



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

**2012-402-5
Vasúti baleset**

**Baja – Mátéházapuszta
2012. június 21.**

7807 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. (XII.29) 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 infrastruktúrakapacitás 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 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 és az észrevételek megtétele céljából – jogszabályban 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 kiadott zárójelentés-tervezethez az érintettek csak kisebb pontosításra vonatkozó észrevételeket tettek – melyeket a Vb a végleges zárójelentés elkészítésekor figyelembe vett – emiatt záró értekezlet megtartására nem került sor.

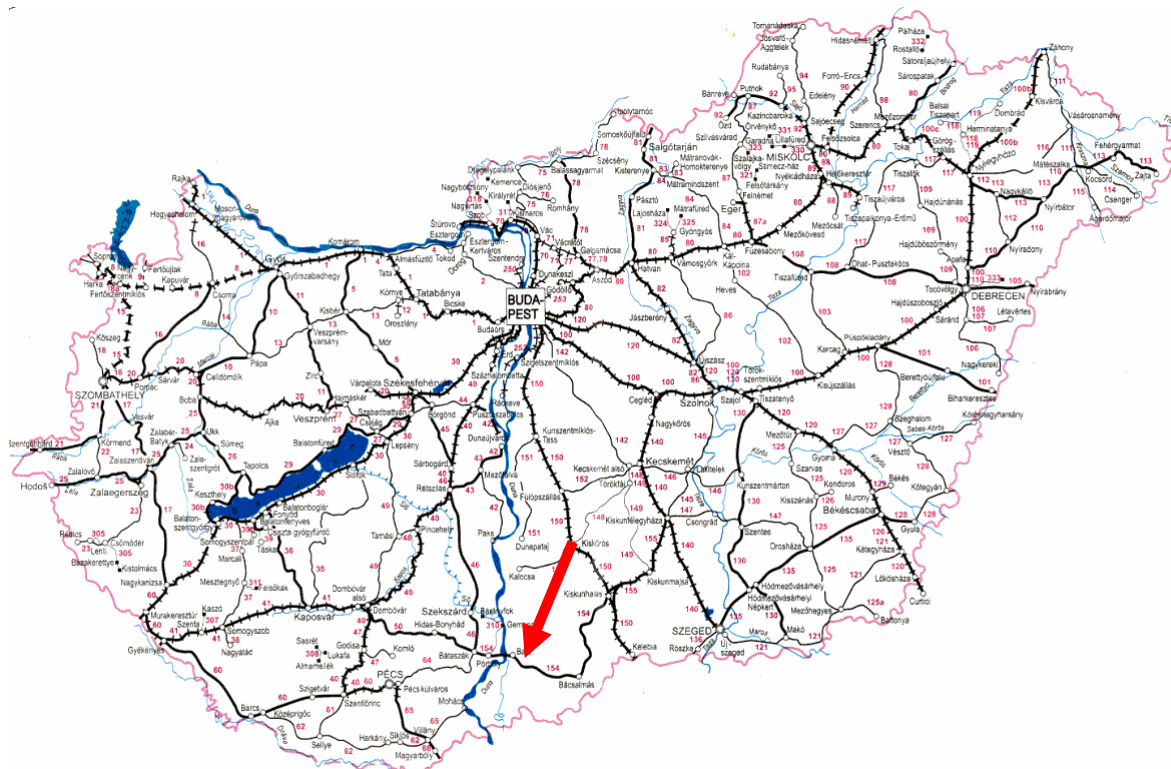
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

BIG	MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság
CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
MÁV-START Zrt.	MÁV-START Vasúti Személyszállító zártkörűen Működő Részvénytársaság
MÁV-TRAKCIÓ Zrt.	MÁV-TRAKCIÓ Vasúti Vontatási Zártkörűen Működő Részvénytársaság
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
psz	pályaszám
Vb	Vizsgálóbizottság
VBO	MÁV Zrt. BIG illetékes Területi Vasútbiztonsági Szervezete

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset (jelentős)
Az eset jellege	baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2012. június 21. 11 óra 41 perc
Az eset helye	Baja és Mátéházaúpuszta állomások között a 732 sz. szelvényben
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	távolsági személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	1/1
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	a motorkocsi szolgáltatképtelenné vált
Érintett vonat száma	7807
Üzembentartó	MÁV-START Zrt.
Nyilvánartó állam	Magyarország

Az eset helye



1. ábra Az esemény helyszíne Magyarország pályahálózatán



2. ábra Az esemény helyszíne

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2012. június 21-én 12 óra 01 perckor (20 perccel az eseményt követően) jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti baleset vizsgálatára az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Rózsa János	balesetvizsgáló
tagjai	Mihály András	balesetvizsgáló

Az eseménylvizsgálat áttekintése

- A Vb 2012. június 21-én helyszíni szemlét tartott, melynek során az útátjáró kialakítását megvizsgálta,
- az eseményben érintett személyeket, tanúkat meghallgatta,
- az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta,
- a menetíró regisztrátumot kiértékelte.

A Vb javaslatára a KBSZ a vizsgálat lezárása előtt biztonsági ajánlást adott ki

Az eset rövid áttekintése

Baja és Mátéházapuszta állomások között a 732 sz. szelvényben lévő nem biztosított útátjáróban a 7807 sz. vonat 6341-002 psz. motorkocsija egy személygépkocsival ütközött. Az ütközés következtében a személygépkocsi vezetője a helyszínen életét veszítette, utasa súlyos sérüléseket szenvedett. A Vb az esemény bekövetkezését a személygépkocsi vezetője részéről felmerült emberi tényezőre vezette vissza. Az esemény vizsgálata során a Vb az útátjáróban a rálátást nem ítélte megfelelőnek, ezért a KBSZ biztonsági ajánlást adott ki a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal részére. A Kormányhivatal határozatban kötelezte a MÁV Zrt-t valamint a környező ingatlanok tulajdonosait az előírt rálátás biztosítására, melyet az érintettek 2012. október 4-ig végrehajtottak.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

A 7807 sz. vonat 11 óra 35 perckor haladt át Mátéházapuszta állomáson. A 732. szelvényben lévő nem biztosított útátjáró felé közeledve, a mozdonyvezető kb. 60-70 m-re az útátjáró előtt egy személygépkocsit látott a menetirány szerinti jobb oldalról behaladni. A jelzőkürttel „Figyelj!” hangjelzést adott, majd gyorsfékezést kezdeményezett, de az ütközést nem tudta elkerülni. A vonat jobb elejével a személygépkocsi bal elejének ütközött. Az ütközés következtében a személygépkocsi hossz tengelyében a vonat jobb oldalának csapódott, majd a pálya jobb oldalára sodródott. Az ütközés következtében a személygépkocsi vezetője életét veszítette, utasa súlyos sérüléseket szenvedett.

1.2 Személyi sérülés

Sérülések	Személyzet	Utasok	Útátjáró használók	Egyéb
Halálos	-	-	1	-
Súlyos	-	-	1	-
Könnyű	-	-	-	-
Nem sérült	2	kb. 80	-	-

1.3 Vasúti járművek sérülése

A 6342-002 psz. motorkocsi kis mértékben rongálódott, szolgálatképtelenné vált.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A személygépkocsi érkezési irányából felállított „vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla kidőlt, összetört.

1.5 Egyéb kár

A személygépkocsi totálkárosra tört.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 7807 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	38 év
Neme	férfi
Szakképesítése	Országos Közforgalmú Vasúti Járművezető
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető (MÁV-TRAKCIÓ Zrt.)
Orvosi alkalmassági érvényessége	2013. július
Legutóbbi szolgálatba lépés ideje	2012. június 21. 3 óra 53 perc
Vonalismeret	érvényes
Típusismeret	érvényes

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	7807
Vonat neve	távolsági személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Motorkocsi pályaszáma	95 55 6341 002-1
Motorkocsi tulajdonosa	MÁV-START Zrt.
Vonathossz	46 m
Elegytömeg	92 t
Előírt fékszázalék	67%
Tényleges fékszázalék	86% (megfelelő)

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

Az esemény helyének környezetében a vasúti pálya vonalvezetése egyenes. A pálya 54 kg/fm sínekből készült, az engedélyezett sebesség 100 km/h.

Az útátjáró burkolata aszfalt, a rávezető út földút, az engedélyezett sebesség 30 km/h. Az útátjáró előtt a vasúti pályán mindkét oldalon 600 m-re útátjáró jelző, a közút felől „vasúti átjáró kezdete” jelzőtáblák megtalálhatóak, azonban a balesetben nem érintett irányban lévő tábla kifakult.

A helyszíni szemle során a Vb két irányból, (köztük a baleset bekövetkezésében érintettben) a csökkentett rálátási háromszögben a rálátás gátló bozótot talált. Emiatt a személygépkocsi érkezési iránya felől a belátható távolság a vasúti pályára az átjáró kezdete elől mérve kb. 100 m volt.

1.9 Állomási adatok

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A 6341-002-1 psz. motorkocsin Deuta KWR6 típusú elektronikus sebességmérő és regisztráló berendezés üzemel, amely a baleset időpontjában megfelelően működött. A berendezés elvárt mérési pontossága $\pm 1\%$. A mentíró regisztrátum kiértékelése során a Vb az ütközés előtt 102 km/h (kb. 29 m/s) sebességet állapított meg.

1.11 Kommunikációs eszközök

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

1.12 Meteorológiai adatok

Az esemény időpontjában napos, száraz volt az időjárás, 35 °C hőmérséklet mellett.

1.13 A túlélés lehetősége

A személygépkocsi bal eleje a motorkocsi jobb elejének ütközött. Az ütközés következtében a személygépkocsi motorblokkja az utastérbe fúródott. A vezető számára a túlélési tér összenyomódott, ezért a baleset túlélésére nem volt

lehetősége. A mögötte ülő utasa az ütközés következtében súlyos sérüléseket szenvedett.



3. ábra A személygépkocsi rongálódása

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 szükségszerű.

1.16 Szabályok és szabályzatok

A vasúti átjárón történő közlekedés szabályait az 1/1975. (II.5) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 39. § tartalmazza:

„(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.”

Az útátjáró kialakítására vonatkozó szabályokat az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984.(XII.21.) KM rendelet mellékletének 26.3 pontja tartalmazza:

„26.3 A vasúti átjárót abban az esetben kell biztosítani, ha a vasúti átjáróban

g) a rálátás a rálátási háromszögben nem szabad és a szabaddá tétel költsége jelentősen meghaladná a biztosítás költségét. A vasúti átjárón átvezető olyan földút esetében, ahol a csökkentett rálátási háromszögben a rálátás szabad, a biztosítás mellőzhető.”

1.17 Kiegészítő adatok

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására és a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

1.18 Korábbi hasonló esemény

A KBSZ korábban több hasonló átjáróban bekövetkezett baleset vizsgált. Több vizsgálat során felmerült, hogy a rálátási háromszögek tisztán tartására a vasúti társaság nem rendelkezik elegendő munkavégzési kapacitással, és az arra

kiválasztott egyetlen külső vállalkozás nem képes azt a szükséges időben elvégezni, a szerződésben foglalt határidők sem ösztönzik erre.

2. ELEMZÉS

2.1 A vonat haladása

A mentíró regisztrátum szerint az ütközést megelőzően a vonat kb. 100 – 102 km/h sebességgel haladt. Az útátjáróhoz közeledve, attól kb. 60-70 m-re a mozdonyvezető észlelte, hogy neki jobbról egy személygépkocsi hajt az átjáróba. „Figyeli!” jelzést adott, gyorsfékezést kezdeményezett, de az ütközést már nem tudta elkerülni. A Vb véleménye szerint, bár a vonat az előírt 100 km/h sebességnél minimális mértékben gyorsabban közlekedett, a baleset bekövetkezésében ez nem játszott szerepet.

2.2 A személygépkocsi haladása

A személygépkocsi vezetője az útátjáróba haladás előtt nem győződött meg a biztonságos áthaladás feltételeiről, melyben részben akadályozta a szabad rálátást gátló növényzet. Az útátjáróba a gépkocsival behaladt, annak ellenére, hogy az útátjáró felé vonat közeledett.

A személygépkocsi érkezési irányából a vasúti pályát csak mintegy 100 m hosszban lehetett belátni. Ezt a távolságot a vonat kb. 3,5 másodperc alatt teszi meg, ez az idő azonban nem elegendő arra, hogy az útátjáróba megállás után behaladó jármű az átjárót biztonságosan elhagyhassa. Megállás elmulasztása esetén a belátható pályarész még rövidebb, tekintettel arra, hogy a láthatóságnak már az átjáró előtt nagyobb távolságra meg kellene valósulnia.



4. ábra: A rálátást akadályozó növényzet a személygépkocsi érkezési irányából fényképezve

2.3 Az útátjáró kialakítása

Az útátjáró geometriai kialakítása megfelelt a jogszabályokban előírtaknak, azonban a személygépkocsi érkezési irányából a vasúti pályát a környező növényzet következtében csak mintegy 100 m hosszban lehetett belátni. Ezt a távolságot a vonat kb. 3,5 másodperc alatt teszi meg, ez az idő azonban nem elegendő arra, hogy egy az útátjáróba részben behaladt jármű az átjárót biztonságosan elhagyhassa. Így az útátjáró nem felelt meg a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékletének 26.3 g) pontjában foglaltaknak, mely alapján a tisztán tartandó terület hossza 500 m.

A rálátást gátló növényzet egy része a MÁV Zrt területén, egy másik része idegen területen fekszik. A MÁV Zrt. vonalbejárója május 4-én tartott bejárása során észlelte, hogy az útátjáró környezetében rálátást gátló növényzet van, és ezt előjegyezte az előírt vonalgondozói kiskönyvben. Ezt követően a MÁV Zrt. megkereste az érintett területek tulajdonosait és felhívta figyelmüket az útátjáróval kapcsolatos jogszabályi kötelezettségükre. Erre a megkeresésre a Vb információi szerint válasz nem érkezett, intézkedés nem történt, ezért a baleset bekövetkezéséig az útátjáró környezetében rálátást javító munkavégzés, növénymentesítés egyik érintett tulajdonos területén sem végeztek.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A személygépkocsi érkezési irányából az előírt csökkentett rálátási háromszög nem volt szabad, azt növényzet takarta.

A személygépkocsi vezetője az útátjáróba a gépkocsival behaladt annak ellenére, hogy a vasúti pályát kellő távolságban áttekinteni nem tudta, így a közeledő vasúti járműről nem tudott meggyőződni.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb ilyen megállapítást nem tesz

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatonövelő tényezők

A Vb ilyen megállapítást nem tesz

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

4.1 A vizsgálat során kiadott biztonsági ajánlás

A helyszíni szemlét követően 2012. június 25-én a KBSZ az alábbi Biztonsági Ajánlást adta ki:

„BA2012-360-5-01A: A vizsgálat során megállapítást nyert, hogy Baja és Mátéházapuszta állomások között a 731+58 sz. szelvényben lévő útátjárónál az előírt rálátás a vasúti pálya mellett húzódó növényzet miatt nem szabad, a csökkentett rálátási háromszögek nem biztosítottak, az útátjáró nem felel meg a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékletének 26.3 g) pontjában foglaltaknak. Továbbá az átjáró déli oldalán lévő „vasúti átjáró kezdete” tábla színei kifakultak.

A KBSZ javasolja a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének, hogy vizsgálja meg az átjáró kialakítását, és szükség esetén kötelezze az érintetteket a jogszabályban meghatározott állapot biztosítására.

Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén a Vb véleménye szerint a hasonló okból bekövetkező balesetek kialakulásának kockázata jelentős mértékben csökkenthető.”

4.2 Megtett intézkedések

A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal és a MÁV Zrt. képviselői 2012. július 16-án az úttájáróban közös szemlét tartottak, melyet követően a MÁV Zrt. vállalta a területén lévő, rálátást gátló növényzet kivágását, valamint a kifakult „*vasúti átkelő kezdete*” tábla cseréjét. A Kormányhivatal ezzel párhuzamosan megkereste az érintett ingatlanok tulajdonosait, és felszólította a rálátást gátló növényzet eltávolítására.

A Kormányhivatal képviselői által 2012. október 4-én tartott ellenőrzés során megállapították, hogy a növényzet kivágása megtörtént, a rálátás valamennyi csökkentett rálátási háromszögben szabad, továbbá a kifakult „*vasúti átkelő kezdete*” jelzőtábla cseréje is megtörtént.



5. ábra: A kitisztított rálátási háromszög

Budapest, 2014. június 12.

Rózsa János
Vb vezetője

Mihály András
Vb tagja