



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

**2015-0320-5
vasúti baleset**

**Nógrádszakál állomás
2015. április 8.**

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

Jelen vizsgálatot

- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbv.),
- a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának, valamint az üzembentartói vizsgálat részletes szabályairól szóló 24/2012. (V.8.) NFM rendelet,
- illetve a Kbv. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Kbv. és a 24/2012 (V.8) NFM rendelet együttesen az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak biztonságáról valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (vasútbiztonsági irányelv) szóló uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálják.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006. (XII.23.) Korm. rendeleten 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 összeférhetlenség 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.

Az érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezethez észrevétel nem érkezett.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

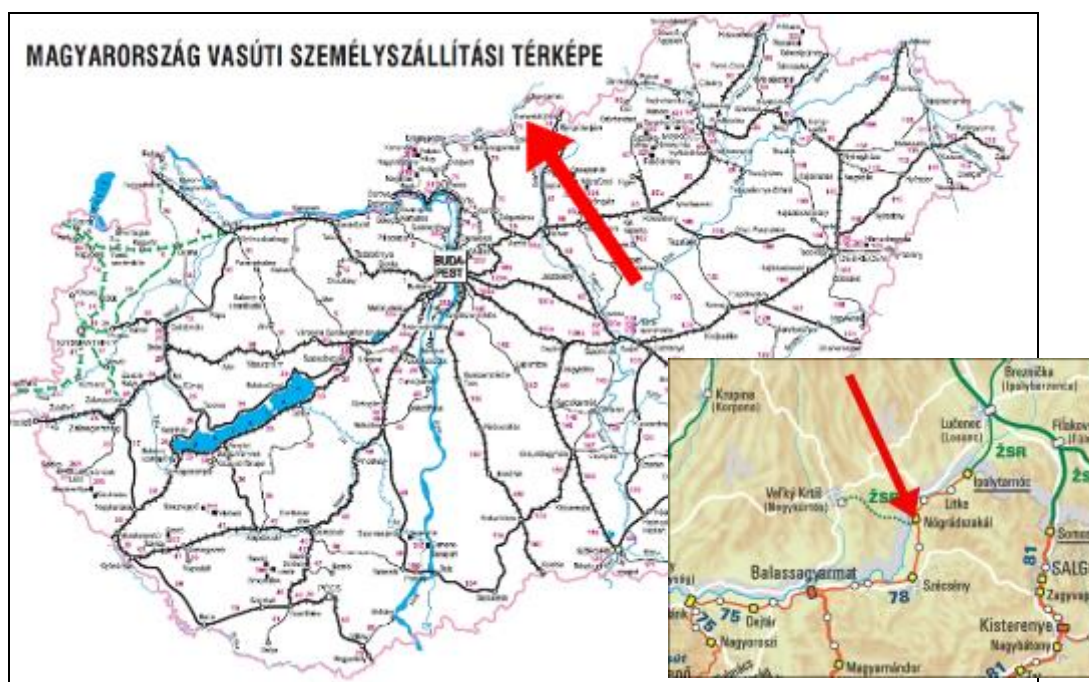
ÁVU	Állomási Végrehajtási Utasítás
ERA	European Railway Agency – Európai Vasúti Ügynökség
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
HÜSZ	Hálózati Üzletszabályzat
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
MÁV Zrt	MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen működő részvénytársaság
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
PSŽ a.s.	Prvá Slovenska Železničná – Magyarországon is működő, szlovák vasúttársaság
Vb	Vizsgálóbizottság
VPE Kft.	Vasúti Pályakapacitás-elosztó Korlátolt Felelősségű Társaság
ŽSSK CARGO	Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. – szlovák vasúttársaság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset
Az eset jellege	járművek kisiklása
Az eset időpontja	2015. április 8. 07 óra 36 perc
Az eset helye	Nógrádszakál állomás, 1 sz. kitérő
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	tehervonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	0/0
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	A siklott jármű és a vasúti pálya kismértékben megrongálódott
Érintett vonat száma	83311
Üzembentartó	ŽSSK CARGO a.s.

Az eset helye

78 sz. vasútvonal, Nógrádszakál állomás



1. ábra: Az esemény helye

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2015. április 08-án 08 óra 38 perckor (62 perccel az eset bekövetkezése után) jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

A KBSZ főigazgatója a vasúti baleset vizsgálatára 2015. április 8-án az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője
tagja

Karosi Róbert
Demjén Péter

balesetvizsgáló
balesetvizsgáló

Az esemény az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) adatbázisába HU-4767 szám alatt került felvételre.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb:

- az esetet követően azonnal helyszíni szemlét tartott;
- a helyszínen meghallgatta az állomási- és vonatszemélyzetet, műszaki próbát végzett;
- az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte (a vonat és a vonatszemélyzet dokumentumai, vonatkozó végrehajtási utasítások, stb.), azokat megkapta,
- konzultációt folytatott a pályavasúti társaság forgalmi szakembereivel,
- egyeztetést tartott a VPE Kft szakembereivel.

Az eset rövid áttekintése

2015. április 8-án 7 óra 36 perckor a Nógrádszakál állomás III. sz. vágányára bejáró, majd megállás után induló 83331 sz. vonat utolsó kettő kocsija a II. sz. vágányra terelődött. A kezdőpont felőli váltóközvetben a 31 56 277 2073-5 pályaszámú üres, Habbins típusú kocsi kisiklott és keresztbe fordult.

Az eset következtében mind a Balassagyarmat-Ipolytarnóc, mind a Nógrádszakál-Nógrádszakál oh. vasútvonal elzárásra került. A személyvonatok utasait Balassagyarmat és Ipolytarnóc állomások között vonatpótló autóbuszokkal szállították el.

Az eset során személyi sérülés nem történt.

A Vb a balesetet követően tartott helyszíni szemléje során megállapította, hogy az eset bekövetkezését emberi tényezőre lehet visszavezetni.

A szemle során ugyanis bebizonyosodott, hogy a szolgálati hely 1 sz. kitérőjét a haladó vonat kerekei alatt átállították, s ennek következtében a 31 56 277 2073-5 pályaszámú kocsi első forgóváza a III sz. vágányra, míg a hátsó forgóváza a II. sz. vágányra került. A szerelvény így haladt keresztül az állomáson, míg a szolgálati hely páros végén, ahol a Nagykürtös állomás felé tartó vonal kiágazik, és az addig párhuzamosan futó vágányok vágánytengely távolsága növekedni kezd, az elterelődött jármű kisiklott. A siklás következtében a tehervonat fék-fővezetéke megsérült, emiatt a vonat befékeződött és megállt.

Az eset vizsgálata során, annak bekövetkezési okaitól függetlenül a Vb megállapította, hogy a nemzetközi forgalom speciális szabályozására hivatott Végrehajtási Utasítás aktualizálására szorul, emiatt a Vb az esethez kapcsolatosan biztonsági ajánlás kiadását javasolja.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

Az eset napján a 83331 sz. vonat 7 óra 4 perckor érkezett meg Ipolytarnóc állomásra.

Tekintettel arra, hogy a vonatot Ipolytarnóc és Nógrádszakál állomások között a PSŽ a.s. mozdonyvezetője továbbítja, ezért a vonat – a mozdonyvezetőváltás után – 7 óra 6 perckor indult tovább Nógrádszakál felé.

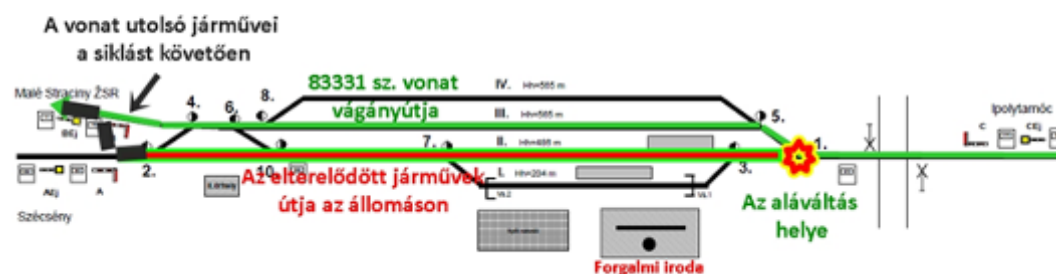
Nógrádszakál állomásra továbbhaladást engedélyező bejárati jelző mellett haladt be a vonat.

A mozdony a forgalmi iroda előtt állt meg, így a vonat nem haladt be teljes mértékben az állomásra, a megállás után annak vége még a bejárati jelzőn kívül maradt. A mozdonyvezetők ismételt váltása és az indításra való felhatalmazást követően, a vonat elindult.

Kihaladás közben – a közlekedés irányát tekintve – a bejárati váltóközvetben a vonat utolsó előtti járműve, egy üres négytengelyes teherkocsi elterelődt. A jármű első forgóváza az állomás III. sz. vágányán, a hátsó forgóváza a II. sz. vágányon haladt tovább mindaddig, míg a szolgálati hely túlsó végén, a kijárat váltóközvetben ki nem siklott.

A siklás következtében a 83331 sz. vonat fékfővezetéke megsérült, a vonat befekéződött, majd megállt.

NÓGRÁDSZAKÁL



2. ábra: A baleset helye (Nógrádszakál állomás)

1.2 Személyi sérülés

Az eset során a személyi sérülés nem történt.

1.3 Vasúti járművek sérülése

A balesetben részes, 31 56 2772 004-0, 31 56 277 2073-5 és 31 56 2772 079-2 pályaszámú, üres teherkocsik a siklás következtében megrongálódtak.



3. ábra: A kisiklott és megrongálódott jármű az eset helyszínén

1.4 Az infrastruktúrában keletkezett kár

A baleset következtében a kisiklott járművek elzárták az állomás Balassagyarmat és Nagykürtös (SK) felőli vágányait, így mind a 78 sz. Aszód – Balassagyarmat – Ipolytarnóc, mind pedig a Nógrádszakál – Nagykürtös (SK) vonalszakaszon a vasúti pálya járhatatlanná vált. A két vágányra terelődött kocsi kidöntötte az állomás „B”-jelű bejáratit jelzőjét.

1.5. Egyéb kár

A vasúti pálya helyreállításáig Balassagyarmat és Ipolytarnóc állomások között a személyszállító vonatok utasait vonatpótló autóbusszokkal szállították el.

A helyreállítás után a vasúti forgalom 2015. április 11-én indult meg.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 83331 sz. vonatot a Ipolytarnóc - Nógrádszakál állomások között továbbító mozdonyvezető:

Kora	62 év
Neme	férfi
Szakképesítése	vasúti járművezető
Mozdonyvezetői szolgálatba lépett	2009 (jelenlegi munkáltatójánál)
Orvosi alkalmassági érvényessége	érvényes
Legutóbbi szolgálatba lépés ideje	2015. április 8. 6 óra 00 perc; Ipolytarnóc állomás

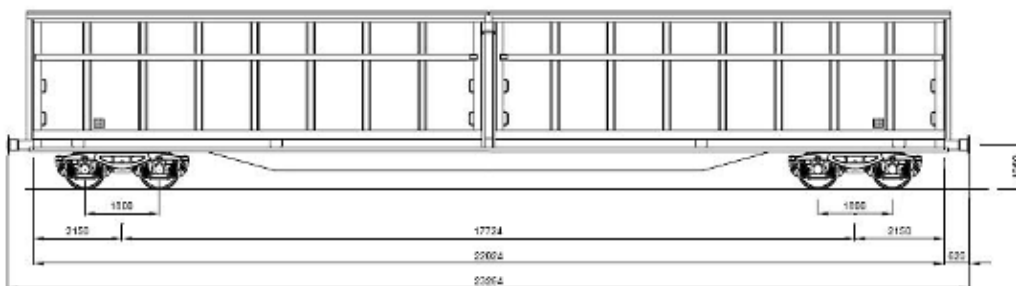
1.6.2 Nógrádszakál állomás forgalmi szolgálattevője:

Kora	49 év
Neme	nő
Szakképesítése	forgalmi szolgálattevő
Vasúti szolgálatba lépett	1986.
Orvosi alkalmassági érvényessége	érvényes
Legutóbbi szolgálatba lépés ideje	2015. április 8. 6 óra 00 perc

1.6.3 Nógrádszakál állomás váltókezelője:

Kora	28 év
Neme	férfi
Szakképesítése	váltókezelő
Vasúti szolgálatba lépett	2007.
Orvosi alkalmassági érvényessége	érvényes
Legutóbbi szolgálatba lépés ideje	2015. április 8. 6 óra 00 perc

1.7. A siklott jármű jellemzői



Wagon series		Habbins	
Digit interval		2770	
Interoperability		31	
Wagon length over the buffers		23,26 m	
Wagon tare		26,50 t	
Loading capacity	A	37,50 t	
	B	45,50 t	
	C	55,50 t	
	D	63,50 t	
Loading length		22,00 m	
Loading width		2,84 m	
Loading surface		62,40 m ²	
Loading height		2,80 m	
Distance between floor and USR		1,20 m	
Axle base / pivot pins distance		17,72 m	
Loading volume		167,40 m ³	
Loading apertures width		10,81 m	
Palettes load capacity		63	
IP-palettes		42	
Maximum loading capacity for evenly distributed freight		[m]	[t]
		a-a	4 22
		b-b	7 25
Note		c-c	10 28

4. ábra: A siklott Habbins típusú teherkocsi jellegrajza és műszaki adatai (Forrás: <http://www.zscargo.sk>)

1.7.1 A vonat jellemzői

Vonatszám	83331
Vonat neve	tehervonat
Vontatójárművek pályaszáma	56 0742 3528; 56 742 2447
Menetvonal-tulajdonos	ZSSK CARGO
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Vonathossz	352 m
Elegytömeg	499 t
Előírt fékszázalék	35%

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

A trianoni békeszerződés közlekedésről szóló részében az V. fejezet 302. cikke-lye biztosította Csehszlovákiának az áthaladást az Ipoly-völgyi vasút (Losonc - Ipolytarnóc – Balassagyarmat – Drégelypalánk – Ipolyság) magyar szakaszán.

A nógrádi szénmedence Csehszlovákiához csatolt részén feltárt kőszénvagyon szállítására vált szükségessé a vasúti kapcsolat megteremtése a Kishalom (Malé Straciny) környéki bányákból, amely azonban a kedvezőtlen földrajzi adottságok miatt Csehszlovákia területén nem jöhetett létre.

A legkézenfekvőbb megoldást az jelentette, ha a vasútvonalat a meglévő Ipoly-völgyi vasút vonalához csatlakoztatják. E terv megvalósulásaként írták alá 1951 március 3-án azt a közös megállapodást, melyben Magyarország megengedte, hogy Csehszlovákia a vasútvonalat Nógrádszakál állomásnál csatlakoztassa a magyar vasúti hálózathoz.



5. ábra: Az Ipoly-völgyi vasút
(Forrás: http://mkk.zpok.hu/hirlevel/images/1009_terkep_n.jpg)

Nógrádszakál állomás nem biztosított szolgálati hely, melyen váltózárlat-azonosító berendezés van telepítve. Az állomás nem biztosított alak bejárati jelzőkkel, és előjelzőkkel van fedezve.

Az állomás páros végén lévő váltók helyszíni állításúak, míg a páratlan végén lévő váltók vonóvezetékes állításúak. Az állítókészülékek a forgalmi irodában vannak elhelyezve, ahonnan a váltó ténylegesen nem látható.

1.9 Állomási adatok és a vasúti forgalom lebonyolítása

Nógrádszakál állomás a Magyar Államvasutak Zrt. Szécsény Állomásfőnökséghez tartozó szolgálati hely, az Aszód - Balassagyarmat – Ipolytarnóc egyvágányú mellékvonal középállomása. Az állomás a pálya 863+26 és 873+16 számú szelvényei között fekszik.

A pálya 2+41 számú szelvényében csatlakozik a ZSR vonalához, ahol az államhátár is van. Az állomás részt vesz az Ipolytarnóc oh. – Nógrádszakál oh. közötti, MÁV-ZSR „Peage” forgalom lebonyolításában.

A vasúti forgalom lebonyolítása a Magyar Népköztársaság és a Csehszlovák Népköztársaság között 1951-ben kötött Megállapodás, és az annak alapján készült, 2009. augusztus 1-től hatályos Végrehajtási Utasítás alapján történik.

Szécsény és Nógrádszakál, valamint Nógrádszakál és Ipolytarnóc állomások között állomástávolságú közlekedés van.

A nemzetközi forgalomban Kishalom (Malé Straciny; SK) és Nógrádszakál állomások között állomástávolságú közlekedés van.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

Az eset napján az 83311 sz. vonatot az 56 0742 3528, valamint a 56 742 2447 pályaszámú mozdonyok továbbították.

A mozdonyokon 150 km/h méréshatárú sebességmérő óra van telepítve, melybe az eset idején 150 km/h méréshatárú sebességmérő-szalag volt behelyezve. A szalagon a regisztrátumok jól láthatóak, kiértékelhetőek voltak.

1.11 Kommunikációs eszközök

Az állomási és a vonatszemélyzet között közvetlen értekezési lehetőség nincs.

1.12 Meteorológiai adatok

Az időjárás a baleset időpontjában csendes, derült volt. Nappali fényviszonyok mellett a távolbalátás nem volt korlátozott.

1.13 A túlélés lehetősége

Az eset bekövetkezése során személyi sérülés nem történt, közvetlen életveszély nem alakult ki.

1.14 Próbák és kísérletek

Az eset helyszíni szemléje során a Vb próbát végzett arra vonatkozóan, hogy a váltókezelő elmondása szerintieket követve az általa elvégzett műveletek mennyi idő alatt végezhetőek el.

A Nógrádszakál állomáson az eset napján elvégzett műszaki próba során megállapítást nyert, hogy a váltókezelő által elmondott cselekvéssor elvégzésének időszükséglete 15-20 másodperc.

1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

Mozdonyvezetők

A Hálózati Üzletszabályzat rendelkezéseinek való megfelelés érdekében a ŽSSK CARGO által továbbított tehervonatokat a magyar vonalszakaszon (Ipolytarnóc – Nógrádszakál állomásköz) a PSŽ a.s. (Magyarországon működő vasúttársaság) mozdonyvezetője továbbítja, aki a magyar hálózatra érvényes utasítás és vonalismerettel, valamint érvényes vizsgákkal rendelkezik.

A PSŽ a.s mozdonyvezetője Ipolytarnóc állomáson száll fel a mozdonyra, és Nógrádszakál állomáson hagyja el azt.

Váltók állítása a szolgálati helyen

A helyszíni állítású váltókat és a páros oldali jelzőket a váltókezelő kezeli, a központi állítású váltók, reteszek és a végpont felőli jelzők állítása a forgalmi szolgálatteltevő kötelessége.

Ha az állomáson női forgalmi szolgálatteltevő teljesít szolgálatot a bejárat jelzőt és annak előjelzőjét, valamint a vonóvezetékes váltót és reteszt írásbeli felhatalmazás alapján a váltókezelő köteles kezelni.

1.16 Szabályok és szabályzatok

A menetvonal-igénylésekkel kapcsolatosan a Hálózati Üzletszabályzat (HÜSZ) – többek között az alábbi rendelkezéseket tartalmazza:

1.1.1.1.3 A hozzáférésre jogosultak legfontosabb jogai és kötelezettségei

A hozzáférésre jogosultak legfontosabb kötelezettségei:

e) olyan személyzetet és közreműködő személyeket alkalmazni, akik a vasútbiztonság területén eleget tesznek a hazai és a nemzetközi előírásoknak, szóban és írásban is ismerik a magyar nyelvet, valamint rendelkeznek a szükséges szakismeretekkel és az előírt vizsgákkal,

1.6.1 A Hálózati Üzletszabályzat hatálya

Jelen Hálózati Üzletszabályzat 2014. december 14. 00:00 órától 2015. december 12. 24:00 óráig hatályos.

A Hálózati Üzletszabályzat területi hatálya kiterjed a MÁV Zrt., GYSEV Zrt. által működtetett nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatokra.

Nógrádszakál állomás végrehajtási utasítása az alábbiakat tartalmazza:

ÁVU 2.65: Határállomásokon a határtechnológiával kapcsolatos helyi szabályozás

A MÁV – ZSR vasutak között a közösen használt vonalon (Peage) a forgalom szabályozása a 2009. augusztus 1-től érvényes Végrehajtási Utasítás szerint történik.

ÁVU 2.23 A váltók állítása

2.23.1 Váltóállítás vonat részére: A váltóállításra kötelezettek meghatározása (F.2. 2.9.1. p.).

A helyszíni állítású váltókat és a páros oldali jelzőket a váltókezelő, a központi állítású váltók, reteszek és a végpont felőli jelzők állítása a forgalmi szolgálatteltevő kötelessége.

Ha az állomáson női forgalmi szolgálattevő teljesít szolgálatot a bejárat jelzőt és annak előjelzőjét, valamint a vonóvezetékes váltót és reteszt írásbeli felhatalmazás alapján a váltókezelő köteles kezelni.

Az elrendelés idejét a fejrovas napló külön sorába.....óra.....perc asz. vonat részére a ki- illetve bejárat vágányútba fekvő.....sz. váltó állítását a.....sz. váltó próba állítását a reteszek kezelését elrendelem.név / forg. sz. tevő / tudomásul vette.....név / váltókezelő /óra....perc. a.....számú vonat részére a bejárat jelző és előjelző kezelését elrendelem név / forg. sz. tevő /név / váltókezelő /

A váltókezelő a vonat megérkezése, áthaladása után a forgalmi szolgálattevő szóbeli utasítása alapján a bejárat jelzőt és annak előjelzőjét szabványállásba állítja.

A váltók reteszét kireteszelt állapotba, a váltókat szabványállásba állítja.

ÁVU 2.57: A vonatok várása és megfigyelése állomásokon.

2.57.1 A forgalmi szolgálattevők vonatfogadási helye, amennyiben az, különleges helyi ok miatt az általánostól eltérő (F.2. 15.18.13.3. a) alpont).

A forgalmi szolgálattevő a forgalmi iroda előtti téren köteles a vonatokat fogadni és megfigyelni.

2.57.2 A váltókezelők vonatfogadási helyének meghatározása (F.2. 15.18.13.3. c) alpont).

A váltókezelő vonatfogadási helye: a váltókezelői őrhely előtti tér

A Magyarországon alkalmazott Szolgálati menetrend 3. sz. rovatának értelmezése

a 3. rovatban	*	Biztosított szolgálati hely, a bejárat jelző mindkét irányú behaladás sebességét jelzi.
a 3. rovatban	↔	nem biztosított szolgálati hely, bejárat kitérő irányba, ha a rovat üres = bejárat egyenes irányba.
a 3. rovatban	⏏	forgalmi szolgálattevő nincs, a vonat elsőnek jár be az állomásra.
a 3. rovatban	⏏	forgalmi szolgálattevő nincs, a vonat másodikkal jár be az állomásra.
a 3. rovatban	F	A vonat az állomáson foglalt vágányra jár be (F2 Utasítás 15.194 pont).

Az F.2. sz. utasítás rendelkezése a vonat bejárat irányára vonatkozóan.

Bejárat irány	15.18.2. Nem biztosított szolgálati helyre bejárató vonatok személyzetével a Szolgálati menetrendkönyv és Menetrendi segédkönyv „A bejárat” c. rovatában közölni kell, hogy egyenes vagy kitérő irányba fognak behaladni. A mozdonyvezető a vonat behaladási sebességét ennek megfelelően köteles szabályozni. A biztosított szolgálati helyre bejárató vonat a bejárat jelzőn csak a behaladás sebességére kap jelzést.
	15.18.2.1. A vonatokat nem biztosított szolgálati helyen a menetrendben kijelölt irányba kell bejáratni.

Végrehajtási Utasítás a forgalom lebonyolítására a MÁV Zrt – ZSR közös használatú (peage) Malé Straciny/Nógrádszakál – Ipolytarnóc /Lucenec vasútvonalon (2009. augusztus 1-től) – kivonat a Végrehajtási Utasításból

„2.1 A peage-vonalon az átmenő vonatokat az érdekelt vasutak által közösen készített menetrend alapján kell közlekedtetni. Az átmenő vonatok a magyar területen nem állhatnak meg, illetve nem közlekedhetnek az előírtnál kisebb sebességgel, kivéve ha:

- hatósági szervek ezt kérik,
- vonattalálkozás, vonatszemélyzet értesítése vagy egyéb forgalmi ok miatt elkerülhetetlen,
- a vonat biztos továbbhaladását veszély fenyegeti,
- üzemi, műszaki ok indokolja (pl. lassúmenet, légfék elromlása, értekezés lehetetlen)
- a vonatszemélyzetet erre utasítják (írásbeli rendelkezés).

4.5. A szomszédos határállomások között szolgálati nyelv a szlovák. A peage vonalon (magyar területen) a szolgálati nyelv a magyar, ezért az átmenő vonatokon legalább egy magyarul is beszélő dolgozónak kell lenni.

5.12. A bejárat irány megváltoztatásáról a ZSR vonatszemélyzetet nem kell értesíteni (a ZSR szolgálati menetrendkönyv nem közli a bejárat irányát)."

Az F.2. sz. Utasítás rendelkezése a vonatok megállási helyére vonatkozóan

15.18.5. *Érkező vonatot az állomáson úgy kell megállítani, hogy más vonatok közlekedését ne akadályozza, ne veszélyeztesse és ugyanakkor a vonat eleje mindig, vége pedig lehetőleg a biztonsági határjelzőn belül legyen.*

...

15.18.5.4. *Valamennyi más vonatot legkésőbb a Megállj!-jelzést adó egyéni kijárat jelző előtt olyan távolságban, hogy a jelzési kép folyamatosan látható legyen, jelző hiányában pedig a vágányút végén lévő biztonsági határjelző előtt kell megállítani még akkor is, ha a vonat vége még nem érkezett a biztonsági határjelzőn belülré.*

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 Hasonló esemény az eset helyszínén

Az eset helyszínén hasonló esemény nem történt.

2. ELEMZÉS

2.1 Az esemény bekövetkezése

A Losonc – Ipolytarnóc – Nógrádszakál – Nagykürtös vasút forgalmát nemzetközi Egyezmény szabályozza. Az eredeti Egyezményt 1951. március 23-án írták alá.

Az Egyezményben foglaltakhoz kapcsolódó, jelenleg hatályos Végrehajtási Utasítás 2009. augusztus 1-től van érvényben.

A vonalon közlekedő átmenő (nemzetközi forgalomban közlekedő) vonatok összeállítására, vonatszemélyzetére, fékezésére és a menetokmányok vezetésére a szlovák előírások érvényesek. Egyebekben a magyar fél utasításai mérvadóak, a kivételekre a hivatkozott Végrehajtási Utasítás tartalmaz rendelkezéseket.

A vonat közlekedése

Az eset napján a 83331 sz. vonat 7 óra 4 perckor érkezett meg Ipolytarnóc állomásra.

A vonatot Ipolytarnóc és Nógrádszakál állomások között a PSŽ a.s., Magyarországon működő vasúttársaság mozdonyvezetője továbbítja, ezért Ipolytarnóc állomáson a mozdony személyzet váltására volt szükség.

A személyzetváltással kapcsolatosan a menetvonal-tulajdonos ZSSK CARGO a.s. és a magyar hálózaton a mozdonyvezetőt biztosító PSŽ a.s. közötti 1/2008 sz. szerződés 4. számú melléklet 1. sz. kiegészítésének 4. 3. pontja tartalmaz rendelkezéseket.

A vonat a személyzetváltás megtörténte után – 7 óra 6 perckor – indult tovább.

Ipolytarnóc állomáson a 83331 sz. vonat részére a 13 sz. Írásbeli Rendelkezést kézbesítették, melyben közölték a vonatszemélyzettel, hogy milyen menetrend, illetve lassúmenet kimutatás alapján közlekedik, továbbá elismertették a vonatszemélyzetet a Magyarországon használatos szolgálati menetrend egy példányának átvételét.

13. SZ. ÍRÁSBELI RENDELKEZÉS
(A mozdonyvezető példányra)

a 20 15 év 04 hó 08 n. kibocsátás 83331 sz. vonat száma

- 1.) A 83331 m. vonat a vonásra kézbesített UPE: 2014/206312/a m. menetrend alapján közlekedik.
- 2.) A vonatszemélyzet vonóra a szolgálati menetrend egy példányban átadva.
- 3.) A 83331 m. vonat a 074_03-1/20150408 egyedi azonosítója lassúmenetkimutatás alapján közlekedik.

IPOLYTARNÓC 2015. év 04. hó 08. n.

Tudomásul vette: _____ Kibocsátó: _____
(A mozdonyon szolgálatot teljesítő személyek részére)

Nógrádszakál állomás forgalmi szolgálattevője 7 óra 20 perckor rendelte el a 83331 sz. vonat vágányútvonalának beállítását a szolgálati hely II. sz. őrhelyén szolgálatot teljesítő váltókezelőnek. A forgalmi szolgálattevő a vonat által használt vágányként az állomás III. sz. vágányát jelölte meg.

A II. sz. őrhely váltókezelője 7 óra 25 perckor jelentette be a kijárat vágányút beállítását, majd a forgalmi irodába indult a bejárat vágányút beállítása és a bejárat jelző (és annak előjelzőjének) kezelése céljából, tekintettel arra, hogy az esemény napján forgalmi szolgálattevők egy hölgy volt beosztva.

Az Állomási Végrehajtási Utasítás rendelkezései szerint a helyszíni állítású váltókat és a páros oldali jelzőket a váltókezelő, a központi állítású váltók, reteszek és a végpont felőli jelzők állítása a forgalmi szolgálattevő kötelessége. Azonban, ha az állomáson női forgalmi szolgálattevő teljesít szolgálatot a bejárat jelzőt és annak előjelzőjét, valamint a vonóvezeték váltót és reteszt írásbeli felhatalmazás alapján a váltókezelő köteles kezelni. (A fejezatos naplóban a vágányút beállítására és a jelző kezelésére vonatkozó írásbeli felhatalmazás előjegyzése (lásd 1.16 pont) csak részlegesen, hiányosan történt meg.)

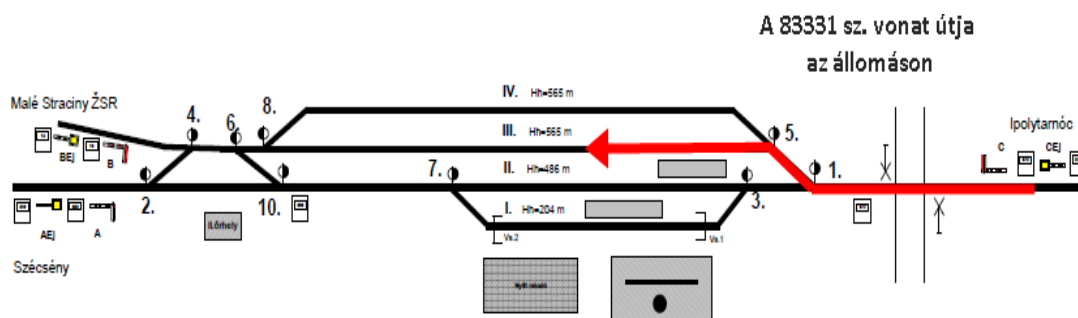
A bejárat vágányút beállítása után a forgalmi szolgálattevő és a váltókezelő a forgalmi iroda előtti téren fogadta a vonatot.

Nógrádszakál állomáshoz közeledve a 83331 sz. vonat mozdonyvezetője észlelte, hogy az állomás bejárat jelzője szabad állásban van, ezért a vonattal behaladt az állomás III. sz. vágányára.

A tehervonat behaladása során úgy állt meg a szolgálati helyen, hogy a vonat vontatójárművei a forgalmi iroda vonalától mintegy 20 méter távolságban voltak. A megálláskor a vonat vége még nem érkezett meg az állomásra, hanem az a bejárat jelző előtt volt még.

A vonat teljes behaladása esetén – tekintettel arra, hogy a szolgálati hely III. sz. vágányának használható hossza 565 méter – a vonat valamennyi járműve elfért volna a III. sz. vágányon.

A Vb rendelkezésére álló információk szerint a vonatszemélyzetet az eltérő helyen való megállásról nem értesítették, a behaladó vonat részére Megállj!-jelzést nem adtak, a megállás helyét a mozdonyvezető választotta meg.



6. ábra: A vonat útja az állomáson

A mozdonyvezető váltása után a vonatot a magyarországi vonalrészén továbbító mozdonyvezető a vonatról leszállt, s elmondás szerint a forgalmi szolgálattevő felhatalmazását követően a 83331 sz. vonat elindult. A vonat az indulást követően a rögzített adatok tanúsága szerint mintegy 25 km/h sebességre gyorsított fel.

A vonat elindulása után a váltókezelő – elmondása szerint akkor, amikor a vonat utolsó kocsija a bejárat jelzőn belülré ért – bement a forgalmi irodába, hogy a bejárat jelzőt továbbhaladást tiltó állásba állítsa.

A bejárat jelző állításán túlmenően azonban az 1 sz. váltó állítóemelőjét is alapállásba állította anélkül, hogy meggyőződött volna arról, hogy a 83331 sz. vonat arról lehaladt-e. A váltót olyan időpillanatban állította át, amikor a vonatba utolsó előttinek besorozott Habbins sorozatú kocsijának első forgóváza már áthaladt a váltó, azonban a második még nem.

A Vb a helyszínen tartott próba során megmérte a váltókezelő által elmondottak szerinti cselekvéssor időszükségletét. Amennyiben a váltókezelő a valóságban is ott tartózkodott az esemény idején ahol a meghallgatása során elmondta, akkor mintegy 15-20 másodpercre volt szüksége az állomásépület előtti térről a forgalmi irodába bemenni, s ott a berendezésen a szükséges kezelést elvégezni. Ez az időszükséglet elegendő ahhoz, hogy a bejárat jelző és az 1 sz. kitérő közötti utat a szerelvény utolsó járművei megtegyék, ami megerősíti az előadottakat.

Tekintettel arra, hogy a jármű kellően nagy forgócsap-távolságú (17,72 m) ahhoz, hogy a váltó állítása a vonat mintegy 25 km/h sebessége mellett megtörténjen a haladó jármű alatti váltóállítás következtében a jármű hátsó forgóváza az 1 sz. kitérőn az eredetileg beállított kitérő irány helyett egyenes irányba haladt tovább.

A berendezés kezelésére a váltókezelő nem kapott szóbeli rendelkezést a forgalmi szolgálattól.

A kihaladó vonat személyzete az aláváltás megtörténtét, s a haladó járművek más-más vágányon futását nem észlelte. Az elindulást követően hátrafelé nem tekintettek. A vonat és a jelzések mozdonyból hátrafelé történő megfigyelését megnehezítette az a tény, hogy a 742 sorozatú vontatójárművön nincsenek visszapillantó tükrök, s a jármű kamerarendszerrel sincs felszerelve.

A II. sz. őrhelyen szolgálatot teljesítő váltókezelő az eset időpontjában – váltó és jelzőállítás céljából – a forgalmi irodában tartózkodott, ezért nem fogadhatta a vonatot az Állomási Végrehajtási Utasításban részére kijelölt helyen, így az állomás páros végén nem tartózkodott senki, aki a vészhelyzetet észlelve intézkedhetett volna a vonat megállítására.



7. ábra: A 742 sorozatú vontatójárművön nincsen visszapillantó tükrök

A 83331 sz. vonat menetvonala

Tekintettel arra, hogy az eseményben érintett vonat közlekedtetésére vonatkozóan – a vasútvonal különleges földrajzi helyzetéből adódóan – a szokásostól eltérő szabályok vonatkoznak, ezért az eset vizsgálata során a Vb megvizsgálta a vonat közlekedtetésének hátterét is.

A VPE Kft képviselőjének tájékoztatása szerint a 83331 sz. vonat menetrendjének elkészítése több szervezet együttműködésének eredményeképpen született meg.

A magyar szakaszra vonatkozóan a megrendelők a menetvonal-igényeket a normál belföldi menetvonal-igénylési folyamatnak megfelelően a KAPELLA rendszerben nyújtották be, melyhez a menetrend a VPE Kft. által került kisserkesztésre.

A 83331 sz. vonat menetrendjéhez kapcsolódóan az alábbi adatok váltak ismertté.

A menetvonal igénylője:	Zeleznica Spolocnost Cargo Slovakia a.s.
Az eredeti igénylés ideje:	2014. október 17.
Eredeti igény típus:	Éves pótlólagos menetvonal (menetrenddel)
Az igénylés elfogadva	2014. november 1.

A végső menetrend a nemzetközi menetrendi egyeztetéseken, illetve kétoldalú határ-forgalmi egyeztetéseken került véglegesítésre a magyar és a szlovák felek között.

Az egyeztetések eredményeképpen megszületett menetrendet minden érintett fél kiadmányozta a saját személyzete felé.

A szolgálati menetrend

A Szlovákiában és a Magyarországon alkalmazott szolgálati menetrendek rovataikat tekintve csak részben hasonló kialakításúak.

A két országban alkalmazott eltérő forgalmi szabályoknak köszönhetően lényeges különbség, hogy a szlovák szolgálati menetrend nem tartalmazza nem biztosított állomások tekintetében a bejárat irányára (egyenes vagy kitérő) vonatkozó információt, aminek viszont a magyar forgalmi szabályok szerint, a magyar hálózaton jelentősége van.

E különbözőség az alapja annak a szabálynak is, mely szerint az átmenő forgalomban közlekedő vonatok személyzetét – a Végrehajtási Utasítás szerint - a bejárat irány megváltoztatásáról nem kell értesíteni. Ez a rendelkezés abból az időszakból maradt fenn, amikor a vonalon az átmenő forgalomban közlekedő teher-, illetve korábban személyvonatok, a magyar szakaszon is szlovák személyzettel közlekedtek.

Annak következtében, hogy a vonatok a ŽSSK CARGO alvállalkozójaként a PSŽ a.s. magyar vonalra érvényes vizsgákkal rendelkező mozdonyvezetője továbbítja, s a vonat részére kézbesítik a magyar szolgálati menetrendet az előző bekezdésben említett szabályozás idejét múltnak tekinthető.

A forgalom lebonyolítására vonatkozó Végrehajtási Utasítás a közlekedő vonatok menetrendjére vonatkozóan az alábbi rendelkezést tartalmazza:

2.1 A peage-vonalon az átmenő vonatok az érdekelt vasutak által közösen készített menetrend alapján kell közlekedtetni. Az átmenő vonatok a magyar területen nem állhatnak meg, illetve nem közlekedhetnek az előírtnál kisebb sebességgel, kivéve ha:

- hatósági szervek ezt kérik,
- vonattalálkozás, vonatszemélyzet értesítése vagy egyéb forgalmi ok miatt elkerülhetetlen,
- a vonat biztos továbbhaladását veszély fenyegeti,
- üzemi, műszaki ok indokolja (pl. lassúmenet, légfék elromlása, értekezés lehetetlen)
- a vonatszemélyzetet erre utasítják (írásbeli rendelkezés).

Az államközi egyezményen alapuló Végrehajtási Utasítás rendelkezései szerint a tehervonatok Magyarország területén csak kivételes esetben állhatnak meg.

Ez alapján a tehervonatoknak olyan szolgálati menetrendet kellett volna szerkesztetni, amely Magyarország területén megállást nem tartalmaz.

A korábbi években a szolgálati menetrendekben nem is volt a nemzetközi forgalomban közlekedő vonatoknak magyarországi tartózkodása, csak azt követően lett, hogy

a magyar vasúti infrastruktúrából és utasításokból vizsgálva rendelkező mozdonyvezető fel- és leszállása miatt a vonatok megálltak Ipolytarnóc és Nógrádszakál állomáson is.

A Vb véleménye szerint a Végrehajtási Utasítás jelen szabályozását az elmúlt évek során bekövetkezett változások (az érintett országok EU-csatlakozása, Schengeni Egyezmény) részben túlhaladták, a megállási tilalom fenntartásának szükségessége kérdéses. A kialakult gyakorlat már ebbe az irányba mozdult el.

A 83331 sz. vonat bejáratirányú állomáson

A magyar személyzet részére kiadott szolgálati menetrendben szereplő, nem biztosított állomások bejáratirányára vonatkozó bejegyzéssel kapcsolatosan a Vb a VPE Kft képviselőjétől azt a tájékoztatást kapta, hogy a VPE jelenleg vonali szintű menetrendszerkesztést végez, ezen túlmenően az állomási technológia kidolgozása a MÁV Zrt és a GYSEV Zrt hatásköre.

A menetrendszerkesztés folyamata során a MÁV Zrt és a GYSEV Zrt jelzi, hogy mely vonatoknak, mely állomáson, melyik bejáratirányú jelet kell alkalmazni (egyenes, kitérő, foglalt, stb.), amelyet a VPE Kft. ennek megfelelően állít be.

Megváltozott forgalmi helyzet esetén természetesen lehetőség van módosításra is, amennyiben az érintett pályavasút ezt jelzi a VPE és az érintett vasútállomástól felé.

Tekintet nélkül arra, hogy a nemzetközi forgalomban közlekedő vonatok forgalmára speciális szabályok is érvényben vannak, a magyar vasúti hálózaton a vasúti forgalom lebonyolítására a magyar szabályok érvényesek. Ez a kitérő érvényes a Szolgálati Menetrendben foglalt adattartalom értelmezésére is.

Ipolytarnóc állomáson a 83331 sz. vonat személyzete részére kézbesítették a magyar szolgálati menetrendet. A vonatot olyan mozdonyvezető továbbította, akinek a magyar vasúti hálózatra érvényes forgalmi vizsgálója van, s a részére kézbesített szolgálati menetrend adattartalmával tisztában van.

A 83331 sz. vonat magyar szolgálati menetrendjére rátekintve megállapítható, hogy a 3. rovat (A bejárat) a Nógrádszakál állomáshoz tartozó sorban üres, ami azt jelenti, hogy a vonatot a nem biztosított állomáson egyenes irányban kell bejáratni. (A Vb itt kívánja megjegyezni, hogy egyenes irányú bejárat esetén a 2. rovatból (Szolgálati helyek) is hiányzik a ● jel, ami egy- vagy kétvágányú pálya olyan állomása mellett van feltüntetve, ahol egyenes irányba történő behaladáskor a kihaladás kitérő irányban történik és a kijáratirányú jelző nem közli a kihaladás sebességét. A vonat közlekedése szempontjából Nógrádszakál állomás ilyennek tekintendő.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
0.0	Lučenec						6	45
6.9	Rapovce		11					60
2.4	Kalonda z.		3					60
3.3	Ipolytarnóc oh.		5			7		04
1.2	Ipolytarnóc		2	7	06			09 30
12.4	Nógrádszakál		9		38			41 30
2.4	Nógrádszakál oh.		5					46
1.3	Busince rz.		2					48 60/60
9.3	Malá Straciny		16	8	04			

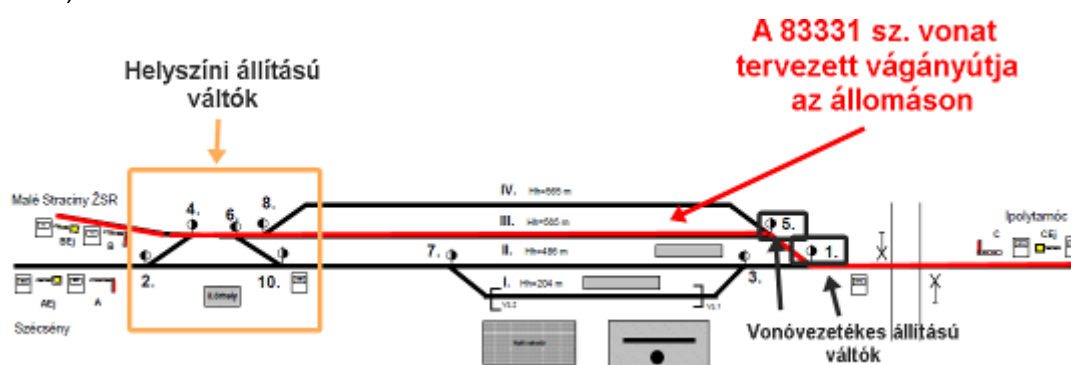
Menettartam: 1 ó. 19 p. 39.3 km

8. ábra: A 83331 sz. vonat magyar szolgálati menetrendje

Az a tény, hogy a nemzetközi forgalom lebonyolítását szabályzó Végrehajtási Utasítás arról rendelkezik, hogy a bejáratirány megváltoztatásáról a vonat személyzetét nem kell értesíteni, még nem jelenti azt, hogy egy nem biztosított állomáson a vonat részére elkészített szolgálati menetrendet az állomási személyzet részéről szabadon lehet értelmezni és a bejáratirányra vonatkozó rendelkezést önhatalmúan meg lehet változtatni. Önmagában az is kérdéses, hogy a hatósági jóváhagyáshoz kötött Forgalmi Utasítás kógens rendelkezésétől el lehet-e térni egy Végrehajtási Utasítás kiadásával anélkül, hogy maga a Forgalmi Utasítás erre lehetőséget adna.

Az érintett állomási személyzet tagjai a 83331 sz. vonat kitérő irányban történő bejáratását helyi viszonyokkal magyarázták.

A szolgálati hely páratlan végén lévő 1 és 5 sz. váltók ugyanis vonóvezetékes állításúak, míg a páros végen csak helyszíni állítású váltók vannak. Ennek következtében a tehervonatok vágányújtjának beállítása lényegesen egyszerűbb és gyorsabb a páratlan oldalon. (A váltók éppen ezért lettek vonóvezetékes állításúvá átalakítva 1970-ben.)



9. ábra: Vonóvezetékes és helyszíni állítású váltók Nógrádszakál állomáson

Ez a vonóvezetékes váltóállítás nyújtotta többlétszolgáltatás állt tehát annak a döntésnek a háttérében, hogy a Malé Straciny (Kishalom) irányába közlekedő vonatot a menetrendben meghatározott egyenes helyett kitérő irányba járatják be. A szolgálati hely fejvartos naplójának tanúsága szerint ez az eljárás a szolgálati helyen megszokott, rendszeres.

A Vb ezzel kapcsolatosan meg kívánja jegyezni, hogy tekintettel a szolgálati hely forgalmának intenzitására, valamint az eset idején kialakult forgalmi helyzetre önmagában a tény, hogy a vonatot nem a kijelölt vágányra járatják be baleseti veszélyt nem hordozott magában. A körülményt azonban a Vb azért tartja szükségesnek megemlíteni, mert olyan kialakult munkavégzési gyakorlatra utal, mely magát a vasúti forgalom lebonyolítását szabályozni hivatott keretrendszer rendelkezéseit hagyja figyelmen kívül.

A Vb rendelkezésére nem áll olyan információ, mely arra vonatkozna, hogy bárki a 83331 sz. vonat szolgálati menetrendjének módosítását kezdeményezte volna annak érdekében, hogy a vonat bejáratirányát – a helyben kialakult gyakorlathoz igazítva – megváltoztassák a menetrendben.

A 83331 sz. vonat magyarországi mozdonyvezetője

A 83331 sz. vonatot a kiindulási állomástól Ipolytarnóc állomásig, valamint Nógrádszakál állomástól a végállomásig a ŽSSK CARGO mozdonyvezetője továbbítja.

A tehervonatok magyarországi szakaszon való továbbításra a ŽSSK CARGO a.s. megállapodást kötött a PSŽ a.s. vasúttársasággal. E szerződés alapján a PSŽ biztosítja a magyarországi előírásoknak megfelelő (vonalismeret, utasításméret, egész-

ségügyi alkalmasság) mozdonyvezetőt az Ipolytarnóc és Nógrádszakál közötti vonalszakaszon.

A vizsgálat során megállapításra került, hogy a mozdonyvezető szlovák nyelven nem beszél, s az eset idején „Végrehajtási Utasítás a forgalom lebonyolítására a MÁV Zrt – ZSR közös használatú (peage) Malé Straciny/Nógrádszakál – Ipolytarnóc /Lucenec vasútvonalon”-ból vizsgálva nem rendelkezett.

A mozdonyvezető fel-, illetve leszállása céljából a Losonc – Kishalom (Malé Straciny) viszonylatban közlekedő vonatok mind Ipolytarnóc, mind pedig Nógrádszakál állomáson megállnak. A PSŽ mozdonyvezetője a vonat megállása után átveszi a jármű vezetését a ŽSSK CARGO mozdonyvezetőjétől. A mozdony sebességmérő órájába behelyezett regisztráló szalagján aláírásával jelzi a váltás tényét. Amikor visszaadja a jármű vezetését akkor hasonló módon járnak el.

A mozdonyvezető elmondta, hogy Ipolytarnóc állomáson megkapta a vonat magyar szolgálati menetrendjét, mely szerint a vonat bejáratirányba Nógrádszakál állomáson egyenes volt.

Az állomásba behaladva annak ellenére, hogy észlelte a 1 sz. váltó kitérő irányba állását a vonattal nem állt meg, hanem behaladt a III sz. vágányra.

Arra való tekintettel, hogy ne kelljen az állomás túlsó végéről (a forgalmi utasítás szerinti megállási hely) visszagyalogolnia, a vonattal eltérő helyen, a felvételi épülettől mintegy 20 méter távolságban állt meg, úgy, hogy a vonat vége még a bejáratirány jelző kívül állt meg.

Felügyeleti tevékenység

Nógrádszakál állomás forgalmi szempontból a szécsényi állomásfőnökséghez tartozik, mely a balassagyarmati csomóponti főnökség állomásfőnöksége.

Az esetet követően a Vb megbeszélést kezdeményezett arra vonatkozóan, hogy tisztázza a vasútvonalon nemzetközi forgalomban közlekedő tehervonatok közlekedésére vonatkozó előírásokat. A megbeszéléseken az Vb azt az információt kapta, hogy a Végrehajtási Utasítás felügyelete és esetleges módosítása a legfelsőbb vállalatirányítási szint hatáskörébe tartozik.

A nemzetközi forgalomban közlekedő vonatok forgalmára vonatkozó utasítás rendelkezései a Vb álláspontja szerint több helyen is idejétműlttá váltak, valamint eltérnek a kialakult gyakorlattól, de annak módosítására kezdeményezés nem irányult.

A Vb a rendelkezésére álló adatok alapján arra a következtetésre jutott, hogy a vonatforgalom lebonyolításának felügyelete nem zajlott kellő alaposítással.

A felügyeletet ellátó személyek olyan állomási gyakorlatot tūrtek meg, mely bár célszerű, de ellentétes a hatályos vasúti utasításokkal. A Vb véleménye szerint ez is hozzájárult ahhoz, hogy az eset napján a vonatközlekedés lebonyolításában részt vevők döntéseik és cselekedeteik során más szabályokat is (pl.: jelző és váltó felhatalmazás nélküli állítása, megállás helyének megválasztása és ennek megtūrése) figyelmen kívül hagyva jártak el, s ezáltal a baleset bekövetkezéséhez tevékenyen hozzájárultak.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

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

Az eset bekövetkezése a Vb véleménye szerint emberi tényezőre vezethető vissza, ugyanis Nógrádszakál állomás 1 sz. kitérőjét egyenes irányba állították azt megelőzően, hogy a 83331 sz. vonat lehaladt volna róla, és erre a váltókezelő rendelkezést kapott volna, s ez a vonatba utolsó előttinek besorozott kocsi forgóvázainak más-más vágányra futását, majd a kocsi kisiklását eredményezte.

3.2 **Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások**

A 83331 sz. vonatot az állomás részére biztosított szolgálati menetrendben szereplő egyenes helyett kitérő irányba járatták be.

A Nógrádszakál állomásra behaladó 83331 sz. vonat nem állt meg a részére helytelenül, kitérő irányban álló 1 sz. kitérő előtt.

A Nógrádszakál állomáson személyzetváltás céljából megállt 83331 sz. vonat nem az utasításban előírt helyen állt meg az állomáson, s ezáltal a vonat vége a szolgálati hely bejárati jelzőjén kívül maradt.

3.3 **Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő tényezők**

A „Végrehajtási Utasítás a forgalom lebonyolítására a MÁV Zrt – ZSR közös használatú (peage) Malé Straciny/Nógrádszakál – Ipolytarnóc /Lucenec vasútvonalon” rendelkezései részben elavultak, nem követték a változásokat, így a gyakorlatban attól eltérő eljárások alakultak ki.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

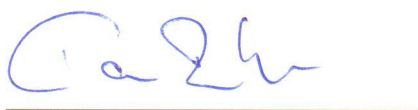
Áttekintve a vizsgált esemény bekövetkezésének körülményeit a KBSZ az alábbi biztonsági ajánlást adja ki.

BA2015-0320-5-01: A vonatforgalom lebonyolításának szabályozására hivatott „Végrehajtási Utasítás a forgalom lebonyolítására a MÁV Zrt – ZSR közös használatú (peage) Malé Straciny/Nógrádszakál – Ipolytarnóc /Lucenec vasútvonalon” rendelkezései részben elavultak, nem követték az idők során bekövetkezett változásokat, így a gyakorlatban attól eltérő eljárások alakultak ki.

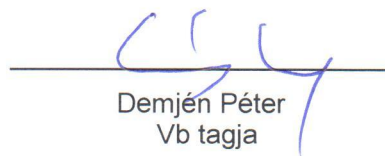
A KBSZ javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak , hogy vizsgálja meg a „Végrehajtási Utasítás a forgalom lebonyolítására a MÁV Zrt–ZSR közös használatú (peage) Malé Straciny/Nógrádszakál–Ipolytarnóc /Lucenec vasútvonalon” összhangját a Magyarországon érvényben lévő, F.2. sz. Forgalmi Utasítással, és hívja fel a MÁV Zrt-t a végrehajtási utasítás aktualizálására.

A KBSZ álláspontja szerint az ajánlás végrehajtása hozzájárul ahhoz, hogy az érintett vonalszakaszon nemzetközi forgalomban közlekedő tehervonatok közlekedtetésének szabályai átláthatóak, követhetőek, s mindenki által azonos módon értelmezhetőek legyenek.

Budapest, 2016. február 9.



Karosi Róbert
Vb vezetője



Demjén Péter
Vb tagja