



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

**2011-560-5
vasúti baleset**

**Nyíregyháza
2011. november 7.**

IC 622 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 2012. szeptember 11-én megtartott záró megbeszélésen a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a MÁV Zrt. és a MÁV-Trakció Zrt. képviseltette magát, észrevételt nem tettek.

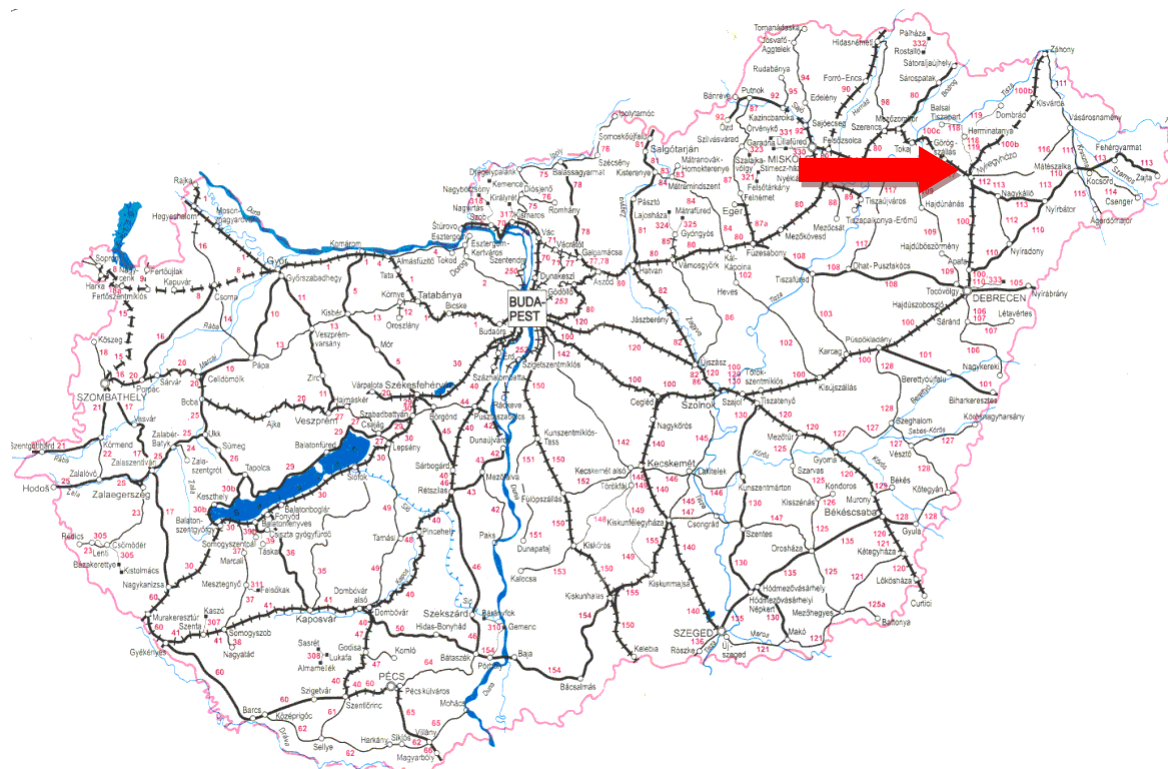
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

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

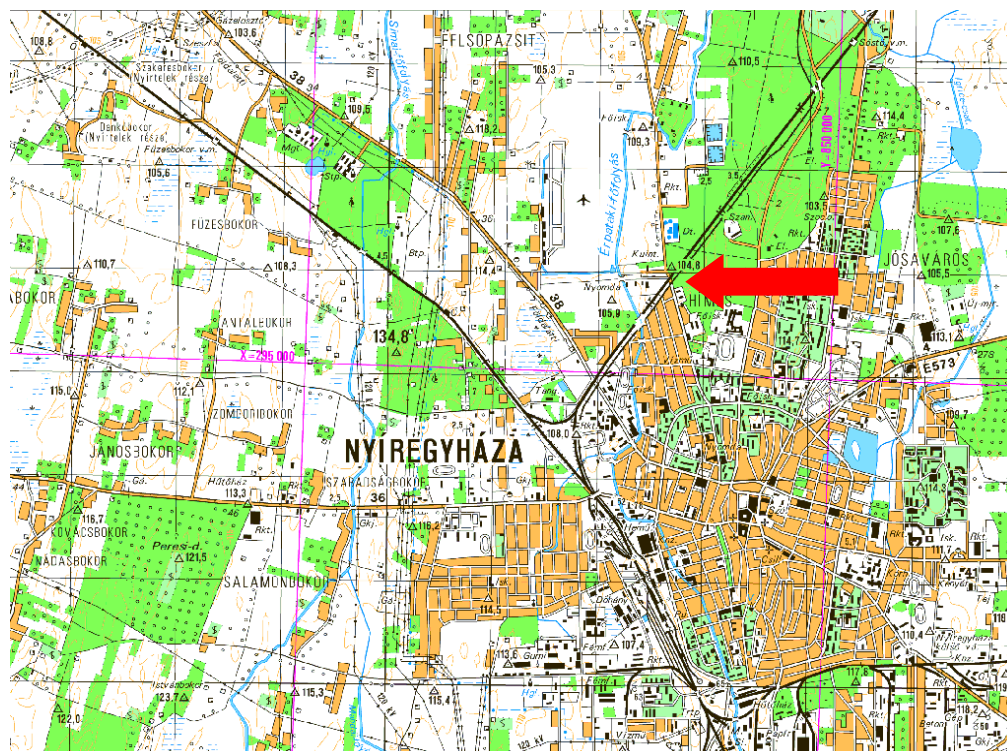
AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset
Az eset jellege	baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2011. november 7. 10 óra 40 perc
Az eset helye	Nyíregyháza, AS35 fénySOROMPÓ
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	távolsági személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	1/0
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	mozdony, vasúti pálya megrongálódott, személygépkocsi javíthatatlan
Érintett vonat száma	IC 622
Üzembentartó	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. november 7-én 10 óra 52 perckor (a bekövetkezés után 12 perccel) jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2011. november 7-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Chikán Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Gula Flórián	balesetvizsgáló
	Szentesi László	baleseti helyszínelő

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb 2011. november 7-én helyszíni szemlét tartott. A vizsgálat során a Vb

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

Az eset rövid áttekintése

2011. november 7-én az IC 622 sz. vonat Nyíregyháza-Sóstóhegy állomások között az AS 35 felsorompóval kiegészített fényesorompóval biztosított útátjáróban összeütközött a lezárt csapórudat megkerülve az útátjáróba hajtó személygépkocsival. Az esemény következtében a személygépkocsi vezetője a helyszínen életét veszítette, más személyi sérülés nem történt. A mozdony egy tengellyel kisiklott.

A Vb megállapította, hogy a fényesorompó üzemszerűen működött, a baleset a gépkocsivezető magatartásával hozható közvetlen összefüggésbe. A csökkentett rálátási háromszög az útátjáróban minden irányban szabad.

A Vb biztonsági ajánlást nem ad ki.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

2011. november 7-én a Budapest-Nyugati pályaudvarról Záhonyba tartó IC 622 sz. vonat Nyíregyháza-Sóstóhegy állomások között az AS 35 jelű félsorompóval kiegészített, fénysorompóval biztosított útátjáróban összeütközött a lezárt csapórudat megkerülve az útátjáróba hajtó személygépkocsival.

Az ütközés után a vonat 525 m úton állt meg.

Az esemény következtében a személygépkocsi vezetője a helyszínen életét veszítette, más személyi sérülés nem történt. A gépkocsiban szállított kutya elpusztult. A mozdony eleje megrongálódott és egy tengellyel kisiklott.

1.2 Személyi sérülés

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

1.3 Vasúti járművek sérülése

A vonatot továbbító V43,2281 psz. mozdony egy tengellyel kisiklott és kis mértékben megrongálódott.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az útátjáró Strail elemei felületi sérülést szenvedtek. A vasúti pályán az útátjárótól a megállás helyéig kb. 2000 db csavar, és ismeretlen számú SKL rugó eltört vagy megrongálódott.

Egy felsővezeték oszlop alapozása szintén megrongálódott.

1.5 Egyéb kár

A személygépkocsi javíthatatlanul tönkrement (3. ábra), üzemanyaga a környezetbe elfolyt.

Az esemény miatt 10 vonat 51 percet késett.



3. ábra: a gépkocsi roncsai

1.6 Az érintett személyek adatai

1.6.1 A vonat mozdonyvezetője

Kora	48 év
Neme	férfi
Mozdonyvezetői vizsgát tett	2005-ben
Orvosi alkalmassági érvényessége	2011. novemberig
Vonalismeret	érvényes
Típusismeret	érvényes

1.6.1 A személygépkocsi vezetője

Kora	68 év
Neme	nő
Vezetői engedély kategóriái	B, E
Orvosi alkalmassági érvényessége	érvényes

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	IC 622
Vonat neve	távolsági személyszállító vonat
Mozdony pályaszáma	V43,2281
Mozdony tulajdonosa	MÁV-Trakció Zrt.
Vonathossz	167 m
Elegytömeg	273 t
Előírt fékszázalék	103%
Tényleges fékszázalék	141%

1.8 Az infrastruktúra leírása

1.8.1 Vasúti pálya

A baleset helyszínén a vasúti pálya egyenes, három párhuzamos vágány fekszik egymás mellett: a Budapest-Záhony vasúti fővonal két vágánya, és tőle jobbra a Nyíregyháza-Balsa keskenynyomközű vasútvonal egy (üzemen kívüli) vágánya. A baleset a középső vágányon, a fővonal jobb vágányán történt.

A vasúti pálya 54 kg/m sínekből áll, tiszta zúzottkő ágyazatban fekvő vasbeton aljakon, SKL leerősítéssel. A pályasebesség 120 km/h, az érintett szakaszon sebességkorlátozás nem volt.

Az útátjárójelzők minden irányból ki vannak tűzve 600 m távolságban (a párhuzamos keskenynyomközű vasúti pályán 300 m távolságban).

1.8.2 Út

Az út vonalvezetése egyenes és vízszintes, az útátjáróban sincs kiemelkedése; burkolata jó állapotú.

A csökkentett rálátási háromszögek minden irányban szabadok. A szükséges közúti jelzőtáblák az út jobb oldalán mindkét irányból hiánytalanul megvannak:

- sorompó nélküli vasúti átjáró veszélyt jelző tábla; fény sorompó;
- 30 km/h sebességkorlátozás,
- vasúti átjáróra figyelmeztető táblák (3-1 sávos),
- vasúti átjáró kezdete (többvágányos).

1.8.3 Biztosítóberendezés

Az útátjáró egyedi kialakítású fény sorompóval rendelkezik, mely Nyíregyháza állomásra van visszajelentve.

A fény sorompó a fővonal két vágányán a térközrendszer menetirányával összefüggésben működik, állomásra visszajelentett sorompóként, a párhuzamos keskenynyomközű pályán pedig mellékvonali, fény sorompót ellenőrző útátjárójelzővel ellenőrzött sorompóként.

A baleseti idején befejezetlen volt a sorompó továbbfejlesztése, a párhuzamos kerékpárút fedezését ellátó fényjelző készülékek és csapórudak még nem működtek; ennek azonban a baleset szempontjából nincs jelentősége.

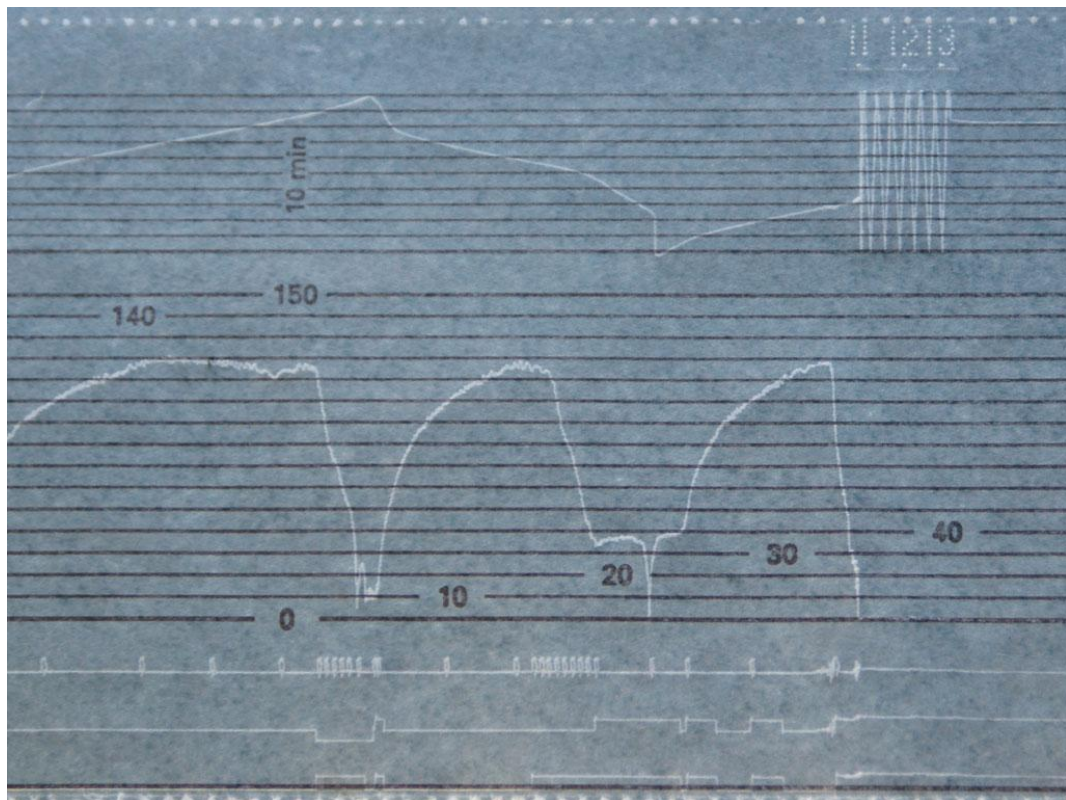
A fényjelző készülékek a közút felé hagyományos izzós kialakítású, a kerékpárút építés alatti fényjelzői LED fényforrással szereltek.

1.9 Állomási adatok

Az állomások kialakítása az eseményben nem játszott szerepet, leírásuk nem szükséges.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A V43,2281 psz. mozdonyon Teloc RT12 adatrögzítő van. A benne volt szalag képét az 4. ábra mutatja.



4. ábra: a V43,2281 psz. mozdony menetíró regisztrátuma

1.11 Kommunikációs eszközök

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

1.12 Meteorológiai adatok

A baleset idején tiszta, napos idő volt, az időjárás az eseményre nem volt hatással.

1.13 A túlélés lehetősége

A balesetben elhunyt személy fejsérülése olyan mértékű volt, hogy életét azonnali orvosi beavatkozással sem lehetett volna megmenteni.

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 KRESz (1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet) 39.§ rögzíti a vasúti átjárón való áthaladás szabályait.

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,

b) a teljes sorompó vagy a félsorompó sorompó rúdja nem teljesen nyitott helyzetben áll vagy mozog,

c) a teljes sorompót kiegészítő fényjelző berendezés, illetőleg a fényisorompó vagy félsorompóval kiegészített fényisorompó villogó piros jelzést ad,

[...]

1.17 Kiegészítő adatok

A mozdonyvezető elmondása szerint a gépkocsi a csapórudat megkerülve lassan, de folyamatosan haladva hajtott az útátjáróba.

A rendőrség által fellelt szemtanúk ezzel egybehangzóan, a fényisorompó piros jelzéséről és a lezárt csapórúd megkerüléséről számoltak be.

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 mozdony menetíró regisztrátuma alapján (lásd 1.10) a vonat Nyíregyházáról indulva 38-39 km/h-ra gyorsult, majd ezzel a sebességgel kihaladt az állomásból. Utána folyamatosan gyorsítva 119 km/h-ra gyorsult, amikor az ütközés bekövetkezett.

A regisztrátumon a fékezési görbe nem értékelhető, mivel annak lefutása a baleset következtében rendellenes.

A vonat a pályára engedélyezett 120 km/h sebességet nem lépte túl.

2.2 A fénySOROMPÓ

Az úttájáróban a fénySOROMPÓ félsOROMPÓVAL van kiegészítve, mely a szemtanúk elmondása szerint üzemszerűen működött, a baleset idején zavar vagy hiba állapota utaló körülményt a Vb nem talált.

2.3 A géPKOCSI haladása

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

A géPKOCSIVEZETŐ kifejezetten látta a sorompó csapórúdjainak lezárt állapotát, mert azt aktív cselekedettel kikerülte, és így került a vasúti pályára. E mozgást igazolja a szemtanúk elmondása; illetve megerősíti, hogy a sorompót a vizsgálók épségben találták az esemény után.

2.4 A láthatósági viszonyok

A géPKOCSIVEZETŐK számára a vasúti pálya megfigyelhetősége – a csökkentett rálátási háromszögnek megfelelő távon – biztosított.

Ez a tény azonban az eseménnyel nincs összefüggésben, mert jól működő fénySOROMPÓ esetén a géPKOCSIVEZETŐKNEK nem a vonatot kell megfigyelniük. A biztonságos átkelés azonban a rálátási háromszöget kihasználva a fénySOROMPÓ esetleges zavara esetén is lehetséges.

3 KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A baleset bekövetkezését a gépkocsivezető magatartására vezeti vissza.
A vonat a számára megengedett sebességgel közlekedett.

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.

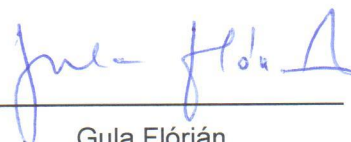
4 BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

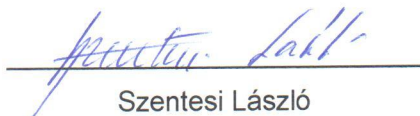
Budapest, 2012. szeptember 11.



Chikán Gábor
Vb vezetője



Gula Flórián
Vb tagja



Szentesi László
Vb tagja