



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2015-653-5

Váratlan vasúti esemény
Rákospalota-Újpest állomás

2015. július 1.
44271 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, valamint az üzemtartó 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. 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 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 2016. június 28-án megtartott zárómegbeszélésen az érintett szervezetekkel egyetértésben a Zárójelentés szövege véglegesítésre került.

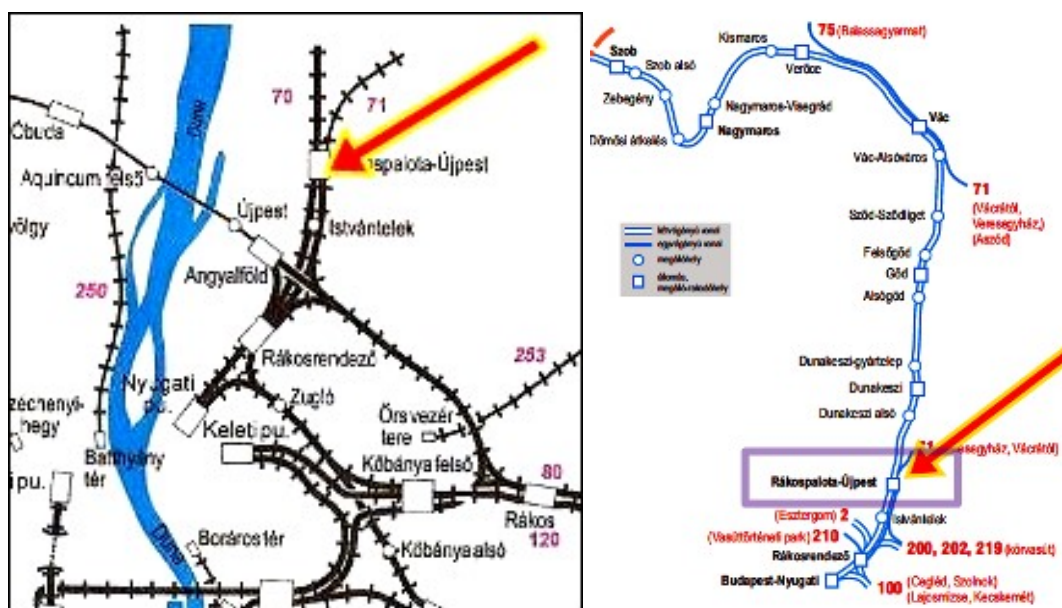
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

BIG	MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság
CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
EÉVB	Egyesített Éberségi és Vonatbefolyásoló Berendezés
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
MFB	Mozdonyfedélzeti Berendezés
MÁV-START Zrt.	MÁV-START Vasúti Személyszállító Zártkörűen Működő Részvénytársaság
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
MMV Zrt	Magyar Magánvasút Zrt.
psz.	pályaszámú
sz.	számú
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	véletlen vasúti esemény
Az eset jellege	foglalt vágányra járatás
Az eset időpontja	2015. július 01. 00 óra 24 perc
Az eset helye	70 sz. vonal: Rákospalota-Újpest állomás
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	tehervonat
Az eset kapcsán elhunytak/súlyosan sérültek száma	Az eset kapcsán személyi sérülés nem történt
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	-
Érintett vonatok száma	44471
Üzembentartó	MMV Zrt
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye



1. ábra: Az eset helye Budapest térképén és az Útvonalkönyvben

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2015. július 01-én 01 óra 21 perckor (a bekövetkezés után 57 perccel) jelentette a MÁV Zrt. Rendkívüli Helyzetek Irányítója.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti esemény vizsgálatára 2015. július 03-án az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője
tagja

Karosi Róbert
Rózsa János
Gula Flórián

balesetvizsgáló
balesetvizsgáló
balesetvizsgáló

Az esemény az Európai Vasútügynökség adatbázisába HU-4817 szám alatt került felvételre.

Az eseményvizsgálat áttekintése

Az eset bejelentése után - mivel az eset helyszínét megváltoztatták - a KBSZ helyszíni szemlét nem tartott. Az első bejelentésben szereplő adatok és információk kiértékelése után a KBSZ az eset vizsgálatát üzembentartói hatáskörbe utalta.

A MÁV Zrt Biztonsági Főigazgatósága által 2015. július 1-jén kiadott Napijelentés az esettel kapcsolatosan az elsődleges bejelentéshez képest eltérően írta le az eset lefolyását. A helyzet tisztázása érdekében a KBSZ előzetes döntését megváltoztatva az eset szakmai vizsgálatát saját hatáskörébe vonta.

A vizsgálat során a Vb:

- az eseményben érintett állomási és vonatszemélyzetet meghallgatta,
- 2015. július 10-én helyszíni szemlét tartott, mely során fényképfelvételeket készített az eset helyéről, s annak környezetéről,
- az állomáson rögzített, a vonatforgalom lebonyolításához kapcsolódó hangfelvételeket visszahallgatta,
- az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta, ki-elemezte,
- az esetben érintett tehervonat menetiró-berendezése által rögzített adatokat bekérte,
- a motorvonaton elhelyezett Mozdony-fedélzeti berendezés (MFB) által rögzített adatokat bekérte, azokat megkapta, ki-elemezte,
- az esetet követően áttekintette a forgalmi szolgálat felügyeletével megbízottak ellenőrzési tevékenységét, az általuk – az esetet követően – tett intézkedéseket a hasonló esetek bekövetkezésének elkerülése érdekében.

Az eset rövid áttekintése

2015. július 1-én 0 óra 24 perckor Rákospalota-Újpest állomáson a 44471 sz. tehervonatot előzetes értesítés nélkül a 2420 sz. vonat szerelvényével elfoglalt V. sz. vágányra járatják be. A tehervonat megállása után a két szerelvény közötti távolság mintegy 300 méter volt.

Az esetet a rendelkező forgalmi szolgálattelvő 0 óra 45 perckor jelentette be a forgalmi vonalirányító részére, majd a 44471 sz. vonatot 0 óra 49 perckor továbbkötelekedtetette Rákosszentmihály állomás irányába, ezzel megváltoztatva az esemény helyszínét.

Az esemény miatt a tehervonat 25 percet késett.

Az eset vizsgálata során a Vb arra a következtetésre jutott, hogy az eset bekövetkezése emberi tényezőre vezethető vissza.

A vonatforgalom lebonyolításában érintett állomási személyzet a 44471 sz. vonat vágányúttjának beállítása során nem követte az előírt eljárási rendet, s ennek következtében nem ismerte fel azt a tényt, hogy a vonat közlekedtetésére kijelölt vágány foglalt, s a tehervonatot előzetes értesítés nélkül a szolgálati hely foglalt V. sz. vágányra járatja be.

Tekintettel arra, hogy a vonatkozó szabályok betartásával az ilyen jellegű esetek bekövetkezése elkerülhető a Vb biztonsági ajánlás kiadását nem javasolja.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

2015. június 30-án 23 óra 44 perckor érkezett Rákospalota-Újpestre a 2451 sz. vonat a szolgálati hely V. sz. vágányára Veresegyház állomásról. A vonat csak Rákospalota-Újpest állomásig közlekedett. Az érkező vonat szerelvénye a 4 óra 19 perckor induló 2420 sz. vonat szerelvénye volt, melyet a vonat indulási idejéig ezen a vágányon tároltak.

Rákospalota-Újpest állomás forgalmi szolgálattevője 2015. július 1-én 0 óra 11 perckor adott engedélyt a 44471 sz. vonat közlekedésére Dunakeszi állomástól Rákospalota-Újpest állomásig.

A 44471 sz. vonat menetrendje Rákospalota-Újpest állomástól Rákosszentmihály állomás irányába készült.

A vonat vágányútjának beállításakor az áthaladásra az V. sz. vágányt jelölték ki.



2. ábra: Az eset helyszíne

A 44471 sz. vonat a bejáratú jelző továbbhaladást engedélyező jelzési képe mellett járt be az állomásra, majd az V. sz. vágány elejénél 0 óra 23 perckor rendkívüli módon megállt, ugyanis a mozdonyvezető azt észlelte, hogy a vonatot előzetes értesítés nélkül foglalt vágányra járatják. A vágányon a fentebb már említett vonat tárolt szerelvénye állt.

Az eset tisztázása után a forgalmi szolgálattevő elrendelte a vágányon tárolt szerelvény átállítását a VI. sz. vágányra, mely művelet 0 óra 40 percre fejeződött be.

Az átállítás után – 0 óra 43 perckor, az eseményt követően 20 perccel - a forgalmi szolgálattevő értesítette a forgalmi vonalirányítót arról, hogy az állomáson a 44471 sz. vonattal rendkívüli esemény történt.

Az időközben szabaddá vált vágányról a 44471 sz. vonat 0 óra 49 perckor továbbindult Rákosszentmihály állomás felé.

1.2 Személyi sérülés

Az eset következtében személyi sérülés nem történt.

1.3 Vasúti járművek sérülése

A vasúti járművekben kár nem keletkezett.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az érintett infrastruktúrában az eset kapcsán anyagi kár nem keletkezett.

1.5 Egyéb kár

Egyéb kárról a Vb-nek nincs tudomása.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 44471 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	48 év
Neme	férfi
Szakképesítése	Országos közforgalmú vasúti jármű-vezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	érvényes
Vonalismeret	érvényes
Típusismeret	érvényes
A szolgálatba jelentkezés ideje	2015. 06. 30. 18 óra 00 perc
Munkáltató	MMV Zrt.

1.6.2 Rákospalota-Újpest állomás rendelkező forgalmi szolgálattevője

Kora	38 év
Neme	férfi
Szakképesítése	forgalmi szolgálattevő
Orvosi alkalmassági érvényessége	érvényes
A szolgálatba jelentkezés ideje	2015. június 30. 17 óra 50 perc
Munkáltató	MÁV Zrt.

1.6.3 Rákospalota-Újpest állomás külső forgalmi szolgálattevője

Kora	33 év
Neme	férfi
Szakképesítése	forgalmi szolgálattevő
Orvosi alkalmassági érvényessége	érvényes
A szolgálatba jelentkezés ideje	2015. június 30. 17 óra 50 perc
Munkáltató	MÁV Zrt.

1.6.3 Rákospalota-Újpest állomás váltókezelője (I. sz. őrhely)

Kora	37év
Neme	férfi
Szakképesítése	váltókezelő
Orvosi alkalmassági érvényessége	érvényes
A szolgálatba jelentkezés ideje	2015. június 30. 17 óra 30 perc
Munkáltató	MÁV Zrt.

1.6.4 Rákospalota-Újpest állomás váltókezelője (II. sz. őrhely)

Kora	24 év
Neme	férfi
Szakképesítése	váltókezelő
Orvosi alkalmassági érvényessége	érvényes
A szolgálatba jelentkezés ideje	2015. június 30. 17 óra 20 perc
Munkáltató	MÁV Zrt.

1.6.5 Rákospalota-Újpest állomás felügyelet alatti váltókezelője (II. őrhely)

Kora	24 év
Neme	férfi
Szakképesítése	váltókezelő
Orvosi alkalmassági érvényessége	érvényes
A szolgálatba lépés ideje	2015. június 30. 17 óra 50 perc
Munkáltató	MÁV Zrt.

1.7 A vonat jellemzői

1.7.1 A 44471 számú vonat jellemzői

Vonatszám	44471
Vonat neve	tehovonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Mozdony pályaszáma	91 55 0601 001-5
Mozdony tulajdonosa	MMV Zrt
Vonathossz	534 m
Elegytömeg	2234 t
Előírt fékszázalék	54%
Tényleges fékszázalék	80%

1.7.2 Az állomási vágányon álló szerelvény

Vonatszám	2420 sz. vonat induló szerelvénye
Vonat neve	regionális személyszállító vonat
Motorvonatok pályaszáma	94 55 2415 091-5; 94 55 2415 076-7
Motorvonatok tulajdonosa	MÁV-Start Zrt.
Vonathossz	149 m
Elegytömeg	248 t

1.8 Az infrastruktúra leírása

1.8.1 Vasúti pálya és a biztosítóberendezés leírása

Rákospalota-Újpest állomás fényjelzős "SIEMENS-HALSKE" (SH) típusú mechanikus vonóvezetékes tologombos vágányút beállítós biztosítóberendezéssel van felszerelve. A biztosítóberendezés kialakításánál fogva nem alkalmas arra, hogy a vágányok foglaltságáról gépi úton visszajelzést adjon az állomási személyzet felé. (A gépi vágányfoglaltság-ellenőrzés esetén a vonatforgalom lebonyolításában érintett állomási személyzet közvetlen visszajelzést kap az adott vágány/vágányszakasz foglaltságáról, és a biztosítóberendezés ezt az információt figyelembe veszi a szabad fény kivezérlésekor.)

Követési Rend

Rákospalota-Újpest állomások között jobbáratú, önműködő biztosított térközi közlekedésre berendezett, vonatbefolyásolásra kiépített kétvágányú vasúti pálya van (a térközök száma: kettő). Az állomásközben a mentírányváltás lehetséges.

Rákospalota-Újpest között a „lokál” vágányon nem önműködő biztosított térközi követési rend van. A pálya vontbefolyásolásra nincs kiépítve. A vágányon a menetírányváltás lehetséges. A „lokál” vágány csatlakozik Rákospalota-Újpest közötti körvasúti egyvágányú pályához.

Angyalföld elágazás és Rákospalota–Újpest állomás között nem önműködő biztosított térközi követési rend van, Angyalföld elágazás és Rákospalota–Újpest állomás között egyszerre csak egy vonat közlekedhet. A pálya vontbefolyásolásra nincs kiépítve. A szolgálati helyek között a menetirányváltás lehetséges.



3. ábra: A forgalmi irodai berendezés



4. ábra: A II. sz. váltókezelői őrhely

Rákosszentmihály állomás és Angyalföld elágazás között, mind a két vágányon nem önműködő biztosított térközi követési rend van. A pálya vonatbefolyásolásra ki van építve. A menetirányváltás mindkét vágányon lehetséges.

Rákospalota–Újpest és Dunakeszi állomások között jobbjárátú önműködő biztosított térközi közlekedésre berendezett vonatbefolyásolásra kiépített kétvágányú pálya van (a térközök száma: három). Az állomásközben a mentirányváltás lehetséges.

Rákospalota–Újpest és Fót között a vonatok közlekedési rendje állomástávolságú. A pálya vonatbefolyásolásra nincs kiépítve. Az állomásközben a menetirányváltás lehetséges.

1.9 Állomási adatok

Rákospalota–Újpest állomás a Budapest – Nyugati pu.– Szob országhatár jobb járátú kétvágányú vasúti fővonal bal oldalán a 71+80 és a 88+65 (Körvasút 26+41, Veresegyház 8+80) szelvények között helyezkedik el. Az állomás személy és korlátlan áruforgalomra berendezett szolgálati hely.

Rákospalota–Újpest állomás:

- a Budapest–Nyugati pu. – Szob oh. vasúti fővonal tekintetében középállomás,
- a Rákospalota–Újpest – Veresegyház – Vácrátót vonalra nézve vonatindító rendelkező állomás,
- a balparti körvasútra nézve vonatindító állomás.

Szomszéd állomásai:

A kezdőponti oldalon:

- Rákosrendező
- Angyalföld elágazáson keresztül Rákosszentmihály

A végponti oldalon:

- Dunakeszi
- Fót

A nyíltvonal:

Rákosrendező és Rákospalota–Újpest között kétvágányú pálya.

Rákosrendező és Rákospalota–Újpest a „B” lokál vágány.

A „B” lokál (helyi) vágányból ágazik ki a Rákosrendezői elágazásnál az 56+7 (Körvasút 10+79) szelvényben az A/1. sz. váltóval a balparti körvasúthoz csatlakozó vágány.

Rákospalota–Újpest és Angyalföld elágazás között egyvágányú, Angyalföld elágazás és Rákosszentmihály állomások között kétvágányú a vasúti pálya.

Rákospalota–Újpest és Fót állomások között egyvágányú pálya.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A 44471 sz. vonatot továbbító 91 55 0601 001-5 psz. vontatójárművön elektronikus adatrögzítő berendezés van telepítve, melynek adatai kiolvashatóak voltak.

A rögzített adatok kiértékelését az MMV Zrt. szakemberei készítették.

Az esetben részes FLIRT típusú motorkocsik elektronikus adatrögzítővel, valamint Mozdonyfedélzeti Berendezéssel (MFB) vannak felszerelve. A motorkocsik esetében a Vb az eset vizsgálata során az MFB által rögzített adatokat használta fel.

1.11 Kommunikációs eszközök

Az állomási, állomásközi, valamint a forgalmi vonalirányítói telefonvonalakon folytatott beszélgetések rögzítésre kerülnek.

A szolgálati helyen kilenc csatorna kerül rögzítésre, melyek közül a visszahallgatás során az eset szempontjából releváns információkat az 1, 2, 3, és 4 sz. csatornán rögzített kommunikáció tartalmazott.

A rögzített beszélgetéseket a Vb visszahallgatta, s a releváns hangfelvételeket a zárójelentés-tervezet elkészítése során felhasználta.

A 44471 sz. vonat mozdonyvezetője és a forgalmi szolgálattevő között a közvetlen érintkezés mobiltelefonon volt lehetséges.

1.12 Meteorológiai adatok

A baleset időpontjában enyhén felhős volt az idő, a távolbalátás nem volt korlátozott.

A látási viszonyokat a bekapcsolt állapotban lévő térvilágítás javította.

1.13 A túlélés lehetősége

Az eset következtében személyi sérülés nem történt.

A foglalt vágányra előzetes értesítés nélkül bejáratott 44471 sz. vonat mozdonyvezetője a kialakult veszélyhelyzetet kellő időben észlelte, s a vonatot az akadály előtt kb. 300 méterrel megállította.

1.14 Próbák és kísérletek

A Vb próbát és kísérletet nem végzett.

1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

A 44471 sz. vonat csak mozdonyvezetővel közlekedett.

Az eset időpontjában az V. sz. vágányon álló szerelvényen személyzet nem tartózkodott.

Rákospalota-Újpest állomáson egy időben 1 rendelkező forgalmi szolgálattevő, 1 külső forgalmi szolgálattevő, az I. és a II. sz. váltóállító központban 1-1 váltókezelő teljesít szolgálatot. Az eset napján a II. sz. váltóállító központba egy felügyelet alatt álló (tanuló) váltókezelő is vezényelve volt.

Budapest-Nyugati pályaudvar teljes területén 2015. június 22-én 0 óra 00 perctől 2015. július 5-én 24 óra 00 percig komplex pályás, felsővezetéki, biztosítóberendezési és ingatlan-felújítási karbantartási munkák céljából vágányzár volt.

A vágányzárral kapcsolatos Forgalmi Technológiát a MÁV Zrt Pályavasúti Üzemeltetési Főigazgatóság 3923/2015/MAV sz. alatt léptette életbe.

A vágányzár következtében a 70 és 71 sz. vasútvonalak vonatforgalmában is változások voltak, melyek következtében több személyszállító vonat kiindulási és célállomása is megváltozott. A vágányzár ideje alatt a 71. sz. vonalon közlekedő vonatok kiindulási és célállomása Budapest-Nyugati pályaudvar helyett Rákospalota-Újpest állomás lett.

1.16 Szabályok és szabályzatok

Teendők vonat vágányútjának elrendelése után:

A vonat vágányútjának beállítására vonatkozóan az F.2. sz. Forgalmi Utasítás az alábbiakat tartalmazza:

2.7.1. A forgalmi szolgálattevő vonat érkezése, indulása illetve áthaladása előtt köteles az állomás két végén, továbbá az ÁVU-ban kijelölt közbeeső váltókezelői és sorompókezelői szolgálati helyiségben dolgozókat, útsorompó használhatatlansága esetén — ha azt jelzőőr fedezi — a jelzőőrt (jelzőőröket) utasítani a vonat vágányútjának beállítására.

Érkező vonat vágányútjának beállítását: „Asz. vonat kb. óra perckor bejár asz. vágányra” szöveggel kell elrendelni. Induló vonat vágányútjának beállítását: „Asz. vonat kb. óra perckor kijár asz. vágányról” szöveggel kell elrendelni.

Ha induló (áthaladó) vonat vágányútja beállításának elrendelésekor az induló (áthaladó) vonat által használandó vágányon ellenkező irányú vonat van útban, a vágányút beállítását „Asz. vonat behaladása után asz. vonat kb. óra perckor kijár asz. vágányról, illetve áthalad asz. vágányon” szöveggel kell elrendelni. Ha térközi közlekedés esetén több vonat van útban, az utolsó vonat számát kell az érdekeltekkel közölni.

Ha az állomások között nincs jól működő irányváltó vagy ellenmenetet kizáró biztosítóberendezés és a vágányút beállításának elrendelésekor az állomás felé nincs ellenkező irányú vonat útban, a vágányút beállítását: „Asz. vonat kb. óra perckor kijár asz. vágányról, illetve áthalad asz. vágányon. Ellenvonat nincs útban” szöveggel kell elrendelni. Ez egyben engedély a vonat kibocsátására.

A közölt ellenvonat beérkezése vagy „Ellenvonat nincs útban” szöveg közlése nélkül vonat nem bocsátható ki a szolgálati helyről.

Az ellenvonatra vonatkozó szöveg közlése elmarad, ha jól működő irányváltó vagy ellenmenetet kizáró biztosítóberendezés van.

Távbeszélőn az utasítást az érdekeltekkel egyszerre kell közölni.

Ha az utasítást vezető váltókezelő, külső forgalmi szolgálattevő nyugtázza, akkor köteles azt az érdekelt váltókezelőknek élőszóval továbbítani.

Vágányút beállításának elrendelésekor és bejelentésekor közölni kell a szükséges forgalmi jellemzőket (pl. ki/bejárat a helyes/helytelen, foglalt, elzárt, vágányzárolt vágányra/ról, a vonat kapcsolt/kapcsolatlan tolómozdonnyal közlekedik, rendkívüli küldeményt továbbít, valamint, hogy a vonatot a visszajelentés vétele előtt indított egység követi, továbbá 6000 kg-nál könnyebb jármű közlekedik).

2.7.3. A vágányút beállításának elrendelése után:

- a) meg kell szüntetni a vonatközlekedés közben meg nem engedett tolatásokat,
- b) a 2.7.4. pontban foglaltak szerint meg kell vizsgálni, hogy a kijelölt vágányút szabad-e, a sarukat (féksaru, rögzítősaru) a vágányról eltávolították-e,
- c) meg kell győződni a vágányútban fekvő váltók használhatóságáról,
- d) a váltókat a kijelölt vágányra vezető állásba (helyes állásba), a vágányúthoz tartozó védőváltókat védőállásba kell állítani, a lezárandó váltókat le kell zárni,
- e) a lezárt váltók kulcsait a szolgálati helyiségbe kell vinni,
- f) ellenőrizni kell a váltók és védelmi berendezések helyes állását,
- g) jelenteni kell a forgalmi szolgálattevőnek a vágányút beállítását,
- h) az útsorompókat le kell zárni,
- i) állítani kell a helyhez kötött jelzőket és
- j) el kell foglalni a vonattfogadásra kijelölt helyet.

A felsorolás a tevékenységek elvégzésének sorrendjét jelenti

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) vágányúttal közvetlenül szomszédos két vágányon lévő járművek biztonsági határjelzőn belül állnak-e.

...

A vágányút ellenőrzésére vonatkozó részletes helyi rendelkezéseket és a forgalmi szolgálattevő vágányút ellenőrzésre vonatkozó feladatát az ÁVU-ban kell szabályozni.

Az Állomási Végrehajtási Utasítás (ÁVU) a vágányút ellenőrzésére vonatkozóan az alábbi szabályokat tartalmazza:

2.20.1. Vágányút áttekintése

Az állomás vágányút ellenőrzése áttekintéssel történik, az alábbiak szerint:

I. sz. körzet: az állomás 1. sz. váltójától a 31. sz. váltó vonaláig.

Felelős az I. sz. állítóközpont váltókezelője.

II. sz. körzet: az állomás 2. sz. váltójától a kapcsolókert vonaláig.

Felelős a II. sz. állítóközpont váltókezelője

III. sz. körzet: a 31. sz. váltó vonalától a kapcsolókert vonaláig.

Felelős a rendelkező forgalmi szolgálattevő.

2.20.2.

... A rendelkező forgalmi szolgálattevő forgalmi elfoglaltsága esetén, amennyiben nincs módjában a vágányutat személyesen áttekinteni, a kötelezettségét átruházhatja a külső forgalmi szolgálattevőre.

Teendők a szabad vágányút biztosítására

Az F.2. sz. utasítás a tárgyban az alábbi rendelkezéseket tartalmazza:

2.7.5. A vonatokat általában szabad vágányúton át kell közlekedtetni. Foglalt vágányra csak indokolt esetben szabad vonatot fogadni.

2.7.5.1. Szolgálat ellátása közben a szabad vágányutat az alábbiak megtartásával kell biztosítani:

- a) a forgalmi szolgálattevőknek, a váltókezelői szolgálati helyiségekben dolgozóknak, ... tudniuk kell, hogy melyik fővágány szabad illetve foglalt, és hogy a foglalt vágányon milyen vonat vagy elegy áll. ...*

Rendkívüli események

A rendkívüli események bejelentésével kapcsolatosan az F.2. sz. Forgalmi utasítás az alábbiakat tartalmazza:

20.1.2. *Balesetről, továbbá minden olyan rendkívüli eseményről, amely balesetet vagy forgalmi zavart okozhat, a dolgozók közvetlen felettesüknek, a nyílt vonalról pedig valamelyik szomszédos állomás főnökének illetve forgalmi szolgálattevőjének azonnal kötelesek jelentést tenni. ...*

A helyszín megváltoztatása

Rendkívüli esemény bekövetkezése esetén a helyszín lehetséges megváltoztatásának szabályairól a 56/2012. (XI. 23. MÁV Ért. 26.) EVIG sz. alatt kiadott Balesetvizsgálati Utasítás rendelkezik

4.10. a helyszín megváltoztatása

4.10.3. A helyszín megváltoztatására

- csak a rendőrség által helyszínelt vasúti baleset esetén a rendőrségi szemlebizottság vezetője,

- a rendőrség és a MÁV Zrt. balesetvizsgálója által közösen helyszínelő esetben a vasúti baleset vizsgálatát vezető rendőrségi szemlebizottság vezetője,
- a Közlekedésbiztonsági Szervezet (továbbiakban KBSZ) és a MÁV Zrt. balesetvizsgálója által közösen helyszínelő esetben a vasúti baleset vizsgálatát vezető KBSZ vizsgálóbizottságának vezetője,
- a TVB által kötelezően helyszínelendő esetben a balesetvizsgálat vezetője,
- a rendőrség és a MÁV Zrt. balesetvizsgálója által kötelezően nem helyszínelő vasúti baleset esetén a szolgálati hely vezetője (megbízottja) a Ténymegállapítási jelentés felvétele után adhat engedélyt a helyszín megváltoztatására és a helyreállítás megkezdésére, illetve a pálya felszabadítására.

4.10.5. A rendőrség és a KBSZ által nem helyszínelő közlekedő vonattal történt baleset vagy vonalelzárást okozó tolatás közben bekövetkezett vasúti baleset esetén a balesetvizsgálat vezetője akkor adhat előzetes engedélyt a helyszín megváltoztatására, ha az a baleset okának megállapítását nem befolyásolja és a helyszín megváltoztatással jelentős mértékben csökkenthető a forgalmi zavartatás, valamint a vizsgálathoz szükséges adatokat a Ténymegállapítási jelentésben rögzítették. Ilyen esetben a Ténymegállapítási jelentésben rögzíteni kell azt is, hogy mikor, mit és milyen mértékben változtattak meg a baleset után.

1.17 Kiegészítő adatok

A Vb a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem kíván ismertetni.

1.18 Korábbi hasonló események

Az eset helyszínén hasonló okokra visszavezethető eseményt a KBSZ korábban nem vizsgált, azonban a magyarországi vasúti pályahálózaton évente több alkalommal is előfordul hasonló eset, így azokat – tekintettel azok közlekedésbiztonsági kockázatára - a KBSZ kiemelt figyelemmel kíséri és esetenként vizsgálja.

2. ELEMZÉS

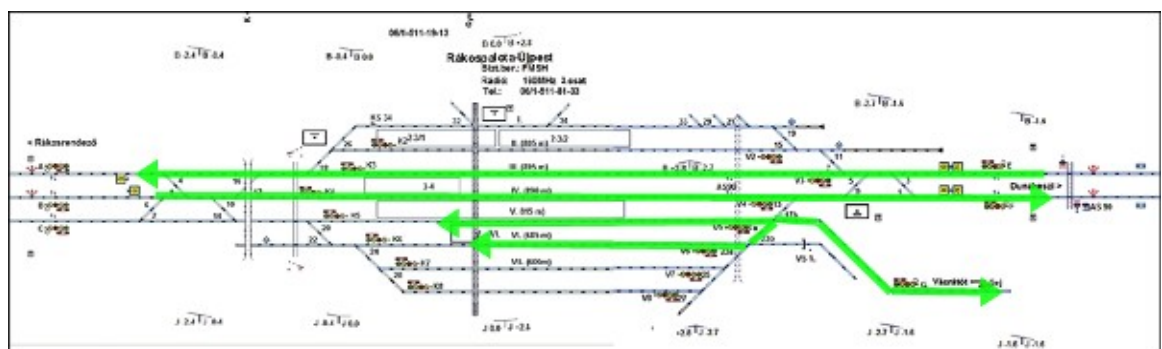
2.1 Vágányzár Budapest-Nyugati pályaudvaron

A Budapest-Nyugati pályaudvaron tartott vágányzár okán megváltozott menetrend miatt az állomási technológia is megváltozott Rákospalota-Újpest állomáson. A szokásos, megszokott üzemmenethez képest - amikor a személyszállító vonatok megállás után továbbindultak a szolgálati helyről - néhány napra olyan technológia lépett érvénybe, mely során Rákospalota-Újpest állomáson személyszállító vonatok tárolására, s ehhez kapcsolatosan esetleges tolatási mozgások (átállás) lebonyolítására is szükség volt. Jellemzővé vált, hogy egyes vágányok hosszabb időre is foglaltak voltak egy-egy szerelvény tárolása miatt.

2.2 Vonatforgalom Rákospalota-Újpest állomáson az eset megelőzően

A szolgálati helyen az esetet megelőző időszakban a 70 sz. vasúti fővonalon közlekedő vonatok jellemzően a III. és IV. sz. átmenő fővágányokat használták, tekintettel arra, hogy áthaladó vagy megállás után továbbinduló vonatokról volt szó.

A 71 sz. vonalra induló, illetve onnan érkező vonatok a szolgálati hely V. és VI. sz. vágányairól indultak, illetve oda érkeztek. A Budapest-Nyugati pályaudvari vágányzár miatt a 71 sz. vonalon a vonatok kiindulási/célállomása Rákospalota-Újpest állomás volt, az ez által generált szerelvény tárolási igény a vágányok korábban megszokott felhasználását megváltoztatta.



4. ábra: A közlekedő személyvonatok által jellemzően használt vágányutak a szolgálati helyen

Az érvényes szerelvényforduló alapján az eset napján a 22333 sz. vonat szerelvénye fordult 2410 sz. vonatnak.

A 22333 sz. szerelvényvonat Vác állomásról érkezett Rákospalota-Újpest állomásra 20 óra 47 perckor, az állomás VI. sz. vágányára. A 2410 sz. vonat az eset napján 0 óra 16 perckor indult el az állomásról.

Az esetben érintett 44471 sz. vonat megelőzően 23 óra 43 perckor érkezett az állomás V. sz. vágányára a 2451 sz. vonat, melynek szerelvénye a másnap reggeli 2420 sz. vonat szerelvényét adta. A 2420 sz. vonat menetrend szerinti indulási ideje 4 óra 19 perc volt.

2.3 A 44471 sz. vonat közlekedése Rákospalota-Újpest állomásig

A 44471 sz. vonat egy Párkány (SK) – Kürtös (RO) viszonylatban közlekedő nemzetközi tehervonat. (VPE:2015/130707/0) Az eset napján a vonat menetvonalát az MMV Zrt. vette igénybe, s ez a vasúttársaság közlekedtette le a vonatot saját személyzetével.

A 44471 sz. vonat Szob állomásról 23 óra 32 perckor, +75 perc késéssel indult el.

A szolgálati helyen rögzített hangfelvételek tanúsága szerint a Rákospalota-Újpest állomáson szolgálatot teljesítő forgalmi szolgálattevő 0 óra 11 perckor adott menetengedélyt a 44471 sz. vonatnak és azzal egyidőben az azt követő 44263 sz. vonatnak Rákospalota-Újpest állomásig.

A 44471 sz. vonat részére a bejáratú vágányutató a szolgálati hely VI. sz. vágányáról kihaladó 2410 sz. személyvonat kihaladása után állították be. Emiatt a 44471 sz. vonat fel lett tartóztatva az állomás bejáratú jelzője előtt.

Rákospalota-Újpest állomáson fényjelzős SIEMENS-HALSKE típusú, mechanikus, vonóvezetékes, tologombos vágányút beállítós biztosítóberendezés van telepítve.

Az állomási biztosítóberendezés nem alkalmas arra, hogy az állomási vágányok, váltók vasúti járművekkel való foglaltságát az állomási személyzet felé visszajelelje. A közlekedő vonatok vágányútjának beállítása során követendő eljárás szabályait – köztük a vágányfoglaltságról való meggyőződés kötelezettségét – az F.2. sz. forgalmi utasítás tartalmazza. – 1.16 pont

A vonat részére a bejáratú jelzőt 0 óra 20 perckor kezelték, a vontatójárművön lévő EVM-kijelzőn „40”-es jelzési kép jelent meg. A vonat a jelzési képnek megfelelően mintegy 35 km/h sebességre gyorsult fel az elindulást követően.

A szolgálati hely V. sz. vágányára behaladva a vonat 0 óra 23 perckor – intenzív fékezést követően – megállt.

0:19:06	Megállás a vörös bejáratú jelző előtt - (5706,611km)
0:20:27	Elindul a jelzőtől (40) a vezetőálláson
0:23:07	Nincs jelfeladás – a vonat sebessége 33-35 km/h) - (5707,283km)
0:23:49	A vonat megáll - (5707,691km) – az indulástól 1080 métert tesz meg
0:44:30	Mozgás ismételt megkezdése Rákospalota-Újpest állomáson
0:48:38	megállás Rákospalota-Újpest (5708,339 km)- 648 méter után
0:49:11	Indul Rákospalota-Újpestről

5. ábra: A 44471 sz. vonat vontatójárműve által rögzített menetadatok

A megállást követően a 44471 sz. vonat mozdonyvezetője mobiltelefonján felhívta Rákospalota-Újpest állomás forgalmi szolgálattevőjét és érdeklődött nála, hogy foglalt vágányra járatják-e a vonatot, mert ő behaladás közben úgy észlelte, hogy a vágány foglalt, s emiatt a vonattal megállt.

A forgalmi szolgálattevő első, gyors válaszában közölte a mozdonyvezetővel, hogy nem, mert a szerelvény a hatodik vágányon van, majd miután rájött arra, hogy az ötödik vágány foglalt, a vonatot megállásra utasította, s közölte a mozdonyvezetővel, át fognak állni a vágányon álló szerelvénnel a hatodik vágányra.

A 44471 sz. vonat rendkívüli megállásakor a foglalt ötödik vágányról már beállították a kijáratú vágányutató Rákosszentmihály állomás irányába, s a kijáratú jelzőt is kezelték.

2.4 Az állomási személyzet ténykedése

A Vb az eset vizsgálata során felhasználta azokat a szolgálati helyen rögzített hangfelvételeket, melyek a vonatforgalom lebonyolításában részt vevő állomási személyzet egymás közötti, valamint az állomási és vonatszemélyzet egymással folytatott beszélgetései során kerültek rögzítésre.

A vonatforgalom lebonyolításának biztonsága érdekében adandó közlemények szövege a hatályos F.2. sz. Utasítás rendelkezései szerint meglehetősen kötött. (Lásd 1.16.pont) Ez a kötöttség azt a célt szolgálja, hogy a vonatközlekedés lebonyolításában részt vevő személyzet egymást röviden, egyértelműen tájéko-

tatni tudja, s a kommunikáció során a lehetséges félreértések bekövetkezési valószínűségét minimalizálni lehessen.

A szóban adott közlemények között ez a formai kötöttség különösen megjelenik a közlekedő vonatok számára történő engedélykérek és engedélyadások, illetve a be-, illetve kijáratú vágányút beállításának elrendelése során.

A rendelkező forgalmi szolgálattevő miután 0 óra 11 perckor „Jöjjenek...” szöveggel engedélyt adott a 44471 és az azt követő 44263 sz. vonat részére Rákospalota-Újpest állomásig, azt a döntést hozta, hogy a vonatokat a szolgálati hely V. sz. vágányán fogja áthaladtatni Rákosszentmihály állomás irányába.



6. ábra: A 2410 és 0 44471 sz. vonat vágányútja a szolgálati helyen

A két vonat részére 0 óra 16 perckor kérte meg a menetengedélyt Rákosszentmihály állomás forgalmi szolgálattevőjétől. (Az engedélykérésre használt állomásközi távbeszélő nem megfelelő műszaki állapota miatt – a rögzített hangfelvételek tanúsága szerint – először vonalas telefonon hívta fel Rákospalota-Újpest állomás forgalmi szolgálattevője a szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjét és kérte meg, hogy lépjen be az engedélykérő telefonba.)

Az engedélykéréssel egyidőben indult el a 2410 sz. vonat az állomás VI. sz. vágányáról Fót állomás irányába. Tekintettel arra, hogy a 2410 sz. vonat és a 44471 sz. vonat vágányútjai érintették egymást, ezért az utóbbi vonat bejáratú vágányútjának beállítására csak a 2410 sz. vonat kihaladása után volt lehetőség.

A forgalmi szolgálattevő a rögzített hangfelvétel tanúsága szerint „Csovi kihaladása után 44471 ötödiken körvasút és a blokkján 44263 ötödiken körvasút” szöveggel rendelte el a két tehervonat be- és kijáratú vágányútjának beállítását.

A szolgálati hely páros és páratlan végén szolgálatot teljesítő váltókezelők a kiadott rendelkezésnek megfelelően a vágányutat beállították, s ennek megfelelően kezelték a 44471 sz. vonat részére először a bejáratú, majd a K5 jelű egyéni kijáratú jelzőt is.

(Az állomási utastájékoztató berendezésen 0 óra 21 perckor tájékoztatták az utazóközönséget, hogy az „ötödik vágányon tehervonat halad át”.)

A 44471 sz. vonat vágányútjának beállítása során azt a tényt, hogy a vonat részére kijelölt V. sz. vágány a 2420 sz. vonat szerelvényével el van foglalva sem a forgalmi szolgálattevő, sem az állomás két végén szolgálatot teljesítő váltókezelő nem vette észre, pedig ezt a vágányút beállítás elrendelését követően feladatuk volt vizsgálni.

Egy adott állomáson a forgalmi szolgálattevőknek, a váltókezelői szolgálati helyiségekben dolgozóknak tudniuk kell, hogy az adott szolgálati helyen melyik fővágány szabad illetve foglalt, és hogy a foglalt vágányon milyen vonat vagy elegy

áll. Az erre vonatkozó szabályokat a forgalmi utasítás és az Állomási Végrehajtási utasítás tartalmazza.

A Közlekedési Határozmányok 5.c. táblázata szerint a szolgálati helyen Vágányfoglaltsági naplót nem kell vezetni.

A szolgálati hely biztosítóberendezése nem alkalmas arra, hogy a vágányok foglaltságát gépi úton érzékelje, ezért a vonatok szabad vágányúton való közlekedtetése csak az állomási személyzet fokozott együttműködése és utasításszerű munkavégzése révén valósítható meg.

A 2410 sz. vonat kihaladása miatt a 44471 sz. vonat feltartóztatásra került a bejárat jelző előtt. A jelző előtt megállt vonat részére a bejárat jelzőt, a vontatójármű adatrögzítője által rögzítettek szerint – 0 óra 20 perckor kezelték.

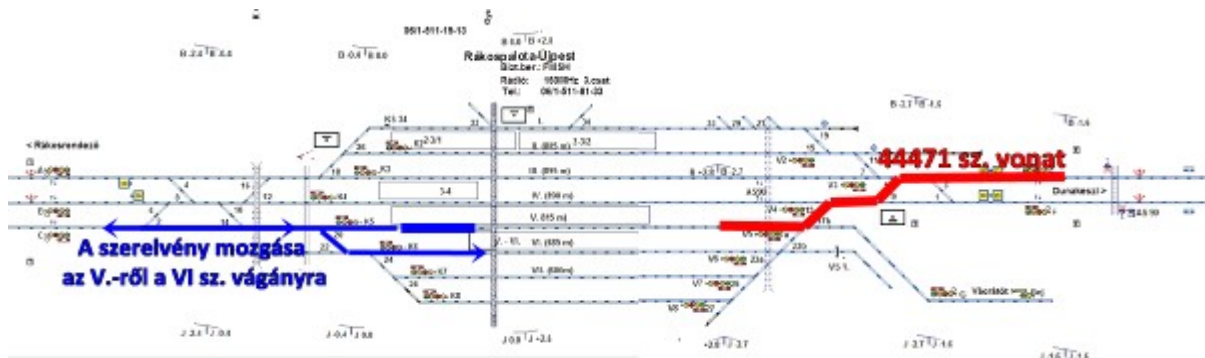
A tehervonat mozdonyának adatrögzítője 0 óra 23 perc 49 másodperckor rögzítette a vonat rendkívüli megállását a szolgálati helyen, miután a mozdonyvezető behaladás közben észlelte a vágány foglaltságát.

A Vb információi szerint a vonat felé – behaladása közben – „Megállj”-jelzést nem adtak. Az I. sz. őrhelyen szolgálatot teljesítő váltókezelő – elmondása szerint – későn ismerte fel a tény, hogy az V. vágány foglalt, s amikor észlelte, a vonat már behaladt az állomásba, s a váltókörzetben megállt.

A vonat megállása után a forgalmi szolgálattevő közölte a II. sz. őrhelyen lévő váltókezelővel, hogy miután kényszerkezeléssel feloldotta a kijárat vágányutát át fognak állni az V. vágányon álló szerelvénnel a VI. vágányra. Ezt a párbeszédet az előjegyzési naplókban a forgalmi szolgálattevő utasítására 0 óra 27 perces idővel jegyezték elő.

A szükségessé vált tolatási művelet miatt a beállított kijárat vágányút kényszeroldására 0 óra 25 perckor került sor.

Az említett tolatási mozgás elvégzésére 0 óra 33 perc és 0 óra 40 perc között került sor a motorvonat MFB-berendezése által rögzített adatok szerint.



7. ábra: A foglalt V. sz. vágány felszabadítása

Az átállással egyidőben a mozdonyvezető és a forgalmi szolgálattevő között újabb telefonbeszélgetés zajlott. A beszélgetés során a forgalmi szolgálattevő érdeklődött a mozdonyvezetőtől, hogy mit akar ebből az esetből csinálni, azaz akarja-e jelenteni a rendkívüli eseményt. A mozdonyvezető a kérdésre azt válaszolta, hogy ő haladni szeretne a vonattal, minél hamarabb, amit a rendelkező forgalmi szolgálattevő úgy értelmezhetett, hogy nem áll szándékában a rendkívüli eseményt jelenteni.

A forgalmi szolgálattevő ezzel egyetértett, s a későbbiekben ennek megfelelően cselekedett.

A szolgálati hely fejrovatos naplójában a 44471 sz. vonat által használt vágányként a negyedik vágányt adták meg, azt csak utólagosan javították ki az ötödikre, holott a rögzített hangfelvételek tanúsága szerint a vonat által használt vágányként – még ha nem is utasításszerűen – de az ötödik vágányt jelölték ki.

A 44263 sz. vonat részére engedélyadasként 0 óra 16 perces időadat szerepel, holott a 44471 és 44263 sz. vonat részére az engedélyadás valójában egyidőben történt.

The image shows a handwritten railway log (Fejrovatos napló) with a grid structure. A red box highlights a specific entry in the first column, which appears to be '44471'. The log contains various handwritten notes and numbers, including '0 16', '0 42', and '0 49'. The text is written in a cursive, handwritten style.

8. ábra: Fejrovatos napló - részlet

A szerelvénnel való átállás után ismételten megpróbálták beállítani a 44471 sz. vonat részére a kijáratí vágányutat, de az a biztosítóberendezés kialakításánál fogva nem volt sikeres, ugyanis a korábban lezárt vágányút teljes feloldásához szükség volt a szomszédos szolgálati hely által adott vonali kényszeroldásra is. A vonali kényszeroldásra 0 óra 42 perckor került sor.

A vonali kényszeroldás megtörténte után a rendelkező szolgálattevő bejelentette az eseményt a forgalmi vonalirányítónak.

2.5 A rendkívüli esemény bejelentése

A mozdonyvezető és a rendelkező forgalmi szolgálattevő a rendkívüli esemény bejelentésének elhagyásában egyezett meg. A rendelkező forgalmi szolgálattevő később mégis úgy döntött, hogy bejelenti az eseményt a forgalmi vonalirányítónak.

A 0 óra 43 perckor kezdeményezett beszélgetés során a forgalmi szolgálattevő arról tájékoztatta a vonalirányítót, hogy – miközben a 2420 sz. vonat szerelvényével álltak át az V. vágányról a VI. vágányra – a szerelvény kihúzása után, de még a VI. sz. vágányra való visszatolás előtt kezelték a bejáratot a 44471 sz. vonat részére. A bejelentés adattartalma szerint az V. sz. vágány az eset időpontjában nem volt foglalt, csak a tolatás befejezéséről nem kapott még értesítést a forgalmi szolgálattevő.

A beszélgetés során a vonalirányító nem tisztázta egyértelműen a Rákospalota-Újpest állomáson kialakult helyzetet, s nem adott külön, egyértelmű utasítást a rendelkező forgalmi szolgálattevő felé a követendő eljárásról. (A forgalmi szolgálattevő teendőit rendkívüli esemény bekövetkezésekor az F.2. sz. utasítás tartalmazza, annak rendelkezéseivel a forgalmi szolgálattevőnek tisztában kell lennie.)

A Vb a rendelkezésére álló adatok alapján megállapította, hogy a rendelkező forgalmi szolgálattevő által tett első bejelentés nem valós információkat tartalmazott a bekövetkezett eseményről.

A bejelentést követően a 44471 sz. vonatot kijáratí az állomásból. A vonat Rákospalota-Újpest állomásról 0 óra 49 perckor indult el.

A forgalmi vonalirányító 0 óra 52 perckor hívta vissza az állomást, hogy további információkat szerezzen az esetről. Ekkor a forgalmi szolgálattevő újra elismételte neki, az első bejelentéskor elmondottakat. Amikor a forgalmi vonalirányító arról érdeklődött, hogy a rendkívüli módon megállt tehervonat zárja-e az állomás páratlan végét, akkor közölte vele a forgalmi szolgálattevő, hogy a vonat már elment az állomásról.

Az esetet követően a 44471 sz. vonat Rákosszentmihály állomáson került feltartóztatásra. A vonatforgalom zavartalan lebonyolítása érdekében 0 óra 59 perckor kapott engedély Rákospalota-Újpest állomás forgalmi szolgálattevője arra, hogy a 44471 sz. vonat – még fel nem oldott – bejáratú vágányútját oldja.

A forgalmi szolgálattevő a 2 óra 11 perckor elküldött Baleseti bejelentésében (e-mail) már a foglalt V. sz. vágányra történő vonat bejáratásról tett jelentést.

A Vb a rendelkezésére álló adatok alapján arra a következtetésre jutott, hogy az esetet a bekövetkezésében szerepet játszó állomási és vonatszemélyzet nem úgy kezelte, ahogy az a bekövetkezett eseményből, illetve a vonatkozó utasításokban lefektetett, követendő szabályokból következett volna.

2.5. Ellenőrzési tevékenység

Az esetet megelőzően 2015. évben a szolgálati helyen több alkalommal is tartott forgalombiztonsági ellenőrzést a MÁV Zrt. Az ellenőrzéseket a Csomóponti Főnökség, a Területi Forgalmi Osztály, illetve a Vasútbiztonság szakemberei végezték.

A megtartott forgalombiztonsági ellenőrzések során olyan munkavégzést, helytelen állomási gyakorlatot, mely a későbbiek során az eset bekövetkezéséhez vezetett nem tártak fel.

Az esetet követően az alábbi időpontokban tartottak forgalombiztonsági ellenőrzést:

- 2015. 07. 07. (Éjszakai ellenőrzés)
- 2015. 07. 08.
- 2015. 07. 13.
- 2015. 07. 16. (Munkaidőn kívüli ellenőrzés)
- 2015. 07. 18. (Hétfégi személyzetellenőrzés)
- 2015. 07. 21
- 2015. 07. 28.
- 2015. 07. 31..

Az esetet követő ellenőrzések során – más megállapítások mellett – észrevételek történtek a biztosítóberendezés kezelési szabályzatának hiányos ismeretére, illetve a vágányút beállítása során teendő intézkedések nem utasítászerű végzésére vonatkozóan, mely megállapításokra vonatkozóan a csomóponti főnökség igazoló jelentéseit az ellenőrző szerv felé megküldte.

2.6. Az állomási kommunikáció utólagos vizsgálata

A Vb az eset vizsgálata során szűrőpróba szerűen egy, az eseményt követő hétközi és hétfégi napot kiválasztva visszahallgatta a szolgálati helyen rögzített állomási és állomásközi telefonbeszélgetéseket annak érdekében, hogy megbizonyosodjon arról, hogy a vonatforgalommal kapcsolatos közlemények adása és nyugtázása, illetve a vágányút beállítására vonatkozó szóbeli bejelentési kötelezettség teljesülése az állomáson az eset bekövetkezését követően hogyan valósul meg.

A rögzített kommunikáció elemzése során a Vb arra a következtetésre jutott, hogy a közlekedő vonatok részére az engedélykérés, engedélyadás megtörténik, de a forgalmi utasításban előírt szöveghez képest továbbra is leegyszerűsített formában. Az engedélykérés/engedélyadás során csak a legszükségesebbnek vélt információkat osztják meg egymással az érintettek (vonatszám, vonathossz, illetve „jöhet”), illetve az engedélykérés során egyszerre több vonatnak is engedélyt kérnek.

A vonatok vágányútjainak elrendelésekor gyakorlat, hogy egyszerre több vonat részére is elrendelik a vágányút beállítását. A vágányút beállítás elrendelésekor a helyben kialakult szófordulatokat használják. Ezek a szófordulatok ugyan a szolgálati helyen dolgozók részére értelmezhetőek, de nincsenek összhangban a forgalmi utasítás 2.7.1. pontjában leírtakkal.

2.7 Emberi és szervezeti tényezők

A Vb az esemény vizsgálata során feltárt emberi és szervezeti tényezők közül a biztonságkritikus kommunikációt és az esemény bekövetkezésének eltitkolási szándékát emeli ki.

A biztonságkritikus kommunikáció eredményességét több tényező is befolyásolja. Ezek a tényezők a következők: a kommunikáció technikai eszközei, a kommunikációt végző személyek, a kommunikáció tartalma. A kommunikáció tartalmi része az érdekes ennél az esetről. A jó biztonságkritikus kommunikációhoz rövid, pontos és tisztán értelmezhető beszéd szükséges. A vasúti szabályrendszer ennek biztosítására a különösen kritikus tevékenységeknél kötelezően előírt formaszöveget vezet be. Ezek alkalmazása a napi munkafolyamatokban ugyanakkor a személyzet hozzáállásától függ. Amennyiben a megfelelő kommunikáció módja és haszna oktatásra kerül, akkor kialakul egy olyan szintű megértés, amikor a szabályszegést nem a büntetéstől való félelem, hanem a biztonságos munkavégzésre történő törekvés előzi meg.

További tényező az elhangzottak megértésének megerősítése a lényegi elemek visszaismétlésével, illetve további információk kérése a nem értett vagy félreértett részletek tisztázására. Ezt a visszaismétlés—megértés ellenőrzés folyamatát a Forgalmi Utasítás szintén előírja.

A vizsgált eseményben a biztonságkritikus kommunikáció súlyosan sérült:

- a forgalmi szolgálattevő sem engedélykéréskor, sem a vonat vágányútjának elrendelésekor meg sem kísérelte az előírt formaszöveget használni,
- elmaradt a megértés ellenőrzését szolgáló visszaismétlés a váltókezelők részéről,
- a forgalmi vonalirányító és a forgalmi szolgálattevő közötti kommunikációban elmaradt a megértést szolgáló pontosság.

A vasúti közlekedés biztonságát szolgálja, hogy a vasútvállalatok biztonsági szervezetei a tudomásukra jutott baleseteket és rendkívüli eseményeket kivizsgálják, és a vizsgálatok megállapításai alapján megelőző intézkedéseket javasolnak. A vizsgálatok elindításában a bejelentés játszik alapvető szerepet, ennek elmaradása megakadályozza a vizsgálatot és így a tanulságok megismerését.

A vasútvállalatoknak emiatt – a büntetéssel vagy más hátrányos jogkövetkezménnyel való fenyegetés helyett – ösztönözni kell annak a biztonsági kultúrának a kialakítását, amelyben a vizsgált eseményhez hasonló, következmények nélküli és a legtöbb esetben eltitkolható események is bejelentésre kerüljenek.

A hangrögzítő berendezés felvételei alapján a Vb megállapította, hogy a mozdonyvezető és a rendelkező forgalmi szolgálattevő nem kívánta bejelenteni a rendkívüli esemény bekövetkezését. A biztonsági kultúra fejlesztésével elérhető, hogy a személyzet a vizsgált eseményhez hasonló, következmények nélküli események bejelentésével a közlekedés általános biztonságának fejlesztésében részt vegyen.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 **Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások**

A Vb megállapításai szerint az eset bekövetkezése elsősorban emberi tényezőre vezethető vissza.

A vonatforgalom lebonyolításában érintett állomási személyzet a 44471 sz. vonat vágányútjának beállítása során nem követte az előírt eljárási rendet, s ennek következtében nem ismerte fel azt a tényt, hogy a vonat közlekedtetésére kijelölt vágány foglalt, s a tehervonatot előzetes értesítés nélkül a szolgálati hely foglalt V. sz. vágányára járatta be.

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 a rendelkezésére álló adatok alapján arra a következtetésre jutott, hogy

- a szolgálati helyre telepített állomási biztosítóberendezés nem alkalmas arra, hogy a vonatforgalom szabályozásában részt vevő állomási személyzet felé visszajelzést adjon az állomási vágányhálózat foglaltságáról, és az aktuális vágányfoglaltságot gépi úton ellenőrizze a szabad jelzések kivezérlése során.
- a rendkívüli eseményt az érintett állomási és vonatszemélyzet nem úgy kezelte, ahogy az a bekövetkezett eseményből, illetve a vonatkozó utasításokban lefektetett szabályokból következett volna, megpróbálták eltitkolni azt, majd a bekövetkezés után csak késéssel, a valóságtól eltérő adattartalommal jelentették.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A Vb az eset vizsgálata során megállapította, hogy a vonatkozó utasítások rendelkezéseinek betartásával a hasonló esetek bekövetkezése megelőzhető, ezért biztonsági ajánlás kiadását nem javasolja.

A Vb véleménye szerint a vonatforgalom lebonyolításában részt vevők munkájának rendszeres ellenőrzése megakadályozhatja olyan helytelen állomási gyakorlat kialakulását, melynek következtében biztonságkritikus szituációk alakulhatnak egy adott forgalmi helyzetben.

Emiatt a Vb az eset bekövetkezéséhez vezető tényezőkhöz kapcsolódóan fel kívánja hívni a vasúti közlekedés lebonyolításában közvetlenül érdekelt szervezetek figyelmét a munkafolyamatba épített (forgalmi, üzembiztonsági) ellenőrzések alaposágának a fontosságára, melyeknek keretén belül:

- a szolgálati helyeken kialakult helytelen, és ezáltal biztonsági kockázatot jelentő gyakorlat feltárására, és azok megszüntetésére,
- a megfelelő elméleti és gyakorlati szakmai tudás szinten tartására, fejlesztésére,
- a helyi problémák feltárására, kezelésére, különösen a szokásostól eltérő, megnövekedett munkaterhelés idején.

Budapest, 2016. június 28.

Karosi Róbert
Vb vezetője

Gula Flórián
Vb tagja

Rózsa János
Vb tagja