



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2017-0275-5
Váratlan vasúti esemény

Újszász
2017. március 3.

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 üzemmentartói 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, valamint 2016. szeptember 1-étől a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII. 29.) 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 tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ vezetője értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

A záró megbeszélésen a MÁV Zrt., MÁV-START Zrt. és a közlekedési hatóság képviselte magát.

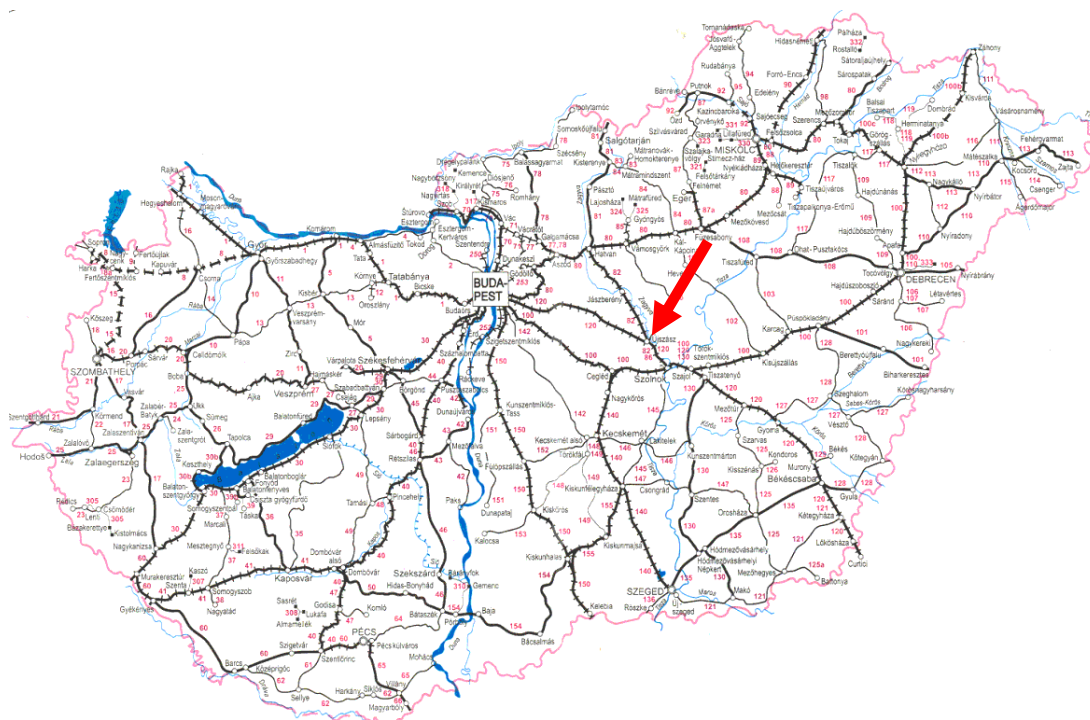
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
MÁV	Magyar Államvasutak Zrt.
psz.	pályaszám
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eseményszám:	2017-0275-5
Az eset kategóriája	Váratlan vasúti esemény
Az eset jellege	Egyéb
Az eset időpontja	2017. március 3. 11 óra 23 perc
Az eset helye	Újszász állomás
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	regionális személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak / súlyosan sérültek száma	0 / 0
Pályahálózat működtető	MÁV Magyar Államvasutak Zrt.
Üzemeltető	MÁV-START Zrt.
Rongálódás mértéke	----
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye



1. ábra: az esemény helye Magyarországi vasúthálóján

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2017. március 3-án, 11 óra 55 perckor (a bekövetkezés után 32 perccel) jelentette a MÁV Zrt. Hálózati Főüzemirányítója.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ vezetője a vasúti közlekedési esemény vizsgálatára az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Rózsa János	balesetvizsgáló
tagjai:	Nyári Zoltán	balesetvizsgáló
	Kapocsi József	balesetvizsgáló

Rózsa János kormánytisztviselői jogviszonya a vizsgálat ideje alatt megszűnt, helyére a KBSZ vezetője Kapocsi Józsefet jelölte ki.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A vizsgálat során a Vb

- 2017. március 3-án helyszíni szemlét tartott, melynek során
 - meghallgatta az eseményben érintett forgalmi szolgálattevőt, váltókezelőt és biztosítóberendezési vonallelenőrt,
 - megvizsgálta a biztosítóberendezés működését,
 - fényképfelvételeket készített,
- bekérte és kiértékelte a 3325 sz. vonat menetíró regisztrátumát,
- bekérte és kielemezte az esemény idején hatályos Biztosítóberendezés Kikapcsolási Utasítást,
- bekérte és kielemezte Újszász állomás biztosítóberendezésének kezelési szabályzatát.

Az eset rövid áttekintése

Újszász állomásról a 3325 sz. vonatot a beállított menetiránnyal szemben járatták ki Tápiógyörgye állomás felé. A veszélyhelyzetet felismerve az érintett forgalmi szolgálattevők a két állomás között lévő nyíltvonalon sorompókat kézi kezeléssel lezárták. A vonat 15 km/h sebességgel közlekedett Tápiógyörgye állomásig.

A Vb az esemény bekövetkezését a biztosítóberendezés működésére és a rendelkező forgalmi szolgálattevő részéről felmerült emberi tényezőre vezette vissza. A rendelkező forgalmi szolgálattevő a vonat indítása előtt a biztosítóberendezés kezelésével kezdeményezte a menetirány megváltoztatását, azonban az nem beazonosítható okból Tápiógyörgye állomás forgalmi szolgálattevőjének hozzájárulása ellenére nem fordult meg. Az eset idején a biztosítóberendezésben munkát végeztek, így a véletlen emberi beavatkozás nem kizárható. A rendelkező forgalmi szolgálattevő úgy adott engedélyt a vonat indítására, hogy a menetirány megfordulásáról nem győződött meg.

A Vb az eseménnyel kapcsolatban biztonsági ajánlást nem ad ki, azonban felhívja a figyelmet a biztosítóberendezések kikapcsolásával járó munkálatok kockázataira.

1. TÉNYEK

1.1 Az esemény lefolyása

Az eseményt megelőzően, február 25-én és 26-án Újszász állomáson a biztosítóberendezés elmaradt fővizsgájának pótlása miatt az állomási biztosítóberendezés jelentős részét kikapcsolták. A munkák idejére az állomási váltókat helyszíni állításúra szerelték át, azokra biztonsági betéteket helyeztek fel. Az állomás bejárati jelzőire csak „Megállj!” és „Hívójelzés” volt kivezérelhető, a kijárat jelzőkön csak a „Megállj!” jelzés működött, a jelzők mellett „Szabad az elhaladás” kézijelzést adtak.

A munkák során a biztosítóberendezés olyan hibáit tárták fel, amely lehetetlenné tette az üzemszerű, biztonságos működést, így a berendezést bizonytalan ideig, a hibák kijavításáig nem kapcsolták vissza.

Március 3-án a Szolnok – Budapest viszonylatú, 3325 sz. vonat érkezése előtt az állomás II. sz. állítóközpontjában dolgozó biztosítóberendezési szakemberek próba céljából egy bejárati vágányút beállítását kérték a rendelkező forgalmi szolgálattevőtől Tápiógyörgye-bal vágányról. Ehhez a művelethez Újszász és Tápiógyörgye állomások között a térközbiztosító-berendezés menetirányát Újszász állomás felé kellett fordítani, mely a két forgalmi szolgálattevő együttes kezelésével megvalósult. Ezt követően a rendelkező forgalmi szolgálattevő és a váltókezelő beállították a kért vágányutat.

A 3325 sz. vonat ekkorra már közelített Újszász állomáshoz, ezért a forgalmi szolgálattevő a vonat bejáratásához kényszeroldó használatával a Tápiógyörgye állomás felől, próba céljából beállított vágányutat feloldotta, majd a berendezés alap állapotba állítását követően az I. sz. állítóközpont váltókezelőjével közösen a 3325 sz. vonat részére bejárati vágányutat állított be a Szolnok felől a harmadik vágányra.

A 3325 sz. vonat 11 óra 15 perckor állt meg Újszász állomás harmadik vágányán. A rendelkező forgalmi szolgálattevő ekkor rendelte el a vonat kijárat vágányútjának beállítását a II. sz. állítóközpont váltókezelőjének és kezelte a biztosítóberendezést, kezdeményezve a menetirány megfordítását, majd utasította a váltókezelőt az SR 2 jelű sorompó kézi lezárására. A két állomás között a menetirány azonban nem fordult meg, melyet a rendelkező forgalmi szolgálattevő nem vett észre. Ezt követően 11 óra 18 perckor kért és kapott engedélyt Tápiógyörgye állomás forgalmi szolgálattevőjétől a 3325 sz. vonat indítására, mert a késett, Hatvan – Szolnok viszonylatú 5714 sz. vonat utasai részére csatlakozást kívánt biztosítani. Az 5714 sz. vonat érkezését követően 11 óra 21 perckor utasította a külső forgalmi szolgálattevőt a mozdonyvezető felhatalmazására, a II. sz. állítóközpont váltókezelőjét pedig „Szabad az elhaladás” kézijelzés adására.

A 3325 sz. vonat 11 óra 22 perckor indult el Újszász állomásról. A vonat kihaladását követően Tápiógyörgye állomás forgalmi szolgálattevője fedezte fel, hogy a vonat a beállított menetiránnyal szemben halad, ezért haladéktalanul felhívta Újszász állomás rendelkező forgalmi szolgálattevőjét, majd a két állomás között lévő AS 732 és AS 672 jelű nyíltvonali fénysorompókat kézi kezeléssel lezárták, majd értesítették a vonalirányítót.

A 3325 sz. vonat mozdonyvezetője Újszász állomást elhagyva vonatát kb. 35 km/h sebességre gyorsította, amikor a vezetőállás jelzőn vörös jelzési kép jelent meg, mely azonnali kényszerfékezést váltott ki. Megállást követően a vezetőállás „vörös” jelzése mellett 13-15 km/h sebességgel közeledett az első térközjelzőhöz. Ekkor mobiltelefonon felhívta őt a vonalirányító és tájékoztatta a kialakult

helyzetről, és legfeljebb 15 km/h sebességgel engedélyezte a vonat továbbhaladását Tápiógyörgye állomásig. A mozdonyvezető ennek megfelelően közlekedett tovább.

1.2 Személyi sérülés

Sérülés	Személyzet	Utazó	Útálló használó	Idegen	Egyéb
Halálos	-	-	-	-	-
Súlyos	-	-	-	-	-
Könnyű	-	-	-	-	-
Nem sérült	3	kb 120.	n.a.	-	-

1.3 Vasúti járművek sérülése

Az érintett járművekben nem keletkezett kár.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az érintett infrastruktúrában nem keletkezett kár.

1.5 Egyéb kár

Az esemény következtében a vonat 59 perc késéssel érkezett a Keleti pályaudvarra.

1.6 Az érintett személyek adatai

1.6.1 A vonat mozdonyvezetője

Vonatszám:	3325
Kora:	46 év
Neme:	férfi
Mozdonyvezetői vizsgát tett:	1993-ban
Alapvizsga:	érvényes
Vonalismeret:	érvényes
Típusismeret:	érvényes
Orvosi alkalmasság:	érvényes
Szolgálat megkezdése:	aznap 04 óra 08 perc
Előző szolgálat vége:	előző nap 12 óra 52 perc

1.6.2 A rendelkező forgalmi szolgálattevő (Újszász állomás)

Kora:	45 év
Neme:	férfi
Forgalmi szolgálattevői vizsgát tett:	1992-ben
Alapvizsga:	érvényes
Orvosi alkalmasság:	érvényes
Szolgálat megkezdése:	aznap 05 óra 30 perc
Előző szolgálat vége:	március 1. 5 óra 30 perc

A rendelkező forgalmi szolgálattevő az elmúlt öt évben nem volt rendelkező forgalmi szolgálattevőnek beosztva, külső forgalmi szolgálattevőként dolgozott. Az állomáson hirtelen fellépő létszámhiány következtében került újra ilyen beosztásba, melyre képesítése alapján alkalmas volt, azonban e tevékenységbeli gyakorlata az öt évnyi kihagyás miatt elkopott.

1.7 A vonatok jellemzői

Vonatszám:	3325
Mozgástípus:	regionális személyszállító vonat
Mozdony:	50 55 8005 420-1
Útvonal:	Szolnok - Budapest
Kocsik:	7 db
Hossz:	183 m
Elegytömeg:	369 t
Tényleges fékhatás:	108%
Előírt fékhatás:	99%

1.8 Az infrastruktúra leírása

1.8.1.1 A biztosítóberendezés jellemzői:

Újszász állomáson többközpontos, Siemens&Halske FM 2525 típusú biztosítóberendezés üzemel. A váltók központból, vonóvezetékkel állíthatók, a jelzők fényjelzők. A berendezés sem a váltók, sem az állomási vágányok foglaltságát nem ellenőrzi. A 120 sz. vonalon mindkét irányból 75 Hz-es, szembe közlekedést és utolérést kizáró biztosítóberendezés csatlakozik az állomáshoz. A biztosítóberendezés csak abban az esetben engedélyezi a kijáratit jelzőblokk feloldását, ezáltal a jelző szabadra állítását, ha a nyílt vonalon az adott vágányon a menetirány az állomás birtokában van, továbbá az első térköz szabad.

Az állomás forgalmi irodájában két rendelkező készülék található. A Siemens&Halske forgalmi irodai készüléken végzi a rendelkező forgalmi szolgálattevő a vágányutak kijelölését, és engedélyezi a váltókezelőknek a váltók és jelzők állítását.



2. ábra: A forgalmi irodai rendelkező készülék

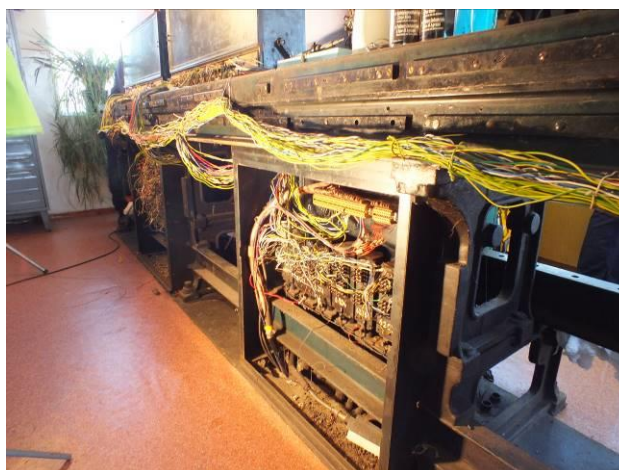
Ezen kívül a forgalmi irodában egy INTEGRA rendszerű rendelkező készülék is helyet kapott. Ezen keresztül a rendelkező az állomási jelzők, a nyílt vonali pályaszakaszok, nyíltvonali sorompók állapotáról kap visszajelentést, továbbá ezen keresztül tud „Hívójelzést” kivezérelni, és a nyílt vonali mentirányt megfordítani.



3. ábra: Az INTEGRA rendszerű rendelkező készülék

A biztosítóberendezés fővizsgálója 2015-ben lejárt, mely alapján a berendezés nem lett volna tovább üzemeltethető. Ennek ellenére azt nem kapcsolták ki. Egy korábbi, 2016. augusztusban bekövetkezett kisiklást követően a MÁV Zrt. megkezdte az elmaradt fővizsga pótlását. Ennek keretében 2017. február 25-26-án a berendezés kikapcsolásra került, hogy az előírt vizsgálatok elvégezhetők legyenek. Az állomás kezdőponti oldalán valamennyi váltót helyszíni állításúra szerelték át és biztonsági betéttel lezárták.

A munkák során olyan funkcionális hibák kerültek felfedésre, mely a berendezés bekapcsolását kizárták. A II. sz. állítóközpont berendezésének teljes vezetékhálózatát ki kellett cserélni, melynek időigénye rendkívül nagy. Így a munkákat március első hetében is folytatták.



4. ábra: Az előkészített vezetékkorbács a II. sz. állítóközpontban

Tekintettel arra, hogy az állomási biztosítóberendezést a II. világháború óta több alkalommal korszerűsítették (120 sz. vonal kétvágányúsítása, majd villamosítása, majd önműködő térköz illesztése, 82 sz. vonal villamosítása, 86 sz. vonal becsatlakozásának módosítása, fényjelzők üzembe helyezése) a II. sz.

állítóközpont területe nem volt elegendő az újonnan szükségessé váló részegységek elhelyezésére. Ezért az állítóközpont mellett további 10 elektromos kapcsolószekrényt helyeztek el, melyeken szintén munkát végeztek.



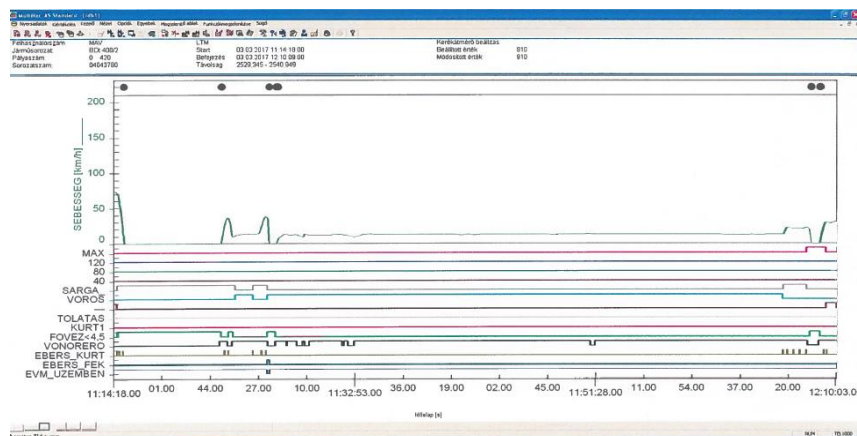
5. ábra: A kiegészítő kapcsolószekrények

1.9 Állomási adatok

Újszász állomás a 120a sz. Budapest – Újszász – Szolnok vonal középállomása. Elágazó állomás a 82 sz. (Hatvan – Újszász) és a 86 sz. (Újszász – Vámosgyörk) vonalak felé. Ennek megfelelően az állomás igen intenzív elővárosi, távolsági és teherforgalmat bonyolít le.

1.10 A vasúti járművek adatrögzítői

A 3325 sz. vonat vezérlőkocsiján TEL 1000 típusú adatrögzítő működött. A rögzített adatokat az alábbi ábra mutatja be.



6. ábra: A 3325 sz. vonat vezérlőkocsijának rögzített adatai

1.11 Kommunikációs eszközök

A forgalmi szolgálattevők és a vonatok mozdonyvezetői között csak közcélú mobiltelefonon lehetséges a kommunikáció. A megfelelő telefonszámot a forgalmi szolgálattevő a pályavasúti informatikai rendszerből tudja előkeresni.

1.12 Meteorológiai adatok

Az esemény idején napos, száraz idő volt, 19-22 °C hőmérséklettel. Körülbelül 11 órától a nap a forgalmi iroda ablakán besütött.



7. ábra: A napasütés iránya az esemény időpontjában (forrás: suncalc.net)

1.13 A túlélés lehetősége

Az esemény során életveszély nem alakult ki, azonban a beállított menetiránnyal szemben történő közlekedés esetén fennáll az útátjárókban bekövetkező balesetek kockázata, mert az ilyen berendezések a közeledő vonatot csak közvetlenül annak érkezése előtt veszik észre, ezáltal az útátjáró nem záródik le a vonat érkezését megelőzően. Tápiógyörgye állomás forgalmi szolgálattevőjének gyors helyzetfelismerése lehetővé tette, hogy a két érintett útátjárót a vonat érkezése előtt a forgalmi szolgálattevők kézi kezeléssel lecsukják, ezzel kiküszöbölve a fenti biztonsági kockázatot.

1.14 Próbák és kísérletek

A helyszíni szemle során a Vb lepróbáltatta a menetirány váltást Újszász és Tápiógyörgye között a bal vágányon, továbbá a 82 sz. vonalon. Tápiógyörgye felé a menetirány azonnal megfordult, azonban a 82 sz. vonalon ez csak a harmadik próbálkozás során lett sikeres.

1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

A biztosítóberendezések üzemeltetését és karbantartását a MÁV Zrt. biztosítóberendezési szervezeti egysége végzi. A biztosítóberendezéseken végzett munkák a berendezések jellegénél fogva minden esetben kihatással vannak a vasúti forgalom lebonyolítására is. A berendezések karbantartása ezért a forgalmi érdekek következtében késedelmet szenved, mert azok elvégzésére az üzemeltetőnek nincs minden esetben teljes körűen lehetősége. Így azonban, elsősorban a régebbi, fokozott karbantartási igényű biztosítóberendezések meghibásodási kockázata jelentősen megnő.

1.16 Szabályok és szabályzatok

Az esemény idején a MÁV Zrt. pályahálózatán érvényben lévő utasításrendszeren kívül a 8998-2/2017/MAV sz. Biztosítóberendezési Kikapcsolási Utasítás volt

érvényben, melyet parancskönyvi rendelkezés útján hoztak az érintett forgalmi személyzet tudomására. A Kikapcsolási Utasítás értelmében:

„1.4. A munkavégzés megkezdése előtt Tápiógyörgye és Újszász állomások között a menetirányokat mindkét vágányon a helyes vágánynak megfelelően alapmenetirányba kell beállítani és rögzíteni, a vonatokat a helyes vágányon kell közlekedtetni. A helytelen vágányon közlekedni csak rendkívüli esetben, a területi főüzemirányító előzetes engedélyével szabad.

1.5. A munkavégzés megkezdése előtt Újszász állomás kezdőponti oldalán a 03. és 04. sz. átmenő fővágányokban fekvő, valamint a 6 és 24 sz. váltókat egyenes irányba (...) kell állítani, majd a 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20 és 24 sz. váltókat a helyszínen biztonsági betétrel kell lezárni. Ezt az állapotot a biztosítóberendezés kikapcsolásának teljes időtartamában fenn kell tartani, kivéve a következőkben leírt eseteket.(...)

- *biztosítóberendezési próbák miatt kizárólag vonatmentes időben*
- *(...)*

1.13 Az állomás kezdőpont felőli oldalán az A, B, C és a T jelű bejáratú jelzők Megállj! állásban használhatatlanok, a jelzőkre a Hívójelzés kivezérelhető.

1.14 Az állomás kezdőponti oldalán valamennyi kijáratú jelző Megállj! állásban használhatatlan. A jelzők mellett a vonatok elhaladását kézijelzés adásával kell szabályozni. (...)

1.17 Kiegészítő adatok

Egyéb adatok ismertetését a Vb nem tartja szükségesnek.

1.18 Korábbi hasonló esemény

A Vb korábbi hasonló esemény ismertetését nem tartja szükségesnek.

2. ELEMZÉS

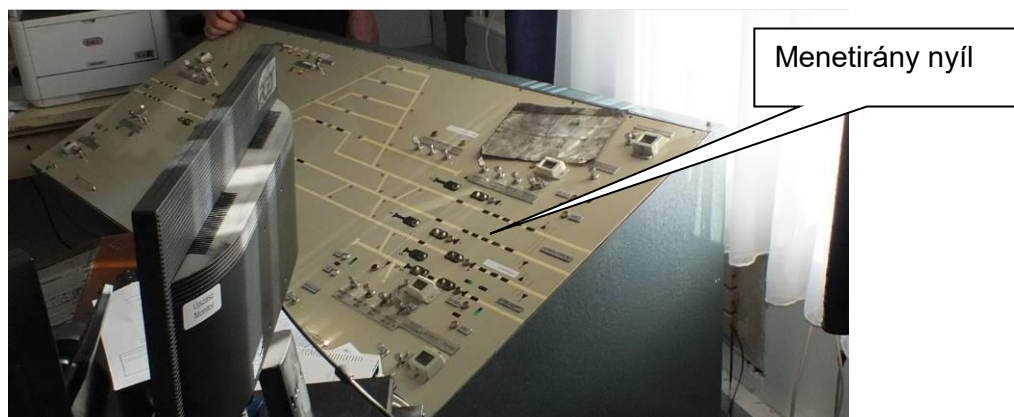
2.1 Az esemény tényleges lefolyása

Az 1. fejezetben rögzített tényadatokból, azok összefüggéseit, számításokat felhasználva az esemény tényleges lefolyása a következők szerint állítható össze:

2.1.1 Az esemény lefolyása

A 3325 sz. vonat érkezése előtt a biztosítóberendezési szakemberek próba céljából egy bejáratú vágányút beállítását kérték a forgalmi szolgálattevőtől Tápiógyörgye bal vágányról az állomás harmadik vágányára. A biztosítóberendezés kialakítása következtében ez a vágányút csak úgy állítható be, ha a menetirány Újszász állomás felé áll, ezért Újszász állomás rendelkező forgalmi szolgálattevője és Tápiógyörgye állomás forgalmi szolgálattevője a menetirányt a bal vágányon megfordították. A Vb fontosnak tarja megemlíteni, hogy a biztosítóberendezés ilyen jellegű próbájára a Biztosítóberendezés Kikapcsolási Utasítás alapján (lásd 1.16.) nem lett volna lehetőség, mert a menetirányt Tápiógyörgye állomás felé folyamatosan rögzíteni kellett. Az Utasítás – a biztonsági betétek alkalmazásának kötelezettségénél leírtakkal ellentétben – a menetirány megfordítására biztosítóberendezési próba esetére sem adott lehetőséget.

A 3325 sz. vonat Újszász állomásra történő érkezése előtt a rendelkező forgalmi szolgálattevő a próba céljából beállított bejáratú vágányutat kényszeroldó használatával feloldotta, majd megnyomta a menetirány váltás gombot, azonban a menetirány nem fordult meg, ezt azonban a rendelkező forgalmi szolgálattevő már nem vette észre, mert egyéb elfoglaltságai miatt a rendelkező asztal kikerült a látómezőjéből. A menetirány nyíl állása nem is volt feltűnő, mert a forgalmi iroda ablakán besütő napfény a rendelkező asztalra vetült, így a menetirány nyíl kontrasztja alacsony volt.



8. ábra: A megvilágított rendelkező asztal

A menetirány meg nem fordulásának több műszaki oka lehetséges:

- a menetirány kérő gombot a forgalmi szolgálattevő nem kellő erővel nyomta le, ezért a kezelés nem volt hatásos,
- a berendezés a munkavégzés következtében (kábelek újra húzása, szerelési munkák a II. sz. állítóközpontban és az állítóközpont mellett elhelyezett szekrényekben) nem megfelelően működött,
- Tápiógyörgye állomáson a menetirányváltás gomb nem volt benyomva, ezért a kezelés nem volt hatásos,

- a két állomás között a térközök valamelyike nem volt szabad.

A Vb a rendelkezésre álló információk alapján az első két lehetőség valamelyikét tartja valószínűnek, ám a konkrét okot megállapítani nem tudta.

A rendelkező forgalmi szolgálattelvő a vonat kihaladása előtt a menetirány helyességéről nem győződött meg. Abban az esetben, ha egy állomáson a biztosítóberendezés megfelelően működik, a menetirány helyességét nem is kell ellenőrizni, mert a nyílt vonali és az állomási biztosítóberendezés egymással szerkezeti függésben van: Kijárat jelzőt csak abban az esetben lehet továbbhaladást engedélyező jelzésre állítani, ha a menetirány a megfelelő irányba áll, és az első térköz szabad. Jelen esetben ez a közvetett védelmi funkció az állomási biztosítóberendezés kikapcsolása miatt nem működött. Ilyen esetekben azonban sem az F.2. sz. Forgalmi Utasítás, sem a kiadott Kikapcsolási Utasítás, sem más szabályozó nem írja elő a menetirány ellenőrzését. Az F.2. sz. Forgalmi Utasítás ezzel a témakörrel kizárólag abban az esetben foglalkozik, ha egy vonatot kétvágányú pályán, „Hívójelzéssel” kell az állomásról elindítani.

2.2 A balesethez vezető körülmények a folyamatban

Az állomási biztosítóberendezési munkák során a berendezés olyan jellegű meghibásodásait fedezték fel, mely azonnali beavatkozást igényelt. Az elvégzendő munkák csak a berendezés kikapcsolásával, ezáltal szolgáltatási szintjének, így az állomás átbocsajtó képességének csökkenésével voltak elérhetők. Ennek ellenére az állomás forgalmi terhelését nem csökkentették, a normál üzempokra tervezett vonatmennyiség mellett végezték a kikapcsolási munkákat. Ez a forgalmi személyzetre sokszoros többlet terhet ró (nagyobb létszámgény, nagyobb forgalmi leterheltség). A Vb véleménye szerint a hasonló munkák tervezése során az adott szolgálati hely lehetőségei figyelembevételével szükséges a menetrend és a forgalmi technológia megtervezése, figyelembe véve a szükséges próbák technológiai időszükségletét is. Szükséges mindez azért is, hogy az eltervezett átalakítási és fenntartási munkák a kellő időben, a kellő alapossággal elvégezhetők legyenek, azokat a forgalmi igények ne írják fölül.

A Vb fontosnak tartja kiemelni, hogy a Hálózati Üzletszabályzat alapján rendkívüli események esetén a pályahálózat működtetőjének lehetősége van kapacitáscsökkenést bejelenteni, és a vasúti társaságokkal közösen a megváltozott helyzetnek megfelelő közlekedési struktúrát (menetrendet) bevezetni. Hálózati Üzletszabályzat továbbá előre tervezett kapacitáscsökkenések esetén is nyújt hasonló lehetőséget, ám ez jelen munkák esetében nem történt meg.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

- A 3325 sz. vonat közlekedése előtt a biztosítóberendezési szakemberek egy a Biztosítóberendezési Kikapcsolási Utasításban nem engedélyezett próba elvégzését kezdeményezték, amelyhez a rendelkező forgalmi szolgálattevő hozzájárult. Ennek következtében a Tápiógyörgye bal vágányon a menetirányt megfordították.
- Újszász állomás rendelkező forgalmi szolgálattevője a 3325 sz. vonat indítása előtt nem győződött meg arról, hogy a menetirány visszafordult-e a megfelelő állásba.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

- Az esemény idején a biztosítóberendezésen folyamatosan munkát végeztek, az állomási biztosítóberendezés nem működött, ezáltal a nyílt vonali menetirány állását csak élő erővel lehetett ellenőrizni, ez azonban nem került semmilyen utasításban elrendelésre.
- A Biztosítóberendezés Kikapcsolási Utasításának szerkesztésekor, és az elvégzendő munkák megtervezésekor az állomás csökkentett szolgáltatási szintjét és a leközlekedtetendő vonatmennyiséget nem vették figyelembe, a lecsökkent átbocsátó képességnek megfelelő kapacitáscsökkentés nem került bevezetésre.
- A rendelkező forgalmi szolgálattevő öt évet követően ebben a szolgálatában volt először rendelkező forgalmi szolgálattevő, így sem a normál, sem a rendkívüli üzemmenethez nem rendelkezett aktuális gyakorlattal.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő tényezők

A Vb ilyen megállapítást nem tesz.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

Az ilyen esetek a szabályok betartásával elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadását a Vb nem javasolja.

Budapest, 2017. december 12.



Kapocsi József
Vb vezetője



Nyári Zoltán
Vb tagja