



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

**2012-538-5
vasúti baleset**

**Lukácsháza
2012. augusztus 7.**

39917 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, 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 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 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 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

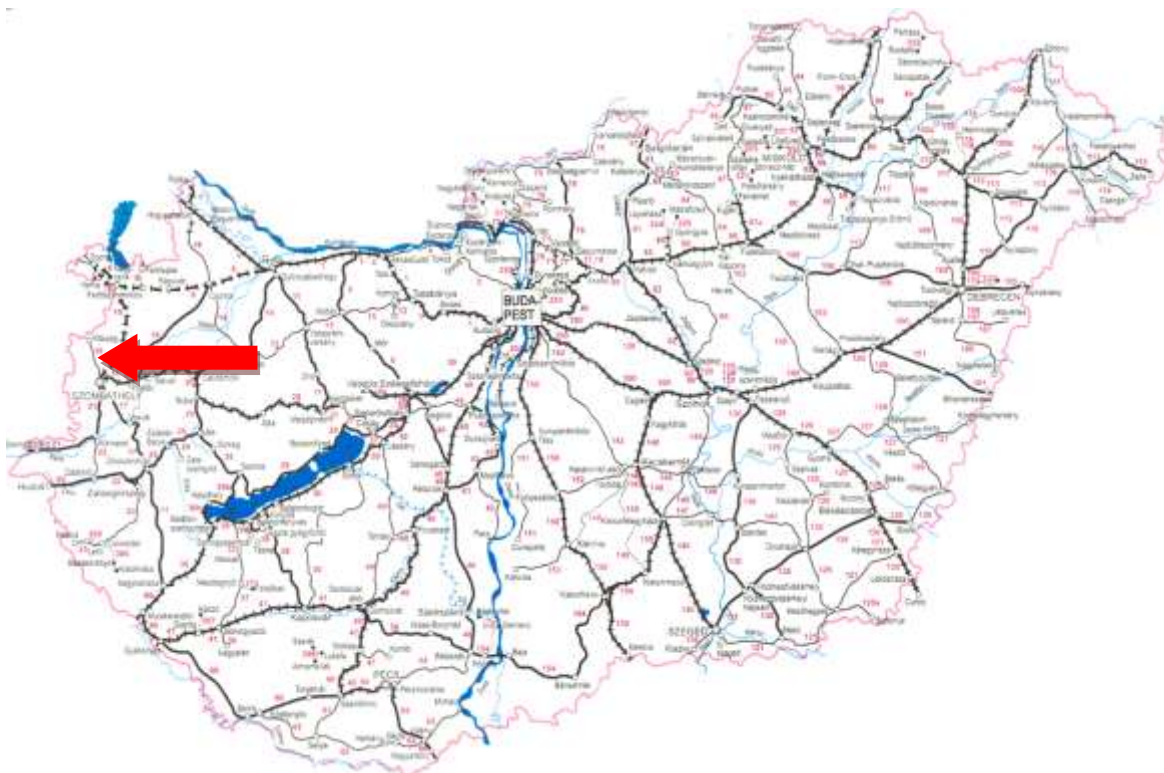
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

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

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset (jelentős)
Az eset jellege	baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2012. augusztus 7. 7 óra 40 perc
Az eset helye	Lukácsháza, 65. szelvény útátjáró
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	regionális személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	0/2
Pályahálózat működtető	GySEV Zrt.
Rongálódás mértéke	motorkocsi súlyosan sérült; vasúti infrastruktúra súlyosan sérült; közúti munkagép javíthatatlan
Érintett vonat száma	39917
Üzembentartó	GySEV 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 2012. augusztus 7-én 7 óra 58 perckor (a bekövetkezés után 18 perccel) jelentette a GySEV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2012. augusztus 7-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Chikán Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Sárközi Szilárd	meteorológus szakreferens
	Burda Pál	baleseti helyszínelő

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb 2012. augusztus 7-én helyszíni szemlét tartott. A vizsgálat során a Vb

- az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta,
- a menetíró regisztrátumot kiértékelte,
- információt kért a közúti jármű vezetőjétől.

Az eset rövid áttekintése

2012. augusztus 7-én egy Kőszegről Szombathelyre tartó személyszállító vonat Lukácsháza település területén lévő nem biztosított vasúti átjáróban földgyalival ütközött.

Az ütközés következtében a munkagép az út menti árokba borult, a leszakadt tolólapja miatt a vasúti jármű kisiklott, és a vasúti pálya is súlyosan megrongálódott.

A munkagép vezetője súlyosan, a vonat utasai közül egy fő szintén súlyosan, és egy fő könnyebben sérült.

A Vb az eseményt a munkagép vezetőjével kapcsolatban felmerült emberi tényezőre vezeti vissza.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

2012. augusztus 7-én 7 óra 40 perckor a Kőszegről Szombathelyre tartó 39917 sz., iker-motorkocsiból álló személyszállító vonat előtt a Lukácsháza település területén a 64+80 szelvényben lévő nem biztosított vasúti átjáróba hajtott egy közúti földgyalu, majd ott megállt úgy, hogy az elején lévő tolólap már benyúlt a vasúti pályára. A vezetője a vészhelyzetet felismerve megkísérelte a gépet hátramenetbe kapcsolni, de az úrszelvényt elhagyni nem tudta.

Az ütközés következtében a gép az út menti árokba borult, a leszakadt tolólapja a vasúti jármű alá került, amely kisiklott, és a kisiklás következtében a vasúti pálya is súlyosan megrongálódott.

A munkagép vezetője súlyosan, a vonat utasai közül egy fő, aki az ütközés következtében elesett szintén súlyosan, és a jegyvizsgáló könnyebben sérült.



3. ábra: a kisiklott személyvonat

1.2 Személyi sérülés

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

1.3 Vasúti járművek sérülése

Az iker-motorkocsi első egységének alváz alatti berendezései súlyosan megsérültek, motorja kiszakadt.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az útátjáró közelében a vasúti pálya kb. 70 m hosszban járhatatlanná vált, betonajlak, talpfák kettészakadtak.

1.5 Egyéb kár

A munkagép javíthatatlan lett (4. ábra).

Az esemény miatt a vasúti pálya 30 óra 20 percen át volt a forgalomból kizárva, 43 vonat helyett vonatpótló autóbusz közlekedett.



4. ábra: a munkagép roncsa

1.6 Az érintett személyek adatai

1.6.1 A vonat mozdonyvezetője

Kora	38 év
Neme	férfi
Mozdonyvezetői vizsgát tett	2009-ben
Orvosi alkalmassági érvényessége	2013. májusig
Vonalismeret	érvényes
Típusismeret	érvényes

1.6.2 A munkagép vezetője

Kora	50 év
Neme	férfi
Vezetői engedély kategóriái	B, nehézgépkézeli
Orvosi alkalmassági érvényessége	érvényes

A gépkocsivezető – elmondása szerint – az esemény előtt napi rendszerességgel járt ezzel a munkagéppel az útátjárón keresztül.

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	39917
Vonat neve	személyvonat
Mozdony pályaszáma	9555 2446 515-5 9555 1446 515-7
Üzembentartó	GySEV Zrt.
Vonathossz	51 m
Elegytömeg	100 t
Előírt fékszázalék	54%
Tényleges fékszázalék	160%

1.8 Az infrastruktúra leírása

1.8.1 Vasúti pálya

A vasúti pályát 2011. október 1-én vette át a MÁV Zrt-től a GySEV Zrt., aki ez időponttól ott a vasúti pályahálózat működtetője.

A baleset helyszínén a vasúti pálya egyenes. A vágány 48 kg/fm sínekből áll zúzottkő ágyazatban fekvő talpfákon, és szórványosan betonraljon. A pályasebesség 80 km/h, az érintett szakaszon sebességkorlátozás nincs.

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

Az útátjárójelzők az átjárótól 310 és 366 méterre vannak kitűzve.

1.8.2 Út

Az útátjárón Lukácsháza település egyik mellékútja vezet keresztül, mely a vasúti pályával párhuzamos főútból ágazik ki. A mellékút csekély forgalmú zsákutca, forgalmát az utca végén lévő temetőbe irányuló forgalom teszi ki.

Az út vonalvezetése egyenes, a keresztezés a vasúti pályával merőleges. A rajta megengedett sebesség 50 km/h. Burkolata újszerű aszfalt, csak az útátjáróban aprószemű zúzottkő.

A csökkentett rálátási háromszögek mind a négy esetben szabadok.



5. ábra: az útburkolat

Az átjáróhoz vezető út torkolata előtt a munkagép haladási iránya felől „Útirány előjelző tábla” van kitűzve, melyen „Sorompó nélküli vasúti átjáró” tábla van, kiegészítve a veszélyes hely távolságát jelző táblával. (6. ábra)

Az átjáróhoz ellenkező irányból érkeve „Sorompó nélküli vasúti átjáró” tábla és „Sebességkorlátozás (20 km/h)” tábla van kitűzve.



6. ábra előjelző tábla

1.9 Állomási adatok

Az állomások kialakítása az eseményben nem játszott szerepet.

1.10 Vasúti jármű adatrögzítői

A motorvonat két darab egyvezetőállásos motorkocsiból áll, adatrögzítő mindkettőn található. Az első (és az ütközésben kisiklott jármű) a 9555 2446 515-5, a második egység a 9555 1446 515-7.

A két regisztrátum adatait a következő táblázat mutatja.

9555 2446 515-5							
Idő	Távolság	Sebesség	Gyorsulás	Kürt	Éberségi	EVM ki	EVM
7:33:47	56,731	4,1	0,0				
7:35:47	58,693	81,4	0,0				
7:36:18	59,099	0,0	-1,9				
7:37:37	60,051	88,2	0,1				
7:39:00	61,614	0,0	-2,3				
7:39:23	61,614	4,1	0,0				
7:39:39	61,713	34,9	0,4				
7:40:16	62,173	55,2	0,4				
7:40:37	62,570	77,6	0,3				
7:40:42	62,672	79,2	0,1	I			
7:40:45	62,751	79,2	0,1				
7:40:46	62,757	79,2	0,1	I			
7:40:47	62,779	79,2	0,1				
7:40:47	62,790	79,2	0,1	I			
7:40:48	62,801	79,2	0,1				
7:40:48	62,806	79,2	0,1	I			
7:40:48	62,815	79,2	0,1	I			N
7:40:49	62,830	79,2	0,1		K		N
7:40:51	62,862	79,2	0,1		K		N
7:40:51	62,865	75,5	-0,2		K	M	N
7:40:51	62,867	75,5	-0,2			M	N
7:40:52	62,886	72,0	-1,6			M	N
7:40:52	62,894	68,9	-1,2	I		M	N
7:40:54	62,924	62,9	-1,2	I		M	N
7:40:56	62,965	54,1	-0,8	I		M	N
7:40:57	62,972	51,0	-1,3	I		M	N
7:40:58	62,983	47,8	-1,3	I		M	N
7:40:59	62,995	45,0	-0,8	I		M	N
7:40:59	62,996	39,3	-2,9	I		M	N
7:40:59	62,996	32,0	-20,2	I		M	N
7:40:59	62,996	24,6	-20,6	I		M	N

9555 1446 515-7			
Idő	Távolság	Sebesség	Gyorsulás
7:33:56	59,171	4,0	0,0
7:35:56	61,160	82,5	0,0
7:36:27	61,572	0,0	-5,9
7:37:46	62,544	89,3	0,1
7:39:09	64,124	0,0	-3,1
7:39:32	64,124	4,1	0,0
7:39:48	64,219	34,6	0,5
7:40:25	64,677	54,8	0,4
7:40:46	65,090	78,6	0,3
7:41:00	65,391	80,3	0,1
7:41:00	65,403	76,6	-0,2
7:41:01	65,415	73,4	-1,4
7:41:01	65,427	70,3	-1,5
7:41:03	65,450	64,3	-1,3
7:41:05	65,493	52,2	-1,2
7:41:06	65,503	49,2	-1,2
7:41:07	65,511	46,2	-1,2
7:41:08	65,520	43,2	-1,2
7:41:08	65,527	40,1	-1,2
7:41:09	65,534	37,1	-1,2
7:41:10	65,540	34,1	-1,3
7:41:10	65,545	31,0	-1,3
7:41:11	65,547	28,6	-1,3
7:41:11	65,547	22,1	-9,1
7:41:11	65,547	15,1	-19,5
7:41:11	65,547	8,2	-19,2
7:41:11	65,547	0,0	-22,7

7:40:59	62,997	17,3	-20,2	I		M	N
7:41:00	63,000	12,9	-2,3	I		M	N
7:41:01	63,001	9,6	-1,2	I		M	N
7:41:01	63,002	6,4	-1,6	I		M	N
7:41:02	63,002	4,0	-1,7	I		M	N
7:41:02	63,002	0,0	-5,6	I		M	N

1.11 Kommunikációs eszközök

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

1.12 Meteorológiai adatok

A baleset időpontjában eseménytelen volt az időjárás: az égen felszakadozó felhőzet, a léghőmérséklet 20°C, a párateltség 60% körül alakult, s gyenge volt a légmozgás.

A balesetet megelőző éjszaka viszont markáns hidegfront vonult át, amely csapadék nélkül ugyan, de 35°C-os forróságot váltott fel 15°C-os lehűléssel és erős légnyomás-emelkedéssel (ez utóbbi lecsengése még a baleset idején is tartott).

A Nap a baleset időpontjában a helyszínen K-i irányból (86°-ról), 19° magasról süttött. Nem állapítható meg, hogy a szakadozott felhőzet a balesetkor épp takarta-e vagy sem.

1.13 A túlélés lehetősége

A balesetben életveszélyes sérülés nem alakult ki, de az esemény jellegénél fogva életveszélyes helyzetben volt a munkagép vezetője.

Az ilyen eseményeknél nem gyakori következmény, de ez esetben súlyosan megsérült a vonaton, a vezetőállás mögötti előtérben tartózkodó egyik utas, aki az ütközés után elesett, és könnyebben megsérült az ugyanott tartózkodó jegyvizsgáló is.

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.§ 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 A vasúti átjáró útburkolata

Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984 (XII.21.) KM rendelet az útátjáró útburkolatáról rendelkezik.

9.§ (5) A vasúti átjáróban az úttest nem lehet keskenyebb és annak burkolata nem lehet rosszabb minőségű és állapotú, mint az átjáró előtti és utáni útszakaszon.

1.16.3 Az útátjárójelző kitűzése

Az F.1. sz. Jelzési Utasítás 5.2.1.1 pontja szerint a vasúti pálya mentén az útátjárójelzőt az útátjáró előtt a km/h-ban mért pályasebesség számértéke ötszörösének megfelelő, méterben mért távolságban kell (5V).

1.17 Kiegészítő adatok

A munkagép vezetőjének elmondása szerint a géppel észak felé tartott a főútvonalon, onnan jobbra fordulva kanyarodott rá a vasúti pályán átvezető mellékútra. A gép jellegéből adódóan ezt csak nagyon alacsony, kb. 5 km/h sebességgel tehetta meg.

A vasúti átjárónál megállt, de a gép első tolólapja ekkor már a vasúti úrszelvényben volt. Felismerve a vészhelyzetet, hátramenetbe kapcsolt, de nem tudta elhagyni a veszélyzónát.

1.18 Korábbi hasonló esemény

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

2 ELEMZÉS

2.1 A vonat haladása

A vonaton két regisztráló berendezés volt (1.10), melyek adatai együttesen is elemezhetők. A regisztrátumokat egymás mellé téve órájuk 9 másodperc eltérést mutat: ezt figyelembe véve a megállások, az elért legnagyobb sebességek, gyorsulás-előjelváltások időpontja összhangban van.

Az elért legnagyobb sebességek és megtett utak tekintetében a két berendezés kis mértékben eltér, a táblázat sorrendben az első és második motorkocsi adatait tartalmazza, valamint az eltérést:

	Út	Legnagyobb sebesség
	<i>m</i>	<i>km/h</i>
Kőszeg-Kőszegfalva	2368-2401 (1,4%)	81,4-82,5 (1,4%)
Kőszegfalva-Lukácsháza	2514-2552 (1,5%)	88,2-89,3 (1,3%)
Lukácsháza-baleseti megállás	1389-1423 (2,4%)	79,2-80,3 (1,4%)

A két berendezés 1,4% körüli eltérése, pontatlansága következetes, a kiemelt nagyobb eltérést a balesetkori sérülések, illetve az első jármű megállás előtti kisiklása, kerekek megcsúszása is befolyásolhatta.

A balesetet megelőző indulás (Lukácsháza mh.) után a vonat 1 km úthosszon felgyorsult 79-80 km/h sebességre. Ezután a motorkocsi 3,6 másodperces hosszú kúrthangot adott, majd megközelítőleg másodpercenként további három, 1,0-0,5-1,0 másodperces kúrthang következett. Eközben a mozdonyvezető működtette a féket is, amely következtében intenzív, vészfékezésre utaló fékhatás keletkezett. A fékhatás megjelenését követő másodperctől egy folyamatos, megállásig tartó kúrthang következett, ami utal a vészgomb – vezetőállás szemléje alapján is igazolható – kezelésére.

A fékhatás úthossza 138-144 méter volt (a megállás előtti feltehetően kerékmegcsúszásból eredő mérési hiba okoz ekkora eltérést a két regisztráló berendezés között).

Azt is figyelembe véve, hogy a helyszíni mérés alapján a jármű az útátjáró után 120 méterrel állt meg, az eseménykori mozgás így állítható össze:

- az útátjáró előtt 215 méterrel a mozdonyvezető Figyelj! jelzést adott;
- az ütközés előtt 6 másodperccel (-129 m) három rövidebb kúrthang következett, miután a mozdonyvezető észlelte az útátjáró felé tartó munkagépet;
- az ütközés előtt 1 másodperccel, 20 méterrel kialakult a fékhatás, amelyhez – tekintettel a fékberendezés működési idejére – a mozdonyvezetőnek kb. 3 másodperccel korábban, az ütközés előtt 85 méterrel kellett észlelnie a vészhelyzetet (ez egybeesik az előző sor harmadik kúrthangjával);
- az ütközés 72-73 km/h sebességgel következett be.

2.2 A munkagép haladása

A munkagép – annak kialakításából is következően – alacsony sebességgel haladt rá a vasúti pályára, miközben figyelmet elvonó körülményre a vezetője nem hivatkozott.

A géppel azonban úgy állt meg, hogy annak eleje (tolólapja) a vágányon volt. Erre azonban a vasúti pálya megfigyeléséhez nem lett volna szükség, annak ellenére sem, hogy a vezetőfülke ezen a gépen a szokásos közúti járművekhez képest hátrébb volt.

Abból, hogy kísérletet tett a vasúti úrszelvény hátramenetben való elhagyására, következik, hogy a közeledő vonatot a vezető észlelte.

2.3 A láthatósági viszonyok

Az útátjáróban a teljes rálátási háromszög három irányban volt szabad – köztük a balesetben részes is. Azonban a nem szabad eset is érintett annyiban, hogy a balesetet szenvedett jármű vezetőjének ellentétes irányú vonatra számítva abba az irányba is el kell néznie.

Ugyanakkor bár a teljes rálátási háromszög esetében az útra meghatározott megállási látótávolság az irányadó, a konkrét munkagép ezt a sebességet bizonyosan nem használhatta ki, ezért ha az átjáró az előírásoknak nem is felel meg, a lassú munkagép vezetője a – közút felé – kisebb rálátási háromszögben is biztonságosan megfigyelheti a vasúti pályát.

A Vb helyszíni szemle során külön ellenőrizte, hogy a vasúti pálya akkor is biztonságosan belátható, ha a megfigyelés nem egy szokásos közúti járműről történik, ahol a vezető a jármű elején foglal helyet, hanem a balesetben érintett gép esetében is, ahol a vezetőhöz képest előrébb van a jármű eleje, azaz veszélyes pontja.

A napsütés magassága, iránya (86 fok felől) nem befolyásolhatta a láthatóságot, akkor sem, ha felhőzet nem takarta a napot.

2.4 Egyéb észrevételek

2.4.1 Jelzők, táblák

A vasúti pályán az útátjárójelzők kitűzési távolsága (310-366 méter) nem felel meg a vonatkozó előírásnak, amely a 80 km/h pályasebesség miatt 400 m távolságot kíván (1.16.3).

Az úton a főút-mellékút torkolattól az átjáró 20 méterre van, így a sávos előjelző táblák kitűzésére a főút felől nincs lehetőség, ebben az esetben elegendő az útirány előjelző táblán elhelyezni a veszélyt jelző táblát. A helyszíni kitéblázás (1.8.2) ennek megfelelő.

A temető felől sávos előjelző táblák nincsenek kitűzve, de mivel a „Vasúti átjáró kezdete” tábla 100 méterről folyamatosan látható, ezért az nem is kötelező.

2.4.2 Útburkolat

Az út maga aszfaltburkolatú, de útátjáróban az út burkolata aprószemű zúzottkő. Ez nem felel meg annak az előírásnak, hogy az útátjáróban az út burkolata nem lehet rosszabb minőségű, mint a rávezető aszfaltúté (1.16.2).

Ezen állapot a 2013. január 1-én tartott utólagos szemléig nem változott meg.

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.

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 vasúti pályán az úttájrójelzők kitűzési távolsága nem felel meg a vonatkozó előírásnak.

Az úttájróban az út burkolata rosszabb minőségű, mint a rávezető aszfaltúté.

4 BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, a Vb azonban az útburkolat minőségére tekintettel biztonsági ajánlást ad ki.

BA2012-538-5-01: *A vizsgálat során megállapítást nyert, hogy a Kőszeg és Szombathely állomások között a 64+80 sz. szelvényben lévő, műszakilag nem biztosított úttájróban az útburkolat minősége rosszabb minőségű, mint a rávezető aszfaltúté, így az úttájró nem felel meg a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet 9.§ (5) pontjában foglaltaknak.*

A Közlekedésbiztonsági Szervezet javasolja a Vas Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének, hogy vizsgálja meg az átjáró kialakítását, és szükség esetén kötelezze az érintetteket a jogszabályban meghatározott állapot biztosítására.

Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén a Vb véleménye szerint megfelelő módon biztosítható a vasúti átjárón történő biztonságos áthaladás, és a jogszabálynak való megfelelés.

5 Megtett intézkedések

A Vas Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége Ütügyi Osztály írásos tájékoztatásban az alábbiak szerint reagált a számukra megküldött zárójelentés-tervezetre (biztonsági ajánlásra):

A zárójelentés-tervezetet áttanulmányozták, megállapításaival kapcsolatban észrevételt tenni nem kívántak, azokkal teljes mértékben egyetértenek.

A zárójelentés-tervezetben megfogalmazott biztonsági ajánlás alapján a szükséges hatósági eljárást lefolytatják.

Budapest, 2013. április „ „



Chikán Gábor
Vb vezetője



Sárközi Szilárd
Vb tagja



Burda Pál
Vb tagja