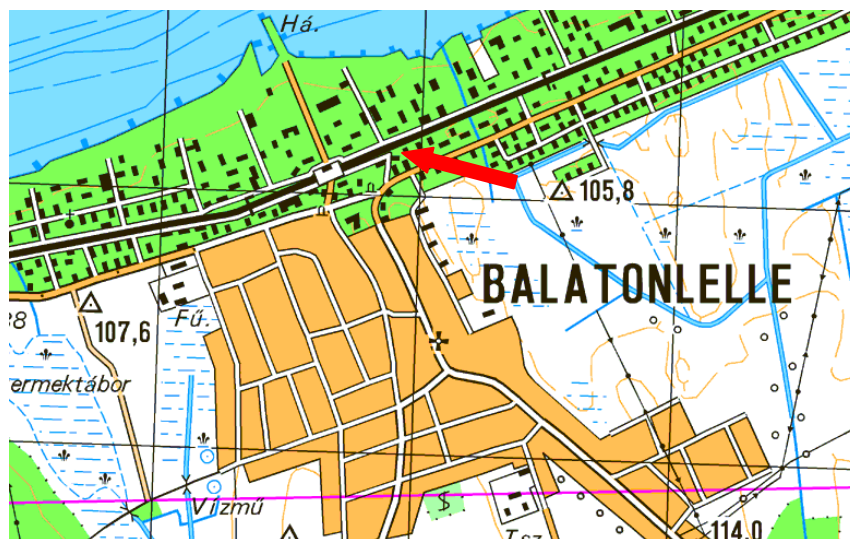
30. számú Budapest – Murakeresztúr oh. országos fővonal, 1449+75 sz. szelvényében lévő fél- és fénsorompóval biztosított közút-vasút szintbeli keresztezés Balatonlelle felső és Balatonboglár állomások között, Balatonlelle település belterületén. (1., 2. ábra)



1. ábra: Az eset helye

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2011. augusztus 3-án 12 óra 00 perckor (18 perccel az eset bekövetkezése után) jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.



2. ábra: Az eset helye

Vizsgálóbizottság

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

vezetője	Gula Flórián	balesetvizsgáló
tagjai	Rózsa János	balesetvizsgáló
	Kovács András	baleseti helyszínelő

Az eseményvizsgálat áttekintése

- A Vb az eset napján, majd 2011. augusztus 30-án helyszíni szemlét tartott.
- Az általa szükségesnek vélt dokumentumokat (menetíró-regisztrátum, menetigazolvány, vonatterhelési kimutatás, sorompóberendezés működésével kapcsolatos dokumentáció, stb.) bekérte, azokat megkapta.
- A Somogy Megyei Rendőr-főkapitányságtól tájékoztatást kért és kapott.

Az eset rövid áttekintése

2011. augusztus 3-án 11 óra 42 perckor Balatonlelle felső és Balatonboglár állomások között, az AS1449 jelű fény- és félsorompóval biztosított közút-vasút szintbeli keresztezésben a 852. sz. vonat elgázolt két kerékpárost. Az eset következtében mindkét kerékpáros a helyszínen életét veszítette. A vonaton utazók közül senki sem sérült meg, a szerelvényben kár nem keletkezett.

Az esetet követően tartott helyszíni szemle során a Vb megállapította, hogy a közút-vasút szintbeli keresztezés megjelölése mind a vasút, mind pedig a közúthasználók felé az előírásoknak megfelelő.

A 852. sz. vonat az előírt sebességet nem lépte túl, a vonatot továbbító mozdony vezetője a Vb véleménye szerint mindent elkövetett a gázolás elkerülése érdekében.

A Vb véleménye szerint a kerékpárosok az útátjárót nem kellő körültekintéssel közelítették meg, s abba a fényjelzőkészülék tilos jelzése ellenére, a lezárt, vízszintes helyzetben lévő félsorompót megkerülve hajtottak be.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

A 852. sz. vonat az eset napján a menetrendben meghirdetett időhöz képest 10 perc késéssel indult el Balatonszemes állomásról, Balatonlelle felső állomáson áthaladt. A vonat sebessége Balatonlelle felsőről való kihaladáskor 80 km/h volt. A mozdonyvezető a vontatást megszüntette, és Balatonlelle megállóhelyen való megállásra felkészülve, kifuttatással 70 km/h-ra csökkentette a sebességét, ezzel a sebességgel közelítette meg az AS1449 jelű fény- és félsorompóval biztosított szintbeli közút-vasút keresztezést.

850 Gy VPE:2010/52620/0				852 Gy VPE:2010/52622/0											
3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9
								Budapest-Déli							
								Kelenföld							
								Háros							
								Nagyfény-Désd							
								Érd elágazás							
								Tárnok							
								Martonvásár							
								Kápolnásnyék							
								Gárdony							
								Ódnyvés							
								Székesfehérvár							
								Szabadbattány							
								Kiscserépuszta							
								Lepsény							
								Balatonaliga							
								Szabadidőstó							
								Siófok							
								Zamárdi felső							
								Zamárdi mts							
								Szilárd-Köröshegy							
								Balatonlelle mts							
								Balatonszárszó							
								Balatonszemes							
								Balatonlelle felső							
								Balatonlelle mts							
								Chernel-poggyás							
								Fonyód							
								Balatonfenyves							
								Balatománafőrdő							
								Balatománafőrdő elág							
								Balatonszentgyörgy							

3. ábra

A vonat menetrendje

A 852 sz. vonat mozdonyvezetőjének elmondása szerint mintegy 70-80 méterre az útátjáró előtt vette észre, hogy a haladási irányát tekintve jobbról két kerékpáros halad be az átjáróba. A kerékpárosok észlelése után a mozdonyvezető Figyelj! jelzést adott, és gyorsfékezést alkalmazott.

A kerékpárosok közül a hátrább haladó hölgy elesett a vasúti pályán, az elől haladó férfi kerékpárját eldobva segíteni próbált a pályán fekvőnek, hogy fel tudjon állni. Próbálkozása eredménytelen volt, és mindkettőjüket elgázolta a vonat. Az elől haladót a mozdony bal oldali ütközője ütötte meg, a pályán fekvőt pedig a vonat elgázolta.

A fénySOROMPÓ felváltva villogó piros fénnel figyelmeztetett a vonat érkezésére, a felcsapórúd pedig le volt engedve.

1.2 Személyi sérülés

Sérülések	Személyzet	Utások	Útátjáró használók	Egyéb
Halálos	-	-	2	-
Súlyos	-	-	-	-
Könnyű	-	-	-	-

Az ütközés következtében a mindkét kerékpáros a helyszínen elhunyt. A vonaton tartózkodók közül senki sem sérült meg.

1.3 Vasúti járművek sérülése

A 852. sz. vonat szerelvénye jelentősen szennyeződött, de nem rongálódott.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A vasúti infrastruktúrában az eset bekövetkezésekor kár nem keletkezett.

1.5 Egyéb kár

Az egyik kerékpár használhatatlan lett.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 852. sz. vonat mozdonyvezetője

Kora	41 év
Neme	férfi
Szakképesítése	mozdonyvezető
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2011. október
A szolgálatba lépés ideje	2011. 08. 03. 2 óra 52 perc

A mozdonyvezető a vonalra érvényes vonalismerettel és a vontatójárműre érvényes típusismerettel rendelkezett.

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	852
Vonat neve	Belföldi gyorsvonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Mozdony pályaszáma	V43-1173
Üzembentartó	MÁV-START Zrt.
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Vonathossz	208 m
Elegytömeg	446 t
Előírt fékszázalék	108%
Tényleges fékszázalék	117%

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

- A vasúti pálya az adott vonalszakaszon egyvágányú, 54 kg/m sínrendszerű, villamos vontatásra kiépített. A vonalon önműködő biztosított térközi közlekedési rend van érvényben.
- A vasútvonalra engedélyezett legnagyobb sebesség az eset helyszínén 80 km/h. A szintbeli keresztezés előtt lévő egyéb jelző (útátjárójelző) elhelyezése

az előírásoknak megfelelő. A vasútvonal a Balaton déli partján az érintett települések belterületén, a part közelében azzal párhuzamosan halad.

- A 1449+75 sz. szelvényben lévő fény- és félsorompóval biztosított közút-vasút szintbeli keresztezés Balatonlelle település belterületén, több utca (Kossuth u., Hortenzia u. Köztársaság u., Pipacs sor, Vasút u.) találkozásánál van. A kereszteződésben, különösen a nyári idegenforgalmi szezonban, jelentős gépkocsi, kerékpáros és gyalogos forgalom bonyolódik le.
- A közút-vasút szintbeli keresztezés burkolata aszfalt, felülete ép.
- Az eset idején az AS1449 jelű fény- és félsorompóval biztosított útátjáróba telepített sorompóberendezés üzemszerűen működött.

1.9 Állomási adatok

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

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A 852. sz. vonat V43-1173 psz. mozdonya TELOC RT12 típusú, elektromechanikus, 150 km/h sebességhatáru sebességmérővel volt felszerelve, amely a baleset idején jól működött. A sebességmérő órában 150 km/h méréshatáru szalag volt befűzve, melyen a regisztrátumok kiértékelhetőek voltak.

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 28°C volt. Természetes, nappali fényviszonyok mellett a távolbalátás nem volt korlátozott.

1.13 A túlélés lehetősége

Az eset kapcsán a 852. sz. vonaton senki sem sérült meg, illetve nem került közvetlen életveszélybe.

A balesetben érintett kerékpárosok sérülései az élettel össze nem egyeztethetőek voltak, azonnali orvosi beavatkozás sem mentette volna meg életüket.

A baleset a sorompó berendezés Tilos!-jelzésének figyelembevételével lett volna elkerülhető. Amennyiben a hátul haladó személy nem esik el át haladás közben és emiatt az elől haladó nem lép vissza segíteni rajta, akkor a baleset mindkét személy tekintetében elkerülhető lett volna.

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.

1.16.4 Útügyi Műszaki Előírás

5.1. Gyalogosok és kerékpárosok átvezetése a közút vasúti átjáróban

...

„Az olyan úton, ahol a mértékadó kerékpárforgalom a 60 kerékpár/h értéket meghaladja, de kerékpárút, illetve önálló kerékpársáv nincs kialakítva, meg kell vizsgálni a kerékpárforgalom közúti forgalomtól elkülönített átvezetésének indokoltságát.”

...

„A kerékpárúton, illetve a gyalog- és kerékpárúton lévő vasúti átjáróban a kerékpárosok átvezetésének biztonságos megoldása érdekében a kerékpár áttolását lehetővé tevő tere-lőkortát telepíthető.”

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 bekövetkezett hasonló esetről a Vb-nek nincs tudomása.

2. ELEMZÉS

2.1 A vonat haladása

A 852 sz. vonat vontatójárműve menetíró regisztrátumának kiértékelése során a Vb megállapította, hogy a mozdony vezetője Balatonszemes állomásról történő elindulás után a vonatot mintegy 60 km/h sebességre gyorsította. Balatonlelle felső állomáson a vonatot 80 km/h sebességre gyorsította, majd a vonóerőt megszüntette. A kifuttatás során a sebesség egyenletes ütemben csökkent, majd fékezés hatására rövid időre 70 km/h-ra csökkent. Erről a sebességről, a gyorsfékezés hatására, intenzíven csökkent megállásig.

A vonat sebessége az elemzett útszakaszon, és az eset idején nem volt nagyobb, mint a részére megengedett legnagyobb sebesség.

A mozdonyvezető az úttájtáró előtt észlelte, hogy a menetirányát tekintve jobb oldalról két kerékpáros halad be a kereszteződésbe. A mozdonyvezető elmondása szerint az áttjáró másik oldalán már álltak járművek, várva a vonat elhaladását. A behaladó kerékpárosokat észlelve a mozdonyvezető Figyelj!-jelzést adott. A behaladó kerékpárosok közül a hátrább haladó időközben elesett a vasúti síneken. A veszélyhelyzetet észlelve a mozdonyvezető gyorsfékezést alkalmazott, de mindkét személyt elgázolta.

A vonat a gázolást követően a 1451+10 sz. szelvényben állt meg, 115 méterre az ütközés helyétől.

2.2 A kerékpárosok haladása

A kerékpárosok, egy idősebb férfi és egy idősebb hölgy, kerékpárjukkal a Hortenzia utca felől közelítették meg a vasúti áttjárót. Az áttjáróba a fényesorompó Tilos!-jelzése ellenére, az úttest félsorompóval el nem zárt oldalán, a közúti menetiránnyal szemben behaladtak. A haladásuk során az elöl haladó férfi kissé jobbra fordulva a háta mögött kerékpározó hölgyhöz beszélt. A vonat mozdonyvezetője behaladásukat érzékelve Figyelj!-jelzést adott. A férfi a hangjelzést hallva a vonat felé fordult, és ezzel egy időben váratlanul hirtelen balra fordult, a mögötte kerékpározó hölgy pedig nekiütközött és jobb oldalára dőlve elesett. Az esést követően a kerékpár a hölgy lába között maradt, ezért nem tudott felállni. A férfi jobb kezével saját kerékpárját tartva, bal kezét a hölgynek nyújtva előre hajolt, hogy segítsen neki. Ebben a testhelyzetben volt, amikor a vonat elgázolta és a vasúti pálya mellé az úttestre lökte. A vasúti pályán fekvő hölgyet a vonat szintén elgázolta. A kerékpárosok haladása a 7. sz. ábrán feltüntetetésre került.

A baleset következtében mindketten a helyszínen elhunytak.

2.3 Az úttájtárót biztosító sorompóberendezés működése

Az AS1449 jelű fény- és félsorompó a közeledő vonat hatására automatikusan vált piros fényre, és 25 másodperc elteltével a csapórudak is megindulnak a függőleges állásukból, és további 10 másodperc alatt érik el vízszintes végállásukat. A berendezésen ún. hosszú csapórudakat alkalmaznak, amelyek alkalmasak két forgalmi sáv elzárására is.

A biztosítóberendezés működése vissza van jelenteve egyrészt Balatonlelle felső állomásra, másrészt a központi forgalomirányító rendszerbe, Fonyódra. Ezáltal a sorompó működése kettős felügyelettel is bír.

Balatonlelle felső állomás Hibaelőjegyzési könyve alapján számlált kezelés utoljára az esetet több mint 48 órával megelőzően, 2011. augusztus 1-jén 4 óra 46

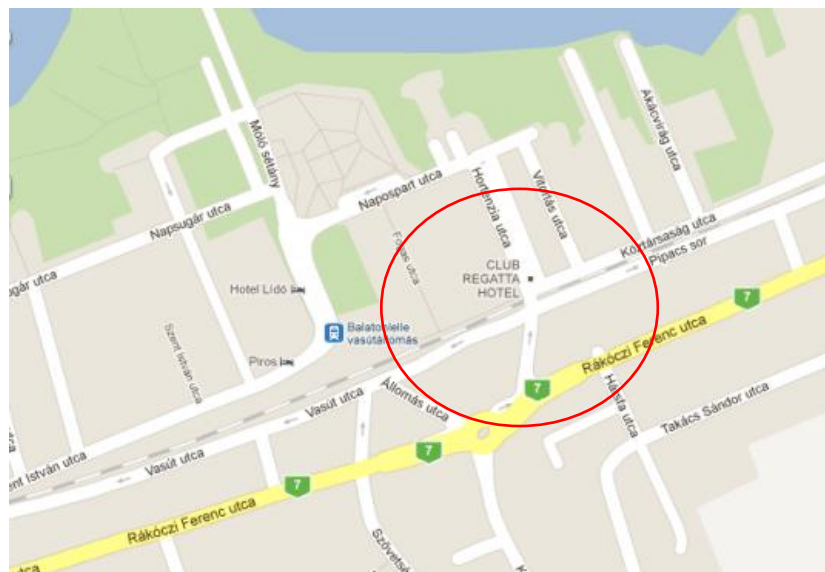
perckor fenntartás közbeni zavar oldása miatt volt. A sorompó működésében zavart, illetve zavar-oldást a központi forgalomirányító berendezés sem regisztrált.

A Vb az eseményt követően Fonyód állmáson a központi forgalomirányító rendszer által tárolt monitorképeket elemezte. Megállapította, hogy a fény- és félsorompó üzemszerűen működött.

2.4 Az útátjáró és környezetének kialakítása

A vasúti átjáró Balatonlelle belterületén több forgalmas utca találkozásánál van. Itt közelíthető meg a strand a 7. sz. főútról és Balatonlelle egyes területeiről. A közúti és gyalogos forgalom mellett jelentős a kerékpáros forgalom is, részben a Balaton körül kiépített kerékpárútnak köszönhetően is.

Az útátjáró közút felőli megjelölése megfelelő, a csökkentett rálátási háromszög biztosított.



4. ábra

Az átjáró környezetében lévő utcák

A Vb megvizsgálta a vasúti átjáró két oldalán lévő keresztezések kialakítását, forgalmi rendjét, különös tekintettel arra, hogy a körülmények mennyire biztosítják a biztonságos megközelítést, a jelzések megfigyelését, az átjárón való átkelést, illetve az átjáró elhagyását.

A vázlatos forgalmi rendet a 7. sz. ábra tartalmazza. Megállapítható, hogy a közúti kereszteződésben az elsőbbségadás rendje úgy került kialakításra, hogy a vasúti átjárót elhagyó járművek részére minden irányból elsőbbséget kell biztosítani.

Megállapítható ugyanakkor az is, hogy a kereszteződésben lévő kijelölt gyalogos átkelőhelyek közel vannak a vasúti átjáróhoz, és ha a gépkocsiknak meg kell állniuk a gyalogosok átkelésének biztosítása miatt, akkor már két-három gépkocsi esetén is balesetveszélyes helyzet alakulhat ki.

A helyszínen elvégzett mérések és szemlék alapján a Vb az alábbiakat állapította meg.

- A vasúti pálya úrszelvényének széle és a kijelölt gyalogos átkelőhely között a távolság 9 méter a Kossuth L. utcáról, jobbra kisívben, a Kőztársaság u.-ra történő kanyarodás esetén. Ez mindössze két személygépkocsi részére biztosít biztonságos távolságot. Amennyiben a gyalogosok átkel-

se miatt az első járműnek meg kell állnia, akkor a harmadik jármű már a vasúti síneken marad. (7. sz. ábrán „A” betűvel jelölve)

- A vasúti pálya úrszelvényének széle és a kijelölt gyalogos átkelőhely között a távolság 10 méter a Kossuth L. utcáról egyenesen a Hortenzia utcán történő továbbhaladás esetén. Ez mindössze két személygépkocsi részére biztosít biztonságos távolságot. Amennyiben a gyalogosok átkelése miatt az első járműnek meg kell állnia, akkor a harmadik jármű már a vasúti síneken marad. (7. sz. ábrán „B” betűvel jelölve)
- A vasúti pálya úrszelvényének széle és a kijelölt gyalogos átkelőhely között a távolság 12,5 méter a Hortenzia utcáról, jobbra kisívből a Vasút utcára történő kanyarodás esetén. Ez mindössze két személygépkocsi részére biztosít biztonságos távolságot. Amennyiben a gyalogosok átkelése miatt az első járműnek meg kell állnia, akkor a harmadik jármű már a vasúti síneken marad. (7. sz. ábrán „C” betűvel jelölve)
- A Köztársaság utcában és a Vasút utcában is kerékpárút került kijelölésre. A Köztársaság utcában a vasúti pálya egyik oldalán van a kerékpárút, az útátjáró előtt a kerékpárútnak vége van. A kerékpárút folytatása a Vasút utcában azonban a vasúti pálya másik oldalán található, azaz a vasúti pályát tekintve a kerékpárút „oldalt vált”.

Az oldalváltáshoz a kerékpárosoknak le kell szállniuk a kerékpárról, és gyalogosan kell átkelniük, azonban részükre a vasúti pályán való átkeléshez nincs megfelelő átjáró kialakítva. A közúti átjáró két oldalán lévő, terelőkorlátokkal biztosított gyalogos átkelőhelyek kialakítása nem felel meg az Útügyi előírásokban előírt szabályoknak. A Vb azt tapasztalta, hogy megfelelő kerékpáros átvezetés hiányában sok kerékpáros leszáll a kerékpárjáról és azzal együtt a gyalogos terelőkorlátokon keresztül próbál meg átkelni. A nem megfelelő méretű korlátok miatt azonban lassú és nehézkes a kerékpár forgatása az átjáróban.

Az átkelés során a kerékpárosok a kerékpárjukkal vannak elfoglalva, azt figyelik, ezért a terelőkorlát figyelmet irányító funkciója elvész.

A Balaton-part felé nincs kerékpárút kijelölve.

Ezek a jelenségek fokozottan jelentkeznek nyáron, naponta a strandolásra alkalmas idő kezdetekor és végén.

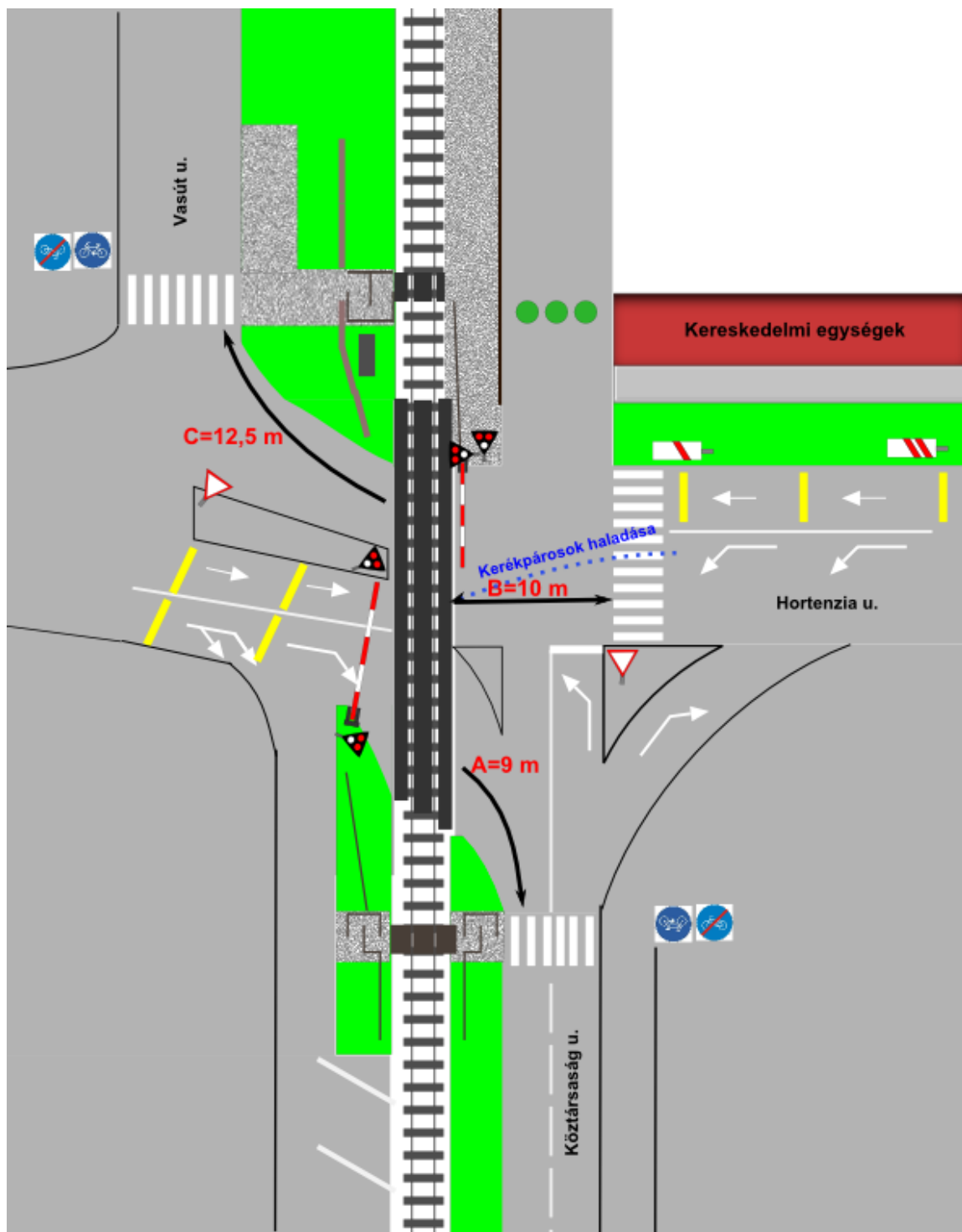
- A helyszíni szemlék alkalmával több közlekedési jelzőtábla eredeti helyzetéhez képest el volt forgatva. Az elfordított jelzőtáblák kifejezetten balesetveszélyes helyzetet teremtenek, amikor például a Kikerülés iránya jelzőtábla a Hortenzia utcából balra nagy ívből a Köztársaság u.-ra kanyarodó járműveket a vasúti pályára irányítja. Különösen problémás ez abból a szempontból, hogy nyáron ugrásszerűen megnő a helyismerettel nem rendelkező közlekedők száma. (5. ábra)
- A Hortenzia utcán lévő kereskedelmi egységek előtt rendszeresen várakoznak járművek, amelyek akadályozzák a közúti jelzőtáblák és fénysofó jelzésének megfigyelését. (6. ábra)



5. ábra
Elfordított jelzőtábla



6. ábra
Parkoló jármű a fényoszlop előtt



7. ábra
Az esetben érintett vasúti átjáró és környezetének vázlatos helyszínrajza

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 kerékpárosok a vasúti átjárón való áthajtást annak ellenére kezdték meg, hogy a fényesorompó tilos jelzést adott, és a csapórúd vízszintes helyzetben volt.
- A második kerékpáros a vasúti pályán elesett, és sem ő, sem a segítségére siető társa nem tudta elhagyni az úrszelvényt a vonat odaérkezése előtt.
- A 852. sz. vonat nem lépte túl a menetrendben előírt sebességet, a vonat mozdonyvezetője a Vb véleménye szerint mindent elkövetett a gázolás elkerülése érdekében.
- Az adott forgalmi helyzetben a baleset elkerülésére kizárólag a kerékpárosoknak lett volna lehetőségük.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

Ilyen megállapítást a Vb nem tesz.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő egyéb tényezők

Az útátjáró kialakítása, a jelentős forgalom, és a több irányból becsatlakozó utak miatt a kereszteződésben kialakított forgalmi rend balesetveszélyt hordoz magában.

A Vb a közlekedés biztonságának növelése érdekében Biztonsági Ajánlást fogalmazott meg és ad ki az érintett szervezetek részére.

A nyári melegben az idős, kerékpározó személyek koncentrációja alacsony fokú lehetett.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

BA2011-376-5-01 A Vb a Balatonlelle felső és Balatonboglár állomások között, a vasúti pálya 1449+95 sz. szelvényében lévő vasúti átjáró, és annak környezetét megvizsgálva megállapította, hogy

- a Vasút utcában és a Köztársaság utcában kijelölt kerékpárutak között a kerékpárosok haladása nincs kijelölve
- a kerékpárosok a vasúti pályán csak a közúti forgalomban tudnak áthaladni
- a vasúti átjárón áthaladó gépkocsi forgalom a kijelölt gyalogos átkelő helyek miatt a vasúti átjárót esetenként nem tudja elhagyni
- a Hortenzia utcában rendszeresen parkolnak úgy gépkocsik, hogy a közúti jelzőtáblák, és a fénysorompó jelzésének megfigyelését akadályozzák, vagy nehezítik.

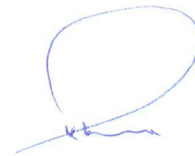
A KBSZ javasolja a Somogy Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyeletének, hogy vizsgálja meg az útátjárót és környezetének forgalmi rendjét, az ott közlekedők közlekedési szokásait, és a vizsgálat megállapításai alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén a Vb véleménye szerint a vasúti pályán átkelő gyalogosok, kerékpárosok és közúti járművek közlekedése biztonságosabb lesz az útátjáróban.

Budapest, 2012. szeptember 11.



Rózsa János
Vb tagja



Kovács András
Vb tagja



Gula Flórián
Vb vezetője