



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET

## **ZÁRÓJELENTÉS**

**2012-257-5  
vasúti baleset**

**Kőszegfalva megállóhely  
2012. április 13.**

**39924 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,
- a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának, valamint az üzembetartói vizsgálat részletes szabályairól szóló 24/2012. (V.8.) NFM 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., a 7/2006. (II.27.) GKM rendelet és a 24/2012 (V.8.) NFM 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 infrastruktúrapapacitás 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 balesetbe 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 és az észrevételek megtétele céljából – jogszabályban 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 2013. április 16-án megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviseltették magukat:

- GySEV Zrt.
- MÁV Zrt.
- Nemzeti Közlekedési Hatóság

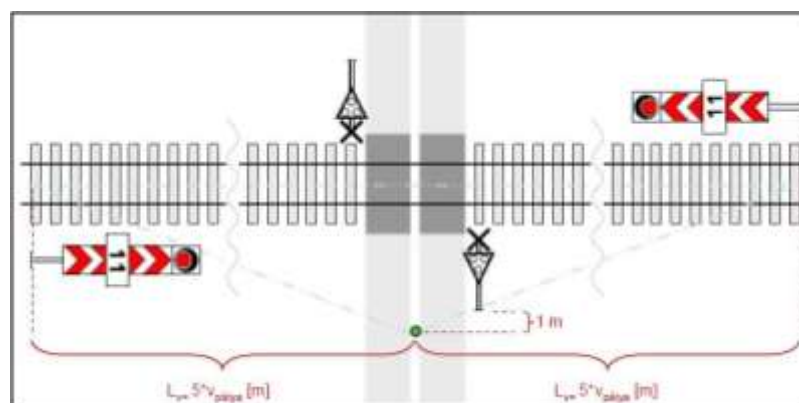
## MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
GySEV Zrt.	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zártkörűen Működő Részvénytársaság
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a vízi közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
mh.	megállóhely
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
psz.	pályaszám
sz.	számú
Vb	Vizsgálóbizottság

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).

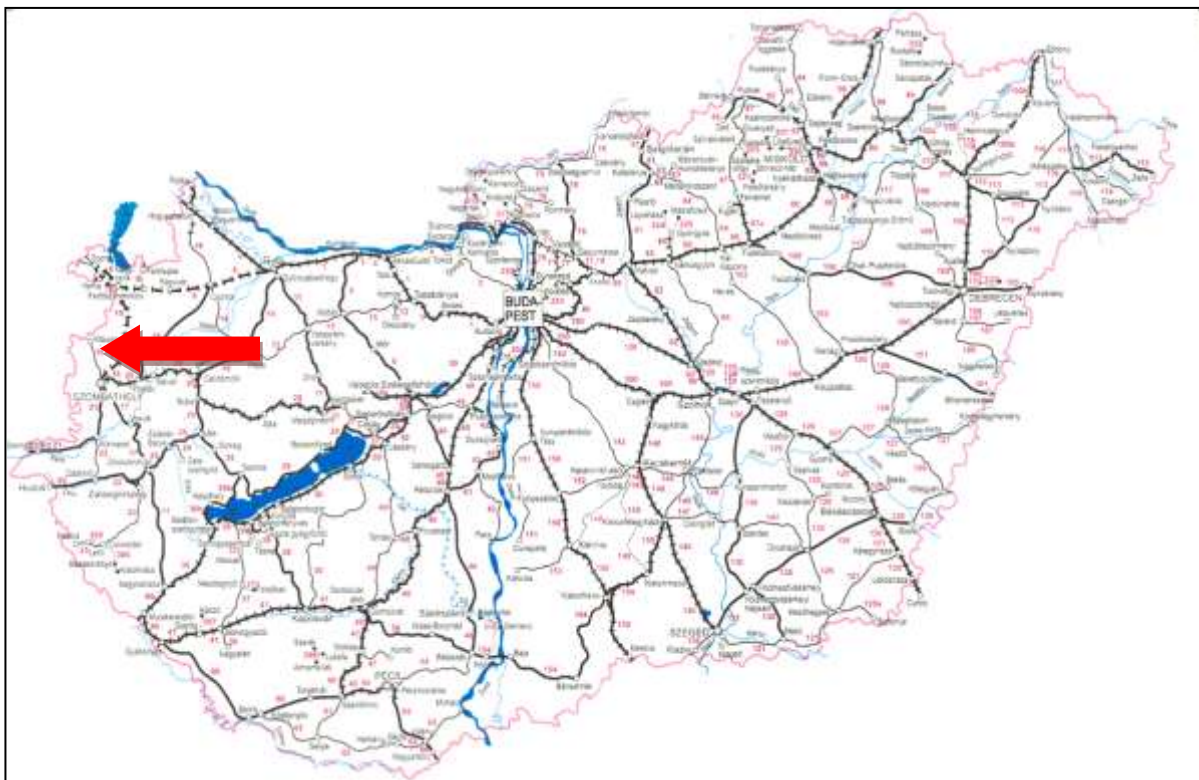


(kép forrása: MÁV Zrt. F. 1. sz. jelzési utasítása)

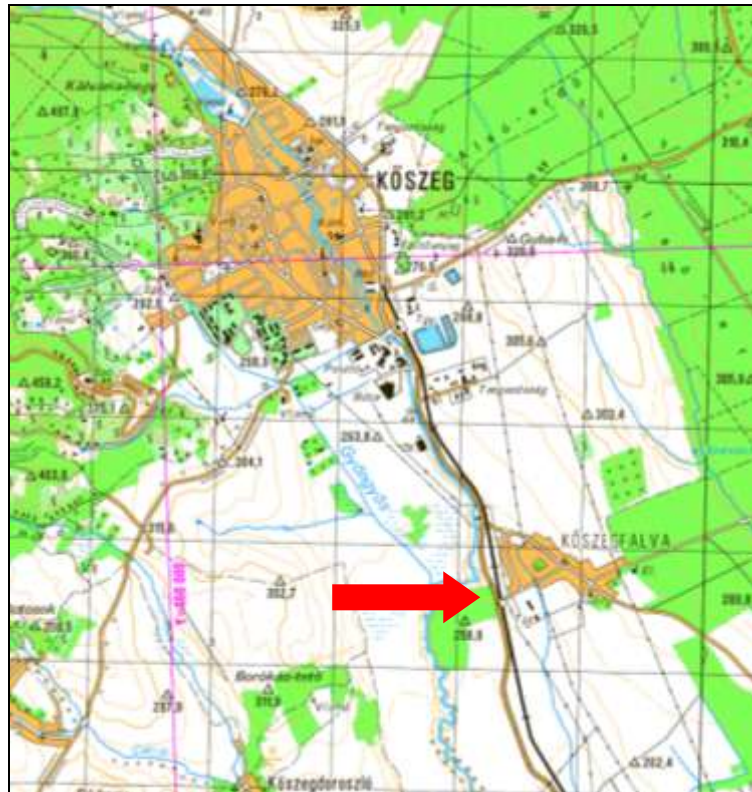
## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Az eset kategóriája</b>	vasúti baleset
<b>Az eset jellege</b>	baleset vasúti átjáróban
<b>Az eset időpontja</b>	2012. április 13. 12 óra 20 perc
<b>Az eset helye</b>	Kőszegfalva mh., 26+47 sz. szelvény
<b>Vasúti rendszer típusa</b>	országos közforgalmú
<b>Mozgás típusa</b>	regionális személyszállító vonat
<b>Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma</b>	3/3
<b>Pályahálózat működtető</b>	GySEV Zrt.
<b>Rongálódás mértéke</b>	motorkocsi kis mértékben, infrastruktúra kis mértékben, gépkocsi javíthatatlan
<b>Érintett vonat száma</b>	39924
<b>Üzembentartó</b>	GySEV Zrt.
<b>Nyilvántartó állam</b>	Magyarország

### Az eset helye



1. ábra: A baleset helye



2. ábra: A baleset helye

### **Bejelentések, értesítések**

A KBSZ ügyeletére az esetet 2012. április 13-án 12 óra 50 perckor (a bekövetkezés után 30 perccel) jelentette a GySEV Zrt. menetirányítója.

### **Vizsgálóbizottság**

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2012. április 13-án az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Chikán Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Szentesi László	baleseti helyszínelő

### **Az eseményszemle áttekintése**

A Vb 2012. április 13-án helyszíni szemlét tartott. A vizsgálat során a Vb:

- az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta,
- a vasúti infrastruktúra üzemeltetőjétől és a rendőrségtől tájékoztatást kért és kapott a baleset körülményeivel összefüggésben,
- a balesetben részes vonat vontatójárművének menetíró regisztrátumát kiértékelte.

### **Az eset rövid áttekintése**

2012. április 13-án 12 óra 20 perckor a 18-as sz. vasútvonalon, Kőszegfalva mh.-nél, egy nem biztosított közút-vasút szintbeli kereszteződésben személyszállító vonat egy gépkocsival ütközött.

A baleset következtében a gépkocsiban tartózkodó hét személy közül hárman életüket veszítették, három súlyos, egy pedig könnyű sérülést szenvedett, a gépkocsi totálkárosra tört.

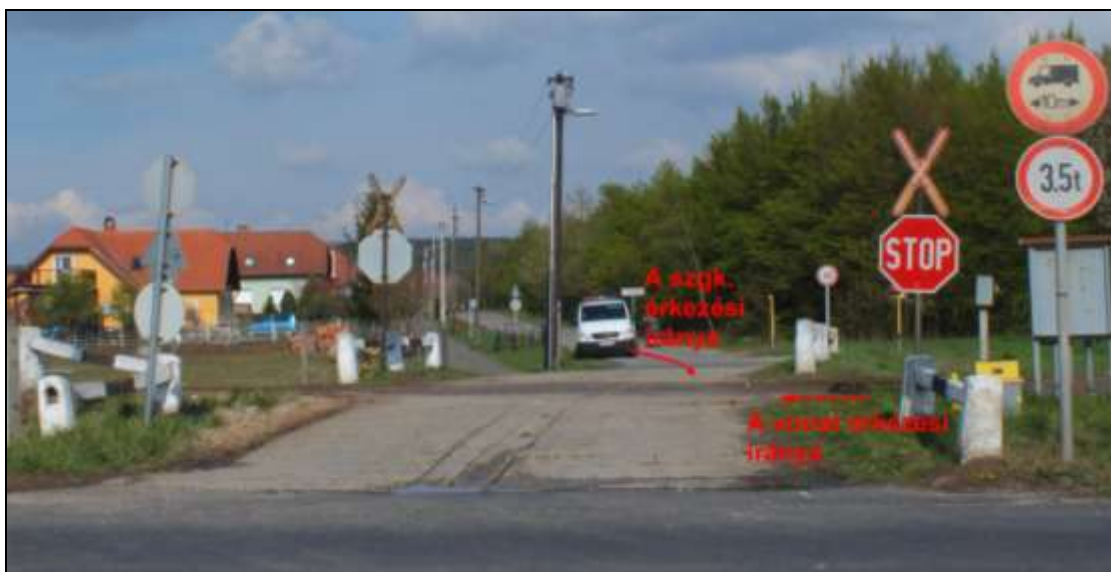
A Vb megállapította, hogy a személygépkocsi vezetője az „Állj! Elsőbbségadás kötelező”, valamint a „Vasúti átjáró kezdete” (Andráskereszt) táblák jelzéseit figyelmen kívül hagyva hajtott a vasúti pályára.

A Vb megállapította, hogy a vonat közvetlenül az ütközés előtt az alkalmazható legnagyobb sebességet nem lépte túl, és a baleset bekövetkezését a gépjármű vezetővel összefüggő emberi tényezőre vezette vissza.

## 1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### 1.1 Az esemény lefolyása

2012. április 13-án a Szombathelyről Kőszegre tartó 39924 sz. motorvonat a 26+47 sz. szelvényben található, nem biztosított (jelen esetben „Állj! Elsőbbségadás kötelező” – továbbiakban STOP –, valamint Andráskereszt táblákkal ellátott) vasúti átjáróban összeütközött egy, a sínekre hajtó gépkocsival. A gépkocsiban hazafelé tartó, erdőn dolgozó munkások utaztak, közülük hárman a helyszínen életüket veszítették, hárman súlyosan megsérültek, egy fő pedig könnyű sérüléseket szenvedett.



3. ábra: A baleset helyszíne

### 1.2 Személyi sérülés

Sérülések	Személyzet	Utások	Útátjáró használók	Egyéb
<b>Halálos</b>	-	-	3	-
<b>Súlyos</b>	-	-	3	-
<b>Könnyű</b>	-	-	1	-

### 1.3 Vasúti járművek sérülése

A vonatban elől, vontatójárműként üzemelő 9555 2446 516-3 psz. motorkocsi az ütközés következtében megrongálódott (saroklépcső, pályakotró lemez, fehér és vörös fényű lámpa, kocsiszekrény oldala), de szolgálatképes maradt. Az eseményt követően a járműveket Szombathelyre továbbították vizsgálatokra és javításra.

### 1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A vasúti pályában kár nem keletkezett, a megállóhely peronszegélye és az útkorlát betoneleme, valamint a peron térvilágításának oszlopa rongálódott meg. A helyreállítás a balesetet követő órákban megtörtént.



## 1.5 Egyéb kár

Az ütközés következtében a közúti jármű javíthatatlanná vált. A 39924 sz. vonat utasait vonatpótló autóbuszal szállították tovább. A baleset következtében 8 személyszállító vonat (39924, 39934, 39944, 39916, 39935, 39945, 39913, 39923) elmaradt. Az elmaradt vonatok utasait a Vasi VOLÁN menetrendszerinti buszai szállították. A vasúti pálya 15 óra 40 perckor szabadult fel.

## 1.6 Az érintett személyek adatai

### 1.6.1 A 39924 számú vonat mozdonyvezetője

<b>Kora</b>	49 év
<b>Neme</b>	férfi
<b>Orvosi alkalmassági érvényessége</b>	2013. szeptemberig
<b>Vonalismeret</b>	érvényes
<b>Típusismeret</b>	érvényes

### 1.6.1 A gépkocsi vezetője

<b>Kora</b>	27 év
<b>Neme</b>	férfi
<b>Vezetői engedély kategóriái</b>	B
<b>Orvosi alkalmassági érvényessége</b>	2014. június

## 1.7 A vonat jellemzői

<b>Vonatszám</b>	39924
<b>Vonat neve</b>	regionális személyszállító vonat
<b>Motorkocsik pályaszáma</b>	9555 2446 516-3 9555 1446 516-5
<b>Üzembentartó</b>	GySEV Zrt.
<b>Vonathossz</b>	51 m
<b>Elegytömeg</b>	100 t
<b>Előírt fékszázalék</b>	54%
<b>Tényleges fékszázalék</b>	160%

## 1.8 Az infrastruktúra leírása

### 1.8.1 Vasúti pálya

A baleset helyszínén a vasúti pálya egyenes vonalvezetésű. A vágány 48 kg/m sínekből áll, zúzottkő ágyazatban fekvő betonlajakon. A pályasebesség 80 km/h, az érintett szakaszon sebességkorlátozás nem volt érvényben.

A vasúti pálya szerkezete a balesetben nem játszott szerepet, részletesebb leírása nem szükséges.

A vonat érkezési irányából, valamint az ellenkező irányból az érintett átjáróra vonatkozó Útátjárójelző tábla nem volt megtalálható.

A vasútvonal működtetését a GySEV Zrt. 2011 októberében vette át a MÁV Zrt.-től.

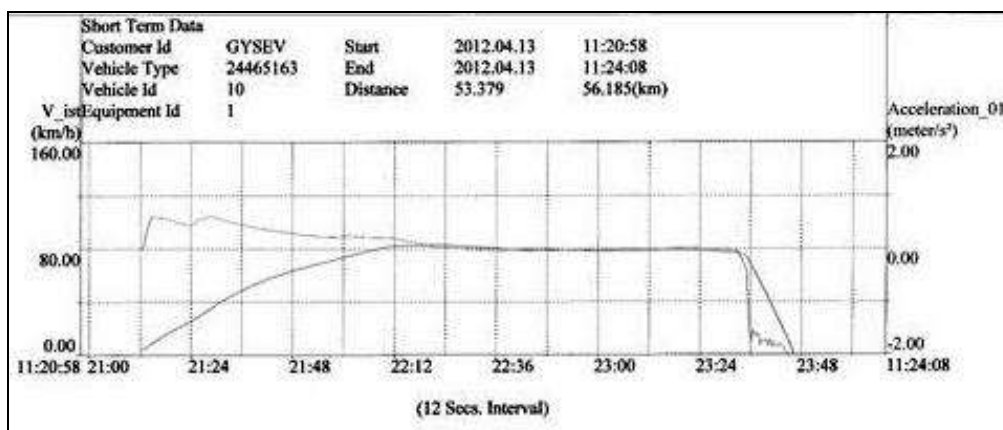


## 1.9 Megállóhelyi adatok

A megállóhely kialakítása – az előbbieken tárgyaltakon túl – az eseményben nem játszott szerepet. Más szempontból azonban figyelemreméltó, hogy annak peronja a településhez képest a vasúti pálya átellenes oldalán van.

## 1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A motorvonaton a baleset idején TELOC 2200 elektronikus menetadat rögzítő berendezés működött. A baleset előtti mozgás regisztrátumának időarányos képét az alábbi ábra mutatja.



5. ábra: A motorvonat menetíró regisztrátum

## 1.11 Kommunikációs eszközök

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

## 1.12 Meteorológiai adatok

A baleset idején tiszta, napos idő volt.

## 1.13 A túlélés lehetősége

A balesetben elhunytak sérülései olyan súlyosak, élettel össze nem egyeztethetők voltak, hogy életük megmentésére semminemű gyors, szakszerű orvosi ellátás mellett sem lett volna remény. A gépkocsiban tartózkodók elhelyezkedése:

- gépjármű vezető - 1. sor, bal oldal (könnyű sérült),
- 1. sor, középső utas (súlyos sérült),
- 1. sor, jobb oldali utas (súlyos sérült),
- 2. sor, bal oldali utas (elhunyt)
- 2. sor, középső utas (elhunyt)
- 2. sor jobb oldali utas (súlyos sérült)
- a 2. sor mögött tartózkodó utas (elhunyt)

Az elhunytak halála gyakorlatilag az ütközés pillanatában, illetve azt követően, a járműből történő kiesés következményeként állt be.

## 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 Áthaladás vasúti átjárón

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

**39. § (1)** *A vasúti átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad. [...]*

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

*[...]*

*(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 Vasúti átjáró biztosítása

A közúti közlekedésről szóló 1988 évi I. törvény 34.§-a rendelkezik a közút forgalmi rend közlekedésbiztonsági és egyéb szempontok szerinti időszakos felülvizsgálatáról.

**34. § (1)** *A közút kezelője – az országos és a helyi közutak kezeléséről szóló jogszabályok szerint eljárva – köteles gondoskodni arról, hogy a közút a biztonságos közlekedésre alkalmas, közvetlen környezete esztétikus és kulturált legyen.*

*(2) A közút forgalmi rendjét – ha jogszabály másként nem rendelkezik – a közút kezelője alakítja ki. A forgalmi rendet – a forgalmi körülmények vagy a baleseti helyzet jelentősebb változása esetén, de legalább ötévenként – a közút kezelőjének felül kell vizsgálnia, és ha szükséges, módosítania kell. A közlekedési hatóság – a közlekedés biztonságát sértő vagy veszélyeztető helyzet megszüntetése érdekében – kezdeményezheti a forgalomszabályozás módosítását, vagy a közút kezelőjét a forgalmi rend felülvizsgálatára kötelezheti.*

A csomópontban alkalmazandó biztosítási módot az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII.21.) KM rendelet II. rész IV. fejezet 9. § (4) bekezdés határozza meg:

**9. § (6)** *Ha a vasúti átjárótól számított 30 méter távolságon belül (lakott területeken kívül, ha a vasúti átjárón átvezető út földút, 21 méter távolságon belül) útkereszteződés van és az útkereszteződésben a vasúti átjáró felől érkező járműveknek – a keresztező útról mindegyik irányból érkező járművel szemben – elsőbbségük nincs,*

*a) az útkereszteződés forgalmát a vasúti átjárónál elhelyezett fénysorompóval függésben lévő jelzőkészülékkel kell irányítani, vagy*

*b) a vasúti átjáró felől érkező járműforgalom részére az útkereszteződésnél külön – a rendelkezésre álló hosszban – útfelületet (menekítő sávot) kell biztosítani, kivéve, ha a vasúti átjárót szabályosan igénybevevő leghosszabb jármű a vasúti átjáró és az elsőbbséggel rendelkező út között biztonságosan elfér.*

A közút – vasút szintbeli keresztezésnél alkalmazandó méretek meghatározásáról az Országos Vasúti Szabályzat II. kötetének kiadásáról szóló 18/1998. (VII. 3.) KHVM rendelet 1. számú mellékletének 31. fejezete tartalmaz részleteket:

#### 4.2.1. Út, gyalogút, kerékpárút

[...] A vasúti átjáró és a csatlakozó út úttestjének szélessége - a vágánytengelytől legkevesebb 30-30 méter távolságig - 6,0 méter legyen, de nem lehet kevesebb, mint a csatlakozó útszakaszon. A keresztezést és az utat, a szélső vágány tengelyétől legalább 8-8 méter - kerékpárút és járda esetében 4-4 méter távolságig - szilárd burkolattal kell ellátni.

### 1.17 Kiegészítő adatok

A gépkocsivezető – elmondása szerint – az útátjárót alacsony sebességgel közelítette meg, kifejezetten megfigyelte a vasúti pályát, de a vonatot csak akkor észlelte, amikor már a járművével a vágányon volt. A gépkocsi vezetője említést tett a jármű nem megfelelő motorteljesítményére vonatkozóan. Véleménye szerint azt követően, hogy a vészhelyzetet észlelte, hirtelen gyorsítással menekülni próbált az átjáróból, de az úrszelvényt időben elhagyni már nem sikerült.

Nem tett említést arra vonatkozóan, hogy az útátjáró előtt megállt volna, nem hivatkozott arra, hogy számított volna a vonatnak a megállóhelyen való megállására és nem hivatkozott arra sem, hogy napsütés gátolta volna a veszélyhelyzet észlelésében.

### 1.18 Korábbi hasonló esemény

#### 1.18.1 A vasúton történt korábbi hasonló események

A KBSZ rendszeresen vizsgál hasonló útátjárós eseményeket, melyek nem függenek össze közvetlenül a jelen balesettel, azonban jellegében azonosak, és jól szemléltetik a hasonló események bekövetkezésének magas számát és súlyos következményeit.

Jelen eseménnyel közvetlenül összefüggésbe hozható – az ugyanezen útátjáróban történt – korábbi baleset, amelyben a vonattal ütköző gépkocsivezető életét veszítette. A közúti jármű a jelen eseményhez képest ellenkező irányból érkezett (87 sz. főút felől).

**2010. július 22-én** 18 óra 25 perckor Szombathely és Kőszeg állomások között, Kőszegfalva megállóhelyen a 26+47 sz. szelvényben lévő STOP táblával ellátott, műszakilag nem biztosított útátjáróban a 39946 sz. vonat ütközött egy Volkswagen Golf TDI típusú személygépkocsival. Az ütközés következtében a személygépkocsi vezetője a helyszínen életét veszítette. A személygépkocsi totálkáros lett (6. ábra). A vonatot továbbító Bz 354 psz. motorkocsi az ütközés következtében egy tengellyel kisiklott és jelentős mértékben megsérült. (7. ábra) A vasúti pályában anyagi kár nem keletkezett. A baleset során, a vonaton tartózkodók közül senki nem sérült meg, az utasokat vonatpótló autóbuszokkal szállították tovább.

Az ütközés következtében megrongálódott járművek az alábbi képeken láthatóak.



6. ábra



7. ábra

A KBSZ az eseményt követően, 2010. július 22-én 22 óra 14 perctől helyszíni szemlét tartott, amelynek során megállapította, hogy a vasúti pályára engedélyezett sebesség 80 km/h és azt a 39946 sz. vonat nem haladta meg, és a csökkentett rálátási háromszög szabad volt.

A fenti balesetet követően, az előírásoknak megfelelően, az illetékes közlekedési hatóság az érintettek részvételével forgalombiztonsági felülvizsgálatot végzett az átjáróban, és a helyszínen tett megállapításait követően határozatban kötelezte az akkori infrastruktúra működtetőt (MÁV Zrt.), hogy a teljes rálátási háromszögben lévő esőbeálló épületet bontsa el, amit az előírt határidőre a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág Területi Központ teljesített.

### 1.18.2 Az átjáróval kapcsolatos, balesetet követő hatósági tevékenységek

**2012. április 18-án** az illetékes, első fokon eljáró közlekedési hatóság (Vas Megyei Kormányhivatal, Közlekedési Felügyelőség, Ütügyi Osztály) kezdeményezésére, az érintettek bevonásával helyszíni egyeztetést tartott. A helyszíni szemlére a KBSZ nem kapott meghívást. Az egyeztetést követően az alábbi tartalmú első fokú határozat született:

- I. A közút — vasút szintbeli keresztezés biztosítási módja vonat által vezérelt fénySOROMPÓS biztosításban lett meghatározva;
- II. A fénySOROMPÓS biztosítási mód kiépítésének kötelezettje és költségviselője: Kőszeg Város Önkormányzata;
- III. A fénySOROMPÓS biztosítási mód kiépítéséig a keresztezést a gépjárműforgalom elől ideiglenesen le kell zárni.
- IV. Meghatározásra kerültek az ideiglenes lezárás részletei is.

Az ideiglenes lezárás részleteit különösen fontos ismertetni, mert azok az eljárás későbbi fázisában szerepet kapnak.

1. Az ideiglenes lezárás ideje alatt az átközlekedés lehetőségét a gyalogosok és a kerékpárosok részére biztosítani kell.
2. A gyalogos és a kerékpáros forgalom átvezetésének helyén a vasút mindkét oldalán labirint korlátot kell elhelyezni.
3. A gépjármű forgalom előtti ideiglenes lezárást fizikai akadály elhelyezésével kell biztosítani.
4. A Vasút utcában és a 87 sz. főúton is az új helyzetnek megfelelő közúti jelzőtáblákat kell elhelyezni.
5. Az 1)- 4) pontban meghatározott feladatok pontos kivitelezhetősége érdekében a szükséges beavatkozásokat tervdokumentációban rögzíteni kell, mely dokumentációt a Vas Megyei Kormányhivatal részére jóváhagyásra be kell nyújtani. Határidő: a határozat jogerőre emelkedését követő 30. nap.
6. A tervdokumentáció elkészítésének kötelezettje a vasút üzemeltető, a GySEV Zrt.

A jóváhagyott tervdokumentáció szerinti beavatkozások kötelezettjeit a Vas Megyei Kormányhivatal külön határozatban nevezi meg.

**2012. május 16-án** Kőszeg Város Önkormányzata a rendelkezésére álló határidőn belül fellebbezést nyújtott be az első fokon meghozott határozat ellen. Fellebbezésében azt kérte a másodfokon eljáró közlekedési hatóságtól (Nemzeti Közlekedési Hatóság, Központ), hogy vonja vissza az előírt, vonat által vezérelt fénySOROMPÓS biztosítási mód kiépítésének kötelezettségét, valamint a Vasút utcán, a vasúti átjáró irányába egyirányú forgalmi rend bevezetését biztosítsa.

**2012. június 20-án**, a másodfokú eljárás keretében újabb helyszíni bejárást tartottak az érdekelt felek az átjáró forgalombiztonsági felülvizsgálata céljából. A fellebbezést benyújtó fél (Kőszeg Város Önkormányzata) véleményét továbbra is fenntartotta, és azt nyilatkozta, hogy a közút a vasúti átjáróig önkormányzati tulajdon, illetve hogy az átjárónak sem kezelője, sem tulajdonosa.

**2012. július 30-án**, a másodfokú eljárás keretében jogerős határozat született: a határozat megváltoztatta az elsőfokú határozatot abban az értelemben, hogy az I., II., III. részt törölte, a IV. részt pedig úgy módosította, hogy „ A lezárás körülményeit a következők szerint határozom meg” szövegrész helyére az alábbi szövegrész kerül:

„A vasúti átjáró gyalogos és kerékpár átjáróra történő átalakítását a következők szerint jóváhagyom.”

Összefoglalva: a másodfokon hozott jogerős határozat alapján a vasúti átjáró jelenlegi állapotában való fenntartása nem elfogadható, ezért az átjárót a gépjármű forgalom elől le kell zárni, és át kell alakítani gyalogos és kerékpáros átjáróra, az átépítés részleteit az első fokú határozatban leírtak szerint helyben hagyta.

A Vb tapasztalatai szerint 2013. december 01-én az átjáró még mindig átjárható a közúti forgalom számára. A Vas Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége tájékoztatása szerint a 2012. november 26-án kelt, VA/UO/NS/B/289-27/2012. számú, az átalakítást engedélyező határozat az átalakítás határidejét 2013. április 30-ban határozta meg.

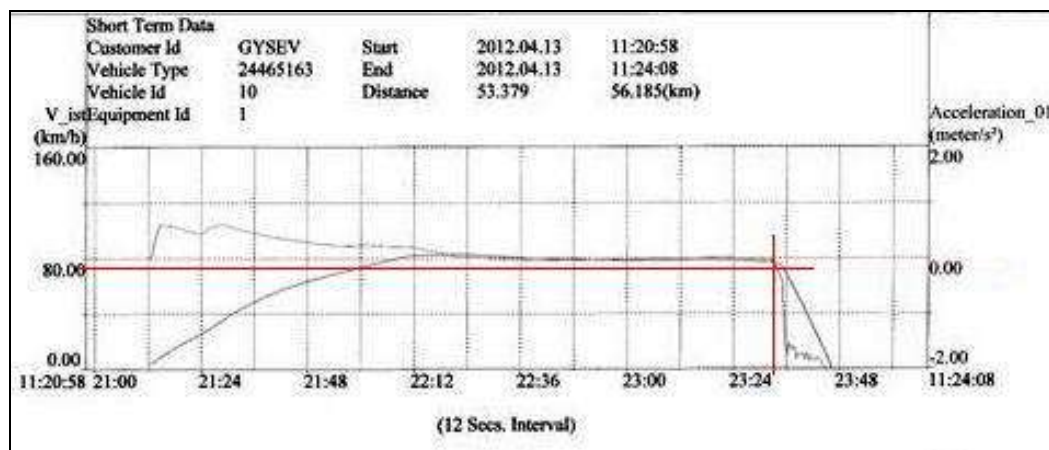
## 2 ELEMZÉS

### 2.1 A vonat haladása

A motorkocsi menetíró regisztrátum táblázatos adatmegjelenítése (1. táblázat) és menetdiagramja (8. ábra) és a regisztrátum adatainak a vonat Lukácsházáról indulva kb. 82-83 km/h-ig gyorsított (ez megfelel a pályára megengedett sebességnek, a regisztrátum mérési hibahatárán lévő érték), majd ezt követően kissé lassuló mozgással haladt kb. 1333 métert, ezt követően intenzív fékezésbe kezdett és kb. 163-165 méter megtétele után állt meg. Az ütközés helye és ideje az intenzív fékezés szakaszára tehető.

időpont	km/h	m/s <sup>2</sup>	megjegyzés
11:21:13.20	4.08	0.00	megindulás Lukácsházáról
:	:	:	:
11:22:13.20	82.21	0.2	
11:22:32.20	82.84	0.02	az elért legnagyobb sebesség
11:22:45.70	79.99	-0.05	
11:23:13.20	77.92	-0.03	
:	:	:	
11:23:33.30	77.00	-0.04	
11:23:35.20	77.00	-0.04	fékezés kezdete
11:23:35.90	73.62	-0.42	az ütközés valószínűsíthető helye
11:23:36.40	70.56	-1.44	
11:23:36.90	67.32	-1.77	
:	:	:	
11:23:46.60	0.0	-4.98	megállás helye

1. táblázat: A motorvonat menetíró regisztrátum



8. ábra: A motorvonat menetíró regisztrátum az ütközési ponttal

A menetíró berendezés és a valós idő között csúszás volt tapasztalható, a menetíró órája késett kb. 57 perccel a valós időhöz képest, amit a Vb a baleset bekövetkezésének bejelentett időpontjához viszonyított. Megállapítható a regisztrátum adataiból, hogy a járművezető az ütközés helyétől kb. 160 méterre működtette a kürtöt. Az adatokat figyelembe véve a jármű az ütközés pillanatában (és előtte releváns távolságon belül) a megengedett sebességet nem lépte túl, a jármű vezetője pedig az ütközést már nem tudta elkerülni.



## 2.2 A gépkocsi haladása

A gépjármű a település felől közelített az átjáróhoz. A település vége (Kőszeg vége) táblát elhagyva – a gépjármű vezető saját elmondása szerint – az elhelyezett 20 km/h sebességcsökkentő tábla hatására csökkentette sebességét, elnézett a vonat érkezési iránya, majd az ellenkező irány felé is, de az érkező vonatot nem látta. Már az átjáróban tartózkodott, amikor újra visszanézett a vonat érkezési irányába, és meglátta a vonatot.

A mozdonyvezető elmondása szerint a gépkocsi alacsony sebességgel haladt az átjáró felé, és ott megállás nélkül hajtott a sínekre, figyelmen kívül hagyva a STOP tábla kötelező érvényű megállási parancsát.

Az útátjáróba érve a személygépjármű vezetője a gázpedál lenyomásával próbálkozást tett az átjáró elhagyására, de jelentős gyorsulást már nem volt képes elérni.

A gépjármű vezetője jól ismerte az útvonalat, szinte mindennapos tevékenysége volt, hogy dolgozókat munkába, illetve onnan haza szállítson.

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

## 2.3 A láthatósági viszonyok

A Vb a helyszínen ellenőrizte a csökkentett rálátási háromszögeket, és azokat mind a négy esetben szabadon találta, továbbá a balesetben érintett esetben a teljes rálátási háromszög is szabad volt.

Tehát ha a gépkocsi a szabályoknak megfelelően megáll az útátjáró előtt, a kitűzött *Állj! elsőbbségadás kötelező (STOP)* táblánál, akkor a csökkentett rálátási háromszög már elegendő a vasúti pálya és a közeledő vonat biztonságos megfigyeléséhez. Mivel ebben az esetben a teljes rálátási háromszög is szabad volt, ezért a közeledő vonat már az átjáró megközelítése során is jól látható volt. Ebből adódik, hogy a gépkocsivezető vagy nem figyelte meg a vonatot, vagy figyelme nem volt elegendően tudatos, hogy a látómezejében lévő veszélyt észlelje. A balesetben részes vasúti jármű színe a vonalon jellemző zöld-sárgától eltérően kék-fehér-vörös volt, így ez sem lehetett a tájba olvadó, rosszul látható.

## 2.4 Jelzők, táblák

Az útátjárójelző a vonat érkezési irányából az útátjáró előtt 239 méter távolságra van kitűzve, de ez a jelző a következő, észak felé lévő, fénysorompóval biztosított átjáróra vonatkozik. A másik irányból útátjárójelzőt a Vb nem talált.

Az esemény szempontjából ennek a hiányosságnak nincs szerepe, mivel az útátjárójelzőhöz nem tartozik olyan kötelezően, vonatszemélyzet által elvégzendő cselekvés, amelynek hiánya közreható tényezőként megemlíthető lenne. A mozdonyvezetői figyelem az útátjárójelző hiánya ellenére is megvolt, bizonyítható módon az ütközés előtt „Figyelj!” jelzést adott működtetve a vontatójármű kürtjét.

A közút tekintetében a balesettel átellenes irányból, a főút felől 10 m-es hosszkorlátozást jelző tábla van kitűzve. A főút széle és a STOP tábla között azonban csak 9 m a távolság, így a korlátozásnak éppen megfelelő jármű a vasúti pálya megfigyelése és jármű közeledése miatt megállva forgalmi akadályt képez a főúton, megnövelve ezzel a közúti ütközéses balesetek bekövetkezésének valószínűségét.

## 2.5 Az útátjáró szükségessége

A balesetben érintett átjárótól északra egy másik, fénySOROMPÓVAL biztosított útátjáró található, mely a település főutcájához kapcsolódik.



9. ábra: Az autóbusz megálló

A balesetben érintett átjáró gyalogos forgalma jelentős, mivel a vasúti megállóhelyre tartó utasoknak - a településsel átellenes oldalon lévő peronra tartva - keresztezniük kell a vasúti pályát. A 87. sz. főúton található a menetrendszerinti autóbuszjáratok megállóhelye is, így ez is egy fontos meghatározó tényezője a vasutat átszelő jelentős gyalogos forgalomnak.

Az átjárón átvezető közút csak a település kis részének jelent kismértékű rövidítést a 87. sz. főút eléréséhez, de a vasúti, illetve az autóbusz megállóhely gyalogos elérése, megközelítése szempontjából elengedhetetlen fontosságú.

Fontos megjegyezni, hogy a Vb a helyszíni szemle során megállapította, hogy az átjárót keresztező út szélessége az átjáró előtt és után is 5,1- 5,1 méter széles, amely nem felel meg a hatályos útügyi műszaki előírásoknak, amely minimálisan 6 métert határoz meg.

Az útátjáró megszüntetése a gépkocsival Szombathely irányába közlekedők számára kismértékű kerülőutat jelent, de ez egy jogszabályi, műszaki előírásoknak nem megfelelő, alacsony biztonsági szintű átjáró megszüntését jelenti.

Az útátjáró megszüntetését követően Kőszegfalva település és a 87. sz. főút közötti közúti forgalom a települést átszelő Kőszegfalvi utcán bonyolítható le, amely a balesettől kb. 650 méterre északra, egy másik, magasabb biztosítási fokú keresztezésen vezet át a vasútvonalon (lásd 1.8.2).

### 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 vonat a számára megengedett sebességgel közlekedett, a csökkentett rálátási háromszög szabad volt.

#### 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 útátjáró nem biztosított, de a közelében (1 kilométeren belül) található biztosított átjáró is.

Az útátjárójelzők kitűzése nem felel meg az előírásoknak.

A megállóhely peronjának elhelyezése az utasokat arra kényszeríti, hogy a vasúti pályát keresszezzék egy alacsony biztonsági szintű, előírásoknak nem megfelelő átjárón.

### 4 BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők. Az útátjáró kialakítása a baleset idején nem felelt meg az előírtnak. A lefolytatott közigazgatási hatósági eljárás keretében az útátjáróban a gépjárműforgalmat megtiltották, ezért biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges.

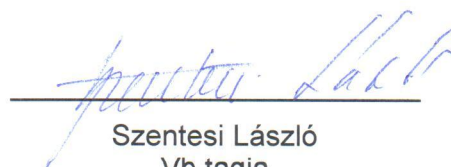
### 5 MEGTETT INTÉZKEDÉSEK

A Vas Megyei Kormányhivatal, Közlekedési Felügyelőség, Ütügyi Osztály az 1.18.2 fejezetben hivatkozott, átalakításra vonatkozó tervdokumentációt jóváhagyta. Az átalakítás jóváhagyására vonatkozó, VA/UO/NS/B/289-27/2012. sz. határozat ellen a törvényes határidőn belül fellebbezés nem érkezett, ezért az jogerőre emelkedett és végrehajtható.

Budapest, 2013. április „ „



Chikán Gábor  
Vb vezetője



Szentesi László  
Vb tagja