



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

**2014-1362-5
VASÚTI BALESET**

**Dunai Finomító állomás
2014. december 17.**

807 sz. vonat

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

Jelen vizsgálatot

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

A Kbt. és a 24/2012. (V.8) NFM rendelet együttesen az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak biztonságáról valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti 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 összeférhetetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vb köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

Jelen zárójelentés

alapjául a Vb által készített és az észrevételek megtétele céljából – jogszabályban meghatározott – érintettek számára megküldött zárójelentés-tervezet szolgált.

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

A 2016. február 1-jén megtartott záró megbeszélésen a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt. képviseltette magát.

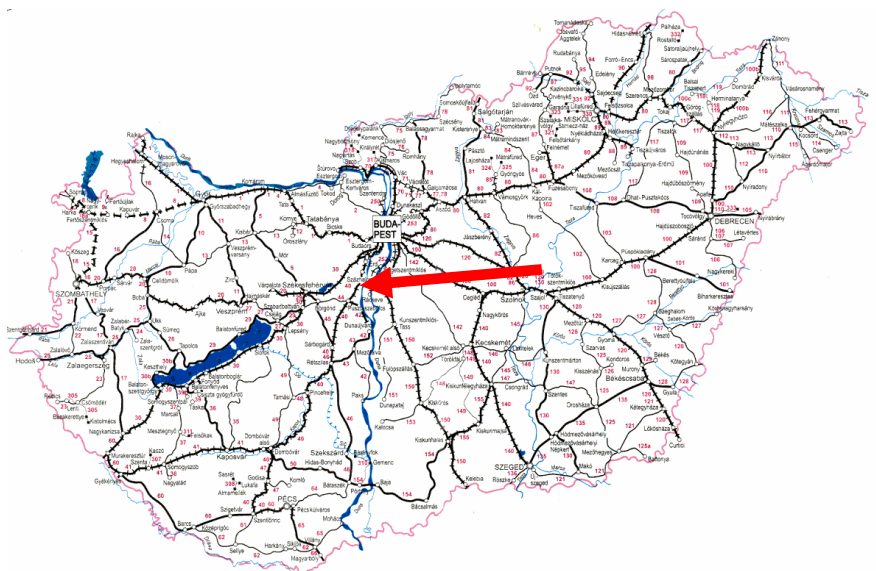
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
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
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Vb	Vizsgálóbizottság

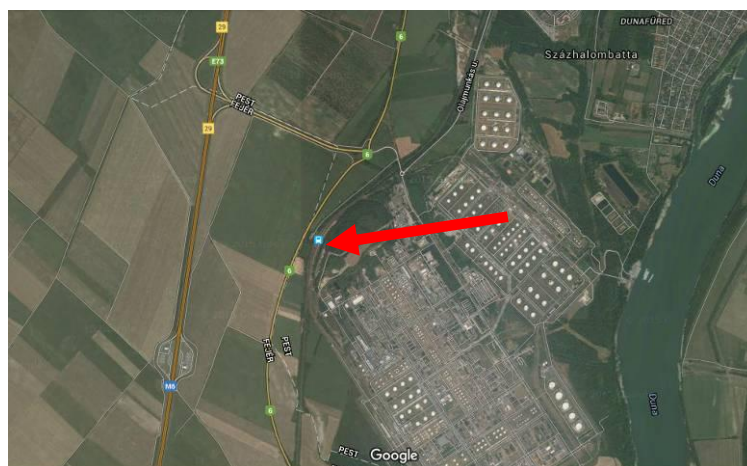
AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset
Az eset jellege	ütközés tárgygal
Az eset időpontja	2014. december 17. 9 óra 32 perc
Az eset helye	40a vasútvonal, Dunai Finomító állomás
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	távolsági személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	0 / 0
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	egy kézi munkagép megsemmisült, a vonat mozdonyában ~ 100 ezer Ft kár keletkezett
Érintett vonat száma	807
Üzembentartó	MÁV-START Zrt.
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye



1. ábra: Az esemény helyszíne Magyarország pályahálózatán



2. ábra: Az esemény helyszíne

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2014. december 17-én 9 óra 53 perckor jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára

vezetője	Rózsa János	balesetvizsgáló
tagjai	Demjén Péter	balesetvizsgáló

Az eseménylvizsgálat áttekintése

- A Vb 2014. december 17-én helyszíni szemlét tartott, melynek során
 - az esemény helyszínét, a láthatóságot megvizsgálta,
 - az érintett forgalmi szolgálattevőt, kitérőlakatost és munkavezetőt meghallgatta,
 - az állomás fejrovas-előjegyzési napolójának tartalmát megvizsgálta és kiértékelte,
 - a munkát végző csapat írásos dokumentumait megvizsgálta.
- Az érintett Szakasztechnikus vezetőjét utólagosan meghallgatta.
- Konzultációt tartott a Nemzeti Közlekedési Hatósággal.

Az eset rövid áttekintése

A Dunai Finomító állomáson menetrend szerint áthaladó 807 sz. vonat az állomás első vágányán egy síncsavarozó gépnek ütközött. Személyi sérülés nem történt, a síncsavarozó gép megsemmisült, a vonat mozdonya szolgálatképtelenné vált. A Vb az esemény bekövetkezését a kitérőlakatos és a munkavezető részéről felmerült emberi tényezőre vezette vissza.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

A pusztaszabolcsi szakaszmérnökség vezetője 2013-ban igényelte meg a szakaszmérnökség területén mintegy 300 db sínleerítéshez szükséges elhasználódott tipli cseréjét. A baleset napja előtt kb. két héttel a szakaszmérnökség vezetőjét megkereste a külső vállalkozó képviselője, hogy egyeztessék az elvégzendő munkák pontos menetét. Ekkor szóbeli megállapodás született arról, hogy a külső vállalkozó emberei az „LM” jelű betonalkak tiplijeit fogják cserélni Dunai Finomító állomáson, illetve Dunai Finomító és Ercsi állomások között a bal vágányon. Ennek érdekében egy vonalgyóndozót bízott meg a vezető azzal, hogy a hibás „LM” jelű aljakat megjelölje.

A vonalgyóndozó a rábízott feladatot nem a megbízásnak megfelelően végezte el, mert az „LM” jelű aljakon kívül a hibás „LX” jelű aljakat is megjelölte, így a jelölések alapján a tiplik cseréje nem lett volna elvégezhető. Ezért a külső vállalkozó és a szakaszmérnökség vezetője abban állapodtak meg, hogy a munkavégzés napján a szakaszmérnökség a saját létszámából egy embert küld Dunai Finomító állomásra, hogy a cserélendő tipliket megmutassa.

A baleset reggelén a szakaszmérnökség kitérőlakatos a kb. 6 órakor jelentkezett munkára. A reggeli eligazítást követően azt a feladatot kapta, hogy utazzon Dunai Finomító állomásra, és a külső vállalkozónak mutassa meg a cserélendő tipliket. Ennek megfelelően a 4217 sz. vonattal Dunai Finomító állomásra utazott, ahol találkozott a külső vállalkozó éppen reggeliző képviselőjével. A külső vállalkozó munkavezetője és a szakaszmérnökség kitérőlakatos megállapodtak abban, hogy az étkezés befejezésig a kitérőlakatos a forgalmi irodában vételez egy kézirádiót, hogy a munkacsapat és a forgalmi szolgálattelvő a munkavégzés során tudjon kommunikálni. Ezen túlmenően a kitérőlakatos a fejrovas előjegyzési naplóba beírta a munka megkezdését is.

Ezt követően a csapat az első vágány kezdőpont felőli végére indult. A helyszínre érkezve rádióan engedélyt kértek a forgalmi szolgálattelvőtől arra, hogy az első vágány mellett teherautójuk a szükséges eszközöket a helyszínre szállítsa. A síncsavarozó gépet az első vágányra helyezték. A teherautóról való lepakolást követően szembesültek azzal, hogy a kívánt munkát eszközök hiányában nem tudják elvégezni, ezért úgy határoztak, hogy átvonulnak az állomás másik végére, egy későbbi munkát előkészíteni. Az átvonulás során, kb. 9 óra 25 perckor, a kitérőlakatos bement a forgalmi irodába, és a fejrovas előjegyzési naplóba beírta a munka befejezését. Társai közben a vágányra helyezett síncsavarozó géppel folytatták útjukat az első vágányon.

Ezzel közel azonos időben a forgalmi szolgálattelvő engedélyt adott Ercsi állomás forgalmi szolgálattelvőjének a 807 sz. vonat indítására a jobb vágányon. Figyelembe véve, hogy a 807 sz. vonat menetrend szerint Ercsi – Dunai Finomító – Százhalombatta állomások között a jobb vágányon közlekedik, és a munkavégzést az első vágányon - ami az állomás jobb átmenő fővágánya - a fejrovas előjegyzési napló szerint befejezték, áthaladó vágányutat állított be a vonat részére az első vágányon.

A 807 sz. vonat kb. 80 km/h sebességgel érkezett az állomásra, a bejárat jelző zöld jelzése mellett. Az állomás ívben fekvő első vágányán haladva a mozdonyvezető maga előtt kb. 160 méterre észlelte, hogy előtte egy munkáscsapat munkagéppel tartózkodik az első vágányon. Haladéktalanul

gyorsfékezett és „Figyelj!” hangjelzést adott. A munkáscsapat tagjai, észelve a közeledő vonatot, a vágányt elhagyták, de a síncsavarozó gépet nem tudták a vágányról kiemelni, ezért a vonat mozdonya annak nekiütközött, majd a vonat a 280+13 sz. szelvényben megállt. Az ütközés következtében személyi sérülés nem történt, a síncsavarozó gép megsemmisült, a mozdony megrongálódott és szolgálatképtelenné vált.



3. ábra: A megállt vonat az eseményt követően

1.2 Személyi sérülés

Sérülések	Személyzet	Utások	Útátjáró használók	Egyéb
Halálos	-	-	-	-
Súlyos	-	-	-	-
Könnyű	-	-	-	-
Nem sérült	8	kb. 100	-	-

1.3 Vasúti járművek sérülése

A 433-288 psz. mozdony főlégtartályának leeresztő csapja letörött, ezért a mozdony szolgálatképtelenné vált.



4. ábra: A letörött csap

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az érintett infrastruktúrában az eset kapcsán anyagi kár nem keletkezett.

1.5 Egyéb kár

- A síncsavarozó gép megsemmisült.
- A 807 sz. vonat Dunai Finomító és Budapest Keleti pályaudvar között elmaradt.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A 807 számú vonat mozdonyvezetője

Kora	48 év
Neme	férfi
Szakképesítése	országos közforgalmú vasúti járművezető
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2016. április
Legutolsó szolgálatba lépés ideje	2014. december 17. 6 óra 41 perc

1.6.2 A külső vállalkozó munkavezetője

Kora	50 év
Neme	férfi
Beosztása a baleset idején	munkavezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2015. május
Legutolsó szolgálatba lépés ideje	2014. december 17. 7 óra 0 perc

1.6.3 A kitérőlakatos

Kora	60 év
Neme	férfi
Szakképesítése	kitérőlakatos
Beosztása a baleset idején	segédmunkás
Orvosi alkalmassági érvényessége	2017. január
Legutolsó szolgálatba lépés ideje	2014. december 17. 6 óra 0 perc

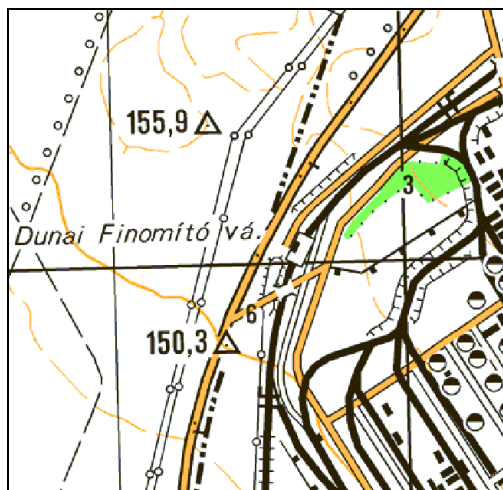
1.7 A vonat jellemzői

Vonatszám	807
Vonat neve	távolsági személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Mozdony pályaszáma	91 55 433 288-4
Mozdony tulajdonosa	MÁV-START Zrt.
Továbbított kocsik tulajdonosa	MÁV-START Zrt.
Továbbított kocsik száma	4 db 4 tengelyes személyszállító kocsi
Vonathossz	114 m
Elegytömeg	263 t

Előírt fékszázalék	105 %
Tényleges fékszázalék	145 %

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

Dunai Finomító állomáson a pálya balra (a 807 sz. vonat haladási irányában jobbra) forduló ívben fekszik. A vasúti pálya felépítménye vasbeton aljakra rögzített 54 kg/fm sínekből áll. Az állomás két átmenő fővágánya az első és a második vágány. A jobb vágány egyenes irányú folytatása az első vágány. Az ív, valamint az állomás többi fővágányán álló járművek következtében az állomáson korlátozott a szabadlátás.



5. ábra: Az állomás fekvése

1.9 Állomási adatok

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A 433-288 psz. mozdonyon Metra típusú elektronikus menetíró-regisztráló berendezés üzemel, amely megfelelően működött. Az ilyen típusú berendezéseknél a pontatlanság megengedett legnagyobb értéke +/- 1%.

1.11 Kommunikációs eszközök

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.12 Meteorológiai adatok

Az esemény idején a távolbalátás nem volt korlátozott, tiszta napsütéses idő volt.

1.13 A túlélés lehetősége

A vasúti pályán a síncsavarozó géppel vonuló munkáscsapat tagjai a szabadlátás korlátozottsága, továbbá a figyelő ór hiánya következtében közvetlen balesetveszélyben voltak. A személyi sérülés kizárólag a mozdonyvezető által adott hangjelzés, valamint a csapat tagjainak helyzetfelismerő képessége és gyors reakciója következtében vált elkerülhetővé.

1.14 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytatott.

1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

A vasúti pálya felügyeletét a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág Pályafenntartási Alosztály Pusztaszabolcsi Szakaszmérnökség látja el. A szakaszmérnökség működési területe a 40a sz. vasútvonalon Kelenföldtől Pusztaszabolcsig tejed.

A karbantartást és az azonnali beavatkozást nem igénylő hibák elhárítását előre egyeztetett ütemterv szerint külső vállalkozók végzik a MÁV Zrt-vel kötött keretszerződés alapján.

1.16 Szabályok és szabályzatok

A munkavégzésre vonatkozó szabályok

F.2. sz. Forgalmi Utasítás 18.3.1. *„A vonatforgalmat érintő, nem vágányzár keretében az elsodrási határon belül végzett munkák (pályás, biztosítóberendezési, felsővezetési) biztosítása érdekében a közlekedő vonatok között rendelkezésre álló szabad időzónákat kell felhasználni.”*

18.3.1.1. *Az ilyen időzónában végzett munkáknál a MÁV Zrt. szervezeti egységének munkavezetője, vagy az adott munkaterületre belépési- és a munka végzésére írásbeli engedéllyel, továbbá érvényes MÁV Zrt. szakvizsgákkal és képesítéssel rendelkező külső vállalkozó köteles az állomáson (...) a munka megkezdése előtt az adott állomás (...) Fejrovatos előjegyzési naplójába a munka megkezdésének és várható befejezésének idejét, pontos helyét és tárgyát (...) előjegyezni és aláírni (...). A forgalmi szolgálattevő a fent említettek előjegyzéséhez csak akkor járulhat hozzá (engedélyezheti az előjegyzést), ha a MÁV Zrt. szervezeti egységének munkavezetője, vagy az adott munkaterületre belépési- és a munka végzésére írásbeli engedéllyel, továbbá érvényes MÁV Zrt. szakvizsgákkal és képesítéssel rendelkező külső vállalkozó hitelt érdemlően igazolta jogosultságát. (...)*

18.3.1.2. *A munkát végzők biztonsága érdekében a munkavégzés helyét az F.1. sz. Jelzési Utasításban előírt jelzőeszközzel fedezni kell és a munkavégzés tartama alatt folyamatos figyelőri szolgálatot is biztosítani kell.*

18.3.1.4. *A közlekedő vonatok között rendelkezésre álló szabad időzónában végzett munka befejezését, valamint a munkavégzés időtartamára bevezetett technológiai és/vagy munkabiztonsági sebességkorlátozás lemondását az egyik szomszédos forgalomszabályozó állomás forgalmi szolgálattevőjének be kell jelenteni állomásközi távbeszélőn, pályatelefonon vagy mobil telefonon, aki a vett értesítést köteles a Fejrovatos előjegyzési naplóba előjegyezni a bejelentést tevő nevének „s.k.” betűmegjelölésével. (...)*

A vágányút ellenőrzésére vonatkozó szabályok

F.2. sz. Forgalmi Utasítás 2.7.4.1. *„Ha az állomáson vágányfoglaltságot jelző biztosítóberendezés van és az jól működik, akkor a vágányutat az ellenőrző berendezés megtekintésével kell ellenőrizni.”*

1.17 Kiegészítő adatok

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására és a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

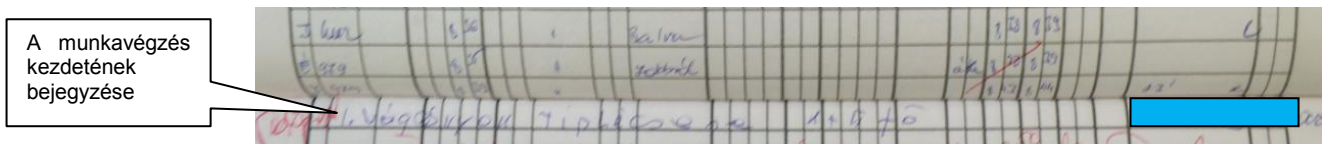
1.18 Korábbi hasonló esemény

Hasonló eseményt a KBSZ korábban nem vizsgált.

2. ELEMZÉS

2.1 A munka szervezése és végzése

A munkavégzés napján reggel a kitérőlakatos a 4217 sz. vonattal kb. 8 óra 22 perckor érkezett meg Dunai Finomító állomásra, ahol találkozott a külső vállalkozó éppen reggeliző munkavállalóival. Kis idő elteltével a kitérőlakatos bement a forgalmi irodába, hogy egyeztessen a forgalmi szolgálattevővel az elvégzendő munkák menetéről annak ellenére, hogy ez a munkavezető feladata lett volna. Abban állapotok meg, hogy a munkát az első vágányon fogják végezni, és a munkavégzés ideje alatt az első vágányon nem fog vonat közlekedni. Ezt követően a kitérőlakatos a fejrovas előjegyzési naplóba időpont megjelölése nélkül az „1. vágányban tiplicsere 1+5 fő” szöveget írta be azzal a szándékkal, hogy az állomáson történő munkavégzését igazolni tudja. Ezt követően a kitérőlakatos a forgalmi irodát elhagyta és a munkáscsapat a „K1” jelű jelző felé indult.



A munkavégzés
kezdetének
bejegyzése

6. ábra: A munkavégzés bejegyzése Dunai Finomító állomás fejrovas előjegyzési naplójában

A Vb véleménye szerint a kitérőlakatos által beírt közlemény alapján a munka nem lett volna megkezdhető. Az érvényben lévő utasítások, valamint a MÁV Zrt. és a külső vállalkozó közötti szerződés alapján a külső vállalkozó munkavezetőjének kellett volna beírni a munkavégzés kezdetét, erre azonban nem került sor, mert a munkavezető a munka megkezdése előtt a helyszínt elhagyta, szerszámokért indult. Távozásakor nem tisztázták, hogy feladatait ki veszi át, továbbá azt sem, hogy ki lesz a figyelőőr, amely munka ellátására három embernek is volt jogosultsága.

Azáltal, hogy a munkavezető a forgalmi irodában nem jelent meg, a kitérőlakatos viszont megjelent, egyeztette az elvégzendő munkát és a fejrovas előjegyzési naplóba be is írt, a forgalmi szolgálattevő azt a téves következtetést vont le, hogy a munkavezetői feladatokat a kitérőlakatos látja el.

A munkáscsapat ezt követően gyalog a „K1” jelű jelző felé indult, majd odaérve rádióan engedélyt kért a forgalmi szolgálattevőtől, hogy úrszelvényen belül az alávállalkozó teherautója is a helyszínre induljon. A kiérkezett teherautóról egy síncsavarozó gépet leemeltek és azt a vágányra helyezték. A munka megkezdésekor szembesültek azzal, hogy a rendelkezésre álló eszközökkel a bent lévő rossz tipliket nem tudják kiszedni, a munkát nem tudják elvégezni, ezért a munkavezetővel folytatott telefonbeszélgetést követően a munka felfüggesztése mellett döntöttek.

A teherautó elhagyta a helyszínt, a munkáscsapat a síncsavarozó gépet tolvá, gyalog az állomás Pusztaszabolcs felőli vége felé indult egy következő napra tervezett, másik munkát előkészíteni. A kitérőlakatos jelenlétére ehhez a munkához már nem volt szükség, ezért közösen úgy határoztak, hogy ő az állomásépület vonalában a csapatból kiválik. A kitérőlakatos a forgalmi irodába ment, ahol a kézi rádiókat leadta, és a fejrovas előjegyzési naplóba időpont megjelölése nélkül saját munkájának befejezését az alábbi szöveggel beírta: „Az első vágányban a

tiplizést befejeztük” A Vb véleménye szerint az ilyen jellegű bejegyzések fejrovatos előjegyzési naplóba történő bejegyzése alkalmas a forgalmi személyzet megtévesztésére, ilyen jellegű bejegyzések írása a hazai pályahálózaton nem is terjedt el.

E 117	9:11	11							9:18	9:14	9:14
F 117	9:17	11							9:18	9:19	
1. Vágányon a forgalmi szolgálattevő a munkáscsapat elhagyta a vágányokat. Ebben a hiszemben 9 óra 25 perckor engedélyt adott a 807 sz. vonat indítására a jobb vágányon, majd tovább engedélyt kérve áthaladó vágányutat állított be a vonat részére az állomás első vágányán keresztül.											
F 117	9:17	11							9:22	9:19	9:19

7. ábra: A kitérőlakatos által beírt közlemény munkája befejezéséről

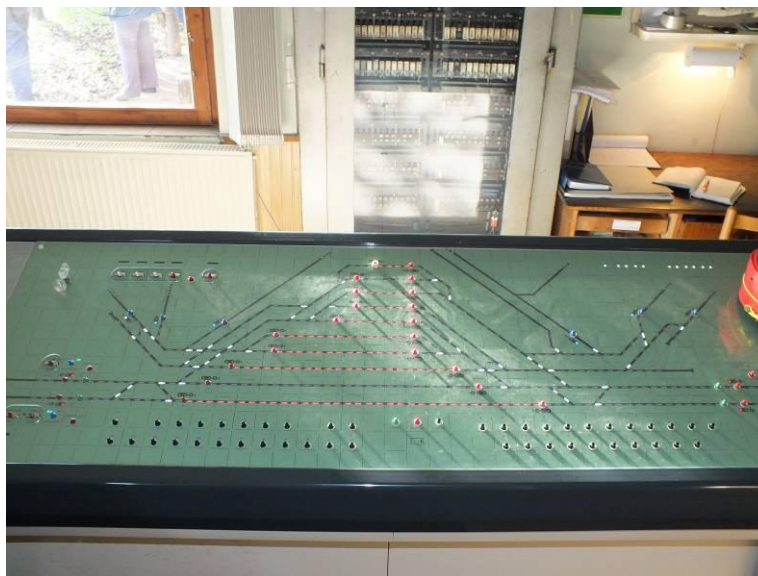
Ekkor a kitérőlakatos nem hívta fel a forgalmi szolgálattevő figyelmét arra, hogy a bejegyzés csak az ő személyes jelenlétére vonatkozik, ezáltal a forgalmi szolgálattevő azt a tényekkel ellentétes következtetést vonta le, hogy a teljes munkáscsapat elhagyta a vágányokat. Ebben a hiszemben 9 óra 25 perckor engedélyt adott a 807 sz. vonat indítására a jobb vágányon, majd tovább engedélyt kérve áthaladó vágányutat állított be a vonat részére az állomás első vágányán keresztül.

Ez alatt az idő alatt a munkáscsapat a forgalmi irodától kb. 50 m-re végponti irányban rövid pihenőt tartott, majd az első vágányon a forgalmi szolgálattevő tudta és engedélye nélkül tovább haladtak.

A vonatkozó szabályok alapján annak ellenére, hogy a munkáscsapat tagjai nem voltak tisztában azzal, hogy a kitérőlakatos a fejrovatos előjegyzési naplóba bejegyzést tesz, a munkavezetőnek az első megghiúsult munkavégzés befejezését és az új helyszínen történő munka megkezdését be kellett volna jegyezni a fejrovatos előjegyzési naplóba. Ezt a bejegyzést azonban távolléte miatt nem tette meg.

2.2. A vonat vágányútja, láthatósága

A forgalmi szolgálattevő a 807 sz. vonat vágányútjának beállítása során a szabályoknak (lásd 1.16.) megfelelően a biztosítóberendezés fényeinek kiértékelésével győződött meg a vágányút szabad voltáról. A síncsavarozó gépet kis tömege és kialakítása következtében a biztosítóberendezés sínáramkörei nem voltak képesek érzékelni, ezért az első vágányt a forgalmi szolgálattevő a berendezésen szabadnak látta. A napsütéses időjárás, a reggeli időpont és a forgalmi iroda dél-keleti irányba néző elhelyezkedése miatt a nap fénye a biztosítóberendezés kezelőpultját megvilágította, ezért a forgalmi iroda szalagfüggönyei is be voltak húzva. Így azonban a forgalmi szolgálattevő az első vágányon álló munkáscsapatot nem láthatta.



8. ábra: A napfény által megvilágított kezelőpult kb. egy órával az eseményt követően

A munkáscsapat tagjai a 807 sz. vonat részére kezelt „K1” jelű kijárat jelzőt távolodó mozgásuk és az állomási ívviszonyok következtében nem láthatták, így ennek a jelzőnek a jelzése nem figyelmeztette őket a közeledő vonatra. Tekintettel arra, hogy a vágányt csak a munkaterület megközelítése céljából vették igénybe, továbbá a munkát ők nem mondták le, nem számítottak vonat érkezésére. Figyelőőr sem haladt a csapat előtt, mert az egész csapat együtt haladt, noha ez előírás. Ezért a velük szemből érkező 807 sz. vonat közeledését csak közvetlenül annak érkezésekor, kb. 150–160 m távolságból észlelték. A 80 km/h sebességgel haladó vonat ezt a távolságot kb. 7 másodperc alatt tette meg. Ez az idő elegendő volt arra, hogy a csapat tagjai elhagyják a vágányt, a csavarozó gépet azonban már nem tudták eltávolítani, így a vonat abba beleütközött.

2.3 A vonat haladása

A 807 sz. vonat a jobb vágányon közlekedett Dunai Finomító állomás irányába. A mozdonyvezető az állomás bejárat jelzőjéhez közeledve azon egy zöld fényt látott, és a vonat sebességét az előírt sebességkorlátozást betartva 80 km/h sebességre csökkentette. Tekintettel arra, hogy a „*pályán dolgoznak*” jelzőeszközök nem kerültek kitűzésre, a mozdonyvezető „Figyelj!” hangjelzést nem adott. A váltókörzetet elhagyva az első vágányon haladva kb. 150–160 m távolságból észrevette a vele szemben haladó munkáscsapatot. Haladéktalanul gyorsfékezést kezdeményezett és „*Figyelj!*” hangjelzést adott. A vonat mozdonya a vágányon hagyott csavarozó gépnek ütközött. Majd az ütközés után kb 110 méterrel megállt.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

- A munkavezető az előírásokkal ellentétben a munka megkezdése előtt, majd az eseménysorozat folyamán a forgalmi irodában nem jelent meg, a forgalmi szolgálattevővel nem egyeztetett az elvégzendő munkákról, továbbá nem jegyezte elő a munkavégzés megkezdését, befejezését, és az új helyszínen történő ismételt megkezdését.
- A kitérőlakatos azonban – saját megjelenését igazolandó – a fejrovas előjegyzési naplóba beírta munkavégzésének kezdetét és befejezését, ráadásul olyan tartalommal, hogy további 5 fő dolgozik vele, ezáltal a forgalmi szolgálattevőt megtévesztette.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

- A munkavezető nem gondoskodott az előírt jelzők kihelyezéséről és figyelőőr kijelöléséről, valamint a helyszínt elhagyta.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő tényezők

- A kitérőlakatos a bejegyzéseit időpont megjelölése nélkül tette meg.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

4.1 Szakmai vizsgálat során hozott biztonsági ajánlás

A KBSZ a szakmai vizsgálat során biztonsági ajánlást nem adott ki.

4.2 Szakmai vizsgálat lezárásaként hozott biztonsági ajánlás

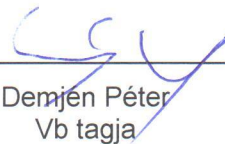
A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

5. MELLÉKLETEK

Budapest, 2016. március 1.



Rózsa János
Vb vezetője



Demjén Péter
Vb tagja