



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

**2015-0476-5
Vasúti baleset**

**Szombathely - Ják-Balogunyom
2015. május 19.**

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 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 összeférhetlenség 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 tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

A zárójelentéshez az érintett szervezetek észrevételt nem tettek sem írásban, sem szóban a 2016. április 27-én megtartott zárómegbeszélésen.

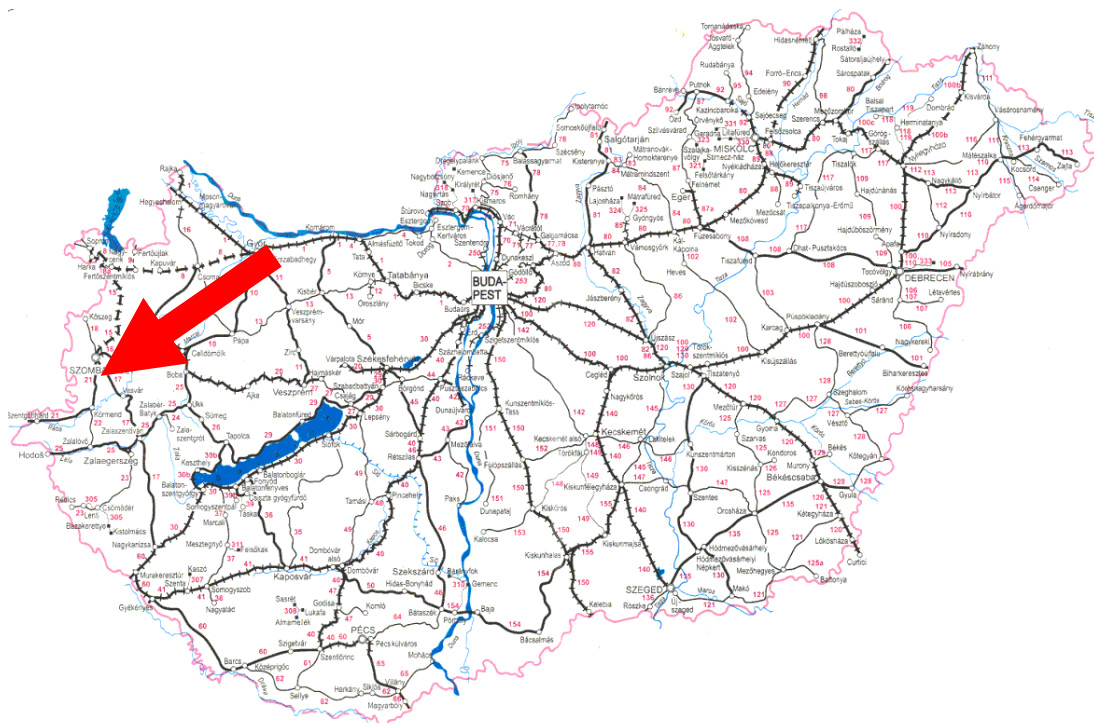
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

GYSEV Zrt.	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasúttársaság Zrt.
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
MFB	Mozdonyfedélzeti Berendezés
psz.	pályaszám
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	Jelentős vasúti baleset
Az eset jellege	Baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2015. május 19.23:40
Az eset helye	Szombathely - Ják-Balogunyom
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	tehervonat
Az eset kapcsán elhunytak / súlyosan sérültek száma	0 / 1
Pályahálózat működtető	GYSEV Zrt.
Üzembentartó	GYSEV Zrt.
Rongálódás mértéke	Mozdony siklott 4 tengellyel, több pályaelem megrongálódott
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye



1. ábra

Az esemény helye Magyarország vasúthálózatán



2. ábra

Az esemény közelebbi helye (Forrás: Google Maps)

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2015. május 19-én, 23 óra 54 perckor (a bekövetkezés után 9 perccel) jelentette a GYSEV Zrt menetirányítója.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési esemény vizsgálatára 2015. május 19-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Gula Flórián	balesetvizsgáló
tagja	Demjén Péter	balesetvizsgáló

A Vb 2015. július 15-től Kovács József balesetvizsgálóval kiegészült.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A vizsgálat során a Vb

- 2015. május 19-éről 20-ára virradó éjszaka az eseményt követően azonnali helyszíni szemlét tartott;
- meghallgatta a mozdonyvezetőt; a vonali tolatásvezetőt;
- megvizsgálta az útátjáró csökkentett rálátási távolságát;
- megvizsgálta az útátjáró kialakítását;
- a Hibaelőjegyzési könyv bejegyzéseit megvizsgálta;
- a Vas megyei Rendőrfőkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztályával konzultált;
- a Mozdonyfedélzeti berendezés adatait a vontatójármű üzemmentartójától bekérte, megkapta és az adatokat elemezte.

Az eset rövid áttekintése

2015. május 19-én 23 óra 45 perckor Szombathely – Ják-Balogunyom állomások között az 1185 sz. szelvényben lévő útátjáróban egy szlovák rendszámú, kamion és a 97002 sz. vonat mozdonya összeütközött. A baleset következtében a mozdonyvezető, a vonali tolatásvezető, és a vonali kocsirendező könnyebb sérüléseket szenvedett. A gépjármű vezetője súlyosan megsérült. Az ütközés erejénél fogva a mozdony a vasúti pályát mind a négy tengelyével elhagyta, valamint a vonat első kocsijának első forgóváza két tengellyel szintén kisiklott. A vasúti pályában kisebb nagyságrendű anyagi kár keletkezett, míg a tehergépjármű

nagymértékű rongálódást szenvedett. A kamion üzemanyagtartályából a gázolaj elfolyása környezetszennyezést okozott.

Az esemény bekövetkezésekor a vasúti átjárót biztosító fénysorompó nem működött, a fényjelző készülék sötét volt.

A Vb megállapítása szerint a baleset bekövetkezése a közúti jármű vezetőjével kapcsolatos emberi tényezőre vezethető vissza, azonban az esemény bekövetkezéséhez hozzájárult, hogy az útátjárót fedező fénysorompó nem működött. Mivel a bekövetkezett balesetet a vasúti utasítások, szabályozások és a KRESZ idevonatkozó pontjainak betartásával el lehetett volna kerülni, a Vb az eseménnyel kapcsolatban biztonsági ajánlás kiadását nem tartja szükségesnek.

1. TÉNYEK

1.1 Az esemény lefolyása

2015. május 19-én 23 óra körüli időpontban Szombathely térségében vihar alakult ki, és egy villámcsapás következtében 23 óra 25 perckor Szombathely – Ják-Balogunyom állomások között az 1185 sz. szelvényben lévő nyíltvonali fény- és felsorompó használhatatlanná vált.

23 óra 40 perckor a 97002 sz. vonat Szombathely állomásról két üres kocsival indult Kőrmend állomásra, hogy az ott szükséges tolatási műveleteket elvégezze. A vonat személyzetét a mozdonyvezetőn kívül egy vonali tolatásvezető és egy vonali kocsirendező alkotta. Az indulás előtt a vonat személyzetét az 1185 sz. szelvényben lévő fény- és felsorompó használhatatlanságáról Szombathely állomás forgalmi szolgálattevője által kiállított, 48. sz. Írásbeli rendelkezésen értesítették. A vonat a használhatatlan útsorompóhoz közeledve körülbelül 20 km/h sebességgel haladt, amikor a mozdonyvezető egy, az útátjárón áthaladó kamionra lett figyelmes. Ekkor a vontatójármű vezetője folyamatos hangjelzéssel figyelmeztette a közúton közlekedőket a vonat közeledésére. A figyelemfelhívás és a közeledő tehervonat ellenére az első tehergépjárművet követő szlovák rendszámú kamion azonban még megkísérelte az útátjárón történő áthaladást, ami a vonattal történő ütközését eredményezte.

Az ütközésben a mozdony vezetőállásán tartózkodó vonatszemélyzet mind a három tagja könnyebb sérülést szenvedett.

Az ütközés következtében a mozdony lecsúszott a töltésről és a vonat első kocsija siklott.

A közúti tehergépjármű vezetőfülkéje teljesen összeroncsolódott, a félpótkocsi felépítménye megrongálódott. A tehergépkocsi üzemanyagtartályának sérülése miatt a kifolyó gázolaj enyhébb környezetszennyezést is okozott. A gépjármű vezetője súlyosan megsérült, a szombathelyi kórházba szállították, ahonnan a rendőrségi meghallgatását megelőzően ismeretlen helyre távozott.

Az esemény következtében a vasúti pálya a helyreállításig, 20 órán át elzárásra került.



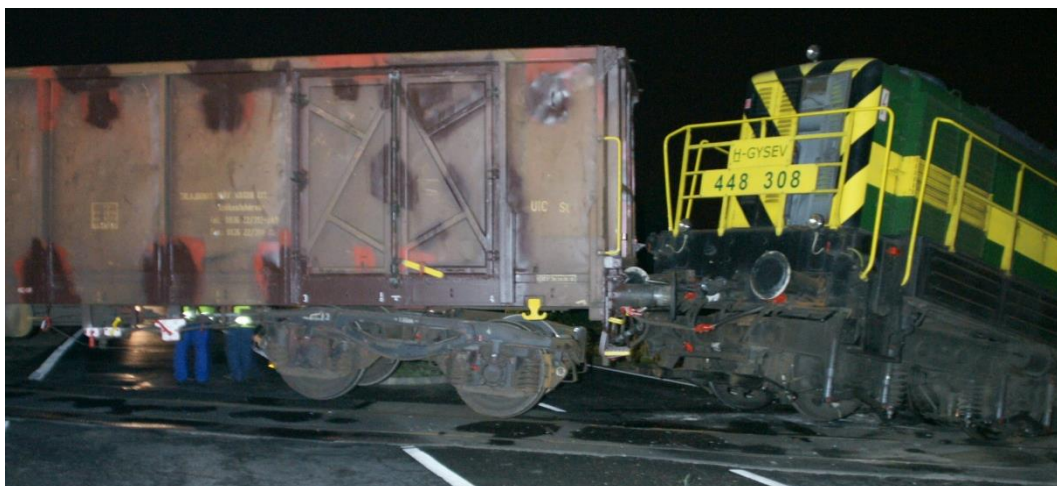
1. kép
A mozdony és a kamion az ütközést követően

1.2 Személyi sérülés

Sérülés	Személyzet	Utazó	Útátjáró használó	Idegen	Egyéb
Halálos	-	-	-	-	-
Súlyos	-	-	1	-	-
Könnyű	3	-	-	-	-
Nem sérült	-	-	-	-	-

1.3 Vasúti járművek sérülése

A 98 43 0448 308-9 pályaszámú mozdony mind a négy tengelyével kisiklott. az elsőként vonatba sorozott üres teherkocsi első forgóváza a levegőbe emelkedett. A mozdony jobb eleje, korlátja, ajtaja és burkolata megrongálódott, az egyik ütközője leszakadt. A vonatba elsőként besorozott 32 43 596 0021-4 pályaszámú üres kocsi első forgóvázának mindkét tengelye felemelkedve a vágányt elhagyta, így siklónak kell tekinteni. Az összeakadt ütközők miatt a vasúti kocsi és a mozdony szerkezeti alkatrészei további károsodást szenvedtek.



2. kép
A vasúti járművek helyzete az eseményt követően

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az útátjáró szerkezeti elemeiben valamint a vasúti pályában kisebb mértékű károk keletkeztek.

1.5 Egyéb kár

Az esemény következtében a vasúti pályát elhagyó, a töltés oldalába lecsúszó mozdonyt darukkal kellett kiemelni, emiatt a vasútvonal 20 órán át a forgalomból kizárásra került. Ez alatt az idő alatt a személyszállító vonatok utasait vonatpótló autóbuszok szállították.

1.6 Az érintett személyek adatai

1.6.1 A vonat mozdonyvezetője

Vonatszám:	97002
Kora:	32 év
Neme:	Férfi
Alapvizsga:	Érvényes
Vonalismeret:	Van
Típusismeret:	Van
Orvosi alkalmasság:	2018. 04. 29.
Szolgálat megkezdése:	2015. 05. 19. 17 óra 40 perc
Előző szolgálat vége:	2015. 05. 18. 18 óra 20 perc

1.6.2 A vonat vonali tolatásvezetője

Vonatszám:	97002
Neme:	Férfi
Alapvizsga:	Érvényes
Orvosi alkalmasság:	Érvényes
Szolgálat megkezdése:	2015. 05. 19. 18 óra 00 perc
Előző szolgálat vége:	2015. 05. 18. 18 óra 00 perc

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám:	97002
Vonatnem:	tehervonat
Mozdony:	98 43 0448 308-9
Útvonal:	Szombathely – Körmend
Kocsik:	2 db
Hossz:	29 m
Elegytömeg:	44 t
Taljes tömeg:	106 t
Tényleges fékhatás:	93%
Előírt fékhatás:	22%

1.8 Az infrastruktúra leírása

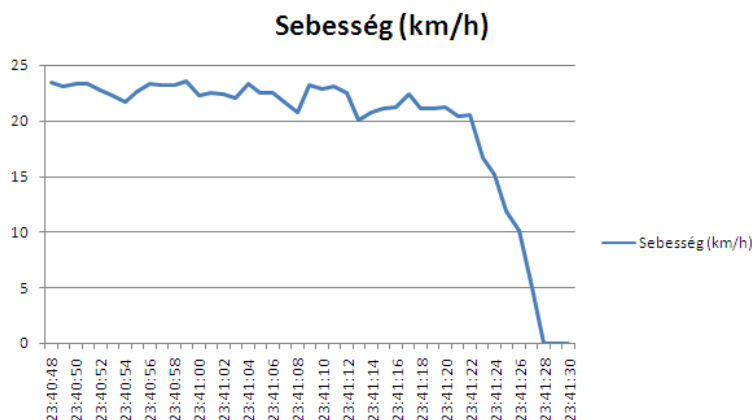
Ágyazat:	tiszta zúzottkő
Aljak:	betonalj
Sínleerősítés:	geo
Sínek:	54,0 kg/fm
Megengedett sebesség:	120 km/h
Megengedett tengelyterhelés:	20,5 kN

1.9 Állomási adatok

Az állomások elhelyezkedésének, elrendezésének, funkciójának az eseményben nem volt jelentősége, így részletezésük nem szükséges.

1.10 A vasúti járművek adatrögzítői

A 98 43 0438 308-4 pályaszámú mozdony TELOC típusú sebességmérő és regisztráló berendezése a befűzött szalagra meghibásodás miatt regisztrálást nem végzett. A sebesség megállapítása a mozdonyfedélzeti berendezés által rögzített adatok alapján történt.



3. ábra

A vonat sebesség-grafikonja

Idő (h:m:s)	Sebesség (km/h)
23:41:20	21,2
23:41:21	20,4
23:41:22	20,5
23:41:23	16,6
23:41:24	15,1
23:41:25	11,9
23:41:26	10,1
23:41:27	5
23:41:28	0
23:41:29	0
23:41:30	0

1. táblázat

A vonat pontos sebessége az ütközés előtt

1.11 Kommunikációs eszközök

A kommunikációs eszközöknek az eseményben nem volt szerepük, így részletezésük nem szükséges.

1.12 Meteorológiai adatok

A balesetet megelőzően a térségben hirtelen, nagy erejű vihar támadt, villámcsapásokkal kísért sűrű eső érte el a környéket. A baleset időpontjára a vihar

elvonult, az időjárás a műszaki meghibásodáson kívül a balesetre más hatást nem gyakorolt. A hőmérséklet az évszaknak megfelelően 15 °C volt. A távolbalátás nem volt korlátozott.

1.13 Próbák és kísérletek

A Vb a baleset vizsgálata során próbák és kísérletek megtartását nem tartotta szükségesnek.

1.14 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

A vizsgálat megállapítása szerint a munkaszervezés az eseményre semmilyen hatást nem gyakorolt.

1.15 Szabályok és szabályzatok

1.15.1 A közúti közlekedésre vonatkozó jogszabály

Az 1/1975 (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 39.§ alapján a vasúti átljáróra vonatkozó szabályok:

39. § Közlekedés vasúti átljáróban

„(1) A vasúti átljárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad. A vasúti átljáró megközelítésekor, illetve a vasúti átljárón történő áthaladás során eleget kell tenni a vasúti átljáró biztosítására szolgáló közúti jelzéseknek.

(2) A vasúti átljárón csak folyamatosan - megállás nélkül - legalább 5 km/óra átlagsebességgel szabad áthaladni.

(3) A vasúti átljáró 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,

...

e) fénysorompó vagy félsorompóval kiegészített fénysorompó villogó fehér jelzést nem ad,

...

...

(6) A vasúti átljárót biztosító jelzőberendezés üzemzavara esetén járművel a vasúti átljáróra - a (3) bekezdésben említett megállást követően - abban az esetben szabad ráhajtani, ha

a) a vasúti átljáró olyan kialakítású, hogy a megállás helyéről a vasúti pálya mindkét irányban kellő távolságra belátható és a jármű vezetője meggyőződött arról, hogy az átljáró felé vasúti jármű nem közeledik, vagy

b) a vasúti átljáró forgalmát vasúti jelzőőr irányítja és a jelzőőr „Megállj” jelzést nem ad,

feltéve - mindkét esetben - hogy a (2) bekezdésben említett folyamatos áthaladás lehetséges.

...”

1.15.2 A MÁV használhatatlan fénysorompóval kapcsolatos forgalmi szabályai

Az F. 2. sz. Forgalmi Utasítás a használhatatlan útsorompók megközelítésére a mozdonyvezető részére a következő előírásokat tartalmazza:

3.1.6. A vonatszemélyzetet a nyíltvonali útsorompó használhatatlansága esetén az útátjáró helye szerinti két szomszédos forgalomszabályozást végző állomás forgalmi szolgálattevője köteles értesíteni. A mozdonyvezető, ha az útsorompó használhatatlanságáról írásbeli rendelkezéssel értesítették, vagy az ellenőrző jelző erre utaló jelzést ad, az útátjáró megközelítésére az utasítás

15.9.5. pontjában foglalt szabályokat köteles alkalmazni.

A mozdonyvezető teendői

15.9.5. A mozdonyvezető az úttájáróhoz történő közeledéskor a vonat sebességét — a látási viszonyoknak megfelelően — úgy köteles szabályozni, hogy a vonat sebessége — az úttájáró előtt megközelítőleg 30 méterre — legfeljebb 15 km/h lehet, és az F.1. sz. Jelzési Utasításban előírtak szerint Figyelj! jelzést köteles adni ha:

- a sorompókezelő vagy a jelzőőr értesítésének elmaradásáról értesítették,
- az útsorompó használhatatlanságáról értesítették,

...

(5) Biztosított vasúti áttájáró járművel csak abban az esetben szabad ráhajtani, ha

a) a teljes sorompó mindként sorompó rúdja nyitott véghelyzetben áll, és esetleges fényjelző és/vagy hangjelző berendezése jelzést nem ad,

b) a fénysorompó vagy a félsorompóval kiegészített fénysorompó villogó fehér fényjelzést ad,

c) a vasúti jelzőőr „Megállj” jelzést nem ad,

d) a (2) bekezdésben meghatározott folyamatos áthaladásra lehetőség van.

(7) Ha a vasúti áttájáróban a jármű elakad, és vezetője azt bármilyen módszerrel vagy eszközzel azonnal eltávolítani nem képes, köteles mindent megtenni annak érdekében, hogy a közeledő vasúti jármű vezetője vagy a vasút más alkalmazottja a veszélyhelyzetről a lehető legrövidebb időn belül tudomást szerezzen.

1.16 Kiegészítő adatok

Egyéb adatok ismertetését a Vb nem tartja szükségesnek.

1.17 Korábbi hasonló esemény

Korábban hasonló esemény nem történt.

2. ELEMZÉS

2.1 Az esemény tényleges lefolyása

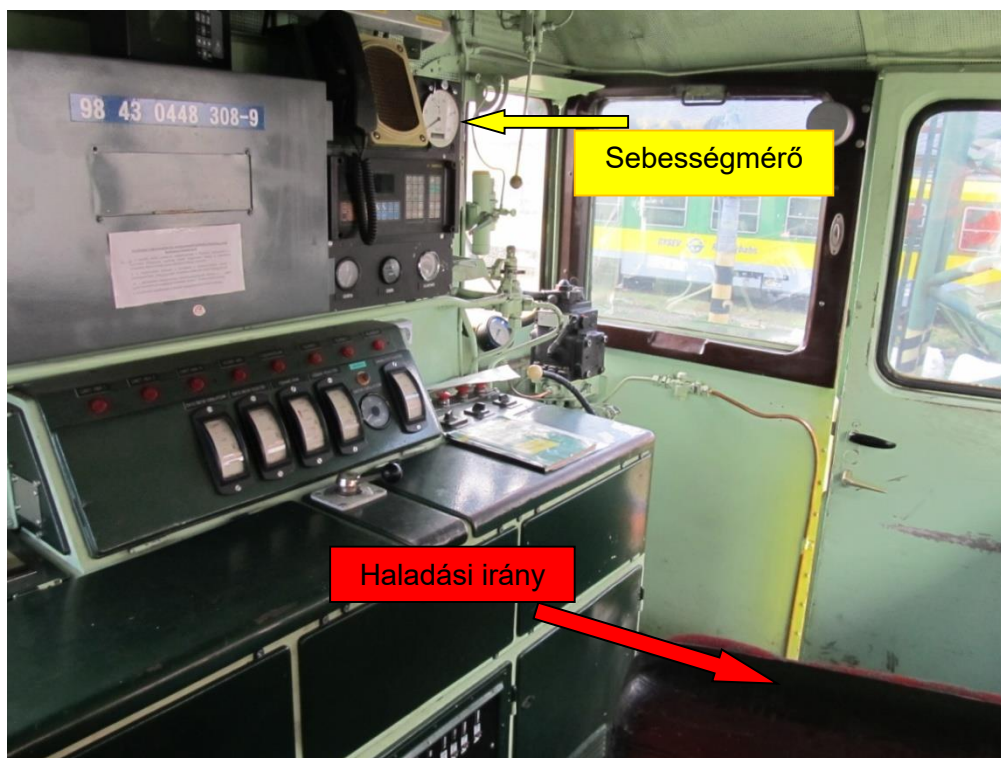
2015. május 19-én 23 óra körüli időpontban Nyugat-Magyarországon, Szombathely térségében hirtelen nagy erejű, elektromos kisülésekkel járó, rövid lefolyású vihar keletkezett. Az egyik villámcsapás következtében 23 óra 25 perckor Szombathely – Ják-Balogunyom állomások között az 1185+93 sz. szelvényben lévő nyíltvonali fénysorompó használhatatlan lett.

A vihar időpontjában a 97002 sz. tehervonat Szombathely állomás X. sz. vágányán indulásra készen várakozott. A X sz. vágányra történő átállást megelőzően a vonatba sorozott járművek, valamint a vontatójármű fékeinek vizsgálatát végezték el az I sz. vágányon. A vonattal két üres kocsit kellett továbbítani Körmend állomásra.

Indulás előtt Szombathely állomás forgalmi szolgálattevője a 97002 sz. vonat személyzetét a 48 sz. Írásbeli rendelkezésen az 1185+93 és az 1214+20 sz. szelvényekben lévő nyíltvonali fénysorompók használhatatlanságáról értesítette.

A vonat 23 óra 40 perckor indult el Szombathely állomásról. A mozdonyvezető az indulás után vonali fékpróbát tartott, majd megközelítette a vonathoz megengedett legnagyobb, 60 km/h sebességet. Az 1185+93 sz. szelvényhez közeledve a vontatójármű vezetője a kapott Írásbeli rendelkezésnek megfelelően csökkentette a sebességet, és körülbelül 20 km/h sebességgel közeledett a használhatatlan útsorompó felé.

A MÁV F.2. sz. Forgalmi Utasításának 15.9.5. sz. pontja a használhatatlan útsorompók megközelítésére 15 km/h sebességet ír elő a mozdonyvezető részére, amelyet 5 km/h sebességgel túllépett. A vontatójármű vezetője a dízelmozdonyt az úgynevezett „rövid végével” előre, tehát a sebességjelző óra mellett állva vezette, ahonnan a sebességmérő óra megfigyelése nehezített volt. Emiatt a vonat sebességét illetően csak a szubjektív megérzésére támaszkodott. Az alkalmazott – 20 km/h sebességre történő – lelassítást megfelelően elégségesnek és biztonságosnak gondolta, amikor így közelítette meg az útátjárót, és figyelmét inkább az útátjáróra összpontosította.



3. kép
A vontatójármű vezetőállása

Amikor a vonat a használhatatlan sorompó közelébe érkezett, a mozdonyvezető egy tehergépjárművet vett észre, amint a jelzést nem adó fényjelző készülékek ellenére megállás nélkül kelt át az útátjárón. Innentől kezdve folyamatos hangjelzéssel jelezte a vonat közeledését a közút – vasút kereszteződéséhez, ám a figyelmeztetés ellenére az elől éppen áthaladó kamiont követő második tehergépjármű is megkísérelte az átkelést, de erre a vonat odaérkezéséig már nem maradt ideje.

A második tehergépkocsi vezetője részéről végrehajtott átkelési kísérlet a vasúti és közúti járművek ütközését eredményezte. Az ütközés következtében a mozdony mind a négy tengelyével kisiklott, a siklott vontatójármű hirtelen sebességcsökkenése az ütközők összeakadását, valamint a vasúti járművek torlódását idézte elő, és az elsőként vonatba sorozott üres kocsi első forgóvázának mindkét tengelye a levegőbe emelkedve a vágányt elhagyta.

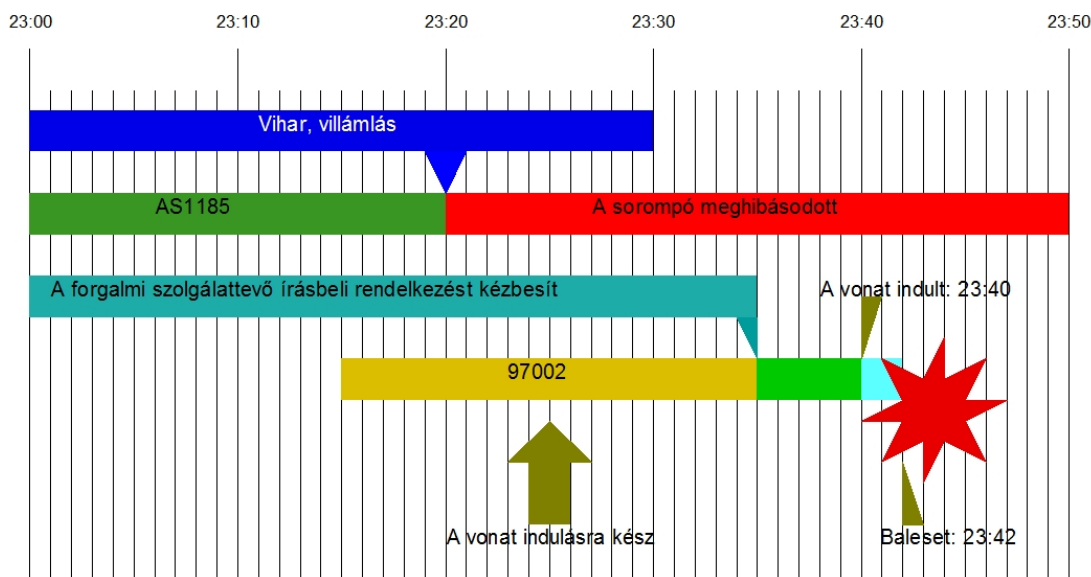
A mozdony vezetőfülkéjében utazó vonatszemélyzet (mozdonyvezető, vonali tolatásvezető és vonali kocsirendező) összes tagja könnyebb sérüléseket szenvedett.

A közúti tehergépjármű vezetőfülkéje teljesen összeroncsolódott. A megsérült üzemanyagtartályból kifolyó gázolaj enyhébb környezetszennyezést is okozott.

A tehergépkocsi vezetőjét a mentők súlyos sérülésekkel szállították kórházba.

A baleset következtében a vasútvonal 20 órán át a forgalomból kizárásra került.

A Vb az esemény időbeli lefolyását az alábbi ábrán szemlélteti.



4. ábra
Az események időrendi összefoglalása

2.2 Az átjáró kialakítása és a fénsorompó meghibásodása

Az AS1185 jelű nyíltvonalai fény- és fénsorompóval fedezett útátjáró a GYSEV 21 sz. vasúti fővonalán, Szombathely és Ják-Balogunyom állomások között az 1185+93 sz. szelvényben található. A 86 sz. főút a közúti szelvéyszámozás szerint a 76.228 sz. szelvényben metszi a vasutat. A közút és a vasút keresztezési szöge az útátjáróban 85° . Az útátjáró teljes szélessége 9 méter, amiből a közút 2x3,5 méter szélességű területet foglal el. A 2x1 közúti sáv egymástól történő elkülönítését az útátjáró előtt füvesített, a közúti forgalom elől elzárt, betonszegélyű szigetek biztosítják. A balesetben érintett helyen és annak környezetében a baleset időpontjában az út felülete kifogástalan minőségű aszfalttal fedett, a vasúti átjáróra figyelmeztető jelek az érvényes jogszabályoknak megfelelőek voltak. A vasúti átjáróra figyelmeztető jelek az út mindkét oldalán meg voltak ismételve, a fénsorompó jelzőkészüléke az út jobb oldalán és a sávokat elválasztó szigeten, a sáv baloldalán voltak elhelyezve. Az útátjáró videokamerával nem volt ellátva.



4. kép
Az útátjáró a kamion érkezési irányja felől (forrás: Google Earth)



5. kép
A csökkentett rálátási háromszög szabad

Az eseményt megelőző viharban, 23 óra 25 perckor villámcsapást követően a berendezés A1-jelű generátora meghibásodott. A meghibásodás következtében a fényjelző készülékek sötétek lettek, a csapórudak függőleges állapotban maradtak. Ezzel egyidőben a sorompó zavar-jelzést adott Szombathely állomásra, ahova vissza volt jelentve.

Szombathely állomás forgalmi szolgálattevője 23 óra 27 perckor jelentette a meghibásodást a biztosítóberendezési diszpécsernek, aki a 424/5/2015. szám alatt rögzítette a bejelentést.

A sorompó berendezést 2015. május 20-án 8 óra 45 perckor a meghibásodott generátor kicserélésével helyreállították.

2.3 A közúti jármű haladása

Az eseményben érintett út a 86. sz. főútvonal szombathelyi elkerülő szakaszának része. Az úton jelentős közúti forgalom zajlik, amelynek nagy részét adják az országon észak-dél irányban áthaladó kamionok.

A kamionvezetők közlekedésük során sok esetben alkalmazzák a köznapi nyelvben „vonatozás”-nak nevezett haladási módot. Ez azt jelenti, hogy több, azonos irányban közlekedő, és sok esetben azonos fuvarozó társasághoz tartozó kamionok egymás mögött szorosan, egy sorban haladnak. Ilyenkor a kialakult rossz gyakorlat szerint az első kamion vezetője figyeli az útvonalat a mögötte haladók pedig csak az előttük haladó járművet figyelik.

Ennek eredményeként a környezetéről a járművezető csak korlátozott információkkal rendelkezik:

- a belátható teret az előtte haladó jármű – az alkalmazott viszonylag kis követési távolság miatt – részben kitakarja,
- a viszonylag kicsi követési távolság miatt az elől haladó jármű fékezése esetén a követőnek is azonnal fékeznie kell, ezért a figyelmét az előtte haladó jármű mozgása és lámpái kötik le.

A mozdonyvezető elmondása és az illetékes rendőri szervezettel történő konzultáció alapján az ütközést elszenvedő kamion egy három járműből álló „konvoj” második, középső járműve volt. Az első kamion vezetője annak ellenére,

hogy a sötét fénysorompónál megállási kötelezettsége lett volna, megállás nélkül áthaladt az vasúti átjárón.

Az korábban felsorolt hatások miatt a Vb megítélése szerint az ütközésben részes jármű vezetője nem ismerte fel, hogy vasúti átjáróhoz közeledik, emiatt az áthaladás veszélytelenségéről nem győződött meg, hanem az előtte haladó járművet fenntartások nélkül követve hajtott be az átjáróba. Abban az esetben, ha kellő figyelemmel közelíti meg az átjárót felismerhette volna a sötét fénysorompót, amely számára megállási kötelezettséget jelentett az áthaladás megkezdése előtt.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb a baleset bekövetkezését a kamion vezetőjével kapcsolatos emberi tényezőre vezette vissza, aki annak ellenére, hogy semmi nem akadályozta a bal oldali irányból, lassan közeledő vonat észlelésében, megállás és az áthaladás veszélytelenségéről való meggyőződés nélkül behaladt a vasúti átjáróba.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A közút-vasút keresztezést fedező fénysorompó berendezés nem működött.

A kamionok szorosan egymást követve haladtak, ezért az útátjáróhoz érkező közúti jármű vezetőjének nem volt elegendő ideje a közúti jelzések és a fényjelző készülék megfigyelésére.

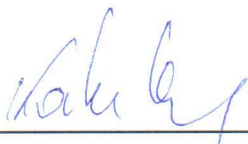
3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatonövelő tényezők

A Vb ilyen megállapítást nem tesz.

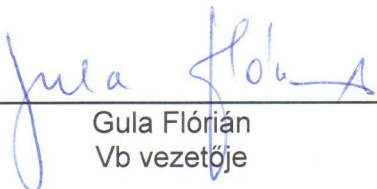
4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

Az ilyen esetek a szabályok betartásával elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadását a Vb nem javasolja.

Budapest, 2016. április 27.


Kovács József
Vb tagja


Demjén Péter
Vb tagja


Gula Flórián
Vb vezetője