



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

## **ZÁRÓJELENTÉS**

**2010-490-5  
VASÚTI BALESET**

**Délegyháza és Kiskunlacháza állomások között  
AS322 jelű fénySOROMPÓ**

**2010. október 20.**

**40760-1 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,
- 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 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 Zárójelentést 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, 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 zárómegbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

A 2011. október 25-én megtartott záró megbeszélésen a MÁV Zrt., a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. és a Nemzeti Közlekedési Hatóság képviselői voltak jelen. Észrevételt előzetesen, írásban nem tett senki.

A záró megbeszélésen a MÁV Zrt. képviselője szóbeli tájékoztatást adott az útátjáró korszerűsítésével kapcsolatosan. A tájékoztatás lényegi része a zárójelentés 4. pontjában került feltüntetésre.

---

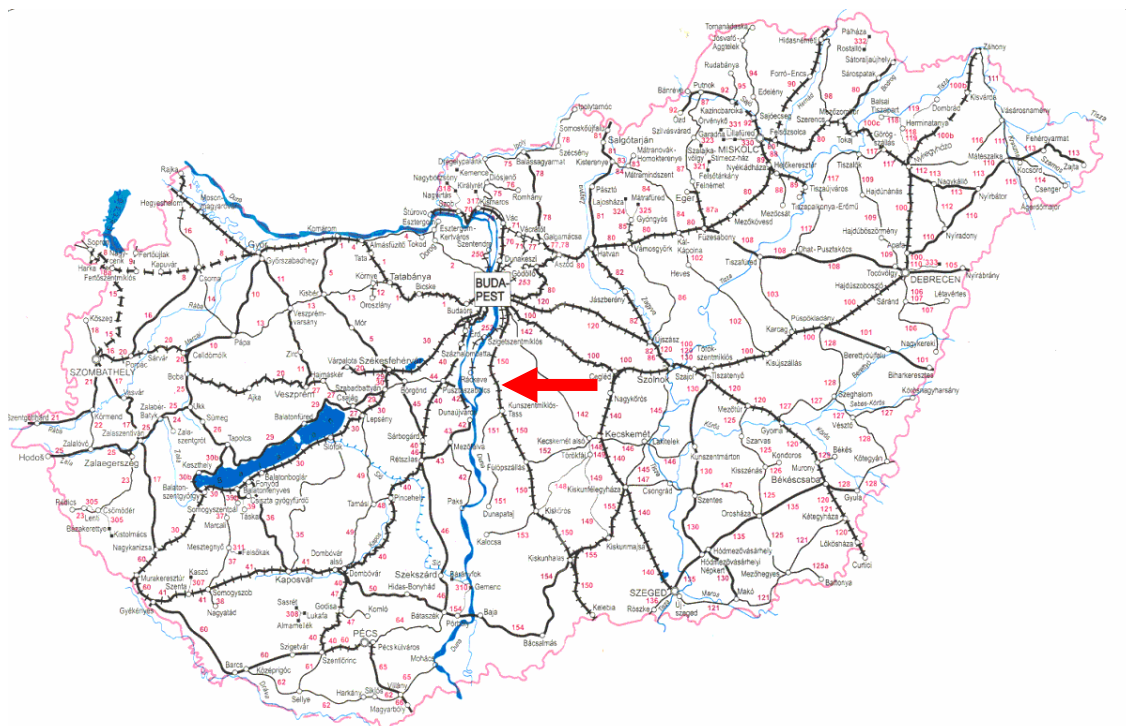
## MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
KÖFE	Központi Forgalomellenőrzés
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
MÁV-TRAKCIÓ Zrt.	MÁV-TRAKCIÓ Vasúti Vontatási Zártkörűen Működő Részvénytársaság
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
psz.	pályaszám
Vb	Vizsgálóbizottság
VBO	MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság illetékes Területi Vasútbiztonsági Osztálya

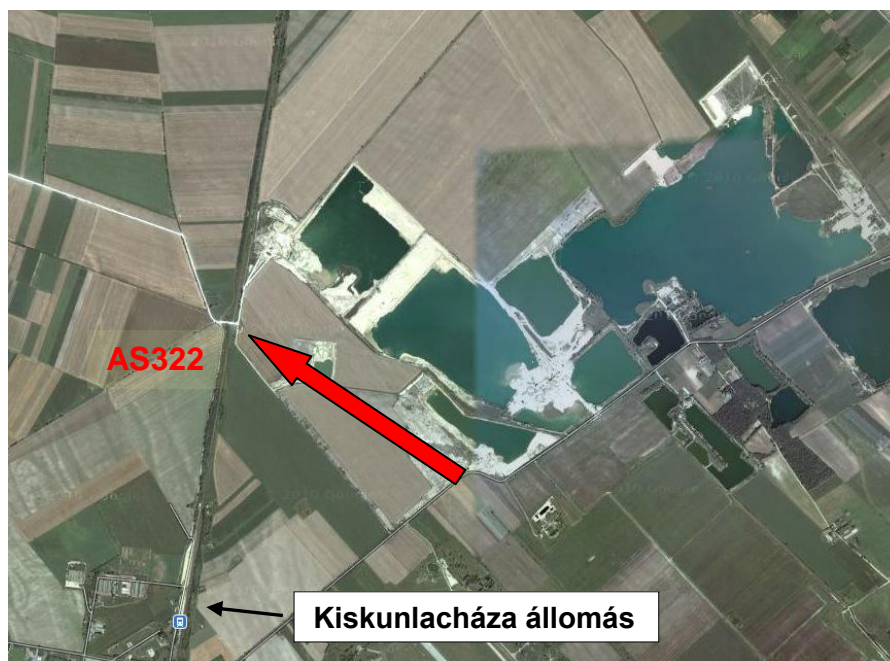
## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Az eset kategóriája</b>	vasúti baleset (jelentős)
<b>Az eset jellege</b>	baleset vasúti átjáróban
<b>Az eset időpontja</b>	2010. október 20. 11:05
<b>Az eset helye</b>	150 sz. vasútvonal, Délegyháza és Kiskunlacháza között, AS322 jelű fénysorompó
<b>Vasúti rendszer típusa</b>	országos
<b>Mozgás típusa</b>	nemzetközi gyorstehervonat
<b>Az eset kapcsán elhunytak/súlyosan sérültek száma</b>	1/1
<b>Pályahálózat működtető</b>	MÁV Zrt.
<b>Rongálódás mértéke</b>	V43-1054 psz . mozdony, és a tehergépkocsi javíthatatlanul rongálódott, a vasúti pálya kb. 250 méter hosszban rongálódott
<b>Érintett vonat száma</b>	40760-1
<b>Üzembentartó</b>	Rail Cargo Hungaria Zrt.
<b>Nyilvántartó állam</b>	Magyar Köztársaság

### Az eset helye



1. ábra: Az eset helye



2. ábra: Az eset közelebbi helye

### **Bejelentések, értesítések**

A KBSZ ügyeletére az esetet 2010. október 20-án 11 óra 18 perckor jelentette az Országos Mentőszolgálat ügyeletes szolgálatvezetője, majd a bejelentést 11 óra 35 perckor a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója is megismételte.

### **Vizsgálóbizottság**

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2010. október 20-án az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Gula Flórián	balesetvizsgáló
tagjai	Karosi Róbert	balesetvizsgáló
	Király Péter	baleseti helyszínelő
	dr. Máté Róbert	orvos szakreferens

Dr. Máté Róbert Vb tagsága 2011. május 30-án megszűnt.

### **Az eseményvizsgálat áttekintése**

- A Vb 2010. október 20-án helyszíni szemlét tartott, fényképfelvételeket készített, az útátjárót megvizsgálta.
- Kiegészítő szemlét tartott.
- Információt gyűjtött az érintett útátjáróban közlekedő más tehergépkocsi-vezetőktől.
- Rendőrségtől és az infrastruktúra üzemeltetőjétől tájékoztatást kért és kapott.
- A menetíró regisztrátumot kiértékelte.

### **Az eset rövid áttekintése**

2010. október 20-án Délegyháza és Kiskunlacháza állomások között az AS322 jelű, jól működő fénysorompóval fedezett útátjáróban a 40760-1 sz. tehervonat összeütközött egy sódert szállító tehergépkocsival.

Az ütközés következtében a mozdony és a vonat első két kocsija kisiklott, a mozdony a vasúti töltés oldalára borult, mintegy 250 méter hosszban a vasúti pálya és a felsővezetéki rendszer megsérült, a tehergépkocsi totálkáros lett.

A balesetben a mozdonyvezető a helyszínen elhunyt, a tehergépkocsi vezetője súlyos sérüléseket szenvedett.

A megrongálódott vasúti pályán 2010. október 21-én 12 óra 33 perckor indult meg a vasúti forgalom, csökkentett 10 km/h sebességgel.

A vizsgálat során a Vb megállapította, hogy az esemény időpontjában a fényzorompó a közút felé felváltva villogó piros fényt mutatott, a vonat az előírt sebességet nem lépte túl.

A Vb megállapítása szerint a baleset oka a közúti járművezetővel összefüggő emberi tényezőre vezethető vissza.

A Vb az eset vizsgálata során tett megállapításaira alapozva azonnali biztonsági ajánlásokat fogalmazott meg a közút-vasút szintbeli keresztezés kialakításával kapcsolatosan.



# 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

## 1.1 Az esemény lefolyása

2010. október 20-án a Kelebia-Győr viszonylatban közlekedő, 40670-1 sz. nemzetközi gyorstehervonat Kiskunlacháza állomást elhagyva az AS322 jelű fénysorompóval fedezett útátjáróban ütközött a neki jobbról az útátjáróba behajtó tehergépkocsival.

Az ütközés következtében a tehergépkocsi alvázat a vezetőfülkével együtt a vonat bal oldalra kilökte, a felépítmény azonban a mozdony alá szorult. A mozdony a platóval együtt kb. 65 métert csúszott a sínen, ekkor a plató kiemelte a mozdonyt a vasúti pályáról és előbb a plató, majd a mozdony a vasúti pályától balra kisodródott. A mozdony oldalára borulva a vasúti töltés oldalában állt meg.

A mozdony kisiklásakor a szerelvény első kocsiját magával rántotta, hirtelen megállásakor a mozdony és az első kocsi közötti kapcsolat elszakadt, az első kocsi a földbe fúródva függőleges tengelye körül megpördült, és a vasúti pályával párhuzamosan állt meg.

A konténerszállító ikerkocsi első és második egysége között a kapcsolat szintén elszakadt, és a feszítő erő megszűnése után a második kocsi jobbra siklott ki, majd egy felsővezeték tartó oszlopot kitörve állt meg.

Az első és a második kocsiról a konténerek leestek, illetve lecsúsztak.



3. ábra: A helyszín légi felvételen (forrás: Légimentők)

## 1.2 Személyi sérülés

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

## 1.3 Vasúti járművek sérülése

A V43-1054 psz. mozdony vezetőfülkéje megsemmisült, a jármű javíthatatlan lett.

## 1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A vasúti pályában — az infrastruktúra működtető tájékoztatása szerint — kb. 75 millió forintnyi kár keletkezett:

- 243 betonalj, és kb. 200 m sín cseréje vált szükségessé;
- egy felsővezetéki oszlopot cserélni kellett;
- az útátjáróban 7 belső és 3 külső betonelem megsérült, cserélni kell.



4. ábra: A megrongálódott mozdony



5. ábra: Pályakár

## 1.5 Egyéb kár

A tehergépkocsi javíthatatlanná vált.

## 1.6 A személyzet adatai

### 1.6.1 A 40760-1 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	41 év
Neme	férfi
Szakképesítése	Országos közforgalmú vasúti villamosmozdony vezető, dízelmozdony vezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2011. március
Vonalismeret	érvényes
Típusismeret	érvényes
Szolgálatba lépett	2010. október 20. 6 óra 00 perc

## 1.7 A vonat jellemzői

<b>Vonatszám</b>	40760-1
<b>Vonat neve</b>	nemzetközi gyorstehervonat
<b>A vonat üzemeltetője</b>	Rail Cargo Hungaria Zrt
<b>Vonattovábbítás módja</b>	CSM
<b>Mozdony pályaszáma</b>	V43-1054
<b>Mozdony tulajdonosa</b>	MÁV TRAKCIÓ Zrt.
<b>Vonathossz</b>	487 m
<b>Elegytömeg</b>	995 t
<b>Előírt fékszázalék</b>	69%
<b>Tényleges fékszázalék</b>	100%

## 1.8 Az infrastruktúra leírása

### 1.8.1 Biztosítóberendezés

A Délegyháza-Kiskunlacháza állomásköz önműködő térközbiztosító rendszerrel felszerelt pálya. Kiskunlacháza állomás D55 típusú, egyközpontos biztosítóberendezéssel van felszerelve, amelybe be van kötve az AS322, mint állomási indítású, nyíltvonali fénySOROMPÓ.

A vonal be van kötve Szegedre a Központi Forgalmellenőrző rendszerbe. A rendszeren keresztül figyelemmel kísérhető a vonal forgalma, és a biztosítóberendezés működése.

### 1.8.2 Vasúti pálya

A vasúti pálya a baleset helyszínén egyenes vonalvezetésű, beton-aljas, villamos vontatásra kialakított.

### 1.8.3 Közút

Kiskunlacháza külterületén lévő egyéb út egy építőipari cég sóder- és homokbányájához vezet. Kővel borított út, amely párhuzamosan halad a vasúti pályával, majd jobbra kis ívben kell befordulni. A közút másik végén az 51-es számú főközlekedési út van.

A közút forgalmát a bányához közlekedő nehéz tehergépjárművek adják. A közút burkolata zúzott kő, az átjáró mindkét oldalán vasúti beton-aljakkal borított. A jogszabályban előírt közúti jelzőtáblák jól láthatóan ki vannak tűzve. (6. ábra)

### 1.8.4 Útátjáró

A szintbeli keresztezés kialakítása betonelemes, 9,5 méter széles. A rávezető út zúzott kővel burkolt, az átjáró előtt vasúti beton-aljakkal megerősített burkolatú. A közút-vasút keresztezés szöge 90 fokos. A fénySOROMPÓ-optika hagyományos izzós kialakítású, fényereje megfelelő. A fénySOROMPÓ fényjelzőkészüléke a vasúti pályával párhuzamosan van beállítva, a fényjelző készülék a menetirány szerinti bal oldalon nincs megismételve. Az átjáróban a csökkentett rálátási háromszög több irányból sincs biztosítva, így a tehergépkocsi közlekedési iránya felől, a balesetben részes vonat érkezési iránya felé sem.



6. ábra: A közút vonalvezetése a tehergépkocsi haladási irányával



7. ábra: Jól működő fénsorompó

## 1.9 Állomási adatok

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletes ismertetése nem szükséges.

## 1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A V43-1054 psz. mozdonyon Teloc RT-9 típusú, 0-150 km/h méréshatárú sebességmérő és regisztráló működött. A berendezés méréshatára 150km/h, a benne alkalmazott szalag méréshatára szintén 150 km/h volt.

## 1.11 Kommunikációs eszközök

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletes ismertetése nem szükséges.

## 1.12 Meteorológiai adatok

A baleset időpontjában +10 Celsius-fok, és borult, csendes idő volt. A távbalátás nem volt korlátozott.

## 1.13 A túlélés lehetősége

Az elhunyt mozdonyvezető számára a baleset túlélése az ütközés során fellépő erőhatások és a túlélési tér leszűkülése miatt csak akkor lett volna lehetséges, ha a vezetőállást az ütközés előtt el tudta volna hagyni a géptér irányába.

A mentőegységek értesítése után az Országos Mentőszolgálat mentőhelikoptert riasztott a helyszínre.

A helikopter személyzete a súlyosan sérült gépkocsivezető ellátásával foglalkozott, amikor egy teherautó a földön várakozó helikopter forgószárnyának nekiütközött. A légiközlekedés szabályai alapján a helikopter nem szállhatott fel a sérülttel. Ezt az eseményt a Közlekedésbiztonsági Szervezet Repülési Főosztálya 2010-283-4P szám alatt nyilvántartásba vette, és üzembentartói vizsgálatba utalta.

Az Országos Mentőszolgálat a helikopter megrongálódása miatt egy esetkocsit riasztott, és az szállította el a súlyos sérültet.

## 1.14 Próbák és kísérletek

A Vb megfigyelést végzett a sorompó zárva tartási idejével kapcsolatosan egy Kiskunlacháza állomáson megálló, majd megállás után továbbinduló személyszállító vonat közlekedése során. Megállapította, hogy ebben az esetben is csak 2 perc 51 másodpercig volt a fényorompón továbbhaladást tiltó jelzés.

## 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

Az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) következő bekezdései szabályozzák a félsorompó nélküli, fényorompóval biztosított vasúti átjáróban követendő szabályokat:

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

*(...)*

*(6) A továbbhaladás tilalmát jelzi, ha*

*a) az - egyedül vagy félsorompóval együtt alkalmazott - fényorompó 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 fényorompó vagy félsorompóval kiegészített fényorompó villogó piros jelzést ad,*

*(...)*

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

*(...)*”

## 1.17 Kiegészítő adatok

Egyéb kiegészítő adatot a Vb nem kíván nyilvánosságra hozni.

## 1.18 Korábbi hasonló események

Ebben az átjáróban a KBSZ korábban balesetet nem vizsgált, azonban a KBSZ rendszeresen vizsgál hasonló eseményeket, melyek nem függenek össze közvetlenül a jelen balesettel, azonban jól szemléltetik a hasonló események elszaporodottságát, és súlyos következményeit.



A Vb bekérte a KÖFE-berendezés monitorképeit, amelyekből megállapítható, hogy a baleset idején a vonat érkezése előtt 11 óra 3 perc 15 másodperckor jelent meg a piros fény a fénysorompón, a vonat az átjáróhoz kb. 60-62 mp múlva érkezett.

A baleset bekövetkezte után több órával is a fénysorompó még piros fényt mutatott, annak ellenére, hogy 10 perc időzítés után sötétbe kellett volna kapcsolnia. A Vb a fénysorompót vezérlő elemeket tartalmazó szekrény felnyitásakor megállapította, hogy a mechanikus időzítő óra szerkezete a lezárás indítása után kb. 1 perc elteltével megakadt, ezért a fénysorompó nem kapcsolt sötétre. Ez a tény azonban a baleset bekövetkeztével nem hozható összefüggésbe.

A Vb megfigyelést végzett egy Kiskunlacháza állomáson megálló, majd megállás után továbbinduló személyszállító vonat közlekedése során. Megállapította, hogy ebben az esetben is csak 2 perc 51 másodpercig volt a fénysorompón továbbhaladást tiltó jelzés.

## **2.5 Pszichológiai háttér**

A Vb a gépkocsivezetőt meghallgatta, aki elmondta, hogy a baleset napján pihent volt, alkoholt nem fogyasztott, a helyszínt ismerte.

A rendelkezésre álló adatok alapján hirtelen cselekvőképesség változást előidéző egészségügyi ok nem merült fel. A baleset kialakulásában emberi tényezőként szerepet játszhatott valamely figyelmet befolyásoló tényező, amely lehetett külső vagy belső ok.



### 3. KÖVETKEZTETÉSEK

#### 3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A tehergépkocsi vezetője a jól működő, a közút felé villogó piros fényt mutató fényesorompó jelzését figyelmen kívül hagyva hajtott a vasúti átjáróba, ezért a baleset oka a járművezetővel összefüggő emberi tényezőre vezethető vissza.

#### 3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A fényjelzőkészülék jelzése az esetben részes közúti gépjármű haladási irányából az út vonalvezetése (emelkedő és szűk ívű kanyar), és az út melletti növényzet miatt nehezen észlelhető.

A vasúti pályára a csökkentett rálátási háromszög több irányból sem biztosított a növényzet szabadlátást korlátozó magassága és sűrűsége miatt

#### 3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő tényezők

Ilyen megállapítást nem tesz a Vb.

### 4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

A Vb az esettel kapcsolatosan két azonnali biztonsági ajánlás kiadását tartotta szükségesnek, mindkettőt a Nemzeti Közlekedési Hatóság felé.

**BA2010-490-5-01A:** A Vb. a helyszíni szemle során megállapította, hogy a 150. sz. vasútvonalon Délegyháza és Kiskunlacháza állomások között a 322+85 sz. szelvényben található, fényesorompóval biztosított szintbeli közút-vasút keresztezés fényjelzőkészülék jelzése az esetben részes közúti gépjármű haladási irányából az út vonalvezetése (emelkedő és szűk ívű kanyar), és az út melletti növényzet miatt nehezen észlelhető.

A Vb. ezért javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy vizsgálja meg a megjelölt útátjáró kialakítását, ezen belül a fényesorompó fényjelzőkészülékének észlelhetőségét, különös tekintettel az átjáró forgalmának jelentős részét adó nehéz tehergépjárművekre, és a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

Az ajánlás megvalósításával elérhető, hogy az esetben érintett szintbeli közút-vasút keresztezésben a közút felé a fényjelzőkészülék jelzése hosszabb időn keresztül megfigyelhető legyen, és szükség esetén a gépjárművezető az elindulás szempontjából optimális helyet válasszon megállásra a keresztezés előtt.

**BA2010-490-5-02A:** A Vb. a helyszíni szemle során megállapította, hogy a Délegyháza és Kiskunlacháza állomások között a 322+85 sz. szelvényben található, fényesorompóval biztosított szintbeli közút-vasút keresztezésben a vasúti pályára a csökkentett rálátási háromszög több irányból sem biztosított a növényzet szabadlátást korlátozó magassága és sűrűsége miatt.

A Vb. ezért javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy vizsgálja meg a megjelölt útátjáró kialakítását a csökkentett rálátási háromszög biztosítottsága szempontjából, és a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.



A csökkentett rálátási háromszög biztosításával jelentős mértékben növelhető a szintbeli közút-vasút keresztezés felé közeledő vasúti és közúti járművek kölcsönös észlehetősége, ami a Vb véleménye szerint csökkenti a balesetek bekövetkezésének kockázatát.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság a biztonsági ajánlások kiadását követően 2010. december 8-án helyszíni bejárást tartott az érintettek részvételével. A bejárásra a KBSZ nem kapott meghívót. A bejárás során tett megállapítások alapján 2010. december 10-én hozott KA/11972//5/2010. sz. határozatában

- a Magyar Államvasutak Zrt.-t kötelezte 2010. december 31.-i határidővel, hogy a csatlakozó út kőbánya felőli oldalán, MÁV területen a növényzetet távolítsa el; valamint 2011. június 30-i határidővel, hogy a vasúti átjáróban mindkét oldalon baloldali ismétlőjelzőt helyezzen ki, és a fényjelzők optikáját LED-es fényforrásra cserélje ki.
- a Lasselsberger Hungária Kft-t, hogy a vasúti közlekedés biztonságára veszélyt jelentő szennyeződést a vágánymezőből távolítsa el, és folyamatosan gondoskodjon annak tisztán tartásáról, valamint, hogy 2011. június 30-i határidővel a csatlakozó utat építse ki az NKH.KMRI. KA/2237/11/2008. sz. jogerős építési engedélye szerint.

Ez ellen a határozat ellen a Lasselsberger Hungária Kft. 2010. december 22-én kelt levelével fellebbezést nyújtott be. A Nemzeti Közlekedési Hatóság Másodfokú Hatósági Főosztálya a fellebbezés vizsgálata után az elsőfokú határozatot 2011. február 2-án kelt, KH/MD/NS/A/43/3/2011. sz. alatt hozott határozatával megváltoztatta. Ennek értelmében a Lasselsberger Hungária Kft-t mentesítette a vágánymező tisztántartása és a csatlakozó út megépítése alól.

A MÁV Zrt. a számára előírt kötelezettségeket határidőre teljesítette, így a biztonsági ajánlások elfogadásra és megvalósításra kerültek.

A 2011. október 25-én megtartott záró megbeszélésen a MÁV Zrt. képviselője tájékoztatást adott arról, hogy a fénySOROMPÓ berendezés kiegészítésre fog kerülni sorompófejbe épített kamerarendszerrel, amely rögzíteni képes a fénySOROMPÓ Tilos!-jelzése ellenére a vasúti pályán áthaladó járművek rendszámát.

Budapest, 2011. október 25.

---

Karosi Róbert  
Vb tagja

---

Király Péter  
Vb tagja

---

Gula Flórián  
Vb vezetője