



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

**2011-622-5
VÁRATLAN VASÚTI ESEMÉNY**

**Albertfalva
2011. december 13.**

14789-2 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,
- 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 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. a 7/2006. (XII.29) GKM rendelet, illetve 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 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 2013. június 11-én megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviseltették magukat:

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

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

BIG	MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság
CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
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
MFB	Mozdonyfedélzeti berendezés
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Vb	Vizsgálóbizottság
VBO	MÁV Zrt. BIG illetékes Területi Vasútbiztonsági Szervezete

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	váratlan vasúti esemény
Az eset jellege	jelzőmeghaladás
Az eset időpontja	2011. december 13. 11 óra 5 perc
Az eset helye	Albertfalva állomás
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	szerelvényvonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	0/0
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	kb. 30000 Ft
Érintett vonat száma	14789-2
Üzembentartó	BSS2000 Kft.
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye



1. ábra Az esemény helyszíne

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2012. december 13-án 11 óra 26 perckor (21 perccel az esemény bekövetkezése után) jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

Vizsgálóbizottság

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

vezetője	Rózsa János	balesetvizsgáló
tagjai	Burda Pál	baleseti helyszínelő

Az eseményvizsgálat áttekintése

- A Vb 2012. december 13-án helyszíni szemlét tartott.
- Az eseményben érintett személyeket, tanúkat meghallgatta.
- A személyzet oktatásával, vizsgáztatásával, valamint az érintett vonatok közlekedésével kapcsolatos dokumentumokat bekérte, azokat megkapta.
- A menetíró regisztrátumot lefoglalta, kiértékelte.

Az eset rövid áttekintése

Albertfalva¹ állomáson a 14789-2 vonatszámú közlekedő 99 55 9436100-9 psz. felsővezetéki karbantartó jármű a „Megállj!” állású, „V1” jelű kijárat jelzőt engedély nélkül meghaladta, az egyenes irányban álló 5 sz. váltót felvágta és az állomásról az egyvágányú nyíltvonalra kihaladt. Ezáltal szembe került az állomás felé közeledő 4657 sz. személyvonattal. A 14789-2 sz. vonat személyzete a veszélyhelyzetet felismerve a vonattal a nyíltvonalon megállt, illetve a szemből érkező 4647 sz. vonat mozdonyvezetője felé fényjelzést adott. A 4647 sz. vonat mozdonyvezetője a térköz-biztosítóberendezés működése következtében bekövetkezett jelzési kép változás hatására észlelte a vészhelyzetet és a két vonat egymástól 1100 m távolságra megállt. Az esemény során személyi sérülés nem történt.

A Vb az esemény bekövetkezését közvetlenül a munkagép és az állomás személyzete részéről felmerült emberi tényezőre vezette vissza, ugyanakkor közvetett tényezőként megállapította az oktatási és vizsgáztatási szabályok, illetve azok alkalmazásának nem megfelelő voltát is.

Az eseményben részes vonatszemélyzetet a jogszabályi előírások megváltozása miatt újbóli fogalmi vizsga letételére kötelezték, amely valamennyiük esetében sikertelenül zárult.

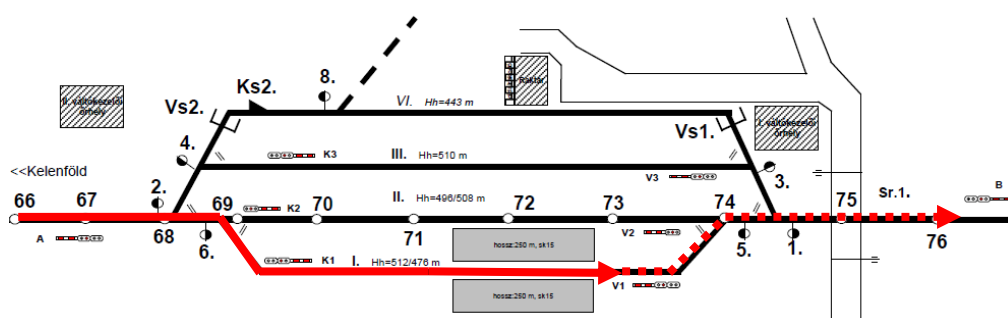
A hasonló események a vonatkozó szabályok betartásával elkerülhetők, ezért a Vb biztonsági ajánlás kiadását nem javasolta.

¹ Az állomás az eseményt követően a 30. sz. vasútvonal rekonstrukciója során megszűnt.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

A 14789-2 sz. vonat Újszász állomásról közlekedett Kápolnásnyék állomásra, a vonaton utazó személyek vonalismeretének megszerzése céljából. Albertfalva állomás forgalmi szolgálattevője úgy tervezte, hogy a 14789-2 sz. vonatot az állomás első vágányára járattja be, ahol megvárja a Martonvásárról Budapest-Déli pályaudvarig közlekedő 4647 sz. személyvonatot. Ezért 10 óra 49 perckor elrendelte a 14789-2 sz. vonat bejáratú vágányútjának beállítását az első vágányra, melyet a II. sz. állítóközpontban szolgálatot teljesítő váltókezelő 10 óra 50 perckor be is állított. Ezt követően a forgalmi szolgálattevő 10 óra 53 perckor engedélyt adott Nagytétény állomás forgalmi szolgálattevőjének a 4647 sz. vonat indítására.



2. ábra A munkagép tervezett és megvalósult mozgása

A 14789-2 sz. vonat az „A” jelű bejáratú jelző kettő sárga fénye mellett 11 óra 01 perckor haladt be Albertfalva állomás első vágányára. A forgalmi szolgálattevő a forgalmi iroda előtt fogadta a vonatot, és nem szabályos kézijelzéssel jelezte a személyzetnek, hogy a „V1” jelű kijáratú jelző előtt meg kell várniuk a szemből érkező 4647 sz. vonatot, majd a forgalmi irodába visszament, hogy engedélyt kérjen a 14789-2 sz. vonat részére Nagytétény állomásról.

A 14789-2 sz. vonat eközben a „V1” jelű kijáratú jelző felé haladt, majd megállás nélkül azt meghaladta, az egyenes irányban álló 5 sz. váltót felvágta, kb. 11 óra 05 perckor a szemből érkező 4647 sz. vonat által elfoglalt állomásközebe kihaladt.

A forgalmi szolgálattevő engedélyt kapott Nagytétény állomástól a 4647 sz. vonat beérkezése után a 14789-2 sz. vonat indítására. A forgalmi szolgálattevő telefonon keresztül elrendelte a 4647 sz. vonat bejáratú vágányútjának beállítását, majd kezelte a biztosítóberendezést.

Az I. sz. állítóközpontban szolgálatot teljesítő váltókezelő a 4647 sz. vonat részére a vágányutat lezárta, majd a kezelte a „B” jelű bejáratú jelzőt.

A 14789-2 sz. vonat személyzete eközben elhaladt a sötét „92” jelű térközjelző alatt, majd az egyenes pályaszakaszra kiérve a vonat személyzete észlelte a szemből érkező 4647 sz. vonatot, ezért a vonattal megálltak, illetve a jármű világító berendezésével jelzéseket adtak a 4647 sz. vonat mozdonyvezetőjének. Ezt követően a 14789-2 vonat személyzete gyalog a párhuzamos, 40 sz. vasútvonalon fekvő Háros állomásra sietett, hogy az eseményről jelentést tegyen.

A 4647 sz. vonat mozdonyvezetője a térköz-biztosítóberendezés működése következtében bekövetkezett jelzési kép változás hatására észlelte a vészhelyzetet és a vonatát a munkagép előtt 1100 m-re megállította.

1.2 Személyi sérülés

Sérülések	Személyzet	Utások	Útátjáró használók	Egyéb
Halálos	-	-	-	-
Súlyos	-	-	-	-
Könnyű	-	-	-	-
Nem sérült	5	kb. 200	-	-

1.3 Vasúti járművek sérülése

Az érintett vasúti járművekben az eset kapcsán anyagi kár nem keletkezett.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Albertfalva állomás 5 sz. váltóját szabályozni kellett.

1.5 Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig nem hoztak a Vb tudomására.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 14789-2 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	46 év
Neme	férfi
Szakképesítése	Sajátterejű Vasúti Munkagép Vezető
Beosztása a baleset idején	Mozdonyvezető
Vonalismeret	adminisztráció szerint érvényes*
Típusismeret	érvényes
Orvosi alkalmassági érvényessége	2013. június
Legutolsó szolgálatba lépés ideje	2011. december 13. 6 óra 30 perc

*A mozdonyvezető érvényes vonalismereti igazolással rendelkezett, azonban ezen a vonalszakaszon először végzett vonattovábbítást.

1.6.2 A 4647 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	28 év
Neme	férfi
Szakképesítése	Országos Közforgalmú Vasúti Járművezető
Beosztása a baleset idején	Mozdonyvezető
Vonalismeret	érvényes
Típusismeret	érvényes
Orvosi alkalmassági érvényessége	2013. március
Legutolsó szolgálatba lépés ideje	2011. december 13.

1.7 A vonatok jellemzői

1.7.1 A 14789-2 sz. vonat

Vonat neve	munkavonat (mozdonyvonat)
Vonattovábbítás módja	mozdonyvezetővel és második figyelésre kötelezett dolgozóval
Jármű pályaszáma	99 55 9436 100-9
Jármű tulajdonosa	BSS 2000 Kft.
Vonathossz	11 m
Elegytömeg	21 t
Előírt fékszázalék	52%
Tényleges fékszázalék	100%

1.7.2 A 4647 sz. vonat

Vonat neve	regionális személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Jármű pályaszáma	95 55 5341 026-5
Jármű tulajdonosa	MÁV-START Zrt.
Vonathossz	74 m
Elegytömeg	120 t
Előírt fékszázalék	103%
Tényleges fékszázalék	115%

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

Albertfalva állomáson több központos SH – FM 2525 típusú biztosítóberendezés található. A váltókat a két váltóállító központból, vonóvezetékkel állítják, a jelzők fényjelzők. Az átmenő fővágányban lévő váltók egyenes irányban központból reteszelvek. A nyíltvonalon önműködő ellenmenet kizáró és térközbiztosító berendezés üzemel.

1.9 Állomási adatok

Albertfalva állomás az ezen a szakaszon egyvágányú Budapest – Székesfehérvár – Nagykanizsa vasútvonal középállomása.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A 99 55 9436 100-9 psz járművön KIENZLE típusú elektromechanikus sebességmérő és regisztráló berendezés üzemel, amely megfelelően működött. A sebességmérő óra és a benne elhelyezett regisztráló korong méréshatára egyaránt 125 km/h.

A 4647 vonatszámú közlekedő 95 55 5341 026-5 psz. motorvonatban DEUTA KWR 21 típusú elektronikus mentíró-regisztráló berendezés üzemel, amely megfelelően működött. A jármű továbbá MFB-vel is fel van szerelve.

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

Az esemény során közvetlen életveszély alakult ki, amely kizárólag a körülmények szerencsés alakulásának köszönhetően vált elkerülhetővé.

1.14 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytatott.

1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

Az esemény idején a felsővezetéki hálózat építésére és karbantartására a pályahálózat működtetője külső vállalkozóval szerződést kötött. A külső vállalkozó vasúthasználati engedéllyel és vasútbiztonsági tanúsítvánnyal rendelkezik, a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalói (pl. munkagépvezető) rendszeres oktatáson való részvételre és időszakos vizsga letételére kötelezettek. Ezeket az oktatásokat és vizsgákat a munkaadó szervezte, a pályahálózat működtetőjének közrehatása nélkül.

1.16 Szabályok és szabályzatok

1.16.1 A jelzőárbocok színezése

A jelzőárbocok színezésének szabályait az F.1. Sz. Jelzési Utasítás 1.3.10. és 1.3.11. sz. pontjai szabályozzák.

„1.3.10. Az önműködő térközjelző árboca fehér színű, amely azt jelzi, hogy a vonat olyan főjelzőhöz érkezett, amely mellett „Megállj!” jelzés esetén a forgalmi utasítás szabályai szerint, akár megállás nélkül is elszabad haladni

1.3.11. Valamennyi más fény és alak főjelző árboca vörös-fehér sávozású. A vörös-fehér sávozású jelzőárboc azt jelzi, hogy a főjelző mellett a vonattal csak akkor szabad elhaladni, ha:

- a főjelzőn továbbhaladást engedélyező jelzés jelenik meg,
- a továbbhaladásra Hívójelzéssel, élőszóban, vagy írásbeli rendelkezéssel engedélyt adnak.”

1.16.2 A fény főjelzők jelzései

A fény főjelzők (amelyek nem esnek az utasítás 1.3.10. sz. pontjának hatálya alá) „Megállj!” jelzését az F.1. sz. Jelzési Utasítás 2.5.21. sz. pontja tartalmazza:

„2.5.21. Megállj!: Egy vörös fény a főlapon”



3. ábra Fény főjelző "Megállj!" jelzése

„2.5.10. Szabad legfeljebb 40 km/h sebességgel. A következő jelzón Megállj-jelzés várható. Kettő sárga fény a főlapon.”



4. ábra Kettő sárga fény

1.16.3 A vonatok vágányútjának ellenőrzése, beállítása

A vágányút ellenőrzésére és beállítására vonatkozó keretszabályokat az F.2. sz. Forgalmi Utasítás 2.7.3 -4. sz. pontjai tartalmazzák:

2.7.3. A vágányút beállításának elrendelése után:

[...]

b) a 2.7.4. pontban foglaltak szerint meg kell vizsgálni, hogy a kijelölt vágányút szabad-e, a sarukat (féksaru, rögzítő saru) a vágányról eltávolították-e,

c) meg kell győződni a vágányútban fekvő váltók használhatóságáról,

[...]

„2.7.4. A vágányút beállításakor meg kell győződni arról, hogy:

a) nincs-e meg nem engedett vonatmozgás vagy tolatás,

b) a vágányútban nincsenek-e járművek,

c) **a vágányúttal közvetlenül szomszédos két vágányon lévő járművek biztonsági határjelzón belül állnak-e.**

A vágányút beállítására utasított dolgozók a vágányút beállítása alkalmával mindezekről a vágányút áttekintésével, ha az áttekintés bármely ok miatt nem lehetséges, akkor a vágányút tényleges bejárásával kötelesek meggyőződni.

A bejárásra vonatkozó részletes helyi rendelkezéseket és a forgalmi szolgálattevő vágányút ellenőrzésre vonatkozó feladatát az ÁVU-ban kell szabályozni.[...]”

Ennek a keretszabálynak a gyakorlati végrehajtási szabályait Albertfalva állomás ÁVU 2.19. sz. fejezete tartalmazza:

„2.19.1. **A vágánybejárások szabályozása:**

A vágányút beállításra utasított váltókezelők váltó és vágányút ellenőrzést kötelesek tartani. Ha a vágányút ellenőrzés távolbalátás korlátozottsága miatt nem lehetséges, a vágányutat ténylegesen kötelesek bejárni.[...]

2.19.2. A forgalmi szolgálattevő(k) vágányút áttekintési kötelezettségének szabályozása:

A forgalmi szolgálattevő minden vonat vágányútjának elrendelése előtt köteles a forgalmi iroda előtti térről áttekinteni a vágányutat, és meggyőződni az I. és II. számú állítóközpontok közötti vágányszakasz szabad voltáról.”

A váltók használhatóságának ellenőrzésének szabályait az F.2. sz. Forgalmi Utasítás 2.8.5 sz. pontja tartalmazza:

2.8.5. [...] A vágányút beállításakor az át nem állítandó váltók használhatóságáról az alábbiak szerint kell meggyőződni:

[...]

b) a vonóvezetékes központi állítású váltóknál próbaállítással kell meggyőződni a használhatóságról. Az állítóemeltyűt legalább félállásig ki kell mozdítani, majd eredeti helyére vissza kell csappantani. Ha az állítóemeltyű a megszokott erővel legalább félállásig elmozdul, akkor a váltó használható. A próbaállítást a vágányút beállítása szempontjából érdekelt védőváltóknál is el kell végezni akkor, ha a váltók nincsenek lezárva vagy járművekkel elfoglalva, [...]

1.16.4 A vonatok megállási helye állomásokon

A mozdonyvonatok állomásokon belüli megállási helyét az F.2. sz. Forgalmi Utasítás 15.18.5.3. sz. pontja tartalmazza:

„15.18.5.3. A mozdonyvonatot a forgalmi iroda előtt kell megállítani, majd a mozdonyvezető szükséges tájékoztatása után a forgalmi szolgálattevő által meghatározott helyen kell várakoztatni.”

1.16.5 A járművezetők képzésének is vizsgáztatásának szabályai

Az esemény időpontjában a vasúti járművezetők oktatásának és vizsgáztatásának szabályait a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól szóló 19/2011. (V.10.) NFM rendelet (képzési rendelet) szabályozza. E rendelet a járművezetők képzését az NKH által akkreditált képzőszervezetek részére engedélyezi, továbbá a vizsgáztatást pedig a külön kijelölt Vizsgaközpont hatáskörébe utalja. A rendelet a kihirdetését követő ötödik napon lépett hatályba, és azt a hatálybalépést követően indult eljárásokban kell alkalmazni.

Az eseményben érintett járművezető és figyelésre kötelezett második dolgozó utolsó éves vizsgájára még a rendelet hatályba lépése előtt került sor. Az ekkor hatályos szabályozás az időszakos oktatást és vizsgáztatást még a vasúti társaságok hatáskörébe utalta.

1.17 Kiegészítő adatok

Az azonnali helyszíni szemle során a Vb megvizsgálta a 14798-2 sz. vonat személyzetének okmányait, melyeket formailag megfelelőnek talált. A vizsgálat során azonban kiderült, hogy a vonat személyzetének vonalismerete csupán papíron megfelelő, a személyzet valójában nem rendelkezett vonalismerettel. A jármű vezetője valójában első alkalommal, a figyelésre kötelezett második dolgozó másodszor járt ezen a vonalon.

Az eseményt követően a munkáltató változása miatt a munkagép személyzetének forgalmi vizsgát kellett tennie, ami sikertelenül záródott.

1.18 Korábbi hasonló esemény

Korábbi hasonló esetet a KBSZ nem vizsgált.

2. ELEMZÉS

2.1 Az állomási személyzet munkavégzése

A 14789-2 sz. behaladása közben a forgalmi szolgálattevő a forgalmi iroda előtt fogadta a vonatot. Annak érdekében, hogy az állomásépület előtt a jármű ne akadályozza a második vágányra később behaladó 4647 sz. vonat utasait annak ellenére, hogy az F.2. sz. Forgalmi Utasítás ezt nem teszi lehetővé (lásd 1.16.4), nem szabályos kézijelzéssel jelezte a munkagép személyzetének, hogy a vonattal a kijárat felé menjenek. Látna, hogy szándékának megfelelően a munkagép a forgalmi iroda előtt nem áll meg, visszaindult a forgalmi irodába. Nem észlelte, hogy a munkagép nem áll meg a kijárat felé, majd az 5 sz. váltót felvágva az állomást elhagyja.

A forgalmi irodába visszaérve a 14789-2 sz. vonat vágányútváltját feloldotta, majd az előírt vágányútvált ellenőrzés (lásd 1.16.3) megtartása nélkül gépileg elrendelte a 4647 sz. vonat bejárat vágányútváltjának beállítását a második vágányra. Időközben a 14789-2 sz. vonat az állomásról kihaladt. Az I. sz. állítóközpontban szolgálatot teljesítő váltókezelő, aki ekkor elmondása szerint egészségügyi okokból nem a szolgálati helyén tartózkodott, belépett a szolgálati helyiségbe, majd kezelte a biztosítóberendezést. A vágányútvált szabad voltáról, illetve a váltók használhatóságáról nem győződött meg. A vágányútvált elfordította, majd a vágányútvált lezárta annak ellenére, hogy a vágányútváltban a behaladó vonat által csúccsal szemben érintett felvágott váltó volt. A forgalmi szolgálattevő feloldotta a bejárat felé jelzőblokkot. A váltókezelő ekkor az íróasztalon elhelyezett kezelőpulthoz lépett, és kezelte a bejárat felé jelzőt. A 14789-2 sz. vonat hiányát sem az ablakon kinézve, sem a kezelőpult visszajelző fényei pillantva nem észlelte, mert a TCS és a T2 térségben lévő vörös visszajelző fényt a közeledő 4647 sz. vonatnak vélte.



5. ábra A biztosítóberendezés visszajelző fényei
(a helyszíni szemle során készített felvétel)

A Vb véleménye szerint az esemény bekövetkezését nem gátolta volna meg, ha az állomási személyzet a 4647 sz. vonat bejárat vágányútváltjának beállításakor az előírt módon meggyőződik a vágányútvált szabad voltáról, illetve az 5 sz. váltó használhatóságáról. Ugyanakkor az előírt ellenőrzés megtartása az esemény bekövetkezése kiderülésének idejét jelentősen lerövidíthette volna, ezáltal időt biztosítva a forgalmi személyzetnek további biztonsági tevékenységek (pl. Térköz

megállj! kezelése a 4647 sz. vonat részére) megtételére. Ily módon a súlyosabb események bekövetkezésének kockázata jelentősen csökkenthető lett volna.

2.2 A 4647 sz. vonat haladása

A 4647 sz. vonat az előírt 100 km/h sebességgel haladt Albertfalva állomás felé a zöld fényt mutató térközjelzők jelzése mellett. A „123” jelű térközjelző mellett elhaladva a vezetőállás jelzőn MAX jelzés jelent meg, ami rövid idő múlva a térköz-biztosítóberendezés megfelelő működése következtében egy üres nullára változott, melyből a mozdonyvezető a „Térköz megállj” kezelésre következtetett, ezért a vonattal a 117+24 sz. szelvényben megállt.

2.3 A munkagép haladása

A menetíró regisztrátum és az érintettek elmondása alapján a Vb megállapította, hogy Kelenföld állomásról elindulva a munkagép kb. 40-42 km/h sebességre gyorsult. Elhaladva a kettő sárga fényt mutató „A” jelű bejárat jelző mellett a jármű sebessége kb. 31-33 km/h-ra csökken. Ebből a Vb arra következtet, hogy a munkagép vezetője észlelte, hogy kitérő irányú váltókon keresztül járatják be az állomásra, a további tevékenységük alapján azonban megállapítható, hogy a felső sárga fényt (amely a következő jelző „Megállj!” jelzésére utal) már figyelmen kívül hagyta. A váltókörzetet elhagyva a sebességet – vélhetően a forgalmi szolgálattevő kézzel adott utasítására (bár ezt a vonat személyzete nem említette) – ismét kb. 40-42 km/h-ra növelte, majd tartotta ezt a sebességet. A páratlan oldalon lévő váltókörzet előtt – a „V1” jelű kijárat jelző „Megállj!” jelzése ellenére – a jármű sebessége csupán 30-32 km/h-ra csökkent, majd a váltókörzetet elhagyva ismét emelkedett. Ebből a Vb azt a következtetést vonja le, hogy a munkagép személyzete ekkor már nem figyelt, mert sem a „V1” jelű kijárat jelző „Megállj!” jelzését, sem az 5 sz. váltó helytelen állását, majd felvágását nem észlelték. Továbbá ezt támasztja alá, hogy a nyílt vonalon elhaladtak a sötét „92” jelű térközjelző alatt is, de a munkagép sebességét ekkor sem csökkentették.

A megállásra akkor került sor, amikor egy ívből kiérve az egyenes pályaszakaszon meglátták maguk előtt a 4647 sz. vonatot. A munkagép a 106+25 sz. szelvényben állt meg.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

- a 14789-2 sz. vonat személyzete nem észlelte a „V1” jelű kijárat jelző „Megállj!” jelzését, a számukra helytelen irányban álló 5 sz. váltó felvágását és a sötét „92” jelű térközjelző meghaladását.
- A munkagép személyzete formailag valamennyi szükséges képesítéssel rendelkezett, a gyakorlatban azonban nem voltak a vonattovábbításához szükséges kompetenciák birtokában.
- A forgalmi szolgálattevő nem az előírt módon gondoskodott a munkagép kijárat jelző előtti várakoztatásáról.

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 4647 sz. vonat bejárat vágányútjának beállításakor sem a forgalmi szolgálattevő, sem az I. sz. állítóközpontban szolgálatot teljesítő váltókezelő nem győződött meg a vágányút szabad voltáról, illetve a váltók használhatóságáról, ezáltal nem észlelték a kialakult vészhelyzetet.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

4.1 Megtett intézkedések

Az esemény bekövetkezését követően, attól függetlenül, 2012 januárjában a külső vállalkozó munkavállalójaként foglalkoztatott vasúti munkagépvezetők a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletágának alkalmazásába kerültek.

A 2011 márciusában hatályba lépett képzési rendelet értelmében ezeknek a munkavállalóknak – immár a vasúti Vizsgaközpont által kirendelt vizsgabiztos előtt – ismét forgalmi vizsgát kellett tenniük. A Vb birtokába jutott információk szerint ezeken a vizsgákon első alkalommal csupán a vizsgázók 10%-a tudott sikeres vizsgát tenni.

Budapest, 2013. június 12.



Rózsa János
Vb vezetője



Burda Pál
Vb tagja