



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

**2011-584-5
vasúti baleset**

**Pestszentimre - Gyál
2011. november 17.**

2926 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 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. november 20-án megtartott záró megbeszélésen a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a MÁV Zrt. és a MÁV-Trakció Zrt. képviseltette magát.

A zárójelentés tervezethez észrevétel nem érkezett.

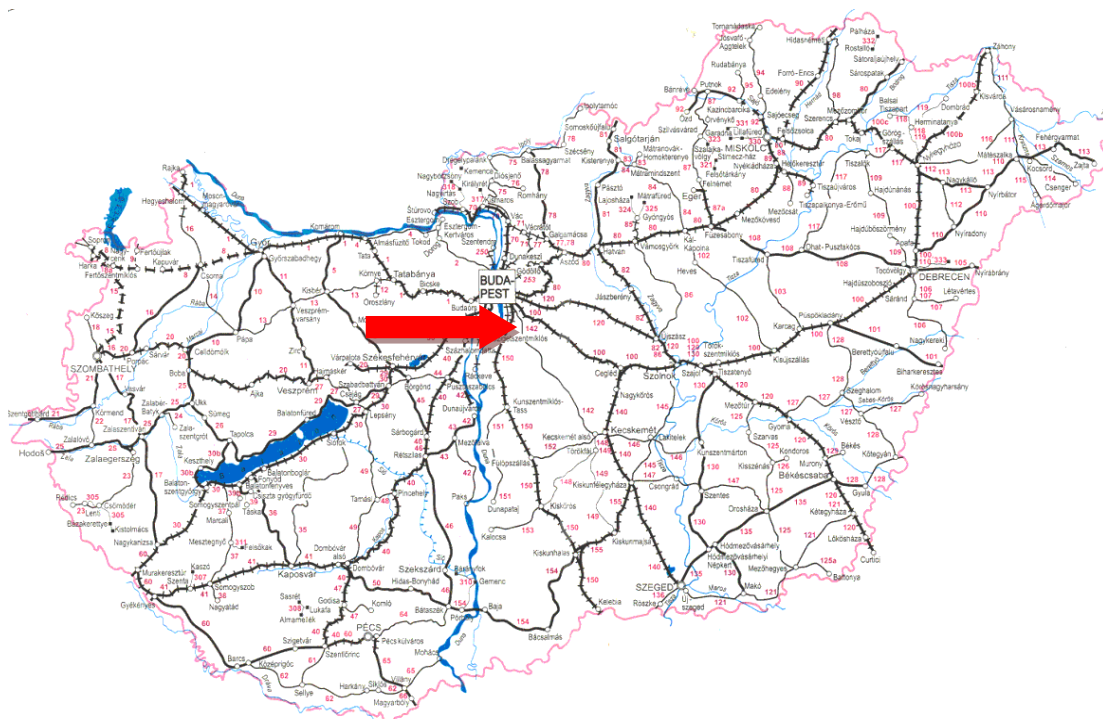
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
OVSZ	Országos Vasúti Szabályzat (a 103/2003. (XII.27.) GKM rendelet 4. melléklete)
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
mrh.	megálló-rakodóhely
PMKH KF	Pest Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőség
psz.	pályaszám
Vb	Vizsgálóbizottság

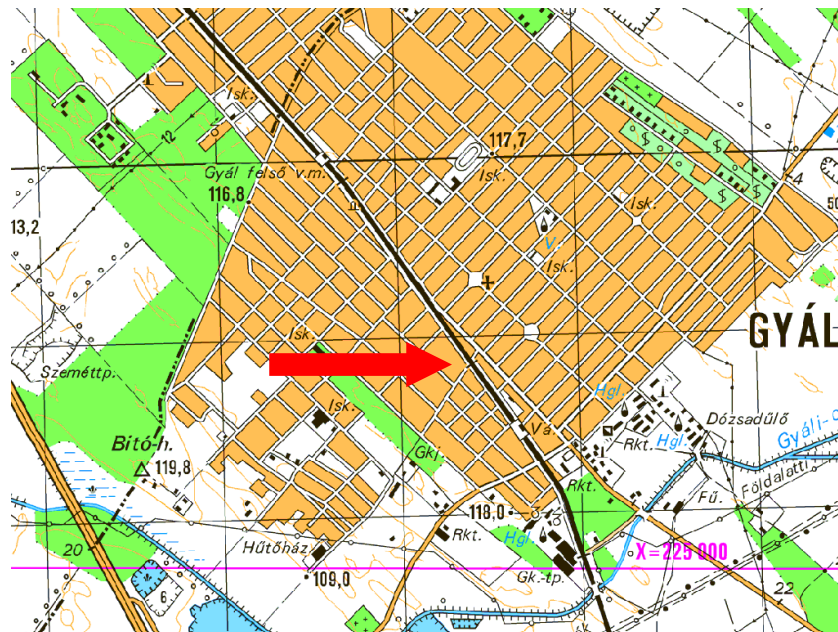
AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset
Az eset jellege	baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2011. november 17. 16 óra 55 perc
Az eset helye	Pestimre – Ócsa, AS171 fénysorompó
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	regionális személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	0/1
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	-
Érintett vonat száma	2926
Üzembentartó	MÁV-Start Zrt.
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye



1. ábra: a baleset helye Magyarország területén



2. ábra: a baleset helye

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2011. november 17-én 17 óra 17 perckor (a bekövetkezés után 22 perccel) jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti baleset vizsgálatára 2011. november 17-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Chikán Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Rózsa János	balesetvizsgáló
	Nyári Zoltán	balesetvizsgáló

Az eseménylvizsgálat áttekintése

A Vb 2011. november 21-én helyszíni szemlét tartott. A vizsgálat során a Vb

- az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta,
- az útátjáró átépítésének dokumentációját áttekintette,
- rendőrségi tájékoztatást kért és kapott,
- a menetíró regisztrátumot kiértékelte.

Az eset rövid áttekintése

2011. november 17-én a 2926 sz. vonat Pestszentimre – Ócsa állomások között az AS 171 fénySOROMPÓVAL biztosított útátjáró melletti, sorompóval fel nem szerelt gyalogos átjáróban kerékpárossal ütközött. Az esemény következtében a kerékpáros súlyos sérülést szenvedett.

A Vb megállapította, hogy a gyalogos átjáróból a vonat megfigyelhetősége nem korlátozott, a biztonságos áthaladás feltételei adottak, a baleset a kerékpáros magatartásával hozható közvetlen összefüggésbe.

A Vb biztonsági ajánlást nem ad ki.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

2011. november 17-én a 2926 sz., Budapest-Nyugati pályaudvarról Lajosmizsére tartó vonat 6342 011 psz. motorkocsija Pestszentimre – Ócsa állomások között az AS 171 fénySOROMPÓVAL biztosított útátjáró melletti, fénySOROMPÓVAL nem rendelkező, labirintkorlátos gyalogos átjáróban kerékpáros gyermekkel ütközött. Az esemény következtében a kerékpáros súlyos sérülést szenvedett, a vonat eleje a 171+60 szelvényben állt meg.

1.2 Személyi sérülés

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

1.3 Vasúti járművek sérülése

A vasúti jármű nem sérül.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A vasúti infrastruktúra nem sérült.

1.5 Egyéb kár

Az esemény miatt 5 vonat 376 percet késett.

1.6 Az érintett személyek adatai

1.6.1 A 2926 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	30 év
Neme	férfi
Orvosi alkalmassági érvényessége	2013. májusig
Szolgálat kezdete	9 óra 55 perc
Vonalismeret	érvényes
Típusismeret	érvényes

1.6.2 A kerékpáros

Kora	9 év
Neme	férfi

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	2926
Vonat neve	regionális személyszállító vonat
Motorkocsi pályaszáma	6342 011
Motorkocsi tulajdonosa	MÁV-Start Zrt.

Vonathossz	42 m
Elegytömeg	89 t

1.8 Az infrastruktúra leírása

A balesetben érintett útátjárót és környékét a balesetet megelőzően a település városrehabilitáció keretében átépítette. Az átépítés vasúthoz kapcsolódó elemei:

- két útátjáró (171, 176 szelvények) és a kapcsolódó úthálózat felújítása, gyalogos átjáró kialakításával és útgeometria változtatásával;
- egy új gyalogos átjáró kialakítása (173. szelvény);
- a vasúttal párhuzamos főút nyomvonal-korrekciója (közelebb helyezve a vasúti pályához);
- vasúti pálya felépítményének korszerűsítése.

1.8.1 Vasúti pálya

A baleset helyszínén a vasúti pálya egyenes, a vonat érkezési irányából avult felépítményű, az útátjárótól kezdődően rövid szakaszon az előbbi beruházás keretében felújított.

A pályasebesség 60 km/h, az érintett szakaszon 40 km/h sebességkorlátozás van.

Az útátjárójelzők minden irányból ki vannak tűzve 300 m távolságban.

1.8.2 Út

A vasúti pályát a 171+22 szelvényben keresztező út a vasúttól balra lévő, azzal párhuzamos (tengelytávolság 20 m) főútból ágazik ki, és tart a lakóövezetbe. Az útátjáró jobb oldalán az út három utcára ágazik szét. A főútvonali elágazásban a nagyívben való kanyarodás tiltott, és az útelágazás kialakítása által fizikailag is akadályozott.

A vasutat keresztező út a főút felé emelkedik. Burkolata jó állapotú, az útátjáró újszerű állapotú strail elemes. Az út, annak Pestszentimre felőli oldalán (171+15 szelvény) gyalogos átjáróval van kiegészítve, mely új labirintkorláttal és díszburkolattal ellátott.

A csökkentett rálátási háromszögek minden irányban szabadok.

A szükséges közúti jelzőtáblák az út jobb oldalán mindkét irányból hiánytalanul megvannak.

1.8.3 Gyalogút

Az útátjáró mellett – kezdőpont (Budapest) felől – labirintkorláttal ellátott gyalogos átjáró van.

A gyalogos útvonal a balesetet szenvedett kerékpáros irányából kb. 3%-kal emelkedik, a vágány túloldalán kb. 5,5% emelkedéssel folytatódik.

1.8.4 Biztosítóberendezés

Az útátjáró szolgálati helyre (Gyál mrh.) visszajelentett fénySOROMPÓVAL rendelkezik.

A fénySOROMPÓ irányonként egy-egy fényjelző készülékkel rendelkezik, az út jobb oldalán. Kialakítása izzós, közepes fényerővel. A gyalogos átjáró fényjelző készülékkel nincs felszerelve.

1.9 Állomási adatok

Az útátjáró Gyál mrh. közelében van, annak „AEj” jelű alak előjelzójén belül.

A szolgálati hely más tekintetben nem érintett az eseményben, részletezése nem szükséges.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A motorkocsin Deuta KWR6 adatrögzítő van. A rögzített adatok kivonatát az alábbi táblázat mutatja:

Út/km	Idő	Sebesség [km/h]	Kürt	Fővez. <2.8 bar	Ajtók zárva
9155,76	2011.11.17 16:51:04	0	0	0	1
9155,76	2011.11.17 16:51:33		0	1	1
9155,76	2011.11.17 16:51:33		0	0	1
9155,76	2011.11.17 16:51:40		0	0	1
9155,78	2011.11.17 16:51:46	13	0	0	1
9156,14	2011.11.17 16:52:24	43	0	0	1
9156,58	2011.11.17 16:53:01	42	0	0	1
9156,60	2011.11.17 16:53:03	42	1	0	1
9156,62	2011.11.17 16:53:05	41	1	1	1
9156,64	2011.11.17 16:53:07	38	1	1	1
9156,66	2011.11.17 16:53:12	26	1	1	1
9156,66	2011.11.17 16:53:14	0	1	1	1
9156,66	2011.11.17 16:53:19		0	1	1
9156,66	2011.11.17 16:53:40		0	1	0

1.11 Kommunikációs eszközök

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

1.12 Meteorológiai adatok

Az esemény időpontjában az időjárás tiszta, felhőtlen volt, az esti párasodás még nem kezdődött meg. A légmozgás gyenge, a léghőmérséklet +2 - +4°C, előtte a napi csúcstérték +8°C volt. A forgalom járta átjáróban a talaj sem deresedhetett még.

Front(hatás) sem volt, amelynek kapcsolódó idegi-élettani hatása lehetne.

A naplemente már 50 perccel elmúlt, az esemény sötétben történt.

1.13 A túlélés lehetősége

A balesetben érintett gyermeknek csak a bal szeme sérül meg. Az ilyen jellegű balesetek azonban körülmények kis mértékű eltérése esetén is már közvetlenül halálosak lehetnek.

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

1.16.1 A közúti közlekedés szabályai

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

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.*

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

(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,*

[...]

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

[...]

(4) *Biztosítatlan vasúti átjáróra járművel csak abban az esetben szabad ráhajtani, ha a vezetője meggyőződött arról, hogy az átjáró felé vasúti jármű egyik irányból sem közeledik, és a (2) bekezdésben meghatározott folyamatos áthaladásra lehetőség van.*

[...]

1.16.2 Az utak forgalomszabályozása

Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet és annak melléklete meghatározza a vasúti gyalogos átjárókra vonatkozó fő szabályokat.

27.1. *Ha a vasúti pályát járdával rendelkező út keresztezi, a járda gyalogosforgalmát kiépített átkelőhelyen kell a vasúti átjáróban átvezetni.*

27.2. *A gyalogosok részére a vasúti átjárónál terelőkorlátos, illetve biztosítással ellátott kiépített átkelőhelyet kell létesíteni, ahol*

a) *a mértékadó vasúti gyalogos-átkelőhely forgalom 120-nál nagyobb,*

b) *felügyelet nélkül rendszeresen gyermekek közlekednek, vagy*

c) *gyalogosforgalom van és a vasúti átjáróban 1 óra alatt áthaladó közúti járművek - személygépkocsi egységre átszámított - száma naptári évenként legalább 50 esetben eléri, vagy meghaladja a 100-at.*

Emelt sebességű vasúti pályán a vasúti átjáró melletti vasúti gyalogos átkelőhelyet félsorompóval kell biztosítani, ha a mértékadó vasúti gyalogos-átkelőhely forgalom a 600-at meghaladja.

27.3. *Ha a vasúti átjárónál az úttest forgalmának biztosítására jelzőberendezést helyeztek el, ilyen jelzőberendezés a 27.1 és 27.2 pontban említett helyeken a gyalogosok részére is alkalmazható. Ilyen esetben a fénsorompó a vasúti gyalogos-átkelőhely után, a vasúti pálya túlsó oldalán is elhelyezhető. Emelt sebességű vasúti pályán a fénsorompót az átkelőhely után minden esetben meg kell ismételni.*

27.4. *Gyalogosok részére önálló vasúti gyalogos-átkelőhelyet csak olyan helyen szabad létesíteni, ahol a II. függelék i) pontjában meghatározott rálátás a vasúti pályára szabad. A vasúti gyalogos-átkelőhelynél terelőkorlátot kell létesíteni, illetve rendkívül indokolt esetben az átkelőhelyet biztosítani lehet.*

1.17 Kiegészítő adatok

A Vb az útátjáró és környékének átépítésével kapcsolatos dokumentumokat áttekintette. Ezek alapján az átépítés előkészítése 2003-ban kezdődött, a folyamat során a település, a vasúti pályahálózat működtetője, a hatóságok többszöri egyeztetésével.

Ez a balesetben érintett gyalogos átjárót annyiban érintette, hogy az útátjáró biztosítottságától eltérően az nem kapott technikai biztosítást, csak labirintkorlát készült. Továbbá a hozzávezető járda lejtviszonyai a tervektől és előírásoktól eltérően valósultak meg (meredekebb lett), mely eltérést a közlekedésér felelős minisztérium utólag jóváhagyta.

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 baleset bekövetkezése

2.1.1 A vonat haladása

A baleset után a vasúti jármű a 171+60 szelvényben állt meg, míg az ütközés a 171+15 szelvényű gyalogos átjáróban történt.

A menetíró regisztrátum lényeges adatai – a rögzített távolság adatokat szelvényszámra átszámítva:

Út/km	Idő	Sebesség [km/h]	Kürt	Fővez. <2.8 bar	Ajtók zárva
171+00	16:53:01	42	0	0	1
171+20	16:53:03	42	1	0	1
171+40	16:53:05	41	1	1	1
171+40	16:53:07	38	1	1	1
171+60	16:53:12	26	1	1	1
171+60	16:53:14	0	1	1	1

A vonat az előző megállóhelyről indulva 42-43 km/h sebességre gyorsult és ezzel a sebességgel közeledett az átjáróhoz. Ez kis mértékben felette van a megengedett 40 km/h-nak.

Az regisztrátum szerint az ütközés helye után 5 méterrel szólalt meg a vasúti jármű kürtje. Tekintettel a regisztrátum 20 méteres felbontására, az nem állítható, hogy a jelzés már az ütközés után hangzott fel, de az mindenképpen, hogy az átjáró elérése előtti legfeljebb 15 méteren, ami 2 másodpercen belüli időt jelent.

Ez után további 2 másodperc elteltével a fővezeték nyomása már 2,8 bar alatt volt, ami gyorsfékezést igazol. A regisztrálható nyomásesés kialakulásának időszükséglete miatt a fék kezelésére a kürttel megközelítőleg egy időben kerülhetett sor.

A vonat ezt követően kb. 40-60 m úton megállt (ebből 1,6-1,1 m/s² átlagos lassulás számítható).

A kerékpáros lassúsága miatt (a labirintkorigán való áthaladás közben annak elemeinek kerülgetése) az úrszelvénybe való behaladást megelőzően nincs ok arra számítani, hogy a kerékpáros nem állna meg a vágányon kívül, biztonságos távolságban. Így az, hogy a vészhelyzet észlelésére utaló fenti cselekmények csak röviddel az ütközés előtt történtek, nem jelent késedelmet a mozdonyvezető részéről.

A kis mértékű sebességtüllépés ebben a balesetben nem játszott szerepet a vészhelyzet kialakulása és az esemény bekövetkezése közötti rövid (20 méteren belüli) távon.

Mivel a kerékpáros a vonat oldalának ütközött, a vészhelyzet korábbi felismerése, vagy a kis mértékben kisebb sebesség sem akadályozta volna meg a balesetet, csak az ütközés helye lett volna a vasúti jármű oldalának előrébb lévő pontján.

2.1.2 A kerékpáros haladása

A kerékpáros – elmondása szerint – a vasúti átjáró megközelítésekor a labirintkorlátot való áthaladásra figyelt, ezért nem észlelte a vonatot.

Mivel a labirintkorlátokat kifejezetten arra tervezik, hogy az gyalogos közlekedésre szolgál, a rajta kerékpárral való áthaladás valóban nagyobb figyelmet kíván. Ha pedig a közlekedő az elakadásmentes kerékpározásra figyel anélkül, hogy tudatosan figyelné a vasúti átjárót is, akkor a korlát ebben a helyzetben nem tölti be biztonságfokozó szerepét. Fiatal korban jellemzőbb is, hogy a veszélyekre még kevésbé figyel fel a közlekedő. A baleset sérültjének elmondása is ezt támasztja alá.

2.1.3 A láthatósági viszonyok

Az útátjáróban a gyalogos átvezetés nincs fényoszorompóval felszerelve, ezért a közeledő vonatról információt csak a gépkocsiforgalom számára kihelyezett fényjelző készülékekről kaphatnak, vagy a vasúti pályán közeledő vonat megfigyelésével.

A gépkocsiforgalom számára kihelyezett fényjelzők helye, helyzete miatt azok jelzését a gyalogos átjárót használók csak célirányos kereséssel figyelhetik meg. (Ez nem mond ellent a szabályoknak és hatósági határozatoknak, mely szerint a gyalogos átjáró biztosítás nélkül hagyható.)

A vasúti pálya beláthatósága mind az úton, mind a mellette lévő gyalogos átjáróban közlekedők számára az előírt mértékben biztosított. A gyalogosok számára kihelyezett fényjelző készülék hiánya ezért nem akadály a biztonságos átkelésnek.

Zavaró lehet azonban az éjszakai időszak, amikor a közeledő vonatot – más irányú figyelme miatt – csak perifériás látásával észlelő személy kevésbé tudja elkülöníteni a sötétségben látható fényeket a vasúttal párhuzamos közúton közlekedő gépkocsik fényeitől.

Ennek alapján az útátjáró használó magatartására vezethető vissza a baleset bekövetkezése.

2.2 A helyszínben rejlő kockázatok

2.2.1 Az útátjáró átalakításának folyamata

A balesetben érintett útátjárót és környékét a balesetet megelőzően a település városrehabilitáció keretében átépítette (részletesen lásd 1.8).

2.2.1.1 Az útgeometria

Az útátjáró gyalogos átvezetése nem a terveknek, és nem a szabályoknak megfelelően valósult meg, mert a járda meredekebb lett.

A beruházó figyelmét mind a MÁV Zrt., mind a hatóság felhívta arra, hogy e hiányosságokat szüntesse meg. A település címzetes jegyzője 2011. szeptember 13-án nyilatkozatban is közölte, hogy e problémák megszüntetése **átalakítással** folyamatban van.

Ugyanakkor a település már korábban, augusztus 17-én benyújtott (ugyanezen jegyző aláírásával) egy kérelmet a megvalósult geometriának a szabályok alóli eseti felmentéssel való utólagos jóváhagyására.

A gyalogút-geometria kialakítása azzal zárult, hogy a felmentést a település megkapta, a fenti hiányosságok ezért fennmaradtak.

Az elfogadhatónál meredekebb gyalogút jelent baleseti kockázatot, de a labirintkorlát miatt ez nem érinti a vasúti pályán való átkelést, a vizsgált balesettel sem hozható összefüggésbe.

2.2.1.2 Biztosítási mód

A balesetben érintett útátjáró (171. szelvény) biztosítási módjának meghatározása – külön tekintettel a gyalogos átvezetésre – az alábbiak szerint alakult:

- A kezdeti engedélyezési eljárások során (2003-2004.) gyalog- és kerékpárút létesítéséről volt szó, melyet vonat által vezérelt fénySOROMPÓVAL (áthívó jelző) kell biztosítani.
- A 2009-től újrakezdődött engedélyezési eljárás során már csak gyalogos átjáró szerepel a dokumentumokban, amelyet az NKH határozata szerint terelőkorlát építésével kell biztosítani – fénySOROMPÓT nem ír elő. A MÁV Zrt. előzőleg nyilatkozatban jelezte, hogy az utak geometriai változása esetén a fénySOROMPÓ tervek felülvizsgálata szükséges (az NKH is kötelezte a beruházót e nyilatkozatban foglaltak végrehajtására).

Az utóbbi határozat (2009.) a korábitól (2004.) eltérően kerékpárút átvezetésről nem szól, és egyszerűbb biztosítási módot ír elő, így a beruházás a fénySOROMPÓ megváltoztatása, bővítése nélkül megvalósulhatott. (Ez – amint a határozat indokolása is tartalmazza – megfelel a vonatkozó 20/1984 (XII.21.) KM rendeletben előírtaknak, mivel a megfelelő rálátás minden irányban biztosított.)

Nem történt meg azonban a MÁV Zrt. kérésének teljesítése, az útgeometria megváltozásához kötötten a fénySOROMPÓ felülvizsgálata. Ez visszavezethető arra a hiányosságra, hogy a vonatkozó szabályok és a határozat sem írják elő, az útátjáró mekkora körzetében kell az útgeometria-változást figyelembe venni:

- közvetlenül a vasúti úrszelvényben az út ugyanis valóban változatlan,
- attól távolabb (nyugati oldalon) azonban jelentősen átalakult, és ez hatással van a fénySOROMPÓ láthatóságára.

A biztosítási módjának felülvizsgálatára indult PMKH KF eljárás a meglévő két fényjelző helyzetének, árnyékoló lemezeinek módosítására vonatkozó határozattal zárult.

3 KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A baleset bekövetkezését a kerékpáros magatartására vezeti vissza.

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

A Vb ilyen megállapítást nem tesz.

4 BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, a Vb biztonsági ajánlás kiadását nem tartja szükségesnek.

Budapest, 2012. november 20.



Chikán Gábor
Vb vezetője



Rózsa János
Vb tagja



Nyári Zoltán
Vb tagja