



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

**2016-0808-5
VASÚTI BALESET**

Babócsa és Barcs állomások között

**8902 sz. vonat
2016. július 25.**

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 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. 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 infrastruktúrakapacitás 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, valamint 2016. szeptember 1-étől a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII. 29.) 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.

JELLEN ZÁRÓJELENTÉS

Alapjául a Vb által készített és az észrevételek megtétele céljából – jogszabályban meghatározott – érintettek számára megküldött zárójelentés-tervezet szolgált. A tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ vezetője értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

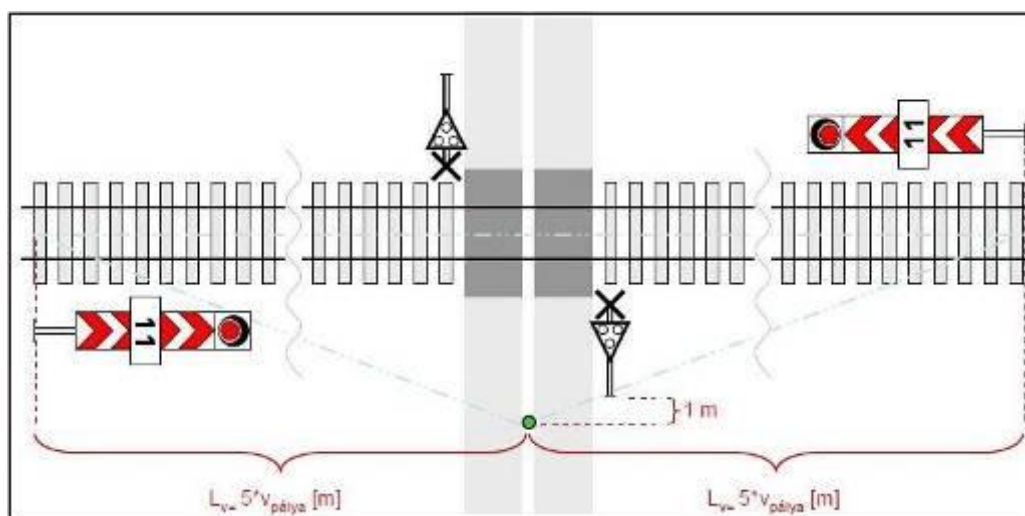
A zárójelentéshez az érintettek észrevételt nem tettek.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
ERA	European Railway Agency (Európai Vasúti Ügynökség)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
GySEV Zrt.	Győr-Sopron-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-START Zrt.	MÁV-START Vasúti Személyszállító Zártkörűen Működő Részvénytársaság
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zrt.
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
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).

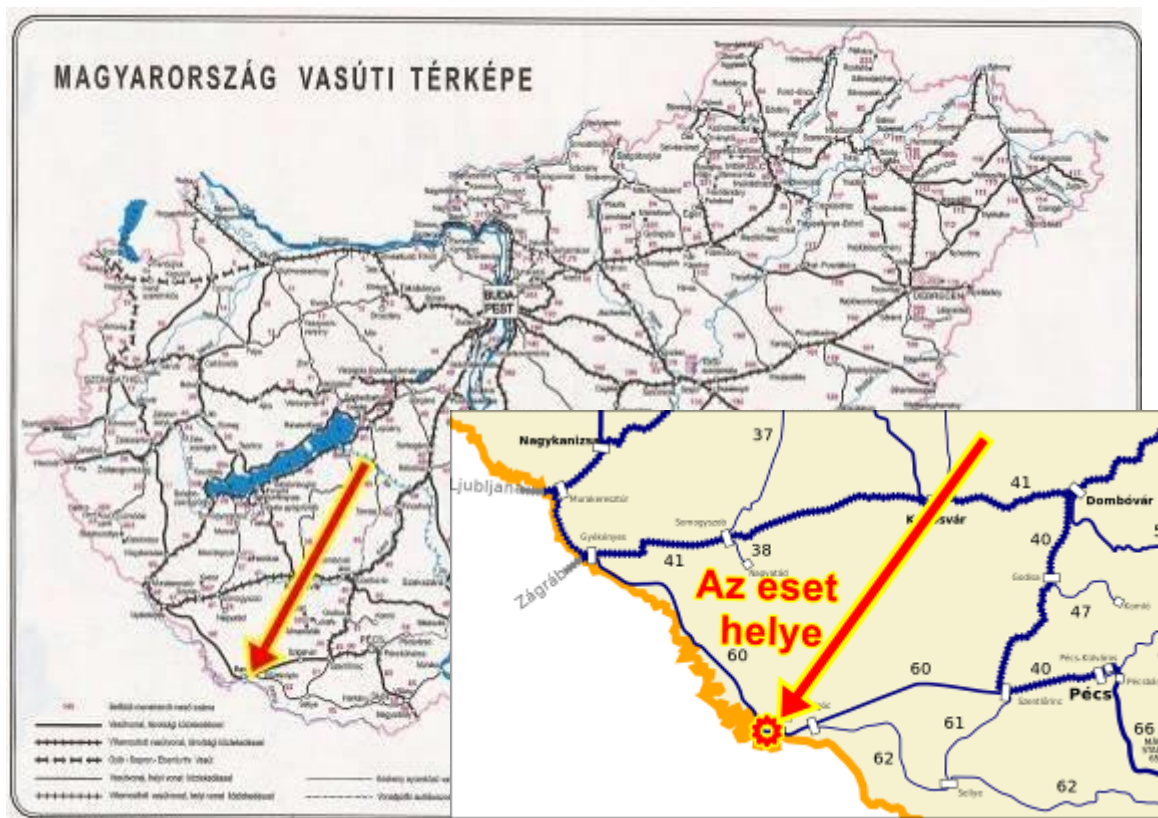


AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset
Az eset jellege	Baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2016. július 25. 12 óra 24 perc
Az eset helye	60. sz. vasútvonal, Babócsa és Barcs állomások között
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	Távolsági személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	1/0
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	A vonatot továbbító mozdony és a vonat egyik kocsija kismértékben megrongálódott.
Érintett vonat száma	8902
A menetvonal tulajdonosa	MÁV-START Zrt.
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye

60. sz. vasútvonal - AS695 jelű, fényzorompóval biztosított közút-vasút szintbeli keresztezés Babócsa és Barcs állomások között.



1. ábra: Az eset helye

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2016. július 25-én 12 óra 40 perckor (16 perccel az eset bekövetkezése után) jelentette a MÁV Zrt rendkívüli helyzetek irányítója.

Az esemény az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) adatbázisába HU-5137 szám alatt került felvételre.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ vezetője a vasúti baleset vizsgálatára 2016. július 25-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Karosi Róbert	balesetvizsgáló
tagja	Demjén Péter	balesetvizsgáló
tagja	Kovács József	balesetvizsgáló

Karosi Róbert kormánytisztviselői jogviszonya a vizsgálat ideje alatt megszűnt, helyére a KBSZ vezetője a vizsgálat vezetőjének Demjén Pétert jelölte ki.

Az eseményvizsgálat áttekintése

- A Vb az esetet követően azonnali helyszíni szemlét tartott.
- A helyszínen megvizsgálta az eseményben érintett közút-vasút szintbeli kereszteződés kialakítását, és azzal kapcsolatban azonnali biztonsági ajánlást adott ki.
- A Vb bekérte az általa szükségesnek vélt dokumentumokat a pályahálózat működtető, és a vonatot továbbító vállalkozó vasúti társaságoktól (menetíró-regisztrátum, menetigazolvány, vonatterhelési kimutatás, sorompóberendezés működésével kapcsolatos dokumentáció, stb.).
- A Vb kiértékelte a Barcs-Metál Kft által üzemeltetett térfigyelő kamera felvételét az eset bekövetkezéséről.

Az eset rövid áttekintése

2016. július 25-én 12 óra 24 perckor a Babócsa és Barcs állomások között lévő AS695 jelű fénySOROMPÓVAL biztosított közút-vasút szintbeli kereszteződésben a 8902 sz. vonat összeütközött egy nyergesvontatóval.

Az eset következtében a gépjármű vezetője a helyszínen elhunyt, a mozdonyvezető és egy utas könnyű sérüléseket szenvedtek. Az ütközést követően a közúti jármű kigyulladt, a vonatot továbbító mozdony és a személyvonat egyik kocsija megrongálódott.

A 8902 sz. vonat részlegesen elmaradt, négy további vonat utasait vonatpótló autóbuszokkal szállították el.

A Vb megállapításai szerint az eset bekövetkezése emberi tényezőre vezethető vissza. A vonatkozó közúti közlekedési szabályok betartásával a hasonló esetek bekövetkezése megelőzhető.

A helyszíni szemle során megállapítást nyert, hogy az átjáróba a Táncsics Mihály út felől behajtó járműveknek nincs elsőbbségük az ipartelepek felől érkező forgalommal szemben. Ennek következtében az átjáróban rendszeresen közlekedő pótkocsis, félpótkocsis járműszerelvények az elsőbbségadási kötelezettségük teljesítése közben a vasúti síneken rekedhetnek. Emiatt a KBSZ azonnali biztonsági ajánlást adott ki, melynek következtében a Somogy Megyei Kormányhivatal határozatában kötelezte Barcs város önkormányzatát a közút-vasút szintbeli keresztezés és a hozzá tartozó közlekedés csomópont forgalmi rendjének a felülvizsgálatára.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

A 8902 sz. vonat az eset napján a menetrendben meghirdetett időben, **12 óra 11 perckor** indult el Babócsa állomásról Barcs állomás irányába.

A Barcs állomás bejárati jelzője előtt lévő AS695 jelű, fénsorompóval biztosított közút-vasút szintbeli kereszteződésben – a haladási irányt tekintve – jobbról egy nyergesvontató a vonat érkezésekor az átjáróba hajtott, melynek következtében a 8902 sz. vonat mozdonya nekiütközött a közúti járműnek. A járműszerelvényt a mozdony a vasúti pályáról jobbra kilökte, majd az ütközés helyétől mintegy 110 méterre állt meg. Az ütközés következtében a nyergesvontató kigyulladt, a tűz átterjedt a vonat utolsó kocsijának külső részére is.



2. ábra: Az eset helye (Kép: Google Earth)

1.2 Személyi sérülés

Az ütközés következtében a nyergesvontató vezetője olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy a helyszínen életét veszítette.

A 8902 sz. vonat mozdonyvezetője az eset következtében könnyű sérüléseket szenvedett.

A vonaton tartózkodók közül egy személy könnyű sérüléseket szenvedett. A vonaton az eset idején 23 utas tartózkodott.

1.3 Vasúti járművek sérülése

Az eset következtében a vonatot továbbító mozdony szolgálatképtelenné vált.



3. ábra: A megsérült vontatójármű az eset helyszínén

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az eset következtében a fénySOROMPÓ berendezés megrongálódott, annak „d”-jelű árboCÁT a kamion kidöntötte.

A pályavasúttól kapott tájékoztatás szerint a helyreállítás költsége 1 023 189 forint volt.

1.5 Egyéb kár

Az esetben részes közúti jármű súlyosan rongálódott.

A vasúti pálya felszabadulásáig a közlekedő vonatok utasait (négy vonat) vonatpótló autóbuszokkal bonyolították le.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A vonat mozdonyvezetője

Vonatszám	8902
Kora	45 év
Neme	férfi
Szakképesítése	mozdonyvezető
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	érvényes

A mozdonyvezető a vonalra érvényes vonalismerettel rendelkezett. A munkáltató az előírt pihenőidőt szolgálata előtt biztosította.

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	8902
Vonat neve	Regionális személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Mozdony pályaszáma	92 55 0418 122-1

Üzembentartó	MÁV-START Zrt
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Vonathossz	88 m
Elegytömeg	188 t
Előírt fékszázalék	70%
Tényleges fékszázalék	107%

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

A vasútvonalra engedélyezett legnagyobb sebesség az eset helyszínén 80 km/h, de az eset napján a 614+00 és a 713+00 sz. szelvények között 60 km/h-s lassúmenet volt érvényben, mely magában foglalta az eset helyszínét (695+05 sz. szelvény) is.

A vasúti pálya az adott vonalszakaszon egyvágányú, nem villamosított, Barcs állomás irányában 0,3 ezrelékes emelkedőben van. A vonalon állomástávolságú közlekedési rend van érvényben, jelfeladás nincs kiépítve. A fény sorompó jelzővel nincs függésben, annak jelzési képéről a mozdonyvezető nem kap közvetlen visszajelzést.

Az AS695 jelű, fény sorompóval biztosított közút-vasút szintbeli keresztezés Barcs területén, egy ipartelepekhez vezető út és a 60 sz. vasútvonal keresztezésében van.

A közút a vasúti pályát közel 90°-ban keresztezi. A közút-vasút szintbeli keresztezés burkolata BODAN-elemes, felülete ép. Az odavezető közút szélessége a keresztezés előtt 6 méter, de az átjáróban ennél több BODAN-elem van lerakva, melyek együttes szélessége 8,4 méter

A vasúti pályára a csökkentett rálátási háromszög biztosítva volt. A mozdonyvezető figyelmét a szintbeli keresztezés előtt megfelelő távolságban kitűzött útátjárójelző hívja fel az útátjáróra, amelynek elhelyezése a vasúti előírásoknak megfelelő.

A fény sorompó-berendezés hagyományos optikákkal van felszerelve, a fényjelzőkészülékek a kereszteződés mindkét oldalán meg vannak ismételve a közút bal oldalán is. A sorompóberendezés visszajelzési helye Barcs állomás I. sz. váltóállító központja.

Az AS695 jelű fény sorompóval biztosított útátjáróba telepített sorompóberendezés az eset bekövetkeztekor üzemszerűen működött. A sorompóberendezés működési zavarára utaló körülmény a berendezés visszajelzési helyén nem volt fellelhető, az esetet közvetlenül megelőző időszakban a sorompóberendezés működéséhez kapcsolható rendkívüli – számlált – kezelés nem volt. A közeledő vonat hatására a sorompóberendezés működésbe lépett, a fényjelző-berendezés a közút felé villogó piros fényt adott.

1.9 Állomási adatok

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

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A 8902 sz vonatot továbbító vontatójármű TELOC RT 12 típusú adatrögzítő berendezéssel volt felszerelve. A berendezés az eset időpontjában jól működött. A berendezés által rögzített adatokat a Vb a vizsgálat során figyelembe vette.

A mozdonyon továbbá **MozdonyFedélzeti Berendezés** is üzemelt, melyek adatai kinyerhetők és kiértékelhetők voltak.

1.11 Kommunikációs eszközök

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

1.12 Meteorológiai adatok

Az időjárás a baleset időpontjában felhős, borult volt. A levegő hőmérséklete 26°C volt. Természetes, nappali fényviszonyok mellett a távbalátás nem volt korlátozott.

1.13 A túlélés lehetősége

Az eset kapcsán a vonat mozdonyvezetője, valamint a 8902 sz. vonaton tartózkodó személyek közül egy utas szenvedett könnyű sérülést.



4.ábra: A keletkezett tűz nyoma a vonat utolsó személykocsiján

A balesetben részes gépjárműben tartózkodó és az eset kapcsán életét veszítő gépkocsivezető az ütközés következtében fellépett intenzív oldalirányú erőhatások, valamint a keletkezett tűz következtében olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy az esetet követően a helyszínen életét veszítette.

Az eset bekövetkezését követően a mentők, a tűzoltóság, illetve a rendőrség értesítése rendben megtörtént.

1.14 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során megvizsgálta az esetben érintett közút-vasút szintbeli kereszteződés, illetve a kereszteződésben elhelyezett táblák és jelzőberendezések állapotát.

A szemle során megállapítást nyert, hogy az útjáróban a vasúti pályára az előírt csökkentett rálátás biztosított.

A gépjármű haladási irányából a szintbeli keresztezésre figyelmeztető egysávos távolságjelző tábla el volt helyezve, az tiszta, felismerhető volt.



5. ábra: A szintbeli keresztezés a gépjármű haladási irányából

Az AS695 jelű fénysorompó-berendezés jelzőoszlopa kellő távolságból észlelhető, az azon lévő jelzési kép működő fényjelzőkészülék esetén egyértelműen megfigyelhető.

Az útátjáró kialakításával kapcsolatosan a helyszíni szemle során a Vb megállapította, hogy az átjáróba a Táncsics Mihály út felől behajtó járműveknek nincs elsőbbségük az ipartelepek felől érkező forgalommal szemben, így nem teljesül a 20/1984. (XII.21.) KM rendelet 9.§ (6) bekezdése. Az átjáróban rendszeresen közlekednek pótkocsis, félpótkocsis járműszerelvények, melyek elsőbbségadási kötelezettségük teljesítése közben a vasúti síneken rekedhetnek.

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

A vasúti átjáróban való közlekedés szabályait a közúthasználók részére az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) szabályozza:

„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,
(...)
- c) a teljes sorompót kiegészítő fényjelző berendezés, illetőleg a fényesorompó vagy félsorompóval kiegészített fényesorompó villogó piros jelzést ad."

A 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről 9.§ (6) bekezdése:

„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 fényesorompóval 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.”

1.17 Kiegészítő adatok

A Vb a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem kíván ismertetni.

1.18 Korábbi hasonló esemény

Az eset helyszínén bekövetkezett hasonló balesetet a KBSZ korábban nem vizsgált.

Mivel azonban a magyarországi vasúti pályahálózaton évente több alkalommal is előfordul közút-vasút szintbeli kereszteződésben bekövetkező – halálessel járó – gépjármű elütéses eset, így azokat – tekintettel azok közlekedésbiztonsági kockázatára - a KBSZ kiemelt figyelemmel kíséri és vizsgálja.

2. ELEMZÉS

2.1. A 8902 sz. vonat közlekedése

A 8902 sz. vonat menetíró regisztrátumának kiértékelése során a Vb megállapította, hogy a mozdony vezetője a Babócsa állomásról való indulást követően a vonatra engedélyezett sebességnek megfelelően szabályozta a sebességet.

A 8902 sz. vonat az esetet közvetlenül megelőző időben mintegy 60-62 km/h sebességgel közlekedett, ami nem volt nagyobb, mint a részére megengedett sebesség. (Lásd: 1.1 pont)

A mozdonyvezető az útátjáró előtt mintegy 50 méterrel észlelte, hogy a menetirányát tekintve jobbról egy nyergesvontató közelít a kereszteződés felé, és azelőtt nem áll meg. A veszélyhelyzetet észlelve a mozdonyvezető gyorsfékezést alkalmazott. A rögzített adatok szerint a gyorsfékezés megkezdésekor a vonat mintegy 33-35 méterre volt az átjárótól. (A vontatójármű mozdonyfedélzeti berendezése által rögzített GPS-adatok alapján.)

A gyorsfékezés ellenére az ütközés már nem volt elkerülhető. Az ütközés pillanatában a vonat sebessége 58-60 km/h volt.

Az ütközést követően a vonat 143-146 méter fékúton állt meg.

A megállás helye, a fékút hossza együttesen megerősítik a vasúti vontatójármű vezetőjének állítását az esetet megelőző vészhelyzet észlelésére és az ütközés elkerülése, illetve következményeinek csökkentése érdekében tett cselekedeteire vonatkozóan.

2.2. A gépkocsi haladása

Az esetben érintett közúti gépjármű a Barcshoz tartozó iparterületek irányából közelítette meg a közút-vasút szintbeli kereszteződést. A nyergesvontató érkezési irányából tekintve a közút egy közel derékszögű balos kanyart követően derékszögben keresztezi a vasúti pályát.

A Vb helyszíni szemléje során megállapította, hogy a szintbeli keresztezésre figyelmet felhívó jelzőtáblák tiszták, épek és kellő távolságból észlelhetőek.

A fényjelző készülék jelzési képe már az útra való bekanyarodást megelőzően, az előjelző-táblát megelőzően folyamatosan látható.

2.3. Az esetről készült videófelvétel

Az eset vizsgálata során a Vb felhasználta a közút-vasút szintbeli keresztezés közvetlen közelében lévő egyik vállalkozás telephelyén felszerelt ipari kamera által készített videófelvételt is.

A rögzített felvételt a helyszínen a Somogy Megyei Rendőrfőkapitányság is megkapta, akik a felvételt az interneten, egy videómegosztó-portálon is nyilvánosságra hozták. (<https://youtu.be/cJqJWykaGmU>)



6. ábra: Az eset a rögzített videófelvételen

A felvételből megállapítható, hogy az esetben részes közúti jármű vezetője nem észlelte a – menetirányát tekintve – mögüle érkező személyvonatot, s azt sem tudatosult benne, hogy a fényoszorompó jelzőkészüléke villogó piros jelzéssel megtiltja részére a vasúti átjáróba való behajtást.

2.4. Az útátjáró kialakítása

Az eset helyszínén lévő közút-vasút szintbeli keresztezés fényoszorompóval van biztosítva. A fényoszorompó-berendezésre a közúthasználók figyelmét mindkét irányból közúti jelzőtáblák hívják fel. A keresztezés kialakítása miatt a sávos előjelző táblák közül csak az egysávos tábla elhelyezésére volt mód. A fényoszorompóval biztosított szintbeli kereszteződésre a közúthasználók figyelmét útirány előjelző táblán hívják fel. (1.14)



7. ábra: Rálátás a vasúti pályára

A csökkentett rálátási háromszög az érkező vonat irányába biztosítva volt.

A közút-vasút szintbeli kereszteződés burkolata BODAN-elemes. A közút szélessége az átjáróban 8,4 méter.

A helyszíni szemle során megállapítást nyert, hogy az átjáróba a Táncsics Mihály út felől behajtó járműveknek nincs elsőbbségük az ipartelepek felől érkező forgalommal szemben. Ennek következtében az átjáróban rendszeresen közlekedő pótkocsis, félpótkocsis járműszerelvények az elsőbbségadási kötelezettségük teljesítése közben a vasúti síneken rekedhetnek.

2.5. A fénySOROMPÓ-berendezés működése

Az eset idején a fénySOROMPÓ-berendezés jól működött.

Az esetet közvetlenül megelőzően az AS695 jelű sorompóhoz kapcsolódó külső beavatkozás – számlált kezelés – nem volt. (Utolsó számlált kezelés időpontja 2016. június 21. – Oka: túltartózkodás)

A sorompó-berendezés fényjelző-készülékének optikája kellő fényerővel világított ahhoz, hogy a közút-vasút szintbeli kereszteződés felé közeledő jármű vezetője annak jelzését észlelni tudja.

2.6. Az eset elkerülhetősége

A mozdonyvezető részéről a vészhelyzet észlelését megelőzően sem cselekvési sem pedig észlelési késedelem nem állt fenn, míg a gépkocsivezető részéről, aki számára a kereszteződés nem volt ismeretlen, észlelési késedelem alakulhatott ki.

Az adott forgalmi helyzetben a baleset elkerülésére a Vb álláspontja szerint kizárólag a tehergépkocsi vezetőjének lett volna lehetősége. A tehergépkocsi vezetőjének cselekvési képességét korlátozhatta az eset időpontjában meglévő enyhe alkoholos befolyásoltsága is, melynek tényét az igazságügyi boncolás során elvégzett vér etil-alkohol koncentráció vizsgálat tárta fel.

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 videófelvevételek elemzése és értékelése alapján a következőket állapította meg:

- A nyergesvontató vezetője a vasúti átjárón való áthajtást annak ellenére kezdték meg, hogy a fényosorompó jelzőberendezése tilos jelzést adott.
- A nyergesvontató a vasúti úrszelvénybe került, s azt a vonat odaérkezéséig elhagyni nem tudta, ami összeütközésüket eredményezte.
- Az érintett vonat nem lépte túl a menetrendben előírt sebességet, a vonat mozdonyvezetőjének a Vb véleménye szerint nem volt esélye az ütközés elkerülésére.

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 egyéb tényezők

Az útátjáró kialakítása az eset idején nem felelt meg a 20/1984. (XII.21.) KM rendelet 9.§ (6) bekezdésében előírtaknak, melynek következtében előállhat olyan forgalmi helyzet, amikor - az átjáróban rendszeresen közlekedő - pótkocsis, félpótkocsis járműszerelvények a vasúti síneken rekedhetnek.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A Vb-nek az esetet követő helyszíni szemléjén tett megállapításaira alapozva a KBSZ 2016. július 26-án az alábbi azonnali biztonsági ajánlást adta ki.

BA2016-0808-5-01A: A helyszíni szemle során a Vb megállapította, hogy az átjáróba a Táncsics Mihály út felől behajtó járműveknek nincs elsőbbségük az ipartelepek felől érkező forgalommal szemben, így nem teljesül a 20/1984. (XII.21.) KM rendelet 9.§ (6) bekezdése. Az átjáróban rendszeresen közlekednek pótkocsis, félpótkocsis járműszelvények, melyek elsőbbségadási kötelezettségük teljesítése közben a vasúti síneken rekedhetnek.

A KBSZ javasolja a Somogy Megyei Kormányhivatal Útügyi Osztályának, hogy vizsgálja meg a 60 sz. vasútvonalon, Barcs és Babócsa állomások között lévő AS695 jelű útátjáró, és környezetének forgalomtechnikai kialakítását, és tegye meg a szükséges intézkedéseket a közúti – vasúti kereszteződés minél biztonságosabb kialakításának biztosítására.


Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén a Vb véleménye szerint az átjáró forgalma biztonságosabbá tehető.

4.1 A Kormányhivatal által tett intézkedések


A Somogy Megyei Kormányhivatal SO/UO/0099/02/2017 sz. alatt, 2017. március 27-én kiadott Határozatában kötelezte a Barcs város önkormányzatát az AS695 jelű fényrompónál lévő 68301 sz. országos közút forgalmi rendjének a felülvizsgálatára.

Az eljárás keretén belül Barcs Város Önkormányzata a vasúti átjáró forgalmi rendjének átalakítására több alternatívát is kidolgozott, melyek keretében a meglévő utak pályaszélességeit is módosítani kell. Az önkormányzat elképzelései szerint megváltozott forgalmi helyzethez illeszkedő közlekedési táblák kihelyezését 2017 évben, a meglévő utak szükség szerinti korrekcióját a 2018-as költségvetési évben valósítják meg.

Budapest, 2017. szeptember 26.



Demjén Péter
A Vb vezetője



Kovács József
A Vb tagja