



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

**2012-412-5
VASÚTI BALESET**

**Mezőfalva és Rétszilas állomások között
2012. június 24.
34716**

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 üzembentartói 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. 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 – 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 zárójelentés-tervezetre észrevétel az érintettek részéről a törvényben biztosított 60 napos határidőn belül a Fejér Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége részéről érkezett, mely észrevételeket a Zárójelentés elkészítésekor a Vb figyelembe vette.

A 2013. június 11-én megtartott záró megbeszélésen a MÁV Zrt., a MÁV-TRAKCIÓ Zrt., a MÁV-START Zrt, valamint a Nemzeti Közlekedési Hatóság képviselői voltak jelen.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
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
MT	Minisztertanács
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset (jelentős)
Az eset jellege	baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2012. június 24.
Az eset helye	Mezőfalva és Rétszilas állomások között
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	regionális személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	2 -
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	Az ütközésben részes motorkocsi megrongálódott
Érintett vonat száma	34716
Üzembentartó	MÁV START Zrt.
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye

43 sz. vonal: Mezőfalva és Rétszilas állomások (1. ábra)



1. ábra: Az eset helye

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2012. június 24-én 18 óra 43 perckor (28 perccel az eset bekövetkezése után) jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti baleset vizsgálatára 2012. június 24-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Karosi Róbert	balesetvizsgáló
tagja	Kovács András	baleseti helyszínelő

Az eseményvizsgálat áttekintése

- A Vb az eset napján helyszíni szemlét tartott.
- Megvizsgálta az útátjáró kialakítását és a rálátás akadálymentességét.
- A Vb az általa szükségesnek vélt dokumentumokat (menetíró-regisztrátum, fejrovatos napló, Hibaelőjegyzési könyv, stb.) bekérte, azokat megkapta.
- A Vb a Zárójelentés-tervezetet elkészítette.

Az eset rövid áttekintése

2012. június 24-én 18 óra 15 perckor Mezőfalva és Rétszilas állomások között az AS156 jelű fénySOROMPÓVAL biztosított közút-vasút szintbeli kereszteződésben a 34716 sz. vonat összeütközött egy személygépkocsival.

Az eset következtében a gépkocsi vezetője és utasa a helyszínen életét veszítette. A vonaton tartózkodók közül senki sem sérült meg.

A vonatot továbbító motorkocsi az ütközés következtében szolgálatképtelenné vált.

Az eset következtében a 34716 sz. vonat Alap megállóhelytől Cece állomásig, a 34711 sz. vonat teljes útvonalán elmaradt, helyettük vonatpótló autóbuszok közlekedtek. A vasúti pálya 2012. június 25-én 2 óra 17 perckor szabadult fel.

A 34716 sz. vonat a menetrendben előírt sebességgel haladt.

A Vb véleménye szerint a személygépkocsi vezetője az útátjárón való áthaladást kellő körültekintés nélkül – a fényjelző készülék tilos jelzése ellenére – kezdte meg. Az áthaladást a vonat átjáróba való behaladása előtt nem tudta befejezni, s ez a járművek összeütközését eredményezte.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

A 34716 sz. vonat az eset napján 18 óra 06 perckor indult el Nagykarcsony megállóhelyről Rétszilas állomás irányába. Az indulást követően a motorkocsi vezetője a vonattal a menetrendben meghatározott 80 km/h sebességgel haladt. Alap megállóhely előtt - felkészülve a menetrend szerinti megállásra - a vonat már fékezni kezdett, amikor az AS156 jelű fénysorompóval biztosított közút-vasút szintbeli kereszteződésben a vonat haladási irányát tekintve jobbról egy személygépkocsi kis sebességgel behaladt az átjáróba.

A behaladó személygépkocsi a kereszteződést a 34716 sz. vonat odaérkezéséig nem hagyta el, emiatt 18 óra 13 perckor a menetirányt tekintve bal oldalával ütközött. A vonat a személygépkocsit a teljes megállásig maga előtt tolta.

A 34716 sz. vonat az ütközést követően a 156+98 hm szelvényben, az ütközés helyétől mintegy 90 méterre állt meg.

Az eset következtében a motorkocsi szolgálatképtelenné vált. A kikerített segélygép (478 334) a szolgálatképtelenné vált egységet Dunaújváros állomásra vontatta vissza.

A 34716 sz. vonat az eset napján Alap megállóhelytől Cece állomásig elmaradt.

1.2 Személyi sérülés

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

Az eset következtében a gépkocsi vezetője és a személygépkocsi jobb első ülésében helyet foglaló utasa az eset helyszínén életét veszítette.

1.3 Vasúti járművek sérülése

A 34716 sz. vonat motorkocsija megrongálódott, szolgálatképtelenné vált.



2. ábra: A motorkocsi és a személygépkocsi rongálódása az eset következtében

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az eset következtében az AS156 jelű sorompóberendezés egyik betápláló kábele megsérült. Az elszakadt kábelt az eset napján **21 óra 50 percre** pótolták.

A szétszóródó gépkocsironcsok megrongáltak egy, úrszelvényen kívül lévő térvilágítási oszlopot is.

1.5 Egyéb kár

Az esetben részes személygépkocsi súlyosan megrongálódott, totálkárossá vált.

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig nem hoztak a Vb tudomására.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 34716 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	35 év
Neme	férfi
Szakképesítése	mozdonyvezető
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2013. április
A szolgálatba lépés ideje	2012. 06. 24. 12 óra 38 perc

A mozdonyvezető a vonalra érvényes vonalismerettel rendelkezett.

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	34716
Vonat neve	regionális személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Motorkocsi pályaszáma	90 55 5429 294-6
Üzembentartó	MÁV-START Zrt.
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Vonathossz	28m
Elegytömeg	45 t
Előírt fékszázalék	41%
Tényleges fékszázalék	86%

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

A vasúti pálya az adott vasútvonalon egyvágányú, 48 kg/fm sínrendszerű.

A vonatoknak a vonalra engedélyezett sebessége 80 km/h. A vasúti pálya egyenes, az eset helyszínén vonalvezetése vízszintes. (2. ábra)

Az állomásközben a vonatforgalom közvetlen szabályozását Mezőfalva és Rétszilas állomások forgalmi szolgálattevői végzik.

A 156+10 sz. szelvényben lévő fénySOROMPÓVAL biztosított közút-vasút szintbeli kereszteződés lakott területen kívül található. A közút Alap települést Sárbogárdal köti össze, burkolata aszfalt. Az úton jellemzően helyi forgalom bonyolódik le. A fénySOROMPÓ-berendezés visszajelzési helye Rétszilas állomáson van.



3.ábra: A fénySOROMPÓ észlelhetősége

A keresztezés BODAN-elemekkel burkolt.

A fénySOROMPÓ-berendezés jelzési képe a közút mentén elhelyezett első sávós távolságjelző táblától folyamatosan megfigyelhető. (3. ábra)

1.9 Állomási adatok

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

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A 34716 sz. vonat motorkocsija TELOC típusú elektromechanikus, 120 km/h sebességhatárú sebességmérővel volt felszerelve. A berendezésbe 150 km/h mérés határú szalag volt befűzve, melyen a regisztrátumok kiértékelhetőek voltak.

A helyszínen megtartott óraegyeztetés során a Vb megállapította, hogy a járműre telepített óra a pontos időhöz képest kettő percet siet. Ezt a tényt a Vb az adatok kiértékelése során figyelembe vette.

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 32 °C fok volt.

Természetes, nappali fényviszonyok mellett a távbalátás nem volt korlátozott.

1.13 A túlélés lehetősége

A 34716 sz. vonaton az eset következtében senki sem sérült meg. A vasúti jármű ütközés során bekövetkezett sérülései sem a vonatszemélyzet, sem pedig az utasok testi épségét nem veszélyeztették.

A balesetben részes gépjármű vezetője és a mellette helyet foglaló utasa az ütközés következtében a gépjármű utasterébe szorult. Számukra a baleset túlélésének esélye kicsi volt, a túlélési tér teljesen összenyomódott, ezen felül az ütközés következtében a szervezetük olyan erejű oldalirányú erőhatásnak és intenzív lassulásnak volt kitéve, mely halálos sérülést eredményezett.



4. ábra: A személygépkocsi összeroncsolódott utasteré

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 szükségszerű.

1.16 Szabályok és szabályzatok

A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) következő bekezdései szabályozzák a közúthasználók számára a felsorompó nélküli, fénySOROMPÓVAL biztosított vasúti átjáróban követendő szabályokat:

„19. § (2) A fénySOROMPÓ a vasúti jármű közeledését és áthaladását két egymás mellett levő, felváltva villogó piros fénnel jelzi; egyébként a készülék villogó fehér fényt ad.

(...)

(6) A továbbhaladás tilalmát jelzi, ha

a) az - egyedül vagy felsorompóval együtt alkalmazott - fénySOROMPÓ villogó piros fényjelzést ad;

(...)

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,

(...)

e) a fénySOROMPÓ vagy a félsOROMPÓVAL kiegészített fénySOROMPÓ villogó fehér jelzést nem ad,

(...)"

A vasúti átjárók beláthatósága érdekében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról szóló 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet az alábbiakat mondja ki:

32. § (1) Vasúti átjáró mellett a külön jogszabályban meghatározott rálátási háromszög - lakott területen a csökkentett rálátási háromszög - területén az út és a vasút szintjétől számított 50 centiméternél magasabb építményt, egyéb létesítményt elhelyezni, 50 centiméternél magasabb fát, növényzetet ültetni, természeteni nem szabad.

Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet melléklete (Forgalomszabályozási műszaki szabályzat) a vasúti átjárók különleges forgalomszabályozásával kapcsolatosan az alábbi rendelkezéseket tartalmazza:

29. Vasúti átjárók különleges forgalomszabályozásai

29.4. Normál és széles nyomtávú országos, elővárosi és térségi vasúti pályahálózat részét képező vasúti pályán lévő, csak fénySOROMPÓVAL biztosított vasúti átjáró előtt, lakott területen kívüli szilárd burkolatú úton a „Sebességkorlátozás” jelzőtáblát kell elhelyezni, ha

a) a vasúti pálya 80 km/óránál nagyobb engedélyezett sebességű, vagy

b) az átjáró, a vasúti pálya észlelhetősége, illetve egyéb közlekedésbiztonsági indokok azt szükségessé teszik.

A sebességkorlátozás mértéke legfeljebb 40 km/óra. A sebességkorlátozó táblát az egysávos vasúti átjárót előjelző táblával (KRESZ 102. ábra, [lásd jobbra – a szerk.]) egy oszlopon kell kihelyezni.



102. ábra

A mozdonyvezető számára veszély esetén követendő eljárásra az E.2. sz. fékutasítás tartalmaz rendelkezéseket.

„5.2.15. Ha menet közben bármilyen rendkívüli esemény vagy veszély azt indokoltá teszi, illetve ha az valamilyen más okból szükséges, akkor az önműködő légfék fékezőszelepének fogantyúját késedelem nélkül „gyorsfék” állásba kell helyezni, és egyidejűleg a vészkapcsolót – ennek hiányában a vészféket – és a homokolót is működtetni kell.”

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 hasonló esemény nem történt.

2. ELEMZÉS

A vonat haladása

A Vb rendelkezésére álló információk alapján Rétszilas állomás forgalmi szolgálattevője **17 óra 51 perckor** adott menetengedélyt Mezőfalva állomás forgalmi szolgálattevője részére a 34716 sz. vonat indítására. A vonat **17 óra 56 perckor** indult el Mezőfalváról.

Az esetet megelőző utolsó menetrend szerinti megállása a vonatnak Nagykarácsony megállóhelyen volt. A 90 55 5429 294-6 pályaszámú motorkocsi menetíró regisztrátumának kiértékelése során a Vb megállapította, hogy a motorkocsi vezetője a Nagykarácsony megállóhelyről való elindulás (**18 óra 07 perc**) után a 34716 sz. vonatot az engedélyezett 80 km/h sebességre gyorsította, majd a Mezőfalva és Rétszilas állomások között a 146 és 148 sz. szelvények között érvényben lévő 60 km/h-es állandó lassúmenetnek megfelelően a vonat sebességét 60 km/h-ra csökkentette.

Mivel Alap megállóhely az eset helyétől mintegy 200 méter távolságra van, s ott a 34716 sz. vonat menetrend szerint megáll, ezért – felkészülve a megállásra – a mozdonyvezető már csökkenteni kezdte a vonat sebességét.

A mozdonyvezető elmondása szerint az útátjáró előtt kevesebb, mint 100 méterre észlelte, hogy a menet irányát tekintve jobb irányból egy személygépkocsi közelít a kereszteződésbe. Amikor észlelte, hogy a személygépkocsi nem áll meg, hanem behajt a szintbeli kereszteződésbe a mozdonyvezető gyorsfékekezést alkalmazott, de az ütközést elkerülni már nem tudta.

A regisztrátum kiértékelése során megállapítást nyert, hogy a 34716 sz. vonat sebessége az ütközés pillanatában mintegy 50-55 km/h volt.



5. ábra: Az eset helyszíne (Kép forrás: Google Earth)

A gépkocsi haladása

A személygépkocsi a 6223 sz. úton Sárbogárd irányából érkezett a közút-vasút szintbeli kereszteződéshez.

Az ütközés során a motorkocsi bal oldali ütközője a gépkocsi bal oldalát találta el. A személygépkocsi a motorkocsi alá szorult, s a vonat a teljes megállásig maga előtt tolt.

A láthatósági viszonyok

Az Alap község külterületén lévő Sárbogárd felé vezető úton lévő AS156 jelű fénySOROMPÓVAL biztosított szintbeli közút-vasút keresztezés beláthatóságát és a kihelyezett közúti jelzőtáblák észlelhetőségét a Vb az eset helyszínén megvizsgálta.

Az esetben részes gépjármű haladási irányát tekintve a 6223 sz. út és a vasút egymással mintegy 50 fokos szöget zár be.

A helyszíni szemle során a Vb megállapította, hogy az AS156 jelű fénySOROMPÓ jelzőberendezése már az átjáróra figyelmeztető első sávós táblától folyamatosan megfigyelhető.

A közút-vasút szintbeli kereszteződés előtt a közúthasználók felé mindkét irányból sebességkorlátozás tábla van kihelyezve, mely a szintbeli keresztezés megközelítését legfeljebb 40 km/h-ban határozza meg.

A rálátási háromszögek vizsgálata során a Vb megállapította, hogy a közút-vasút szintbeli kereszteződésben a csökkentett rálátási háromszögek - a növényzet szabadlátást korlátozó volta miatt – az eset időpontjában nem voltak biztosítva. A vasúti pálya beláthatósága a közeledő vonat irányába mintegy 150-200 méter volt.

Az eset körülményeit vizsgálva azonban a Vb arra a következtetésre jutott, hogy a csökkentett rálátási háromszög hiánya nem játszott szerepet az eset bekövetkezésében, mert a szintbeli kereszteződés felé közelítő vonat legfeljebb 50-100 méter távolságban volt abban a pillanatban, amikor a személygépkocsi behaladt a keresztezésbe, s ez a szakasz áttekinthető volt.



6. ábra: A szintbeli kereszteződés beláthatósága az eset napján és a növényzet ritkítása után

A Vb a helyszíni szemléje során megállapította, hogy a hivatkozott sebességkorlátozás tábla nem a 20/1984. (XII.21) KM rendelet mellékletében előírtak szerint volt elhelyezve (1.16. pont). A 2011-ben módosított rendelet rendelkezései szerint azt az egy sávós előjelző táblán kell elhelyezni, nem pedig a korábbi szabályok szerint, a három sávós előjelző táblán.

Az esetet követően a csökkentett rálátási háromszög biztosítása érdekében a növényzet ritkítását elvégezték. (6. ábra)

A fénySOROMPÓ berendezés

Az AS156 jelű fénySOROMPÓ-berendezés visszajelzési helye Rétság állomás forgalmi irodájában van. Az eset bekövetkezése után hat perccel, **18 óra 20 perckor** – a sorompóberendezés műszaki kialakításának megfelelően – a visszajelző készüléken zavarállapot jelentkezett, melyet a megállt vonat által okozott foglaltság, illetve a megrongálódott betápláló kábel idézett elő.

Az esetet megelőző utolsó zavarállapot az AS156 jelű sorompó-berendezésen 2012. június 20-án **18 óra 20 perckor** jelentkezett, melyet az 1080 és 1081 sz. számláló-felhasználással Rétszilas állomáson megszüntettek.

Az eset bekövetkezése után tartott számlálóegyeztetés során az AS156 jelű sorompó-berendezéshez tartozó számláló állása továbbra is 1081 volt, ami azt jelenti, hogy a fénysorompó-berendezés önműködő üzemébe a forgalmi személyzet részéről beavatkozás nem történt.

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 34716 sz. vonat a menetrendben előírt sebességgel haladt, a motorkocsi vezetője a Vb véleménye szerint mindent elkövetett az ütközés elkerülése érdekében.
- Az AS156 jelű fénysorompó-berendezés az eset idején üzemszerűen működött, jelzési képe már a közút mentén elhelyezett első sávos távolságjelző táblától folyamatosan megfigyelhető volt.
- A személygépkocsi vezetője nem kellő körültekintéssel kezdte meg az áthaladást, nem vette figyelembe a fénysorompó tilos jelzését, s a vonat odaérkezése előtt az áthaladást nem tudta befejezni, ami a járművek összeütközését eredményezte.

3.2 Az esetek bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb ilyen megállapítást nem tesz.

3.3 Az esetek bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő egyéb tényezők

Az eset idején a csökkentett rálátási háromszögek - a növényzet szabadlátást korlátozó volta miatt – nem voltak biztosítva.

A közút-vasút szintbeli kereszteződés előtt elhelyezett „Sebességkorlátozás” tábla nem a 20/1984. (XII.21) KM rendelet mellékletében előírtak szerint volt elhelyezve.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

Az infrastruktúra működtetője az esetet követően saját hatáskörében intézkedett a csökkentett rálátási háromszög szabaddá tételére, ezzel javítva az útátjáró biztonságát.

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetőek és a Vb nem talált olyan egyéb körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

4.1. Észrevételek, intézkedések

A Zárójelentés-tervezet kézhezvétele után a Fejér Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége a 3.3. pontban tett megállapításokra való tekintettel elvégezte a közút-vasút szintbeli kereszteződés soron kívüli közlekedésbiztonsági felülvizsgálatát.

A felülvizsgálat alapján határozatban kötelezték a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág Pécsi Területi Központját arra, hogy a keresztezésben a csökkentett rálátási háromszöget a növényzet visszavágásával ismételten biztosítsa.

Ezen túlmenően kötelezték a Magyar Közút Nzrt.-t, hogy a „Sebességkorlátozás” jelzőtáblát – az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984(XII.21.) KM rendelet „Forgalomszabályozási műszaki szabályzat” 29.4. b.) pontja szerint – a „Vasúti átjárót előjelző táblák” közül az egysávos előjelző tábla oszlopára helyezze át.

Budapest, 2013. június 11.

„



Kovács András

Vb tagja



Karosi Róbert

Vb vezetője