



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2017-0176-5

Vasúti baleset / Baleset vasúti átjáróban

Kiskunfélegyháza - Lakitelek

2017. február 5.

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 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, valamint 2016. szeptember 1-étől a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII. 29.) 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 tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főosztályvezetője értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

A zárójelentéshez az érintettek észrevételt nem tettek.

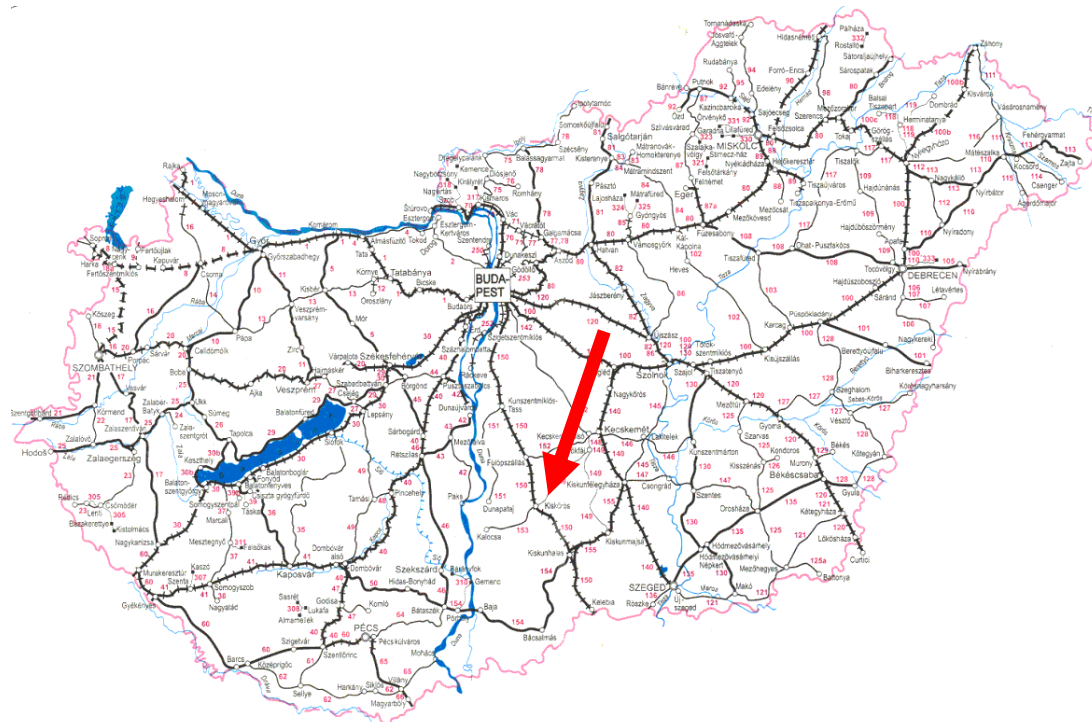
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
MÁV	Magyar Államvasutak Zrt.
psz.	pályaszám
Vb	Vizsgálóbizottság

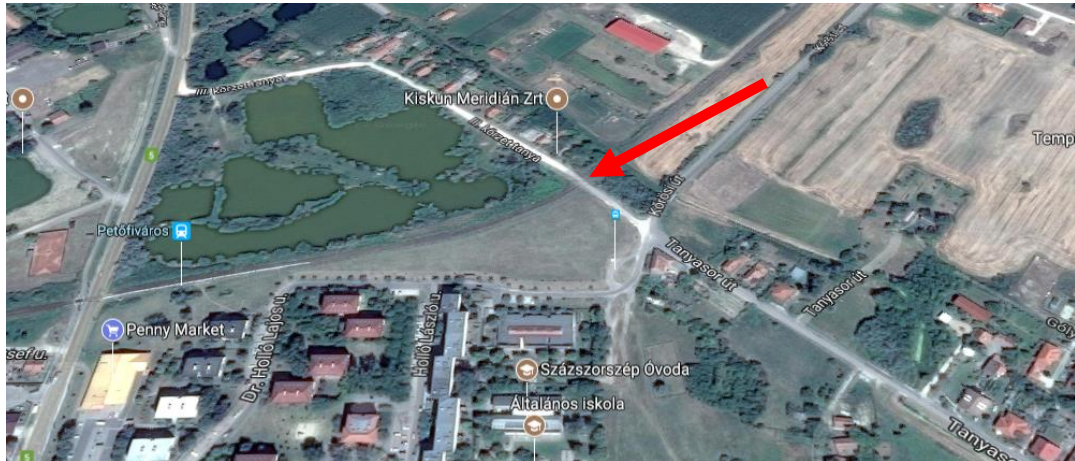
AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eseményszám:	2017-0176-5
Az eset kategóriája	Vasúti baleset
Az eset jellege	Baleset vasúti átjáróban
Az eset időpontja	2017. február 5. 16:50
Az eset helye	Kiskunfélegyháza - Lakitelek
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	regionális személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak / súlyosan sérültek száma	1 / 1
Pályahálózat működtető	MÁV Magyar Államvasutak Zrt.
Üzemeltető	MÁV-Start Zrt.
Rongálódás mértéke	A vonat motorkocsija rongálódott
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye



1. ábra: az esemény helye Magyarországon vasúthálózatán



2. ábra: az esemény közelebbi helye

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2017. február 5-én, 17:07-kor (a bekövetkezés után 17 perccel) jelentette a MÁV Zrt. Rendkívüli Helyzetek Irányítója.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ vezetője a vasúti közlekedési esemény vizsgálatára az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Rózsa János	balesetvizsgáló
tagja	Nyári Zoltán	balesetvizsgáló

Rózsa János kormánytisztviselői jogviszonya a vizsgálat ideje alatt megszűnt, helyére a KBSZ vezetője Kovács Józsefet jelölte ki.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A vizsgálat során a Vb

- 2017. február 5-én helyszíni szemlét tartott; melynek során:
 - meghallgatta az eseményben érintett mozdonyvezetőt,
 - megvizsgálta az útátjáró kialakítását,
 - az eseményben érintett járművekről és a baleset helyszínéről fényképfelvételeket készített,
- az érintett motorkocsi menetíró regisztrátumát bekérte és kiértékelte,
- a területileg illetékes rendőrkapitányságtól információkat kért és kapott.

Az eset rövid áttekintése

A Kiskunfélegyházáról Lakitelekre tartó személyvonat Kiskunfélegyháza belterületén egy nem biztosított vasúti átjáróban egy személygépkocsival ütközött. Az ütközés következtében a személygépkocsi kigyulladt, a jobb első ülésében ülő utas a helyszínen életét veszítette, a gépjármű vezetője súlyos sérüléseket szenvedett, a vonaton nem sérült meg senki, a vonat motorkocsija megrongálódott, szolgálatképtelenné vált. Az esemény bekövetkezését a Vb a személygépkocsi vezetője részéről felmerült emberi tényezőre vezette vissza: A gépkocsi vezetője érvényes jogosítvány nélkül vezette gépjárművét. Az útátjáróhoz közeledve nem győződött meg az áthaladás veszélytelenségéről, és nagy sebességgel behajtott az útátjáróba annak ellenére, hogy az útátjáró felé vonat közeledett. Az eseménnyel kapcsolatban a Vb nem fogalmaz meg biztonsági ajánlást.

1. TÉNYEK

1.1 Az esemény lefolyása

A 37226 sz. vonat mozdonyvezetője 16 óra 49 perckor, 6 perc késéssel indította el vonatát Petőfiváros megállóhelyről. Gyorsítás közben, a 614 sz. szelvényben lévő, nem biztosított átjáróhoz közeledve, attól mintegy 50 méter távolságra észlelte, hogy az útátjáró felé bal oldalról nagy sebességgel egy személygépkocsi közeledik. „Figyelj!” hangjelzést adott, gyorsfékezést kezdeményezett, de az ütközést már nem tudta elkerülni. A motorkocsi kb. 38 km/h sebességgel a személygépkocsi oldalának ütközött, azt maga elől jobbra a vasúti töltésről lelökte. Az ütközés következtében a személygépkocsi motortere kigyulladt, a motorkocsi mintegy 150 méter megtételét követően megállt. A keletkezett tűz továbbterjedését a vonatszemélyzet a vonaton található porraloltó készülékek felhasználásával megakadályozta. A személygépkocsi utasa életét veszítette, vezetője súlyos sérüléseket szenvedett.



3. ábra: A megrongálódott személygépkocsi

1.2 Személyi sérülés

Sérülés	Személyzet	Utás	Útátjáró használó	Idegen	Egyéb
Halálos	-	-	1	-	-
Súlyos	-	-	1	-	-
Könnyű	-	-	-	-	-
Nem sérült	2	kb 10	-	-	-

1.3 Vasúti járművek sérülése

A vonat motorkocsija kis mértékben megrongálódott, szolgálatképtelenné vált.



4. ábra: A megrongálódott motorkocsi

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az infrastruktúrában nem keletkezett kár.

1.5 Egyéb kár

Az esemény következtében egy vonat részlegesen elmaradt, 2 vonat pedig 127 percet késett.

1.6 Az érintett személyek adatai

1.6.1 A mozdonyvezető

Vonatszám:	37226
Kora:	54 év
Neme:	férfi
Mozdonyvezetői vizsgát tett:	1985-ben
Alapvizsga:	érvényes
Vonalismeret:	érvényes
Típusismeret:	érvényes
Orvosi alkalmasság:	érvényes
Szolgálat megkezdése:	aznap 12 óra 09 perc
Előző szolgálat vége:	előző nap 19 óra 44 perc

1.6.2 A vezető jegyvizsgáló

Vonatszám:	37226
Kora:	48 év
Neme:	férfi
Vezető jegyvizsgálói vizsgát tett:	1998-ban
Alapvizsga:	érvényes
Orvosi alkalmasság:	érvényes

Szolgálat megkezdése:	aznap 8óra 00 perc
Előző szolgálat vége:	előző nap 23 óra 00 perc

1.6.3 A gépkocsi vezetője

Kora:	17 év
Neme:	férfi
Vezetői engedély kategóriák:	nem volt
Vezetői engedélyt szerzett:	nem volt

A rendőrségtől beszerzett adatok alapján a gépkocsivezető alkoholt nem fogyasztott, vezetés közben nem telefonált.

1.7 A vonatok jellemzői

Vonatszám:	37226
Mozgástípus:	regionális személyszállító vonat
Mozdony:	95 55 0117 200-6
Útvonal:	Kiskunfélegyháza - Szentés
Kocsik:	1 db
Hossz:	14 m
Elegytömeg:	23 t
Tényleges fékhatás:	86%
Előírt fékhatás:	53%

1.8 Az infrastruktúra leírása

A vasúti pálya balos ívben fut. A vágányzat 48 kg/fm rendszerű sínekből áll, vegyesen fa és betonaljakon. A pályasebesség 60 km/h.

A vasúti átjáró burkolata aszfalt, állapota avult. A keresztezés szöge 90°, az átjáró és a csatlakozó, egy sávós földút szélessége egyaránt 9 m. Az előírt rálátás valamennyi irányból biztosított. Az előírt vasúti átjáró kezdete jelzőtáblák jól láthatók.

1.9 Állomási adatok

Az állomás elhelyezkedésének, elrendezésének, funkciójának az eseményben nem volt jelentősége.

1.10 A 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 és a belefűzött szalag méréshatára egyaránt 120 km/h.

1.11 Kommunikációs eszközök

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással.

1.12 Meteorológiai adatok

Az esemény idején szürkületi fényviszonyok, száraz, enyhe, téli idő volt, a távolbalátás nem volt korlátozott.

1.13 A túlélés lehetősége

Az ütközés olyan erővel következett be, hogy a személygépkocsi utasának nem volt lehetősége a baleset túlélésére.

1.14 Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákra nem került sor.

1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

A munkaszervezés az eseményre nem volt hatással.

1.16 Szabályok és szabályzatok

1.16.1 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

Egyéb adatok ismertetését a Vb nem tartja szükségesnek.

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 Az esemény tényleges lefolyása

Az 1. fejezetben rögzített tényadatokból, azok összefüggéseit, számításokat felhasználva az esemény tényleges lefolyása a következők szerint állítható össze:

2.1.1 A Vonat haladása

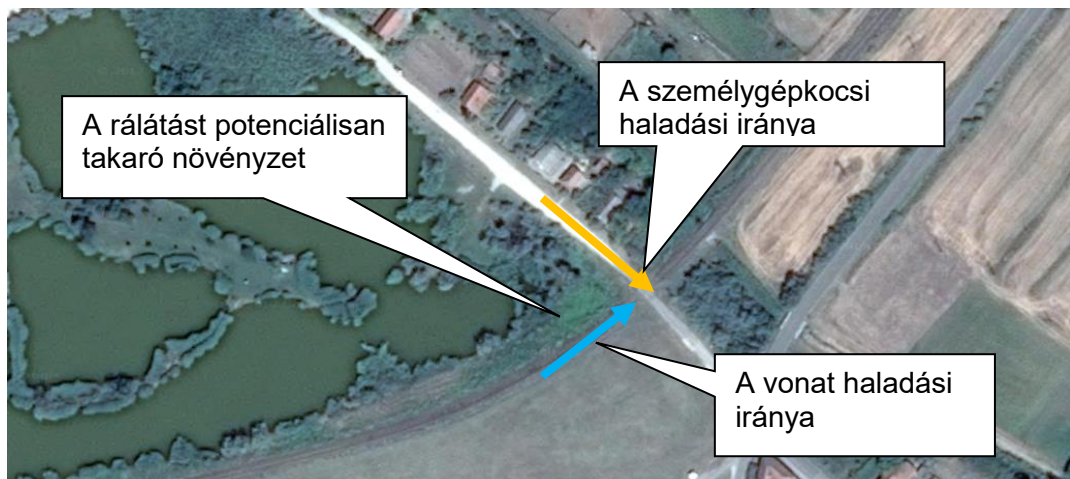
A mozdonyvezető Petőfiváros megállóhelyről elindítva a vonatot, az engedélyezett 60 km/h sebességre készült gyorsítani, amikor az átjáró előtt mintegy 50 m-re észlelte, hogy a menetirány szerinti bal oldalon egy személygépkocsi közelít az átjáró felé és vélhetően nem fog megállni. Haladéktalanul „Figyelj!” hangjelzést adott, és gyorsfékezett. Kb. 44-46 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. 36-38 km/h sebességgel a személygépkocsinak ütközött.

2.1.2 A személygépkocsi haladása

A személygépkocsi fiatalkorú vezetője utasával az átjáróhoz közeli ún. III. körzeti Tanyáról indult gépkocsijával, a város felé. Az átjáróhoz közeledve a gépjármű sebességét nem csökkentette. A mozdonyvezető elmondása szerint az ütközés előtti utolsó pillanatban nézett jobbra, a mozdonyvezető irányába. Viselkedésében komoly szerepet játszhatott, hogy nem rendelkezett jogosítvánnyal, így a vasúti átjárók megközelítésével és az azokon történő áthaladás sajátosságaival és azok szabályaival nem lehetett tisztában.

2.1.3 Az átjáró kialakítása

A helyszíni szemle során a Vb megvizsgálta az útátjáró kialakítását és az előírt rálátási távolságok meglétét. Az útátjáró állapota avult, azonban nem rosszabb a rávezető földúténál. Az előírt, csökkentett rálátási háromszög minden irányból biztosított, ám a környező növényzet a tavaszi-nyári időszakban korlátozhatja azt.



3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A személygépkocsi vezetője nagy sebességgel, lassítás és kellő körültekintés nélkül, így a közeledő vonatot nem észlelve haladt be a vasúti átjáróba, ahol a személyvonat nekiütközött.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A személygépkocsi vezetője nem rendelkezett jogosítvánnyal, így kellő ismeretekkel és tapasztalattal a vasúti átjárókon tanúsítandó közlekedési magatartás kapcsán.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő tényezők

A Vb ilyen megállapítást nem tesz

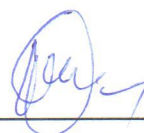
4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

Az ilyen esetek a szabályok betartásával elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadását a Vb nem javasolja.

Budapest, 2017. december 12.



Kovács József
Vb vezetője



Nyári Zoltán
Vb tagja