



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2006-0103-5
VASÚTI BALESET**

**Mende és Süllysáp állomások között
2006. október 28.**

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

Jelen vizsgálatot

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

A Kbt. és a 7/2006. (XII.29) GKM rendelet együttesen az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak biztonságáról valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (vasútbiztonsági irányelv) szóló uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálják:

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége 2006. december 31. napjáig a Kbt-n, 2007. január 1. napjától a 278/2006.(XII.23.) Korm. rendeleten alapul.

Fenti szabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a súlyos vasúti balesetet ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a vasúti baleseteket, illetve váratlan vasúti eseményeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között súlyosabb következményű 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, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött zárójelentés-tervezet szolgált.

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

A 2009. április 17-én megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviselték magukat:

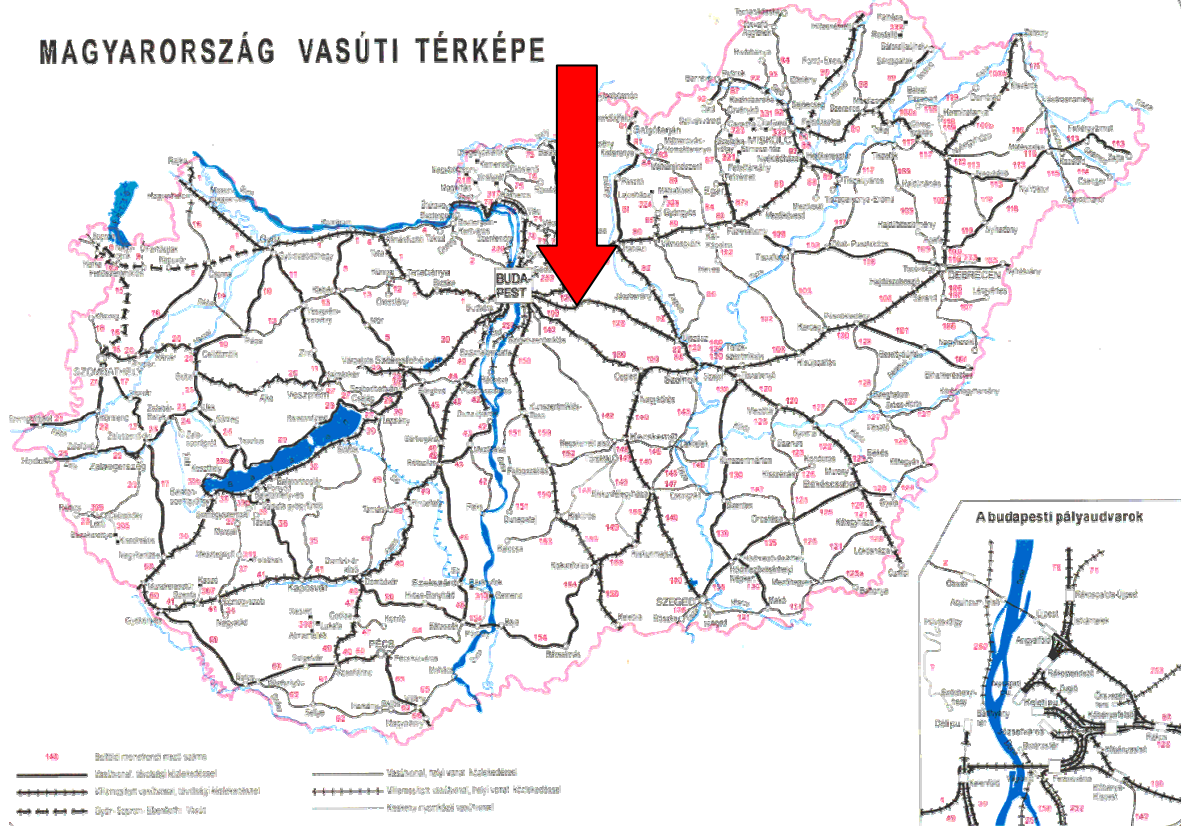
- Nemzeti Közlekedési Hatóság
- MÁV Zrt.
- Train Hungary Magánvasút Kft.

Meghatározások és rövidítések

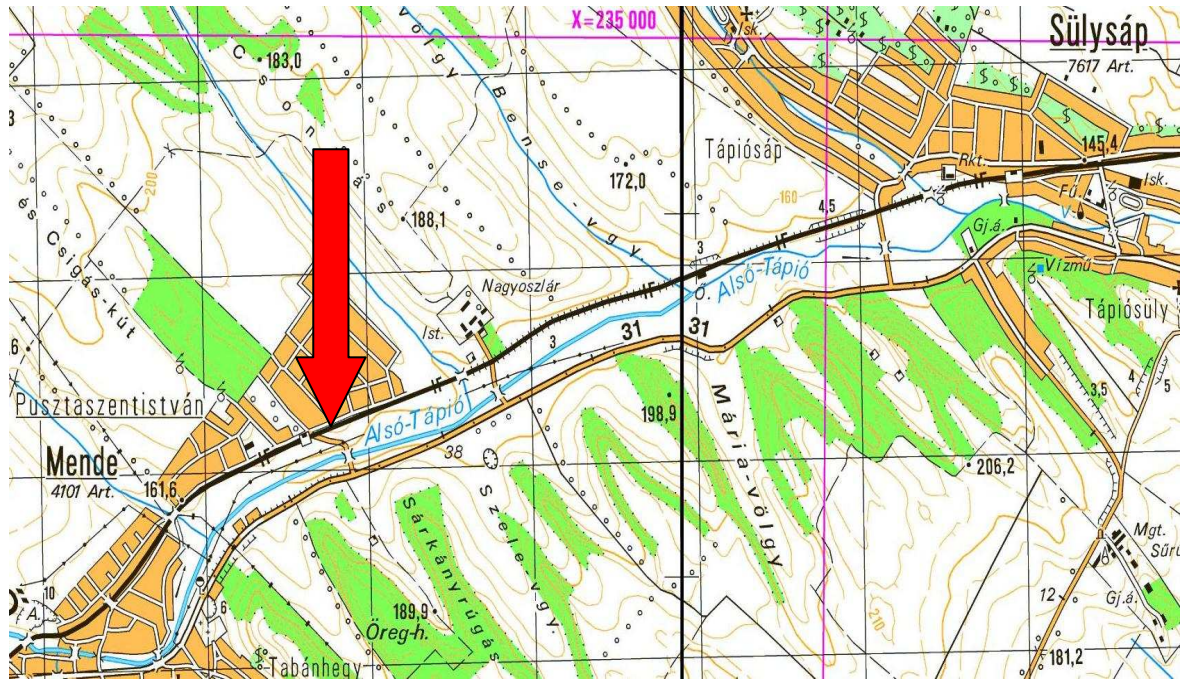
BIG	MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KJK	MÁV Zrt. Gépészeti Üzletág Körzeti Járműfenntartási Központ
MÁVÉPCELL Kft.	MÁVÉPCELL Mély- Magas és Vasútépítő Kft.
MÁV Hajdú Kft.	MÁV Hajdú Vasútépítő Kft.
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
SWIETELSKY	SWIETELSKY Baugesellschaft m.b.H.
TELOC	Sebességmérő és regisztráló berendezés
TRAIN Hungary Kft.	TRAIN HUNGARY Magánvasút Ipari, Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.
Vb	Vizsgálóbizottság
VBO	MÁV Zrt. BIG illetékes Területi Vasútbiztonsági Osztálya
Pft	Pályafenntartás
RIV	Szabályzat a nemzetközi teherkocsik nemzetközi forgalomban történő használatára(Regolamento Internazionale Veicoli)

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	vasúti baleset
Az eset jellege	kisiklás
Az eset időpontja	2006. október 28. 17 óra 20 perc
Az eset helye	120a sz. vasúti fővonal, Mende és Süllysáp állomások között (1. és 2. ábra)
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	tehervonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	0/0
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	nagymértékű
Érintett vonat száma	96340
Üzembentartó	Train Hungary Kft.
Nyilvántartó állam	Magyarország



1. ábra: Az eset helye az országos vasúti hálózaton



2. ábra: Az eset helye Mende és Süllyás állomások között

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2006. október 28-án 17 óra 39 perckor jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

A KBSZ ügyeletese

- 2006. október 28-án 17 óra 44 perckor jelentette a KBSZ ügyeletés vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti baleset vizsgálatára 2006. október 28-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

Vezetője	Lócsi Iván	balesetvizsgáló
Tagjai	Mihály András	balesetvizsgáló
	Pataki Ferenc	helyszínelő technikus

Lócsi Iván köztisztviselői jogviszonyának a KBSZ-nél történő megszűnése miatt a KBSZ főigazgatója 2008. november 20-án Mihály Andrászt jelölte a Vb vezetőjének, Rózsa Jánost a Vb tagjának.

Az eset vizsgálatának áttekintése

- A Vb 2006. október 28-án helyszíni szemlét tartott.
- Az esetben érintett személyeket meghallgatta.
- Az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat többszöri megkeresést követően kapta meg és kiértékelte.
- A menetíró regisztrátumot kiértékelte.
- Az eseményszemle során a Vb számára nehézséget jelentett az alábbi dokumentumok beszerzése:
 - ◆ az osztrák tulajdonú SWIETELSKY vágánymunkagép(ek) magyarországi futásához és munkavégzéséhez szükséges engedélyek

- ◆ a MÁVÉPCELL Kft. és a TRAIN HUNGARY Kft. közötti megállapodás, mely rendelkezik a munkagépek vonatként történő továbbításáról
- ◆ a menetvonal és Rk-engedély
- ◆ a továbbított munkagépek futásbiztonságával kapcsolatos teendők és feladatok egymás közti megosztása.

Az eset rövid áttekintése

2006. október 28-án 17 óra 20 perckor Mende és Súlysáp állomások között, a jobb vágányon közlekedő 96340 sz. tehervonatba 5. járműnek besorozott SKL X 960.04 sz. Gleisbaumashine vágánymunkagép menetirány szerinti első forgóváz, második tengely jobb oldali kerekének csapágyháza kiolvadt és szétnyílt, aminek következtében a munkagép Pusztaszentistván megállóhelynél a 254+25 sz. vasúti szelvényben 1 forgóvázal kisiklott (3. ábra). A 120a sz. vasúti fővonal jobb vágányát elzárta, a további vonatközlekedés a bal vágányon munkavédelmi sebességcsökkentés mellett történt.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1. Az eset lefolyása

A siklást megelőző történések:

14 óra 10 perckor indult el a 17 óra 20 perckor siklott tehervonat Győr állomásról még 96340-1 vonatszámban.

16 óra 20 perckor érkezett meg a vonat Budapest-Ferencváros állomásra.

16 óra 21 perckor indult tovább a szerelvény már 96340 vonatszámban Budapest-Ferencváros állomásról.

17 óra 17 perckor - a Mende állomáson történő áthaladáskor - a forgalmi szakszolgálat vonatmegfigyelése során a vonatnál rendellenességet nem észlelt.

A siklás bekövetkezése:

17 óra 20 perckor Mende és Süllysáp állomások között, a jobb vágányon közlekedő 96340 sz. tehervonatba 5. járműnek besorozott vágánymunkagép csapágyháza kiolvadt és szétnyílt, aminek következtében a munkagép 1 forgóvázzal kisiklott (3. ábra).

1.2. Személyi sérülések

Személyi sérülés nem történt.

1.3. A vasúti járművek sérülése

A siklott vágányfektető jármű forgóváza (3. ábra) és üzemanyag vezetéke megsérült. A kár mértékéről a Zárójelentés-tervezet kiadásáig a Vb információt nem kapott.

A munkagép megsérült üzemanyagrendszeréből több száz liter gázolaj kifolyt a vasúti pályára (5. ábra).

A KJK Budapest Ferencváros tájékoztatása szerint a siklott pályamunkagép beemelésének kalkulált költsége 949 920 Ft. A végleges költségről a Zárójelentés-tervezet kiadásáig a Vb információt nem kapott.

1.4. Infrastruktúrában keletkezett kár

A vasúti pályában 982 db betonalj cseréje, valamint az azzal járó vágányszabályozási munka vált szükségessé (4. ábra). A helyreállítás kalkulált költsége: 25 000 000 Ft. A helyreállítást a MÁVÉPCELL Kft. saját költségén végezte el. A végleges költségről a Zárójelentés-tervezet kiadásáig a Vb információt nem kapott.

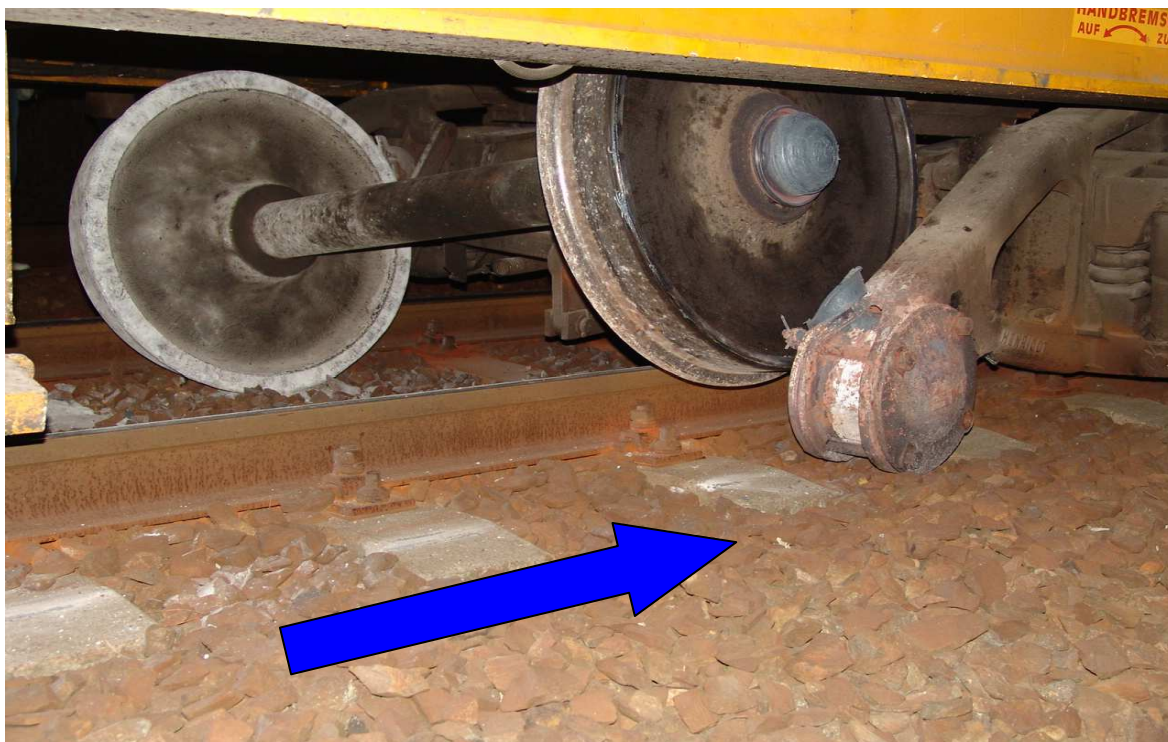
A vasúti pályában Pusztaszentistván megállóhelytől (a 254+25 sz. vasúti szelvénytől) számolva 982 db betonalj megsérült (4. ábra).

1.5. Egyéb kár

A munkagép megsérült üzemanyagrendszeréből több száz liter gázolaj kifolyt a vasúti pályára (5. ábra). A kármentesítést a MÁVÉPCELL Kft. végezte, kalkulált költsége: 5 000 000 Ft. A végleges költségről a Vb információt nem kapott.

A siklás következtében a 120a sz. vasúti fővonal jobb vágányát elzárta, a további vonatközlekedés a bal vágányon munkavédelmi sebességcsökkentés mellett történt.

A személyszállítási üzletág költségei (pótjegy, túlóra) összesen: 9 686 Ft.



3. ábra: Az első forgóváz, második tengely jobb oldali kerekének kiolvadt csapágyháza



4. ábra: A sérült betonlajak



5. ábra: A kifolyt üzemanyag

1.6. A személyzet adatai

1.6.1. A 96340 sz. vonat mozdonyvezetője

Kora	54 év
Neme	férfi
Alkalmazó vasúttársaság	Train Hungary Kft.
Beosztása a vasúti baleset idején	mozdonyvezető
Járművek, amelyekre érvényes vezetői engedéllyel rendelkezett	dízelmotordony dízeltolatómozdony

1.6.2. A vasúti személyzet egyéb érintett tagja

Kora	53 év
Neme	férfi
Alkalmazó vasúttársaság	Train Hungary Kft.
Beosztása a vasúti baleset idején	második dolgozó
Szakképzettsége	mozdonyvezető

1.7. A 96340 sz. vonat jellemzői

Vonat neve	Tehervonat
Vonattovábbítás módja	Mozdonyvezető + 1 fő személyzet
Induló állomás	Győr
Rendeltetési állomás	Szajol
Mozdony pályaszám	40 62 001-5
Mozdony tulajdonosa	Hajdú Kft.
Továbbított kocsik száma	18
Vonathossz	353 m
Elegytömeg	479 tonna
Vonat teljes tömege	595 tonna
Előírt fékszázalék	37 %
Tényleges fékszázalék	64 %

1.8. A mozdony jellemzői

Mozdony pályaszám	40 62 001-5
Mozdony típusa	M62 sorozatú dízelmozdony
Mozdony tulajdonosa	MÁV Hajdú Kft.
Regisztráló sebességmérő óra típusa	RT 9
Méréshatára	150 Km/h
Regisztráló szalag mérőhatára	120 Km/h
Sebességmérő- és regisztráló berendezés típusa	TELOC
Fékezőszelep típusa	D12

1.9. A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

Az eset lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10. Állomási adatok

Az eset lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11. Vasúti járművek adatrögzítői

A 40 62 001-5 pályaszámú mozdonyon TELOC rendszerű elektromechanikus menetíró készülék működött, amely RT 9-es típusú sebességmérővel volt felszerelve. A sebességmérő méréshatára 150 km/h, a benne lévő regisztráló szalag méréshatára 120 km/h.

A szalagon megjelenített sebesség-, és vonatbefolyásoló regisztrátumok jól láthatók és értékelhetők voltak (7. ábra).

Az idő adatok regisztrálása nem történt a szalagon, mivel az időt regisztráló írócsúcs csak egy egyenes vonalat húzott (7. ábra).

A mozdony Üzem Naplójában idő regisztrálási hibára, illetve a berendezés bizonytalan működésére utaló bejegyzés nem volt.

A sebességet regisztráló írócsúcs kb. 1 mm-rel rajzolt a „0” érték alatt.

A sebességmérő 150 km/h méréshatárú, melyben 120 km/h méréshatárú szalag volt befűzve.

A Vb a regisztrátum értékelését a fenti megállapítások figyelembevételével végezte el.

1.12. Kommunikációs eszközök

A 96340 sz. tehervonatot továbbító 40 62 001-5 pályaszámú mozdony mozdonyrádióval nem rendelkezett, azonban ez az eset lefolyására nem volt hatással.

1.13. Meteorológiai adatok

A baleset időpontjában az időjárás csendes, száraz volt. A hőmérséklet kb. 12 °C volt. A távolbalátás nem volt korlátozott, a napszaknak megfelelő természetes éjszakai fényviszonyok voltak. Az időjárási körülmények az eset lefolyására nem voltak hatással.

1.14. A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély nem alakult ki.

Személyi sérülés nem történt.

1.15. Próbák és kísérletek

A Vb nem végzett próbákat és kísérleteket.

1.16. Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

A 40 62 001-5 pályaszámú mozdonyon szolgálatot teljesítő mozdonyvezetői vizsgával rendelkező dolgozók a mozdony beüzemelését követően 2006. október 28-án 6 óra 30 perckor indultak el Dunaújváros állomásról gépmenetben Győrbe. Ekkor az 1. sz. mozdonyvezető vezetett és a 2. sz. mozdonyvezető szintén a gépen tartózkodott, mint második ember. 11 órakor érkeztek meg Győrbe, ahol a 2. sz. mozdonyvezető vette át a mozdonyvezetői teendőket. A később siklott vonat szerelvényét már ő továbbította.

A mozdony személyzet reggel kb. 6 órai munkakezdését figyelembe véve a Vb megállapította, hogy ha nem siklanak a szerelvényt, akkor csak 12 órát meghaladó szolgálat után érkeztek volna meg Tiszatenyő állomásra (a

mozdony személyzet szerint a személyzetváltás helyére), mivel már a 17 óra 20 perckor bekövetkezett siklás idejében is szolgálatuk 12. órájában jártak.

1.17. Szabályok és szabályzatok

2006-ban a MÁVÉPCELL Kft. és a Train Hungary Magánvasút Kft. között szállítási feladatok végzésére szerződés, illetve megrendelés is jött létre. A megrendelések többsége írásban történt, de szóban is előfordult. A Train Hungary Magánvasút Kft. tájékoztatása szerint ezen megrendelés (vonattovábbítás) is szóban történt a MÁVÉPCELL Kft-vel.

A balesetet okozó vágányépítő munkagép időszakos műszaki felülvizsgálata és annak bizonylatolása az ÖBB-DB 633 számú utasítás alapján történt.

1.18. Kiegészítő adatok

A siklott munkagépet (és a hozzá tartozó vágányfektető egységet) a MÁVÉPCELL Kft. bérelte az osztrák SWIETELSKY cégtől.

A 96340 sz. tehervonatba besorozott vágányfektető egység a Tiszatenyő és Mezőtúr állomások közötti vágányépítési munkálatokban vett volna részt, melyet a MÁVÉPCELL Kft. végzett.



6. ábra: a műszaki engedély

A Vb a siklott SKL X 960.4 pályaépítő jármű oldalán a műszaki engedély érvényességét tartalmazó matricát találta.

Das Fahrzeug wurde gemäß beiliegendem Prüfprotokoll überprüft und ist

betriebsfähig (nach Mängelbeseitigung)

nicht betriebsfähig

Nach Mängelbeseitigung ist das Fahrzeug betriebsfähig, wenn dem Prüfer

die Mängelbeseitigung schriftlich erklärt wird

das Fahrzeug neuerlich vorgeführt wird

Dieser Bericht ist beim Einsteller aufzubewahren und beim nächsten Sicherheitscheck dem Prüfer vorzulegen!

Fischamend _____, am 14.05.03

Der Prüfer _____

(Überprüfung gültig bis Stanzung der Plakette)

Das Fahrzeug wurde gemäß beiliegendem Prüfprotokoll überprüft und ist

Nincs megjelölés **betriebsfähig**

nicht betriebsfähig

Nach Mängelbeseitigung ist das Fahrzeug betriebsfähig, wenn dem Prüfer

die Mängelbeseitigung schriftlich erklärt wird

das Fahrzeug neuerlich vorgeführt wird

Dieser Bericht ist beim Einsteller aufzubewahren und beim nächsten Sicherheitscheck dem Prüfer vorzulegen!

Fischamend, am 31. 3. 2006

Prüfer _____

(Ing. M. WEIS - Pers.gem. §15 E-GBH - Güterprüfung)

Das Fahrzeug wurde gemäß beiliegendem Prüfprotokoll überprüft und ist

betriebsfähig

nicht betriebsfähig

Nach Mängelbeseitigung ist das Fahrzeug betriebsfähig, wenn dem Prüfer

die Mängelbeseitigung schriftlich erklärt wird

das Fahrzeug neuerlich vorgeführt wird

Dieser Bericht ist beim Einsteller aufzubewahren und beim nächsten Sicherheitscheck dem Prüfer vorzulegen!

Fischamend _____, am 25.04.07

Prüfer _____

(Überprüfung gültig bis Stanzung der Plakette)

7. ábra: 2003. május 14-én, a 2006. március 31-én és a 2007. április 25-én kiállított dokumentumok vonatkozó részletei

2. ELEMZÉS

2006. május 2-án Hegyeshalom állomáson lépett be Magyarország területére a 2008. október 28-án balesetet szenvedett SUZ 350 vágányépítő egység.

2006. október 27-én érkezett Dunaújvárosba az október 28-án siklott 96340-1 sz. vonat személyzete, ahol az éjszakát töltötték.

2006. október 28-án 6 óra 30 perckor a 40 62 001-5 pályaszámú M62-es sorozatú dízelmozdonyval 4095 vonatszámban indultak el Dunaújváros állomásról gépmenetben.

8 óra 11 perckor érkezett meg Budapest-Kelenföld állomásra a gépmenet.

8 óra 50 perckor indult tovább 9480 vonatszámban a mozdonyvonat Budapest-Kelenföld állomásról.

11 óra 00 perckor a mozdonyvonat megérkezett Győr-rendező pályaudvarra.

Ezután történt meg a 40 62 001-5 pályaszámú mozdonyon a két mozdonyvezető közötti váltás.

Ezt követően a gépmeneti közlekedésben még mozdonyvezetői teendőket ellátó dolgozó, **mint** a 40 62 001-5 pályaszámú mozdony vezetőállásán tartózkodó **második dolgozó** folytatta munkáját a 96340-1 sz. tehervonatnál.

Ezen minőségében végezte el 96340-1 sz. tehervonatnál a fékpróbát, melyről elmondása szerint 1 példányban fékpróba bárcát állított ki, majd azt kiállítása után kitépte a tömbből.

Az elvégzett fékpróbáról a fékpróba bárcát a Vb-nek bemutatni nem tudták. A Vb több fékpróba bárca tömböt is talált a 40 62 001-5 pályaszámú mozdony vezetőállásán, de egyben sem találta meg a siklott vonatra vonatkozó bárcát. A Vb azon kérdésére, hogy az egy példányos (csak saját részre kiállított) bárca miért lett kitépve a tömbből, választ nem kapott.

Győr állomáson a 96340-1 sz. tehervonatnál műszaki kocsi-vizsgálat nem történt.

Győr állomáson a vonatszemélyzet a 34 sz. Írásbeli rendelkezést kapta a 96313-1 sz. vonat számára, melyen a következő szerepelt:

- A 96340-1 sz. vonat alap vonatszáma (amely alapján a tehervonatnak közlekednie kellett): 96313-1.
- A vonatba sorozott kocsik sebességkorlátozása miatt a vonat maximális sebessége: 60 km/h.

A Menetigazolványba és a Menetlevélbe a 34 sz. Írásbeli rendelkezésen kapott 96340-1 vonatszám, illetve a 96313-1 alap vonatszám pontosan be lett jegyezve.

A 34 sz. Írásbeli engedélyen az Rk engedély száma nem lett előjegyezve.

14 óra 10 perckor indult meg 96340-1 sz. tehervonat Győr állomásról.

16 óra 20 perckor érkezett meg a 96340-1 sz. tehervonat Budapest-Ferencváros állomásra.

Budapest-Ferencváros állomáson a vonatszemélyzet a 32 sz. Írásbeli rendelkezést kapta 96341-2 sz. vonat számára, amelyen a következő szerepelt:

- A 96341-2 sz. vonat alap vonatszáma (amely alapján a tehervonatnak közlekednie kellett): 86411-2.
- „a vonat a kocsi állapota miatt max. 60 km/h”

A Menetigazolványba és a Menetlevélbe a 32 sz. Írásbeli rendelkezésen kapott **96341-2 vonatszám**tól eltérően a **96340 vonatszám lett bejegyezve**, illetve a Menetlevélbe a **86411-2 alap vonatszám**tól eltérően a **8641-2 alap vonatszám lett bejegyezve**.

16 óra 21 perckor indult tovább a szerelvény már 96340 vonatszámban Budapest-Ferencváros állomásról.

17 óra 17 perckor - a Mende állomáson történő áthaladáskor - a tehervonat menetirány szerinti bal oldalán történő vonatmegfigyelés során a forgalmi szakszolgálat a vonathoz rendellenességet nem észlelt.

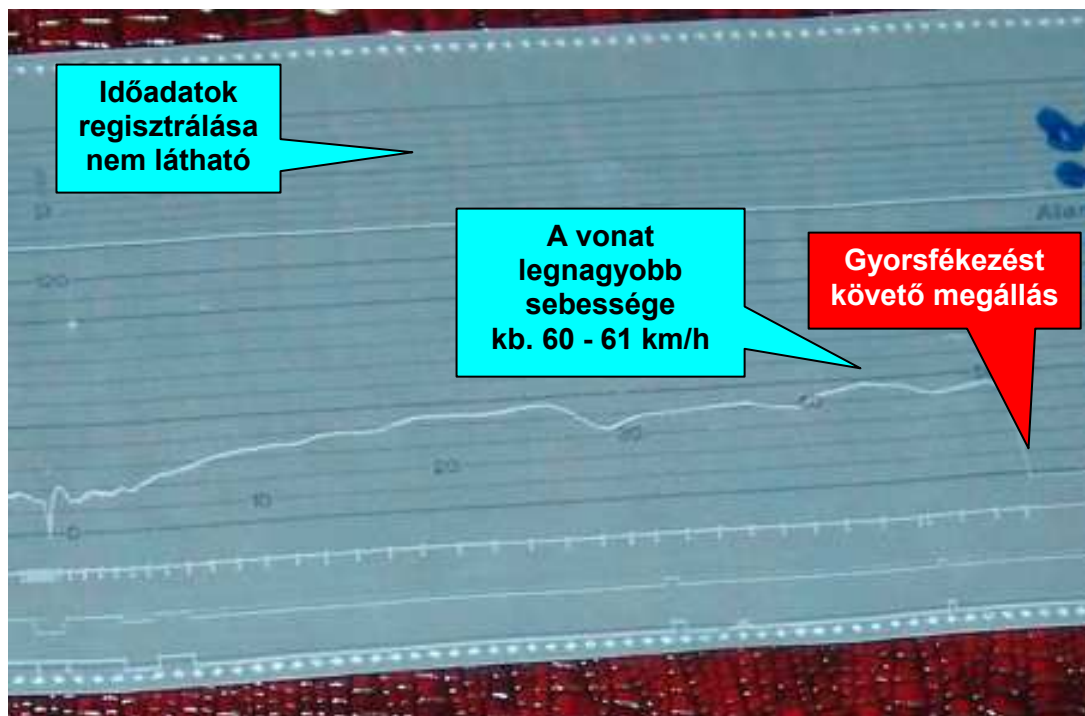
A mozdonyvezető elmondása szerint a vonat könnyen jól gurult semmi jel nem utalt arra, hogy a vonathoz bárminemű gond lenne. A visszapillantó tükörbe belenézve lett figyelmes a porfelhőre, amelynek észlelésekor azonnal gyorsfékezett.

A gyorsfékezés és az azt követő megállás a menetíró regisztrátumon jól látható. A tehervonat a siklást és megállást megelőzően kb. 60 km/h sebességgel haladt (9. ábra).

A Vb a helyszínre érkezve megállapította, hogy a jobb vágányon közlekedő 96340 sz. tehervonatba 5. járműnek besorozott SKL X 960.04 sz. Gleisbaumashine vágánymunkagép menetirány szerinti első forgóváz, második tengely jobb oldali kerekének csapágyháza kioldadt és szétnyílt (3. ábra), aminek következtében a munkagép Pusztaszentistván megállóhelyénél a 254+25 sz. vasúti szelvényben (a siklás első nyoma) 1 forgóvázal kisiklott (8. ábra). A siklott vágányépítő jármű a 260 sz. vasúti szelvény magasságában állt meg. A 120a sz. vasúti fővonal jobb vágányát elzárta, a további vonatközlekedés a bal vágányon munkavédelmi sebességcsökkentés mellett történt.



8. ábra: A siklás első nyoma a jobb vágány jobb sínszálán (254+25 sz. szelvény)



9. ábra: Menetíró regisztrátum

A Vb a bekért dokumentumok alapján megállapította, hogy a Train Hungary Kft. a MÁV Zrt. Üzemirányítási Osztály által 2006. június 20-án kiadott **MÁV Rk-73759/06** sz. engedéllyel rendelkezett.

Az engedély alapján a vágányfektető géplánc a következő viszonylatban közlekedhetett: Tiszatenyő – Hegyeshalom állomások között, és vissza. További viszonylatok, amelyre az engedély szólt: Tiszatenyő – Törökszentmiklós, és vissza, valamint Törökszentmiklós – Hegyeshalom, és vissza.

Az engedély 2006. december 31-ig volt érvényes.

A MÁV Rk-73759/06 sz. engedélyben foglaltak:

- Pft járművek.
- RIV jel nélküli járművek.
- Nem rakszelvényen túlérő egyéb küldemény.
- Gurítani, szalasztani tilos.
- Megbontani tilos.
- Óvatosan tolatható.
- Futási bizonylattal közlekedhet, az abban előírtakat szigorúan be kell tartani.
V_{max} = 60 km/h.

A munkagépek futási bizonylatait a Train Hungary Kft. képviselője állította ki 2006. augusztus 31-én Győrben. A futási bizonylatok érvényessége: 2006. december 31-ig szólt.

A siklott SKL X 960.04 sz. pályaépítő járműn levő – ÖBB-DB 633 utasítás szerinti – (6. ábra) matrica szerint a jármű műszaki vizsgálatának érvényessége 2006. szeptember hóban lejárt. A Vb a vizsgálat során újabb műszaki vizsgálatot bizonyító matricát nem talált.

A Vb a becsatolt dokumentumok alapján megállapította, hogy a 2006. március 31-én kiállított – ÖBB-DB 633 utasítás szerinti – futásbiztonsági vizsgálati jegyzőkönyvben (7. ábra) az üzembiztos/nem üzembiztos mező nem került kitöltésre, így a dokumentum a megfelelő műszaki állapot igazolására nem alkalmas.

A műszaki felülvizsgálat eredményes megtörténtének igazolására más dokumentum vagy adat nem állt a Vb rendelkezésére.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

Az eset bekövetkezése közvetlen műszaki okra vezethető vissza, ugyanis:

a SWIETELSKY tulajdonú SKL X 960.04 sz. pályaépítő jármű első forgóváz második tengelyének jobboldali csapján bekövetkezett hőnfutás és csaptörés, majd az ezekből következő siklás okozta a vasúti balesetet.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

Egyéb körülményt, amely a vasúti baleset bekövetkezésében szerepet játszott volna a Vb nem talált.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

A vizsgálat megállapításai alapján a Vb biztonsági ajánlás kiadását nem tartja szükségesnek.

4.1 ÉSZREVÉTELEK

A megküldött Zárójelentés-tervezettel kapcsolatban a MÁV Zrt., a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a MÁVÉPCELL Mély- Magas és Vasútépítő Kft. és a Train Hungary Magánvasút Kft. írásbeli észrevételt nem tett.

A 2009. április 17-én megtartott záró megbeszélésen, a Nemzeti Közlekedési Hatóság által a siklott vágányépítő munkagép műszaki érvényességére vonatkozó megjegyzését a Vb figyelembe vette, a Zárójelentés vonatkozó részét módosította.

Budapest, 2009. május 9.

Rózsa János
Vb tagja

Pataki Ferenc
Vb tagja

Mihály András
Vb vezetője