



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2013-367-5

VASÚTI BALESET

Badacsonytomaj és Révfülöp állomások között
2013. május 13.

9711 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, valamint az üzemeltetői 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 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 infrastruktúrakapacitás 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 és az észrevételek megtétele céljából – jogszabályban 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 2014. április 1-én megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviseltették magukat:

- MÁV-START Zrt.

- Nemzeti Közlekedési Hatóság

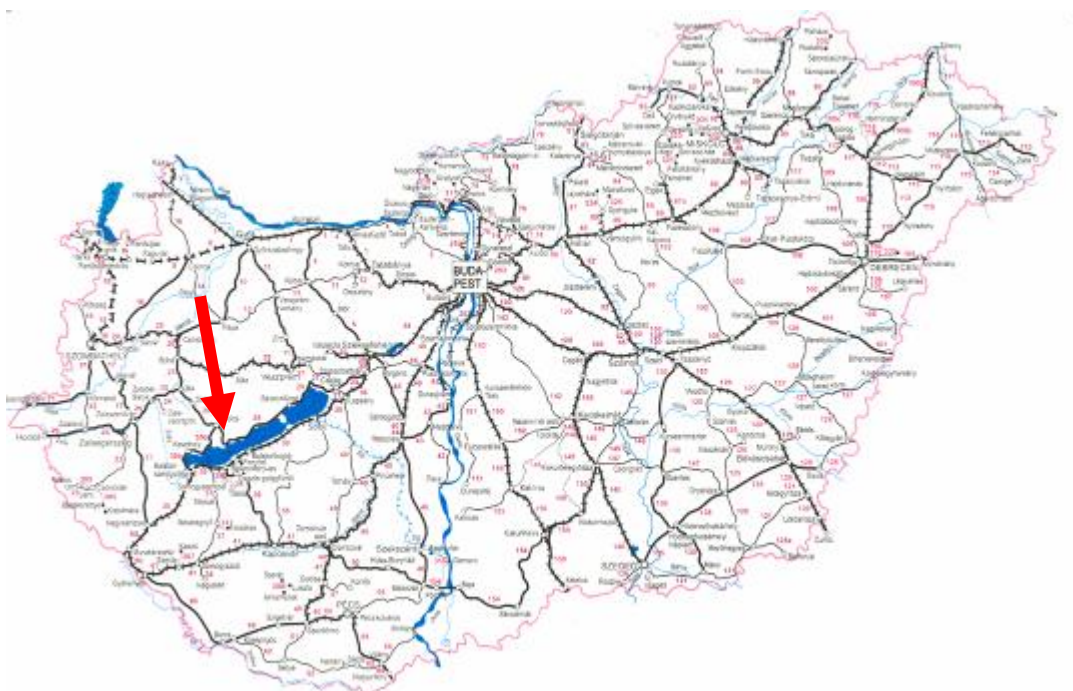
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

BIG	MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság
CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
MFB	Mozdony Fedélzeti Berendezés
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
psz.	Pályaszám
Rk.	Rendőrkapitányság
Vb	Vizsgálóbizottság
TVB Zrt.	MÁV Biztonsági Igazgatóság illetékes Területi Vasútbiztonság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset
Az eset jellege	baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2013. május 13. 18 óra 07 perc
Az eset helye	29 sz. vasútvonal, 981+79 sz. szelvény
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	1 / -
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	95 55 6342 019-4 psz. motorkocsi eleje kis mértékben megrongálódott.
Érintett vonat száma	9711
Üzemeltető	MÁV-START Zrt.
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye



1. ábra: Az eset helye

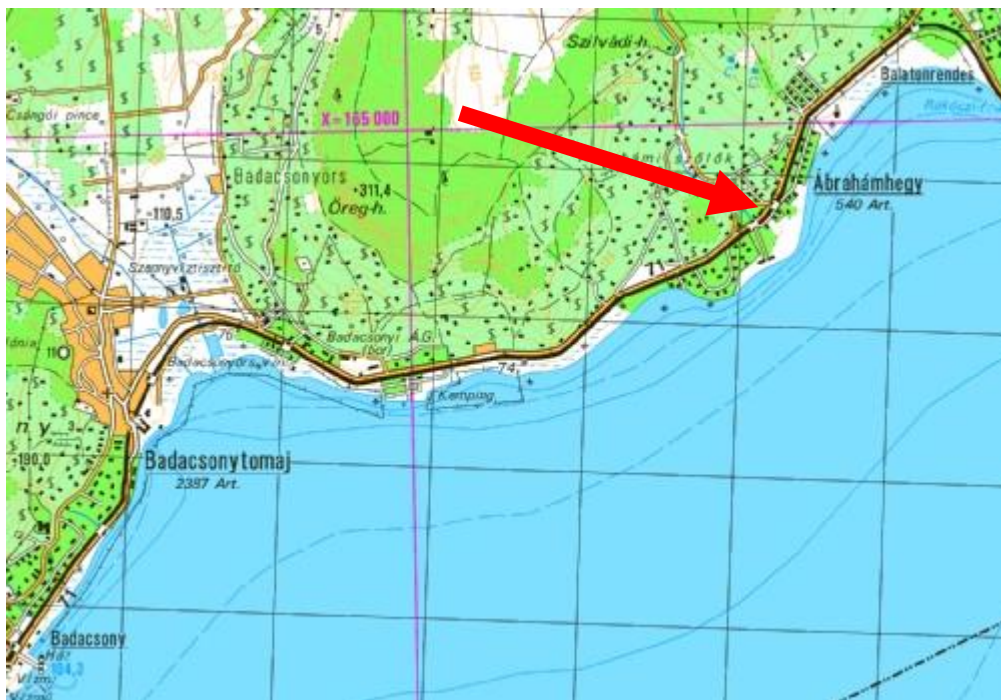
Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2013. május 13-án 18 óra 36 perckor (az eset után 29 perccel) jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti baleset vizsgálatára 2013. május 13-án az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Mihály András	balesetvizsgáló
tagjai	Karosi Róbert	balesetvizsgáló



2. ábra: Az eset helyszíne

Az eseményvizsgálat áttekintése :

A Vb:

- 2013. május 15-én helyszíni szemlét tartott.
- Az esetben érintett mozdonyvezetőt, a pályafelújítást végző főépítésvezetőt későbbi időpontban meghallgatta.
- Az általa szükségesnek vélt dokumentumokat (mozdonyvezetők Típus-, vonal- és állomásismereti kiegészítő tanúsítvány, mozdonyvezetői esemény jelentés, vezető jegyvizsgálói eseményjelentés, menetíró-regisztrátum) a vasúttársaságoktól bekérte, azokat megkapta.
- Kiértékelte a vonatot továbbító motorkocsi adatrögzítőjét és az MFB berendezésének adatait, megvizsgálta az útátjáró kialakítását.
- Az ügyben eljáró Tapolcai Rendőrkapitányságtól a 9711 sz. vonat mozdonyvezetőjének véralkoholszint ellenőrzésére vonatkozó dokumentumot bekérte, melyet a Vb rendelkezésére bocsátották.

Az eset rövid áttekintése

Badacsonytomaj és Révfülöp állomások között 2013. május 13-án 18 óra 7 perckor a 9711 sz. vonat az AS981 jelű fénysorompóval biztosított közút-vasút szintbeni keresztezésben kerékpárost gázolt, aki a helyszínen életét veszítette.

A vonatot továbbító 95 55 6342 019-4 psz. motorkocsi eleje az ütközés következtében csekély mértékben megrongálódott. A motorkocsi vezetőjét a helyszínelést végző Tapolcai Rendőrkapitányság alkoholszondás ellenőrzés alá vonta, melynek eredménye pozitív volt.

A vizsgálat során a Vb megállapította, hogy a vonat az előírt sebességet nem lépte túl, a baleset oka emberi tényezőre vezethető vissza, a kerékpár vezetője a fénysorompó tilos jelzése ellenére hajtott a keresztezésbe.

A Vb az eset helyszínén tartott vizsgálat során az útátjáró kialakításával, táblák kihelyezésével kapcsolatosan több hiányosságot állapított meg. Ezek alapján azonnali intézkedést javasolva megelőző célú biztonsági ajánlást adott ki a Veszprém Megyei Kormányhivatal részére.

A Veszprém Megyei Kormányhivatal 2013. június 24-i VE/ÚT/653/1/2013 sz levelében arról tájékoztatta a KBSZ-t, hogy 2013. június 11-én felülvizsgálta a kérdéses útátjárót, melynek eredményeképpen határidők megjelölésével kötelezte Ábrahámhegy Község Önkormányzatát, a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-t, a MÁV Zrt.-t az útátjáróval kapcsolatos vonatkozó előírások betartására.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

2013. május 13-án a 9711 sz. vonat menetrendszerint, 17 óra 40 perckor indult el Tapolca állomásról. Az AS981 jelű fénysorompóhoz közeledve a mozdonyvezető azt észlelte, hogy a vasúttal párhuzamosan kiépített kerékpárútról egy kerékpáros körütekintés nélkül – jobbra hajtva - a vasútvonalat keresztező közúton haladva, megállás nélkül a vonat elé hajtott. A rövid távolság és az alkalmazott sebesség miatt a vonat már nem tudott megállni, a kerékpárost a menetirány szerinti jobb oldalra kilökte, aki a sérüléseibe a helyszínen belehalt. A vonat a 993+76 számú szelvényben állt meg, kb. 190 méter megtétele után.

Az eseményt követően az ügyben eljáró Tapolcai Rendőrkapitányság a 9711 sz. vonat mozdonyvezetőjét véralkoholszint ellenőrzés alá vonta, melynek eredménye pozitív lett. A mozdonyvezető ebből adódó szolgálatképtelensége következtében - a rendőrség által végzett vizsgálat befejezése után - a 9711 sz. vonat szerelvénye a 9721 sz. vonattal egyesítve közlekedett.

Az eseményt megelőzően 2013. május 6-án 5 óra 50 perctől 2013. május 13-án 15 óra 00 percgig Zánka-Köveskál-Révfülöp-Badacsonytomaj állomások között a 842-942 sz. szelvényekben ágyazatrostálás, gépi vágányszabályozás, hídmunka, síncsere miatt folyamatos vágányzár volt. A munkálatok végeztével szükség szerinti zúzottkő pótlást végeztek. Ennek megtörténte után, a vágányzár lemondása előtt tehervágánygépkocsival szándékozták a vasúti pályát bejárni (ellenőrzést tartani), amely azonban személyi és műszaki hiba miatt csak Zánka-Köveskál-Révfülöp állomások között történt meg, Révfülöp és Badacsonytomaj állomások között ez elmaradt. Az AS981 jelű fénysorompóval biztosított közút-vasút szintbeni keresztezésben a közúton zúzottkő maradvány volt, melyet a baleset bekövetkezése után távolítottak el.



3. ábra: a baleset közelebbi helyszíne (Forrás:Tapolca Rk.)

1.2 Személyi sérülés

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

A vonaton nem sérült meg senki sem.

1.3 Vasúti járművek sérülése

Az esetben érintett vontatójárművön jelentéktelen sérülések keletkeztek.

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 9711 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	47 év
Neme	férfi
Szakképesítése	Országos Közforgalmú Vasúti Járművezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2014. január
Vonalismeret	érvényes
Típusismeret	érvényes

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	9711
Vonat neve	távolsági személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Mozdony(motorkocsi) pályaszáma	95 55 6342 019-4
Mozdony(motorkocsi) tulajdonosa	MÁV-START Zrt.
Vonathossz	84 m
Elegytömeg	164 t
Előírt fékszázalék	69 %
Tényleges fékszázalék	154 %

1.8 Az infrastruktúra leírása

1.8.1 Biztosítóberendezés

A balesetben érintett szakaszon a vonatok térközi közlekedési rendben közlekednek. A biztosítóberendezésnek a bekövetkezett eseményre nem volt hatása, ezért további ismertetés nem szükséges.

1.8.2 Vasúti pálya

A baleset helyszínén a vasúti pályára engedélyezett sebesség 80 km/h, sebességcsökkentés az útátjáróig nem volt bevezetve.

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

1.8.3 A kerékpárút

A balesetben részes kerékpáros a kerékpárúton közlekedve, a vasúti átjáróra vezető útra fordulva hajtott a keresztezésbe. A kerékpárúton érkezők számára az útátjáró „c” jelű fénysorompó-árbócának észlelése nehézkes, a fehér fényt és az egyik piros fényt az optika árnyékolója takarja. A kerékpárút végén levő elsőbbségadás kötelező jelzőtábla teljesen ki van fakulva.



4. ábra: a kerékpárútról a vasúti átjáró megközelítése

1.8.4 Útátjáró

A 71 sz. főút vonalvezetése párhuzamosan lett kiépítve a 29 sz. vasúti vonallal. A szintbeni keresztezés kialakítása aszfalt burkolatú, kb. 4,5 méter széles. A rávezető út mindkét irányból szilárd burkolatú.

A közút-vasút keresztezés szöge kb. 90°-os. A közút felől a „c” jelű fénysorompó-árbóc jelzésének észlelése a 71 sz. főúton Badacsonytomaj felől érkezők számára nehézkes, a sorompót takarja az „Útírány-előjelző” tábla.

A 71 sz. főúton elhelyezett irányonként egy-egy „Útírány-előjelző” tábla nem azonos tartalmú, Révfülöp felől „Sorompó nélküli vasúti átjáró” veszélyt jelző tábla, míg Badacsonytomaj felől „Sorompóval biztosított vasúti átjáró” veszélyt jelző tábla van elhelyezve.

A 71 sz. főúton a kerékpárút végénél nincs elhelyezve a „Kerékpárosok” veszélyt jelző tábla.

Az üdülőterület felől hiányzik a „Sorompó nélküli vasúti átjáró” figyelmeztető tábla.



5. ábra: a csökkentett rálátási háromszög

Az átjáróban a csökkentett rálátási háromszög ív miatt a balesetben érintett irányból nem biztosított. Jelen esetben a vasúti pálya engedélyezett sebessége szorozva 5, méterben kifejezve: $80 \text{ km/h} \times 5 = 400 \text{ m}$ -el szemben 340-360 méter volt biztosítva.

1.9 Állomási adatok

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.10 Vasúti jármű adatrögzítő

Az 95 55 6342 019-4 psz. motorkocsi DEUTA KWR6 típusú elektronikus sebességregisztráló berendezéssel van felszerelve, mely jól működött. A sebességmérők megengedett pontatlansága elektronikus sebességmérőknél $\pm 1 \%$. A Vb az adatok kiértékelése során megállapította, hogy a mozdonyvezető a vasúti pályára engedélyezett 80 km/h sebességet nem lépte túl.

1.11 Kommunikációs eszközök

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

1.12 Meteorológiai adatok

A baleset időpontjában 17 °C, csendes, derült, természetes nappali látási viszonyok voltak. Az esemény napján napnyugta 20 óra 12 perc és 20 óra 16 perc között volt.

1.13 A túlélés lehetősége

A mentőegységek értesítését a helyszín közelében autóval járőröző rendőrség végezte. A motorkocsi frontálisan ütközött a kerékpárossal, azt kilökve a vasúti pálya melletti árokba. A túlélésre emiatt nem volt esélye.

1.14 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytatott.

1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

Vágányzárási Utasítás (VGZ-01254/2012)

„A vágányzárárt felelős személyek felelősséggel tartoznak a balesetmentes munkavégzésért, a forgalombiztonsági szabályok betartásáért, valamint azért, hogy a munka befejezése után a vágányok ürszelvényében anyag és egyéb tárgyak ne maradjanak”.

1.16 Szabályok és szabályzatok

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

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,

(...)

1.17 Kiegészítő adatok

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására és a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

1.18 Korábbi hasonló események

Ebben az útátjáróban a KBSZ korábban balesetet nem vizsgált.

2. ELEMZÉS

2.1 Az ütközés

A 71 sz. főút és a 29 sz. vasútvonal között vezetett kerékpárút a Balatoni Kerékpáros Körút része. Az idegenforgalmi szezonban jelentős kerékpárforgalmat bonyolít le.

A 9711 sz. vonat közeledett az AS981 jelű fénysorompóhoz, amikor a mozdonyvezető észlelte, hogy egy kerékpáros a keresztezésbe hajt. A rövid távolság miatt az is észlelésre került, hogy a kerékpáros már nem fog megállni, ezért a motorkocsi menetszabályzó kar koppanásig történő hátrarántásával gyorsfékeztetést alkalmazott a mozdonyvezető. Kis idő elteltével koppanás volt hallható a vezetőálláson, azonban a kis távolság és a vezetőállás kialakítása miatt nem volt látható, hogy pontosan mi történt. A vonat a 993+76 számú szelvényben állt meg. A kerékpáros az ütközés következtében életét veszítette.

2.2 A kerékpáros haladása

A Balatoni Kerékpáros Körút ezen a szakaszon a 29 sz. vasútvonal és a 71 sz. főút között lett kiépítve. Az AS981 jelű fénysorompóval biztosított vasúti átjáróban a közút rávezetésébe torkollik a kerékpárút, egyben itt a kerékpárútnak vége is van. A rávezetés előtt tábla figyelmezteti a kerékpárost arra, hogy a Balatoni Kerékpáros Körút milyen irányba folytatódik tovább. Önálló kerékpárút átvezetés a vasúti pályán nincs kiépítve.



7. ábra: a kerékpárútról a fényjelző készülék láthatósága I.

A kerékpáros közlekedési iránya felől a vasúti pályára előírt csökkentett rálátási háromszög nem volt biztosítva (lásd 1.8.4), azonban ez az eseményre nem volt hatással. A kerékpárúton haladva, az azon érkezők számára az útátjáró „c” jelű fénysorompó-árbócának észlelése nehézkes, a fehér fényt és az egyik piros fényt az optika árnyékolója takarja.

További kockázatot jelentett, hogy a kerékpárút végén levő elsőbbségadás kötelező jelzőtábla teljesen ki van fakulva.

A kerékpárút hosszú szakaszon halad párhuzamosan a vasúti pályával, az átjáró előtt legalább 200 méter egyenes szakasz van. A kerékpáros ezen haladva meggyőződhetett – nemcsak a jelzőtáblák alapján - arról, hogy a kerékpárútnak vége és amennyiben azon jobbra szándékozik haladni, akkor a vasúti átjárón át kell haladnia, annak feltételeiről meg kell győződni.



8. ábra: a kerékpárútról a fényjelző készülék láthatósága II.

A Vb véleménye szerint a közút-vasút keretezésben hagyott zúzottkő maradvány (lásd 3.ábra) biztonsági kockázatot jelentett a kerékpáros számára, mely abban valósult meg, hogy részben elvonta a figyelmét, hogy az átjáróban hagyott kisebb-nagyobb köveket hogyan fogja tudni kikerülni, így nem maradt kellő figyelme a fénySOROMPÓ ebből az irányból önmagában is nehezen látható jelzésének megfigyelésre.

2.3 A mozdonyvezető tevékenysége

A mozdonyvezető véralkoholszint ellenőrzése a rendőrség tájékoztatása szerint pozitív volt, azonban annak mértékéről nincs információ. A Vb a baleset bekövetkezése és a mért véralkoholszint között összefüggést nem talált, amit bizonyít, hogy a vonat közlekedése a szabályoknak megfelelő volt, sebességtúllépés nem volt megállapítható, illetve a menetszabályozó kart azonnal, „koppanásig” hátrarántották. A mozdonyvezető részéről cselekvési késedelem nem volt megállapítható (a vasúti fékberendezés műszaki késedelve az emberi reakció idő többszöröse, így a kisebb késedelem ellenére nehezen mutatható ki).

2.4 Egyéb megállapítások

Az eseményt megelőzően 2013. május 6-án 5 óra 50 perctől 2013. május 13-án 15 óra 00 perctől Zánka-Köveskál-Révfülöp-Badacsonytomaj állomások között, több helyszínen folyamatos vágányzár keretében pályafelújítást végzett a MÁV FKG Kft. A munkálatok végeztével szükség szerinti zúzottkő pótlást végeztek. A pótlás május 13-án kb. 13 óra körül történt egy UDJ és két Fad (karos üritőszabályozós) kocsival, kettő fő személyzettel. Ennél a kocsitípusnál az ürités egy kar meghúzásával történik. Elzáráskor a terelőlap nem mindig tud záró helyzetbe kerülni, mivel gyakran kő szorul a nyílásba, ezt azonban a kezelő személyzet nem mindig láthatja az elfoglalt pozíció és a kocsi kialakítása miatt. Így fordulhat elő, hogy zúzottkő kerül olyan helyre is, pl. az útátjáró felületére, ahol már nem tervezték.(lásd. 3.ábra)

A zúzottkő kiszórása után, a vágányzár lemondása előtt tehervágánygépkocsival szándékozták a vasúti pályát bejárni (ellenőrzést tartani), amely azonban az idő rövidsége miatt csak Zánka-Köveskál-Révfülöp állomások között történt meg, Révfülöp és Badacsonytomaj állomások között ez elmaradt. Így nem került megállapításra, hogy az útátjáróba követ szórtak, illetve annak eltakarítására sem került sor.

A MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság Szombathely Területi Vasútbiztonság 2014. január 7 –én kapott tájékoztatás szerint a Veszprém Megyei Kormányhivatal által az átjáró felülvizsgálata során előírtak közül a kerékpárút végén levő elsőbbségadás kötelező tábla cseréjének kivételével valamennyi végre lett hajtva.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A kerékpáros a fénysorompó tilos jelzését figyelmen kívül hagyva hajtott a vasúti átjáróba. A baleset oka a járművezetővel összefüggő emberi tényezőre vezethető vissza.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A vágányzár lemondása előtt a pálya bejárása, ellenőrzése elmaradt Révfülöp és Badacsonytomaj állomások között, a vasúti pálya átadása a forgalom részére enélkül történt meg,

A kerékpárúton haladva, az azon érkezők számára az útátjáró „c” jelű fénysorompó-árbócának észlelése nehézkes, a fehér fényt és az egyik piros fényt az optika árnyékolója takarja.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatonövelő tényezők

A Vb több összefüggésbe nem hozható, kockázatonövelő tényezőt állapított meg:

- A kerékpárút végén levő elsőbbségadás kötelező jelzőtábla teljesen ki van fakulva, így a figyelem felhívó szerepe nem valósul meg.
- A közút-vasút keresztezésben hagyott zúzottkő maradvány kikerülése elvonhatta a kerékpáros figyelmét.
- A mozdonyvezető véralkoholszintje a baleset bekövetkezésében nem játszott szerepet, de általános biztonsági kockázata nyilvánvaló.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A Vb az esemény vizsgálata során azonnali intézkedést javasolva biztonsági ajánlást adott ki a Veszprém Megyei Kormányhivatal részére.

BA2013-367-5-01A: A Vizsgálóbizottság az esetet követő helyszíni szemléje során megállapította, hogy a közút-vasút szintbeli keresztezés kialakítása nem felel meg a 20/1984. (XII.21.) KM rendelet 11.§ (1) bekezdésében előírt feltételeknek, mivel a fénysorompó jelzései nem észlelhetőek a kellő módon. A 71 sz. főút és a 29 sz. vasútvonal között vezetett kerékpárút a Balatoni Kerékpáros Körút része. Az idegenforgalmi szezonban jelentős kerékpárforgalmat bonyolít. Érdemesnek tartjuk megvizsgálni a „Szintbeni közúti-vasúti átkelő kialakítása” c. Útügyi Műszaki Előírás (ÚT 2-1.225) 5.1. pontja szerinti biztosított kerékpárforgalom átvezetését.

Ezért a Közlekedésbiztonsági Szervezet javasolja Veszprém Megye Kormányhivatalának, hogy vizsgálja meg a Révfülöp és Badacsonytomaj állomások között a 981 sz. szelvényben lévő útátjáró kialakítását, különös tekintettel a fényjelző készülék láthatóságára a közút és a kerékpárút felől egyaránt, továbbá az útátjáró környékén kihelyezett közúti jelzőtáblák szabályosságát, és a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

A biztonsági ajánlás megvalósításával a hivatkozott közút-vasút szintbeli keresztezésben a meglévő kialakításbeli hiányosságok megszüntethetők, s ezzel együtt az átkelőt használó kerékpárosok biztonságos átkelésének feltételei biztosíthatóak.

4.1 Észrevételek, intézkedések

A Közlekedésbiztonsági Szervezet által kiadott biztonsági ajánlásra a Veszprém Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége Útügyi Osztály az alábbi tájékoztatást adta:

„Hatóságom a Közlekedésbiztonsági Szervezet levelétől függetlenül 2013. május-júniusában a 29 sz. vasútvonal forgalmi rend felülvizsgálatot tartott a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. 34. § (2) bekezdésében és az ÚT 2-1.225 Útügyi Műszaki Előírás 6.3 fejezetében (Vasúti átkelő időszakos felülvizsgálata) foglaltak alapján. Tárgyi átkelő felülvizsgálatára 2013. június 11-én került sor.

Az átkelő felülvizsgálatán a meghívottak közül (helyi út és országos út kezelője, rendőrség, vasúttüzemeltető) a vasúttüzemeltető és a helyi út kezelője jelent meg.

Az átkelő felülvizsgálata során a következők kerültek előírásra:

1. Az Ábrahámhegy Üdülőtérületi úton ki kell helyezni a veszélyt jelző KRESZ jelzőtáblát a fénysorompó kiegészítéssel.
2. A kerékpárútra vonatkozóan a veszélyt jelző KRESZ jelzőtáblát cserélni kell kopottság végett.
3. A 71. sz. másodrendű főúton Badacsonytomaj felől a 139. jelű KRESZ tábla cseréjét írjuk elő.
4. A 71. sz. másodrendű főúton Badacsony felől ki kell helyezni a „kerékpárosok” veszélyt jelző KRESZ jelzőtáblát.
5. Vasút vonatkozásában a fényjelző készülék c) jelű árbócának elfordítása szükséges a vasút irányába úgy, hogy a kerékpárútról jobban látható legyen a fehér és a piros fény, figyelve arra, hogy a közúton közlekedők is lássák a fényjelző készüléket.

Az 1-2 pont vonatkozásában Ábrahámhegy Község Önkormányzata lett kötelezve 2013. július 3-i határidővel.

A 3-4 pont vonatkozásában a Magyar Közút Nonprofit Zrt. lett kötelezve 2013 július 17-i határidővel.

Az 5. pont vonatkozásában a MÁV Zrt. lett kötelezve 2013. július 17-i határidővel.

A 139. jelű KRESZ jelzőtábla áthelyezése nem került előírásra, mivel az egy pontszerű akadály, mely előtt és után a gépjármű a jobbra történő irányjelzést követően vasúti sínekre történő ráhajtás előtt még meg tud győződni az áthajtás lehetőségéről, ugyanakkor a tábla áthelyezésével is lesz olyan pont, melyről a fényjelző készülékre tekintve nem látható annak jelzése.

A felülvizsgálat időpontjában a csökkentett rálátási háromszög tiszta volt, így arra vonatkozóan sem került előírás.”

A Közlekedésbiztonsági Szervezet által kiadott Biztonsági ajánlásra a MÁV Zrt. az alábbi tájékoztatást adta:

A Biztonsági ajánlás kiadását követően az AS981 jelű fénysorompó „C” jelű árbócat a Tapolcai Biztosítóberendezési Szakasz munkatársai a lehető legjobb módon beforgatták a kerékpárút irányába, így az optikaárnyékoló nem takarja a kerékpárúton közlekedők felé a sorompóárbóc fényjelzéseit.

Továbbá a MÁV Zrt. közölte, hogy a 29 sz. vonalon Szabadbattyán és Tapolca vasútvonal Révfülöp és Badacsonytomaj állomások közötti, 981+31 sz. szelvényben levő útátjárója szerepel a „SZINTENI KÖZÚT-VASÚT KERESZTEZŐDÉSEK BIZTONSÁGÁNAK NÖVELESE 2013-2014.” elnevezésű, KÖZOP támogatású projektben, mely során a közeljövőben várhatóan emelni lehet az útátjáró biztonsági szintjét.

Budapest, 2014. április 1.

Mihály András
Vb vezetője

Karosi Róbert
Vb tag