



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2012-048-5

VASÚTI BALESET

Szil-Sopronnémeti - Csorna
2012. január 25.

39825 sz. vonat

A szakmai vizsgálat célja a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események okainak, körülményeinek feltárása, és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Jelen vizsgálatot

- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.),
- a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának részletes szabályairól szóló 7/2006. (II.27.) GKM rendelet,
- a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának, valamint az üzembetartói vizsgálat részletes szabályairól szóló 24/2012. (V.8.) NFM rendelet,
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Kbt. és a 7/2006. (II.27.) GKM rendelet, illetve a 24/2012. (V.8.) NFM 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.

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 2013. június 11-én megtartott záró megbeszélésen a Nemzeti Közlekedési Hatóság képviseltette magát, észrevételt nem tett.

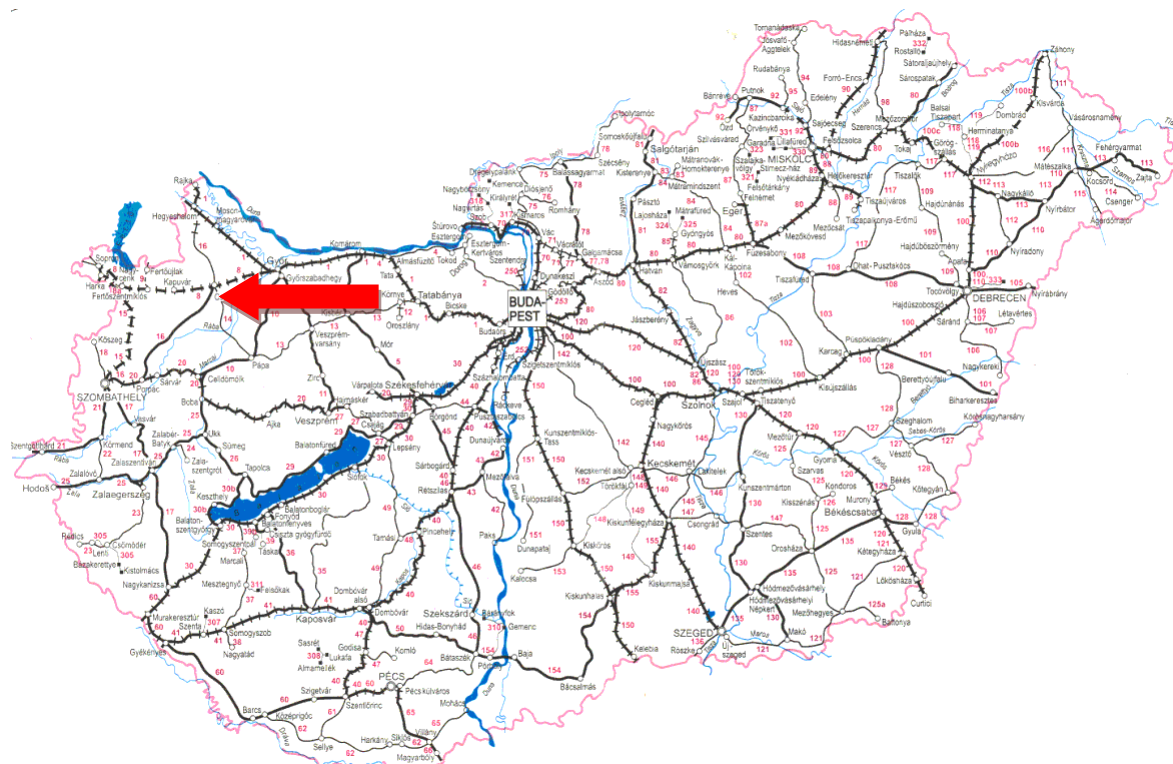
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

BIG	MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság
CSM	a vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
EÉVB	Egyesített Éberségi és Vonatbefolyásoló Berendezés
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
Kft.	Korlátolt felelősségű társaság
GYSEV Zrt.	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt.
Vb	Vizsgálóbizottság
VBO	MÁV Zrt. BIG illetékes Területi Vasútbiztonsági Osztálya

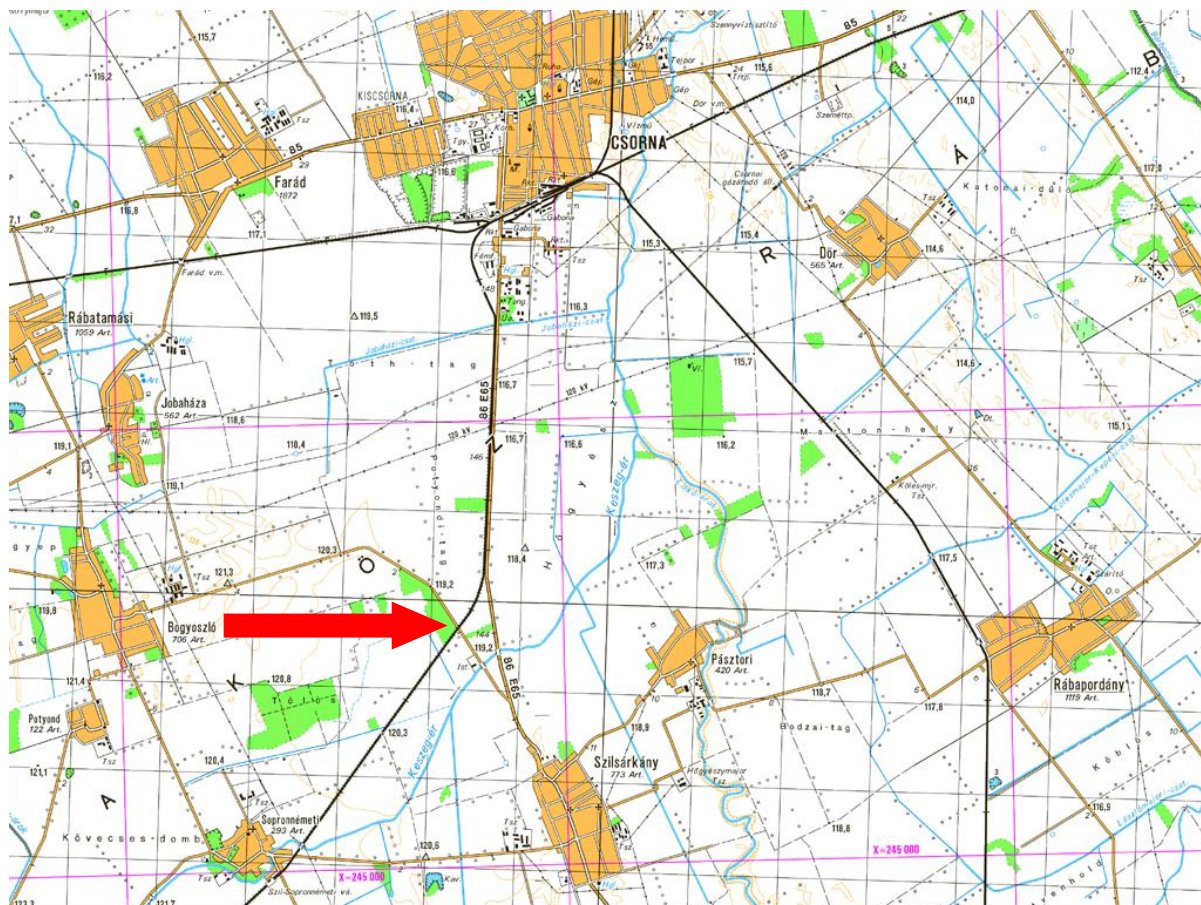
AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset (jelentős)
Az eset jellege	baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2012. január 25. 13 óra 35 perc
Az eset helye	Csorna – Szil-Sopronnémeti AS 498
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	2 halálos áldozat, 1 súlyos, 1 könnyű sérült
Pályahálózat működtető	GYSEV Zrt.
Rongálódás mértéke	Motorkocsi kis mértékben rongálódott, közúti jármű használhatatlanná vált
Érintett vonat száma	39825
Üzembentartó	GYSEV Zrt.
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye



1. ábra: a baleset helye Magyarország területén



2. ábra: a baleset helye

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2012. január 25-én 13 óra 56 perckor (a bekövetkezés után 21 perccel) jelentette a GYSEV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2012. január 25-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Nyári Zoltán	balesetvizsgáló
tagjai	Mihály András	balesetvizsgáló
	Rózsa János	balesetvizsgáló

Az eseményvizsgálat áttekintése

A vizsgálat során a Vb:

- 2012. január 25-én helyszíni szemlét tartott, mely során megvizsgálta az útátjáró kialakítását, a balesetben érintett járműveket, információkat gyűjtött és nyomokat rögzített a baleset mechanizmusával kapcsolatban,
- az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta, kielemezte,
- rendőrségi tájékoztatást kért és kapott,
- a menetíró regisztrátumot kiértékelte.

Az eset rövid áttekintése

2012. január 25-én 13 óra 35 perckor a Szil-Sopronnémeti és Csorna állomások között az AS 498 jelű fénysorompóval biztosított útátjáróban a 39825 sz. személyszállító vonat személygépkocsival ütközött.

Az esemény következtében a gépkocsivezető és egyik utasa a helyszínen életét veszítette, másik utasát életveszélyes sérülésekkel szállították kórházba. A személygépkocsiban utazó negyedik személy könnyű, 8 napon belül gyógyuló sérüléseket szenvedett.

A Vb megállapította, hogy

- a fénysorompó a baleset idején jól működött,
- a fénysorompó jelzései és a közúti jelzőtáblák jól láthatóak és a csökkentett rálátási háromszög is szabad,
- a vasúti jármű a megengedett sebességnek megfelelően közlekedett.

A Vb a balesetet a gépkocsi vezetőjével kapcsolatban felmerült emberi tényezőre vezette vissza.

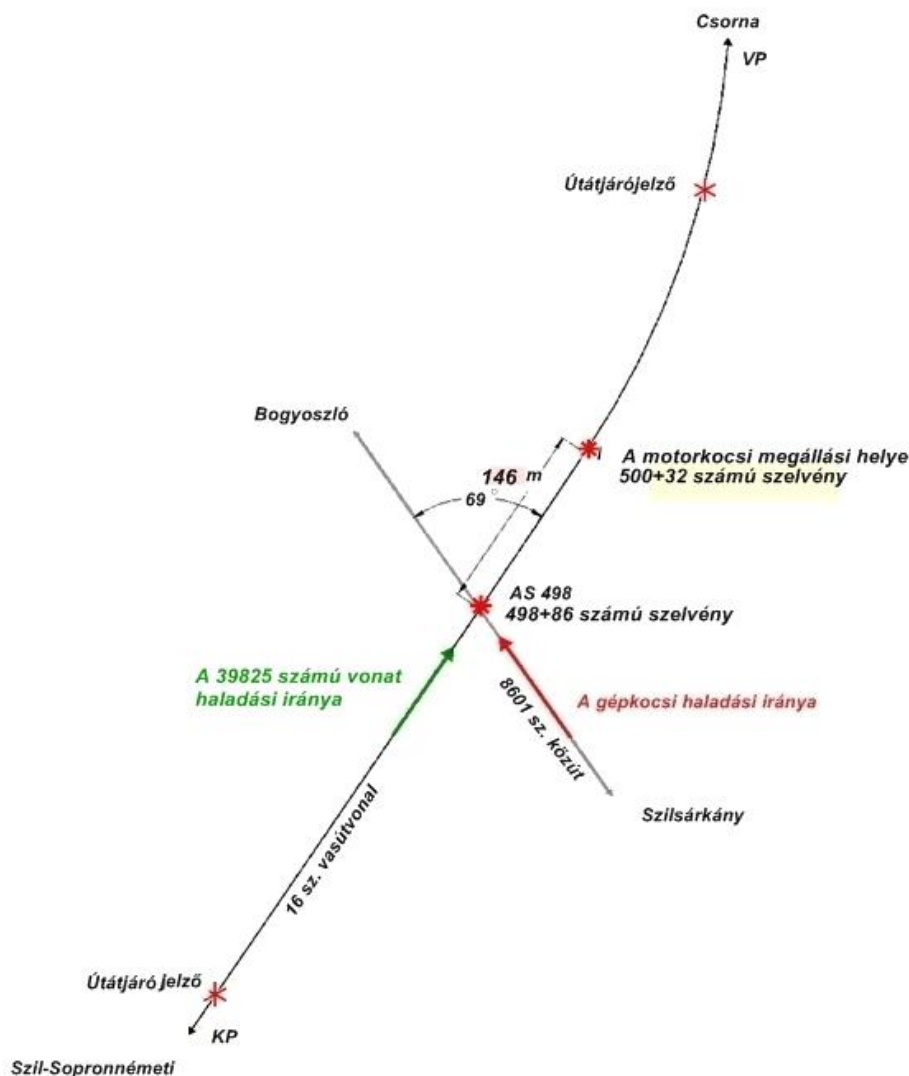
A vonatkozó szabályok betartásával és a megkezdett intézkedések végrehajtásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

2012. január 25-én 13 óra 35 perckor, Szil-Sopronnémeti és Csorna állomások között az AS 498 jelű fénysorompóval biztosított útátjáróban a Szombathely és Csorna állomások között közlekedő 39825 sz. személyszállító vonat előtt a fénysorompó tiltó jelzése ellenére az útátjáróba hajtott egy Suzuki Swift személygépkocsi. A személygépkocsival a motorkocsi ütközött, majd 146 m hosszan toltta maga előtt az 500+32 sz. szelvényig. (3. ábra)

Az esemény következtében a gépkocsivezető és az első ülésen utazó utasa a helyszínen életét veszítette, a személygépkocsi vezető mögött utazó személy súlyos, életveszélyes sérüléseket, a személygépkocsiban utazó negyedik személy könnyű, 8 napon belül gyógyuló sérüléseket szenvedett.



3. ábra: A baleset helyszínének torzított helyszínrajza

1.2 Személyi sérülés

Sérülések	Személyzet	Utások	Útátjáró használók	Egyéb
Halálos	-	-	2	-
Súlyos	-	-	1	-
Könnyű	-	-	1	-

1.3 Vasúti járművek sérülése

A vonatot továbbító GYSEV Zrt. 5047 501-1 psz. motorkocsija kisebb mértékben megsérült és szolgálatképtelenné vált:

- sarok lépcsők eldeformálódtak
- fővezeték és főlégtartály tömlők leszakadtak (4. ábra)



4. ábra: A balesetben megrongálódott motorkocsi és a totálkáros személygépkocsi

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az érintett infrastruktúrában az eset kapcsán anyagi kár nem keletkezett.

1.5 Egyéb kár

A Suzuki Swift személygépkocsi totálkáros lett. (4. ábra)

A baleset miatt az IC 916 és a 39314 sz. vonatok helyett vonatpótló autóbuszok közlekedtek Szil-Sopronnémeti és Csorna állomások között, valamint két IC vonat összesen 45 percet késett.

1.6 Az érintett személyek adatai

1.6.1 A 39825 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	52 év
Neme	férfi
Szakképesítése	Országos Közforgalmú Vasúti Járművezető
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2013. január
Legutolsó szolgálatba lépés ideje	2012. január 25. 11 óra 25 perc

A mozdonyvezető a szolgálatvégzéshez szükséges mozdonyvezetők kiegészítő tanúsítványával (vonat- és típusismerettel) rendelkezett. A szolgálatba lépés előtt számára a kötelező pihenőidőt a munkáltatója biztosította.

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	39825
Vonat neve	személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Motorkocsi pályaszáma	9043 5047 501-1
Motorkocsi tulajdonosa	GYSEV Zrt.
Vonathossz	26 m
Elegytömeg	50 t
Előírt fékszázalék	41%
Tényleges fékszázalék	160%

42

39825 SZ

Nem közl.: 2012.IX.1

Szombathely - Porpác között

helytelen vágányon közl.

VPE:2011/170890/0

5

41

39831 SZ

⑤

41

Szombathely - Porpác között

helytelen vágányon közl.

VPE:2011/170893/1

3	4	5	6	7	8	9	1	2		3	4	5	6	7	8	9
					11	50	0,0	<u>Szombathely</u> _____								
*	7	11	57		58		8,4	Vép _____ ^o		*	7	22	32		22	25
*	7	12	05	12	06		8,2	Porpác _____ ^o		*	7		39		40	
*	6		12		13		7,3	Őlbő-Alsószéleste _____ ^o		*	6		46		47	
	3		16		17		3,1	Pósa mh. _____			3		50		50	
*	5		22		53		4,8	Hegyfalu _____ ^o		*	4		54		55	
	3		56		57		3,0	Vasegerszeg mh. _____			3		58		58	
	3	13	00	13	01	80	2,9	Vámocsalád mh. _____			3	23	01	23	01	80
*	5		06		07	80	5,4	Répcelak _____ ^o		*	5		06		07	80
	2		09		09		1,8	Csánig mh. _____			2		09		09	
	3		12		13		3,0	Dénestfa mh. _____			3		12		12	
*	3		16		17		3,0	Beled _____ ^o		*	3		15		16	
	2		19		20		2,5	Vica mh. _____			2		18		18	
	2		22		23		2,6	Páli-Vadosfa mh. _____			2		20		20	
	3		26		27		3,7	Magyarkeresztúr-Zsebel _____			3		23		23	
*	3		30		31		3,3	Szil-Sopronnémet _____ ^o		*	3		26		27	
*	8	13	39				8,8	Csorna _____		*	8	23	35			

Menettartam: 01:49 (71,8 km)

Menettartam: 01:10 (71,8 km)

5. ábra: a 39825 sz. vonat menetrendje

1.8 Az infrastruktúra leírása

1.8.1 Vasúti pálya

Az AS 498 jelű fénysorompóval biztosított útátjáró Szil-Sopronnémeti – Csorna állomások között, a 16 számú Hegyeshalom – Porpác fővonalon helyezkedik el. A vasúti pálya egyvágányú. A vasúti pályára engedélyezett sebesség 100 km/h. A vonalon az általános fékúttávolság 1000 méter. A vonal jelfeladásra kiépített pálya, önműködő térközjelzőkkel, térközi közlekedésre berendezve, ellenmenetet kizáró biztosítóberendezéssel. A baleset helyén sebességhatárítás nem volt.

A vasúti pálya a vonat érkezési irányából – a behatási ponttól folyamatosan – egyenes, a másik irányban az útátjárótól kb. 200 m-re ív kezdődik.

A vasúti pálya a balesetben nem játszott szerepet, részletesebb leírása nem szükséges.

1.8.2 Közút

A 8601 sz. közút vonalvezetése az útátjáróban, illetve attól mindkét irányban hosszan egyenes. Az útátjáró burkolata BODÁN elemes, 9,6 méter széles. Állapota ép, a balesetet megelőzően tiszta, csúszásmentes volt. A közút szélessége 4 méter, aszfalt burkolatú. Állapota kopott.

A közút felől a vasúti átjáróra figyelmeztető táblák mindkét irány felől sérülésmentesek, hiánytalanok (lásd 6. ábra, mely a balesettel azonos irányból készült):

- vasúti átjárót előjelző táblák,
- sorompó nélküli vasúti átjáróra figyelmeztető tábla, mely alatt a kiegészítő tábla jelzi, hogy az átjárót fénysorompó biztosítja,
- 40 km/h sebességkorlátozás,
- vasúti átjáró kezdete.



6. ábra: a közút vonalvezetése és az elhelyett jelzőtáblák

1.8.3 Biztosítóberendezés

Az AS 498 jelű útátjáró térközös felépítésű vonali automata fénysorompó. A fénysorompó Szil-Sopronnémeti állomás D 55 típusú biztosítóberendezésének kezelő asztalára van visszajelentve.

Kialakítása csapórúd nélküli, csak az út menetirány szerinti jobb oldalain felállított fényjelző készülékekkel, melyek optikája hagyományos, izzós.

A hiba-előjegyzési könyv szerint legutóbb 2011. október 28-án volt számláló-felhasználás sorompó meghibásodás miatt.

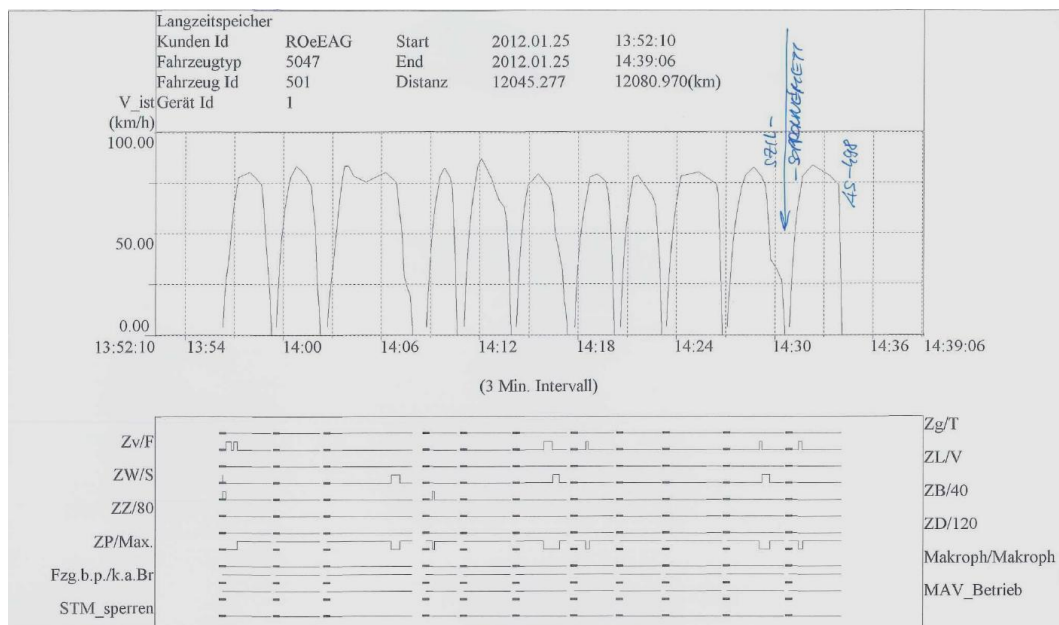
A vasúti pálya mentén az útátjáró jelzők rendben kitűzve, épek, a vonat haladási iránya felől 506 méterrel, Csorna irányából 515 méterrel az útátjáró középpontja előtt.

1.9 Állomási adatok

Az állomások kialakítása, vágányhálózata az eseményben nem játszott szerepet, leírásuk nem szükséges.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

Az 5047 501-1 psz. motorkocsin TELOC 2200 típusú elektronikus adatrögzítő üzemel. A regisztrátumot a 7. ábra mutatja.



7. ábra: Az 5047 501-1 psz. motorkocsi menetíró regisztrátuma

1.11 Kommunikációs eszközök

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

1.12 Meteorológiai adatok

A baleset idején -4 °C széles idő volt. Fényviszonyok: nappali világosság, a távolbalátás nem volt korlátozott. Ezen időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.13 A túlélés lehetősége

A mentőegységek értesítése haladéktalanul megtörtént, a mozdonyvezető mozdonyrádióon értesítette Csorna vasútállomás szolgálattevőjét, aki megtette a további bejelentéseket.

A gépjármű vezetője és az első ülésen utazó utasa az ütközés közben fellépett intenzív erőhatások és a túlélési tér összenyomódása miatt, valamint a gépjárműben keletkezett alakváltozások következtében olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy a helyszínen életét veszítette.

A személygépkocsi bal hátsó ülésén utazó személy súlyos, életveszélyes sérüléseket, a mellette utazó negyedik személy könnyű, 8 napon belül gyógyuló sérüléseket szenvedett.

A személygépkocsi sérülése alapján a túlélés esélye minimális volt. (lásd 4. ábra)

A balesetben elhunytak sérülése olyan mértékű volt, hogy életüket azonnali orvosi beavatkozással sem lehetett volna megmenteni.

1.14 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytatott.

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 közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) következő bekezdései szabályozzák a félsorompó nélküli, fénsorompóval biztosított vasúti átjáróban követendő szabályokat:

„19. § (2) A fénsorompó a vasúti jármű közeledését és áthaladását két egymás mellett levő, felváltva villogó piros fénnel jelzi; egyébként a készülék villogó fehér fényt ad.

(...)

(6) A továbbhaladás tilalmát jelzi, ha

a) az - egyedül vagy félsorompóval együtt alkalmazott - fénsorompó villogó piros fényjelzést ad;

(...)

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.

(...)

(3) A vasúti átjáró előtt a 98., 99., 99/a. vagy 99/b. ábra szerinti jelzésnél, vagy a megállás helyét jelző útburkolati jel előtt meg kell állni, ha

a) bármely irányból vasúti jármű közeledik,

(...)

c) a teljes sorompót kiegészítő fényjelző berendezés, illetőleg a fénsorompó vagy félsorompóval kiegészített fénsorompó villogó piros jelzést ad,

(...)

e) a fénsorompó vagy a félsorompóval kiegészített fénsorompó villogó fehér jelzést nem ad,

(...)”

1.17 Kiegészítő adatok

A bekövetkezett baleset után a Győr-Moson-Sopron Megyei Rendőrfőkapitányság Közlekedésrendészeti Osztály kezdeményezésére

- a Magyar Közút Nonprofit Kft.,
- a Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Közlekedési Főfelügyelősége,
- a Szilsárkány Polgármesteri Hivatal,
- a GYSEV Zrt. Pályavasúti Üzletág koordináció és Biztonsági Szervezet, valamint
- a Közlekedésbiztonsági Szervezet részvételével

2012. február 06-án az AS 498 jelű útátjáró forgalomtechnikájának felülvizsgálatára szakhatósági helyszíni bejárás került összehívásra.

A szakhatósági bejárás célja: A balesetben érintett közút-vasút szintbeli kereszteződés forgalomtechnikai felülvizsgálata az útátjáró biztonságosabbá tétele érdekében.

A helyszíni bejárás során az alábbiak kerülte megállapításra:

- az átjáró burkolata megfelelő,
- a jelzőtáblák mindkét irányban ki vannak helyezve,
- a csökkentett rálátási háromszög biztosított,
- a közúton, a vasúti átjáró előtt lévő jelzőtáblák mindkét irányban az előírásoknak megfelelően vannak kihelyezve.

A helyszíni bejárás során az érintett hatóságok az alábbiakban egyeztek meg:

- A GYSEV Zrt. vállalja, hogy a vasút mellett lévő nádat levágja, ezáltal biztosítja a kereszteződésben a teljes rálátási háromszöget.
- Az útszakaszra kihelyezett 40 km/h sebesség korlátozó tábla kicserélése 50 km/h sebesség korlátozóra.

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

2009. január 25. Csorna - Szil-Sopronnémeti (2009-037-5)

Az AS 498 jelű fénysorompóval biztosított útátjáróban személyszállító vonat személygépkocsival ütközött. Az esemény következtében a gépkocsivezető és egyik utasa a helyszínen életét veszítette, másik utasát életveszélyes sérülésekkel szállították kórházba.

2 ELEMZÉS

2.1 A 39825 sz. vonat közlekedése

A 39825 sz. vonat menetrend szerint 13 óra 31 perckor indult Szil-Sopronnémeti állomásról. A 39825 sz. vonat a vasúti pályára engedélyezett sebességet (100 km/h) és a vonatra engedélyezett sebességet (80 km/h) nem lépte túl, kb. 75 km/h sebességgel közelített az útátjáróhoz. A mozdonyvezető – elmondása szerint – az útátjáróhoz közeledve észlelte, a Vb megállapítása szerint kb. 50 méterre, hogy jobbról egy személygépkocsi folyamatosan, fékezés nélkül az útátjáróba behalad. Azonnal gyorsfékezést kezdeményezett, azonban az ütközést a kis távolság és az alkalmazott sebesség miatt elkerülni nem tudta. A személygépkocsival a motorkocsi ütközött és maga előtt 146 méteren keresztül tolt, majd az 500+32 sz. szelvényben állt meg.

A személygépkocsi vezetője és az első ülésen utazó utasa a helyszínen életét vesztette. A személygépkocsi bal hátsó ülésén utazó személy súlyos, életveszélyes sérüléseket, a mellette utazó negyedik személy könnyű, 8 napon belül gyógyuló sérüléseket szenvedett.

A TELOC 2200 típusú elektronikus adatrögzítő berendezés belső órája 58 perc 51 másodpercet sietett, ugyanis nem történt meg a nyári időszámítás téli időszámításra való átállítása. (7. ábra)

Az elektronikus adatrögzítő berendezés adatai alapján, az - időeltérést figyelembe véve - a gyorsfékezést 13 óra 35 perckor kezdeményezte a mozdonyvezető, a vonat sebessége ekkor 74,13 km/h volt.

A vonat a gyorsfékezés kialakulásától követően 13 másodperc elteltével, 132 méter megtételét követően állt meg.

2.2 A személygépkocsi haladása

A személygépkocsi a 8601-es számú úton Szilsárkány felől Bogyoszló irányába közlekedett. Haladása során a 16 sz. vasútvonal közút-vasút szintbeli kereszteződéséhez érve a vasúti útátjárót biztosító AS 498 jelű fénysorompó tilos jelzése ellenére az útátjáróba behaladt.

A Vb a helyszíni szemle során fékezésre utaló nyomot nem talált, a személygépkocsi nagy valószínűséggel fékezés nélkül haladt be az útátjáróba, amit a mozdonyvezető elmondása is alátámaszt.

2.3 A láthatósági viszonyok

A teljes rálátási háromszög a vonat érkezési irányából fás, bokros terület miatt nem volt szabad. A csökkentett rálátási háromszög biztosítva volt. Az út egyenes vonalvezetése és a hiánytalanul kitűzött közúti jelzőtáblák teljes mértékben biztosították a fénysorompó jelzésének megfigyelhetőségét.

A szakhatósági bejárás során a bizottság megállapította, hogy az útátjáró kialakítása megfelel a hatályos előírásoknak. (1.17)

2.4 A fénysorompó működése

Az AS 498 jelű fénysorompó Szil-Sopronnémeti állomásra van visszajelentve. A baleset időpontjában a fénysorompó jól működött, a közút felé villogó piros fényt mutatott. Az optikák tiszták és jól láthatóak voltak.

2011. október 28. és 2012. január 25. között a sorompó üzemszerűen, meghibásodás nélkül működött, kézi kezeléssel történő lezárásra nem volt szükség.

2.5 **Összevetés a korábbi hasonló eseménnyel**

A 2009. január 25-én, illetve három évvel később 2012. január 25-én bekövetkezett balesetek hasonlóságot mutatnak:

- a személyvonat és a balesetet szenvedett személygépkocsi ugyanabba az irányba közlekedett,
- az időpont mind a két esetben kora délután volt, mindkét esetben azonos vonatszám, 39825 sz. vonat.

A Vb megállapította, hogy mindkét esetben:

- a fénysorompó a baleset idején jól működött,
- a fénysorompó jelzései és a közúti jelzőtáblák jól láthatóak és a csökkentett rálátási háromszög is szabad,
- a vasúti jármű a megengedett sebességnek megfelelően közlekedett.

A bekövetkezett balesetek mindegyike a Vb megállapítása szerint emberi tényezőre vezethető vissza.

3 KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A baleset bekövetkezését a Vb a személygépkocsi vezetőjével kapcsolatban felmerült emberi tényezőre vezeti vissza, a személygépkocsi vezetője a fénysorompó tilos jelzése ellenére az útátjáróba hajtott.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb ilyen megállapítást nem tesz.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatonövelő tényezők

A Vb ilyen megállapítást nem tesz.

4 BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

4.1 Megtett intézkedések

A Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőség Ütügyi Osztály 2013. április 5-én kelt levelében az alábbi határozatot adta ki.

A Győr-Moson-Sopron Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége (továbbiakban: Hatóság) és a Győr-Moson-Sopron Megyei Rendőr-Főkapitányság által lefolytatott helyszíni szemle nyomán, hivatalból indult eljárásban a következő döntést hozta:

- A tárgyi vasúti átjáróban a 8601 közúton a jelenlegi 40 és 60 km/h sebességhatárolás táblákat mindkét irányból el kell távolítani és 50 km/h sebességhatárolást kell kihelyezni külön oszlopon az egysávos és kétsávos előjelzők közötti szakaszra, a vasúti átjárótól 80 m távolságban oly módon, hogy a kihelyezendő táblák láthatósága biztosított legyen, illetve a táblák megfeleljenek a vonatkozó műszaki és egyéb szakági előírásokban foglaltaknak. A sebességhatárolást ki kell egészíteni úgy, hogy a sebességhatárolás kizárólag a vasúti átjáróig legyen érvényben. A Közútkezelő köteles ezen beavatkozást legkésőbb 2013. május 15. napjáig elvégezni.

- Hatóság javasolja az érintett vasútkezelőnek, a GYSEV Zrt-nek, hogy a vasúti átjáró fényjelzőit a jelenleg telepített hagyományos kivitelről LED-es kivitelre cserélje forgalombiztonsági okokból.
- Hatóság felhívja továbbá a figyelmet, hogy a tárgyi vasúti átjáróban a csökkentett rálátási háromszöget folyamatosan biztosítani kell.

A GYSEV Zrt. 2013. május 16-án a következő tájékoztatást adta:

- Az útátjáró fejlesztése a 2014 évi ütemtervben szerepel. Az útátjáró fényjelzők hagyományos optikáinak LED kijelzővel történő cseréje és a félsorompóval való kiegészítése.
- A rálátási háromszög biztosítása folyamatosan megtörténik.

Budapest, 2013. június 11.

Mihály András
Vb tagja

Rózsa János
Vb tagja

Nyári Zoltán
Vb vezetője