



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

# ZÁRÓJELENTÉS

**2010-369-5  
vasúti baleset**

**Szentes és Szegvár állomások között  
2010. augusztus 17.**

**7254 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. (XII.29) 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 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 – 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 2011. december 13-án megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviseltették magukat:

- Nemzeti Közlekedési Hatóság
- MÁV Zrt.

---

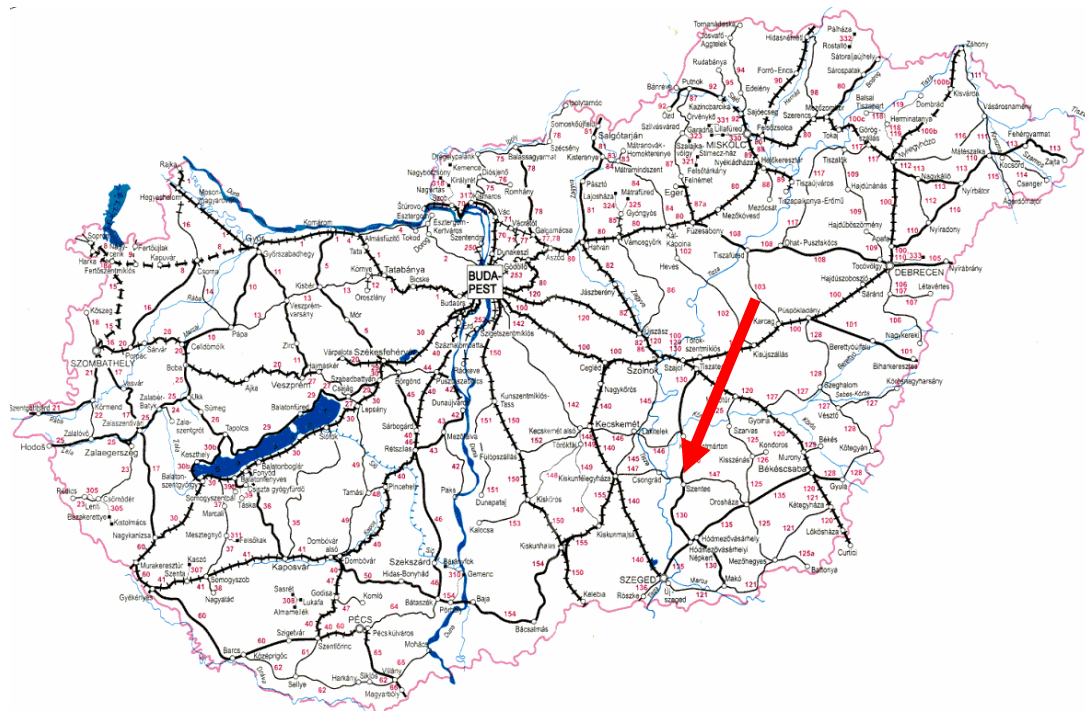
## MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

BIG	MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság
CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
Vb	Vizsgálóbizottság
VBO	MÁV Zrt. BIG illetékes Területi Vasútbiztonsági Osztálya

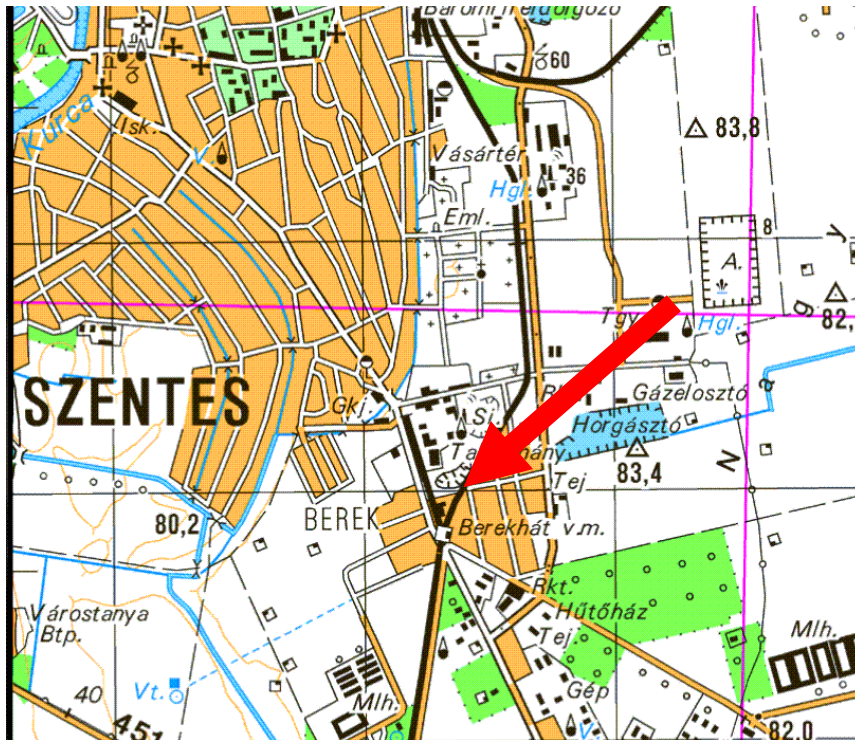
## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Az eset kategóriája</b>	<b>vasúti baleset (jelentős)</b>
<b>Az eset jellege</b>	<b>baleset vasúti átjáróban</b>
<b>Az eset időpontja</b>	<b>2010. augusztus 17. 12 óra 34 perc</b>
<b>Az eset helye</b>	<b>Szentes és Szegvár állomások között Berekhát megállóhelyen</b>
<b>Vasúti rendszer típusa</b>	<b>Országos</b>
<b>Mozgás típusa</b>	<b>Regionális személyszállító vonat</b>
<b>Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma</b>	<b>1 / 0</b>
<b>Pályahálózat működtető</b>	<b>MÁV Zrt.</b>
<b>Rongálódás mértéke</b>	<b>-</b>
<b>Érintett vonat száma</b>	<b>7254</b>
<b>Üzembentartó</b>	<b>MÁV-START Zrt.</b>
<b>Nyilvántartó állam</b>	<b>Magyar Köztársaság</b>

### Az eset helye



1. ábra Az esemény helyszíne Magyarország pályahálózatán



2. ábra Az esemény helyszíne

### **Bejelentések, értesítések**

A KBSZ ügyeletére az esetet 2010. augusztus 17-én 13 óra 07 perckor (az esemény bekövetkezése után 37 perccel) jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

### **Vizsgálóbizottság**

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2010. augusztus 17-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Rózsa János	balesetvizsgáló
tagja:	Chikán Gábor	balesetvizsgáló

### **Az eseményszemle áttekintése**

- A Vb 2010. augusztus 18-án helyszíni szemlét tartott.
- Az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta.
- A menetíró regisztrátumot kiértékelte.

### **Az eset rövid áttekintése**

Szentes és Szegvár állomások között Berekhat megállóhelyen a 24+90 sz. szelvényben lévő gyalogos átjáróban a 7254 sz. vonat Bzmot 168 psz. motorkocsija egy gyermek kerékpárral ütközött. Az ütközés következtében a kerékpárt a motorkocsi menetirány szerint jobbra kilökte. A kerékpár a gyermeket megütötte, aki ennek következtében olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy a helyszínen életét veszítette. A Vb megvizsgálta az esemény helyszínét, a gyalogos átjáró kialakítását, a láthatóságot, valamint a vonatszemélyzet teendőit rendkívüli esemény, baleset esetén. A Vb az esemény bekövetkezését a kerékpáros fiú részéről felmerült emberi tényező közrehatására vezette vissza, ugyanakkor a balesetek esetén követendő értesítési rend alkalmazásával kapcsolatban további megállapításokat tett. Annak érdekében, hogy balesetek esetén a mentők a lehető legrövidebb időn belül tudomást szerezzenek a baleset bekövetkezéséről, a Vb biztonsági ajánlást tesz.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### 1.1 Az esemény lefolyása

A 7254 sz. vonat 12 óra 31 perckor, 2 perc késéssel indult Szentes állomásról. A mozdonyvezető a vonatot az engedélyezett 80 km/h sebességre gyorsította. A 24+90 sz. szelvényben lévő gyalogos átjáró előtt kb. 130 m-re a mozdonyvezető egy gyermeket vett észre, aki Szentes központja felől belépett az átjáróba. Ekkor „Figyelj!” jelzést adott. A gyermek a „Figyelj!” jelzés, valamint kísérője, illetve egy szemtanú kiáltására a kerékpárját eldobva a gyalogos átjárót Szentes központja irányába próbálta meg elhagyni. A mozdonyvezető gyorsfékezést kezdeményezett, azonban a rövid távolság miatt fékhatás gyakorlatilag még nem tudott kialakulni. A motorkocsi a kerékpárnak ütközött, amelyet menetirány szerinti jobb oldalra, a gyermek menekülési iránya felé kilökött. A kerékpár a gyermeknek ütközött, aki ennek következtében olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy a helyszínen életét veszítette.

### 1.2 Személyi sérülés

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

### 1.3 Vasúti járművek sérülése

Az érintett vasúti járműben az eset kapcsán anyagi kár nem keletkezett.

### 1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az érintett infrastruktúrában az eset kapcsán anyagi kár nem keletkezett.

### 1.5 Egyéb kár

A baleset következtében egy vonat részlegesen, egy vonat teljes útvonalon elmaradt, utasaikat vonatpótló autóbuszokkal szállították el.

### 1.6 A személyzet adatai

#### 1.6.1 A 7254 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	51 év
Neme	férfi
Szakképesítése	Országos Közforgalmú Vasúti járművezető
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2013
Legutolsó szolgálatba lépés ideje	2010. augusztus 17. 9 óra 15 perc
Vonalismeret	érvényes
Típusismeret	érvényes

## 1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	7254
Vonat neve	regionális személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Motorkocsi pályaszáma	Bzmot 168
Motorkocsi tulajdonosa	MÁV-START Zrt.
Vonathossz	14 m
Elegytömeg	24 t
Előírt fékszázalék	54%
Tényleges fékszázalék	85%

7252 SZ VPE:2009/39981/4				② --- 54	7254 SZ VPE:2009/39983/4				② --- 54					
		8	29	0.0	Szentes	^	o		12	29				
	3		32	2.8	Berekhát mh. ipvk.	—			3	32				
*	4	8	36	37	Szegvár	—	o	*	4	12	36	37		
	3		40	40	Körögyszentgyörgy mh.	—			3	40	40	80		
*	5		45	46	80	Mindszent	—	o	*	5	45	46	80	
	6		52	53	Mártély	—			6	52	53			
*	9	9	02	9	06	Hmvh. Népk. mh. e	^	o	*	9	13	02	13	06
	4	9	10		2.3	Hódmezővásárhely	—		4	13	10			
Menettartam: 0 ó. 41 p. 36.9 km						Menettartam: 0 ó. 41 p. 36.9 km								

3. ábra A 7254 sz. vonat menetrendje

## 1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

Szentes és Szegvár állomások között a vasúti pálya egyvágányú, 48 kg/m sínszalakkal. A gyalogos átjáró előtt a vasúti pálya vonalvezetése mintegy 300 m hosszan egyenes, előtte egy jobbos ív található.



4. ábra Rálátás

A gyalogos átjáró Szentes központja felől egy gépjármű forgalom számára meg nem nyitott utcán közelíthető meg. A gyalogos átjáró előtt mindkét oldalon labirint-korlát található. A rálátás a labirint korlát vonalától mindkét oldal irányából biztosított. Szentes központja felől a labirint-korlát mellett kitaposott ösvény található, mert a kerékpárosok gyakran ott közelítik meg az átjárót.



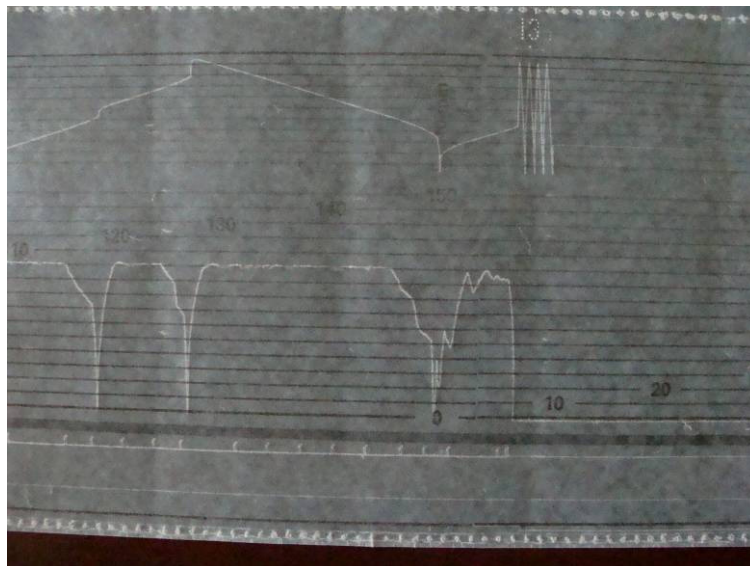
5. ábra A gyalogos átjáróhoz vezető út (Szentes központja felől fényképezve)

## 1.9 Állomási adatok

Az eset szempontjából nincs jelentősége, azért részletezése nem szükséges.

## 1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A Bzmot 169 psz. motorkocsin TELOC RT 9 típusú sebesség mérő – menetíró berendezés üzemel, amely a baleset idején megfelelően működött. A sebességmérő óra méréshatára 120 km/h, a belefűzött szalag méréshatára 150 km/h. A menetíró regisztrátum kiértékelésekor a Vb ennek figyelembevételével számolt.



6. ábra A Bzmot 169 psz. motorkocsi menetíró regisztrátuma



## 1.11 Kommunikációs eszközök

A mozdonyvezető, illetve a vezető jegyvizsgáló szolgálati mobiltelefonnal rendelkezett.

## 1.12 Meteorológiai adatok

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

## 1.13 A túlélés lehetősége

A motorkocsi megállását követően a mozdonyvezető a vezető jegyvizsgálóval közösen elindult a gyalogos átjáró felé. A mozdonyvezető szolgálati mobiltelefonján keresztül próbálta értesíteni Szentes állomás forgalmi szolgálattevőjét, azonban sikertelenül.

Többszöri kísérletre a vezető jegyvizsgáló tudta értesíteni, s felkérte a mentők értesítésére. Eközben egy helyszínrre érkező hölgy saját mobiltelefonján keresztül már értesítette a mentőket.

A helyszínen tartózkodó szemtanú, valamint egy később a helyszínrre érkező hölgy az ütközést követően azonnal megkezdte a gyermek elsősegélyben részesítését.

A mentők 12 óra 45 perckor (11 perccel a baleset bekövetkezése után) érkeztek a helyszínrre, azonban már csak a halál beálltát tudták megállapítani.

## 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 szükségszerű.

## 1.16 Szabályok és szabályzatok

### 1.16.1 Gyalogosok közlekedése vasúti pályán

A gyalogosok vasúti átjárón való átkelésének szabályait az 1 / 1975 (II.5.) KPM-BM együttes rendelet 21.§ (10) tartalmazza.

[...]

*(10) Vasúti pályán (vasúti átjárón vagy más kiépített átkelőhelyen) gyalogos csak akkor haladhat át, ha meggyőződött arról, hogy vasúti jármű nem közeledik.*

[...]

### 1.16.2 A vonatszemélyzet magatartására vonatkozó előírások balesetek esetén

Az E.1. sz. „Utasítás a vontatójármű személyzet részére” 8. sz. függeléke tartalmazza a személyzet teendőit baleset bekövetkezése esetén:

*1./ A baleset bekövetkezése utáni elsődleges teendők*

(...)

*1.2 Jelentési kötelezettség*

*A vonat megállítása után a rendelkezésre álló lehetséges módon – mozdonyrádión, pályatelefonon, mobil telefonon, vagy a baleset helyszínéhez közeli távbeszélőn, szükség esetén idegen személy bevonásával – értesíteni kell a bekövetkezett eseményről vagy valamely szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjét, vagy a forgalmi vonalirányítót, vagy a területi főüzemirányítót, vagy a mozdonyirányítót.(...)*

A 37/2010. (VI. 25. MÁV Ért. 20) EVIG sz. elnök-vezérigazgatói utasítás 4.2.2 sz. pontja alapján a mentők értesítése az ilyen módon értesített munkavállaló kötelessége.

### **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 esemény**

Korábbi hasonló eseményt a KBSZ nem vizsgált.

## 2. ELEMZÉS

### 2.1 A vonat haladása

A 7254 sz. vonat 12 óra 31 perckor indult el Szentes állomásról. Az állomásról történő kihaladás után a mozdonyvezető megtartotta a vonali ellenőrző fékpróbát, amelynek eredményét megfelelőnek ítélte meg. Ezt követően a vonatot az engedélyezett 80 km/h sebességre gyorsította.

A 24+90 sz. szelvényben lévő gyalogos átjáró előtt kb. 130 m-re a mozdonyvezető egy kerékpárját toló gyermeket látott az átjáróba behaladni.



7. ábra Rálátás a gyalogos átjáróra 130 m távolságból

A Vb számításai szerint ekkor még kb. 5,5 – 6 másodperce volt a gyermeknek elhagyni a vasúti átjárót.

A mozdonyvezető „Figyelj” jelzést adott, majd miután látta, hogy a gyermek az átjárót nem hagyja el, gyorsfékezést kezdeményezett. A fékhatás a légfék jelentős fékkésedelmi ideje miatt az átjáró közvetlen közelében alakult ki, így a motorkocsi kb. 75-78 km/h sebességgel ütközött a gyermek kerékpárjának. A fékezés megkezdésétől számítva a megállásig a motorkocsi kb. 200 méter utat tett meg.

### 2.2 A kerékpáros fiú haladása

Az esemény szemtanúja (aki az átjáró átellenes oldalán állt) elmondása alapján a baleset áldozatát kb. 20 - 25 m távolságban látta meg az átjárótól. Folyamatosan közelített a kerékpárját tolvá az átjáró felé. Kísérője mögötte 2 - 3 m távolságra haladt. A tanú megítélése szerint ekkor már látniuk kellett a közeledő vonatot.

Ezt követően a fiú kerékpárját tolvá behaladt a labirint-korlátok közé, majd belépett az átjáróba. Ekkor a kísérője és a szemtanú rákiabáltak, valamint ekkor adta a mozdonyvezető a „Figyelj” jelzést.

Ekkor a fiú a mozgási irányát megváltoztatva, kerékpárját hátrahagyva Szentes felé – kísérőjénél oltalmat keresve – megpróbálta elhagyni a gyalogos átjárót. Az úrszelvényt sikerült is elhagynia, azonban a labirint-korlátok közé még nem tudott belépni. A motorkocsi az ütközés következtében a hátrahagyott kerékpárt maga elé jobbra, éppen a gyermek felé kilökte. A kerékpár a fiút eltalálta, aki ennek következtében olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy a helyszínen elhunyt.

## 2.3 A mentők értesítése

A vonat megállása után a vonatszemélyzet a baleset helyszínéhez, illetve az áldozat felé sietett. Eközben a mozdonyvezető az előírásoknak megfelelően többször megkísérelte a balesetről telefonon tájékoztatni a szentesi forgalmi szolgálattevőt, illetve kérni a mentők értesítését. Ez több alkalommal sikertelennek bizonyult, végül a szükséges értesítést a vezető jegyvizsgáló tette meg. Mindeközben egy helyszínre érkező hölgy saját mobiltelefonján értesítette a mentőket, így a mentők értesítése nem szenvedett késedelmet.

A Vb véleménye szerint a közlekedő vonatoknál bekövetkező balesetek esetén tudatosítani kell a személyzetben, hogy amennyiben nem sikerül a mentőegységek késedelem nélküli értesítése a kijelölt szolgálati úton, akkor azt az általános jogszabályi kötelezettség alapján minden rendelkezésre álló eszközzel és módon meg kell kísérelni.

## 3. KÖVETKEZTETÉSEK

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

A baleset áldozata a gyalogos átjáróba történő behaladás előtt nem győződött meg az áthaladás veszélytelenségéről.

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

A Vb ilyen megállapítást nem tesz.

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

A Vb ilyen megállapítást nem tesz.

## 4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

### BA 2010-369-5-01:

A Vb véleménye szerint a közlekedő vonatoknál bekövetkező balesetek esetén tudatosítani kell a személyzetben, hogy amennyiben nem sikerül a mentőegységek késedelem nélküli értesítése a kijelölt szolgálati úton, akkor az élet és vagyonvédelem érdekében azt bármilyen más eszközzel mihamarabb meg kell tenni.

*A Vb ezért javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak valamint a vasúti vizsgaközpontnak, hogy a vonatközlekedésben közvetlenül érintett dolgozók alapképzése, időszakos oktatása során a regisztrált képzőszervezetek által benyújtott oktatási ütemtervek térjenek ki arra, hogy amennyiben az utasításokban meghatározott szolgálati úton nem lehet haladéktalanul értesíteni a mentőegységeket, akkor az általános jogszabályi kötelezettség alapján azt minden rendelkezésre álló eszközzel és módon meg kell kísérelni.*

Az ajánlás nyomán elérhető, hogy az esetleges kommunikációs akadályok ne késleltessék a mentőegységek értesítését, és így az életmentés ne szenvedjen késedelmet.

## 4.2 Intézkedések a kiadott Biztonsági Ajánlással kapcsolatban

A MÁV Zrt. a Biztonsági Ajánlásban foglaltakat elfogadta, s éves oktatási ütemterveinek összeállításánál figyelembe veszi az abban foglaltakat.

## 4.3 Észrevételek, vélemények

A Csongrád Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége kiegészítési javaslatot nyújtott be a zárójelentés-tervezethez, melyet a Vb elfogadott. Ezen felül tájékoztatta a Vb-t, hogy a baleset helyszínén lévő útátjárót ellenőrizték, a bejárásakor tapasztalt hiányosságok megszüntetése érdekében illegális átjárást meggátoló korlátok telepítését írták elő, melyek telepítése meg is történt.

## 5. MELLÉKLETEK

Budapest, 2011. december 27.

---

Rózsa János  
Vb vezetője

---

Chikán Gábor  
Vb tagja