



ZÁRÓJELENTÉS

**2008-201-5
VASÚTI BALESET**

**Farád megállóhely
2008.05.08**

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. (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 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-tervezet 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 vettek részt:

- Nemzeti Közlekedési Hatóság
- MÁV Trakció Zrt.
- MÁV Zrt.
- GYSEV Zrt.

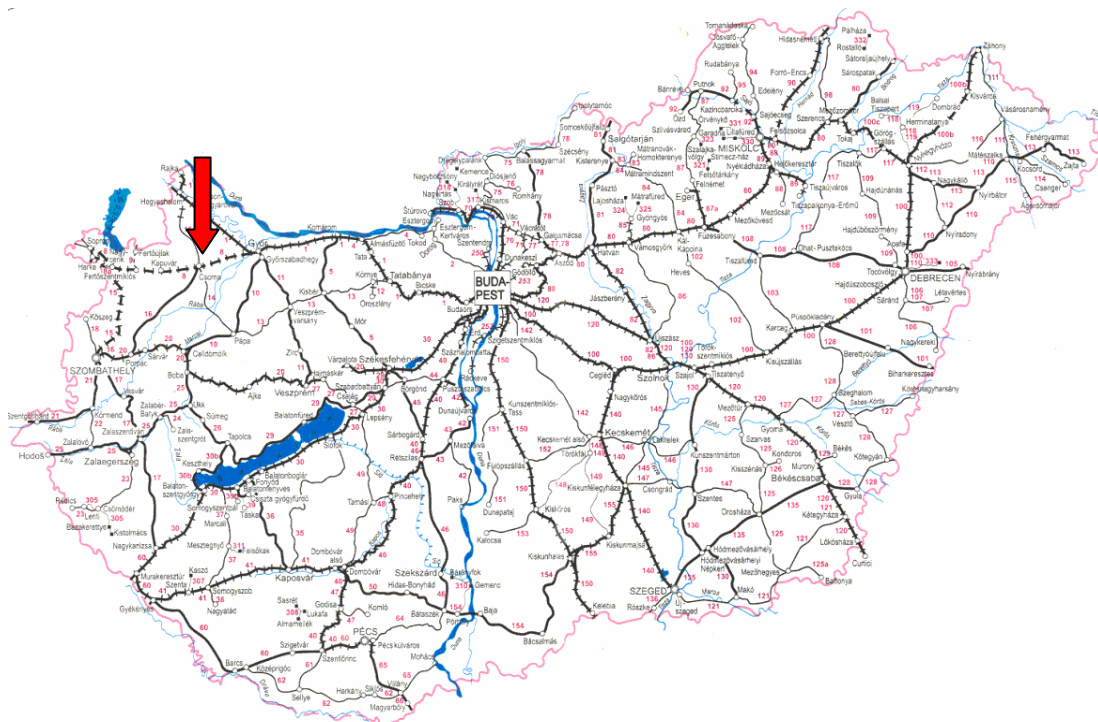
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

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
Vb	Vizsgálóbizottság
VBO	MÁV Zrt. BIG illetékes Területi Vasútbiztonsági Osztálya
GYSEV Zrt.	Győr-Sopron-Ébenfurti Vasút Zártkörűen működő Részvénytársaság
KM	Közlekedési Minisztérium

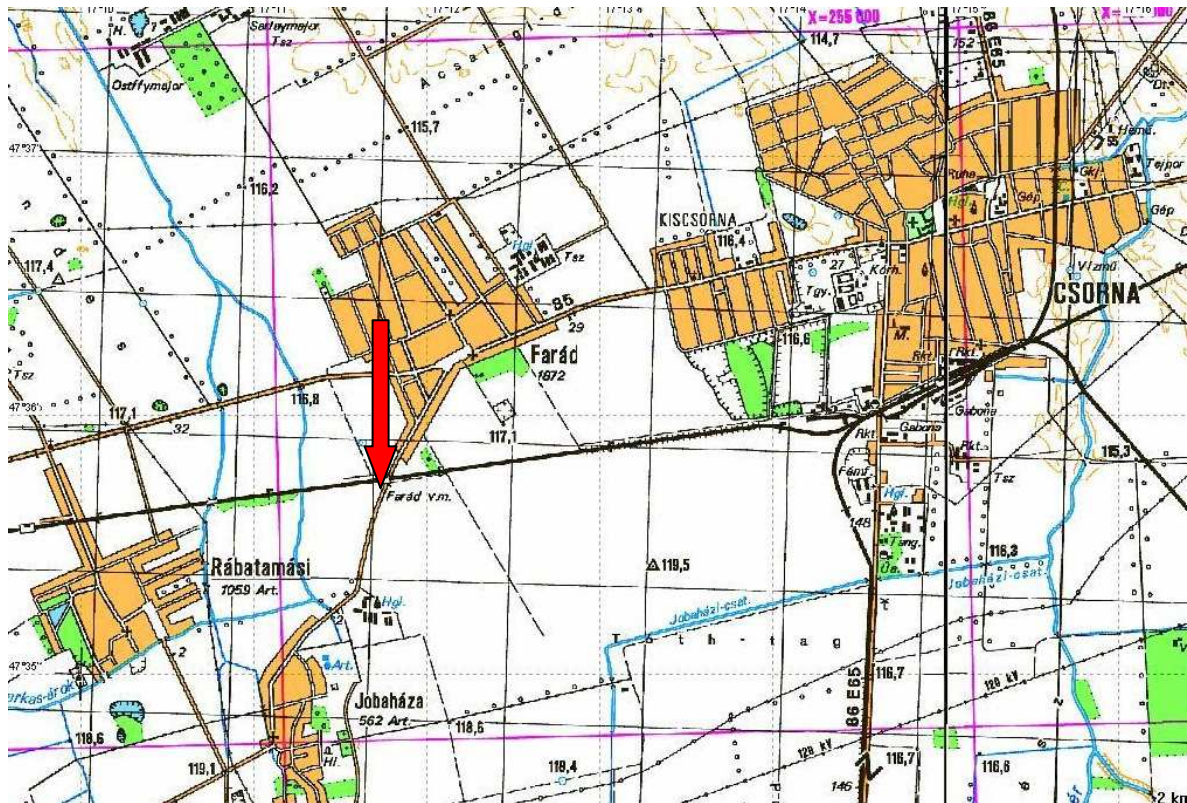
AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset
Az eset jellege	baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2008. május 08. 11 óra 44 perc
Az eset helye	Csorna-Rábatamási állomások között, Farád megállóhely, AS347 jelű fénysorompó
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	gyorsvonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	1 fő útjátjáró használó/0
Pályahálózat működtető	GYSEV Zrt.
Rongálódás mértéke	kis mértékű
Érintett vonat száma	995
Üzembentartó	GYSEV Zrt.
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye



1. ábra: Magyarország vasúti térképe



2. ábra: a baleset helyszíne

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. május 08-án 12 óra 52 perckor, 68 perccel a bekövetkezés után jelentette a GYSEV Zrt. üzembiztonsági főelőadója.

A KBSZ ügyeletes az esetet 2008. május 08-án 12 óra 54 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti baleset vizsgálatára 2008. május 08-án az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

Vezetője	Mihály András	balesetvizsgáló
Tagja	Rózsa János	balesetvizsgáló

Az eseményszemle áttekintése

- ◆ A Vb 2008. május 13-án helyszíni szemlét tartott a baleset helyszínén, Csorna-Rábatamási állomások között, Farád megállóhelyen, az AS347 jelű fénysorompóval biztosított közút-vasút szintbeni keresztezésben.
- ◆ Az útátjáróban kialakult forgalmi rend, illetve a meglévő biztosítási mód megfelelőségének vizsgálata érdekében a Nemzeti Közlekedési Hatóság helyszíni szemle megtartását kezdeményezte, mely 2008. június 10-én lett megtartva, s azon a Vb is részt vett.
- ◆ A Vb megvizsgálta az útátjáróban korábban történt balesetek körülményeit, okait.
- ◆ A Vb a vizsgálat során 2008. június 18-án biztonsági ajánlást adott ki.

Az eset rövid áttekintése

2008. május 08-án kb. 11:44-kor Rábatamási-Csorna állomások között - Farád megállóhelyen - a 995 számú vonat a jól működő AS347 jelű fényoszlopokkal biztosított közút-vasút szintbeni keresztezésben egy személygépkocsival ütközött. A baleset következtében a közúti jármű vezetője a helyszínen életét veszítette.

A Vb 2008. május 13-án helyszíni vizsgálatot tartott, melynek során megállapította, hogy az AS347 jelű fényoszlopokkal biztosított közút-vasút szintbeni keresztezésben Rábatamási állomás irányából a csökkentett rálátási háromszög nem biztosított (lásd 7. ábra), illetve azt, hogy ebben az átjáróban az elmúlt másfél évben két halálos, illetve egy kisebb mértékű személyi sérüléssel, de nagy anyagi kárral járó baleset történt.

A baleset körülményeit, előzményeit, tanulságait értékelve a Vb a vizsgálat során biztonsági ajánlást adott ki, melyben javasolta az útátjáró biztosítási szintjének növelését.

Az ajánlás alapján az NKH határozatban írta elő az útátjáró fényoszlopjának felsorompóval való kiegészítését. Ennek határideje 2009. június 30. A határozat jogerőre emelkedett.

A GYSEV Zrt.-től kapott tájékoztatás szerint a fényoszlop felsorompóval történő kiegészítésének átadása 2008. november 27-én megtörtént.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

A 995 számú gyorsvonat 11 óra 42 perckor, +5 perc késéssel indult Rábatamási állomásról, kb. 11:44-kor Rábatamási-Csorna állomások között - Farád megállóhelyen - a jól működő, AS347 jelű fénysorompóval biztosított közút-vasút szintbeni keresztezésben egy Jobaháza felől érkező személygépkocsival ütközött. A baleset következtében a közúti jármű vezetője a helyszínen életét veszítette. A közúti gépjárművet a mozdony maga előtt tolt a teljes megállásig, a 342+96 számú szelvényig. A vonat kiindulási állomása Sopron, rendeltetési állomása Bp. Keleti pályaudvar.

1.2 Személyi sérülés

Sérülések	Személyzet	Utások	Útátjáró használók	Egyéb
Halálos	-	-	1	-
Súlyos	-	-	-	-
Könnyű	-	-	-	-
Nem sérült	-	-	-	-

1.3 Vasúti járművek sérülése

A vasúti baleset következtében a 995 számú gyorsvonatot továbbító V63-155 pályaszámú mozdony, valamint a vonatba 2. járműként besorozott 50 55 21 55 047-3 pályaszámú kocsi sérült meg.

V63-155 pályaszámú mozdonyon megsérült:

- fűtési fej,
- homokoló berendezés,
- főlégtartály, Ackermann váltó és főlégtartályhoz vezető cső,
- fényszóró,
- pályakotró,
- vonatbefolyásoló vevőfej,
- vezetőállás feljáró lépcső deformálódott,
- festés.

Az 50 55 21 55 047-3 pályaszámú kocsiiban:

- légcsatorna.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az érintett infrastruktúrában az eset kapcsán anyagi kár nem keletkezett.

1.5 Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig nem hoztak a Vb tudomására.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 995 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	38
Neme	férfi
Szakképesítése	villamosmozdony-vezető
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2011
Legutolsó szolgálatba lépés ideje	2008. május 8. 10 óra 00 perc

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	995
Vonat neve	gyorsvonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Mozdony pályaszáma	V63-155
Mozdony tulajdonosa	MÁV Trakció Zrt.
Továbbított kocsik tulajdonosa	MÁV Start Zrt.
Továbbított kocsik száma	4 db 4 tengelyes személyszállító kocsi
Továbbított kocsik pályaszáma	50 55 3155 019-0-5 (AByee típusú kocsi), 50 55 2155 047-3 (Byee típusú kocsi), 50 55 2155 053-1 (Byee típusú kocsi), 50 55 2155 046-5 (Byee típusú kocsi),
Vonathossz	104 m
Elegytömeg	218t
Előírt fékszázalék	103%
Tényleges fékszázalék	129%

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

Rábatamási-Csorna állomások között önműködő térközbiztosító-berendezés működik, mely a baleset idején jól működött. Az AS347 jelű vonali fényoszorompó visszajelentési helye Csorna állomás, a számláló állása 3532. A fényoszorompó visszajelentése az ütközéskor zavart nem mutatott. Az útátjáróhoz vezető utat, illetve az útátjáró kialakítását a 3. és 4. ábra mutatja.

1.9 Állomási adatok

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.



3. ábra: az AS347 jelű fénysorompó a közútról



4. ábra: az ütközés helye

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A menetíró regisztrátum kiértékelése:

A kiértékelés tárgya: 995 számú vonat, személygépkocsi elütés, Farád megállóhely.

A közlekedés ideje: 2008. május 08.

Az esemény időpontja: 11:44

A mozdony pályaszáma: V63-155

A kiértékelés alapja: a TELOC adatögzítő maradékút-tárolójának táblázatos adatfeldolgozása.

A menetadat-állomány kiolvasásának időpontja: 2008. május 13.

Az eseményt megelőzően a 995 számú vonat Rábatamási állomásból indul: 11:42:32-kor, gyorsul, maximális sebessége 119,2 km/h.

Gyorsfékezést alkalmaz: 11:44:18-kor, 125,7871 rész km-nél, 119,2 km/h sebességről, - 1,2 m/sec² átlagos lassulással.

Megáll: 11:44:44-kor, 126,2290 rész km-nél.

Gyorsfékezés fékúttávolsága: 126,2290-125,7871=0,4419 km=441,9 m.

A regisztrátum kürtjelzést a balesetet közvetlenül megelőzően nem regisztrált.

1.11 Kommunikációs eszközök

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

1.12 Meteorológiai adatok

A látási viszonyok a napszaknak megfelelőek, jók voltak, a távolbalátás nem volt korlátozott. Az időjárás napos, szélcsendes, +24 °C. Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással.

1.13 A túlélés lehetősége

A baleset során a 995 számú gyorsvonaton utazók közül sem a vonatszemélyzet, sem az utasok nem sérültek meg. A balesetben részes közúti jármű vezetője a helyszínen életét veszítette. Számára a baleset túlélése a járműve sérülése miatt nem volt lehetséges, a túlélési tér teljesen összenyomódott. (lásd 5.,6. ábra)

A mentőegységek értesítése rendben megtörtént 11 óra 45 perckor, a rendőrség és a mentők a helyszínre érkeztek 11 óra 55 perckor. A tűzoltóság 12 óra 00 perckor érkezett a helyszínre, a balesetet szenvedett közúti gépjármű eltávolítását a vasúti pályáról ők végezték el. A mentés nem szenvedett késedelmet. A 995 számú gyorsvonatot 13 óra 22 perckor húzták vissza Rábatamási állomásra. A vasúti pálya 13 óra 45 perckor szabadult fel. A baleset miatti pályaelzárás következményeként 5 vonat forgalmát vonatpótló busszal bonyolították le.



5. ábra: a megállás után a gépkocsi a mozdony alatt



6. ábra: az eltávolított, roncsolódott autó

1.14 Próbák és kísérletek

A Vb 2008. május 13-án helyszíni, láthatósági vizsgálatot végzett a baleset helyszínén, Rábatamási-Csorna állomások között, Farád megállóhelyen, az As 347 jelű fényorompóval biztosított közút-vasút szintbeni keresztezésben. A láthatósági vizsgálat célja, az útátjáró közlekedésbiztonsági feltételeinek a megléte, kiemelten a rálátási háromszögek biztosításának megállapítása.

Az útátjáróban kialakult forgalmi rend, illetve a meglévő biztosítási mód megfelelőségének vizsgálata érdekében a Nemzeti Közlekedési Hatóság helyszíni szemle megtartását kezdeményezte, melyre 2008. június 10-én került sor, melyen az alábbi szervek vettek részt:

- GYSEV Zrt.
- Magyar Közút Kht Győr-Sopron Megyei Igazgatósága
- Farád Község Önkormányzata
- Nemzeti Közlekedési Hatóság Nyugat-dunántúli Regionális Igazgatósága
- Győr-Sopron megyei Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Osztálya
- Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A szemle során a jelenlevők az alábbiakat állapították meg, és jegyzőkönyvben rögzítették:

- ◆ Az eljárás tárgyát képező átjáró biztosítási módja a vonatkozó 20/1984.(XI.21.) KM rendelet alapelőírásainak megfelel. A biztosítási módot a rendelet értelmében a közlekedésbiztonsági helyzet körülményeire történő előírásra hivatkozva felül kell vizsgálni.
- ◆ A közúti jelzések teljes körűen kihelyezésre kerültek, láthatóságuk megfelelő.
- ◆ A vasúti átjáró közelében levő épített környezet a Rábatamási állomás irányából közlekedő vonatok és a Jobaháza irányából érkező közúti járművek tekintetében a rálátást szinte teljes mértékben korlátozza, illetve rontja a láthatóságot a vasúti pálya melletti növényzet.
- ◆ Országos szinten minden évben összeállításra kerül a közforgalmú vasútvonalak szintbeni közúti keresztezések veszélyességi rangsora. A rangsort az elmúlt 10 év baleseti adatai alapján, egyéb körülmények figyelembevételével állítják össze. A rendelkezésre álló adatok alapján a vizsgált átjáró a 69. sorszámot foglalja el.
- ◆ Az elmúlt másfél évben bekövetkezett balesetek miatt Farád Község Önkormányzata az átjáró biztosítását nem tartja megnyugtatónak.
- ◆ A bekövetkezett balesetek időpontjaiban a fényorompó megfelelően működött. A baleseti vizsgálati tapasztalatok alapján egyértelműen megállapítható, hogy az ütközések a közúton közlekedők figyelmetlenségére vezethetők vissza.
- ◆ A statisztikai mutatók alapján a felsorompóval ellátott keresztezésekben a halálos balesetek száma lényegesen alacsonyabb. A jelenlevők közül többen javasolták a felsorompóval történő kiegészítést.

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 baleset kialakulásában a vonatszemélyzet tevékenysége, az önműködő térköz-biztosító berendezés működése, a pálya állapota, az AS347 jelű fényoszorompó működése, a baleset időpontjában meglévő forgalmi rend, valamint a vonatkozó szabályozási háttér nem voltak közreható szereppel.

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

A GYSEV-től kapott tájékoztatás szerint az elmúlt másfél évben két halálos, illetve egy kisebb személyi sérüléssel, de nagy anyagi kárral járó baleset történt a jelen vizsgálat tárgyát képező, AS347 jelű közút-vasút szintbeni keresztezésben:

2007. január 7-én 11 óra 41 perckor a 40772 számú tehervonatba sorozott 3. jármű közepének nekiütközött egy személygépkocsi. A közúti jármű totálkáros lett, a gépjármű vezetője könnyebb sérüléseket szenvedett. A baleset oka a gépjármű vezető késői fékezése, a fényoszorompó jelzési képére nem emlékszik a jármű vezetője.

2007. június 25-én 16 óra 00 perckor a 93315 számú tehervonatba sorozott 3. járműnek nekiütközött egy segédmotor-kerékpáros, melynek következtében annak vezetője a helyszínen életét veszítette. A mozdonyvezető nem vette észre az ütközést.

2008. május 08-án 11 óra 44 perckor a 995 számú vonat egy személygépkocsival ütközött. A baleset következtében a közúti jármű vezetője a helyszínen életét veszítette.

A korábbi baleseteket követően hatékony intézkedés a hasonló esetek elkerülése érdekében nem történt.

2. ELEMZÉS

Eseménysorozat elemzése

A vizsgált útátjáróban az elmúlt másfél évben történt balesetek (lásd 1.18. pont) elemzése alapján megállapítható:

- az AS347 jelű fénySOROMPÓ mindhárom esetben jól működött
- valamennyi esetben a fénySOROMPÓ tilos-jelzésének figyelmen kívül hagyása
- kettő esetben azonos irányból haladt a vonat és a közúti jármű is a közút-vasút szintbeni keresztezés felé
- a háromból kettő esetben nem a mozdonynak, hanem a vonatba sorozott járműnek ütközött a közúti jármű
- kettő esetben - mindkettő halállal végződött - a balesetben résztvevő járművek haladási irányát tekintve a csökkentett rálátási háromszög nem volt biztosítva (a vasúti megállóhelyen levő épített környezet takarása miatt).

Rálátási háromszögek vizsgálata:

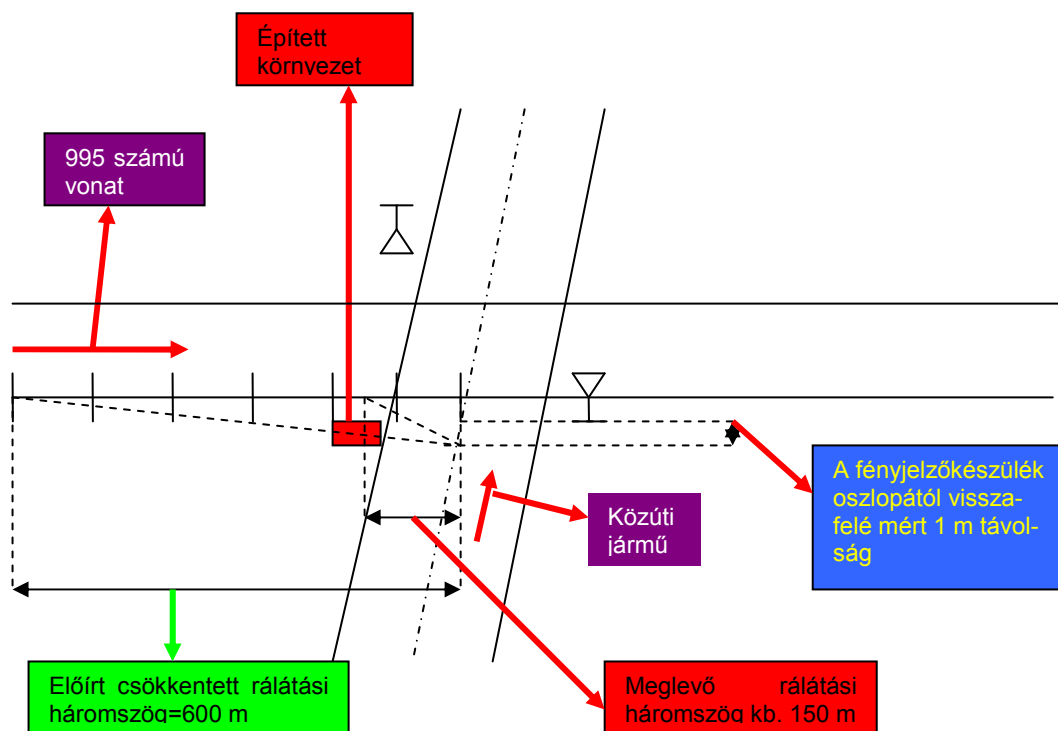
A Vb megállapította, hogy a vizsgálat tárgyát képező átjáróban, Jobaháza irányából a 8603 közúton Rábatamási állomás irányába, a csökkentett rálátási háromszög nem biztosított. (lásd 7. ábra) A csökkentett rálátási háromszög az úttest felezővonalának és a vasúti pálya tengelyének metszéspontjától az út tengelyén a fénySOROMPÓ oszlopától visszafelé mért egy méter távolságból a vasúti pályára az engedélyezett – km/h-ban kifejezett – sebesség számértékének ötszöröse méterben kifejezve. Ez jelen esetben azt jelenti, hogy a fent meghatározott ponttól 600 m-re a rálátás nem volt biztosítva (lásd 8. ábra) Ez nem okozója a balesetnek, mert a fénySOROMPÓ jól működött, azonban a csökkentett rálátási háromszög megléte azt jelenti, hogy a keresztezésbe történő behajtás előtt már 600 m-ről látható a közeledő vonat, mely jelentős szerepet játszik a közúti járművezető észlelési és cselekvési folyamatában, így az esetleges baleset elkerülésében.

További körülmények elemzése:

- ◆ A 995 számú gyorsvonat, mely ütközött a közúti járművel +4 perc késéssel közlekedett, a mozdonyvezető 119,2 km/h-val közlekedett az ütközés pillanatában, az engedélyezett 120 km/h sebességet nem lépte túl.
- ◆ Az AS347 jelű nyíltvonalis fénySOROMPÓ Csorna állomásra van visszajelentve, a számláló állása a baleset után 3532. A baleset időpontjában a fénySOROMPÓ visszajelentése zavart nem mutatott, számláló felhasználás a baleset napján nem történt.
- ◆ A mozdonyvezető a szolgálat megkezdése előtt az előírt kötelező pihenőidővel rendelkezett. A baleset bekövetkezését a mozdonyvezető tevékenysége nem befolyásolta.



7. ábra: a csökkentett rálátási háromszögből látható rész



8. ábra: az előírt és a meglévő csökkentett rálátási háromszög

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb a helyszíni szemle tapasztalatai, a hatósági bejárás jegyzőkönyve, a beszerzett dokumentumok, fényképfelvételek elemzése, értékelése alapján a következőket állapította meg:

- ◆ A Győr-Sopron vasútvonal 347+25 számú szelvényében és a 8603 jelű országos közút 10+900 számú szelvényében levő közút-vasút szintbeni keresztezés az AS347 jelű fénysorompóval biztosított. **A baleset időpontjában a fénysorompó jól működött, a láthatósága megfelelő volt.**
- ◆ A 995 sz. vonat a menetrendben engedélyezett 120 km/h sebességet nem lépte túl.
- ◆ A vasúti balesetet a fénysorompó tilos jelzése ellenére az útátjáróba történő behajtás, tehát emberi tényező okozta.
- ◆ Az átjáró biztosítási módja a vonatkozó 20/1984.(XI.21.)KM rendelet alapelőírásainak megfelel. A biztosítási módot a rendelet értelmében a közlekedésbiztonsági helyzet körülményeire történő előírásra hivatkozva felül kell vizsgálni.
- ◆ A közúti jelzések teljes körűen kihelyezésre kerültek, láthatóságuk megfelelő.

3.2 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő tényezők

A vizsgált vasúti átjáróban a csökkentett rálátási háromszög nem volt biztosítva, ettől függetlenül a **fénysorompó tilos jelzése jól látható volt**, melyet mindenképpen figyelembe kell venni.

A csökkentett rálátási háromszög hiánya növeli egy esetleges baleset bekövetkezésének kockázatát, melyet – amennyiben a csökkentett rálátási háromszög a körülményekre tekintettel nem biztosítható – más módszerrel, pl. az útátjáró műszaki szintjének növelésével csökkenteni lehet.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

MA2008-201-5-01: A Vb javasolja a GYSEV Zrt.-nek - mint az infrastruktúra üzemeltetőjének - a Rábatamási és Csorna állomások között, a 347+25 számú szelvényben levő, AS347 jelű fényoszlopokkal biztosított közút-vasút szintbeni keresztezés műszaki biztosítási szintjének emelését, félsorompóval történő kiegészítését.

Az ajánlás indoka, hogy a fenti útátjáróban az elmúlt másfél évben három baleset következett be, melyek közül kettő halálos kimenetelű volt:

2007. január 07-én személygépkocsi elütés	-	személyi sérülés nem volt
2007. július 25-én ütközés motorral	-	1 halott
2008. május 08-án személygépkocsi elütés	-	1 halott

A keresztezés biztonságát nagymértékben rontja, hogy Jobaháza irányából, a 8603 számú közúton Rábatamási állomás felé a csökkentett rálátási háromszög a beépített környezet miatt nem biztosított. A Vb véleménye szerint ez is indokoltá teszi a műszaki biztosítás szintjének emelését.

4.1 Intézkedések a biztonsági ajánlással kapcsolatban:

A Nemzeti Közlekedési Hatóság 3285/2/2008 számú, 2008. június 27-i keltezésű levelében értesítette KBSZ-t, miszerint kötelezi a GYSEV Zrt.-t, hogy a Farád község területén a Győr-Sopron vasútvonal /347+25 hm szelvény/ és a 8603. jelű országos közút /100+900 km szelvény/ szintbeni közút-vasút kereszteződésében a jelenlegi fényoszlopos biztosítást félsorompóval egészítse ki.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság ugyanebben a levelében kötelezi a Magyar Közút Kht. Győr-Moson-Sopron Megyei Igazgatóságát, hogy a kezelésében levő vasútvonalat keresztező 8603 jelű összekötő úton a vasúti átjáróra vonatkozó veszélyt jelző táblákat a megváltozott biztosítási módra vonatkozó veszélyt jelző táblára cserélje le.

A félsorompó üzembe helyezési határideje: 2009. június 30. Tekintettel arra, hogy a biztosítási mód változás hatósági kötelezésre valósul meg, a beavatkozási kötelezettségeket a vasút üzemeltető és a közút kezelő között a Nemzeti Közlekedési Hatóság megosztotta.

A 3285/2/2008 számon kiadott „**Farád, Győr-Sopron vasútvonal és a 8603 jelű összekötő út szintbeni közút-vasút keresztezésében biztosítási mód változása**” tárgyú határozat ellen a törvényes határidőn belül fellebbezés nem érkezett a Nemzeti Közlekedési Hatóság részére.

A GYSEV részéről észrevétel nem érkezett a kiadott biztonsági ajánlással kapcsolatban.

A GYSEV Zrt.-től kapott tájékoztatás szerint a fényoszlop félsorompóval történő kiegészítésének átadása 2008. november 27-én megtörtént.

A KBSZ további biztonsági ajánlás kiadását nem tartja szükségesnek.

A 2009. február 17-én megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek vettek részt:

- Nemzeti Közlekedési Hatóság
- MÁV Trakció Zrt.
- MÁV Zrt.

- GYSEV Zrt.

Az **MA2008-201-5-01** szám alatt kiadott biztonsági ajánlással kapcsolatban a résztvevők egyetértettek, sem írásban, sem szóban módosítási javaslatot nem tettek.

Budapest, 2009. március 4.

Rózsa János
Vb tagja

Mihály András
Vb vezetője