



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2010-0190-5
VASÚTI BALESET**

**Makó és Apátfalva állomások között
2010. április 29.
37015**

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.
- Jelen Zárójelentés-tervezet 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, 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 2010. augusztus 31-én megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviseltették magukat:

- Nemzeti Közlekedési Hatóság
- MÁV Start Zrt.
- MÁV Zrt.

A zárómegbeszélésen a zárójelentés-tervezettel kapcsolatosan a résztvevők további észrevételt nem tettek.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

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 START Zrt.	MÁV-START Vasúti Személyszállító Zártkörűen Működő Részvénytársaság
MÁV TRAKCIÓ Zrt.	MÁV-TRAKCIÓ Vasúti Vontatási Zártkörűen Működő Részvénytársaság
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

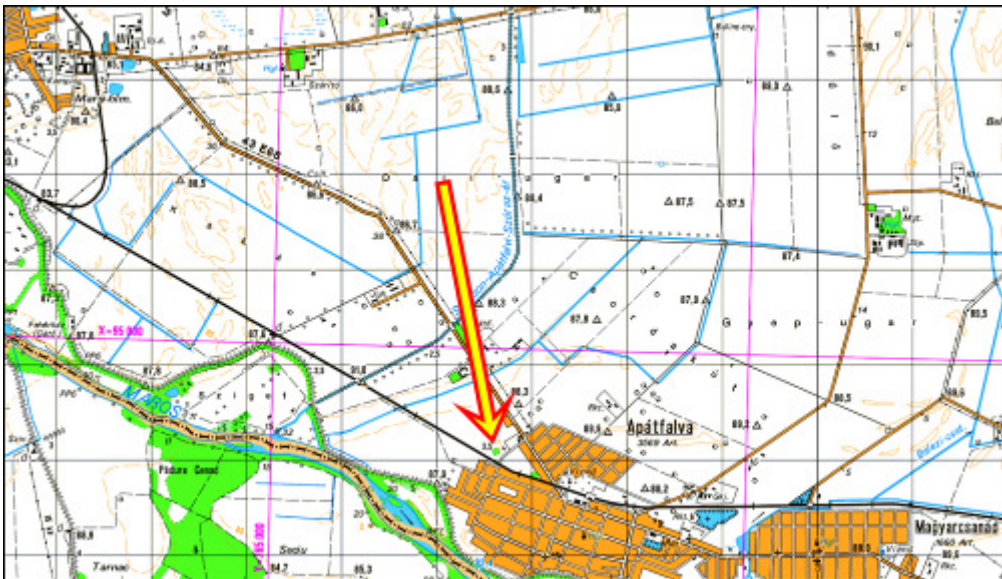
Az eset kategóriája	vasúti baleset
Az eset jellege	baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2010. április 29. 12 óra 40 perc
Az eset helye	Makó és Apátfalva állomások között (795+76 sz. szelvény)
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	regionális személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	- 2
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	Az ütközésben részes motorkocsi megrongálódott
Érintett vonat száma	37015
Üzembentartó	MÁV START Zrt.
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye

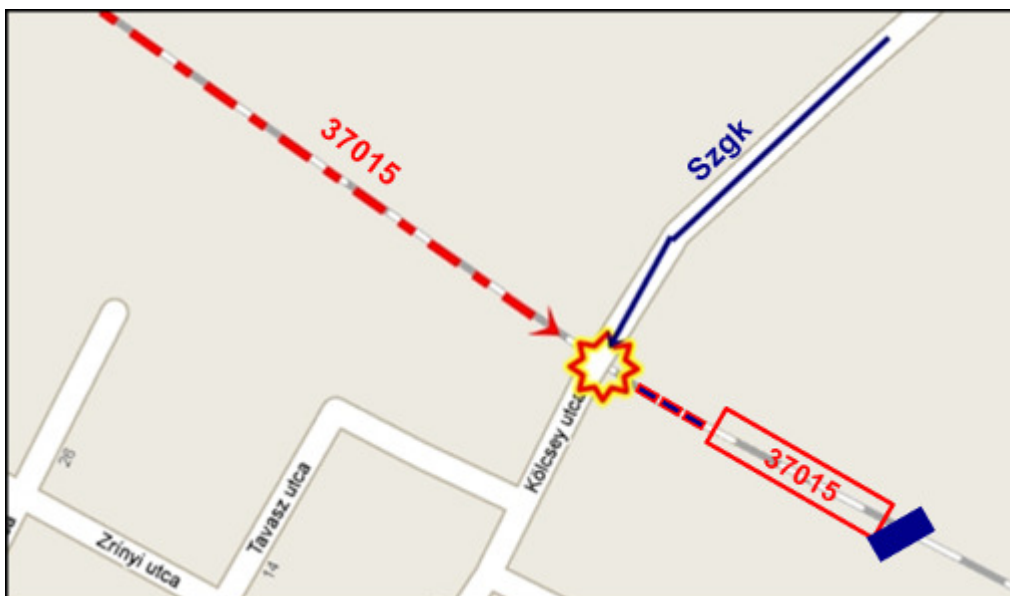
121-es számú Újszeged – Kétegyháza vonal, 795+76 sz. szelvényben lévő nem biztosított útátjáró Makó és Apátfalva állomások között. (1., 2. és 3. ábra)



1. ábra: Az eset helye



2. ábra: Az eset helye



3. ábra: Az eset helye (Forrás: Google Earth)

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2010. április 29-én 13 óra 04 perckor (24 perccel az eset bekövetkezése után) jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti baleset vizsgálatára 2010. április 29-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője
tagjai

Karosi Róbert
Lesták Mihály

balesetvizsgáló
helyszínelő technikus

Az eseményszűzsgálat áttekintése

- A KBSZ főigazgatója a baleset kivizsgálására a fenti Vb-t jelölte ki.
- A Vb 2010. április 29-én helyszíni szemlét tartott.
- Az esethez kapcsolódóan azonnali megelőző biztonsági ajánlást adott ki
- Az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta.
- A Vb a Zárójelentés-tervezetet elkészítette.

Az eset rövid áttekintése

2010. április 29-én 12 óra 40 perckor Makó és Apátfalva állomások között a 795+76 sz. vasúti szelvényben lévő nem biztosított útátjáróban a 37015 sz. vonat összeütközött egy személygépkocsival. Az eset következtében a gépjármű vezetője és utasa súlyos fejsérülést szenvedett. A sérülteket mentőhelikopterrel Szegedre szállították. A 37015 sz. vonat utasai közül senki sem sérült meg. Az eset következtében a vonat 128 percet késett.

A Vb 2010. április 29-én az eset helyszínén szemlét tartott. A szemle során a Vb fényképfelvételeket készített, begyűjtötte az esemény vizsgálatához szükséges, helyben rendelkezésre álló dokumentumokat, továbbá megvizsgálta az eset helyét képező közút-vasút szintbeli kereszteződés kialakítási módját.

A Vb a helyszíni szemle során megállapította, hogy

- a kereszteződés megjelölésére szolgáló „Vasúti átjáró kezdete” és „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblák a közúthasználók részéről csak mintegy 30-50 méter távolságból észlelhetők folyamatosan,
- a közút-vasút szintbeli kereszteződés előtt a vasúti átjáróra figyelmeztető veszélyt jelző tábla nem volt fellelhető,
- „Vasúti átjárót előjelző” táblák a hivatkozott szintbeli keresztezés előtt nincsenek kihelyezve, illetve
- a „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla az úttest bal oldalán nincs megismételve, noha a jobb oldali jelzőtábla az átjárótól számított 100 méterről és azon belül a járművezető által folyamatosan nem látható.

Ezen megállapításait a Vb a 2010 május 6-án kiadott azonnali megelőző biztonsági ajánlásában a Nemzeti Közlekedési Hatóság tudomására hozta.

A 37015 sz. vonat a menetrendben előírt sebességgel haladt, a motorkocsi vezetője a Vb véleménye szerint mindent elkövetett az ütközés elkerülése érdekében.

A Vb véleménye szerint a személygépkocsi vezetője az útátjárón való áthaladást kellő körültekintés nélkül kezdte meg. Az áthaladást a vonat átjáróba való behaladása előtt nem tudta befejezni, s ez a járművek összeütközését eredményezte.

A rendelkezésre álló adatok, információk és dokumentumok alapján összeállításra került jelen Zárójelentés-tervezet.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

37015 SZ (1. sz. Módosítás) VPE:2009/41280/2		② 63		37017 SZ (1. sz. Módosítás) VPE:2009/41282					
3	4	5	6	7	8	9	1	2	3
				11	50		0.0	Ujszeged	^
*	2				52		1.1	Szőregi Kendergy ipvk.	
	4	11	56		57		2.9	Szőreg	
	5	12	02	12	03	60	4.5	Deszk mh.	
	14		17		18		13.1	Kiszombor mrh.	
	2		20		60		1.3	Kiszombor megálló mh.	
	3		26		31		4.3	Makó	
*	3				34		2.5	Makó elágazás	
	8		42		43		6.7	Apátfalva	
	3		46		47		2.2	Magyarcsanak mh.	
	3		56		57	50	7.8	Nagylak mrh.	
	3	13	00	13	01	50	2.3	Nagylaki Kend.gy mh. ip	
	7		08		09		5.4	Csanádpalota mrh.	
	14		23		32		10.5	Mezőhegyes	●▲○
	6		38		39		4.7	Belsőkamarsp. mh. ipvl	
	4		43		44		3.2	Végegyháza alsó mh.	
	3		47		48		2.2	Végegyháza mh.	
	4		52		53	60	3.1	Mezőkovácsháza	
	2		55		56	60	1.7	M.kovácsháza felső mh.	
	7	14	03	14	04		5.5	Magyarbánhegyes	
	8		12		13		6.9	Medgyesegyháza	
	6		19		20		5.0	Bánkút mh.	
*	9		29		30		7.5	Kétegyháza	▲○
*	6				36	100/100	9.1	Szabadkigyós	▲○
*	6	14	42				7.5	Békéscsaba	▲
Menettartam: 2 ó. 52 p. 120.9 km								Menettartam: 2	

4. ábra: A 37015 sz. vonat menetrendje

A 37015 sz. vonat az eset napján a menetrendben meghirdetett időben **12 óra 31 perckor** indult el Makó állomásról Apátfalva állomás irányába.

Az indulást követően a motorkocsi vezetője a vonatot a menetrendben engedélyezett, 60 km/h sebességre gyorsította.

A 795+76 sz. szelvényben lévő útátjáró előtt a motorkocsi vezetője – elmondása szerint - Figyelj!-jelzést adott. A vasúti pálya bal oldalán lévő fás-bokros terület takarta a vasúti pályát keresztező közutat, ezért csak közvetlenül az átjáróra való ráhaladás előtt észlelte a motorkocsi vezetője, hogy a vonat haladási irányát tekintve bal kéz felől egy személygépkocsi halad be a keresztezésbe. Ezt követően azonnal gyorsfékezést alkalmazott, de az ütközést elkerülni már nem tudta.

A 37015 sz. vonat **12 óra 40 perckor** összeütközött a személygépkocsival. Az ütközés következtében a személygépkocsit a vonat 96,5 m-en keresztül - a teljes megállásig - maga előtt tolt. Az ütközés következtében a gépkocsiban ülő két személy súlyos, életveszélyes sérüléseket szenvedett.

Az eset következtében a vonat 128 percet késett.

1.2 Személyi sérülés

Sérülések	Személyzet	Utások	Útátjáró használók	Egyéb
Halálos	-	-	-	-
Súlyos	-	-	2	-
Könnyű	-	-	-	-
Nem sérült	-	-	-	-

1.3 Vasúti járművek sérülése

A 37015 sz. vonat motorkocsija kismértékben megrongálódott. A helyszíni szemle és a gépjárműroncs eltávolítása után a vonat folytatta útját.



5. ábra: A megsérült motorkocsi

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A vasúti infrastruktúrában az eset bekövetkezésekor kár nem keletkezett.

1.5 Egyéb kár

Az esetben részes személygépkocsi súlyosan megrongálódott, totálkárossá vált. Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig nem hoztak a Vb tudomására.



6. ábra: A személygépkocsi totálkárossá vált

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 37015 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	37 év
Neme	férfi
Szakképesítése	mozdonyvezető
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2011
A szolgálatba lépés ideje	2010. 04. 29. 04 óra 22 perc

A mozdonyvezető a vonalra szükséges vonalismerettel rendelkezett.

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	37015
Vonat neve	Regionális személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Motorkocsi pályaszáma	90 55 54-29 178-1
Üzembentartó	MÁV-START Zrt.
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Továbbított kocsik pályaszáma	50 55 24-28 688-5 50 55 24-28 776-8
Vonathossz	42 m
Elegytömeg	65 t
Előírt fékszázalék	63%
Tényleges fékszázalék	87%

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

- A vasúti pálya az adott vonalszakaszon egyvágányú, 48 kg/m sínrendszerű. A vonatközlekedési rend a vonalon állomástávolságú. A vonatoknak a vonalra engedélyezett sebessége az eset helyszínén 60 km/h. Az útátjárójelző elhelyezése az előírásoknak megfelelő.
- A 795+76 sz. szelvényben lévő nem biztosított útátjáró Apátfalva község területén, a Kölcsey utcában van. A közút burkolata aszfalt, az úton jellemzően helyi forgalom bonyolódik le. A Vb helyszínen szerzett információja szerint azóta, hogy Apátfalva község területén a 43 sz. főközlekedési útra forgalomlassító szándékkal közlekedési lámpát szereltek fel, a helyi viszonyokat ismerők egy része a település belső része felé ezen az úton közlekedik.
- A keresztezés aszfalt burkolatú. Az útátjáró a közúthasználók részére „Vasúti átjáró kezdete” és „Állj! Elsőbbségadás kötelező” táblákkal van megjelölve.



7. ábra: Az útátjáró az esetben részes személygépkocsi haladási irányából.

1.9 Állomási adatok

Az állomási adatok az eset lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A 37015 sz. vonat motorkocsija TELOC típusú elektromechanikus, 120 km/h sebességhatáru sebességmérővel volt felszerelve. A sebességmérő órában 120 km/h méréshatáru szalag volt befűzve, melyen a regisztrátumok kiértékelhetők voltak.

1.11 Kommunikációs eszközök

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

1.12 Meteorológiai adatok

Az időjárás a baleset időpontjában napos, derült volt. A levegő hőmérséklete 20 °C volt. Természetes, nappali fényviszonyok mellett a távbalátás nem volt korlátozott.

1.13 A túlélés lehetősége

Az eset idején a 37015 sz. vonaton senki sem sérült meg. A vasúti jármű ütközés során bekövetkezett sérülései sem a vonatszemélyzet sem pedig az utasok testi épségét nem veszélyeztették.

A balesetben részes gépjárműben utazó két személy az ütközés következtében fellépett intenzív erőhatások és a túlélési tér összenyomódása miatt a gépjárműben keletkezett alakváltozások következtében súlyos, életveszélyes sérüléseket szenvedett.

A mentők, a tűzoltóság, illetve a rendőrség értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet. Az sérültek mentése mentőhelikoptert igényelt.

Az egyik sérültet 13 óra 32 perckor, a másikat 14 óra 05 perckor szállította el a mentőhelikopter a Szegedi Megyei Kórházba. A vasúti pályatesten maradt gépjárműroncsot a tűzoltóság távolította el 15 óra 20 perckor.



8. ábra: A személygépkocsi összeroncsolódott utastere

1.14 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytatott.

1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

Infrastruktúra-működtető:	MÁV Zrt.
Menetvonal-tulajdonos:	MÁV-START
Vontatási szolgáltatás:	MÁV TRAKCIÓ Zrt.

Az érintett szervezetek, a munkaszervezés jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem szükségeszerű.

1.16 Szabályok és szabályzatok

A mozdony személyzet részére az F.1. sz. Jelzési Utasítás szabályozza a Figyeljelzés adásának módját.

„6.2.1. „Figyeljel!”

Egy hosszú hang (—).

A mozdony, vezérlőkocsi hangjelzést adó berendezésével legalább 3 másodpercig adott jelzés.

6.2.1.1. „Figyeljel!” jelzést kell adni:

...

f) Az úttájárójelzőnél, ha adását személy-, vagyon- vagy forgalombiztonsági ok szükségessé teszi.

...

k) mindenkor, ha adását személy, vagyon- vagy forgalombiztonsági ok szükségessé teszi.”

A vasúti átjáróban való közlekedés szabályait a közúthasználók részére az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) szabályozza:

„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.

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

(...)

(4) Biztosítatlan vasúti átjáróra járművel csak abban az esetben szabad ráhajtani, ha a vezetője meggyőződött arról, hogy az átjáró felé vasúti jármű egyik irányból sem közeledik, és a (2) bekezdésben meghatározott folyamatos áthaladásra lehetőség van.”

A közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről a 83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet 1. sz. melléklete rendelkezik:

„9.9. A vasúti átjárót jelző közúti jelzőtáblák

9.9.1. Általános előírások

a) A vasúti átjárót jelző közúti jelzőtáblákat a vasúti pályát keresztező úton kell elhelyezni.

b) Ha a normál nyomtávú, közforgalmú vasúti pályát keresztező szilárd burkolatú utat

ba) lakott területen a vasúti átjárótól számított 50 méteren belül,

bb) lakott területen kívül a vasúti átjárótól számított 150 méteren belül

másik szilárd burkolatú út keresztezi, akkor ezen az úton a vasúti átjárót - az átjáró biztosítási módját feltüntetve - „Útirányjelző tábla”-val (G-009) kell előjelezni, ha ez az út főút vagy főútvonal. Ez a tábla helyettesíthető a „Sorompó nélküli vasúti átjáró” vagy a „Sorompóval biztosított vasúti átjáró” veszélyt jelző táblával - az irányt és távolságot feltüntetve kiegészítő táblával - ha az út nem főút vagy nem főútvonal.

c) A vasúti átjárót jelző „Vasúti átjáró kezdete”, illetőleg „Két- vagy többvágányú vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla oszlopára az „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla kivételével más tábla nem helyezhető el.

d) A háromsávú „Vasúti átjáró előjelző” tábla oszlopára a „Sorompó nélküli vasúti átjáró”, „Sorompóval biztosított vasúti átjáró” jelzőtábla, illetve az ezek alá elhelyezhető fénySOROMPÓT jelző kiegészítő tábla, továbbá „Sebességkorlátozás” jelzőtábla kivételével más jelzőtábla nem helyezhető el.

e) A két- és egysávú „Vasúti átjáró előjelző” tábla oszlopára más tábla nem helyezhető el.

f) A vasúti átjáró biztosítási módjának megváltozását a veszélyt jelző tábla alatt elhelyezett „Vasúti átjáró biztosítása megváltozott” feliratú kiegészítő táblával kell jelezni.

9.9.2. A vasúti átjáró előtti veszélyt jelző táblák

A vasúti átjáró előtt a megfelelő veszélyt jelző táblát el kell helyezni. Mellőzhető a veszélyt jelző tábla elhelyezése olyan földúton, amelyen a „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtáblát az átjárótól számított 50 méterről és azon belül a járművezető folyamatosan láthatja.

9.9.3. Vasúti átjárót előjelző táblák

Szilárd burkolatú úton a „Vasúti átjáró előjelző” táblákat el kell helyezni

- a) a főútvonalon levő vasúti átjáró előtt,
- b) olyan vasúti átjáró előtt, amelyben menetrendszerű közforgalmú autóbuszjárat közlekedik,
- c) olyan vasúti átjáró előtt, ahol az úttest jobb oldalán elhelyezett „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtáblát az átjárótól számított 100 méterről és azon belül folyamatosan a járművezető nem láthatja,
- d) olyan vasúti átjáró előtt, amelyben a mértékadó vasúti átjáróforgalom 1000-nél nagyobb.

9.9.4. Vasúti átjáró kezdete

- a) A „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtáblát közvetlenül a vasúti átjáró előtt - ha az átjárónál fénySOROMPÓ vagy teljes sorompót kiegészítő fényjelző berendezés van, ezzel együtt (a fénySOROMPÓ, illetőleg a berendezés felett), ha nincs, akkor azok szabvány szerinti helyére - mindig el kell helyezni. A jelzőtábla és a vasúti pálya között útkereszteződés, valamint másik jelzőtábla nem lehet. A jelzőtábla az úttest - vagy a belső forgalmi sáv - mellett a bal oldalon megismételhető.
- b) A „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla bal oldali megisméltése kötelező
 - ba) párhuzamos közlekedésre alkalmas olyan úton, ahol az úttest felezővonalában a vasúti átjáró előtt terelőszigetet kell létesíteni,
 - bb) lakott területen kívül főútvonalon,
 - bc) olyan úton, amelynek személygépkocsi egységre átszámított átlagos napi forgalma meghaladja a 4000-et,
 - bd) olyan szilárd burkolatú úton, amelyen a jobb oldali jelzőtáblát az átjárótól számított 100 méterről és azon belül a járművezető folyamatosan nem láthatja,
 - be) ahol a fénySOROMPÓT bal oldalon megisméltették.
- c) Ha a „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtáblát - az úttest mellett bal oldalon - megisméltették, a vasúti átjárót jelző többi jelzőtáblát is meg kell az úttest mellett a bal oldalon ismétetni. Ez alól kivétel az elválasztó sáv nélküli, párhuzamos közlekedésre kijelölt út, valamint az olyan osztótpályás út, ahol az elválasztó sávban a jelzések elhelyezése nem lehetséges.”

1.17 Kiegészítő adatok

A Vb a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem kíván ismertetni.

1.18 Korábbi hasonló esemény

2010. április 5-én 8 óra 14 perckor **ugyanabban az útátjáróban** a 37030 sz. vonat összeütközött egy személygépkocsival. Az ütközés következtében a gépkocsi vezetője és utasa könnyű sérüléseket szenvedett.

2. ELEMZÉS

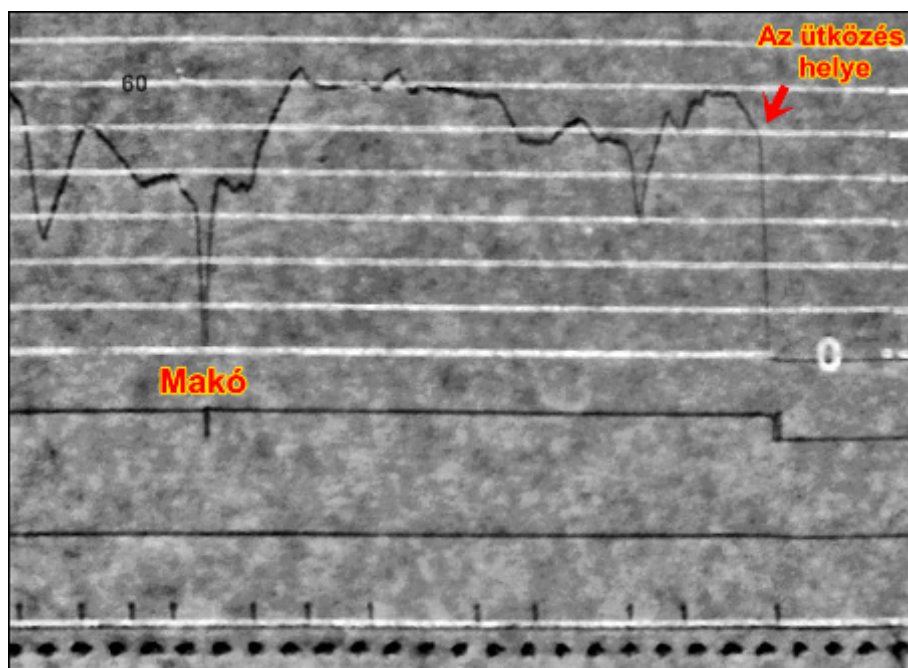


9. ábra: Az eset helyszíne (Kép: GoogleEarth)

A vonat haladása

A motorkocsi menetíró regisztrátumának kiértékelése során a Vb megállapította, hogy a motorkocsi vezetője a Makó állomásról való elindulás után a 37015 sz. vonatot a megengedett 60 km/h sebességre gyorsította. A 37015 sz. vonat az eset bekövetkezése is előtt ezzel a sebességgel haladt.

Az útátjáró előtt mintegy 50 méterre észlelte, hogy a menet irányát tekintve bal irányból egy személygépkocsi közelít a kereszteződésbe, mely nem fog megállni a vonat odaérkezése előtt. Ezt észelve a mozdonyvezető – elmondása szerint – Figyelj!-jelzést adott és gyorsfékezéssel megállította a vonatot, de a ütközést már elkerülni nem tudta. A regisztrátum kiértékelése során megállapítást nyert, hogy a 37015 sz. vonat sebessége az ütközés pillanatában 50 km/h volt. (10. ábra)



10. ábra: 37015 sz. vonat menetíró-regisztrátum - részlet (szerkesztett kép)

A gépkocsi haladása

A személygépkocsi a 43 sz. főközlekedési út irányából érkezett a Kölcsey utcában lévő közút-vasút szintbeli kereszteződéshez. Az érkezés irányából a vasút felé a teljes rálátás a fás-bokros növényzet miatt nem volt biztosítva, emiatt a közeledő gépjármű vezetője folyamatos haladása során nem láthatta az átjáró felé érkező szerelvényt.(11.ábra) A Vb véleménye szerint a gépkocsit vezető férfi csak a mozdonyvezető hangjelzésének észlelésekor lett figyelmes a közeledő szerelvényre. Az esetet követő helyszíni szemle során fellelt féknyomokból megállapítást nyert, hogy a gépkocsi az átjáró előtt intenzíven fékezni kezdett, de a „Vasúti átjáró kezdete”-tábla előtt már nem tudott megállni, s becsúszott az átjáróba.

Az ütközés során a motorkocsi ütközői a jármű jobb oldalát találták el. A jobb oldali ütköző a jobb első keréknél, a bal oldali ütköző a jobb hátsó ajtónál érte el a személygépkocsit. Az ütközést követően a vasúti jármű a teljes megállásig maga előtt tolt a gépkocsit.

A láthatósági viszonyok

Az Apátfalva község belterületén lévő Kölcsey utca az esetben részes személygépkocsi haladási irányát tekintve az útátjáró felé íves vonalvezetésű, az úttest burkolata aszfalt. A közút és a vasúti átjáró műszaki állapota megfelelő.

A helyszíni szemle során a Vb vizsgálta az útátjáró kialakítása során a vonatkozó szabályozásokban megkövetelt rálátási háromszögek meglétét. A tereptárgyak és az épített környezet együttes hatására a teljes rálátási háromszög nem volt meg, de a csökkentett rálátás a vasúti pályára mindkét irányból biztosítva volt.

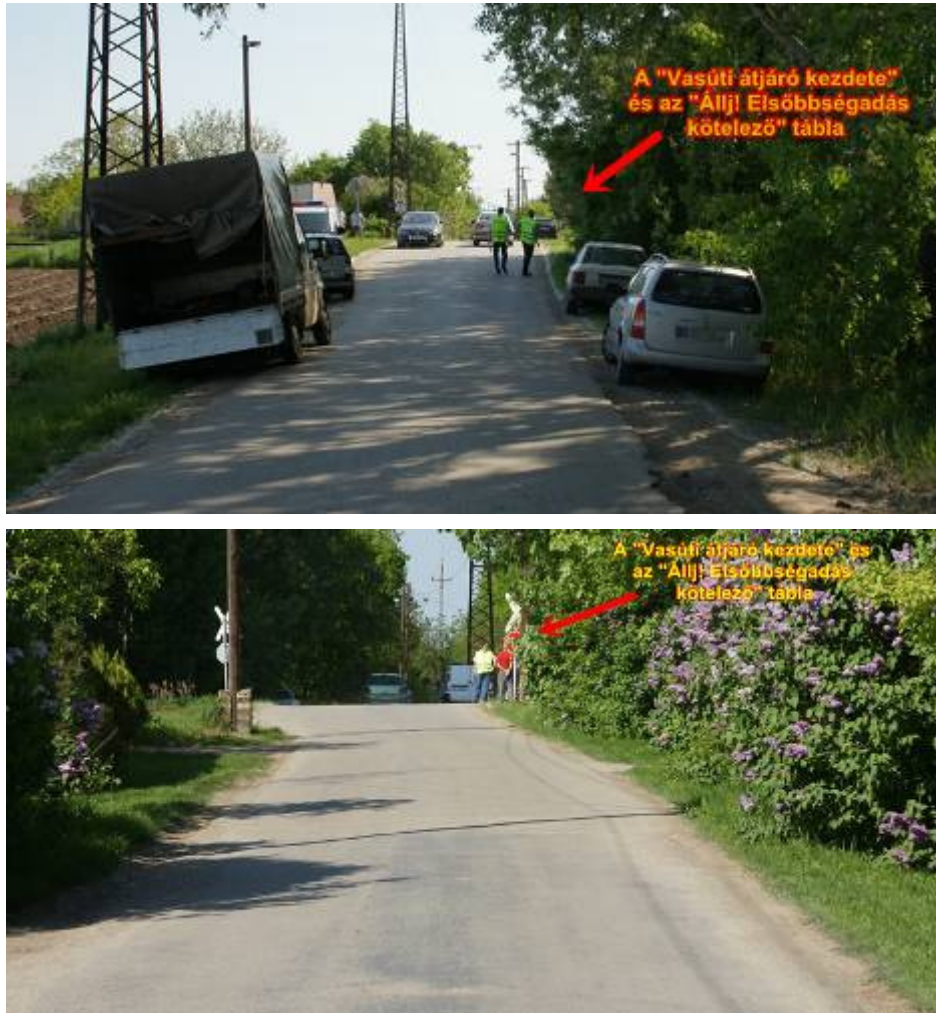


11. ábra: A csökkentett rálátás a vonat érkezési iránya felé biztosítva volt

Az útátjáró észlehetőségének és a közúthasználók felé való megjelölésének vizsgálata során megállapítást nyert, hogy:

- a kereszteződés megjelölésére szolgáló „Vasúti átjáró kezdete” és „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblák a közúthasználók részéről csak mintegy 30-50 méter távolságból észlelhetők folyamatosan,
- a közút-vasút szintbeli kereszteződés előtt a vasúti átjáróra figyelmeztető veszélyt jelző tábla nem volt fellelhető,

- „Vasúti átjárót előjelző” táblák a hivatkozott szintbeli keresztezés előtt nincsenek kihelyezve, illetve
- „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla az úttest bal oldalán nincs megismételve, noha a jobb oldali jelzőtábla az átjárótól számított 100 méterről és azon belül a járművezető által folyamatosan nem látható.



12. ábra: A vasúti átjáró észlelhetősége a közút felől

A közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről szóló 83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet 1. sz. Mellékletének előírásai szerint a szintbeli keresztezést a közút felé vasúti átjáró előtti veszélyt jelző táblával, illetve vasúti átjárót előjelző táblákkal kellett volna megjelölni a közút szilárd burkolata, illetve a „Vasúti átjáró kezdete” tábla kései észlelhetősége okán.

A közút burkolata miatt a vasúti átjáró előtt a veszélyt jelző táblát kellett volna elhelyezni, mert a vonatkozó szabályok szerint csak akkor mellőzhető a veszélyt jelző tábla elhelyezése, ha földútról van szó és a „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtáblát az átjárótól számított 50 méterről és azon belül a járművezető folyamatosan láthatja.

Vasúti átjárót előjelző táblák elhelyezését a Vb a helyszíni szemle során tapasztaltak alapján azért tartja szükségesnek, mert az úttest jobb oldalán elhelyezett „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtáblát az átjárótól számított 100 méterről és azon belül folyamatosan a járművezető nem láthatja.

A Vb a fenti megállapításokra való hivatkozással a vizsgálat lezárása előtt biztonsági ajánlást adott ki.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb a helyszíni szemle tapasztalatai, a beszerzett dokumentumok, illetve a rendelkezésre álló fényképfelvételek elemzése és értékelése alapján a következőket állapította meg:

- A személygépkocsi vezetője a vasúti átjáró előtt késve – a Vb véleménye szerint a vonat által adott hangjelzést követően - kezdett el fékezni, melynek következtében a járműve a vasúti úrszelvénybe került, s ez a járművek összeütközését eredményezte.
- Az útátjáró megjelölése a közúthasználók felé nem elégíti ki a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről szóló 83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet előírásait.
- Az Újszeged - Kétegyháza vasútvonalon, Makó és Apátfalva állomások között a 795+76 sz. szelvényben lévő nem biztosított útátjáró megjelölése a közlekedő vonatok felé az utasításoknak megfelelő.
- Az átjáróba érkező járművek részére a beláthatóságot a növényzet, a tereptárgyak és az épített környezet nem korlátozza, a közút felől a csökkentett rálátási háromszög biztosítva van.
- A 37015 sz. vonat a menetrendben előírt sebességgel haladt, a motorkocsi vezetője a Vb véleménye szerint mindent elkövetett az ütközés elkerülése érdekében.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

4.1. A vizsgálat lezárása előtt kiadott Biztonsági ajánlás

A Vb az esetet követően megtartott helyszíni szemle megállapításai alapján – figyelembe véve azt a körülményt is, hogy az esetet megelőzően nem sokkal ugyanebben az útátjáróban hasonló esemény történt – biztonsági ajánlást adott ki.

BA2010-190-5-01A: A Vizsgálóbizottság javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy vizsgálja meg a Makó és Apátfalva állomások között a 795+76 sz. szelvényben lévő útátjáró kialakítását, a közút-vasút szintbeli keresztezés előtt elhelyezett közúti jelzőtáblák láthatóságát, illetve a kihelyezett közúti jelzőtáblák megfelelőségét és a lefolytatott vizsgálat alapján tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

A biztonsági ajánlás kiadását indokolja, hogy az Apátfalva község területén a Kölcsey utca és a 121. sz. vasútvonal szintbeli keresztezésének megjelölése a közút felől érkezők számára nem megfelelő.

Az eset napján megtartott szemle során megállapítást nyert, hogy

- a kereszteződés megjelölésére szolgáló „Vasúti átjáró kezdete” és „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblák a közúthasználók részéről csak mintegy 30-50 méter távolságból észlelhetőek folyamatosan,
- a közút-vasút szintbeli kereszteződés előtt a vasúti átjáróra figyelmeztető veszélyt jelző tábla nem volt fellelhető,
- „Vasúti átjárót előjelző” táblák a hivatkozott szintbeli keresztezés előtt nincsenek kihelyezve, illetve
- a „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla az úttest bal oldalán nincs megismételve, annak ellenére, hogy a jobb oldali jelzőtábla az átjárótól számított 100 méterről és azon belül a járművezető által folyamatosan nem látható.

A Vb rendelkezésére álló információk szerint az eset helyszínén 2010. évben már ezt megelőzően is történt hasonló esemény - 2010. április 5-én a 37030 sz. vonat ütközött össze egy személygépkocsival -, de akkor személyi sérülés nem történt.

4.1.1. A Nemzeti Közlekedési Hatóság által tett intézkedések

Az NKH a kiadott biztonsági ajánlást elfogadta.

Az ügyben a Nemzeti Közlekedési hatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatósága Közlekedési Alágazatok főosztálya járt el. Az általuk 2010. 05. 31.-én megtartott helyszíni szemle során a Vb által tett megállapításokat megerősítette és határozatban rendelkezett :

- a vasúti átjárót jelölő, és az „Állj! Elsőbbségadás kötelező.” jelzőtáblák bal oldali megismétlésére,
- a vasúti átjáróra utaló veszélyt jelző tábla kihelyezésére,
- valamint a jelzőtáblák láthatóságát akadályozó növényzet eltávolítására.

A feladatok végrehajtására a közút és a vasútvonal kezelője számára határidőt állapított meg:

- a jelzőtáblák kihelyezésére: 2010. július 31.
- a növényzet eltávolítására: 7 nap

A feladatok végrehajtására vonatkozó döntést tartalmazó határozat kiadmányozásra került.

A Vb a Zárómegbeszélést követően, 2010. szeptember 6.-án helyszíni szemlét tartott az eset helyszínén. A helyszíni szemle során vizsgálta a kiadott biztonsági ajánlásban, s az ehhez kapcsolódóan az NKH által kiadott határozatban foglaltak megvalósulását.



13. ábra: Az útátjáró az eset napján és az utólagos szemle alkalmával

A szemle során a Vb az megállapította, hogy a határozatban foglaltakat teljes mértékben nem hajtották végre, ugyanis:

- a csökkentett rálátási háromszög biztosítása érdekében a vasúti pálya mellett a növényzet irtása megtörtént
- a vasúti átjáróra utaló veszélyt jelző tábla nem lett kihelyezve,
- a vasúti átjárót jelölő, és az „Állj! Elsőbbségadás kötelező.” jelzőtáblák bal oldali megisméltése nem valósult meg,
- továbbá a közúti jelzőtáblák láthatósága érdekében a láthatóságot akadályozó növényzet eltávolítása sem történt meg az előírt határidőre.

Budapest, 2010. szeptember 7.

Lesták Mihály
Vb tagja

Karosi Róbert
Vb vezetője