



ZÁRÓJELENTÉS

**2006-0040-5
VASÚTI BALESET**

**Balatonmáriafürdő állomás
2006. július. 23.**

A szakmai vizsgálat célja a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események okainak, körülményeinek feltárása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Jelen vizsgálatot

- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.),
- a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának részletes szabályairól szóló 7/2006. (II. 27.) GKM rendelet,
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Kbt. és a 7/2006. (XII. 29) GKM rendelet együttesen az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak biztonságáról valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti 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 2006. december 31. napjáig a Kbt-n, 2007. január 1. napjától 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 baleset-hoz 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.

Jelen zárójelentés

alapjául a Vb által elkészített, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott - érintettek számára megküldött zárójelentés-tervezet szolgált.

A zárójelentés-tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a tervezet véglegesítése előtti záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

Jelen zárójelentés elkészítésekor a Vb a releváns dokumentációkat elemezte, a szükséges személyeket valamint az eseménnyel kapcsolatos magnófelvételeket meghallgatta, majd azokat kiértékelte.

A 2008. április 08-án megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviseltették magukat:

- NKH,
- MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág TEB Főosztály

Szakmai vizsgálat megállapításaihoz kiegészítés, eltérő vélemény nem érkezett.

A Vb az eljárása során

- a szakmai vizsgálat céljainak ésszerű határidőn belül történő elérése érdekében az általa szükségesnek tartott vizsgálatokat elvégezte, az intézkedéseket megtette,
- szabadon megvizsgálta az esemény helyszínét, a vasúti járművet, annak tartozékait, illetve sérüléseit,
- az érdemi információval rendelkező személyeket meghallgatta,
- rendelkezésére bocsátottak minden lényeges információt és feljegyzést.

A szakmai vizsgálat során az érintettek együttműködtek.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel.

A Vb tagjai munkájukat a Vb vezetőjének irányítása alatt végezték. A szakmai vizsgálatban részt vevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem jártak, illetve a jövőben nem járhatnak el.

Meghatározások és rövidítések

ÁVU	Állomás Végrehajtási Utasítás
EÉVB	Egyesített Éberségi és Vonatbefolyásoló Berendezés
D55	Dominó 55 típusú biztosítóberendezés
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KÖFE	Központi Forgalomellenőrző szolgálat
KÖFI	Központi Forgalomirányító szolgálat
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen működő Részvénytársaság
MRN	Menetrend nélküli (vonat)
NHH	Nemzeti Hírközlési Hatóság
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
TEBF	Távközlő-, Erősáramú és Biztosítóberendezési Főosztály
Vb	Vizsgálóbizottság
VBO	MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság illetékes Területi Vasútbiztonsági Osztálya
Vtv.	2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2006. július 23-án 14 óra 20 perckor jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

Az esetet 2006. július 23-án 14 óra 22 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság kijelölése

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára szakmai vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölt ki:

vezetője	Béleczki Zita	balesetvizsgáló
tagjai	Gelléri László	balesetvizsgáló (Simon István helyett)
	Szeremeta Gábor	balesetvizsgáló (Gelléri László helyett)

Simon István köztisztviselői jogviszonyának megszűnése miatt 2007. január 1-én a KBSZ főigazgatója Gelléri Lászlót jelölte ki a Vb tagjaként.

Gelléri László köztisztviselői jogviszonyának megszűnése miatt 2008. január 1-én a KBSZ főigazgatója Szeremeta Gábort jelölte ki a Vb tagjaként.

A baleset időpontja

2006. július 23. 13 óra 55 perc

Az esemény besorolása

A vizsgálat jogi alapja: 2004/49/EK irányelv 19. cikk (2) a.
2005. évi CLXXXIV. törvény (Kbvt.) 7.§ (1) b)

A vasúti rendszer típusa: Országos

A fő esemény típusa: Vasúti baleset

Jellege: Egyéb (jelzőmeghaladás)

A másodlagos esemény típusa: Vasúti baleset

Jellege: váltófelvágás

Mozgás típusa: távolsági személyszállító vonat

Esemény helye: Állomás

Sérültek:

	<i>Halálos</i>	<i>Súlyos</i>	<i>Könnyű</i>	<i>Nincs</i>
<i>Utas</i>				☒
<i>Vasúti dolgozó</i>				☒
<i>Útátjáró használó</i>				☒
<i>Idegen személy</i>				☒
<i>Egyéb</i>				☒

Pályahálózat működtető: MÁV Zrt.

Üzembentartó: MÁV Zrt.

1. Ténybeli információk

1.1. Az esemény lefolyása

2006. július 23-án 14 óra 20 perckor a KBSZ diszpécserére értesítést kapott, hogy Balatonmáriafürdő állomáson 13 óra 55 perckor az 5209-2 számú személyvonat mozdonyvezetője a vezető jegyvizsgáló jelzését követően a V2 kijáratú jelző megállj állása ellenére elindította a vonatot. A mozdonyon lévő, jól működő EÉVB működésbe lépett, és a vonatot vészfékezéssel megállította. A vonat az 5608-1 számú vonat bejáratú vágányújtja miatt kitérő irányba álló 3. számú váltót felvágta, majd az 1. számú váltón állt meg. Az 1. számú vágányra bejáratú 5608-1 számú vonat mozdonyvezetője a vonatot észlelve azonnal gyorsfékezett, és kb. 50 méterre állt meg a vele szemben álló vonattól.

A Vb megállapította, hogy az esemény bekövetkezése emberi tényezőkre vezethető vissza.



3. ábra: A baleset helyszíne

forrás: Internet

1.2. Személyi sérülések

Személyi sérülés nem történt.

1.3. A vasúti járművek sérülése

Az eset során a gördülőállományban kár nem keletkezett.

1.4. Infrastruktúrában keletkezett kár

A VBO által megadott adatok alapján: az eset során az infrastruktúrában keletkezett károsodás helyreállítása 24 000 Ft anyag jellegű ráfordítást igényelt.

1.5. A személyzet adatai

Mozdonyvezető adatai (5209-2)

Kora és neme	41 éves, férfi
Járművezetői engedély kiadásának kelte	2001. szeptember 14.
Járművezetői engedély érvényessége	2007. június 21.
Jármű, amelyre az igazolvány érvényes	Villamos mozdony, Villamos tolatómozdony, Dízel mozdony, Dízel tolatómozdony.
Orvosi alkalmassági érvényessége	2007. június 21.

Vezető jegyvizsgáló adatai (5209-2)

Kora és neme	37 éves, férfi
Egyszerűsített vonatvezetői vizsga ideje	1997. december 16.
Kocsirendezői vizsga	1994. augusztus 31.
Vonatkezelői vizsga	1994. szeptember 06.
Jegyvizsgálói vizsga	1995. március 24.
Nemzetközi jegyvizsgálói vizsga	1996. augusztus 08.
Személyszállítási üzletszabályzat vizsga	1997. május 27.
Egyszerűsített vonatvezetői vizsga	1997. december 16.
Orvosi alkalmassági érvényessége	2009. június 02.

1.6. A vonatok jellemzői

5209-2 számú vonat adatai

Induló állomás	Sátoraljaújhely
Rendeltetési állomás	Keszthely
Mozdony pályaszáma	V43-1011
Továbbított kocsik száma	7
Vonathossza	168 m
Vonat elegytömege	278 t
Előírt fékszázalék	103
Tényleges fékszázalék	122

5608-1 számú vonat adatai

Induló állomás	Balatonszentgyörgy
Rendeltetési állomás	Miskolc - Tiszai pu.
Mozdony pályaszáma	V43-1021
Továbbított kocsik száma	7
Vonathossza	167 m
Vonat elegytömege	273 t
Előírt fékszázalék	103
Tényleges fékszázalék	109

1.7. Meteorológiai adatok

A baleset időpontjában az időjárás csendes, erős napsütés, a hőmérséklet kb. 30 °C volt. A távolbalátás nem volt korlátozott, a napszaknak megfelelő természetes nappali fényviszonyok voltak.

1.8. A vasúti pálya leírása

B 54. XI. jobb alacsony csúcssínes, vasbetonaljas kitérő, zárnyelves csúcssín rögzítő, elektromos állítású.

Balatonmárfürdő állomáson a II. számú vágányon, az 5209-2 számú vonat indulási helye a 1722. számú szelvény volt, innen a pályaív, illetve terepviszonyok (növényzet, épületek) miatt a belátható pályaszakasz 550 m. Az 5608-1 számú vonat a 1730+15 sz. szelvényben található „Megállj!” jelzést adó „B” bejárat jelző előtt állt. A két vonat a meginduláskor kb. 900 – 1000 m távolságra állt egymástól a terepviszonyok miatt kölcsönösen takart helyzetben.

1.9. Állomási adatok

Az állomáson D55 típusú biztosítóberendezés van telepítve, KÖFI szolgálattal.

1.10. Vasúti járművek adatrögzítői

A MÁV Zrt-től bekért szakvélemény szerint a V43-1011 pályaszámú mozdony (5209-2 számú vonat) TELOC típusú elektromechanikus, 150 km/h sebesség-határú sebességmérővel volt felszerelve. A sebességmérő órában 150 km/h méréshatárú szalag volt befűzve, a regisztrátumok kiértékelhetők voltak. Az EÉVB berendezés be volt iktatva és az jól működött.

A V43-1021 pályaszámú mozdony (5608-1 számú vonat) TELOC típusú elektromechanikus, 150 km/h sebesség-határú sebességmérővel volt felszerelve. A sebességmérő órában 150 km/h méréshatárú szalag volt befűzve. Az EÉVB berendezés be volt iktatva és az jól működött. A MÁV Zrt. szakértője megállapította, hogy az óraszalagon az idő és a sebesség törések nem esnek egy vonalba, kb. 0,5 mm-t késik az idő regisztrátum - törés a sebességtöréshez képest.

1.11. Próbák és kísérletek

A baleset kivizsgálása nem igényelte próba vagy kísérlet elvégzését.

1.12. Kiegészítő adatok

Nincsenek.

2. Az eset részletes leírása

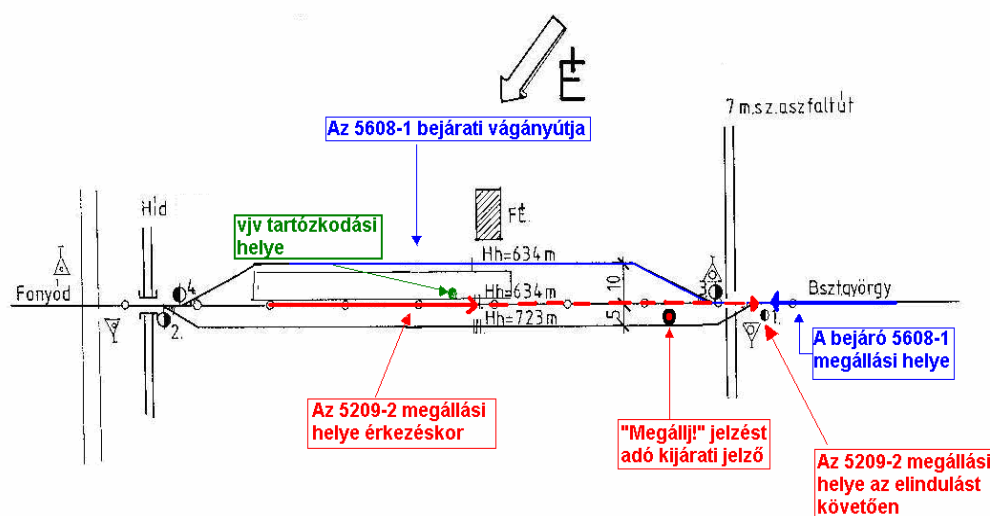
A 30-as számú fővonalon Szabadbattyán és Balatonszentgyörgy állomások között KÖFI szolgálat van. Ezen a vonalon vannak távvezérelt (KÖFI), illetve távellenőrzött (KÖFE) állomások. A KÖFI állomások forgalmi szempontból forgalmi szolgálattevővel nem rendelkező nyíltvonali szolgálati helynek tekintendők. Ezeken a szolgálati helyeken jelenlétes forgalmi szolgálattevő teljesít szolgálatot, aki a Gy.438-403/2002 Végrehajtási Utasításban meghatározottak szerint a vonatforgalom lebonyolításába korlátozott hatáskörrel vonható be. Balatonmárfürdő állomás D55 típusú biztosítóberendezéssel felszerelt KÖFI állomás, központi forgalomirányítással. A biztosítóberendezés működhet távvezérelt, illetve helyi üzemmódban. Távvezérelt üzemmódban a központi forgalomirányító Fonyódról távvezérelve kezeli a biztosítóberendezést. A jelenlétes forgalmi szolgálattevő a berendezést csak akkor tudja kezelni, ha a biztosítóberendezés helyi üzemmódban van. A vizsgálat során megállapítást nyert, hogy Balatonmárfürdő állomáson a biztosítóberendezés a baleset idején távvezérelt üzemmódban, jól működött.

Az 5209-2 számú vonat 7 kocsival közlekedett. Budapest-Keleti pályaudvartól a vezető jegyvizsgáló egyedül, majd Budapest-Kelenföld állomástól Balatonszentgyörgy állomásig egy beosztott jegyvizsgálóval közösen teljesített szolgálatot a vonaton. Székesfehérvár állomástól még egy beosztott jegyvizsgáló volt a vonathoz vezényelve, a MÁV Zrt. Személyszállítási Üzletág Személyszállítási Csomópont Budapest-Déli pályaudvar által. Azonban ez a vezényelt jegyvizsgáló a rádió reggeli hírműsorából arról értesült, hogy a 80-as számú vonalon rendkívüli esemény miatt a vonatközlekedéssel gondok voltak. Ezért a feljelentkezéskor ezt megbeszélte a vezénylőjével, és célszerűségi okból az 5209-2 számú vonat helyett az EC52-es számú vonattal Gyékényes állomásra utazott.

A vonaton az utasforgalom, a nyári szezon miatt nagy volt. A mozdonyvezetőnek nem hozták tudomására, hogy Budapest-Kelenföld állomástól ketten fognak dolgozni. Siófok állomáson a vezető jegyvizsgáló azt mondta a felügyelete alá tartozó jegyvizsgálónak, „...elbírok a vonattal, üljön le”, ezért Siófok állomástól a jegyvizsgáló sem személyszállítási, sem forgalmi ténykedést nem látott el.

Az 5209-2 számú vonat Szabadbattyán állomástól késéssel közlekedett, így a menetrend szerinti vonatkereszteződések eltolódtak. A Balatonmárfürdő állomásra előírt technológia az 5209-2 számú vonatot az első vágányra, kitérő irányban írja elő. Ezen a napon a menetrend szerinti vonatközlekedés visszaállítása érdekében a forgalomirányító az 5209-2 számú vonatot a második vágányra, egyenes irányban járatta be. A bejárat alkalmával a bejárat jelzőn sárga fény jelent meg a vonat részére, ami azt is jelenti, hogy a következő jelzőn (kijárat jelző) „Megállj!” jelzés van. A vonat behaladása után az utasításban előírtak szerint (a magasperon mellett) állt meg, a kijárat jelzőtől kb. 150 m-re.

Balatonmárfiafürdő állomás torzított helyszínrajza



4. ábra: Az állomás torzított helyszínrajza

Az utasok fel- és leszállása közben az első kocsi első ajtajánál tartózkodott a vezető jegyvizsgáló. Elmondások szerint a vonatajtók zárt állapotát nem tudta ellenőrizni, mert a nagy nyári forgalom ezt nem tette lehetővé a menetrendszerű közlekedés mellett. Az utasok fel- és leszállása után a vezető jegyvizsgáló a kijárat jelzőn lévő „Megállj!” jelzés ellenére elmenesztette a vonatot.



5. ábra: Balatonmárfiafürdő állomáson egy személyvonat a II. számú vágányon

Az utasok fel- és leszállása közben a mozdonyvezető a géptérbe ment a fogyasztásmérő órák leolvasása céljából, felkészülve a balatonszentgyörgyi mozdony személyzet-váltásra. A vonat megállása után a jelenlétes forgalmi szolgálattevő a forgalmi irodába ment, hogy a hangosbemondó utastájékoztató berendezésen keresztül tájékoztassa az utasokat a Balatonszentgyörgy állomás felől érkező vonatról.

Eközben az 5608-1 számú vonat Balatonszentgyörgy állomás felől Balatonmárfürdő állomás „Megállj!” jelzést adó bejáratú jelzőjéhez érkezett és az utasításban előírtak szerint megállt.

Az 5209-2 számú vonat mozdonyvezetője a géptérből a vezetőállásba visszatérve a visszapillantó tükörbe nézve észlelte, hogy a peron üres (az utasok fel- és leszállása megtörtént), a vezető jegyvizsgáló menesztte a vonatot. A vezető jegyvizsgáló a menesztést követően felszállt a vonatra, és jegyvizsgálói tevékenységét folytatta.



6. ábra: Fotófelvétel Balatonszentgyörgy állomás felé egy V43 sorozatú mozdony vezetőállásáról, az 5209-2 sz. vonat mozdonyának a peron melletti megállási helyéről

A mozdonyvezető a vonatot megindította. Az utastájékoztató berendezésen adott tájékoztatásból csak annyit értett, hogy „....Balatonszentgyörgy....”. Az utastájékoztatót nem figyelte, a hallottaknak jelentőséget nem tulajdonított. A kijáratú jelző valamint az EÉVB jelzéseinek ellenére folytatta menetét. A MÁV Zrt. által a menetíró regisztrátumról készített kiértékelés szerint a II. vágányon a V2-es kijáratú jelző jelzési képének megfelelően 1-es ütemű jel volt. A mozdony a kijáratú jelzőt meghaladva, a jelző mögötti szakaszon (3. számú váltó szigeteltsín) jelfeladás nem volt. A jól működő vonatbefolyásoló berendezés az 1-es ütemű jel megszűnésének kiértékelése után beavatkozott, és a vonatot befékezte. A mozdonyvezető meghallgatása szerint az EÉVB által megindított vészfékezéssel egy időben a mozdonyvezető is megkezdte a gyorsfékezést. A vonat a vészfékezést követően a V2-es kijáratú jelző után kb. 130 m-re, az 1-es

számú váltón, az SR1 jelű útátjáró elzárásával állt meg, valamint a 3-as számú váltót felvágta.

Az 5608-1 számú vonat részére a bejáratí jelzőn szabad (sárga-zöld) jelzési kép jelent meg. Ennek megfelelően a vonat mozdonyvezetője megindította a vonatot.

A két vonat mozdonyvezetője az 5209-2 számú vonat jelzőmeghaladását követő megállása illetőleg állva maradása után, a pályáiv miatt csak akkor észlelhette egymást, amikor az 5608-1 számú vonat a behaladáskor a 1727+50 számú szelvényhez ért.

Az 5209-2 számú vonat mozdonyvezetője hívást kezdeményezett a forgalmi vonalirányító felé, közben meglátta a Balatonszentgyörgy állomás felől az ívből közlekedő, majd gyorsfékeezést alkalmazó 5608-1 számú vonatot. Az 5608-1 számú vonat az 5209-2 számú vonattal szembe, attól kb. 50 m-re állt meg.

A megállását követően az 5608-1 számú vonat mozdonyvezetője a vonatveszélyeztetés tényét jelentette a vonalirányítónak, aki mind a két vonatot állva maradásra utasította. A bejelentési kötelezettséget mindkét mozdony vezetője mobiltelefonon tette meg, mivel egyik mozdony sem volt felszerelve KÖFI kapcsolattartásra alkalmas mozdonyrádióval. Az 5608-1 számú vonat mozdonyvezetője mozdonyáról leszállva elindult az 5209-2 számú vonat felé. Körülbelül ebben az időpontban a baleset helyszínére érkezett a jelenlétes forgalmi szolgálattevő is. A jelenlétes forgalmi szolgálattevő is állva maradásra szólította fel a mozdonyvezetőket, majd visszament a forgalmi irodába és tájékoztatta a vonalirányítót a helyszínen tapasztaltakról. A főüzemirányító arról értesítette a vonalirányítót, hogy a VBO a vizsgálóbizottsággal később fog kiérkezni a helyszínre. A KBSZ engedélyével felszólította a vonalirányítót, hogy a pálya mielőbbi felszabadítása érdekében a szükséges intézkedéseket tegye meg. Utasítsa a jelenlétes forgalmi szolgálattevő útján az 5209-2 számú vonat mozdonyvezetőjét, illetőleg a vezető jegyvizsgálóját, hogy menjenek a forgalmi irodába, írjanak Eseménykönyvi jelentést, amelyben rögzítsék a történeteket. Az eseménykönyvi jelentést részére hangrögzítésre alkalmas telefonra mondják rá. Ezek megtörténte után a vonalirányító utasításait betartva a forgalom megindulhat. A forgalmi vonalirányító Balatonszentgyörgy állomásról MRN-ben egy mozdonyt küldött az 5608-1 számú vonat mögé, a vonat visszahúzása céljából. Az 5608-1 számú vonat mozdonyvezetőjét telefonon értesítette a segélygép érkezéséről, valamint utasította a vonatszemélyzetet a vonat végének fedezéséről. A jelenlétes forgalmi szolgálattevő a mozdonyvezető és a vezető jegyvizsgáló által megírt Eseménykönyvi jelentést a főüzemirányítónak beolvasta, majd a forgalmi vonalirányítóval egyeztetve megtették a pálya felszabadításához szükséges intézkedéseket. Az 5608-1 számú vonat 15 óra 24 perckor kezdte meg a visszahúzást Balatonszentgyörgy állomásra, illetve az 5209-2 számú vonat 15 óra 30 perckor indult meg Balatonszentgyörgy állomásra.

3. Következtetések

A Vb a rendelkezésre álló adatok, információk, dokumentációk, hangfelvételek, az érintettek KBSZ illetve a VBO által végzett meghallgatása, illetve a személyszállítási csomóponti vezetővel, valamint a forgalmi oktatótiszttel történt megbeszélés alapján a következőket állapítja meg.

A V43-1011 mozdony műszaki állapota: Üzemnaplóban rögzítettek szerint megállapítható, hogy a július 23-án közlekedő 5209-2 számú vonat mozdony üzemében rendellenesség nem volt tapasztalható, azonban sem a V43-1011 pályaszámú mozdony, sem a V43-1021 pályaszámú mozdony nem rendelkezett KÖFI kapcsolattartásra alkalmas mozdonyrádióval, ami a hívást, kapcsolattartást, valamint a veszélyhelyzet jelzését az irányítás és a többi vonat felé gyorsabbá, egyszerűbbé, ezáltal biztonságosabbá tenné.

Nem minden érintett szolgálati hely rendelkezik a szükséges Végrehajtási Utasítással, így a 30-as vonal KÖFI szakaszára vezényelt dolgozók (jegyzvizsgálók, vezető jegyzvizsgálók) oktatása nem teljes körű, ezért az ismeretanyaguk hiányos. Ezt a tényt alátámasztja az, hogy a vizsgálat során a MÁV Zrt. Személyszállítási Üzletág Személyszállítási Csomópont Budapest-Keletinél a szükséges dokumentációk megkérésekor a 2002. április 1-én megjelent Gy.438-403/2002. szám alatt kiadott Végrehajtási Utasítással nem rendelkeztek, illetve annak újbóli kiadásáról nem is tudtak, ezért az érintett dolgozókat a baleset időpontjában érvényes F.2.sz. Forgalmi utasítás függelékai 5.15 pontjában, illetve a Végrehajtási utasítás I. fejezetének 5. pontjában foglaltaktól eltérően nem oktatták, illetve nem vizsgáztatták. Ez odáig vezetett, hogy a vizsgálat során a Vb talált olyan jegyzvizsgálót, aki ezen a vonalon teljesít szolgálatot de nem volt azzal tisztában, hogy mely állomáson van KÖFI, és mely állomáson van KÖFE szolgálat, pedig ennek ismerete az állomási forgalmi személyzet ténykedése és a vonatok menesztése miatt elengedhetetlen.

A vonathoz vezényelt vonatszemélyzet (jegyzvizsgáló, vezető jegyzvizsgáló) nem az utasításban előírtak szerint végezte el a személyszállítási és a forgalmi ténykedéseket a vonat közlekedésének teljes szakaszán. Ennek oka elsősorban emberi tényezőkre vezethető vissza, de szerepet játszik az is, hogy más-más szolgálati főnökség által, illetve nem a teljes szakaszra történik a vezénylés, így a hatékony közös munka nem tud megvalósulni.

Az 5209-2 számú vonat vezető jegyzvizsgálója a jegyzvizsgálót Siófok állomáson utasította arra, hogy üljön le, tovább ne dolgozzon, ezért Siófok állomástól a vezető jegyzvizsgáló a menesztéskor egyedül adta a jelzést

A vizsgálat megállapította, hogy az 5209-2 számú vonat vezető jegyzvizsgálója a munkáját megszokásból végezte, benne nem tudatosult, hogy az „Indulásra készen!” jelzés adásának alapvető feltétele az, hogy a kijárat jelző a vonat részére szabad jelzést adjon, ugyanis ez a jelzés a KÖFI állomásokon, így a jelen állomáson is azonos a vonat elmenesztésével.

Az 5209-2 számú vonat mozdonyvezetőjének Balatonszentgyörgy állomáson a szolgálatváltásra biztosított idő – a menetrend feszítettsége, valamint a késés miatt – az ilyenkor előírt feladatok elvégzéséhez nem volt elegendő. Ezért a mozdonyvezető a szolgálatátadáshoz kapcsolódó ténykedéseket már útközben, előző állomáson megkezdte, mely figyelemmegosztást eredményezett, és ezzel a baleseti kockázatot növelte.

Az 5209-2 számú vonat mozdonyvezető figyelmének csökkenését, így a hibázás lehetőségét fokozhatta, hogy 8 nap alatt a 6. szolgálatát teljesítette úgy, hogy a felvagy lejelentkezése mindig éjszakára esett, valamint az, hogy a nyári meleg és a

megfelelő légkondicionálás hiánya miatt a vezetőállásban a hőmérséklet 38-40 °C volt.

Táblázat a mozdonyvezető Időszolgáltatási adatlapja alapján:

16	17	18	19	20	21	22	23
							
2:57 - 14:52	19:52 >> 7:15		1:15 - 11:34	14:14- 23:19		1:15 - 11:34	2:57 - 14:52

A „Megállj!” jelzés figyelmen kívül hagyása egyértelműen emberi tényezőre vezethető vissza, melyhez azonban a fenti körülmények is hozzájárultak.

Több munkavállaló elmondása szerint: ezen a vonalszakaszon többször előfordul, hogy a jelző jelzési képének megfigyelése nélkül „Megállj!” jelzés ellenére is elmeneszti a vezető jegyvizsgálók a vonatot. Abban az esetben, ha ez következménnyel nem jár (váltófelvágás, szembe közlekedés stb.) akkor ez nem mindig kerül bejelentésre.

4. Biztonsági ajánlások

A szakmai vizsgálat lefolytatása során szerzett ismereteket megvizsgálva a Vb. a fenti információkhoz jutott hozzá, melyek alapján az alábbi biztonsági ajánlásokat teszi:

BA2006-0040-5-01: Javasoljuk a MÁV Zrt. felé, a mozdonyrádió rendszer alkalmassá tételét a biztonságos és megbízható kommunikációra.

BA2006-0040-5-02: Javasoljuk az NKH felé, hogy kerüljön felülvizsgálásra, hogy a fent említett vonalon a forgalom lebonyolításában résztvevő valamennyi dolgozó rendelkezik-e vizsgával a vonalra érvényes Végrehajtási Utasításból.

BA2006-0040-5-03: Javasoljuk az NKH felé, hogy vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a KÖFI állomásokon a jelenlétes forgalmi szolgálattevőként tevékenykedő dolgozó – ahol ilyen ténykedik – a külső forgalmi szolgálattevőhöz hasonló módon részt vegyen a vonatok menesztésében, mert neki több lehetősége van meggyőződni a biztonságos indulás feltételeinek teljesüléséről.

BA2006-0040-5-04: Továbbá javasoljuk a MÁV Zrt. felé, hogy a mozdonyok modernizálása során oldják meg, hogy a mozdonyvezetőt a külső hőmérséklet a lehető legkevésbé befolyásolja a munkájában.

4.1 Intézkedések a kiadott Biztonsági Ajánlással/okkal kapcsolatosan

BA2006-0040-5-01 számú biztonsági ajánlás: A záró megbeszélésen a MÁV Zrt. képviselője, távközlési szakértője azt a tájékoztatást adta, hogy a mozdonyrádió rendszerrel fordulnak elő problémák, de ha ilyen bejelentést kapnak, akkor azt kijavítják. A biztonsági ajánlással kapcsolatban kifejtette, hogy a távlati fejlesztési cél a GSM-R rendszer bevezetése, melynek megvalósítása a három lépcsős közbeszerzési eljárás harmadik szakaszában van. Ezzel párhuzamosan – az NHH által előírtak alapján – megszüntetésre kerül először a 160 MHz-es, majd később a 450 MHz-es rendszer. A GSM-R rendszer alkalmas a felvetődött problémák kiküszöbölésére.

BA2006-0040-5-02 számú biztonsági ajánlás: A MÁV START Zrt-től kapott írásos tájékoztatás szerint a biztonsági ajánlásunkkal egyetért, az abban javasoltakat végrehajtotta, a hiányosságokat megszüntette.

4.2 Észrevételek a kiadott Biztonsági Ajánlással/okkal kapcsolatosan

BA2006-0040-5-02 számú biztonsági ajánlás: A záró megbeszélésen az NKH képviselői arról tájékoztatták a Vb-t, hogy a biztonsági ajánlásban szerepelő ellenőrzési kompetenciával jelenleg nem rendelkeznek, ezen hatáskörük a Vtv. folyamatban lévő változása következtében várhatóan bővülni fog.

BA2006-0040-5-03 számú biztonsági ajánlás: A záró megbeszélésen az NKH képviselői a biztonsági ajánlással kapcsolatban kifejtették, hogy jelenleg az utasítás módosítása a MÁV Zrt. hatáskörébe tartozik, az NKH azt jóváhagyja, de nem maga módosítja.

Az ajánlás tartalmával kapcsolatban a Vb kifejtette, hogy az nem a jelenlétes forgalmi szolgálattevő kötelező alkalmazására vonatkozik a KÖFI vonalakon, hanem arra a helyzetre, amikor a vonatindítási tevékenységbe bevonható, kiképzett szakember az állomáson szolgálatot teljesít, akkor az vegyen részt a vonatok indulásra történő felhatalmazásában, ezzel is hozzájárulva a biztonságosabb közlekedéshez.

A MÁV Zrt. írásban fejtette ki véleményét, és tájékoztatta a Vb-t, hogy

1. a biztonsági ajánlással nem értenek egyet, *„mivel a jelenlegi technológia és érvényes hatósági előírással ellentétes.”*
2. *„A jelenlétes forgalmi szolgálattevő alkalmazását az a körülmény teszi szükségessé, hogy a működtetést jóváhagyó hatóság az ún. „számlált kezeléseket” az irányító központból nem, csak az adott külszolgálati helyről engedélyezi.”*
3. *„A KÖFI rendszer fejlesztés alatt van, a MÁV Zrt. biztonsági igazolással rendelkező KÖFI vonalon, a távvezérelt állomásokon nem kíván állandó jelenlétes szolgálatot fenntartani.”*

A Vb a jelenlegi utasítás megváltoztatását javasolta, így természetes, hogy a javaslat a hatályos utasításban nem szerepel, vagy azzal ellentétes. Az ajánlás nem érinti a személyzet technikai fejlesztéssel történő kiváltását, hiszen azokra az esetekre vonatkozik, ahol a kiképzett szakember egyébként rendelkezésre áll.

A változtatás szükségességének eldöntése további egyeztetéseket igényel, melyre várhatóan az utasítás jogszabályba (nemzeti biztonsági szabályok) foglalásakor kerülhet sor.

BA2006-0040-5-04 számú biztonsági ajánlás: Ezen ajánlással az NKH és a MÁV START Zrt. egyetértett, a MÁV Zrt. írásban fejtette ki, hogy annak végrehajtása anyagi forrás kérdése, ezért javasolja *„más, azonos biztonságot nyújtó biztonsági ajánlás”* meghatározását.

A záró megbeszélésen elhangzottak alapján a technika mai fejlettségi szintjén, és a légkondicionáló berendezések bekerülési költségeinek ismeretében a járművek átépítése, nagyjavítása során nem jelenthet megengedhetetlen többletráfordítást a külső hőmérséklet hatásának mérséklése, a jobb és biztonságosabb munkakörnyezet megteremtése.

Budapest, 2008. április 23.

Béleczki Zita
Vb vezető

Szeremeta Gábor
Vb tag