



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

**2014-864-5
VASÚTI BALESET**

**Karcag és Kunmadaras állomások között
2014. szeptember 3.**

36913 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: Kbv.),
- a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának, valamint az üzembentartói vizsgálat részletes szabályairól szóló 24/2012. (V.8.) NFM 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 24/2012. (V.8) NFM 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 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 2015. március 3-án megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviseltették magukat:

- Nemzeti Közlekedési Hatóság
- MÁV Zrt.
- MÁV-START Zrt.

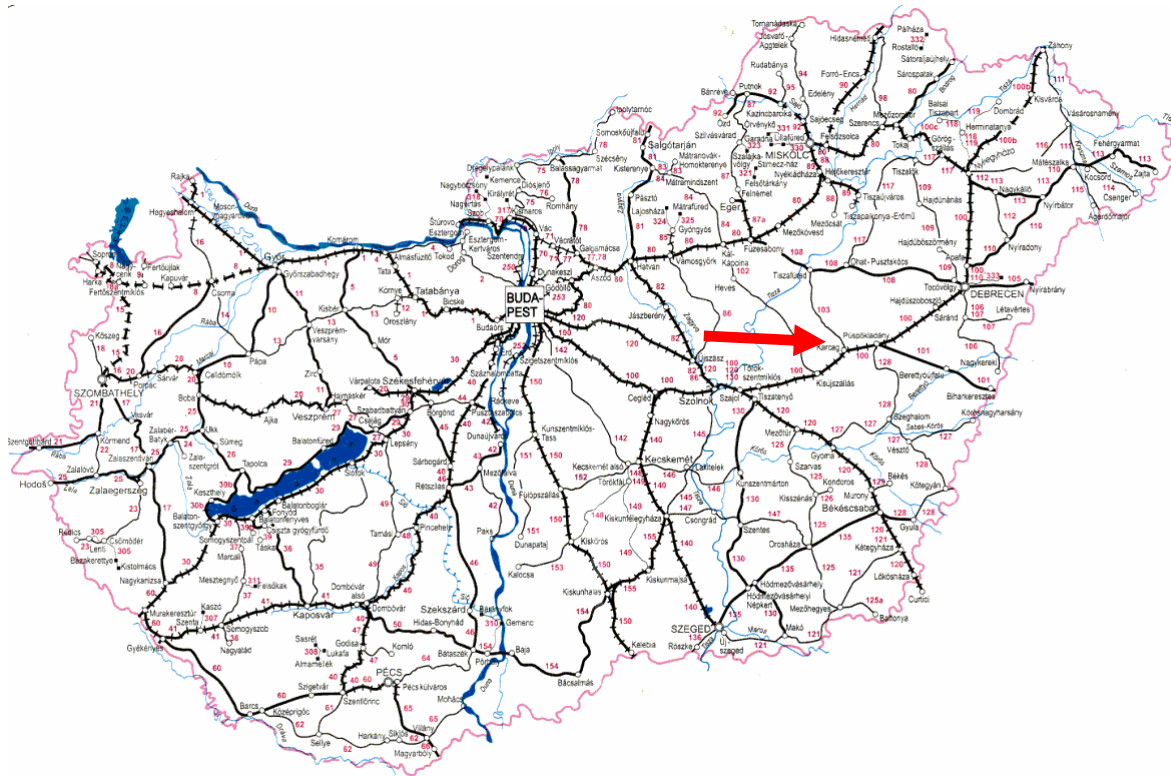
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

BIG	MÁV Zrt. Biztonsági Főigazgatóság
CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
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
Vb	Vizsgálóbizottság
VBO	MÁV Zrt. BIG illetékes Területi Vasútbiztonsági Szervezete

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset
Az eset jellege	baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2014. szeptember 3. 17 óra 13 perc
Az eset helye	Karcag és Kunmadaras állomások között
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	regionális személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	0/0
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	A vonat motorkocsija jelentős mértékben rongálódott
Érintett vonat száma	103
Üzembentartó	MÁV-START Zrt.
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye



1. ábra: az esemény helyszíne Magyarország pályahálózatán



2. ábra: Az esemény helyszíne (forrás: Google Earth)

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2014. szeptember 3-án 17 óra 51 perckor jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

Vizsgálóbizottság

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

vezetője	Rózsa János	balesetvizsgáló
tagjai	Kovács András	baleseti helyszínelő

Az eseményszorgatát áttekintése

A Vb 2014. szeptember 3-án helyszíni szemlét tartott, melynek során:

- az eseményben érintett közúti járművezetőt meghallgatta,
- az útátjáró kialakítását, műszaki állapotát, és a rálátási viszonyokat megvizsgálta és dokumentálta,
- az érintett járműveket megvizsgálta,
- a menetíró regisztrátumot kiértékelte.

Az eset rövid áttekintése

Karcag és Kunmadaras állomások között a 35 sz. szelvényben lévő nem biztosított útátjáróban a Karcag felé tartó 36913 sz. vonat motorkocsija egy mezőgazdasági vontató pótkocsijának ütközött. Az ütközés következtében a motorkocsi kisiklott, vezetőállása megrongálódott, a mozdonyvezető könnyű sérüléseket szenvedett. A közúti járművek egyike sem rongálódott. A Vb az esemény bekövetkezését a közúti járművezető részéről felmerült emberi tényezőre vezette vissza. Az útátjáró kialakítása megfelel a vonatkozó szabályoknak, azonban a közúti jármű érkezési irányából az útátjáróra figyelmeztető táblák, valamint a „vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla nem felelnek meg a vonatkozó előírásoknak.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

A 36913 sz. vonat Karcag vásártér megállóhelyről indult. A mozdonyvezető a vonatot folyamatosan gyorsította kb. 37 km/h sebességre, majd az útátjáró felé közeledve észlelte, hogy egy mezőgazdasági vontató két pótkocsival halad az útátjáró felé. „Figyelj!” hangjelzést adott, de a jármű az átjáró felé továbbhaladt, majd abba behajtott. A mozdonyvezető a veszélyhelyzetet észlelve gyorsfékezést kezdeményezett, üléséből felállt és az utastér felé menekült, de az ütközést elkerülni nem tudta, a vonat az első pótkocsinak ütközött és első tengelyével kisiklott.



3. ábra: Az összeütközött járművek

1.2 Személyi sérülés

Sérülések	Személyzet	Utások	Útátjáró használók	Egyéb
Halálos	-	-	-	-
Súlyos	-	-	-	-
Könnyű	1	-	-	-
Nem sérült	1	3	1	-

1.3 Vasúti járművek sérülése

A vonat motorkocsija jelentősen rongálódott, szolgálatképtelenné vált.



4. ábra: A megrongálódott motorkocsi

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az érintett infrastruktúrában az eset kapcsán anyagi kár nem keletkezett.

1.5 Egyéb kár

A mezőgazdasági vontató rakománya (kukorica) kiszóródott.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 36913 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	35 év
Neme	férfi
Szakképesítése	országos közforgalmú vasúti járművezető
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	érvényes
Legutolsó szolgálatba lépés ideje	2014. szeptember 3. 13:50

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	36913
Vonat neve	személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Üzemeltető	MÁV-START Zrt.
Mozdony pályaszáma	117 388-9
Mozdony tulajdonosa	MÁV-START Zrt.
Vonathossz	14 m
Elegytömeg	23 t
Előírt fékszázalék	25%
Tényleges fékszázalék	86%

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

A vasúti pálya vonalvezetése egyenes. A vágányzat 48 kg/fm rendszerű sínekből áll faaljakon. A pályasebesség 60 km/h.

A vasúti átjáró burkolata aszfalt, állapota ép. a keresztezés szöge 90°, az átjáró és a csatlakozó kétszer egy sávós közút szélessége egyaránt 9 m. Az előírt rálátás valamennyi irányból biztosított. A mezőgazdasági szerelvény érkezési iránya felől, az út bal oldalán lévő „vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla kopott, a két sávós vasúti átjáróra figyelmeztető tábla hiányzik, az egy sávós pedig szintén felismerhetetlenségig kopottak.

1.9 Állomási adatok

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A 117-388 psz. motorkocsin Teloc RT rendszerű elektromechanikus sebességmérő és regisztráló berendezés üzemel, amely a baleset idején megfelelően működött. A sebességmérő óra méréshatára 120 km/h, a belefűzött szalagé 100 km/h. Az aktuális sebesség megállapításakor a Vb ennek megfelelő korrekcióval számolt.

1.11 Kommunikációs eszközök

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

1.12 Meteorológiai adatok

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.13 A túlélés lehetősége

A balesetben életveszélyes sérülés nem alakult ki, de az esemény jellegénél fogva életveszélyes helyzetben volt a munkagép, valamint a motorkocsi vezetője.

A baleset bekövetkezését követően a vonat vezető jegyvizsgálója mobiltelefonján haladéktalanul értesítette az Országos Mentőszolgálatot. A kiérkező mentők a mozdonyvezetőt könnyű sérülései ellátása érdekében a karcagi kórházba szállították.

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

1.16.1 Áthaladás vasúti átjárón

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

39. § (1) *A vasúti átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad. [...]*

(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.*

1.17 Kiegészítő adatok

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

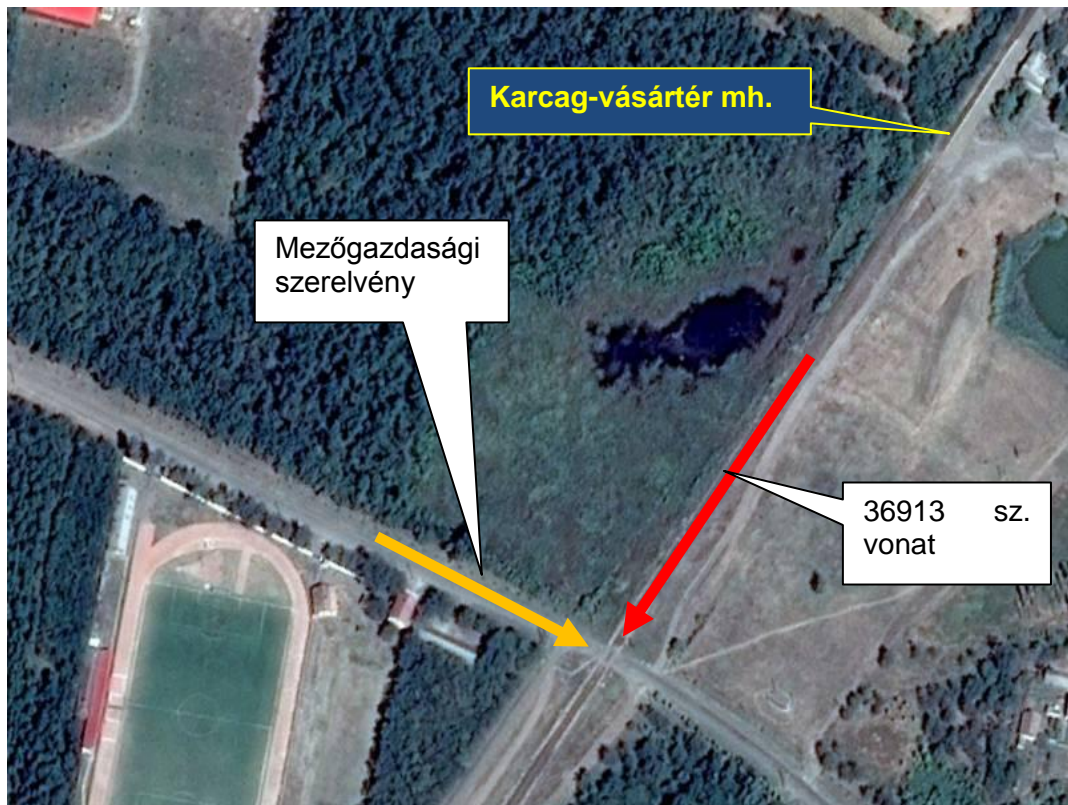
1.18 Korábbi hasonló esemény

A KBSZ 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 mezőgazdasági vonatató haladása

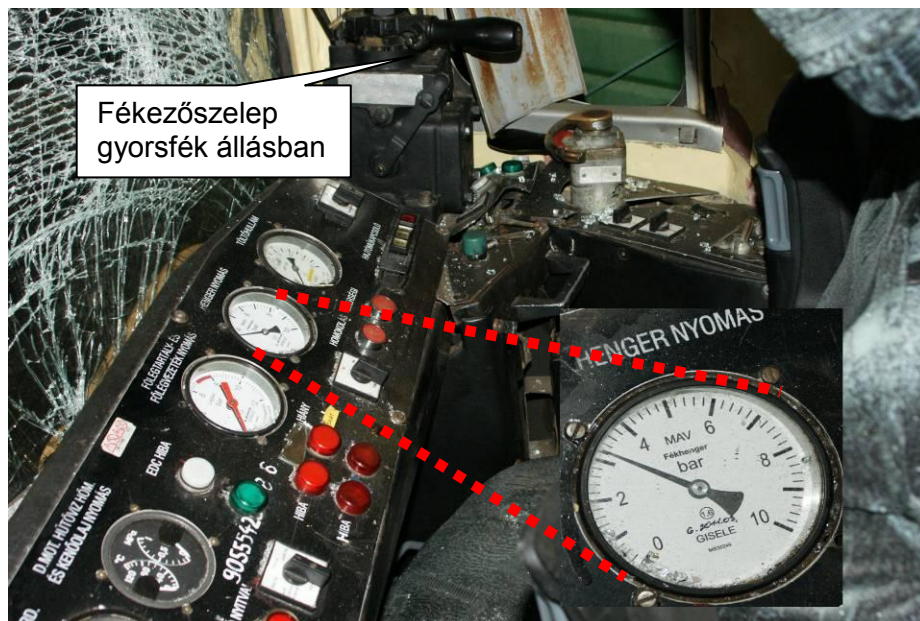
A mezőgazdasági vonatató vezetője az őszi betakarítási munkák következtében naponta több alkalommal haladt keresztül ezen az átjárón. A balesetet megelőzően az átjáró felé kukoricával rakottan haladva későn figyelte meg a neki balról érkező vonatot. Fékezni kezdett, azonban a késői fékezés és a nagy tömeg hatására a rendelkezésére álló távolság már nem volt elég a járműszerelvény átjáró előtt történő megállításához. Ezt észelve a járművezető gyorsítani kezdett, a járműszerelvény átjárón történő teljes áthaladását megkísérelve. A mezőgazdasági vonatató az átjárón átért, azonban a vonat az első pótkocsinak ütközött. A közúti járművezető elmondása szerint figyelmének csökkenéséhez hozzájárulhatott az őszi fészített idénymunka következtében előálló fáradtsága is: a baleset napján már 10. órája, a baleset előtti napon 14 órát, az azt megelőző napon 12 órát dolgozott folyamatosan.



5. ábra: A közúti és vasúti járművek haladása (forrás: Google Earth)

2.2 A vonat haladása

A mozdonyvezető Karcag vásártér megállóhelyről elindítva a vonatot, az engedélyezett 60 km/h sebességre készült gyorsítani, amikor az átjáró előtt mintegy 200 m-re észlelte, hogy a menetirány szerinti jobb oldalon egy mezőgazdasági szerelvény közelít az átjáró felé. Haladéktalanul „Figyelj!” hangjelzést adott, és amikor látta, hogy nem fog megállni, gyorsfékezett. Kb. 37 km/h sebességről a vonat lassulni kezdett. A kis távolság következtében az ütközés már nem volt elkerülhető, ezért a maximális fékhatás ellenére a vonat kb. 27 km/h sebességgel a mezőgazdasági vonatató első pótkocsijának ütközött.



6. ábra: A fékezőszelep és a fékhenger nyomásmérő műszer

A mozdonyvezető a gyorsfékezést követően a vezetőülésből felállt és megkísérelte elhagyni a vezetőállást, azonban a rendelkezésre álló idő ehhez kevésnek bizonyult, az ütközéskor még a vezetőállás nyitott ajtajánál tartózkodott. Az ütközés és a motorkocsi kisiklása következtében egyensúlyát elveszítve elesett, mely során könnyű sérüléseket szenvedett.

2.3 Az útátjáró kialakítása

A helyszíni szemle során a Vb megvizsgálta az útátjáró kialakítását és az előírt rálátási távolságok meglétét, melyeket megfelelőnek talált. Ugyanakkor a mezőgazdasági szerelvény érkezési iránya felől, az út bal oldalán lévő „vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla kopott, a két sávvasúti átjáróra figyelmeztető tábla hiányzik, az egy sávvasúti pedig szintén felismerhetetlenségig kopott állapotban találta. A Vb véleménye szerint azonban ezek a hiányosságok a közúti járművezető helyismerete következtében nem hozhatóak összefüggésbe a jelen balesettel.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A mezőgazdasági vonatató vezetője nem a kellő helyen és időben győződött meg a vasúti átjárón történő áthaladás veszélytelenségéről, ezért a közeledő vonatot későn vette észre.

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 mezőgazdasági vonatató érkezési irányából az elhelyezett táblák állapota kopott, a két sávós figyelmeztető tábla hiányzik.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

4.1 Szakmai vizsgálat során hozott biztonsági ajánlás

A KBSZ a vizsgálat során nem adott ki biztonsági ajánlást

4.2 Szakmai vizsgálat lezárásaként hozott biztonsági ajánlás

A KBSZ Vizsgálóbizottsága nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná, ugyanakkor felhívta Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének figyelmét a táblázással kapcsolatos intézkedések megtételére.

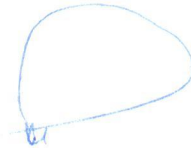
4.3 Megtett intézkedések

A Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége határozatban utasította a közút kezelőjét a hiányzó tábla pótlására valamint a kopott táblák cseréjére, melynek a közútkezelő 2015 januárjában eleget tett.

Budapest, 2015. március 10.



Rózsa János
Vb vezetője



Kovács András
Vb tagja