



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2007-0211-5
VASÚTI BALESET**

**Pécel és Rákos állomások között
2007. június 18.**

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: Kbv.),
- a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának részletes szabályairól szóló 7/2006. (II.27.) GKM rendelet,
- illetve a Kbv. 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 Kbv. és a 7/2006. (XII.29) 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 infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (vasútbiztonsági irányelv) szóló uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálják:

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006.(XII.23.) Korm. rendeleten alapul.

Fenti szabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a súlyos vasúti balesetet ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a vasúti baleseteket, illetve váratlan vasúti eseményeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között súlyosabb következményű balesethez vezethettek volna.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- Jelen zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vb köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

Jelen zárójelentés

alapjául a Vb által készített, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött zárójelentés-tervezet szolgált.

A zárójelentés-tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

A 2009. február 17-én megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviseltették magukat:

- Nemzeti Közlekedési Hatóság
- MÁV Zrt
- MÁV TRAKCIÓ Zrt

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

BIG	MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság
CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
Vb	Vizsgálóbizottság
VBO	MÁV Zrt. BIG illetékes Területi Vasútbiztonsági Osztálya

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

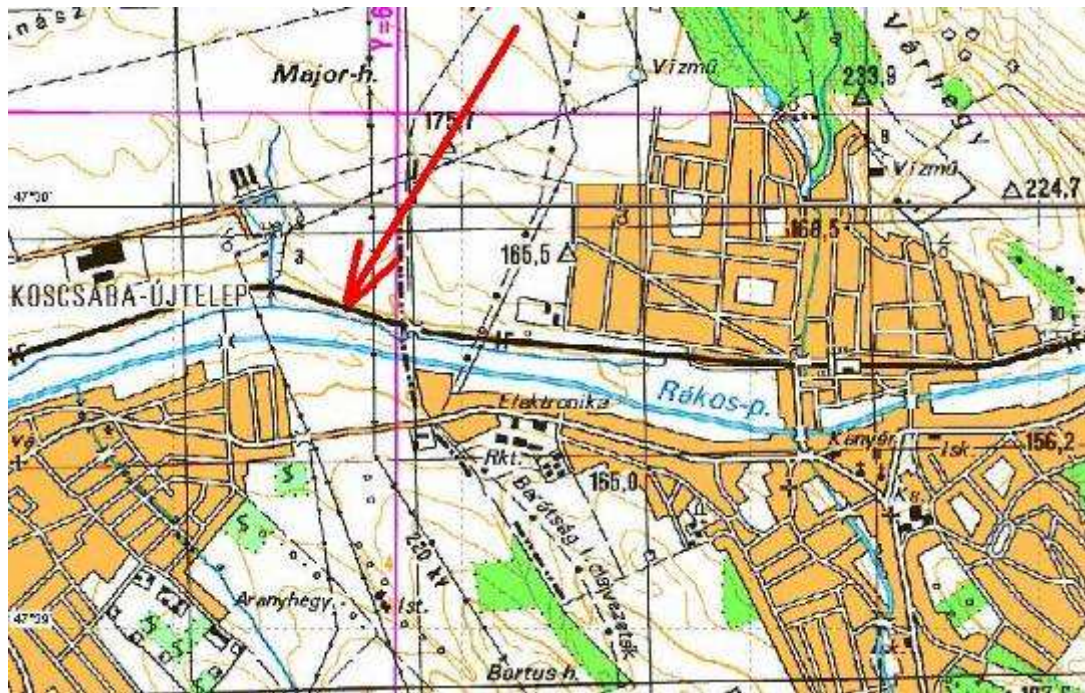
Az eset kategóriája	Vasúti baleset
Az eset jellege	Baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2007. június 18. 8 óra 03 perc
Az eset helye	Rákos és Pécel állomások között
Vasúti rendszer típusa	Országos
Mozgás típusa	Regionális személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	1/0
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt
Rongálódás mértéke	-
Érintett vonat száma	3217
Üzembentartó	MÁV Zrt
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye

80-as számú (Budapest Keleti pu. – Hatvan – Miskolc Tiszai pu. – Szerencs - Nyíregyháza) fővonalon, Pécel és Rákos állomások között a 182+25 hm vasúti szelvényben lévő, AS182 jelű fénySOROMPÓVAL biztosított vasúti átjáró (1. és 2. ábra).



1.ábra: Az eset helye



1. ábra: Az eset helye

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2007. június 18-án 9 óra 05 perckor – az esemény bekövetkezése után több mint egy órával – jelentette a MÁV Zrt hálózati főüzemirányítója.

A KBSZ ügyeletes az esetet jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2007. június 18-án szakmai vizsgálóbizottságot jelölt ki:

Vezetője:	Karosi Róbert	balesetvizsgáló
Tagja:	Gréz László	helyszínelő technikus

A vizsgálat folyamatának áttekintése

- A Vb az eseményt követően helyszíni szemlét tartott.
- Az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta.
- A menetíró regisztrátumot kiértékelte.
- Biztonsági ajánlást adott ki.
- Figyelemmel kísérte a biztonsági ajánlás végrehajtását.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

2008. június 18-án 8 óra 30 perckor Pécel és Rákos állomások között az AS 182 jelű, fénySOROMPÓVAL biztosított vasúti átjáróban a bal vágányon közlekedő 3217 sz. vonat összeütközött egy tehergépkocsival.

Az eset napján az 3217 sz. vonat Pécel állomásról a menetrendben meghirdetett időben **8 óra 26 perckor** indult el.

3217 SZ		VPE:31069-2008						
1	2	3	4	5	6	7	8	9
3,4	Gödöllő-Állami tp. mh	3	8	13	14			
3,2	Isaszeg	*3		17	18			
8,5	Pécel	*7		25	26			100
3,1	Rákocscsaba mh.	3		29	30			100
2,0	Rákocscsaba-Újtelep mh.	1		31	32			
1,3	Rákosliget mh.	1		33	34			
6,5	Rákos	*6		40	41			
3,1	Vörösnévföld	*4		45	46	60/60		
4,6	Budapest-Keleti pu.	*6	8	52				
5,7 km)		Menettartam: 00:42 (36,7 km)						

2. ábra: A 3217 sz. vonat menetrendje

A beszerzett információkat értékelve az alábbi eseménysor rekonstruálható.

8 óra 22 perc Pécel állomás forgalmi szolgálattevője engedélyt kért Rákos állomás forgalmi szolgálattevőjétől a **3217** sz. vonat indítására. Az indításra az engedélyt megkapta.

8 óra 26 perc A **3217** sz. vonat elindult Pécel állomásról. A mozdonyvezető a vonatot az elindulás után a menetrendben meghatározott 100 km/h sebességre gyorsította.

8 óra 30 perc Az AS 182 jelű, fénySOROMPÓVAL biztosított útátjáróhoz közelítve a vonat mozdonyvezetője észleli, hogy egy tehergépkocsi megkezdte az áthaladást. Vészfékezést alkalmaz, s mivel látja, hogy az összeütközés nem kerülhető el a vezérlőkocsi vezetőállását – saját testi épségének védelme érdekében – elhagyta.

1.2 Személyi sérülések

Az ütközés következtében a tehergépkocsi vezetője a helyszínen elhunyt. A vonat utasai közül egy személy a Budapest-Keleti pu.-ra történt érkezés után orvosi ellátást kért, mert az intenzív fékezés következtében a nyaka megrándult és fejfájásra panaszkodott.

1.3 A vasúti járművek sérülése

A baleset következtében a 3217 sz. vonat 50 55 80-05 432-6 psz. vezérlőkocsija megrongálódott. (3. ábra)



3. ábra. A megsérült vezérlőkocsi

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A baleset következtében az AS 182 jelű fénysorompó „b” jelű jelzőárboca kidőlt, megrongálódott. (4. ábra)

1.5 Egyéb kár

Az összeütközésben részes tehergépjármű súlyosan megrongálódott. (5. ábra)



4. ábra: A kidőlt jelzőárboc



5. ábra: A megsérült gépjármű

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 3217 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	35 éves
Neme	férfi
Szakképesítése	mozdonyvezető
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	Egészségügyi alkalmassága érvényes
Legutolsó szolgálatba lépés ideje	-

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	3217
Vonat neve	személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Mozdony pályaszáma	V43-2251 (BDt 432 vezérlőkocsi)
Mozdony tulajdonosa	MÁV Zrt.
Továbbított kocsik tulajdonosa	MÁV ZRt.
Továbbított kocsik száma	6 db 4 tengelyes személyszállító kocsi
Továbbított kocsik pályaszáma	-
Vonathossz	143 m
Elegytömeg	248 t
Előírt fékszázalék	70%
Tényleges fékszázalék	98%

1.8 Meteorológiai adatok

A baleset időpontjában az időjárás csendes, derült volt, a külső hőmérséklet kb. +30°C. A távolbalátás nem volt korlátozott, a napszaknak megfelelő természetes nappali fényviszonyok voltak.

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással.

1.9 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

Vasúti pálya

Pécel és Rákos állomások között a vasúti pálya kétvágányú, vonalvezetését a 2. ábra szemlélteti.

A pályaszerkezet típusa 54 kg/m sín, vasbetonaljakra szerelve, zúzottkő ágyazatban.

Rákos és Pécel állomások között a pályára engedélyezett legnagyobb menetsebesség 120 km/h.

Útátjáró

Az útátjáró Pécel és Rákos állomások között a 182+25 hm vasúti szelvényben helyezkedik el. Az útátjárót biztosító, vonat által vezérelt nyíltvonalis fényoszorompó-berendezést 2007. február 15-én helyezték üzembe. Az útátjáró az M0-s út építése miatt – ideiglenes jelleggel – létesült. Az útátjárót az útépitési munkálatokban részt vevő gépjárművek veszik igénybe, közforgalom céljára nincs megnyitva.

Biztosítóberendezés

Az állomásközből ellenmenetet kizáró, önműködő térközbiztosító-berendezés üzemel, melynek meghibásodására utaló körülményt a vb nem talált.

1.10 Kommunikációs eszközök

A hátul működő mozdonnyal közlekedő személyszállító ingavonat 50 55 80-05 432-6 psz. vezérlőkocsija jól működő mozdonyrádióval volt ellátva.

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

A távközlő berendezésekre vonatkozó megállapítások

A baleset idejében a vonali távközlő berendezésekre vonatkozóan a Hibaelőjegyzési könyvben hiányosságra vonatkozó előjegyzés nem volt.

1.11 Állomási adatok

Pécel és Rákos állomás paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.12 Vasúti járművek adatrögzítői

A V43-2251 pályaszámú villamos mozdonyon HASLER típusú elektromechanikus adatrögzítő berendezés van felszerelve, melynek méréshatára 150 km/h. A regisztráló berendezésbe 120 km/h méréshatárú szalag volt befűzve, ezért az adatokat e tények figyelembe vételével értékeltük.

1.13 Próbák és kísérletek

A baleset körülményeinek tisztázása során műszaki próba vagy kísérlet elvégzésére nem kerül sor.

1.14 A munkaszervezés jellemzése

A 3217 számú személyszállító vonat mozdonyvezetőjének a szükséges pihenőideje megvolt a szolgálatát megelőzően.

A mozdonyvezető rendelkezett a villamos mozdonyra érvényes járművezetői engedéllyel, és a 80-as számú vasútvonalra érvényes vonalismerettel.

1.15 Kiegészítő adatok

A baleset vizsgálata során egyéb kiegészítő adatok beszerzésére, felhasználására nem került sor.

2. ELEMZÉS

A Pécel és Rákos állomások között a 182+25 hm vasúti szelvényben lévő útátjárót biztosító, vonat által vezérelt nyíltvonalai fényesorompó-berendezést 2007. február 15-én helyezték üzembe. Az útátjáró az M0-s út építése miatt – ideiglenes jelleggel – létesült. Az útátjárót az útépitési munkálatokban részt vevő gépjárművek veszik igénybe, közforgalom céljára nincs megnyitva.

Az ideiglenes nyíltvonalai fényesorompó visszajelentési helye Pécel állomás forgalmi irodájában van. Az eset időpontjában - a rendelkezésünkre álló adatok szerint – a fényesorompó berendezés üzemszerűen működött, a berendezés működésében zavar az eset bekövetkezését megelőző 24 órán belül nem volt.

A fényesorompó-berendezés jelzőárbocainak jelzési képe a közút felől érkezők részére látható. Az eset bekövetkezési idejében a fényesorompó-berendezés meghibásodására utaló adat, körülmény vagy információ a vizsgálat során nem merült fel.



7. ábra: Az útátjáró a gépjármű érkezési iránya felől

Pécel állomás forgalmi szolgálattevője az eset után kérdésünkre elmondta, hogy a 3217 sz. vonat az ütközést követően az AS182 jelű fényesorompót üzemszerűen felnyitotta.

Az ütközést követően röviddel a másik vágányon odaérkező vonat az eset helyszínén megállt – lezárva a sorompót – s a sorompó emiatt adott zavarjelzést. A zavaroldást követően a fényesorompó-berendezés a forgalmi irodai berendezés visszajelentő-fényeinek kiértékelése alapján üzemszerűen működött.

Az eset következtében a fényesorompó „b” árboca kidőlt és megrongálódott, továbbá az „a” árboc a sorompó nyitott állapotában egy erős piros és egy halvány fehér fény villogott, lezárt állapotban megfelelően működött, eközben Pécel állomáson a sorompó visszajelentése megfelelő működést jelzett. Ez a jelenség úgy fordulhatott elő, hogy a sorompóberendezés a balesetet megelőzően, a bizonyossággal határos valószínűséggel, megfelelően működött. A mechanikai behatás következtében a „b” árboc eldőlt, azonban a kábeleit, áramköre nem szenvedett jelentős sérülést, így az – ugyan az árboc fekvő helyzetben – tovább működött. Így az áramkör semmilyen rendellenességet nem érzékelt, a visszajelentés ennek megfelelő volt.

A fentiek alapján egyértelmű, hogy a fényesorompó nem volt alkalmas a funkciójának betöltésére, ennek ellenére órákon keresztül nem került sor sem a használhatatlanná

nyilvánítására és a vonatok ennek megfelelő értesítésére, sem pedig az útátjáró fedezésére.

2.2 Kiegészítő megjegyzések

Az esetet követően az elhárítási munkák ideje alatt a közlekedő vonatokat a szomszédos állomások útján értesítették arról, hogy az állomásközben a baleset helyszínén csökkentett sebességgel és fokozott figyelemmel haladjanak.

Arra való tekintettel, hogy a Pécel állomásra visszajelentett AS182 jelű fénySOROMPÓ a biztosítóberendezés visszajelentő fényeinek kiértékelése alapján üzemszerűen működött – ténylegesen azonban az ütközés következtében megsérült – a vonatok értesítése az útsorompó használhatatlanságáról elmaradt.

Az eset idején hatályos vasúti rendelkezések alapján nem volt olyan szabály, mely alapján a forgalmi szolgálattevőnek a fénySOROMPÓ-berendezést használhatónak kellett volna tekintenie, ezért értesítési kötelezettsége nem volt.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A Vb vizsgálata során megállapította, hogy az eset bekövetkezésének közvetlen okaként a közúti járművezető magatartása, mint emberi tényező jelölhető meg.

A baleset bekövetkeztétől függetlenül a Vb vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy célszerű lenne megvizsgálni, hogy a hivatkozott útátjáró megközelítésekor a közlekedő vonatok sebességének korlátozása az ideiglenes útátjáró biztonságát növelné-e, különös tekintettel arra, hogy az útátjárót használó járművek méretüknél, rakományuknál fogva az átlagostól hosszabb ideig is elfoglalhatják a vasúti pálya szerkesztési szelvényét, illetve az útépitéshez veszélyes anyagot szállító járművek fokozott veszélyt jelenthetnek a vasúti közlekedésre nézve.

A Vb a vizsgálat során, a baleset bekövetkezésétől függetlenül a hatályos forgalmi szabályok hiányosságát állapította meg:

Az eset bekövetkeztekor hatályos szabályok alapján (F.2. sz. utasítás 3.7. pont) akkor tekinthető használhatatlannak a nyíltvonalai fénySOROMPÓ, ha:

- „- a berendezés zavarának észlelése után — a Kezelési Szabályzatban előírtak betartása mellett — nem lehet a zavart megszüntetni, a berendezést kikapcsolták,
- bármely esetben a kézi kezelés ellenére a villogó fehér fény a fénySOROMPÓN megmarad,
- a helyhez kötött jelző (főjelző, útsOROMPÓT ellenőrző fedezőjelző, fénySOROMPÓT ellenőrző útátjárójelző, mellékvonalai ellenőrző jelző) erre utaló, vagy továbbhaladást tiltó jelzést ad,
- az értekezés lehetetlensége esetén a szomszéd állomásra, vagy nyíltvonalai szolgálati helyre visszajelentett fénySOROMPÓ, amennyiben helyhez kötött jelző erre utaló, vagy továbbhaladást tiltó jelzést nem ad.”

Abban az esetben, mikor a sorompó-berendezés egy baleset következtében oly mértékben megsérül, hogy funkcióját nem képes betölteni (pl.: az árboca kidől), azonban a visszajelentő fények kiértékeléséből ez nem állapítható meg (pl.: a kábelek nem szakadtak el), nincs olyan szabály, amely alapján a sorompó-berendezést használhatatlannak kellene tekinteni. Jelen baleset helyszínén is az üzemeltető több szakszolgálatának munkatársa is megjelent, látták a sorompó állapotát, azonban ennek használhatatlanná minősítése – erre vonatkozó szabályok hiányában – nem történt meg, így a vonatok értesítése a sorompó-berendezés használhatatlanságáról elmaradt.

4 BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

4.1 Megelőző biztonsági ajánlások

A Vb az esemény szakmai vizsgálata során a feltárt tények alapján azonnali intézkedést javasolva a következő, megelőző célú biztonsági ajánlást tette:

AM2007-0211-5-01 A Vb javasolja megvizsgálni, hogy a Rákos – Pécel állomások között lévő AS 182 jelű, fénySOROMPÓVAL biztosított útátjáróban a forgalom biztonsága a vonatok számára jelenleg engedélyezett sebesség mellett megfelelő-e, vagy az M0-ás autópályát építési munkálatainak befejezéséig lassújel elrendelése indokolt.

Az esetben érintett útátjáró létesítését az M0-ás autópályát építési munkálatai tették szükségessé 2006-ban. A helyszín a vasúti pálya ívviszonyai, a felépített közúti felüljáró, a domborzati viszonyok és a földút vonalvezetése miatt nehezen áttekinthető. Az építkezés miatt az útátjárón jelenleg is erős tehergépjármű forgalom zajlik, különböző anyagokat, köztük veszélyes árut is szállítanak. A járművek méretére, a szállított rakományra és a vonatok jelenleg alkalmazott sebességére való tekintettel az esetlegesen bekövetkező balesetek várható következményei sokkal súlyosabbak lehetnek, mint egy átlagos útátjáró esetében, ezért indokoltnak tartjuk a javasolt intézkedés mielőbbi megtételét.

AM2007-0211-5-02 A Vb javasolja a forgalmi szabályok arra irányuló kiegészítését, hogy a fénySOROMPÓT akkor is használhatatlannak kelljen tekinteni, ha az – visszajelentésétől függetlenül – olyan mértékben sérült, hogy funkcióját nem képes betölteni.

A Vb javaslatának indoka, hogy az eset következtében a fénySOROMPÓ „b” árbova kidőlt és megrongálódott, továbbá az „a” árbocon a sorompó nyitott állapotában egy erős piros és egy halvány fehér fény villogott, eközben Pécel állomáson a sorompó visszajelentése megfelelő működést jelzett. A fentiek alapján egyértelmű, hogy a fénySOROMPÓ nem volt alkalmas a funkciójának betöltésére, ennek ellenére órákon keresztül nem került sor sem a használhatatlanná nyilvánítására és a vonatok ennek megfelelő értesítésére, sem pedig az útátjáró fedezésére.

4.1.1 A Nemzeti Közlekedési Hatóság véleménye a megelőző biztonsági ajánlásokról

Az **AM2007-0211-5-01** sz. ajánlás elfogadásra került, a közlekedési hatóság maga is szükségesnek tartotta a vasúti átjáró és környezetének forgalombiztonsági szempontból történő átvizsgálását. Az NKH Kiemelt Ügyek Igazgatósága Vasúti Hatósági Főosztály a MÁV Zrt. bevonásával helyszíni szemlést tartott a vasúti átjáróban. A szemlebizottság megállapította, hogy a vasúti átjáró környezetében a 20/1984. (XII. 21.) KM rendeletben előírt csökkentett rálátási háromszög területén a zöld növényzet eltávolításával a pályasebességhez tartozó rálátás biztosítható. A vasúti átjáró kialakítása, biztosítási módja a jogszabálynak megfelel.

A Vasúti Hatósági Főosztály a 2007. július 17-én kelt. KU/VF/1257/2/2007. sz. levelében felszólította a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág Budapesti Területi Központot a növényzet eltávolítására.

A vasúti átjáró kiépített fénySOROMPÓS biztosítása és a rálátást esetlegesen akadályozó növényzet rendszeres eltávolítása mellett a vasúti pályasebesség csökkentését sem vasúti, sem közúti szempontból nem szükséges. Megjegyzi ugyanakkor, hogy amennyiben a vasúti pálya üzemeltetője a sebességkorlátozás elrendelését indokoltnak tartja, úgy a lassújelet saját hatáskörben, hatósági elrendelés nélkül is elhelyezheti.

A zárójelentés kiadásakor az ideiglenesen létesített AS182 jelű fénysorompóval biztosított útátjáró már elbontásra került, ezért az ajánlásban megfogalmazottak okafogyottá váltak.

Az NKH 2588/1/2007. sz. alatt a Vb-hez eljuttatott véleménye szerint az **AM2007-0211-5-02** sz. ajánlás a forgalmi szabályok kiegészítését javasolja a fénysorompó használhatatlanná minősítése tekintetében. Az üzemzavar eseteire a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékleteként kiadott Forgalomszabályozási műszaki szabályzat 26.13. pontja határozza meg az üzemzavar, illetőleg a rongálás elhárítási idejét. A MÁV F.2. számú utasítás 3.15. pontja a fénysorompó használhatatlanságának eseteiről, a 3.16-20. pontok a szükséges forgalmi eljárásokról rendelkeznek. A MÁV Zrt. F.2. sz. utasítás 11. számú függeléke tartalmazza a fénysorompó berendezések meghibásodása és rongálása esetén a hibaelhárítás szabályait.

A közlekedési hatóság megítélése szerint a fentiekkel a vasúti átjárókat biztosító berendezés üzemzavara esetén követendő eljárások és az üzemzavar elhárításának ideje teljes mértékben szabályozott, a szabályozás kiegészítése nem szükséges.

A MÁV Zrt. az **AM2007-0211-5-02** sz. ajánlást elfogadja és a maga részéről kezdeményezi az F.2. sz. utasítás tárgybani módosítását.

Az utasítás 3.5. pontjához új, hatodik bekezdésként javasolják felvenni: "- a közút-vasút keresztezésben, ha a fénysorompó berendezés olyan mértékben megsérül, hogy a funkcióját nem képes betölteni."

Az utasítás 3.13. pontját ezzel kapcsolatban javasolják kiegészíteni az alábbiak szerint:

"3.13. Útsorompóval fel nem szerelt útátjáróknál, **valamint a fénysorompó-berendezés jelzőjének összetörése, kidöntése esetén, ... a felfedező dolgozó köteles a forgalmi szolgálattevőt, nyílt vonalról az egyik állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni.**"

4.1.2 A KBSZ álláspontja

Az **AM2007-0211-5-01** sz. biztonsági ajánlásunkra adott választ a KBSZ tudomásul veszi.

Az **AM2007-0211-5-02**. sz. biztonsági ajánlásunkra a Nemzeti Közlekedési Hatóságtól kapott válasszal a Vb nem ért egyet; álláspontja szerint a válasz nincs párhuzamban az ajánlásban foglaltakkal.

Egy útátjáró jelzőárboca ugyanis nemcsak vasúti baleset, hanem közúti esemény következtében is megsérülhet oly módon, mint jelen esetben. Ha a kábelek nem sérülnek, előfordulhat olyan helyzet, hogy a berendezés visszajelentő fényei a forgalmi szolgálattevő felé üzemszerű működést fognak jelezni, miközben a berendezés sérülésénél fogva már alkalmatlan eredeti feladatának ellátására.

Az ilyen rongálódások elhárítására, kijavítására vonatkozó szabályok, az erre szabott határidők a Vb álláspontja szerint is megfelelők, azonban az elhárítás alatti forgalom lebonyolításának, a sorompó használhatatlanságának és az ennek megfelelő forgalomszabályozás (pl.: a vonatok értesítése) előírásai hiányosak.

A 2009. február 17-én megtartott zárómegbeszélésen a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakemberei úgy nyilatkoztak, hogy az F.2. sz. utasítás javasolt módon történő kiegészítését támogatják.

A KBSZ a MÁV Zrt. részéről javasolt utasításmódosítással egyetért.

4.2 További biztonsági ajánlások

A vizsgálat megállapításai alapján a Vb további biztonsági ajánlások kiadását nem tartja szükségesnek.

Budapest, 2009. február 18.

Karosi Róbert
Vb vezetője

Gréz László
Vb tagja