



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET

Azonnali biztonsági ajánlás

2021. november 6-án, 8 órakor Pápa és Mezőlak állomások között, az AS460 jelű fénysorompóval biztosított vasúti átjáróban (Pápa, Acsádi út) a Balatonszentgyörgyről Győrbe közlekedő, 95 55 1426 016-0 psz. motorvonattal továbbított 9600-1 sz. személyszállító vonat egy személygépkocsival ütközött. A balesetben személyi sérülés nem történt, a gépkocsi súlyosan, a vasúti jármű kisebb mértékben megrongálódott.

A baleset bekövetkezése után a KBSZ vizsgálóbizottsága azonnali helyszíni szemlét tartott. A helyszíni szemlén megállapításra került, hogy **a baleset időpontjában a fénysorompó a közút felé fehéren villogó jelzést adott.**

A helyszíni szemle során, valamint az azt követően begyűjtött bizonyítékok alapján az esemény lefolyása az alábbiak szerint rekonstruálható:

A 9600-1 sz. vonat Mezőlak és Pápa állomások között 80-83 km/h sebességgel közlekedett. Az út során a jármű kereke – feltehetően növényi törmelékektől – szennyeződött, amelyet elősegíthetett, hogy a kerék a nyomkarimakenőtől olajnedves volt, valamint hogy a tárcsafékes kialakítású jármű fékberendezése nem tisztítja a futófelületet. Az AS460 jelű sorompóberendezés A1 jelű behatási pontján áthaladva a 13 kHz-es sínáramkör nem érzekelte a vonat áthaladását, majd szintén nem érzekelte a vonat elhaladását az eseményben érintett útátjárót követő AS455 jelű sorompóberendezés A1 jelű behatási pontjának 13 kHz-es sínáramköre sem, így a fénysorompók a közút felé továbbra is fehéren villogó jelzést adtak. Amikor a 9600-1 sz. vonat közvetlenül az útátjáró előtt járt, menetirány szerint balról egy személygépkocsi egyenesen sebességgel behaladt a vasúti átjáróba. A mozdonyvezető gyorsfékezést kezdeményezett, de kb. 60 km/h sebességgel a személygépkocsi hátsó részének ütközött, végül a vonat kb. 180 méterrel az útátjáró után, a 458+51 szelvényben megállt. Amikor a vonat az útátjárón áthaladt, az A3 és A4 jelű vonatérzékelési ponton lévő 13 kHz-es sínáramkörök közül legalább az egyik érzekelte a vonatot, ezért a berendezés „zavar” állapotba került. Ekkor – a vonat áthaladása után – mivel az érintett sorompóberendezés piros hosszabbítás funkcióval van kiegészítve, mielőtt a fényjelző készülék lekapcsolt volna, előtte még 3 percig pirosan villogott.



1. ábra: a sorompók vonatérzékelési pontjainak elhelyezkedése

A vizsgálat eddigi szakaszában megállapítható, hogy a baleset bekövetkezésével ok-okozati összefüggésben volt, hogy

- a vasúti jármű kerekei szennyezettek voltak;
- az önműködő sorompóberendezések a behatási pontjaikon nem érzékelték a vonatot;
- a mozdonyvezetőnek nem volt tudomása arról, hogy a közelített útátjárókban a fénysorompók fehéren villognak;

valamint feltárásra került, hogy a Győr – Pápa – Celldömölk vasútvonalon az eseményt megelőző napokban a korábbi időszakhoz képest a vonatérzékelési hibák több sorompónál is tömegesen jelentkeztek.

Ezért a KBSZ a következő biztonsági ajánlást adja ki:

száma: **BA2021-1166-5-01A**
kiadás napja: **2022. január 3.**
címezett: **ITM Vasúti Hatósági Főosztály**
bevezetésért felelős: **MÁV Zrt., GYSEV Zrt.**

A KBSZ javasolja az ITM Vasúti Hatósági Főosztályának, hogy kötelezze az országos vasúti pályahálózat-működtetőket arra, hogy végezzenek kockázatelemzést, megvizsgálva, hogy

- a 13 kHz-es sínáramköröket használó vonatérzékelési móddal kialakított önműködő sorompóberendezések, és**
- az üzemi fékezésük során tárcsaféket alkalmazó vasúti járművek**

megfelelő együttműködése minden körülmények között biztosított-e, majd az elemzés eredményeinek függvényében tegyék meg a szükséges lépéseket a hasonló esetek ismétlődésének megelőzése érdekében.

Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén a hasonló típusú önműködő sorompóberendezések söntérzéketlenségéből fakadó működésképtelenségének kockázata jelentősen mérsékelhető.