



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET  
TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

## **ZÁRÓJELENTÉS**

**2010-474-5  
VASÚTI BALESET**

**Kiskunfélegyháza és Petőfiszállás állomások között  
AS628 jelű fénysorompó**

**2010. október 13.**

**IC 705 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 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. június 28-ára kitűzött záró megbeszélésre nem került sor, mert a zárójelentés-tervezettel kapcsolatosan észrevételt nem tett egyik érintett sem

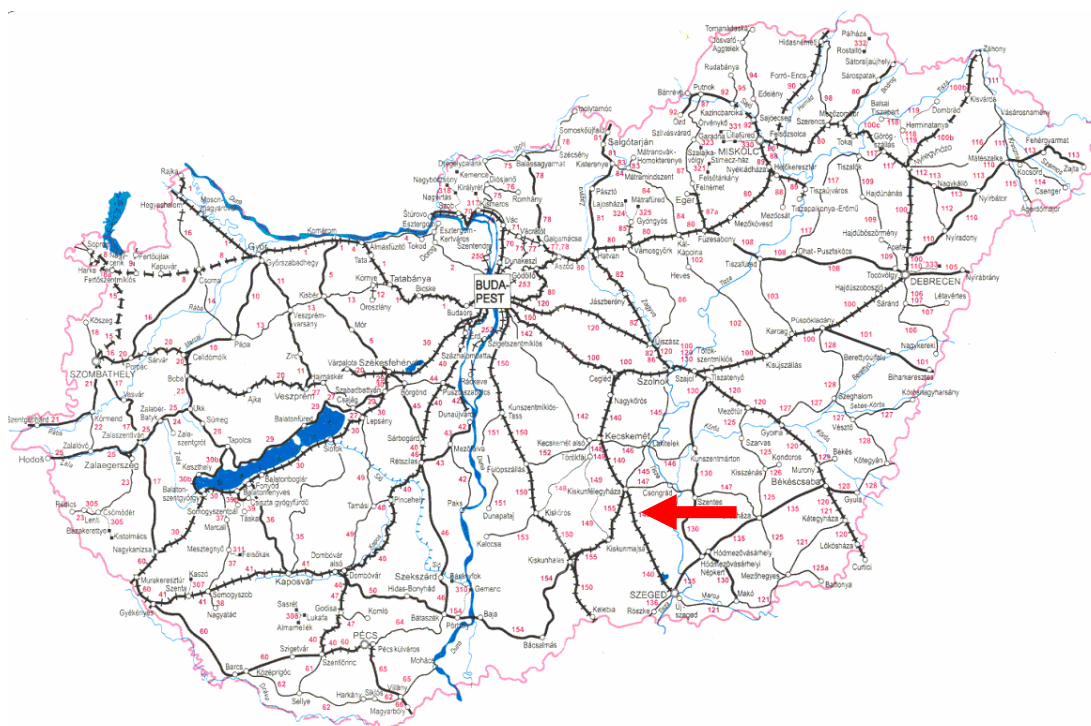
## MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
KÖFI	Központi Forgalomirányítás
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

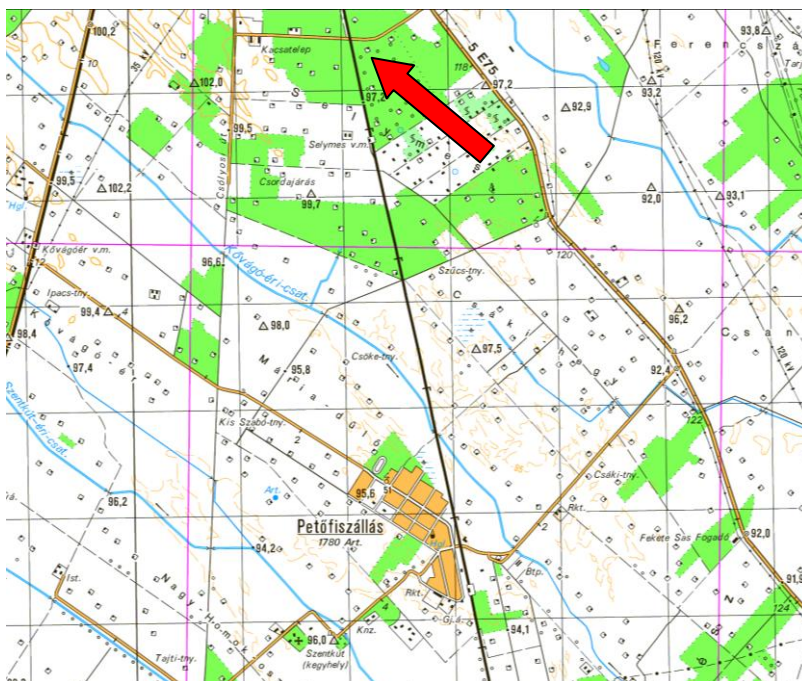
## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Az eset kategóriája</b>	vasúti baleset (jelentős)
<b>Az eset jellege</b>	baleset vasúti átjáróban
<b>Az eset időpontja</b>	2010. október 13. 12:27
<b>Az eset helye</b>	140 sz. vasútvonal, Kiskunfélegyháza és Petőfiszállás állomások között, AS628 jelű fénysorompó
<b>Vasúti rendszer típusa</b>	országos
<b>Mozgás típusa</b>	belföldi intercity vonat
<b>Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma</b>	1/0
<b>Pályahálózat működtető</b>	MÁV Zrt.
<b>Rongálódás mértéke</b>	V43-1010 psz . mozdony kismértékben, az útátjáróban a STRAIL-elemek kismértékben, a gépkocsi javíthatatlanul rongálódott
<b>Érintett vonat száma</b>	IC705
<b>Üzemeltető</b>	MÁV-START 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 13-án 12 óra 51 perckor jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

### **Vizsgálóbizottság**

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2010. október 13-án az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Gula Flórián	balesetvizsgáló
tagjai	Prisznyák Éva	balesetvizsgáló
	Kovács András	baleseti helyszínelő
	dr. Máté Róbert	orvos szakreferens

dr. Máté Róbert Vizsgálóbizottsági tagsága 2011. május 31-én, tekintettel kormánytisztviselői jogviszonyának megszűnésére, megszűnt.

### **Az eseményvizsgálat áttekintése**

- A Vb 2010. október 13-án helyszíni szemlét tartott, fényképfelvételeket készített, az útátjárót megvizsgálta.
- Rendőrségtől és az infrastruktúra üzemeltetőjétől tájékoztatást kért és kapott.
- A menetíró regisztrátumot kiértékelte.

### **Az eset rövid áttekintése**

Kiskunfélegyháza és Petőfiszállás állomások között, a jól működő, a közút felé piros jelzést adó AS628 jelű fénysorompóval biztosított útátjáróban, az IC 705 sz. vonat V43-1010 psz. mozdonya 2010. október 13-án 12 óra 27 perckor egy személygépkocsival ütközött.

A baleset következtében a gépkocsi vezetője a helyszínen életét veszítette. A V 43-1010 psz. mozdony kis mértékben rongálódott, a gépkocsi pedig javíthatatlanná vált. A személyszállító vonaton senki sem sérült meg.

A vasúti pálya 14 óra 52 percig el volt elzárva. Az esemény következtében 7 vonat összesen 695 percet késett.

A vizsgálat során a Vb megállapította, hogy az esemény időpontjában a fényoszorompó a közút felé felváltva villogó piros fényt mutatott, az útátjáró kialakítása megfelel a hatályos jogszabályoknak, a vonat az előírt sebességet nem lépte túl.

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

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### 1.1 Az esemény lefolyása

2010. október 13-án a Szeged- Budapest-Nyugati pu. viszonylatban közlekedő, IC705 számú vonat Petőfiszállás állomást elhagyva, 12 óra 27 perckor, az AS628 jelű fénysorompóval biztosított úttájróban a menetirány szerinti jobb oldalról, az 5. sz. főút felől a vonat elé behaladó személygépkocsival ütközött.

A gépkocsi a mozdony elejére felakadt, és a vonat a teljes megállásig, 390m hosszan toltta maga előtt.

A gépkocsi vezetője a helyszínen életét vesztette, a vonaton senki sem sérült meg.

Az esetnek külső szemtanúja nem volt felkutatható.



3. ábra:  
A gépkocsi beszorult a mozdony alá



4. ábra:  
A mozdony rongálódásai

### 1.2 Személyi sérülés

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

### 1.3 Vasúti járművek sérülése

A V43-1010 psz. mozdony baloldali homloklámpái, pályakotrója, fővezeték elzáró-váltója és homokoló berendezése megsérült, szolgálatképtelen lett.

### 1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az érintett úttájró STRAIL elemei kis mértékben rongálódtak.

### 1.5 Egyéb kár

A gépkocsi javíthatatlanná vált.

A vasúti pálya 14 óra 52 percig el volt elzárva. Az esemény következtében 7 vonat összesen 695 percet késett.



## 1.6 A személyzet adatai

### 1.6.1 Az IC 705. számú vonat mozdonyvezetője

Kora	49 év
Neme	férfi
Szakképesítése	Országos közforgalmú vasúti villamosmozdony vezető, dízelmozdony vezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2013. március
Vonalismeret	érvényes
Típusismeret	érvényes
Szolgálatba lépett	2010. október 13. 7 óra 52 perc

## 1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	IC 705
Vonat neve	belföldi intercity
A vonat üzemeltetője	MÁV Start Zrt
Vonattovábbítás módja	CSM
Mozdony pályaszáma	V43-1010
Mozdony tulajdonosa	MÁV TRAKCIÓ Zrt.
Vonathossz	163 m
Elegytömeg	341 t
Előírt fékszázalék	103%
Tényleges fékszázalék	138%

5		103		705 IC PAPRIKA Kiskunfélegyháza - Városföld között helytelen vágányon közl. VPE:2009/38493/0		5		103	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
0.0	Szeged	o				11	45	60/60	
2.1	Szeged-Rendező	o	*	3			48		
5.3	Kiskundorozsma		*	4			52		
9.1	Szatymaz	^	*	6	11	58	12	01	
8.2	Balástya	^	*	5			06	100	
6.5	Kistelek		*	4	12	10	11	100	
9.1	Csengele	^	*	6			17		
9.5	Petőfiszállás	^	*	6			23		
10.3	Kiskunfélegyháza	o	*	7	30		31		
13.6	Városföld	^	*	8			39		
9.5	Városföld elág.		*	5			44		
2.3	Kecskemét	o	*	2	46		47		

5. ábra:  
A vonat menetrendje az érintett szakaszon

## 1.8 Az infrastruktúra leírása

### 1.8.1 Biztosítóberendezés

A Kiskunfélegyháza-Petőfiszállás állomásközben a KÖFI rendszerbe bevont, jelfeladásra kiépített, önműködő térközbiztosító berendezéssel, és önműködő fénySOROMPÓKKAL felszerelt biztosítóberendezés üzemel.

A központi forgalomirányító berendezés lehetővé teszi a biztosítóberendezés működésének regisztrálását. A Vb a KÖFI monitorképei alapján a biztosítóberendezés működésével kapcsolatban megállapította, hogy

- az IC705 sz. vonat lezárt vágányúton, szabályos jelzőkezelés mellett haladt ki 12 óra 26 perc 40 másodperckor Petőfiszállás állomásról;
- az AS628 jelű fénySOROMPÓ 12 óra 26 perc 51 másodperckor pirosra váltott a közeledő vonat hatására;
- az AS628 jelű fénySOROMPÓ 12 óra 27 perc 41 másodperckor fehérre váltott, mert a vonat vége az útátjárót elhagyta.

A baleset időpontjában a KÖFI adatai szerint az AS628 jelű fénySOROMPÓ jól működött, a közút felé felváltva villogó piros fényt adott. A Vb a vasúti pálya felszabadulása után közlekedő első azonos irányú vonatnál megfigyelte a fénySOROMPÓ működését, és azt rendben találta. (6. ábra)

### 1.8.2 Vasúti pálya

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

### 1.8.3 Közút

Kiskunfélegyháza külterületén lévő ún. Csordajárási út az 5. sz. főutat köti össze a környező tanyákkal, hétvégi házakkal, és a Csólyosi úttal. A gépkocsi haladási iránya felől, az átjáró előtt, a közút, egyenesen halad kb. 170 méter hosszan, majd merőlegesen keresztezi a vasúti pályát. A közút burkolata beton. A jogszabályban előírt közúti jelzőtáblák jól láthatóan ki vannak tűzve. (7. ábra)

A közút felől a vasúti átjáróra figyelmeztető táblák mindkét irány felől sérülésmentesek, hiánytalanok:

- sorompó nélküli vasúti átjáróra figyelmeztető tábla, mely alatt kiegészítő tábla jelzi, hogy az átjárót fénySOROMPÓ biztosítja,
- vasúti átjárót előjelző táblák,
- vasúti átjáró kezdete.

## 1.8.4 Útátjáró

A szintbeni keresztezés kialakítása STRAIL elemes, 6,5 méter széles. A rávezető út szilárd burkolatú. A közút-vasút keresztezés szöge 90 fokos. A fénysorompó optika hagyományos izzós kialakítású, fényereje megfelelő. A fénysorompó árboca a közúti járművek érkezési irányának megfelelően van beállítva, a közútról érkezők számára a megfelelő láthatóságot biztosítva. Az átjáróban a csökkentett rálátási háromszög valamennyi irányból biztosított volt.



6. ábra:  
Jól működő fénysorompó



7. ábra:  
A közút vonalvezetése, és a jelzőtáblák

## 1.9 Állomási adatok

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

## 1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A V43-1010 psz. mozdonyon Teloc RT-9 típusú, 0-150 km/h méréshatárú sebességmérő és regisztráló működött. A benne alkalmazott szalag méréshatára szintén 150 km/h volt. A szalag értékelését a VBO végezte el.

## 1.11 Kommunikációs eszközök

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

## 1.12 Meteorológiai adatok

A baleset időpontjában +12 Celsius-fok, és derült, csendes napos idő volt. A távbalátás nem volt korlátozott

## 1.13 A túlélés lehetősége

A mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet. A gépkocsi vezetője a helyszínen életét vesztette. Az elhunyt számára a baleset túlélése a túlélési tér összenyomódása miatt nem volt lehetséges.

## 1.14 Próbák és kísérletek

A Vb megállapította, hogy a következő, azonos irányból érkező vonat közlekedésekor a fénysorompó-berendezés valamennyi árbocán megjelent a felváltva villogó piros fény.

## 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 fényrel 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

A gépkocsivezető a mobilszolgáltatótól kapott információ szerint 12 óra 27 perc 09 másodperckor kimenő hívást kezdeményezett. A hívás 35 másodpercen át, 12 óra 27 perc 44 másodpercig tartott. Az időadatok a mobilszolgáltató órája szerinti adatok.

## 1.18 Korábbi hasonló események

Ebben az útátjáróban a KBSZ korábban balesetet nem vizsgált.

## 2. ELEMZÉS

### 2.1 Gépkocsi haladása

A gépkocsi az 5. sz. főút felől közelített az útátjáróhoz. Jelzőtáblák három alkalommal figyelmeztették a gépkocsivezetőt, hogy vasúti átjáróhoz közeledik. A fénysorompó fényjelző készüléke felváltva villogó piros fénnel jelezte a vonat közeledését. A mozdonyvezető elmondása szerint, a gépkocsivezető észlelhető irányváltoztatás és fékezés nélkül hajtott be az útátjáróba, ahol összeütközött az IC705 sz. vonattal.

### 2.2 Vonat haladása

Az IC705 sz. vonat közlekedése során Petőfiszállás állomásig rendkívüli esemény nem történt. Petőfiszállás állomáson szabályos jelzőkezelés mellett haladt át a vonat. A mozdonyvezető a vonat sebességét a vonatra engedélyezettnek megfelelően 100km/h sebességen tartotta. A mozdonyvezető az átjáróba behajtó személygépkocsit kb. 150 méterről észlelte, és azonnal gyorsfékezést alkalmazott. Az ütközés a mozdonyfedélzeti berendezés adatai szerint 12 óra 27 perc 58 másodperckor következett be. A vonat az ütközést követően 390 méter távolságra állt meg. A vonat megfékezettsége az előírásoknak megfelelt. A Vb az adatok kiértékelése során megállapította, hogy a mozdonyvezető az előírt 100 km/ó sebességet nem lépte túl.

A KÖFI berendezés adatai szerint a vonat vége az útátjárót 12 óra 27 perc 41 másodperckor hagyta el.

### 2.3 Pszichológiai háttér

A Vb tudomása szerint néhai az ütközést közvetlenül megelőző időszakban mobiltelefon-hívást kezdeményezett, és feltételezhetően beszélgetést folytatott járművezetés közben, ezért a fénysorompó jelzését nem észlelhette.

Az észrevezés feltételei:

1. ép érzékszervi működés;
2. észrevezésre alkalmas tudati szint;
3. figyelem ébersége és irányultsága.

Jelen esetben a mobiltelefon használata elvonhatta a figyelmet a vezetési tevékenység fókuszából, irányultságából. Ennek következtében az észrevezés zavart szenvedhetett, és ez, mint emberi tényező közrejátszhatott a baleset kialakulásában.

### 3. KÖVETKEZTETÉSEK

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

A gépkocsi a jól működő, a közút felé villogó piros fényt mutató fényorompó ellenére hajtott a vasúti átjáróba, ezért a baleset oka a járművezetővel összefüggő emberi tényezőre vezethető vissza.

A baleset bekövetkezésében szerepet játszott a vezetés közbeni mobiltelefon használat, mely vélhetően elvonta a járművezető figyelmét.

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

Ilyen megállapítást nem tesz a Vb.

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

Ilyen megállapítást nem tesz a Vb.

### 4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadását a Vb nem tartja szükségesnek.

Budapest, 2011. június 28.

---

Prisznyák Éva  
Vb tagja

---

Kovács András  
Vb tagja

---

Gula Flórián  
Vb vezetője