



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2011-145-5
vasúti baleset**

**Mátészalka
2011. március 29.**

6346 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: Kbv.),
- 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 Kbv. 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 Kbv. 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.

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 záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket. A 2011. október 25-én megtartott záró megbeszélésen a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a MÁV Zrt. és a MÁV-Trakció Zrt. képviseltette magát, észrevételt nem tettek.

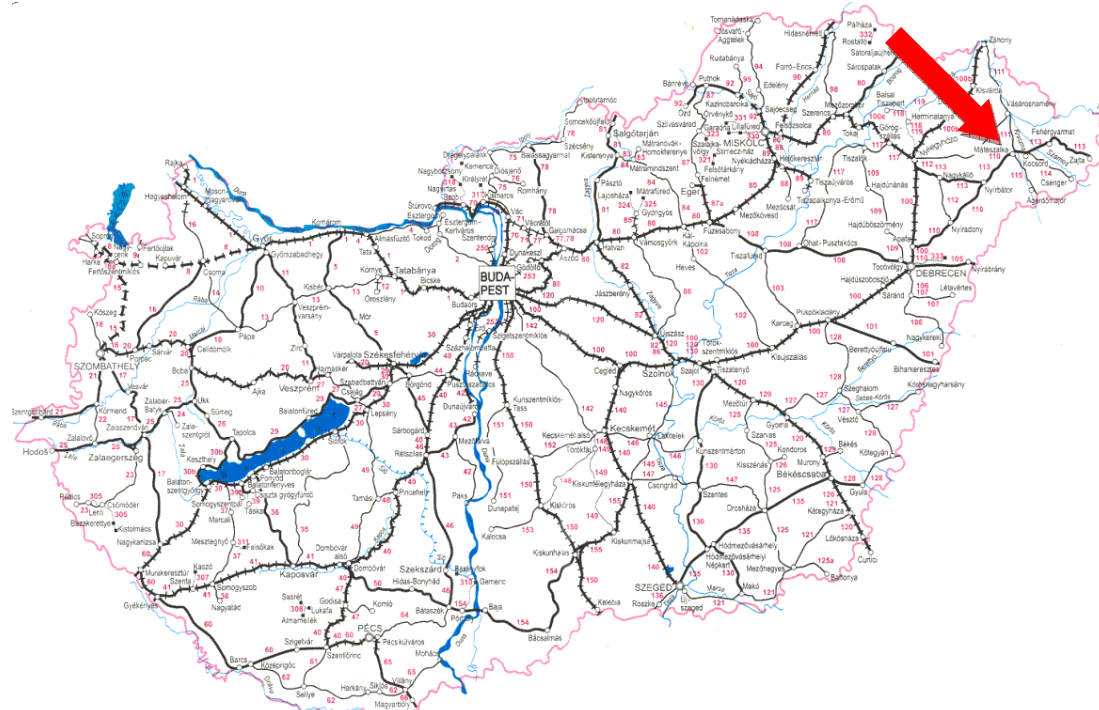
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

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
psz.	pályaszám
Vb	Vizsgálóbizottság

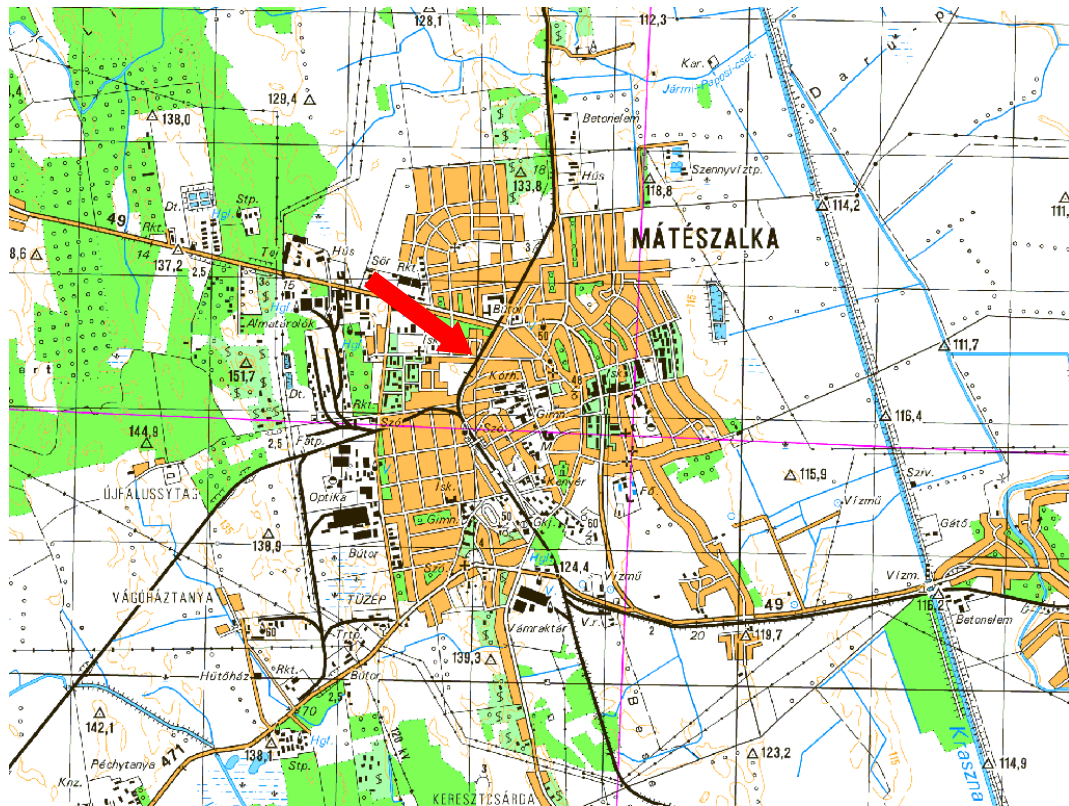
AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset
Az eset jellege	baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2011. március 29. 17 óra 15 perc
Az eset helye	Mátészalka-Vásárosnamény, AS 341
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	1/0
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	motorkocsi kis mértékben; személygépkocsi használhatatlanná vált
Érintett vonat száma	6346
Üzemeltető	MÁV-Start 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 2011. március 29-én 17 óra 28 perckor (a bekövetkezés után 13 perccel) jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

A KBSZ ügyelete a bejelentés után 17:30-kor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2011. március 29-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Chikán Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Nyári Zoltán	balesetvizsgáló

Az eseményvizsgálat áttekintése

A vizsgálat során a Vb

- helyszíni szemlét tartott,
- az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta,
- rendőrségi tájékoztatást kért és kapott,
- a menetíró regisztrátumot kiértékelte.

Az eset rövid áttekintése

2011. március 29-én a Mátészalka-Vásárosnamény állomásközben lévő AS 341 fénysorompóval biztosított útátjáróban a 6346 sz. vonat személygépkocsival ütközött. A gépkocsivezető a helyszínen életét veszítette, a vonat egy tengellyel kisiklott.

A Vb megállapította, hogy

- a fényoszorompó a baleset idején jól működött,
- a fényoszorompó jelzései és a közúti jelzőtáblák jól láthatóak,
- a csökkentett rálátási háromszög nem volt szabad, de az eseményben ez nem játszott szerepet,
- a vasúti jármű a megengedett sebességeknek megfelelően közlekedett.

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

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

2011. március 29-én 17 óra 15 perckor a Tiborszállásról Záhonyba tartó 6346 sz. Bzmot 316 psz. motorkocsival vontatott személyszállító vonat a Mátészalka-Vásárosnamény állomásközben lévő AS 341 fénySOROMPÓVAL biztosított útátjáróban nekiütközött a keleti irányból a fénySOROMPÓ tiltó jelzése ellenére az útátjáróba hajtó gépkocsinak (3. ábra).

Az esemény következtében a gépkocsivezető a helyszínen életét veszítette, a motorkocsi egy tengellyel kisiklott, de a vonaton személyi sérülés nem történt.



3. ábra: A baleset helyszíne (foto: VBO)

1.2 Személyi sérülés

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

A gépkocsiban a vezető egyedül utazott.

1.3 Vasúti járművek sérülése

A vonatot továbbító Bzmot 216 psz. motorkocsi kisiklott, kis mértékben megrongálódott. A keletkezett kár – előzetes, 2011. május 30-i adat szerint – 1 236 675 Ft.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A vasúti pályában kb. 160 ezer Ft kár keletkezett.

1.5 Egyéb kár

A vasúti pálya 22 óra 30 perckor szabadult fel, öt vonat összesen 206 percet késett. Négy vonat helyett közlekedett vonatpótló autóbusz Mátészalka-Vásárosnamény között. A vasúti rendszerben keletkezett egyéb, számszerűsített kár (segélymenet, vonatpótló autóbusz): 415 845 Ft.

A személygépkocsi használhatatlanná, javíthatatlanná vált, kárérték 2,6 MFt.

1.6 Az érintett személyek adatai

1.6.1 A 6346 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	50 év
Neme	férfi
Mozdonyvezetői vizsgát tett	1983-ban
Orvosi alkalmassági érvényessége	2011. novemberig
Vonalismeret	érvényes
Típusismeret	érvényes
Legutóbbi oktatás	2011. februárban
Szolgálat megkezdése	14:32
Előző szolgálat befejezése	2011.03.26. 05:06

1.6.1 A gépkocsi vezetője

Kora	49 év
Neme	nő
Vezetői engedély kategóriái	B
Orvosi alkalmassági érvényessége	2013. júniusig

Az ügyben eljáró rendőri szerv tájékoztatása szerint a gépkocsivezető szeszest italt, kábító hatású szert nem fogyasztott, vezetés közben nem telefonált.

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	6346
Vonat neve	személyszállító vonat
Mozdony pályaszáma	Bzmot 216 + Bzx + Bzmot 218
Mozdony tulajdonosa	MÁV-Start Zrt.
Vonathossz	42 m
Elegytömeg	70 t
Előírt fékszázalék	28%
Tényleges fékszázalék	87%

1.8 Az infrastruktúra leírása

1.8.1 Vasúti pálya

A baleset helyszínén a vasúti pálya egyenes, de az útátjárótól Mátészalka felé ív kezdődik. A vasúti pálya elhasználdott, vasbetonaljas, kissé gyomos zúzottkő ágyzatban, 48 kg/fm sínekkel. A pályasebesség 60 km/h, de a baleset

helyszínén 40 km/h sebességkorlátozás volt érvényben. A vasúti pálya szerkezete a balesetben nem játszott szerepet, részletesebb leírása nem szükséges.

Az útátjárójelzők az útátjárótól 300 m távolságban vannak kitérve. Az épített környezet miatt a csökkentett rálátási háromszögek egyike sem szabad.

1.8.2 Közút

A közút vonalvezetése az útátjáróban egyenes, az engedélyezett sebesség 50 km/h. A környezet sűrűn beépítetten lakott, az útátjáró közelében mellékutcák is csatlakoznak a vasúton átvezető utcába.

Az út és átjáró is aszfaltborítású, kisebb aszfalthiánnyal.

A közút felől a vasúti átjáróra figyelmeztető táblák hiánytalanul megvannak, az út bal oldalán is megismételve (4. ábra).

- egy oszlopon a vasúti átjáróra figyelmeztető tábla, fénySOROMPÓRA figyelmeztető kiegészítő tábla, vasúti átjárót előjelző előjelző 3 sávós tábla;
- két és egysávós előjelző tábla;
- vasúti átjáró kezdete a fénySOROMPÓ oszlopán.



4. ábra: a közút vonalvezetése a gépkocsi érkezési irányából

1.8.3 Biztosítóberendezés

A fénySOROMPÓ csapórúddal nincs kiegészítve, három fényjelző készülékkel rendelkezik: keleti irányból (mely a balesetet szenvedett gépkocsi érkezési iránya is) az út bal oldalán is meg van ismételve. Az optika izzós, de jól látható fényerővel (5. ábra).

A sorompó vonat által vezérelt, kezdőpont felőli behatási pontja az állomás területén van.



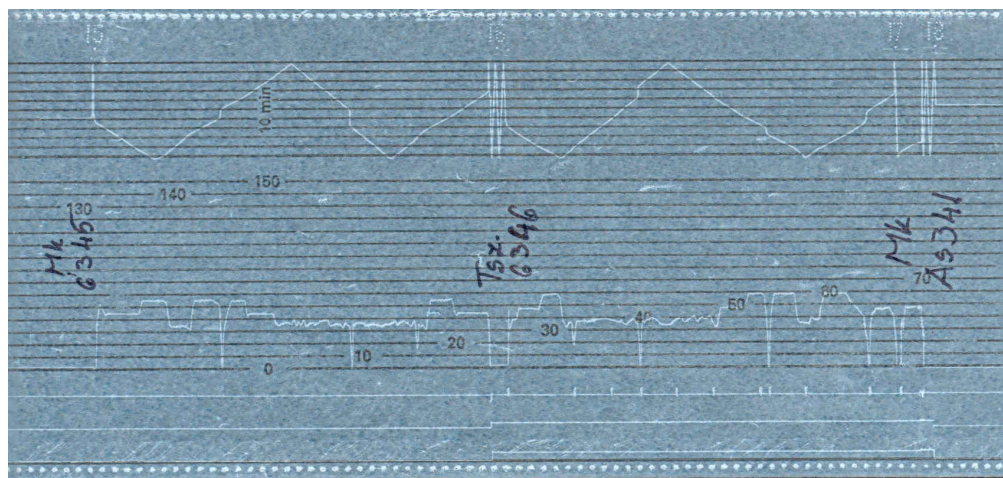
5. ábra: Megállj! jelzés a fényoszlopán, a gépkocsi érkezési irányából

1.9 Állomási adatok

Mátészalka állomás kialakítása, vágányhálózata az eseményben nem játszott szerepet, leírása nem szükséges.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A Bzmot 216 psz. motorkocsin Teloc RT9 adatrögzítő van, méréshatára 120 km/h. A benne volt szalag képét a 6. ábra mutatja.



6. ábra: a Bzmot 216 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 kérdéses időpontban a térségben frontoktól távoli, teljesen eseménytelen volt az időjárás. Hajnalban ugyan még volt talajmenti fagy, deresedés és párásság, de délutánra tiszta, derült, száraz idő lett, kevés gomolyfelhővel. A léghőmérséklet a térségben 14 °C-ig emelkedett, ami az évszaknak és a napszaknak megfelelő. A légmozgás gyenge, változó irányú volt; és sem fronthatás, sem más jellegű légbetörés nem volt, ami terhelhette volna a szervezetet.

1.13 A túlélés lehetősége

A balesetben elhunyt sérülése olyan mértékű volt, hogy életét azonnali orvosi beavatkozással sem lehetett volna megmenteni. Egyúttal nem szenvedett olyan betegségben, amely a halál bekövetkezésében, a szükséges figyelem korlátozásában szerepet játszhatott volna.

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) 19.§ meghatározza, hogy a vasúti átjáró biztosító berendezések milyen jelzéseket adhatnak, azoknak mi a jelentésük. A 39.§ rögzíti a vasúti átjárón való áthaladás szabályait, így azt is, hogy az átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad.

19. § (1) A vasúti átjáró biztosítására szolgáló jelzőberendezések: a fényesorompó, a félsorompó és a teljes sorompó.

(2) A fényesorompó a vasúti jármű közeledését és áthaladását két egymás mellett levő, felváltva villogó piros fényel jelzi; egyébként a készülék villogó fehér fényt ad.

[...]

(6) A továbbhaladás tilalmát jelzi, ha

a) az - egyedül vagy félsorompóval együtt alkalmazott - fényesorompó 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.

1.17 Kiegészítő adatok

A rendőrség által kirendelt igazságügyi műszaki szakértő megállapítása szerint a gépkocsinak a balesettel összefüggésbe hozható műszaki hibája nem volt.

1.18 Korábbi hasonló esemény

A KBSZ rendszeresen vizsgál hasonló eseményeket, melyek nem függenek össze közvetlenül a jelen balesettel, azonban jól szemléltetik a hasonló események elszaporodottságát, és súlyos következményeit.

2 ELEMZÉS

2.1 A vonat haladása

A motorkocsi menetíró regisztrátuma alapján (lásd 1.10) a vonat Mátészalkáról indulás után vonali fékpróbát tartott, majd felgyorsított 39 km/h sebességre. Ezzel a sebességgel érte el az útátjárót, ahol a vészhelyzet észlelését követő vészfékezés hatására kb. 150 m úthosszon állt meg.

2.2 A gépkocsi haladása

A Vb-nek nem jutott tudomására olyan adat, amely a gépkocsi közlekedésével kapcsolatban a szokásostól eltérő forgalmi helyzetre utalna, vagy kedvezőtlenül befolyásolta volna az út és a jelzések megfigyelését.

Az útburkolat állapota sem vonhatta el a gépkocsivezető figyelmét.

2.3 A láthatósági viszonyok

A fénySOROMPÓ jelzésének megfigyelése nem volt akadályozott, az előjelző táblák – az út mindkét oldalán – kifejezetten fel is hívták a fénySOROMPÓRA a figyelmet. A baleset napnyugta előtt majdnem 2 órával történt, így alacsony napállás okozta vakításról sem lehetett szó.

A csökkentett rálátási háromszög az épített környezet miatt nem volt szabad. Ha azonban a fénySOROMPÓ Megállj! jelzést ad – mint ezen esemény során is –, ennek nincs hatása az eseményre, mivel olyankor a baleset elkerülése nem a vonat megfigyelésén alapul. Csak a fénySOROMPÓ esetleges használhatatlansága esetén okoz veszélyforrást, amennyiben a közeledő vonat még nem volt értesíthető a fénySOROMPÓ használhatatlanságáról, és így nem az ennek megfelelő csökkentett sebességgel közlekedik.

2.4 A fénySOROMPÓ működése

A fénySOROMPÓ Mátészalka állomásra visszajelentett. A baleset időpontjában jól működött, kézi kezelés – a biztosítóberendezési számlálók állása alapján – nem történt, a balesetet követően sem került zavarba.

3 KÖVETKEZTETÉSEK

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

A baleset bekövetkezését a Vb a gépkocsi vezetőjével kapcsolatban felmerült emberi tényezőre vezeti vissza.

A vonat a megengedett sebességet betartva közlekedett, a fénsorompó üzemszerűen működött.

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**

Az úttájáróban a csökkentett rálátási háromszög nem szabad.

4 BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2011. október 28.

Chikán Gábor
Vb vezetője

Nyári Zoltán
Vb tagja