



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2010-455-5
VASÚTI BALESET**

**Nyíradony és Nyírgelse állomások között
313+59 sz. szelvényben lévő útátjáró**

2010. október 05.

6381 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 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, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtevése 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. május 3-án megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviseltették magukat:

- MÁV Zrt.
- Nemzeti Közlekedési Hatóság

A zárómegbeszélésen a zárójelentés-tervezettel kapcsolatosan a MÁV Zrt. képviselője tett észrevételt az alábbiak szerint:

„2010-455-5 jelű vasúti baleset: 2010. október 5-én Nyírgelse és Nyíradony állomások közötti úttájáróban baleset. A KBSZ a Nemzeti Közlekedési Hatóság részére ad ki biztonsági ajánlást, melyet részben a Pályavasútnak kell végrehajtani.

BA2010-455-01: A Vb a helyszíni szemle során megállapította, hogy a Nyírmihálydi település belterületén, a Fürdő utca végén található, a 110. sz. vasútvonalat a 313+59 sz. szelvényben keresztező közút-vasút szintbeli keresztezésre figyelmeztető KRESZ-táblák elhelyezése nem felel meg a KRESZ idevonatkozó előírásainak, valamint hogy **a vasúti pályára a csökkentett rálátási háromszög több irányba sem biztosított a növényzet szabadlátást korlátozó magassága és sűrűsége.** A Vb ezért javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy vizsgálja meg az úttájáróhoz vezető utcákat, és az azokba csatlakozó utcákat a közlekedési táblák kihelyezésének szempontjából, illetve a rálátási háromszögek biztosítottsága szempontjából, és a lefolytatott vizsgálat alapján tegye meg a szükséges intézkedéseket.

A jogszabályoknak megfelelően kihelyezett közlekedési jelzőtáblák időben figyelmeztetik a gépkocsivezetőket a veszélyes kereszteződéshez való közeledésre, ezáltal a körültekintő közlekedéssel csökkenthető a balesetek bekövetkezésének kockázatát.

Kiegészítésünk:

1. A 2010-455-5 sz. Zárójelentés tervezet 3.2. pontjában foglalt tartalmát elfogadjuk, de azt a benne lévő ellentmondások feloldása érdekében javasoljuk kiegészíteni az aláhúzással jelölt szavakkal az alábbiak szerint:

"Az átjáróban a csökkentett rálátási háromszög a Fürdő utcáról Nyírbátor állomás, illetve a Kossuth utcáról Nyíradony állomás felé nincs teljes körűen biztosítva növényzet miatt, azonban ez jelen esetben a vasúti jármű észlelhetőségét nem befolyásolta."

2. A 2010-455-5 sz. Zárójelentés tervezet 4. pontjának második bekezdését az alábbiak szerint látjuk szakszerűen megfogalmazottnak, és ezt javasoljuk szerepeltetni a Zárójelentésben: „A Vb ezért javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy vizsgálja felül a vasúti átjáróhoz vezető, és az azokba csatlakozó utak forgalmi rendjét, valamint tekintettel az alacsony keresztezési szögre (45°) a rálátási területek figyelembe vételével a vasúti átjáró biztosításának kérdését. A lefolytatott vizsgálat alapján írja elő a szükséges intézkedéseket a vasút- illetve a közút kezelője részére.”

3. A rálátási területek tisztítását (teljes körű cserje- és bozótirtás) üzemeltető területi szervezeti egységünk 2010. december 21-én kihelyezett karbantartás keretében végeztette el. A pályafelügyeleti tevékenység során a rálátási területek tisztaságát folyamatosan figyelemmel kísérik, a pályafelügyeleti ellenőrzések során feltárt hiányosságok alapján ütemezik a további növényzet eltávolítási munkákat.”

A Vb az észrevételeket részben elfogadta, azokat a zárójelentésben átvezette.

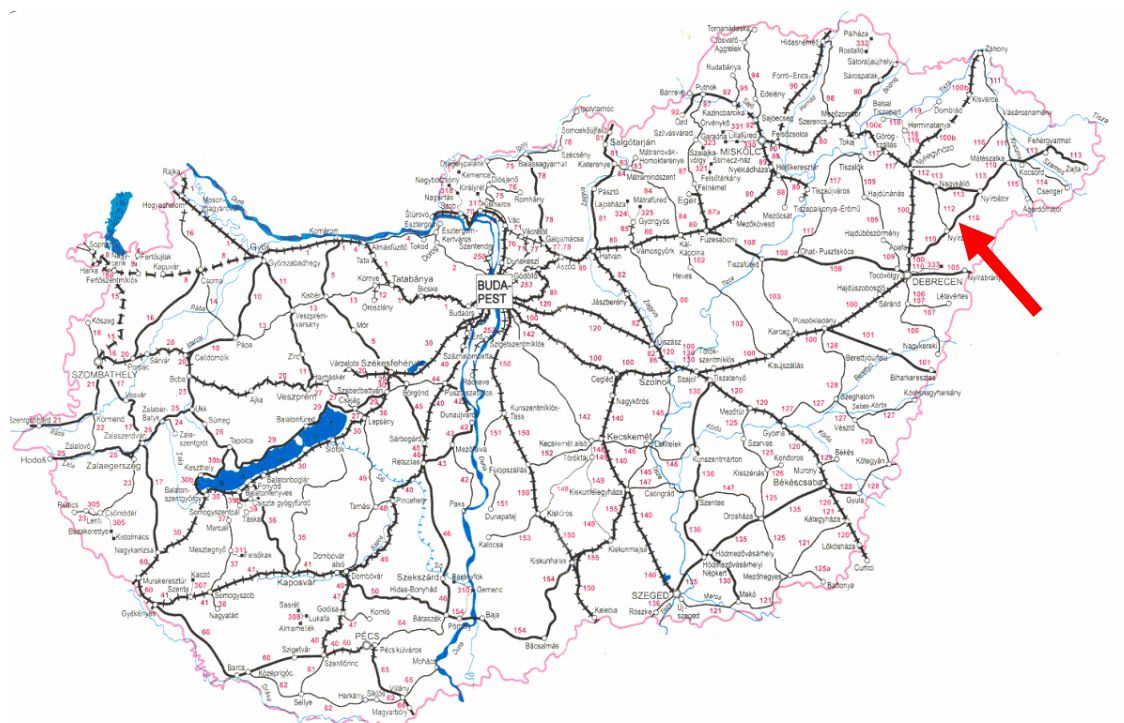
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

| | |
|----------------------|--|
| 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 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 |

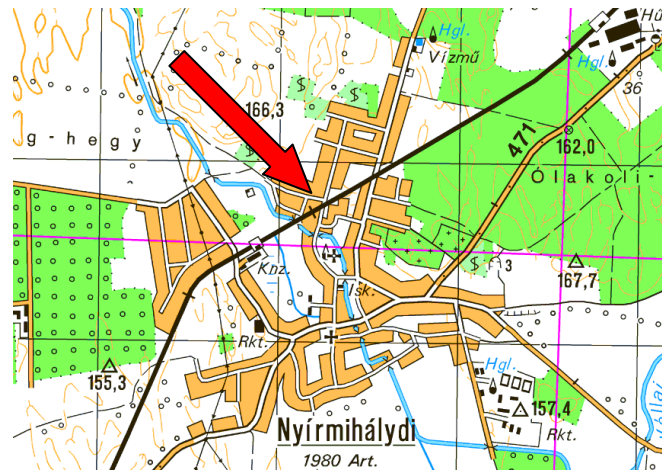
AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

| | |
|---|--|
| Az eset kategóriája | vasúti baleset |
| Az eset jellege | baleset vasúti átjáróban |
| Az eset időpontja | 2010. október 05. 10 óra 57 perc |
| Az eset helye | 110 sz. vasútvonal, Nyíradony és Nyírgelse állomások között, 313+59 sz. szelvény |
| Vasúti rendszer típusa | országos |
| Mozgás típusa | mozdonyvonat |
| Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma | 0/1 súlyos sérült |
| Pályahálózat működtető | MÁV Zrt. |
| Rongálódás mértéke | a személygépkocsi javíthatatlanul rongálódott |
| Érintett vonat száma | 6381 |
| Üzemeltető | MÁV-Trakció Zrt. |
| Nyilvántartó állam | 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 05-én 11 óra 22 perckor jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2010. október 5-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

| | | |
|----------|-----------------|--------------------|
| vezetője | Gula Flórián | balesetvizsgáló |
| tagjai | Rózsa János | balesetvizsgáló |
| | dr. Máté Róbert | orvos szakreferens |

Az eseményvizsgálat áttekintése

- A Vb 2010. november 4-én utólagos helyszíni szemlét tartott, fényképfelvételeket készített, az útátjárót megvizsgálta.
- A Rendőrségtől és az infrastruktúra üzemeltetőjétől tájékoztatást kért és kapott.

Az eset rövid áttekintése

2010. október 5-én 11 órakor Nyíradony és Nyírgelse állomások között a 313+59 sz. szelvényben lévő, nem biztosított útátjáróban a 6381. sz. mozdonyvonat összeütközött egy Opel Corsa típusú személygépkocsival.

A baleset következtében a gépkocsi vezetője súlyos sérüléseket szenvedett, mentőhelikopterrel szállították kórházba. A mozdony kis mértékben rongálódott, a mozdonyon tartózkodók nem sérültek meg.

A vasúti pálya 13 óra 25 percig el volt elzárva. Az esemény következtében két személyszállító vonat összesen 55 percet késett.

A vizsgálat során a Vb megállapította, hogy közúti jelzőablák jelzik az útátjáróhoz közeledést, a csökkentett rálátási háromszög nem biztosított, a vonat pedig az előírt sebességet nem lépte túl.

A Vb megállapítása szerint a baleset oka a közúti járművezetővel összefüggő emberi tényezőre, és a csökkentett rálátási háromszög hiányára vezethető vissza.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

2010. október 5-én az M44-433 psz. dízelmozdony 6381 sz. mozdonyvonatként közlekedett Nyírgelse állomás felől Nyíradony állomás felé. A mozdonyvonat 10:58-kor érkezett a Nyírmihálydi település belterületén fekvő, 313+59 sz. szelvényben lévő, műszakilag nem biztosított vasúti átjáróhoz. Az átjáróhoz ekkor érkezett egy Opel Corsa típusú személygépkocsi, amelynek a vezetője az átjáró előtt megállt, majd behajtott az útátjáróba. A mozdony kialakítása miatt a figyelőszolgálatot ellátó vonali tolatásvezető észlelte a személygépkocsit, és utasította a mozdonyvezetőt gyorsfékezésre. A mozdonyvezető gyorsfékezést alkalmazott, de az ütközést nem tudta elkerülni. Az ütközés következtében a gépkocsit a vasúti pálya mellett lévő területre lökte.

A személygépkocsi vezetője súlyosan megsérült, a személygépkocsi használhatatlanná vált, a mozdony kismértékben rongálódott.

A vonaton senki sem sérült meg.



3. ábra: A gépkocsi totálkáros
(forrás: VBO.)



4. ábra: A mozdony sérülései
(forrás: VBO.)

1.2 Személyi sérülés

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

1.3 Vasúti járművek sérülése

Az M44-433 mozdony feljáró lépcsője, pályakotrója megsérült, a mozdony nem lett szolgálatképtelen.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Infrastruktúrában nem keletkezett kár.

1.5 Egyéb kár

A gépkocsi javíthatatlanná vált.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 6381 számú vonat mozdonyvezetője

| | |
|---|---|
| Kora | 51 év |
| Neme | férfi |
| Szakképesítése | Országos közforgalmú vasúti villamosmozdony vezető, dízelmozdony vezető |
| Orvosi alkalmassági érvényessége | 2011. március |
| Vonalismeret | érvényes |
| Típusismeret | érvényes |
| Szolgálatba lépett | 2010. október 5. 6 óra 00 perc |

1.7 A vonat jellemzői

| | |
|------------------------------|--------------------|
| Vonatszám | 6381 |
| Vonat neve | mozdonyvonat |
| A vonat üzemeltetője | MÁV-Trakció Zrt |
| Vonattovábbítás módja | Mozdonyvezető+2 fő |
| Mozdony pályaszáma | M44-433 |
| Mozdony tulajdonosa | MÁV TRAKCIÓ Zrt. |
| Vonathossz | 12 m |
| Elegytömeg | 62 t |
| Előírt fékszázalék | 74% |
| Tényleges fékszázalék | 74% |

1.8 Az infrastruktúra leírása

1.8.1 Biztosítóberendezés

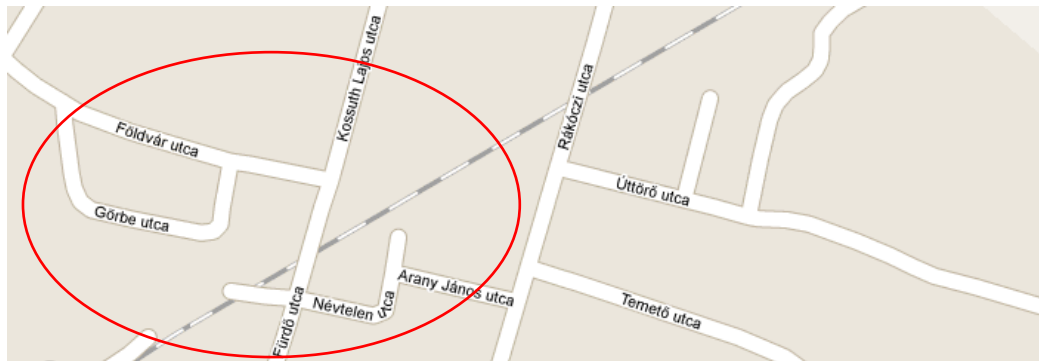
Biztosítóberendezés az esetben nem játszott szerepet, ismertetése nem szükséges

1.8.2 Vasúti pálya

A vasúti pálya a balesetben nem játszott szerepet, részletes leírása nem szükséges.

1.8.3 Közút

Nyírmihálydi település belterületén a Fürdő utca vezet az útátjáróig, amely az útátjáró túlsó oldalán Kossuth utcában folytatódik. (5. ábra) Az út az átjáró előtt, a gépkocsi érkezési iránya felől egyenesen halad kb. 175 méter hosszan. A közút burkolata aszfalt. A jogszabályban előírt közúti jelzőtáblák ki vannak tűzve, de több esetben nem felel meg elhelyezésük a jogszabálynak. (6. ábra)



5. ábra: Az útátjáró környezetében lévő utcák

1.8.4 Útátjáró

A szintbeli keresztezésben a közút körülbelül 45 fokos szögben keresztezi a vasúti pályát, burkolata aszfalt, szélessége 5,5 méter. A rávezető út szilárd burkolatú. Az átjáróban a csökkentett rálátási háromszög a Fürdő utcáról Nyírbátor állomás, illetve a Kossuth utcáról Nyíradony állomás felé nincs biztosítva növényzet miatt (7. ábra).



6. ábra:
A Fürdő u. vonalvezetése, és a jelzőtáblák



7. ábra:
A csökkentett rálátási háromszög nem szabad

1.9 Állomási adatok

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

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

Az M44-433 psz. mozdonyon lévő TELOC 100 típusú adatrögzítő regisztrátumának kiértékelését a debreceni VBO végezte. Megállapították, hogy a mozdonyvezető a vonat továbbítása közben a vonatra és a pályára megengedett sebességet nem lépte túl, az állandó és az ideiglenes sebességkorlátozásokat betartotta.

1.11 Kommunikációs eszközök

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

1.12 Meteorológiai adatok

A baleset időpontjában borult, esős, szeles idő volt. A hőmérséklet +8 Celsius-fok volt. A távolbalátás nem volt korlátozott.

1.13 A túlélés lehetősége

A mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet. A gépkocsi vezetőjének túlélését segítette a mentőhelikopteres szállítás, és hogy a mozdony a személygépkocsit az ütközés után a pálya mellé kilökte és nem gyűrte maga alá.

1.14 Próbák és kísérletek

A Vb próbát és kísérletet nem végzett.

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

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

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,

(...)

Az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) következő bekezdése szabályozza a közúti jelzőtáblák elhelyezésének szabályait:

10. § (3) *A jelzőtáblákat - a (4)-(7) bekezdésben említett kivétellel - az úttest mellett, menetirány szerint a jobb oldalon helyezik el.(...)*

16. §(2) *A veszélyt jelző tábla és a veszély helye (a veszélyes útszakasz kezdete) között a távolság*

-(...),

- lakott területen 50-100 méter,

kivéve ha a jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla (96. ábra) rövidebb távolságot jelöl meg.

1.17 Kiegészítő adatok

Egyéb kiegészítő adatot a Vb nem kíván nyilvánosságra hozni.

1.18 Korábbi hasonló események

Ebben az útátjáróban a KBSZ korábban balesetet nem vizsgált.

2. ELEMZÉS

2.1 Gépkocsi haladása

A gépkocsi a 471. számú főút felől közelített az útátjáróhoz a Fürdő utcán. Az útátjáró előtt megállt, majd behajtott az útátjáróba, ahol összeütközött a 6381 sz. mozdonyvonattal.

2.2 Vonat haladása

A 6381 sz. mozdonyvonat Nyírgelse állomásról haladt Nyíradony állomás felé. Nyírgelse állomásról 10 óra 55 perckor indult szabályos felhatalmazás után. A mozdonyvezető a járművet az ideiglenes lassúmenetnek megfelelően 60 km/h sebességre gyorsította fel. Nyírmihálydi település belterületén a 313+59 sz. szelvényben lévő útátjáróhoz közelítve a figyelő szolgálatot ellátó vonali tolatásvezető észlelte a személygépkocsit, amely elmondása szerint megállt az átjáró előtt, majd oda behaladt. A mozdony ekkor kb. 70 méter távolságban volt az útátjárótól. A mozdonyvezető az átjáróba behaladó személygépkocsit a mozdony kialakítása miatt nem látta, a vonali tolatásvezető utasítására 10 óra 57 perckor gyorsfékezést alkalmazott, de az ütközést már nem tudta elkerülni.

A mozdony az ütközést követően a 312+56 sz. szelvényben, 166 méter fékút végén, az útátjárótól 97 méter távolságban állt meg.

2.3. Az útátjáró jellemzése

Az útátjáró forgalmának nagysága miatt az útátjáró biztosítása a közúti és vasúti forgalomnak megfelel, a 20/1984.(XII.21.) KM rendelet külön műszaki biztosítást nem ír elő

A Fürdő utcán haladva az átjáró felé a Névtelen utca sarkán van elhelyezve sebességkorlátozást előíró és útátjáróra figyelmeztető tábla, ezek a közlekedési jelzőtáblák azonban nem a KRESZ előírás szerint az út jobb oldalán, hanem a járda mellett jobb oldalon egy kerítésnek támasztva állnak.

A Kossuth utca felől kb. 80 méter távolságban van elhelyezve a vasúti átjáróra figyelmeztető tábla. A tábla és az átjáró között csatlakozik a Kossuth u.-ba a Földvár utca. A Földvár utcában nincs útirányelőjelző tábla, így a Földvár utcából jobbra kiforduló járművek vezetőinek figyelmeztetést nem hívja fel közúti jelzőtábla a vasúti átjáróra.

A táblák elhelyezésével kapcsolatosan Biztonsági Ajánlásokat ad ki a Vb.

2.4. Pszichológiai háttér

A Vb tagjaként közreműködő orvos szakreferens meghallgatta a gépkocsivezetőt.

A sérült elmondása alapján a baleset körülményeire nem emlékezik. Amire visszaemlékezett, hogy az „Állj! Elsőbbségadás kötelező!” táblánál megállt. Említi, hogy aznap, a baleset időpontjában nagyon esett az eső, másra nem emlékszik.

Az egészségi előzményi adatok ismeretében a baleset kialakulásában egészségi szempontból ok-okozati összefüggés nem állapítható meg.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A gépkocsivezető a közeledő vasúti járművet figyelmen kívül hagyva hajtott a vasúti átjáróba, ezért a baleset oka a járművezetővel összefüggő emberi tényezőre vezette vissza.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

Az átjáróban a csökkentett rálátási háromszög a Fürdő utcáról Nyírbátor állomás, illetve a Kossuth utcáról Nyíradony állomás felé nincs biztosítva növényzet miatt, azonban ez jelen esetben a vasúti jármű észlelhetőségét nem befolyásolta.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő tényezők

Ilyen megállapítást nem tesz a Vb.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

BA2010-455-01: A Vb a helyszíni szemle során megállapította, hogy a Nyírmihálydi település belterületén, a Fürdő utca végén található, a 110. sz. vasútvonalat a 313+59 sz. szelvényben keresztező közút-vasút szintbeli keresztezésre figyelmeztető KRESZ-táblák elhelyezése nem felel meg a KRESZ idevonatkozó előírásainak, valamint hogy a vasúti pályára a csökkentette rálátási háromszög több irányba sem biztosított a növényzet szabadlátást korlátozó magassága és sűrűsége.

A Vb ezért javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy vizsgálja meg az útátjáróhoz vezető utcák, és az azokba csatlakozó utcák forgalmi rendjét, a közlekedési táblák kihelyezését vagy azok esetleges hiányát, továbbá a rálátási háromszögek biztosítottságát, különös tekintettel az alacsony keresztezési szögére, és a lefolytatott vizsgálat alapján tegye meg a szükséges intézkedéseket.

A jogszabályoknak megfelelően kihelyezett közlekedési jelzőtáblák időben figyelmeztetik a gépkocsivezetőket a veszélyes kereszteződéshez való közeledésre, ezáltal a körültekintő közlekedéssel csökkenthetők a balesetek bekövetkezésének kockázatát.

Budapest, 2011. május 3.

dr. Máté Róbert
Vb tagja

Gula Flórián
Vb vezetője

Rózsa János
Vb tagja