

NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2016-1105-5 VASÚTI BALESET

Nagydorog és Vajta állomások között

**8305 sz. vonat
2016. október 5.**

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.

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 vezetője értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

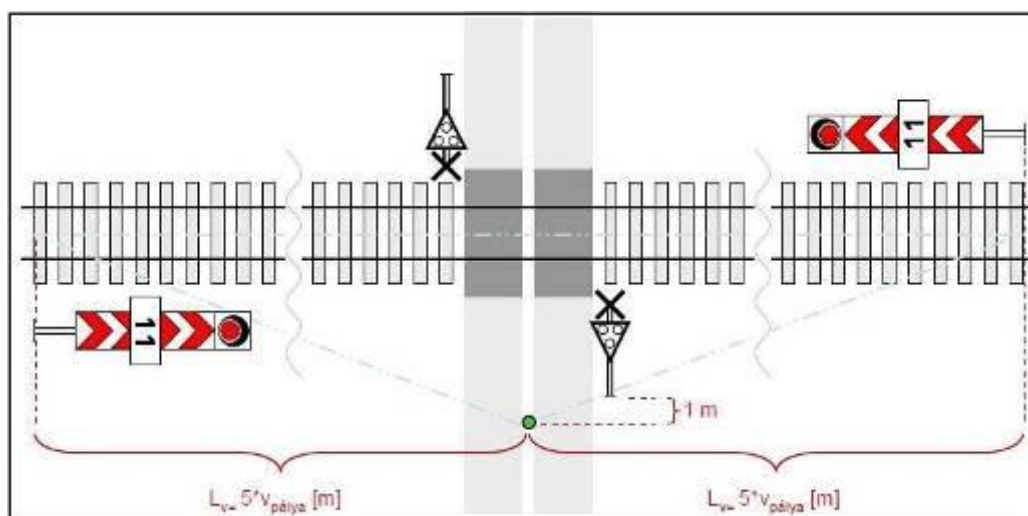
A megküldött zárójelentés-tervezethez az érintettek észrevételt nem tettek.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

ERA	European Railway Agency (Európai Vasúti Ügynökség)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
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. október 5. 14 óra 30 perc
Az eset helye	46 sz. vasútvonal, Nagydorog és Vajta állomások között
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	Távolsági személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	0/0
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	A motorkocsi kisiklott, kismértékben megromgálódott.
Érintett vonat száma	8305
A menetvonal tulajdonosa	MÁV-START Zrt.
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye

46 sz. vasútvonal – A 172+34 sz. szelvényben lévő nem biztosított közút-vasút szintbeli keresztezés Nagydorog és Vajta állomások között.



1. ábra: Az eset helye

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2016 október 5-én 14 óra 47 perckor (17 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. október 5-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Karosi Róbert	balesetvizsgáló
tagjai	Rózsa János	balesetvizsgáló

Karosi Róbert kormánytisztviselői jogviszonya a vizsgálat ideje alatt megszűnt, helyette a vizsgálat vezetőjének Rózsa Jánost, a Vb tagjának Demjén Pétert jelölte ki a KBSZ vezetője.

Az eseményvizsgálat áttekintése

- A Vb az esetet követően azonnali helyszíni szemlét tartott.
- A helyszínen megvizsgálta az eseményben érintett közút-vasút szintbeli kereszteződés láthatóságát;
- A Vb bekérte az általa szükségesnek vélt dokumentumokat (motorvonat menetíró-regisztrátum, Mozdony Fedélzeti Berendezés másodperces adatai, vonatszemélyzet dokumentumai stb.);
- A Vb a kért információkat megkapta, s azokat a zárójelentés-tervezet elkészítése során felhasználta.

Az eset rövid áttekintése

2016. október 5-én 14 óra 30 perckor a Nagydorog és Vajta állomások között lévő, műszakilag nem biztosított közút-vasút szintbeli kereszteződésben a 8305 sz. vonat elgázolt több szarvasmarhát.

Az eset következtében a motorvonat egy forgóvázal kisklott. Az elgázolt állatok közül 14 a helyszínen elpusztult, két további állatot kényszervágásra kellett vinni.

Az eset következtében a 8305 sz. vonat részlegesen elmaradt, négy további vonat utasait vonatpótló autóbuszokkal szállították el.

A vizsgálat megállapításai szerint az eset azért következett be, mert a nagylétszámú csorda áthajtását nem kellő körültekintéssel kezdték meg, a hajtást a vonat odaérkezéséig nem tudták befejezni.

Tekintettel arra, hogy a KBSZ a 2013. december 23.-án Győr és Öttevény állomások között bekövetkezett baleset (útátjáróban történt elakadt gépjármű elütés) vizsgálatára adott ki biztonsági ajánlást a közút-vasút szintbeli keresztezésekben kialakult veszélyhelyzetek kezelése érdekében, ezért az állatok vasút pályán való áthajtására vonatkozó szabályok módosítása érdekében a KBSZ újabb biztonsági ajánlást ad ki, de korábbi ajánlását megerősíti.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

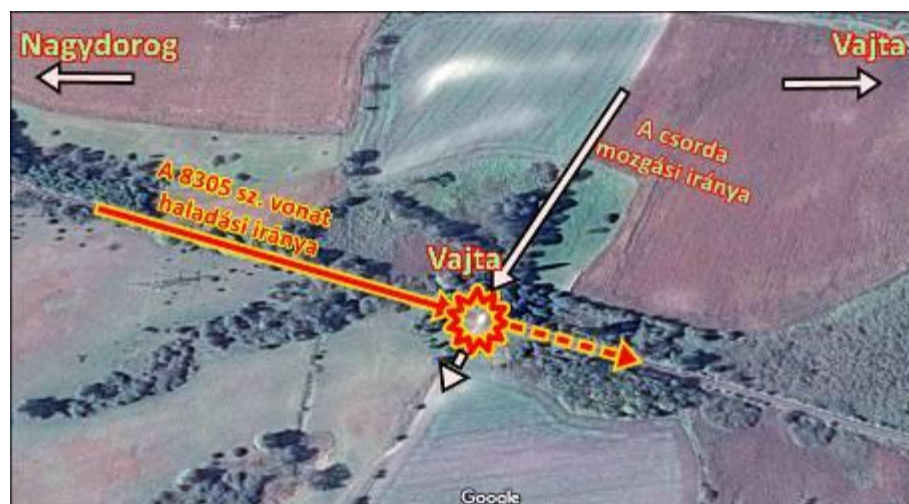
1.1 Az események lefolyása

A 8305 sz. vonat az eset napján a menetrendben meghirdetett időben, **14 óra 27 perckor** indult el Nagydorog állomásról Vajta állomás irányába. A vonat sebessége az indulás után mintegy 100 km/h sebességig emelkedett.

Bikács község térségében, a 172+34 sz. szelvényben lévő nem biztosított közútvasút szintbeli kereszteződéshez közeledve a mozdony vezetője arra lett figyelmes, hogy az átjárón egy mezőgazdasági vontató egy élőállatokkal rakott pótkocsit vontatva áthalad, s a járműszerelvényt több szarvasmarha is követi.

A vonat odaérkezéséig a jármű a vasúti átjárót elhagyta, azonban az állatcsorda nem, a 8305 sz. vonat a csordába hajtott, s több állatot elgázolt.

Az ütközés következtében a 8305 sz. vonat egy forgóvázal kisklott.



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

1.2 Személyi sérülés

Az eset következtében személyi sérülés nem történt.

1.3 Vasúti járművek sérülése

Az eset következtében a vonatot továbbító motorkocsi szolgálatképtelenné vált.



2. ábra: A kisklott motorvonat az eset helyszínén

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az eset következtében - a siklást követően - az érintett vasúti pálya megrongálódott.

1.5 Egyéb kár

A baleset miatt az utasokat a helyreállításig vonatpótló autóbuszokkal szállították el, kettő személyvonat teljesen, egy részlegesen elmaradt, további négy összesen 170 percet késett.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A vonat mozdonyvezetője

Kora	49 év
Neme	férfi
Szakképesítése	mozdonyvezető
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2018. március

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

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	8305
Vonat neve	Távolsági személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Motorkocsi pályaszáma	95 55 1416 024-6
Üzembentartó	MÁV-START Zrt
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Vonathossz	46 m
Elegytömeg	92 t
Előírt fékszázalék	70%
Tényleges fékszázalék	91%

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

A vasútvonalra engedélyezett legnagyobb sebesség az eset helyszínén 100 km/h. Az általános fékúttávolság 1000 méter.

A vasúti pálya az adott vonalszakaszon egyvágányú.

A vonalon állomástávolságú közlekedési rend van érvényben. A szintbeli keresztezés előtt lévő figyelmeztető jel (útátjárójelző) elhelyezése az előírásoknak megfelelő.

A 172+34 sz. szelvényben lévő nem biztosított közút-vasút szintbeli keresztezés Bikács község területén, egy külterületi földút és a 46 sz. vasútvonal keresztezésében van.

A közút-vasút szintbeli keresztezés burkolata BODAN-elemes, felülete ép. A keresztezés szélessége: 6 méter.

A szintbeli keresztezés az közút felől „Vasúti átjáró kezdete”, illetve „Állj! Elsőbbségadás kötelező!”-jelzőtáblával van fedezve. Az útátjáróhoz vezető földút állapota rossz, egyenetlen.

1.9 Állomási adatok

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

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A 8305 sz vonatot továbbító motorvonat Deuta KWR6 típusú adatrögzítővel van felszerelve.

Az eset vizsgálata során a Vb felhasználta a motorkocsi mozdonyfedélzeti-berendezése által rögzített másodperces adatokat is.

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 11°C volt.

Természetes, nappali fényviszonyok mellett a távolbalátás nem volt korlátozott.

Az eset jellege miatt a napsütés iránya és intenzitása az eset bekövetkezésében nem játszott szerepet.

1.13 A túlélés lehetősége

A balesetben részes motorvonat az állatokkal való ütközést követően kisiklott. Az eset kapcsán a vonaton tartózkodók közül senki sem sérült meg.



3. ábra: Az eset helyszíne (panorámafotó)

Az eset bekövetkezését követően a tűzoltóság, illetve a rendőrség értesítése időben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet.

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 átjáróban a vasúti pályára az előírt csökkentett rálátás - a dús növényzet következtében - nem volt biztosítva. (A vasúti pályára a rálátás az előírt 500 méter helyett mintegy 350-400 méter volt.)



4. ábra: Rálátás az átjáróra a vonat érkezési irányába

Az átjáróhoz hozzávezető földút állapota elhasználódott, egyenetlen, az átjáróban lebonyolódó közúti forgalom minimális.

A keresztezésben a „Vasúti átjáró kezdete”-jelzőtábla „Állj! Elsőbbségadás kötelező!”-jelzőtáblával van kiegészítve.

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 az állatok hajtói részére az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) szabályozza:

*„62. § (1) Állatot szorosan az úttest szélén kell hajtani, illetőleg vezetni; ha azonban ez a forgalmat lényegesen akadályozná, az állattal a leállósávra, illetőleg az útpadkára kell le-
húzódni.*

(2) Az úton állatot olyan személy hajthat, illetőleg vezethet, aki az állatot irányítani képes és meg tudja akadályozni azt, hogy az állat a személy és vagyonbiztonságot veszélyeztesse. Az állatok csoportos hajtásához annyi hajtó szükséges, amennyi e feltételek teljesítéséhez elegendő. Az állatot hajtónak, illetőleg vezetőnek - ha a lakott területen kívüli út úttestjén vagy leállósávján tartózkodik - éjszaka és korlátozott látási viszonyok esetén fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie.

(3) Vasúti átjárón állatokat csak kisebb - legfeljebb 10 állatból álló - csoportokban szabad áthajtani.

*(4) Éjszaka és korlátozott látási viszonyok között az állat, illetőleg állatcsoport bal oldalán előre fehér vagy sárga fényt, hátra piros vagy sárga fényt adó, a járművek vezetői által kel-
lő távolságból észlelhető lámpát kell vinni.”*

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 esetről a Vb-nek nincs tudomása.

A KBSZ a vasúti átjárókban kialakult veszélyhelyzetek (pl. járműelakadás, stb.) gyors, hatékony kezelése érdekében a 2013. december 23-án Győr és Öttevény állomások között bekövetkezett esemény vizsgálatára során tett megállapításaira alapozva biztonsági adott ki ajánlást.

BA2013-1118-5-01:

„Útátjáróban történő gépkocsi-elakadás vagy más vészhelyzet esetén nincs biztos módja annak, hogy az érintettek a segélykérésben egyértelműen azonosítsák az útátjárót.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet javasolja a közlekedésért felelős miniszternek, hogy a vasúti átjárók közötti jelzéseire vonatkozó jogszabályokban írja elő az útátjáró azonosításának és a segélykérés módjának az útátjárónál való megjelenítését.”

A kiadott ajánlás megvalósításával a most vizsgált esemény háttérében álló forgalmi helyzet (nagy létszámú állatcsoport áthajtása a vasúti pályán) is kezelhető lenne.

2. ELEMZÉS

2.1. A 8305 sz. vonat közlekedése

A 8305 sz. vonat vontatójarmúve menetíró regisztrátumának kiértékelése során a Vb megállapította, hogy a mozdony vezetője a Nagydorog állomásról való indulást követően a vonatra engedélyezett sebességnek megfelelően szabályozta a vonat sebességét.

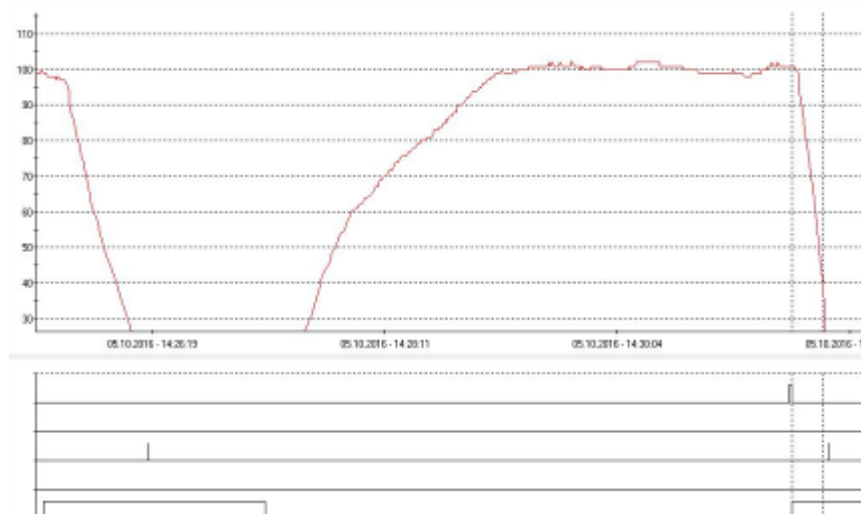
8305 SZ											
VPE: 2015/67769/1											
1	2	3	4	5	6	7	8	9			
0.0	Baja	o					13	12			
1.9	Baja-Dunapart elágazás	*	3					15	100		
8.6	Pörboly	^o	*	6	13	21		21	100		
7.0	Alsónyék mh.			6		27		27			
1.8	Bátaszék	o	*	3		30		34			
10.9	Decs	^o		9		43		44	80		
4.0	Ócsény mh.			4		48		48	80		
4.2	Szekszárd	o	*	6		54		57			
3.8	Szekszárd-Palánk mh.			4	14	01	14	01			
4.0	Tolna-Mözs	o	*	4		05		06			
4.2	Fácánkert mh.			3		09		10			
8.1	Tengelic mh.			7		17		17	100		
11.9	Nagydorog	^o	*	8		25		26	100		
11.4	Vajta	^o	*	8		34		35			
7.1	Cece	o	*	5		40		41			
5.0	Rétság	o	*	4				45			
9.4	Sárbogárd	*		9	14	54					

Menettartam: 1 ó. 42 p. 103.3 km

5. ábra: A 8305 sz. vonat menetrendje

Az elindulás után a 8305 sz. vonat mintegy 100-102 km/h sebességre gyorsult fel.

A 8305 sz. vonat ezzel, a mintegy 100 km/h sebességgel haladt, amikor a motorkocsi vezetője észlelte, hogy a 172+34 sz. szelvényben lévő nem biztosított közút-vasút keresztezésbe – a vonat haladási irányát tekintve balról – egy mezőgazdasági vontató hajtott be, mely egy élőállatokkal rakott pótkocsit vontatott maga után. A járműszerelvényt egy mintegy 40 szürkemarhából álló csorda is követte. A veszélyes helyzetet észlelve a mozdonyvezető gyorsfékezést kezdeményezett, azonban az átjáró előtt már nem volt képes a vonattal megállni.



6. ábra: A motorvonat által rögzített adatok a 8305 sz. vonat közlekedéséről

A 8305 sz. vonat a vasúti pályán áthaladó szürkemarhák közül többet is elgázolt. Az eset következtében 14 állat pusztult el a helyszínen, két további állatot – a szerzett sérülései miatt - kényszervágásra kellett küldeni.

A vonat sebessége az eset idején nem volt nagyobb, mint a részére megengedett sebesség. (Lásd: 1.1 pont)

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

2.2. A csorda haladása

A csorda a tulajdonos telephelyére tartott, mely Bikács település külterületén helyezkedik el. Az állatok előtt egy mezőgazdasági vontató haladt, melyhez egy pótkocsi volt kapcsolva. A pótkocsira, a csordához tartozó állatok borjai voltak felrakodva. A hajtásban hárman vettek részt, akik a hajtás során a hajtott állatok mellett, mögött tartózkodtak.

A hajtásban részt vevők helyismerettel rendelkező emberek voltak, tudták, hogy a telephelyre érkezés előtt a csordát át kell terelni a 46 sz. vasútvonalon.

A 172+34 sz. szelvényben lévő nem biztosított szintbeli keresztezéshez érve a mezőgazdasági vontató vezetője arra lett figyelmes, hogy a személyvonat az átjáróhoz közeledik. Tekintettel arra, hogy – megítélése szerint – a járművel úgy állt meg, hogy a jármű eleje a vasúti pálya úrszelvényébe ért, úgy döntött, hogy a mezőgazdasági vontatóval áthajt a vonat odaérkezése előtt. A járműszerelvényvel való visszatolásra a csorda miatt nem volt lehetőség. A pótkocsi mögött haladó állatok a járművet követve szintén megkezdték a vasúti pályán való átkelést.

Az erdős-bokros terület miatt a hajtásban részt vevő személyek részben a hajtott állatok mögött tartózkodtak, emiatt nem volt lehetőségük arra, hogy az állatok átkelését megakadályozzák. A Vb álláspontja szerint a – pótkocsira rakott borjaikat követő - szürkemarhák visszatartása az átjáróban akkor is nehézkes lett volna, ha a hajtók közvetlenül a járműszerelvény mögött tartózkodnak.

2.3. Az átjáró kialakítása

Az eset helyszínén lévő közút-vasút szintbeli keresztezés nincs biztosítva. Az átjáró fedezésére „Vasúti átjáró kezdete”, illetve „Állj! Elsőbbségadás kötelező!” tábla szolgál mindkét irány felől.

A közút-vasút szintbeli kereszteződés burkolata BODAN-elemes. A közút szélessége az átjáróban 6 méter.

A csökkentett rálátási háromszög az érkező vonat irányába a növényzet szabadlátást korlátozó volta miatt az előírtakhoz képest kisebb mértékben volt biztosítva. A Vb helyszíni megállapításai szerint a szükséges 500 méter helyett mintegy 350-400 méterre lehetett a kereszteződést belátni az esetben részes járműszerelvény haladási irányát tekintve. A 100 km/h sebességgel közlekedő vonat ezt a távolságot 12-14 mp alatt teszi meg. Ez az idő a szükséges feltételek fennállása esetén elegendő a járművel vagy járműszerelvényvel való átkeléshez (ahogy ez jelen esetben is sikerült), azonban nem elegendő nagyobb létszámú állatcsoport áthajtására.

Az átjáróhoz hozzávezető földutat az esetben érintett irányból – mindkét oldalon erdő-sáv szegélyezi, mely a földút szélességéhez igazodik. Az esetet közvetlenül megelőzően a hajtók részben a csorda mögött tartózkodtak.



7. ábra: A földút a vasúti átjáró előtti szakaszon

2.4. Az eset elkerülhetősége

A 8305 sz. vonat mozdonyvezetője részéről a vészhelyzet észlelését megelőzően sem cselekvési sem pedig észlelési késedelem nem állt fenn.

Az adott forgalmi helyzetekben a baleset elkerülésére kizárólag a csorda hajtásában részt vevőknek lett volna lehetőségük.

A Vb meg kívánja jegyezni, hogy a rálátási háromszög meghatározása során alkalmazott normák legalább 5 km/h sebességre és legfeljebb 22 méteres járműhosszra (mezőgazdasági vontató két pótkocsival) alapoznak, hasonló nagylétszámú állatcsoportok átkelésének időszükséglete ennél jóval kedvezőtlenebb lehet. A biztonságos áthaladás érdekében célszerű az lenne, ha a hajtás akkor kezdődne meg, ha a hajtásban részt vevők meggyőződtek arról, hogy az biztonságosan befejezhető az esetlegesen közlekedő vonat odaérkezése előtt.

2.5. A KRESZ előírásai

Az állatok hajtására vonatkozó közlekedési szabályok szerint vasúti átjárón állatokat csak kisebb - legfeljebb 10 állatból álló - csoportokban szabad áthajtani.

A vonatkozó szabály szerint a hajtók részéről a követendő eljárás az lett volna, ha a csordát az átjáró előtt kellő távolságban megosztják, s a 40 állatból álló csordát négy részletben hajtják át a vasúti átjárón.

A hajtással kapcsolatban problémaként merül fel, hogy a mezőgazdasági vontató pótkocsiján a csordához tartozó borjak voltak felrakva, melyet az anyaállatok követtek.

2.5.1 Élőállatok áthajtásának szabályainak módosítása

A Vb álláspontja szerint a jelenleg érvényben lévő szabályok nem minden esetben betarthatók, s a mindennapok hozta tapasztalatok alapján szükség van olyan változtatások életbe léptetésére, melyek hozzájárulnak ahhoz, hogy a hasonló esetek bekövetkezési valószínűsége csökkenthető legyen.

A külföldi gyakorlatot is figyelembe véve megállapítható, hogy más vasutak (PI. Nagy-Britannia, Írország) gyakorlata ismeri nagy számú élőállat vasúti pályán való áthajtása során azt a gyakorlatot, mely során az állatok áthajtása előtt a hajtók felveszik a kapcsolatot az érintett szolgálati hellyel/helyekkel és engedélyt kérnek az állatok áthajtására. Az engedélyt a vonatforgalom függvényében kapják meg, s az áthajtás befejezése után pedig jelzik az érintett állomási személyzetnek a művelet befejezését.



8. ábra: Az Ír Vasutak által alkalmazott kiegészítő tábla (Forrás: RSC-G-006-B Guidelines For The Design Of Railway Infrastructure And Rolling Stock)



9. ábra: A szintbeli keresztezésben elhelyezett telefonszám (Nagy-Britannia)

A Vb megítélése szerint e gyakorlat hazai meghonosítása csökkenthetné a hasonló esetek bekövetkezésének valószínűségét.

A KBSZ a 2013. december 23.-án Győr és Öttevény állomások között bekövetkezett baleset (útátjáróban történt elakadt gépjármű elütés) vizsgálata során kiadott BA2013-1118-5-01 sz. biztonsági ajánlásában úgy fogalmazott:

„Útátjáróban történő gépkocsi-elakadás vagy más vész helyzet esetén nincs biztos módja annak, hogy az érintettek a segélykérésben egyértelműen azonosítsák az útátjárót.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet javasolja a közlekedésért felelős miniszternek, hogy a vasúti átjárók közötti jelzéseire vonatkozó jogszabályokban írja elő az útátjáró azonosításának és a segélykérés módjának az útátjárónál való megjelenítését.”

A kiadott biztonsági ajánlást a Nemzeti Közlekedési Hatóság elfogadta, s a tervek szerint az utak forgalomszabályozásáról szóló 20/1984. KM rendelet következő módosításában kötelezni fogják a pályahálózat működtetőket, hogy a forgalomirányító személyzet telefonos elérhetőségét valamennyi vasúti átjáróban tüntessék fel.

A módosítás életbeléptetésével az egyéb okból kialakult veszélyhelyzetek hatékonyabb kezelhetősége mellett elérhetővé válik az, hogy a vizsgálthoz hasonló esetekben az állatok hajtásában részt vevők számára lehetséges legyen közvetlenül kapcsolatba lépni a forgalomirányító személyzettel a vasúti pályán való biztonságos átkelés érdekében.

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 mezőgazdasági vontató vezetője az átkelés előtt a járművét úgy állította meg, hogy annak eleje a szerkesztési szelvénybe ért, emiatt a közeledő vonatot észlelve áthajtott az átjárón, s a járművet a hajtott állatok követni kezdték,
- Az érintett vonat nem lépte túl a menetrendben előírt sebességet, a vonat mozdonyvezetője a Vb véleménye szerint mindent elkövetett az ütközés elkerülése érdekében.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A közút-vasút szintbeli keresztezésekben használatos rálátási háromszögek meghatározása során alkalmazott normák legalább 5 km/h sebességre és legfeljebb 22 méteres járműhosszra (mezőgazdasági vontató két pótkocsival) alapoznak. Az esetben érintetthez hasonló nagylétszámú állatcsoportok átkelésének időszükséglete ennél jóval kedvezőtlenebb lehet. A szabályozási környezet erre csak az állatcsoport felosztását, és részletekben való áthajtását kínálja megoldásként, ez azonban az állatok viselkedésére tekintettel nehezen, vagy bizonyos esetben – mint például jelen eset, amikor a borjak a csoport elején haladnak – egyáltalán nem lehetséges. A külföldi gyakorlatban ismert telefonos kapcsolatfelvétel és egyeztetés a forgalomirányítás és az állatok hajtói között a hazai szabályozási környezetben és gyakorlatban nem ismert.

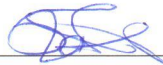
3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő egyéb tényezők

A Vb ilyen megállapítást nem tesz.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

Arra való tekintettel, hogy a KBSZ egy korábbi vizsgálata során (2013-1118-5) a jelen vizsgálat során tett megállapításokat is érintő biztonsági ajánlást adott ki, mellyel az érintettek egyetértettek, ezért a közút-vasút szintbeli keresztezésekben bekövetkező, a közúthasználók oldaláról felmerülő akadályok kezelésére vonatkozóan újabb biztonsági ajánlást nem ad ki, a korábbi ajánlást fenntartja, az ugyanis az egyéb okból keletkező veszélyhelyzetek hatékony kezelési lehetősége mellett a jelen vizsgálatban bemutatott veszélyhelyzet megelőzését is lehetővé tenné.

Budapest, 2017. szeptember 26.



Rózsa János
A Vb vezetője



Demjén Péter
A Vb tagja