



ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI
MINISZTERIUM
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS



2022-0960-5
(HU-10310)

Vasúti baleset / Baleset vasúti átjáróban
Kunfehértó – Kiskunhalas (94. szelvény), 2022. szeptember 5.

A szakmai vizsgálat alapelvei

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.

A vizsgálat megállapításai az annak folyamán elérhető és beszerzett bizonyítékok KBSZ által történő értékelésén alapulnak, figyelembe véve a tisztességes és elfogulatlan eljárás elveit. A balesetben érintett személyeket a zárójelentés csak az esemény idején betöltött munkakörük, feladatuk szerint nevezi meg.

A KBSZ 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.¹

A Zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet a vizsgálatot

- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.);
- a Bizottság (EU) 2020/572 végrehajtási rendelete (2020. április 24.) a vasúti balesetekről és váratlan eseményekről szóló vizsgálati jelentések esetében követendő jelentéstételi struktúráról;
- a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának, valamint az üzemeltetői vizsgálat részletes szabályairól szóló 24/2012. (V.8.) NFM rendelet;
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény

rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le.

A Kbt. és a 24/2012. (V.8.) NFM rendelet együttesen az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról szóló (a továbbiakban: vasútbiztonsági irányelv) uniós jogi aktusnak való megfelelést szolgálják.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII. 29.) Korm. rendeleten alapul.

A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.

Szerzői jogok

A zárójelentést kiadta:

Építési és Közlekedési Minisztérium, Közlekedésbiztonsági Szervezet
1103 Budapest, Kőér u. 2/A.
www.kbsz.hu

A zárójelentés vagy annak részei bármely formában, jogszabályban meghatározott kivételek figyelembevételével felhasználhatók, ha a részletek a tartalmi összefüggéseiket megtartják és a forrást pontosan megjelölik.

¹a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény 18.§ (1) és (6) bekezdése alapján

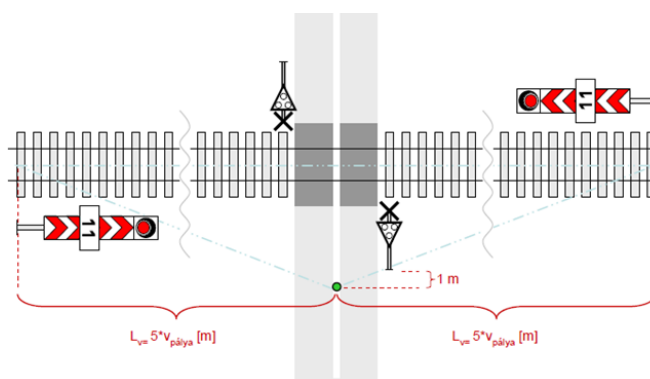
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

csökkentett rálátási háromszög²:

Az a háromszög, amelyet az úttest felezővonalának és a vasúti pálya tengelyének metszéspontjától:

- az út tengelyén a fényjelző-készülék oszlopától, illetve a vasúti átjáró kezdete (Andráskereszt) jelzőtábla oszlopától visszafelé mért 1 m távolságban, valamint az
- L_v távolság: a vasúti pályán mindkét irányban, a vasúti pályára engedélyezett (km/h-ban meghatározott) sebesség számértékének ötszöröse (méterben kifejezve)

határoz meg.



1. ábra: csökkentett rálátási háromszög

ÉKM	Építési és Közlekedési Minisztérium
ERAIL	az Európai Unió Vasúti Ügynökségének baleseti adatbázisa (az eset ERAIL azonosítója a borítón a KBSZ azonosítója alatt feltüntetett szám)
KBSZ	Építési és Közlekedési Minisztérium Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KRESZ	1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
MÁV	Magyar Államvasutak Zrt.
MÁV-START	MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt.
MFB	Mozdony Fedélzeti Berendezés (vonatkövető, adatrögzítő, elektronikus menetigazolvány funkciókat ellátó berendezés)
psz.	pályaszám
VHF	Építési és Közlekedési Minisztérium Vasúti Hatósági Főosztály
Vb	Vizsgálóbizottság

² Gyakorlati jelentősége: Ha a közúti jármű vezetője a vasúti átjáróba érkeve, az átjáró előtt, a „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla vonalától visszafelé számítva 1 méterrel, körültekintéssel meggyőződik arról, hogy az általa belátható távolságon belül a vasúti átjáró felé vonat nem közeledik, akkor a bizalmi elvet alapul véve (miszerint a vonatok nem lépik túl a pályára engedélyezett sebességet) az átjárón való áthaladás megkezdése után egy vonatnak – a belátható csökkentett rálátási háromszögön kívülről – az útátjáróba történő megérkezéséig eltelik legalább 18 másodperc. Ennek általában elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy ha a közúti jármű vezetője ezután megkezdje a vasúti átjárón való áthaladást, a járműve teljes terjedelmével biztonságosan átérjen azon a vonat megérkezése előtt.

TARTALOM

1. ÖSSZEFOGLALÁS	5
2. A VIZSGÁLAT FOLYAMATA ÉS ÖSSZEFÜGGÉSEI	6
2.1 A vizsgálat megindítása	6
2.2 A vizsgálat megindításának oka	6
2.3 A vizsgálat terjedelme és korlátai	6
2.4 A vizsgálóbizottság	6
2.5 Kommunikációs és konzultációs folyamatok.....	7
2.6 Együttműködés	7
2.7 Vizsgálati módszerek	7
2.8 A vizsgálat nehézségei.....	7
2.9 Kapcsolattartás az igazságügyi hatóságokkal	7
3. AZ ESEMÉNY ISMERTETÉSE	8
3.1 Az esemény leírása.....	8
3.2 Az esemény időrendje.....	12
4. AZ ESEMÉNY ELEMZÉSE	13
4.1 Személyek és szervezetek feladatai.....	13
4.2 Technikai tényezők	13
4.3 Emberi tényezők	17
4.4 Biztonsági eljárások	19
4.5 Korábbi hasonló események	19
5. KÖVETKEZTETÉSEK.....	21
5.1 Összefoglalás.....	21
5.2 Megtett intézkedések	21
5.3 További észrevételek	21
5.4 Jól működő eljárások, gyakorlatok.....	21
6. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS.....	22
6.1 BA2022-0960-5-01A.....	23
7. ELTÉRŐ VÉLEMÉNYEK.....	25

1. ÖSSZEFOGLALÁS

2022. szeptember 5-én, 6 óra 43 perckor Kunfehértó és Kiskunhalas állomások között, a 94+13 sz. szelvényben lévő műszaki biztosítás nélküli vasúti átjáróban a 7809 sz. személyvonat egy személygépkocsival ütközött. A balesetben a személygépkocsiban utazó mind a hét személy életét veszítette, valamint a mozdonyvezető könnyebben megsérült.

A vizsgálat során megállapítható volt, hogy az eset idején a csökkentett rálátási háromszög a vasúti átjáró valamennyi ténnyedében biztosított volt, ezért a baleset bekövetkezésének okaként a Vizsgálóbizottság a személygépkocsi vezetőjével kapcsolatban felmerült emberi tényezőt azonosította, aki úgy hajtott be a vasúti átjáróba, hogy a felé vonat közeledett.

A Vizsgálóbizottság a szakmai vizsgálatot a balesetben érintett vasúti átjáró közlekedésbiztonsági vizsgálatán túl kiterjesztette a Kunfehértó és Kiskunhalas állomások között lévő és az 5412 sz. közútról kiágazó, a balesetben érintetthez hasonló kialakítású vasúti átjárók vizsgálatára is.

A Vizsgálóbizottság a balesetben érintett vasúti átjáróban, valamint a Kunfehértó – Kiskunhalas állomásközben lévő többi vasúti átjáróban a vasúti átjárók kialakítására, a szükséges forgalmi jelzések meglétére, láthatóságára, a rálátási területeken lévő rálátási akadályokra vonatkozóan több ízben hiányosságokat állapított meg.

Ezért a KBSZ még a vizsgálat közben azonnali biztonsági ajánlást adott ki a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal részére a közlekedés biztonságát veszélyeztető helyzetek megszüntetése érdekében.

2. A VIZSGÁLAT FOLYAMATA ÉS ÖSSZEFÜGGÉSEI

2.1 A vizsgálat megindítása

A KBSZ ügyeletére az esetet 2022. szeptember 5-én, 7 óra 13 perckor (a bekövetkezés után 30 perccel) jelentette a MÁV Zrt. rendkívüli helyzeteket kezelő irányítója. A bejelentést követően a KBSZ készenlétes vezetője azonnali helyszíni szemlét rendelt el. A szemle tapasztalatai alapján a KBSZ vezetője 2022. szeptember 5-én a KBSZ/27441-2/2022-ITM iktatószámú ügyiratával szakmai vizsgálat megindításáról döntött.

2.2 A vizsgálat megindításának oka

A Közlekedésbiztonsági Szervezet a Kbt. 7.§ (1) bekezdése alapján

1. *kivizsgálja a súlyos vasúti baleseteket;*
2. *kivizsgálhatja azokat a vasúti baleseteket és váratlan vasúti eseményeket, amelyek megítélése szerint kissé más körülmények között súlyos balesetekhez vezethettek volna, mérlegelve*
 - a) *a baleset vagy váratlan vasúti esemény súlyosságát,*
 - b) *hogy a rendszer egésze szempontjából jelentőséggel bíró eseménysorozat részét képezi-e,*
 - c) *a vasútbiztonságra gyakorolt hatást,*
 - d) *a pályahálózat működtetőit, a vasúti társaságokat, a nemzeti biztonsági hatóságokat, vagy a tagállamok megkereséseit;*
 - e) *hogy a vizsgálat a biztonsággal kapcsolatos tanulságokkal szolgálhat-e.*

A jelen vizsgálat megindítására a fenti 2. a) pont alapján került sor, összhangban az (EU) 2016/798 vasútbiztonsági irányelv 20. cikk (2) a. pontjával is, mert az esemény során halálos sérülések keletkeztek, és az útátjárókban bekövetkező ütközések a vasúti hálózaton rendszeresek. A vizsgálattal és a tanulságok levonásával lehetőség nyílik mérsékelni a vasúti közlekedés baleseti kockázatát.

2.3 A vizsgálat terjedelme és korlátai

A vizsgálat célja volt az esemény lefolyásának időrendi feltárása, a személyek tevékenységét és a műszaki berendezések működését befolyásoló emberi, szervezeti és műszaki tényezők feltárása, a közvetlen és közvetett okok meghatározása, a szükséges tanulságok bemutatása, és a megelőzés érdekében biztonsági ajánlás megfogalmazása.

Jelen vizsgálat a Kbt. 7. § (1) bekezdésének n) pontja alapján kiterjedt a balesetben érintett Kunfehértó – Kiskunhalas állomásközben található, az 5412 sz. közútról kiágazó bekötőutakon megtalálható valamennyi vasúti átjáró vizsgálatára is, tekintettel azoknak a balesetben érintett útátjáróhoz hasonló kialakítására.

2.4 A vizsgálóbizottság

A KBSZ vezetője a vasúti közlekedési esemény vizsgálatára az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Duli Ádám	balesetvizsgáló
tagja	Vitai Csaba	balesetvizsgáló

Vitai Csaba balesetvizsgáló kormányzati szolgálati jogviszonya a vizsgálat idején megszűnt, helyére a bizottságba Demjén Péter balesetvizsgáló került kijelölésre.

A Vb a vizsgálat elvégzéséhez szükséges kompetenciákkal rendelkezett, ezért a vizsgálatba külső szakértő bevonására nem volt szükség.

2.5 Kommunikációs és konzultációs folyamatok

A Vb a helyszínen meghallgatta az eseményben érintett vonat vonatkísérő személyzetét.

Zárójelentés-tervezet

A KBSZ a zárójelentés tervezetét megküldte az alábbi szervezetek részére:

- Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,
- ÉKM Vasúti Hatósági Főosztály,
- MÁV Magyar Államvasutak Zrt.,
- MÁV-START Zrt.

A zárójelentés-tervezethez írásban észrevétel, kiegészítés, javaslat nem érkezett, ezért a Vb a végleges zárójelentést módosítások nélkül állította össze.

2.6 Együttműködés

A pályahálózatot működtető MÁV Zrt. és a vonatot közlekedtető MÁV-START Zrt. a vizsgálat során az elvárt együttműködést biztosította, a Vb által kért adatokat, dokumentumokat rendelkezésre bocsátotta.

2.7 Vizsgálati módszerek

A vizsgálathoz a Vb felhasználta:

- a 2022. szeptember 5-én végzett helyszíni szemle tapasztalatait;
- a 2022. szeptember 22-én tartott utólagos szemle tapasztalatait;
- a balesetben érintett vonat MFB-adatait;
- a 2.5 fejezetben is hivatkozottak szerint a személyzet által elmondottakat;
- a 2.9 fejezetben is hivatkozottak szerint a Bács-Kiskun Vármegyei Rendőr-Főkapitányság 03000/537/2022. bü. iktatószámú határozatát a rendőrségi eljárás megszüntetéséről.

2.8 A vizsgálat nehézségei

A vizsgálat során különös nehézséget jelentő feladattal a Vb nem szembesült.

2.9 Kapcsolattartás az igazságügyi hatóságokkal

A Vb a helyszínen együttműködött a szintén helyszíni szemlét végző Kiskunhalasi Rendőrkapitányság munkatársaival. A vizsgálat során a Vb bekérte a rendőrségi vizsgálók által felkutatott szemtanúk tanúkihallgatási jegyzőkönyveit, melyeket a Bács-Kiskun Vármegyei Rendőr-Főkapitányság a Vb rendelkezésére bocsátott.

3. AZ ESEMÉNY ISMERTETÉSE

3.1 Az esemény leírása

2022. szeptember 5-én, 6 óra 43 perckor Kunfehértó és Kiskunhalas állomások között, a 94+13 sz. szelvényben lévő műszaki biztosítás nélküli vasúti átjáróban a 7809 sz. személyvonat egy személygépkocsival ütközött. A balesetben a személygépkocsiban utazó mind a hét személy életét veszítette, valamint a mozdonyvezető könnyebben megsérült.

3.1.1 Az esemény típusa

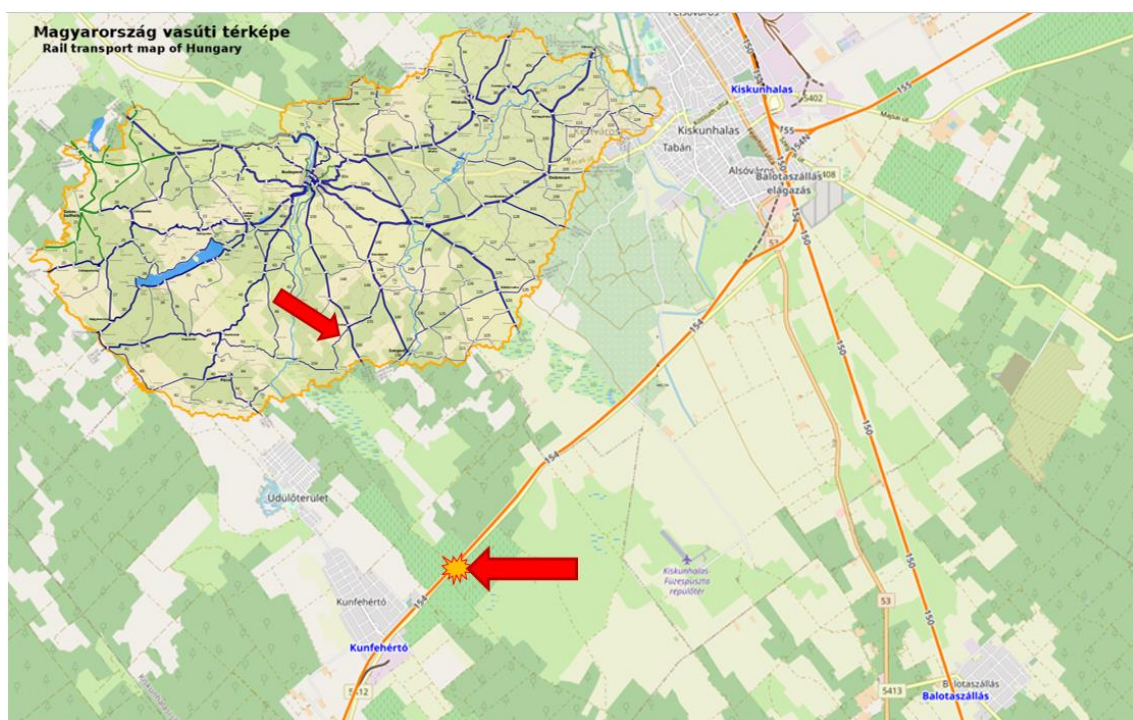
Az esemény típusa: **Jelentős vasúti baleset**

Az esemény jellege: **Baleset vasúti átjáróban**

3.1.2 Az esemény időpontja és helye

Az esemény időpontja: **2022. szeptember 5. (hétfő), 6 óra 43 perc**

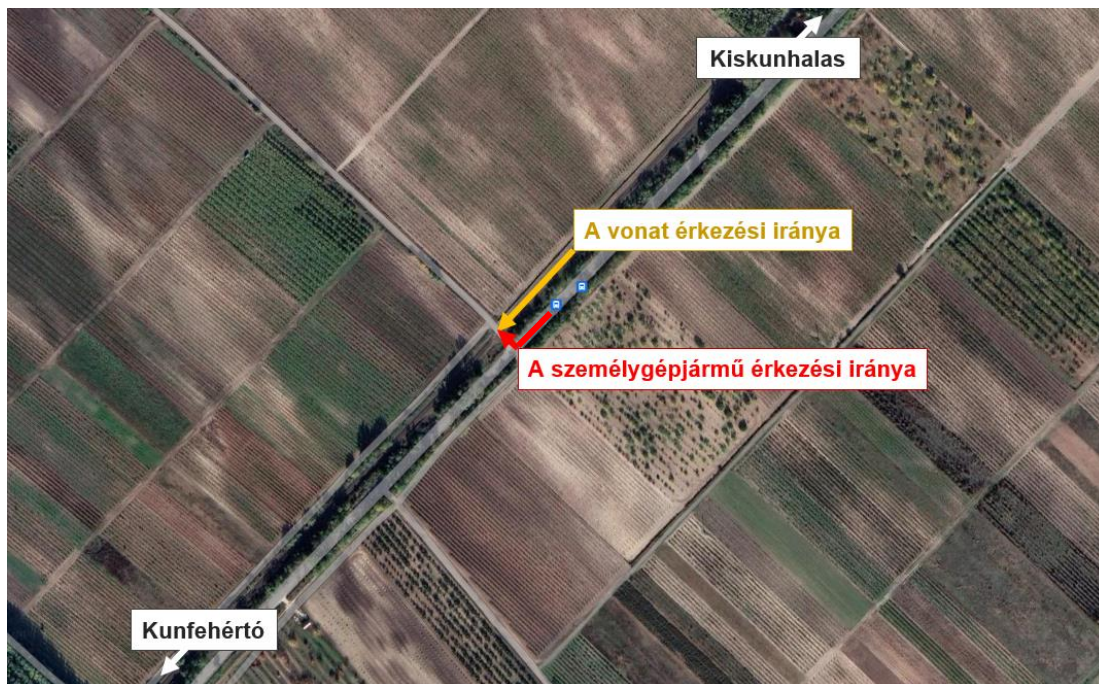
Helye: **országos vasúti pályahálózat
154 sz. Bátaszék – Baja – Kiskunhalas vasútvonal
Kunfehértó – Kiskunhalas állomásköz,
94+13 sz. szelvény (N46.367239, E19.431777)**



2. ábra: az esemény helye (térképek: openrailwaymap.org és wikipedia.org)

3.1.3 Az esemény helyszíne

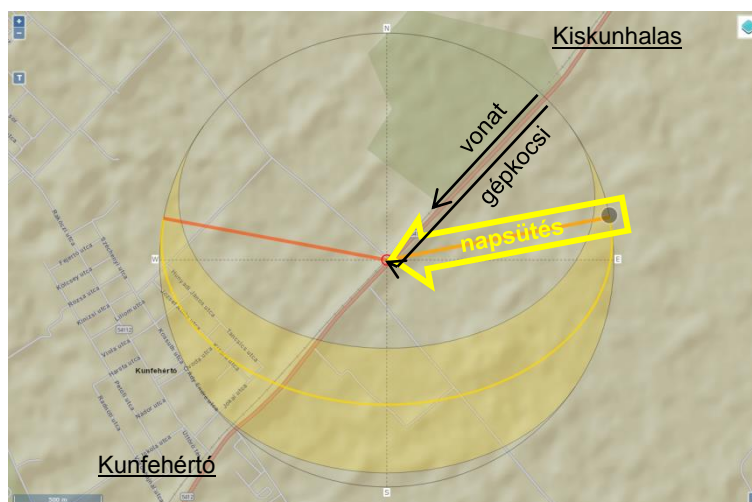
A baleset Kunfehértó és Kiskunhalas települések között, külterületen történt. Az eset helyén a MÁV Zrt. 154 sz. egyvágányú, villamosítás nélküli vasútvonala és az 5412 sz. 2x1 sávú közút egymással párhuzamosan halad. A vasútvonal és a közút fekvése DNY-ÉK irányú, egyenes vonalvezetésű, sík terepen vezetve. A vasutat a közúttól keskeny erdősáv választja el. Az országúttól a vasúti átjáróig tartó összekötő útszakasz hossza 15 méter.



3. ábra: az esemény helye közelebbről (műholdkép: maps.google.com)

Meteorológiai adatok

A baleset idején csapadékmentes, csendes, derült, az évszakhoz képest enyhébb időjárási viszonyok voltak. A hőmérséklet $+15\text{ °C}$ volt. A felkelő Nap 78° -os irányszögből, kelet felől sütött. A távbalátás nem volt korlátozott.



4. ábra: a napsütés iránya (suncalc.org)

3.1.4 Következmények

Személyi sérülés

Sérülés	Személyzet	Utazó	Útátjáró használó	Idegen	Egyéb
Halálos	-	-	7	-	-
Súlyos	-	-	-	-	-
Könnyű	1	-	-	-	-
Nem sérült	1	10	-	-	-

Anyagi károk

A személygépkocsi gazdaságosan nem javítható módon megrongálódott.

A vonatot továbbító motorkocsi „B” végén a műanyag takaróelem letört, a pályakotró deformálódott, az oldalszoknya-lemez leszakadt, tartókonzoljai deformálódtak, a vonatbefolyásoló vevőfej védőlemez deformálódott, a SCHAKU típusú kapcsolófej szarv görbült és a levegőcsövek deformálódtak. A vasúti járműre vonatkozóan a károk javításának költsége kb. 5,5 millió Ft.

Környezeti károk

Környezeti kár nem keletkezett.

3.1.5 Egyéb következmények

Az esemény bekövetkezése után a helyszíni vizsgálatok és a helyreállítás befejezéséig a vasútvonal érintett szakasza a forgalomból ki volt zárva. Az esemény következtében hat személyszállító vonat összesen 211 percet késett.

3.1.6 Érintett szervezetek és személyek

Az eset helyén a vasúti pályahálózat-működtető a MÁV Magyar Államvasutak Zrt.

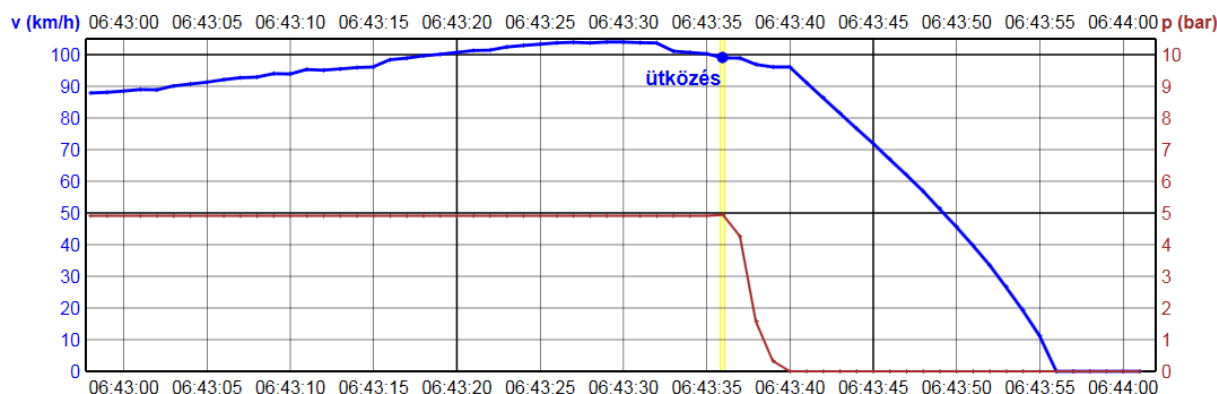
A 7809 sz. vonatot a MÁV-START Zrt. közlekedtette.

3.1.7 A vonatok

Az eseményben érintett volt a Kecskemét – Baja között közlekedő 95 55 1416 018-8 psz. motorvonattal továbbított 7809 sz. regionális személyszállító vonat, aminek megengedett legnagyobb sebessége 100 km/h volt:

szerelvény: 1 db motorvonati egység
hossz: 46 m
elegytömeg: 92 t

A vonat megfékezettsége megfelelő volt.



5. ábra: a vonat regisztrátuma az MFB-adatok alapján
(sebesség: kék, légfék fővezeték nyomás: barna)

3.1.8 Az infrastruktúra

A vasúti átjáró kialakítása

A 94+13 sz. szelvényben fekvő vasúti átjáró műszaki biztosítással nem rendelkező útátjáró, ahol a vasutat egy szilárd útburkolattal nem rendelkező – az 5412 sz. útból kiágazó – dűlőút keresztezi.

Az útátjáró vezetősínes kialakítású, burkolata aszfalt. Az útátjáró előtt a földút csatlakozó szakaszán vasbetonaljakkból sárrázó van kiépítve. A vasút és a közút keresztezési szöge 90° .

Az útátjáró mindkét irányból „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtáblával van megjelölve. Az 5412 sz. közúttal átellenes irányból (a mezőgazdasági területek felől) a „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla oszlopára „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát is elhelyeztek.

Az eset helyén a vasúti pályára engedélyezett legnagyobb sebesség 100 km/h, sebességkorlátozás nem volt érvényben. A vasúti pályára engedélyezett sebesség függvényében az útátjáróban a közút felől a vasúti pályára előírt csökkentett rálátási távolság (azaz a csökkentett rálátási háromszög L_v távolsága) 500 méter, mely biztosított volt valamennyi térszögben. A csökkentett rálátási háromszögek területén továbbá rálátást akadályozó terepalakulat, fa, illetve növényzet nem volt.

6. ábra: az 5412 sz. közút és a vasúti átjáróhoz vezető útkereszteződés a gépkocsi érkezési irányából



7. ábra: a nem biztosított vasúti átjáró az 5412 sz. közútról lekanyarodva a gépkocsi érkezési irányából



8. ábra: rálátás a vasúti pályára a személygépkocsi érkezési irányából (balra kb. 500 méter, jobbra kb. 550 méter – a vonat jobbról érkezett)

3.2 Az esemény időrendje

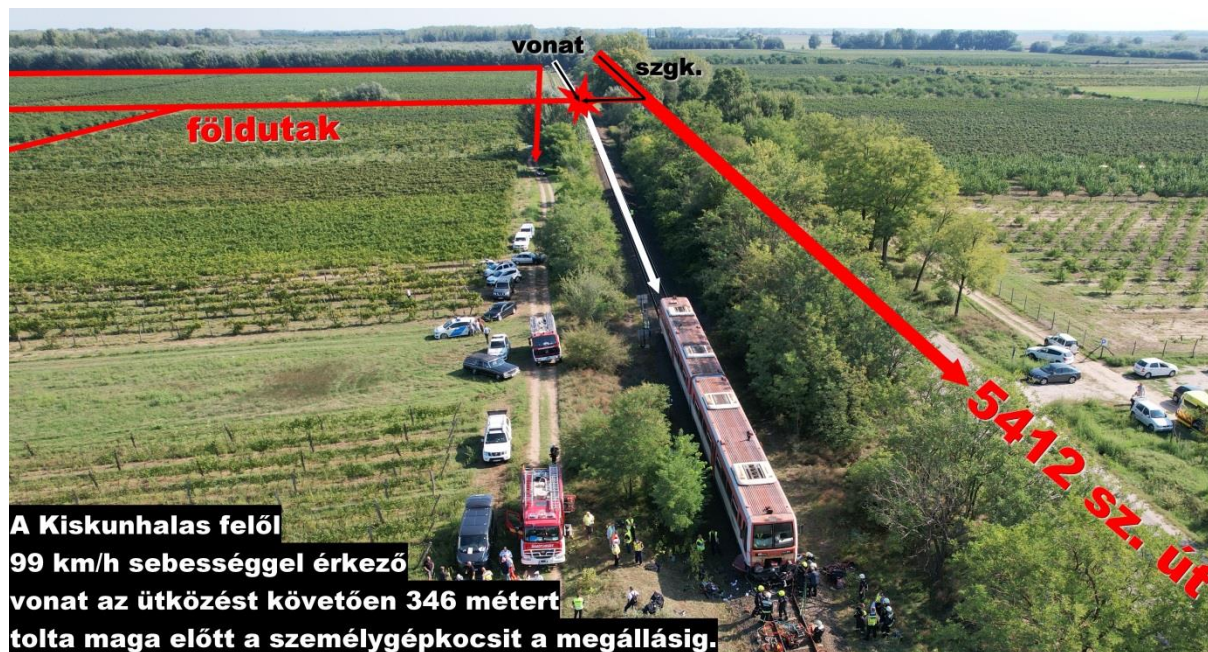
A beszerzett bizonyítékok alapján az esemény tényleges lefolyása az alábbiak szerint állítható össze:

3.2.1 Az esemény előtti történések

- 6 óra körül** A később balesetet szenvedett személygépkocsi utasai Kiskunhalas délnyugati részén egy élelmiszerbolt előtt gyülekeztek, mielőtt a közeli földekre indultak volna bodzát szedni.
- 6:30 után** Az élelmiszerbolttól a csoport két személygépkocsival indult a munkába. Elöl a később balesetet szenvedett Opel Corsa típusú jármű haladt, a másik pár száz méterrel lemaradva követte. Az elöl haladó személygépkocsi utasterében 5 fő, míg a csomagtartójában – nyitott csomagtér ajtó mellett – további 2 fő, azaz összesen 7 fő utazott.
- 6:36** A 7809 sz. vonatot a mozdonyvezető Kiskunhalas állomáson vette át továbbításra, ahonnan 6 óra 36 perckor, menetrend szerint indult el.

3.2.2 Az esemény lefolyása

- 6:43** Az Opel Corsa típusú személygépkocsi az 5412 sz. úton Kunfehértó irányába haladva a „Kunfehértó, Keceli út” elnevezésű buszmegállót követő útkereszteződésben jobbra letért a földútra. Az országútról való lekanyarodást követően egyenletes, lassabb sebességgel haladt tovább, majd ily módon behaladt a vasúti átjáróba. A 94+13 sz. szelvényben lévő útátjáróba ugyanekkor megérkező 7809 sz. vonat 6 óra 43 perc 36 másodperckor, 99 km/h sebességgel elütötte a személygépkocsit. A mozdonyvezető az ütközésre reagálva azonnal gyorsfékezést alkalmazott, majd a vonat kb. 1 m/s² átlagos lassulással, a roncsot végig maga előtt tolva megállt a 97+59 sz. szelvényben.



9. ábra: a baleset helyszíne

3.2.3 Az eseményt követő történések

- 8:45** A KBSZ vizsgálóbizottsága megkezdte a változatlanul hagyott baleseti helyszínen a helyszíni szemlét.
- 10:15** A KBSZ vizsgálóbizottsága befejezte a helyszíni szemlét.

4. AZ ESEMÉNY ELEMZÉSE

4.1 Személyek és szervezetek feladatai

Egy műszaki biztosítással nem rendelkező vasúti átjáróban az ütközéses balesetek elkerülésére az alábbi személyek és szervezetek, az alábbi feladataik és tevékenységeik elvégzésével lehetnek hatással:

1. A vasúti átjáró közlekedésbiztonságának szempontjából kritikus kérdés, hogy az korábban oly módon került-e kialakításra, illetve oly módon üzemeltetik-e, hogy a közúti járművek vezetője részére mindenkor biztosított legyen a vasúti jármű érkezéséről való időbeni meggyőződés lehetősége.

Ehhez kapcsolódóan, az üzemeltetésbe tartozó feladatok terén a „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla kivételével a vasúti átjáróra figyelmeztető közúti jelzőtáblák elhelyezése és karbantartása a vasutat keresztező közút kezelőjének feladatkörébe, míg a „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtáblák elhelyezése és karbantartása, valamint a vasúti pályára való akadálytalan rálátás biztosítása a vasúti pályahálózat-működtető feladatkörébe tartozik.

- Fenti kérdéseket, azaz a vizsgált esetben az érintett vasúti átjáró kialakítását és a különböző jogszabályi elvárásoknak való megfelelését a jelentés a 4.2.1 fejezetben elemzi.
2. A technikai adottságokon túl egy esetleges baleset bekövetkezésében kritikus módon az érintett járművek vezetőinek tevékenysége játszhat szerepet.
 - A vizsgált esetben a mozdonyvezető tevékenységét a jelentés 4.3.1 fejezete, míg a személygépkocsi vezetőjének tevékenységét a jelentés 4.3.2 fejezete elemzi.

4.2 Technikai tényezők

4.2.1 A 94+13 sz. szelvényben lévő útátjáró kialakítása

A vasúti átjárók kialakítására és a vasúti pályára való rálátás biztosítására vonatkozóan az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet és az e rendelet mellékleteként kiadott Forgalomszabályozási Műszaki Szabályzat (a továbbiakban: FMSZ) tartalmaz rendelkezéseket. Az FMSZ 26.3 g) pontja szerint „A vasúti átjárón átvezető olyan földút esetében, ahol a csökkentett rálátási háromszögben a rálátás szabad, a biztosítás mellőzhető. Emelt sebességű vasúti pályán minden vasúti átjárót biztosító jelzőberendezéssel kell ellátni.”

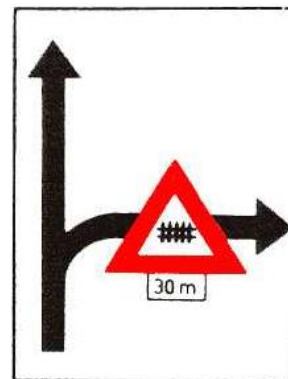
Megállapítható volt, hogy az eset idején a csökkentett rálátási háromszög a 94+13 sz. szelvényben lévő vasúti átjáró valamennyi ténnyedében biztosított volt. A baleset szempontjából releváns ténnyedben a vasúti pályára a rálátás az előírt 500 méter helyett kb. 550 méter volt, és a csökkentett rálátási háromszögben rálátást akadályozó terepakadály nem volt (8. ábra). Ez azt jelenti, hogy a 99 km/h sebességgel az útátjáró felé közeledő vonat a „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla oszlopa előtt 1 méterrel megállva kb. 20 másodpercen keresztül látható volt.

A fentiek alapján, mivel az eset helyén a vasúti pályára engedélyezett sebesség 100 km/h, az FMSZ fenti rendelkezései szerint pedig nem emelt sebességű vasúti pályán (tehát 120 km/h engedélyezett sebességig) a biztosítás mellőzhető, ha a csökkentett rálátási háromszögben a rálátás szabad, a vasúti átjáró kialakítása a biztosítottságra vonatkozó jogszabályi követelményeknek megfelelő.

A vonatkozó jogszabályok szerint kötelező, a vasúti átjárót jelölő közúti jelzőtáblák a jogszabályokban meghatározott helyükre és hiánytalanul ki voltak tűzve, valamint ezek az eset idején épek, jól láthatóak voltak (7. ábra).

A vasúti átjárót az 5412 sz. közúton nem jelzi előre közúti jelzőtábla. Az ezt a célt szolgáló, az útkereszteződést követő útszakaszon fennálló veszélyt előjelző „Útírány-előjelző tábla” (KRESZ 139. ábra) az országúton egyik irányból sem volt kitűzve, azon az útkereszteződéshez kapcsolódóan csak egy telephelyet jelölő egyéb útbaigazító jelzőtábla van kitűzve (6. ábra).

A közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről szóló 83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet mellékleteként kiadott „A közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményei” műszaki szabályzata (JETSZ) II. fejezetének 9.9.1 pont bb) alpontja csak normál nyomtávú vasúti pályát keresztező szilárd burkolatú út esetén írja elő, hogy *„ha az utat lakott területen kívül a vasúti átjárótól számított 150 méteren belül másik szilárd burkolatú út keresztezi, akkor ezen az úton a vasúti átjárót – az átjáró biztosítási módját feltüntetve – „Útírányjelző tábla”-val kell előjelezni.”*



KRESZ 139. ábra

Annak ellenére, hogy az „Útírány-előjelző tábla” kitűzését a földutas átjáró esetén jogszabály nem írja elő, a Vb véleménye szerint az jelentős segítséget nyújthatna a közúti járművek vezetőinek a veszély előrejelzésében.

Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozhatóan, de megállapítható volt a vasúti átjáró kialakításának hiányossága is. Mivel az 5412 sz. közútnak a vasúti átjárótól számított távolsága 15 méter (3.1.3), így a vasúti átjáró kialakítása nem felel meg az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet 9. § (6) bekezdésében foglaltaknak, miszerint *„ha lakott területeken kívül a vasúti átjárón átvezető út földút, a vasúti átjárótól számított 21 méter távolságon belül pedig útkereszteződés van és az útkereszteződésben a vasúti átjáró felől érkező járműveknek – a keresztező útról mindegyik irányból érkező járművel szemben – elsőbbségük nincs, az útkereszteződés forgalmát a vasúti átjárónál elhelyezett fénysorompóval függésben lévő jelzőkészülékkel kell irányítani, vagy 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.”* Mivel a balesetet szenvedett személygépkocsi nem az 5412 sz. közút felé, hanem a felől érkezett, a forgalmi rend nem megfelelő módon történő kialakítása nem befolyásolta a közlekedését. Ez a kialakítás akkor okoz veszélyhelyzetet, ha egy hosszú járműszerelvény³ a földek felől az 5412 sz. közút irányába kel át a vasúti átjárón, ahol úgy kell elsőbbséget adnia a főúton közlekedőknek, hogy a járműszerelvény vége a vasúti úrszelvénybe ér. A vizsgált esetben ez nem releváns tényező.

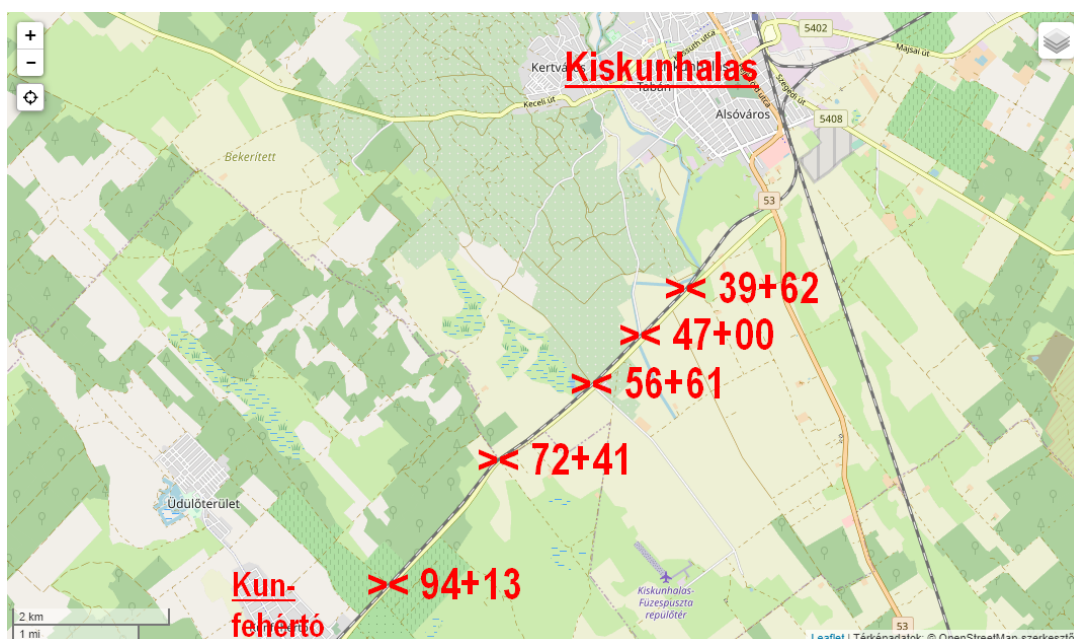
³ A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 5. § (4) bekezdése alapján a járműszerelvények, a csuklós autóbusz, valamint a csuklós lassújármű megengedett legnagyobb hosszúsága gépkocsiból, mezőgazdasági vontatóból vagy lassú járműből és egy pótkocsiból álló járműszerelvénynél, továbbá csuklós autóbusznál 18,75 méter, vontatóból vagy mezőgazdasági vontatóból és két pótkocsiból álló járműszerelvénynél 22 méter, tehergépkocsiból és két pótkocsiból álló járműszerelvénynél, továbbá csuklós lassújárműnél 24 méter is lehet.

4.2.2 Az állomásközben lévő többi hasonló útátjáró kialakítása

A Vizsgálóbizottság a szakmai vizsgálatot kiterjesztette (lásd: 2.3 fejezet), aminek keretében a Kiskunhalas és Kunfehértó állomások között lévő és az 5412 sz. közútról kiágazó (a 39+62, 47+00, 56+61, 72+41 sz. vasúti szelvényekben fekvő), a balesetben érintetthez hasonló kialakítású vasúti átjárók szemléjét is megtartotta.

A vizsgált eset bekövetkezésével ugyan ezek kialakítása összefüggésbe nem hozható, azonban a hasonló adottságok miatt hasonló problémák adódhatnak, illetve hasonló javaslatok fogalmazhatók meg a biztonságuk javítására.

A szemle keretében a Vizsgálóbizottság ellenőrizte a vasúti átjárók vonatkozó jogszabályoknak való megfelelésüket, különös tekintettel a vasúti átjárók közlekedésbiztonsági helyzetére. A vasúti átjárók vizsgálata kiterjedt többek közt a szükséges forgalmi jelzések meglétére, láthatóságára, a rálátási területeken lévő rálátási akadályokra és a vasúti átjáró adottságaiból eredő helyi sajátosságokra.



10. ábra: a Kunfehértó – Kiskunhalas állomásközben lévő és az 5412 sz. közútról kiágazó utakon található vasúti átjárók

A szemle során a Vizsgálóbizottság az alábbi megállapításokat tette:

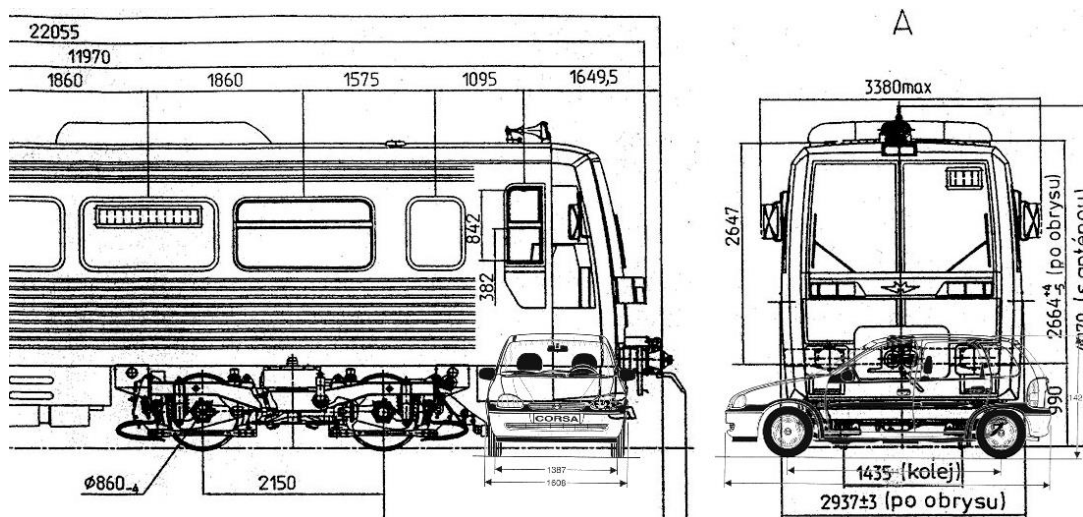
- A 39+62 sz. vasúti szelvényben fekvő, műszaki biztosítással nem rendelkező földutas vasúti átjárónál (N46.401607, E19.481981) az 5412 sz. közúton az útkereszteződést követő útszakaszon fennálló veszélyt előjelző „Útirány-előjelző tábla” (KRESZ 139. ábra) egyik irányból sincs kitzúzve, valamint az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékleteként kiadott Forgalmiszabályozási Műszaki Szabályzat (FMSZ) által előírt csökkentett rálátási háromszög az 5412 sz. közúttal átellenes irányból érkeve bal kéz felé nem biztosított (a vasúti pályára a rálátás a szükséges 500 méter helyett kb. 300 méter).
- A 47+00 sz. vasúti szelvényben fekvő, félsorompóval kiegészített fénySOROMPÓVAL biztosított vasúti átjáró (N46.396521, E19.474700) kialakítása a hatályos jogszabályoknak megfelelő.

- Az 56+61 sz. vasúti szelvényben fekvő, fénysorompóval biztosított vasúti átjáróban (N46.390721, E19.466459) az 5412 sz. közúttal átellenes irányból érkező két- és egysávos „Vasúti átjáró előjelző” táblák (KRESZ 101. és 102. ábra) nincsenek kitűzve. A háromsávos „Vasúti átjáró előjelző” tábla (KRESZ 100. ábra), továbbá a háromsávos „Vasúti átjáró előjelző” tábla oszlopán elhelyezett „Sebességkorlátozás” (KRESZ 30. ábra) és „Sorompó nélküli vasúti átjáró” (KRESZ 90. ábra) jelzőtáblák, valamint a „Sorompó nélküli vasúti átjáró” fénysorompós biztosításra utaló kiegészítő tábla (KRESZ 91. ábra) jelzései lekoptak.
- A 72+41 sz. vasúti szelvényben fekvő, műszaki biztosítással nem rendelkező földutas vasúti átjárónál (N46.381900, E19.450392) az 5412 sz. közúton az útkereszteződést követő útszakaszon fennálló veszélyt előjelző „Útirány-előjelző tábla” (KRESZ 139. ábra) egyik irányból sincs kitűzve, valamint az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékleteként kiadott Forgalomszabályozási Műszaki Szabályzat (FMSZ) által előírt csökkentett rálátási háromszög az 5412 sz. közút irányából érkező sem jobb, sem bal kéz felé nem biztosított (a vasúti pályára a rálátás a szükséges 500 méter helyett jobb kéz felé kb. 250 méter, bal kéz felé kb. 350 méter). Mivel az 5412 sz. közútnak a vasúti átjárótól számított távolsága 6 méter, így a vasúti átjáró kialakítása nem felel meg az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet 9. § (6) bekezdésében foglaltaknak sem, miszerint *ha lakott területeken kívül a vasúti átjárón átvezető út földút, a vasúti átjárótól számított 21 méter távolságon belül pedig útkereszteződés van és az útkereszteződésben a vasúti átjáró felől érkező járműveknek – a keresztező útról mindegyik irányból érkező járművel szemben – elsőbbségük nincs, az útkereszteződés forgalmát a vasúti átjárónál elhelyezett fénysorompóval függésben lévő jelzőkészülékkel kell irányítani, vagy 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.*

4.2.3 Túlélés lehetősége

A vonat nagy sebessége, valamint a vonat és a személygépkocsi jelentős tömegkülönbsége miatt az ütközéskor olyan erőhatások léptek föl, melyek a személygépkocsiban utazók testére gyakorolt ütések ereje és a testekre ható oldalgyorsulás mértéke miatt a túlélés lehetőségét minimálisra csökkentették.

A motorkocsi és a személygépjármű méret- és tömegkülönbsége miatt a vonaton utazók testi épsége komolyabban nem volt veszélyeztetve, mivel a vonat nem siklott ki. Az utastérben nem is történt személyi sérülés, egyedül a vezetőálláson tartózkodó mozdonyvezető szenvedett könnyű zúzódásos, hámsérüléssel járó és nyakrándulást. Amennyiben az ütközés kissé más körülmények között történik, fennáll a vonat kisiklásának, esetleg felborulásának veszélye, ami az utasok és a vonatszemélyzet súlyos sérülésének kockázatát hordozza magában.



11. ábra: a balesetben érintett járművek méretarányos rajza az ütközési pozícióban (a személygépkocsi túlterheltsége oly módon került figyelembe vételre, hogy az illusztráción annak kerekei minimálisan a sínkoronaszint alá kerültek)



12. ábra: a személygépkocsi roncsa

4.3 Emberi tényezők

4.3.1 A mozdonyvezető tevékenysége és a vonat haladása

A mozdonyvezető a munkaköre betöltéséhez és a 7809 sz. vonat továbbításához szükséges jogosultságokkal rendelkezett. Az alkalmazott alkoholteszter eredménye alapján az esetet megelőzően alkoholt nem fogyasztott.

A vonattal az átjáróhoz közelítve nem látta a gépkocsit, csak az ütközést észlelte. Az ütközés bekövetkezésekor a tőle elvárható módon azonnal gyorsfékezett, majd megállás után az általános segélyhívó telefonszámon értesítette a hatóságokat.

A balesetet megelőzően az útátjáró felé közeledő személygépkocsi észlelésében a mozdonyvezetőt a menetirány szerint bal kéz felé elterülő növényzet akadályozta (lásd: 4.3.3). Általánosságban elmondható, hogy egy útátjáró felé lassan közeledő személygépkocsi a mozdonyvezető számára csak akkor válik reaktív cselekvést igénylő veszélyforrássá, ha egyértelművé válik, hogy az nem fog megállni a

„Vasúti átjáró kezdete” jelzőtáblánál, ami jellemzően csak néhány másodperccel előzi meg az ütközést. Jelen esetben ezért – a vonat jelentős sebessége és a közel 350 méteres fékútja okán – a növényzet esetleges ritkítása mellett a veszélyhelyzet pár másodperccel korábbi felismerése, valamint még az ütközés előtt kezdeményezett gyorsfékezés sem tette volna lehetővé a baleset elkerülését, ugyanis a vonaton a fékhatás még épp csak kialakult volna.

4.3.2 A gépkocsi vezetőjének tevékenysége és a gépkocsi haladása

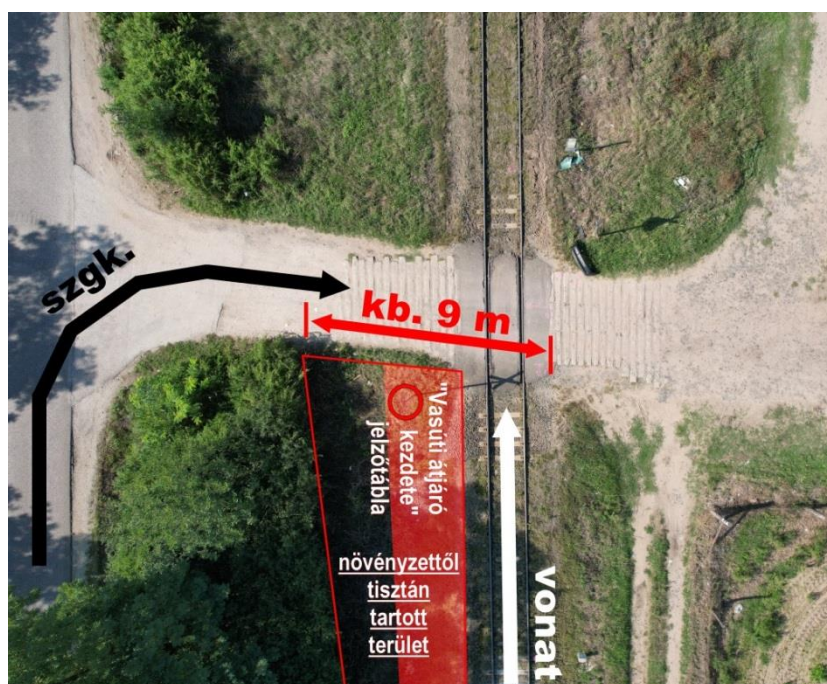
A személygépkocsi vezetője a járművezetéséhez előírt „B” kategóriás jogosítvánnyal rendelkezett. A levett vérminta alapján a baleset bekövetkezésekor alkohol befolyása alatt nem állt.

Az eset szemtanúi, azaz a követő gépkocsiban utazók (3.2) elmondása szerint az országútról való lekanyarodást követően a balesetet szenvedett gépkocsi egyenesen, alacsony (5-10 km/h) sebességgel, megállás nélkül hajtott be a vasúti átjáróba.

A vasúti átjáró felé közeledve a személygépkocsi vezetőjét a vonat érkezésének észlelésében a menetirány szerint jobb kéz felé elterülő növényzet (erdősáv) akadályozta (lásd: 4.3.3), azonban az átjáróhoz érve a jogszabályban előírt csökkentett rálátási háromszög biztosított volt (4.2.1). Ez azt jelenti, hogy a személygépkocsi vezetője részére az arról való meggyőződés lehetősége, hogy a vasúti átjárón való áthaladás biztonságos-e, legkésőbb a „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla oszlopa előtt 1 méterrel biztosított volt, azonban ehhez itt szükséges lett volna megállnia.

4.3.3 Környezeti tényezők

1. **Növényzet:** A növényzet egy darabig a mozdonyvezetőt és a személygépkocsi vezetőjét is akadályozta egymás észlelésében. Számukra a kölcsönös észlelhetőség állapota onnantól teremtődött meg, amikor a személygépkocsi a vasúti átjáróhoz közeledve, attól kb. 5 méterre, kikerült a növényzet takarásából. Innentől a személygépkocsi kb. 9 métert tett meg az ütközésig.



13. ábra: a növényzettől tisztán tartott terület (pirossal bekeretezve) és a csökkentett rálátási háromszög (piros háttérrel) a releváns térnegyedben

Az utolsó 9 méter megtétele a személygépkocsival egyenletes 5-10 km/h sebességgel haladva 4-6 másodpercig tartott, ami alatt a vonat 110-180 métert tett meg. Tekintettel arra, hogy az érintett térnegyedben a vasúti pályára a rálátás kb. 550 méter, a vonat pedig 200 méteren belül volt, a személygépkocsi vezetője részére a vasúti átjárótól való kb. 5 méteres távolságon belül az érkező vonat folyamatosan észlelhető lett volna (13. ábra).

2. **Napsütés:** A napsütés egymás észlelésében sem a mozdonyvezetőt, sem a személygépkocsi vezetőjét nem akadályozhatta, mert az eset idején a Nap a mozdonyvezetőnek balról hátulról, míg a személygépkocsi vezetőjének jobbról hátulról sütött (4. ábra).

4.4 Biztonsági eljárások

4.4.1 Közlekedés vasúti átjáróban (a közúti közlekedés szabályai)

A közúti közlekedésben résztvevők számára a vasúti átjáróban való közlekedés szabályait az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ) 39. §-a szabályozza.

A műszaki biztosítással nem rendelkező (biztosítatlan) vasúti átjárón való áthaladás tilalmáról az alábbi szakaszok rendelkeznek:

„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.

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

(3) A vasúti átjáró előtt a 98., 99., 99/a. vagy 99/b. ábra szerinti jelzésnél („Vasúti átjáró kezdete”, illetve „Két- vagy többvágányú vasúti átjáró kezdete” jelzőtáblák), vagy a megállás helyét jelző útburkolati jel előtt meg kell állni, ha

a) bármely irányból vasúti jármű közeledik,

[...]

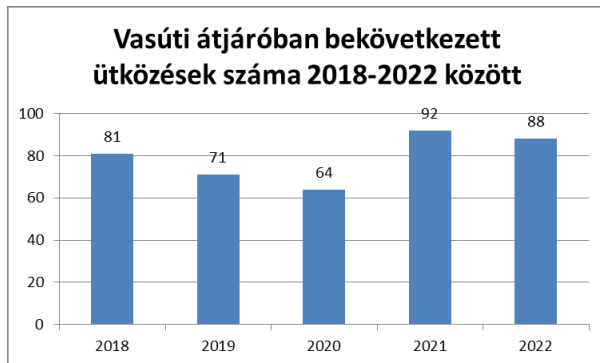
(4) Biztosítatlan vasúti átjáróra járművel csak abban az esetben szabad ráhajtani, ha a vezetője meggyőződött arról, hogy az átjáró felé vasúti jármű egyik irányból sem közeledik, és a (2) bekezdésben meghatározott folyamatos áthaladásra lehetőség van.”

A fentiek alapján a vizsgált esetre a KRESZ világosan tartalmazza a rendelkezéseket és egyértelműen szabályozza a biztosítatlan vasúti átjáróban való közlekedést, így a kialakított szabályozás részletesebb elemzése nem szükséges.

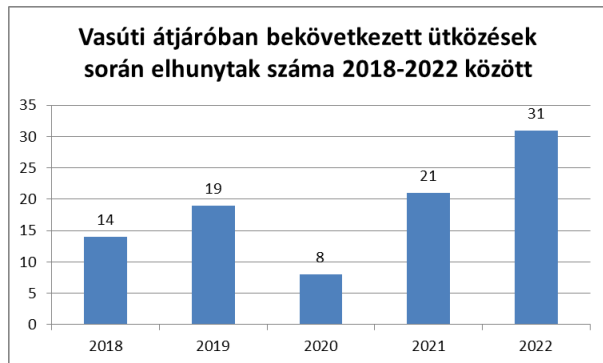
4.5 Korábbi hasonló események

4.5.1 Balesetek vasúti átjárókban

Az országos vasúti pályahálózaton évente 70-80 olyan baleset történik vasúti átjárókban, ahol a közlekedő vonat közúti járművel ütközik (14. ábra). Ezen balesetekben az elmúlt 5 évben évente átlagosan 17-en haltak meg az átjárót használó, közúti járműben utazók közül (15. ábra). Az elmúlt évben a halálesetek száma a 2022. április 5-én Mindszent és Hódmezővásárhelyi Népkert állomások között bekövetkezett baleset, valamint a jelen vizsgálat tárgyát képező baleset során elhunytak nagy száma miatt kiemelkedő, ugyanis csak ennek a két esetnek összesen 12 áldozata volt.



14. ábra: országos vasúti pályahálózaton lévő vasúti átjárókban bekövetkezett közúti járművel történő ütközéses balesetek száma az elmúlt 5 évben



15. ábra: országos vasúti pályahálózaton lévő vasúti átjárókban bekövetkezett közúti járművel történő ütközéses balesetekben elhunytak száma az elmúlt 5 évben

4.5.2 Balesetek az érintett vasúti átjáróban

A Kunfehértó és Kiskunhalas állomásközben a 94+13 sz. szelvényben lévő, műszaki biztosítással nem rendelkező útátjáróban a KBSZ működése során az alábbi balesetek történtek:

- 2008. július 6-án, 15 óra 10 perckor a 7813 sz. vonatot továbbító M41-2197 psz. mozdony oldalának ütközött egy személygépkocsi.
- 2012. május 10-én, 10 óra 50 perckor a 7807 sz. vonatot továbbító 6341 019-5 psz. motorkocsi egy mezőgazdasági vontató vontatmányával összeütközött.
- 2021. október 8-án, 11 óra 11 perckor a 7804 sz. vonatot továbbító 95 55 1416 027-9 psz. motorkocsi egy személygépkocsival ütközött.

A fenti balesetekben személyi sérülés nem történt.

5. KÖVETKEZTETÉSEK

5.1 Összefoglalás

5.1.1 Ok-okozati tényezők

Cselekmények, hibák, események vagy feltételek, illetve ezek kombinációi, amelynek javítása, elhárítása vagy elkerülése esetén minden valószínűség szerint meg lehetett volna előzni a baleset vagy a váratlan esemény bekövetkezését:

- a) a személygépkocsi vezetője úgy hajtott be a vasúti átjáróba, hogy a felé vonat közeledett (4.3.2).

5.1.2 Hozzájáruló tényezők

Olyan cselekményeket, hibákat, eseményeket vagy feltételeket, amelyek azáltal befolyásolták az eseményt, hogy növelték a bekövetkezés valószínűségét, felgyorsították a hatásokat, vagy fokozták a következmények súlyosságát, de kiiktatásuk önmagában nem akadályozta volna meg az esemény bekövetkezését, a Vb nem azonosította.

5.1.3 Rendszerszintű tényező

Olyan szervezeti, vezetési, társadalmi vagy szabályozási jellegű ok-okozati vagy hozzájáruló tényezőket, amelyek a jövőben valószínűleg hatással lehetnek hasonló és kapcsolódó eseményekre, különösen ideértve a szabályozási keretfeltételeket, a biztonságirányítási rendszer kialakítását és alkalmazását, a személyzet készségeit, az eljárásokat és a karbantartást, a Vb nem azonosította.

5.2 Megtett intézkedések

Az eset kapcsán kiadott azonnali biztonsági ajánlás (6.1) nyomán az illetékes kormányhivatal intézkedéseket tett, ezeket a jelentés a 6.1.1 fejezetben ismerteti.

5.3 További észrevételek

Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, de kockázatonövelő tényezők:

- a) a Vb a vizsgálat során a balesetben érintett vasúti átjáróban, valamint a Kunfehértó – Kiskunhalas állomásközben lévő több másik vasúti átjáróban a vasúti átjárók kialakítására, a szükséges forgalmi jelzések meglétére, láthatóságára, a rálátási területeken lévő rálátási akadályokra vonatkozóan hiányosságokat állapított meg (4.2.1 és 4.2.2).

5.4 Jól működő eljárások, gyakorlatok

Az eset következményeinek csökkentését, a súlyosabb kimenetel elkerülését szolgáló tényezőt a Vb nem azonosította.

6. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A biztonsági ajánlások a szakmai vizsgálat során szerzett adatok és tapasztalatok alapján a vasúti balesetek és események jövőbeni megelőzése céljából tett javaslatok, amik - a zárójelentésben foglaltakkal és következtetésekkel együtt - a vasúti közlekedés biztonságának javítását szolgálják.

A biztonsági ajánlások címzettje lehet a vasúti közlekedési hatóság (ÉKM VHF), egyéb hivatal és hatóság, az Európai Unió Vasúti Ügynöksége (ERA), és egy másik EU tagállam. A bevezetésért felelős szervezetek (a biztonsági ajánlások végrehajtói) saját felelősségi területükön belül a vállalkozó vasúti társaságok, a pályahálózat működtetők, a karbantartásért felelős szervezetek és egyéb szereplői a vasúti iparágak. Ezeknek megfelelően:

- A biztonsági ajánlás címzettje az ajánlás megvalósítását ellenőrző szervezet, akinek meg kell bizonyosodnia róla, hogy az ajánlás nyomán az érintett bevezetésért felelős szervezetek a megfelelő intézkedéseket megtették. A bevezetésért felelős szervezetnek a KBSZ általi megjelölése azonban nem zárja ki, hogy az ajánlás címzettje a nevezettekén túl további végrehajtásért felelős szervezeteket azonosítson.
- A bevezetésért felelős szervezet az ajánlás megvalósítója. Mivel valamennyi, a vasúti közlekedési iparágban tevékenykedő szervezet a saját tevékenységét érintő kérdésben jogi felelősséggel tartozik a biztonság szavatolásáért, a biztonsági ajánlás bevezetéséért felelős szervezeteknek az ajánlás nyomán intézkedéseket kell tenniük a KBSZ által feltárt és ismertetett kockázatok kezelése érdekében. A biztonsági ajánlásoknak tehát a nem közvetlenül a végrehajtó szervezetnek történő címzése nem mentesíti azokat az uniós és nemzeti jogszabályok és rendeletek által rájuk ruházott, biztonságra vonatkozó felelősségük alól.

A vasúti baleset vagy esemény kapcsán kiadott biztonsági ajánlások címzettjei a biztonsági ajánlás kézhezvételétől számított 90 napon belül írásban kötelesek tájékoztatást adni a KBSZ részére az ajánlás elfogadásáról, az ajánlás alapján tervezett vagy megtett intézkedésekről a bevezetésük határidejének megjelölésével, vagy egyet nem értésük esetén az ajánlás elutasításáról, indokolással ellátva.

6.1 BA2022-0960-5-01A

A KBSZ vizsgálóbizottsága a vizsgálat során a balesetben érintett vasúti átjáróban, valamint a Kunfehértó – Kiskunhalas állomásközben lévő több másik vasúti átjáróban a vasúti átjárók kialakítására, a szükséges forgalmi jelzések meglétére, láthatóságára, a rálátási területeken lévő rálátási akadályokra vonatkozóan hiányosságokat állapított meg. Ezeken felül a Vizsgálóbizottság megállapította, hogy az állomásközben lévő vasúti átjárók közül a földutas átjárókat az 5412 sz. közúton nem jelzi előre közúti jelzőtábla. A közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről szóló 83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet mellékleteként kiadott „A közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményei” műszaki szabályzata (JETSZ) II. fejezetének 9.9.1 pont bb) alpontja csak normál nyomtávú vasúti pályát keresztező szilárd burkolatú út esetén írja elő, hogy *ha az utat lakott területen kívül a vasúti átjárótól számított 150 méteren belül másik szilárd burkolatú út keresztezi, akkor ezen az úton a vasúti átjárót – az átjáró biztosítási módját feltüntető – „Útírányjelző tábla”-val kell előjelezni.* Tekintettel azonban a bekövetkezett baleset súlyosságára, a jövőbeni hasonló balesetek megelőzése érdekében – a Vizsgálóbizottság megítélése szerint – indokolt lehet a veszélyt előjelző táblákat az 5412 sz. közúton a földutas vasúti átjárók esetében is kitűzni. Fentiek miatt a KBSZ a vizsgálat közben azonnali biztonsági ajánlást adott ki:

száma: **BA2022-0960-5-01A**

kiadás napja: **2022. október 3.**

címzett: **Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal**

bevezetésért felelős: **Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal**

A KBSZ javasolja a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Közlekedési, Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály Útügyi Osztályának, hogy összhangban a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet rendelkezéseivel,

- **a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 34. § (2) bekezdése szerint kötelezze a közút kezelőjét az érintett átjárók esetében a forgalmi rendek felülvizsgálatára és a közlekedés biztonságát sértő vagy veszélyeztető helyzet megszüntetése érdekében a szükséges módosítások elvégzésére, valamint**
- **az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékleteként kiadott Forgalomszabályozási Műszaki Szabályzat VIII. fejezet 26.4. pont d) alpontja szerint rendelje el a vasúti átjárók rálátási háromszögének területén lévő fa, vagy egyéb növényzet kivágását.**

Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén a hasonló balesetek bekövetkezésének kockázata mérsékelhető, amivel a közlekedés biztonsága javítható.

6.1.1 Az ajánlás nyomán megtett intézkedések

A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Közlekedési, Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztálya a kiadott biztonsági ajánlásra a törvényi határidőn belül reagálva az alábbi intézkedésekről tájékoztatta a Vizsgálóbizottságot:

„A megküldött azonnali biztonsági ajánlásra figyelemmel Hatóságunk 2022. október 20-án személyes egyeztetést tartott a Bács-Kiskun Megyei Rendőr-főkapitányság, a Magyar Közút Nonprofit Zrt., a MÁV Zrt. és a területileg illetékes önkormányzatok képviselőinek részvételével. Az egyeztetést követően 2022. november 16. és 2022. november 24. napján került sor a 154. sz. vasútvonal balesettel érintett és az azonnali biztonsági ajánlásban megjelölt átjáróinak helyszíni vizsgálatára, mely az alábbi intézkedésekkel zárult:

1. *A 39+62 sz. vasúti szelvényben lévő biztosítás nélküli földutas vasúti átjáróban megállapítást nyert, hogy a kihelyezett „Vasúti átjáró kezdete” tábla megkopott, valamint a vasúti pályán nem biztosított egy térnegyedben a rálátás. A jelzőtábla cseréje, továbbá a rálátást akadályozó növényzet kivágása érdekében megkereséssel értünk a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. felé. Ugyanakkor az azonnali biztonsági ajánlásban foglaltaknak megfelelően, Hatóságunk kezdeményezte a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Bács-Kiskun Megyei Igazgatóságánál, mint az érintett közút kezelőjénél az 5412. jelű országos közúton a KRESZ 17. § v) pontjában meghatározott „Útirány előjelző tábla” (139. ábra) vagy a 16. § v) pontjában meghatározott „Sorompó nélküli vasúti átjáró tábla” és az irányt, távolságot feltüntető kiegészítő tábla kihelyezését.*
2. *Az 56+61 sz. vasúti szelvényben lévő stabilizált földutas vasúti átjárót érintően felhívtuk Kiskunhalas Város Önkormányzatát a kihelyezett „Vasúti átjáró előjelző” tábla, a „Sebességkorlátozás”, valamint „Sorompó nélküli vasúti átjáró” jelzőtábla és a fényesorompós biztosítást jelző kiegészítő tábla cseréjére, mivel azok kopottak, ezáltal nem felismerhetőek. Kezdeményeztük továbbá a két- és egysávos „Vasúti átjáró előjelző” táblák kihelyezését is.*
3. *A 72+41sz. vasúti szelvényben lévő biztosítás nélküli földutas vasúti átjáró esetében megkereséssel értünk a vasút üzemeltetője felé a vasúti pályára történő szabad rálátás biztosítása érdekében a növényzet eltávolítása és az országos közút felől kihelyezett, megkopott „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla cseréje, valamint annak – a jogszabályi előírásnak megfelelő – áthelyezése iránt. Az azonnali biztonság ajánlásban foglaltaknak megfelelően, Hatóságunk ezen helyszínt érintően is kezdeményezte az országos közút kezelőjénél a KRESZ 17. § v) pontjában meghatározott „Útirány előjelző tábla” (139. ábra) vagy a 16. § v) pontjában meghatározott „Sorompó nélküli vasúti átjáró tábla” és az irányt, távolságot feltüntető kiegészítő tábla kihelyezését.*
4. *A 94+13 sz. vasúti szelvényben lévő biztosítás nélküli földutas vasúti átjáró jobb beláthatósága és észlelhetősége érdekében felhívtuk az országos közút kezelőjét, valamint a vasút üzemeltetőjét az országos közút és a vasúti pálya közötti állami területen lévő fa és egyéb növényzet kivágására és a vasúti átjáróban kihelyezett táblák cseréjére, FNS (fluor-neon sárga – szerk. Vb) keretes kivitelben. Hatóságunk javaslatot tett az országos közút kezelője felé az 5412. jelű országos közúton a KRESZ 17. § v) pontjában meghatározott „Útirány előjelző tábla” (139. ábra) vagy a 16. § v) pontjában meghatározott „Sorompó nélküli vasúti átjáró tábla” és az irányt, távolságot feltüntető kiegészítő tábla kihelyezésére.*

Továbbá az utóbbi két vasúti átjáró esetében mind a helyi közút, mind az országos közút kezelője felé jelzéssel értünk a vasúti átjárónak a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet 9. § (6) bekezdésében foglaltaknak megfelelő utólagos kialakítása érdekében.”

7. ELTÉRŐ VÉLEMÉNYEK

A Vb tagjai különvéleményt nem fogalmaztak meg. A zárójelentéshez eltérő vélemény nem érkezett.

Budapest, 2023. december 5.



Duli Ádám
Vb vezetője



Demjén Péter
Vb tagja