



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2010-459-5

VÁRATLAN VASÚT ESEMÉNY

Budapest-Ferencváros

2010. október 07.

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. (II.27.) 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 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 – rendeletben 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 2011. május 3-án megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviselték magukat:

- Nemzeti Közlekedési Hatóság – MÁV Zrt. - MÁV Trakció Zrt.

A zárómegbeszélésen az érintettek a Zárójelentés tervezethez adott észrevételeit figyelembe vettük.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

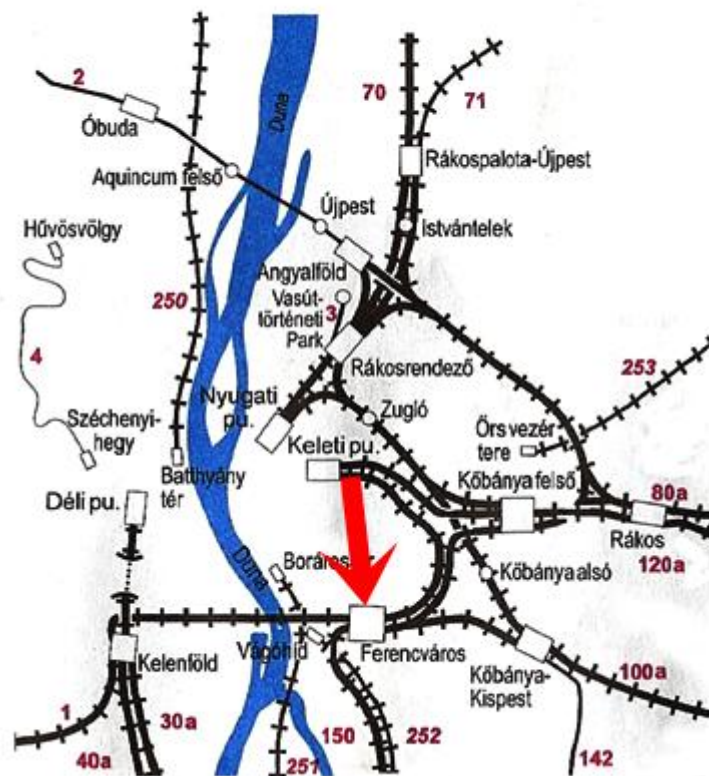
BIG	MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság
CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Vb	Vizsgálóbizottság
VBO	MÁV Zrt. BIG illetékes Területi Vasútbiztonsági Osztálya
EÉVB	Egyesített éberségi- és vonatbefolyásoló berendezés
KT	Csomóponti kiszolgáló menet

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

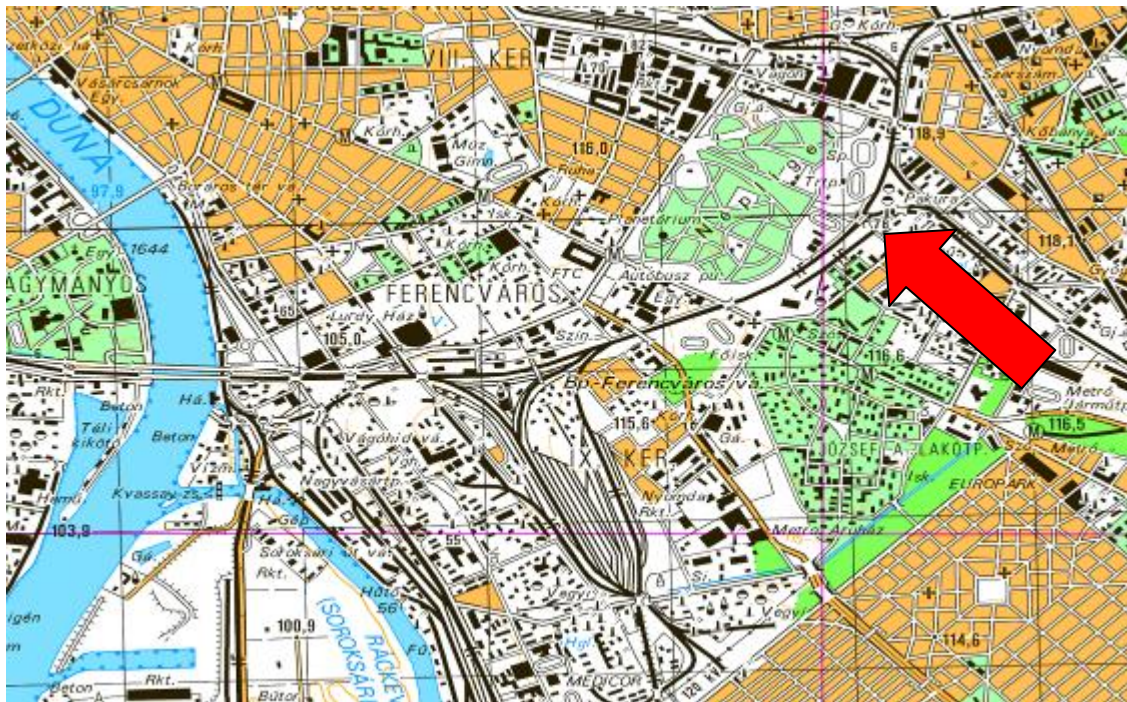
Az eset kategóriája	váratlan vasúti esemény
Az eset jellege	jelző meghaladása
Az eset időpontja	2010. október 07. 05. 54 perc
Az eset helye	Budapest-Ferencváros pályaudvar
Vasúti rendszer típusa	országos pályahálózat
Mozgás típusa	tehervonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	-
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	-
Érintett vonat száma	71350
Üzembentartó	Rail Cargo Hungaria Zrt.
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye

A budapesti pályaudvarok



1. sz. ábra: Az eset helye Magyarország területén



2. ábra: A baleset helye

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2010. október 07-én 06 óra 17 perckor jelentette a MÁV ZRt. hálózati főüzemirányítója. A KBSZ ügyeletes 2010. október 07-én 07 óra 15 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2010. október 07-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Prisznyák Éva	balesetvizsgáló
tagjai	Karosi Róbert	balesetvizsgáló
	Nyári Zoltán	balesetvizsgáló
	Sárközi Szilárd	meteorológus szakreferens
	dr. Máté Róbert	orvos szakreferens

A Zárójelentés kiadásáig Prisznyák Éva és dr. Máté Róbert kormánytisztviselői munkaviszonya megszűnt. A KBSZ főigazgatója a Vb vezetésére Karosi Róbertet jelölte ki.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb 2010. október 12-én és november 4-én helyszíni szemlét tartott.

2010. október 19-én az eseményben érintett személy meghallgatásán részt vett.

Az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta.

A menetíró-regisztrátumot kiértékelte.

A Vb az eset kivizsgálása során orvos- és meteorológus szakreferens közreműködését is igénybe vette.

Az eset rövid áttekintése

2010. október 07-én Budapest-Ferencváros állomás K9m jelű, továbbhaladást tiltó kijárat jelzőjét meghaladta a 71350 sz. vonat, majd a 32 sz. váltót felvágta. A vonatot továbbító mozdony EÉVB berendezéssel nem volt felszerelve, így a „megállj” állású jelző meghaladását követően a vonat gépi úton nem került megállításra. A váltófelvágás után tovább közlekedett a tervezett Rákos állomás helyett Kőbánya-Kispest állomásra. Kőbánya-Kispest állomáson a szóbeli tájékoztatás után várt a VBO további intézkedésére.

A Vb megállapítása szerint az esemény közvetlen oka a mozdonyvezetővel összefüggő emberi tényezőre vezethető vissza.

Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható kockázatnövelő tényező, hogy a 71350 sz. vonat kiadott menetrendje szerint „Kt” jelölésű, azaz csomóponti kiszolgáló vonat volt, amelynek meghatározására a VB a vizsgálata során különböző utasításokban eltérő megfogalmazásokat talált. A csomóponti kiszolgáló vonatként való közlekedés körüli anomáliákkal kapcsolatban A Vb biztonsági ajánlást ad ki.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

Budapest-Ferencváros állomáson 2010. október 07-én 05 óra 55 perckor a 71350 sz. vonat egy nem rá vonatkozó jelzési képet értelmezve, a K9m jelű, továbbhaladást tiltó kijáratú jelzőt meghaladta, majd a 32. sz. váltót felvágta. A váltó felvágása után a nem neki szóló jelzési képeknek megfelelően tovább közlekedett Kőbánya-Kispest állomásra Rákos helyett.



3. sz. ábra: Ferencváros jelzőhíd (Az esemény idején sötétség volt.)

A 71350 sz. vonat vonatneme a menetvonal megrendelés szerint kiszolgáló vonat Budapest-Ferencváros – Kőbánya felső - Rákos viszonylatban. A mozdonyvezető egyedül teljesített szolgálatot. A mozdonyon az éberségi berendezés és mobiltelefon üzemképesen rendelkezésre állt.

1.2 Személyi sérülés

Személyi sérülés nem történt.

1.3 Vasúti járművek sérülése

Vasúti járművekben sérülés nem keletkezett.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A 32. számú – felvágott – váltó kismértékben megrongálódott.

1.5 Egyéb kár

Környezeti kár, illetve egyéb rongálódás nem keletkezett.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 71350 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	30 év
Neme	férfi
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2011. november csak szemüveggel vezethet
Legutolsó szolgálatba lépés ideje	2010. október 7. 03 óra 50 perc
Vonalismeret az esemény helyére	érvényes

1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	71350
Vonat neve	kiszolgáló vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Mozdony pályaszáma	M44- 432
Mozdony tulajdonosa	MÁV Trakció Zrt.
Továbbított kocsik száma	6 db 4 tengelyes teherkocsi
Vonathossz	184 m
Elegytömeg	342 t
Előírt fékszázalék	20%
Tényleges fékszázalék	94%

Az M 44 432 psz. mozdony vonatbefolyásoló berendezéssel nem rendelkezett.

1.8 A biztosítóberendezés leírása

Budapest-Ferencváros pályaudvaron D70 típusú egyközpontos, tolató-vágányutas, váltó- és vágányfoglaltság ellenőrzéses biztosítóberendezés üzemel. A balesetben érintett 32 sz. váltó is ezen biztosítóberendezésbe van bekötve. A váltóköri körzetben a jelfeladást sugárzókábel biztosítja. Az állomáshoz önműködő, 75 Hz-es váltakozó áramú ütemezett sínáramkörös, vonatbefolyásolást (jelfeladást) lehetővé tevő térközbiztosító berendezések csatlakoznak.

A biztosítóberendezés számítógépes kezelői felülettel is rendelkezik, üzemszerűen annak használatával történik a kezelés.

Az esemény idején a biztosítóberendezés, illetve a jelfeladás jól működött.

1.9 Állomási adatok

Budapest-Ferencváros állomás több, Budapestet érintő vasúti személyszállító viszonylat középállomása, elsősorban a Budapestet érintő vasúti áruforgalom kiemelt jelentőségű vonatfogadó, indító és rendező pályaudvara.

Az esemény helyszínén párhuzamosan futnak az E1 - 2 -3 - 4 - 5 - E6 sz. vágányok, amelyek kijáratú jelzői egy jelzőhídra vannak felszerelve.

Az állomás kialakításának az eset szempontjából további jelentősége nincs, ezért részletezése nem szükséges.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A vonatot továbbító mozdony menetíró regisztrátumát (RT9 100/100) a Vb kiértékelte.

A mozdony 100 km/h méréshatárú sebességmérő berendezéssel volt felszerelve. Az alkalmazott sebességmérő szalag 100 km/h méréshatárú. A Vb a sebességmérő szalagot részben gyűrött, másrészt kézzel felülírt formában találta, de a szalag nagy része sértetlen, a sérülések a kiértékelés pontosságát nem befolyásolták. A jelző meghaladásakor a vonat mintegy 12-13 km/h sebességgel közlekedett.

1.11 Kommunikációs eszközök

A kommunikációs berendezés a mozdonyon rendszeresített 160 Mhz-es rádió berendezés, amely azonban adás-vételre az esemény idején és helyszínén a mozdonyvezető elmondása szerint nem volt használható.

Budapest-Ferencváros állomás forgalmi irodájában, valamint az M44 432 mozdony vezetőjénél az esemény bekövetkezésekor rendelkezésre állt mobiltelefon készülék.

1.12 Meteorológiai adatok, láthatósági és időjárási körülmények

Aznap a napfelkelte helyben 06 óra 50 perckor volt, ezért a baleset idején – az időjárástól függetlenül – még egyértelműen sötét volt.

A mozdonyvezető elmondása és a pesti időjárási észlelések szerint a távolbalátás nem volt korlátozott. Külső hőmérséklet + 10 C° volt, kisebb talaj menti párásság előfordulhatott, de ez a láthatóságot számottevően nem befolyásolta.

1.13 A túlélés lehetősége

Az eset során közvetlen életveszély nem alakult ki. Személyi sérülés nem történt.

1.14 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytatott.

1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

Budapest-Ferencváros az Elegyrendezési és Továbbítási Rendnek megfelelően a 71350 sz. vonat rendeltetési állomására, Rákosra külön elegycsoportot képez, (99, 90-20 és 90-80 iránypontokra).

Ezen rendezett elegyet továbbítják előzetes menetvonal, kiegészítő szolgáltatások és vonóerő igénylése után napi közlekedési kijelöléssel Rákos állomásra.

1.16 Szabályok és szabályzatok

1.16.1 Figyelési kötelezettség

F.2. sz. utasítás 16.2.2. pont: „Menet közben a vonat elején lévő mozdonyvezető ... köteles figyelni:

- a vonatot,
- a pályát és a szomszédos vágányokat,
- az útátjárókat,
- a figyelmeztető jeleket, a jelzőkkel és jelzőeszközökkel adott jelzéseket,
- a váltóra történő ráhaladás előtt pedig a lehetőségekhez képest a váltó állását, a vágányutat és a biztonsági határjelzők utáni térséget.”

1.16.2 Csomóponti kiszolgáló vonat

F. 2. sz. utasítás 1.2. pont: Fogalom meghatározások az utasítás rendelkezéseinek helyes értelmezése szempontjából **1.2.13.** „Elegyrendezést végző szolgálati hely és a kiszolgálás szempontjából hozzá tartozó szolgálati helyek között közlekedő vonat, mely útja során igénybe veszi a nyílt hozzáférésű országos vasúti pályahálózatot.”

F. 20. sz. utasítás 1.20.2.4. „Csomóponti kiszolgáló vonat
Csomópontok körzetét kiszolgáló tehervonat.”

1.16.3 A mozdonyon, vezérlőkocsin szolgálatot végzők létszáma

F2. sz. utasítás 12.3. A mozdonyvezető a mozdony, vezérlőkocsi vezetőállásán egyedül teljesíthet szolgálatot a következő feltételek alapján:

F. 2. sz. utasítás 12.3.2 pont: „Minden legfeljebb 100 km/h sebességű vonatokon akkor, ha van jól működő:

- INTENDON vagy azzal azonos biztonságot nyújtó éberségi berendezés,
- értekező berendezés: mozdonyrádió vagy mobiltelefon)”

F. 2. sz. utasítás 12.3.11 pont: „A vonatbefolyásolásra kiépített vonalakon (vonalszakaszokon) – kivétel a vonal (vonalszakasz) állomásain (szolgálati helyein) tolatószolgálatot ellátó mozdonyok vontatási telepre és onnan vissza történő közlekedése, valamint a csomóponti és a sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonatokat továbbító mozdonyok – rendszeres vonattovábbítás csak a pályaberendezésnek megfelelő, vonatbefolyásoló berendezéssel felszerelt mozdonyal történhet.”

1.16.4 A mozdony- és személyzet szükséglet meghatározása

H. 20 sz. utasítás 5.7 pont: „A közlekedtetésre kijelölt tehervonatokra mozdony- és személyzet-forduló terveket kell készíteni. A Tehervonati Közlekedési Rendre kidolgozott mozdony- és személyzetforduló tervek elkészítésével egyidejűleg azok teljesítéséhez szükséges vontatójármű és személyzetigényt is meg kell határozni.”

1.16.5 A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat igénybevétele

Hálózati üzletszabályzat 2.2. (3. bekezdés) „A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat igénybevétele a jogszabályokban és jelen szabályzatban meghatározott feltételekkel rendelkező vasúti társaság kérelmére, meghatározott formájú és tartalmú menetvonal igény benyújtásával történik.”

1.17 Kiegészítő adatok

A Vb Ferencváros állomás vonatkozásában olyan szabályozást, rendelkezést nem talált, amely pontosan meghatározná egy elegyrendezést végző szolgálati hely és a kiszolgálás szempontjából hozzá tartozó szolgálati helyek felsorolását.

1.18 Korábbi hasonló esemény

A KBSZ a jelen eseménnyel összefüggésbe hozható hasonló eseményt korábban nem vizsgált.

2. ELEMZÉS

2.1 Az esemény részletes lefolyása



3. ábra Az eset helyszíne Kőbánya-Kispest irányába

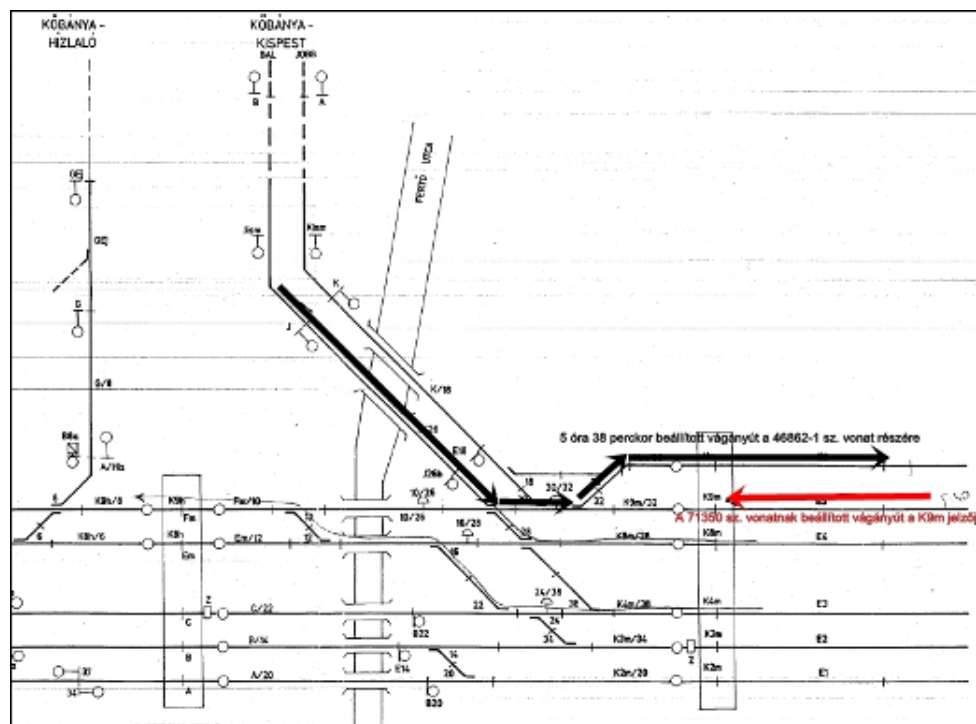
A mozdonyvezető 2010. október 07-én, 03 óra 50 perckor jelentkezett szolgálatra Budapest-Ferencváros állomáson, ahol az M44 432 psz. mozdonyra és a 71350 sz. vonatra kapott beosztást Budapest-Ferencváros Keleti rendező – Rákos viszonylatú kiszolgáló vonathoz azzal, hogy a mozdony marad Rákos állomáson tolatószolgálat ellátása céljából. (Nappalos állomási tartalék.) A vonat naponta közlekedik, menetvonal megrendeléssel és kiutalással rendelkezett. (2009/119718/15)

A mozdonyvezető 2010. júliusban szerzett típus-, vonal- és állomásismeretet. Elmondása szerint a vonathoz a szabályoknak megfelelő előkészítés, fékpróba után két sárga fényel felhatalmazást kapott az indulásra, amelyet hangjelzés után végre is hajtott, megindult a vonattal. Nem tapasztalt semmilyen rendkívüli körülményt, helytelenül álló váltót nem látott. Amikor észlelte, hogy nem a vonat rendeltetésének megfelelően – Rákos irányába – halad, hanem Kőbánya-Kispest felé, a vonattal nem állt meg. A helyzet tisztázása érdekében lassú haladás közben telefonos kapcsolatot kezdeményezett több alkalommal is a ferencvárosi forgalmi szolgálattevő irányába, amely nem volt sikeres.

Mozdonyrádión keresztül nem próbálkozott kapcsolatfelvétellel, mert az elmondása szerint nem működött az esemény helyszínén.

Mivel a továbbiakban olyan jelzési képekkel találkozott, amelyet helyesnek ítélt, haladt tovább Kőbánya-Kispest állomás felé, majd „szabad” bejárati jelző mellett az állomásra behaladt. Ott a forgalmi szolgálattevő közölte vele, hogy Budapest-Ferencváros állomáson „megállj” állású kijárati jelző meghaladása és váltófelvágás után haladt ki.

A Vb vizsgálatot végzett Budapest-Ferencváros biztosítóberendezésének és vonatforgalmának kérdésében.



4. ábra Torzított helyszínrajz

Budapest-Ferencváros állomáson a 32 sz. váltó felvágása előtt, annak térségében az alábbi menetkivezrlések voltak:

A Kőbánya-Kispestről beérkező 46862-1 sz. vonat részére 5 óra 38 perckor beállított vágányút a később felvágott 32 sz. váltót balra terelő, kitérő állásba állította. A váltót sem egyéni, sem vágányutas kezelés nem érintette az esemény bekövetkeztéig eltelt időszakban, ezért az nem állt megfelelő állásban a „K9m” jelzőt meghaladó vonat számára. A 71350 sz. vonatnak csak a „K9m” jelzőig volt vágányút beállítva.

- K9m jelző célként szerepel, a jelzőig vágányutat állítottak be, sikeresen (5:39:57)
- K3-K4m menetbeállítás (4:45:30)
- K4m-K9h menetbeállítás kerülő útirányon (5:45:50)
- Km-K8m menetbeállítás (5:46:01)
- K9h-H (Kőbánya-felső jobb vágány) menetbeállítás (5:46:17)
- K8m-J (Kőbánya-Kispest bal vágány) menetbeállítás (5:47:12)
(Ezen jelző jelzését vette magára a 71350 sz. vonat.)

Események a váltófelvágás után (számláló állása 4420)

- 30-as váltó egyéni átállítási kísérlet (5:50:23) (A váltó a K8m kijárat vágányút fogja jobbra terelő állásban.)
- K8m jelzőre „Megállj!” parancs kiadása (5:50:29)
- K8m-J (Kőbánya-Kispest bal vágány) kényszeroldása (jelző visszavétele miatt szükséges az új menetbeállításához) (5:53:16)
- K8m-J (Kőbánya-Kispest bal vágány) menetbeállítás (5:55:59)
- Kezelési jog átadása (6:44:21)
- K9m-K (Kőbánya-Kispest jobb vágány) menetbeállítás (6:49:51)

A 71350 sz. vonat eredeti célállomása Kőbánya-felső állomáson át vezetett volna, abba az irányba viszont nem lehetett kezelni még a biztosítóberendezést, mert egyrészt a K4m jelző mögül vágányút volt beállítva Kőbánya-felső felé, ugyanarra a vágányrészre, mint amin a K9m jelző mögött álló vonat ment volna, másrészt a K8m jelző mögül Kőbánya-Kispest felé volt vágányút beállítva, ami keresztirányba volt a váltófelvágást okozó vonat eredeti célja felé.

A K9m jelzőre szabad színekép kivezrlésére a fenti két menet leközlekedtetése után került volna sor. A K9m kijárat jelző kezelése még betárolás szintjén sem valósult meg.

Az állomás vágányhálózatából és a regisztrált kezelésekből levezethető váltó állásokból következik, hogy a „K9m” jelzőtől csak Kőbánya-Kispest jobb vágányra mehetett a 71350 sz. vonat. A „K9m” jelzőre szabad színeképet kivezérelni nem lehetett, így a vonat bizonyosan „megállj” állású jelző mellett haladt ki az állomásról.

2.1.1 Alkalmazott sebesség

A 71350 sz. vonatra engedélyezett sebesség 40 km/h, a vonalra pedig 80 km/h. Az engedélyezett sebességet a menetíró regisztrátum alapján a vonat nem lépte túl, az esemény idején mintegy 12-13 km/h sebességgel haladt.

A menetíró regisztrátumból – tekintettel arra, hogy a mozdony vonatbefolyásoló berendezéssel nincs felszerelve – a vonat által meghaladott jelző(k) jelzési képeit megállapítani nem lehet.

2.2 Láthatóság, jelzési képek és környezet

A meteorológiai adatok és a mozdonyvezető elmondása szerint az esemény idején egyértelműen sötét volt. A jelzők jelzési képei jól látszottak. A talajszinten kora reggeli páráság alakulhatott ki, de ez a láthatóságot számottevő mértékben nem befolyásolta.

2.3 A mozdonyzemélyzet figyelme

A mozdonyvezetőnek megfelelő figyelem mellett lett volna lehetősége a kijárat jelző és az azt követő 32 sz. váltó közvetlen megfigyelésére, különös tekintettel az alacsony sebességre és a helyből való indulásra. A látási viszonyok alkalmasak voltak erre.

A 71350 sz. vonat mozdonyvezetője helytelen információt dolgozott fel, olyat, amely nem neki szólt. A nagyon rövid, 1-2 hónapos mozdonyvezetői gyakorlat és a sok jelzési kép között elvétette a helyes, rá vonatkozó jelzési képet. Annak tudatában, hogy nem hibázott, újabb rossz döntést hozott akkor, amikor a vonattal nem állt meg a helyzet tisztázásáig, hanem mozgás közben kezdett telefonálni. Mivel nem tudatosult sem a „vörös” jelzési kép meghaladása, sem pedig a váltófelvágás ténye, mindvégig abban a tudatban volt hogy „mások” hibázhattak. Ezt a tudatot erősítette az a tény, hogy a továbbiakban olyan jelzési képekkel találkozott, amelyek adekvátak lehettek volna a számára.

A rossz döntés oka lehet a gyakorlatlanságból következő pánikhelyzet, vagy a rossz döntés következtében előálló döntésképtelenség is.

Az esemény kialakulásában a gyakorlatlanságon alapuló viselkedés szintjén a figyelem fókusza nem a tevékenységgel kapcsolatos helyzetre irányult.

2.4 A 71350 sz. vonat megrendelése, közlekedtetésének körülményei

A 2009/2010 menetrendi időszak éves menetvonal biztosítása során a Rail Cargo Hungaria Zrt. megrendelte a Budapest-Ferencváros – Rákos viszonylatú 71350 sz. vonatot a pályakapacitás elosztó szervezettől. A megrendelésben a vonat nemeként „kiszolgáló vonat” megjelölést alkalmazott. (Hálózati üzletszabályzat 2.2.)

A MÁV Zrt. Menetrendi utasítása szerint ez a vonat besorolásra került 4. kategóriába, „Kt” (csomóponti kiszolgáló vonat) rövidítéssel.

A kiutalt menetvonal birtokában az üzembentartó (H. 20. sz. utasítás 5.7. pont) éves megrendeléssel vonóerőt biztosított a MÁV Trakció Zrt.-től, amelyben megjelölte az M44 típusú mozdonysorozatot. A mozdony egyéb felszereltségére vonatkozóan csak a légsűrítőre talált a Vb utalást, EÉVB berendezésre nem.

2.5 A 71350 sz. vonat közlekedtetésének egyéb körülményei

A menetvonal megrendelésben megjelölt vonatnemből kiindulva valamennyi szakszolgálat folyamatosan (éves viszonylatban) csomóponti kiszolgáló meneteként azonosította és közlekedtette le a 71350 sz. vonatot.

Az elmúlt évek során a vasúti közlekedésben bekövetkezett szervezeti változások miatt a csomóponti kiszolgálás rendszere és fogalma megváltozott. Mivel nincsenek pontosan meghatározva azon viszonylatok, ahol ilyen közlekedtetés lehetséges, a menetvonal megrendelő tetszőlegesen jelöli meg a csomóponti kiszolgálás viszonylatait.

A mozdonyvezető részére átadott 71350 sz. vonat menetrendje „Kt” megjelölésű volt.

Ilyen vonatnem esetén azonban az F. 2. sz. utasítás 12.3.11. pontja alapján a vonat az infrastruktúrának megfelelő vonatbefolyásoló berendezés nélkül is közlekedhet. Ez ellentétes a szabályozás céljával, nevezetesen azzal, hogy a törzshálózaton rendszeresen vonattovábbítást végző vontató járművek az infrastruktúrának megfelelő vonatbefolyásoló berendezéssel legyenek felszerelve.

A vonatbefolyásoló berendezés nélküli közlekedés bizonyos esetekben szükséges, ez azonban csak jól körülhatárolt, szűk körben engedhető meg, amelyet az F 2 sz. utasítás 12.3.11. pontja meghatároz. Azonban ez a meghatározás tartalmaz egy olyan fogalmat „Csomóponti és sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonatok”, amelyek meghatározása az F 2. sz. utasítás 1.2.13 pontjában található. Ez a fogalom meghatározás azonban olyan további fogalmat használ, amelynek meghatározását a Vb. felkutatni nem tudta, „Elegyrendezést végző szolgálati hely és a kiszolgálás szempontjából hozzá tartozó szolgálati helyek közötti...”.

Jelen esetben a Vb. nem lelte fel azt a szabályozást, amely megadja, hogy Budapest Ferencváros állomáshoz (vagy bármely más csomóponthoz) kiszolgálás szempontjából mely szolgálati helyek tartoznak.

A menetvonal megrendelő által leadott menetvonal megjelölését a Pályakapacitás Elosztó Szervezet automatikusan emeli be az igénylés alapján a kérdéses vonat menetrendjébe.

E meghatározásbeli hiányosság oda vezet, hogy a „Kt.” vonatnem szabadon igényelhető, és ezzel alkalmazhatóvá válik a vonatbefolyásoló berendezéssel való közlekedés kötelezettség alóli F 2. sz. utasítás 12.3.11. pontja szerinti kivétel.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

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

Az eset bekövetkezése emberi tényezőre vezethető vissza.

A rövid gyakorlattal rendelkező személyzet fokozottabb figyelmével és nagyobb helyi ismerettel, gyakorlattal elkerülhető lett volna az eset bekövetkezése.

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 tényező**

Az M 44 432 psz. mozdonyon nem volt felszerelve vonatbefolyásoló berendezéssel, azonban jelen esemény ennek megléte estén sem lett volna elkerülhető, mert a vonat 15 km/h alatti sebességgel haladt el a kijárat jelző mellett, az állomásközben pedig már az önműködő térközi biztosítóberendezés jelzései alapján közlekedett.

Tekintettel arra, hogy a vonatbefolyásoló berendezés hiánya önmagában kockázatnövelő tényező, ezért az anélkül való közlekedés csak pontosan meghatározott, szűk körben engedhető meg. Az erről szóló szabályozás azonban pontosan meg nem határozott fogalmat használ. (lásd 2.5.), amely a Vb véleménye szerint lehetőséget biztosít e kivételek tetszőleges körben való alkalmazására, emiatt a Vb. biztonsági ajánlást ad ki.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

BA-2010-459-01 A Vb az esemény vizsgálata során, annak bekövetkezésével közvetlen okozati összefüggésbe nem hozhatóan megállapította, hogy a vonatbefolyásoló berendezés nélküli közlekedés F 2. sz. utasítás 12.3.11 pontjában megengedett kivételei közül a „csomóponti és sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonatok” meghatározása (F 2. sz. utasítás 1.2.13.) nem kellően pontos. E fogalom-meghatározás ugyanis a „kiszolgálás szempontjából hozzá tartozó szolgálati helyek közötti vonat” fogalmát használja, amelynek meghatározását a Vb. nem lelte fel. E meghatározás hiányában azonban a vonatbefolyásoló berendezés alkalmazásának kötelezettsége (F 2. sz. utasítás 12.3.11.) alóli kivételek tetszőlegesen széles körben alkalmazhatók, amely lehetőséget biztosít e fontos szabály megkerülésére.

A Vb javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy az érintett vasútállatokkal együttműködve vizsgálja felül a „csomóponti kiszolgáló menetek” közlekedtetésére vonatkozó szabályokat, hozzon hatékony intézkedést annak érdekében, hogy az elegyrendezést végző szolgálati helyek esetén pontosan meghatározásra kerüljenek a kiszolgálás szempontjából hozzá tartozó szolgálati helyek, így valóban csak kivételesen és indokolt esetben tegyék lehetővé az infrastruktúrának megfelelő vonatbefolyásoló berendezés nélküli közlekedést.

A biztonsági ajánlás megvalósításával elérhető, hogy az infrastruktúrának megfelelő vonatbefolyásoló berendezés nélküli közlekedés szabályai egyértelműek legyenek, és valóban csak kivételesen indokolt, szűk körben váljanak alkalmazhatóvá.

Budapest, 2012. március 19.

Nyári Zoltán
A Vb tagja

Karosi Róbert
A Vb vezetője

Sárközi Szilárd
A Vb tagja