



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

# **ZÁRÓJELENTÉS**

**2007-0017-5  
VASÚTI BALESET**

**Zagyvapálfalva és Kisterenye állomások között**

**2007. január 17.**

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: Kbv.),
- 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 Kbv. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Kbv. és a 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 infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (vasútbiztonsági irányelv) szóló uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálják:

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

## Fenti szabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a súlyos vasúti balesetet ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a vasúti baleseteket, illetve váratlan vasúti eseményeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között súlyosabb következményű balesethez vezethettek volna.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- Jelen zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben 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, 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 2008. augusztus 05-én megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviselték magukat:

- Magyar Államvasutak Zrt.
- MÁV-Trakció Zrt.
- Nemzeti Közlekedési Hatóság

**Meghatározások és rövidítések**

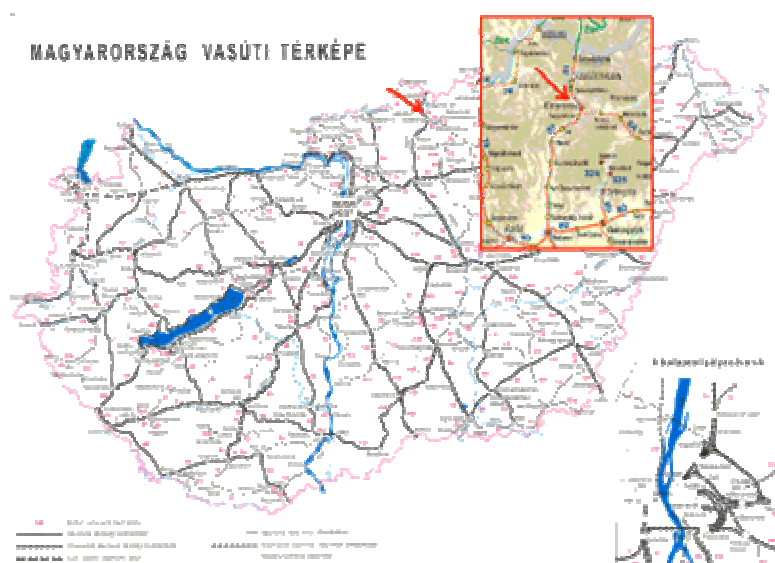
BIG	MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság
CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („ <b>csak mozdonyvezető</b> ”)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai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

## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Az eset kategóriája</b>	<b>Váratlan vasúti esemény</b>
<b>Az eset jellege</b>	<b>Szembeközlekedés</b>
<b>Az eset időpontja</b>	<b>2007. január 17. 18 óra 03 perc</b>
<b>Az eset helye</b>	<b>Zagyvapálfalva és Kisterenye állomások között</b>
<b>Vasúti rendszer típusa</b>	<b>Országos</b>
<b>Mozgás típusa</b>	<b>Regionális személyszállító vonat</b>
<b>Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma</b>	- -
<b>Pályahálózat működtető</b>	<b>MÁV Zrt</b>
<b>Rongálódás mértéke</b>	-
<b>Érintett vonat száma</b>	<b>5823, 5836</b>
<b>Üzembentartó</b>	<b>MÁV Zrt</b>
<b>Nyilvántartó állam</b>	<b>Magyarország</b>

### Az eset helye

81-es számú Hatvan – Somoskőújfalu országhatár fővonal, Kisterenye és Zagyvapálfalva állomások között (1. és 2. ábra).



1. ábra) Az eset helye



2. ábra) Az eset helye

### **Bejelentések, értesítések**

A KBSZ ügyeletére az esetet 2007. január 17-én 19 óra 07 perckor – az eset bekövetkezése után több mint egy órával – jelentette a MÁV Zrt hálózati főüzemirányítója. A KBSZ ügyeletese az esetet a szervezet diszpécserje jelentette a KBSZ ügyelet vezetőjének.

### **Vizsgálóbizottság**

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2007. január 18-án szakmai vizsgálóbizottságot jelölt ki:

Vezetője:	Karosi Róbert	balesetvizsgáló
Tagja:	Mihály András	balesetvizsgáló

### **Az eset vizsgálatának áttekintése**

- A Vb az eset bekövetkezését követően helyszíni szemlét tartott,
- Az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta.
- A menetíró regisztrátumot kiértékelte.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### 1.1. Az eset lefolyása

2007. január 17-én 18 óra 03 perckor Zagyvapálfalva állomásról kihaladt az 5823 számú személyvonat Kisterenye irányába, miközben Kisterenye állomásról is útban volt ugyanazon a vágányon Zagyvapálfalva irányába az 5836 számú személyvonat. Mindkét állomás forgalmi szolgálattevője a veszélyhelyzet felismerését követően – mobiltelefonon - intézkedtek a vonatok megállítása iránt. A vonatok a nyílt vonalon egymástól mintegy 4400 méterre álltak meg. Anyagi kár, személyi sérülés nem keletkezett.

### 1.2. Személyi sérülések

A baleset következtében személyi sérülés nem történt.

### 1.3. A vasúti járművek sérülése

A baleset következtében vasúti járművek nem sérültek.

### 1.4. Infrastruktúrában keletkezett kár

A baleset következtében a vasúti infrastruktúrában kár nem keletkezett.

### 1.5. Egyéb kár

A baleset következtében egyéb kár nem keletkezett.

### 1.6. A személyzet adatai

#### Zagyvapálfalva állomás forgalmi szolgálattevője:

- 37 éves férfi
- MÁV szolgálatába lépett: 1994.
- a szolgálat ellátásához szükséges vizsgákkal és helyismerettel rendelkezik
- Egészségügyi alkalmassága érvényes
- Időszakos oktatásokon részt vett

#### Kisterenye állomás forgalmi szolgálattevője:

- 31 éves férfi
- MÁV szolgálatába lépett: 2000.
- a szolgálat ellátásához szükséges vizsgákkal és helyismerettel rendelkezik
- Egészségügyi alkalmassága érvényes
- Időszakos oktatásokon részt vett

#### Kisterenye állomás I. sz. őrhely váltókezelője

- 35 éves férfi
- MÁV szolgálatába lépett: 2004.
- a szolgálat ellátásához szükséges vizsgákkal és helyismerettel rendelkezik
- Egészségügyi alkalmassága érvényes
- Időszakos oktatásokon részt vett

**Zagyvapálfalva állomás II. sz. őrhely váltókezelője**

- 41 éves férfi
- MÁV szolgálatába lépett: 1987.
- a szolgálat ellátásához szükséges vizsgákkal és helyismerettel rendelkezik
- Egészségügyi alkalmassága érvényes
- Időszakos oktatásokon részt vett

**Az 5386 sz. vonat mozdonyvezetője**

- 45 éves férfi
- MÁV szolgálatába lépett: 1980.
- a szolgálat ellátásához szükséges vizsgákkal és vonalismerettel rendelkezik
- Egészségügyi alkalmassága érvényes
- Időszakos oktatásokon részt vett

**Az 5823 sz. vonat mozdonyvezetője**

- 50 éves férfi
- MÁV szolgálatába lépett: 1976.
- a szolgálat ellátásához szükséges vizsgákkal és vonalismerettel rendelkezik
- Egészségügyi alkalmassága érvényes
- Időszakos oktatásokon részt vett

**1.7. A vonatok jellemzői**

Vonatszám	5823
Vonat neve	személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Motorvonat pályaszáma	95 55 6341-035, 95 55 6341-030
Motorvonat tulajdonosa	MÁV Zrt.
Vonathossz	90 m
Elegytömeg	180 t
Előírt fékszázalék	66%
Tényleges fékszázalék	88%

Vonatszám	5836
Vonat neve	személyszállító vonat
Vonattovábbítás módja	CSM
Motorvonat pályaszáma	95 55 6341-024
Mozdony tulajdonosa	MÁV Zrt.
Vonathossz	45 m
Elegytömeg	90 t
Előírt fékszázalék	66%
Tényleges fékszázalék	88%

**1.8. Meteorológiai adatok**

A baleset időpontjában az időjárás csendes, borult volt, a külső hőmérséklet kb. +2°C. A távolbalátás nem volt korlátozott, a napszaknak megfelelő természetes esti, éjszakai fényviszonyok voltak.

Az időjárási körülmények az eset lefolyására nem voltak hatással.



## **1.9. A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása**

### **Vasúti pálya**

Kisterenye és Zagyvapálfalva állomások között a vasúti pálya egyvágányú, vonalvezetését a 2. ábra szemlélteti.

A pályaszerkezet típusa 48 kg/fm sín vasbetonaljakra szerelve, zúzottkő ágyazatban.

Kisterenye és Zagyvapálfalva állomások között a pályára engedélyezett legnagyobb menetsebesség 90 km/h. Az állomásközben állomástávolságú követési rend van érvényben.

## **1.10. Kommunikációs eszközök**

A 95 55 6341-024, a 95 55 6341-035, valamint a 95 55 6341-030 pályaszámú motorvonat jól működő mozdonyrádióval volt ellátva.

A kommunikációs berendezések – mivel a veszélyhelyzet elhárítására az eset résztvevői mobiltelefonokat alkalmaztak – az eset lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

### **A távközlő berendezésekre vonatkozó megállapítások**

A baleset idejében a távközlő berendezésekkel a Hiba-előjegyzési könyvekben hiányosságra vonatkozó előjegyzés nem volt. Az állomásközi távbeszélő hangrörgítő berendezéssel nem rendelkezik.

## **1.11. Állomási adatok**

Kisterenye és Zagyvapálfalva állomás paraméterei az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

A két állomás között ellenmenetet kizáró biztosítóberendezés nincs.

## **1.12. Vasúti járművek adatrögzítői**

Az 5823 sz. személyvonat szerelvénye a 6341-035 és 6341-030 psz. dízel motorkocsiból állt. A motorkocsin DEUTA típusú, elektronikus sebességmérő berendezés volt.

Az 5836 sz. személyvonat szerelvénye a 6341-024 psz. dízel motorkocsiból állt. A motorkocsin DEUTA típusú, elektronikus sebességmérő berendezés volt.

A motorvonatokról származó sebességmérő regisztrátumokat a MÁV ZRt. Gépészeti Üzletág szentesi telephelyén olvasták ki.

Az 5836 sz. vonat motorkocsijának időmérője a nyári időszámítás szerint, +1 órát sietve, mutatta az időt.

## **1.13. Próbák és kísérletek**

A baleset körülményeinek tisztázása során műszaki próba vagy kísérlet elvégzésére nem kerül sor.

## **1.14. A munkaszervezés jellemzése**

Mind Zagyvapálfalva, mind Kisterenye állomás forgalmi szolgálattevője a szolgálat ellátásához szükséges vizsgákkal és helyismerettel rendelkezett. Időszakos oktatáson rendszeresen részt vettek. Szolgálatba lépésük előtt az előírt pihenőidejük biztosítva volt.

Zagyvapálfalva állomás II. sz. őrhely váltókezelője, illetve Kisterenye állomás I. sz. őrhely váltókezelője a szolgálat ellátásához szükséges vizsgákkal és helyismerettel rendelkezett. Időszakos oktatáson rendszeresen részt vettek. Szolgálatba lépésük előtt az előírt pihenőidejük biztosítva volt.

Az 5823, valamint az 5836 számú személyszállító vonat mozdonyvezetőjének a szükséges pihenőideje megvolt a szolgálatát megelőzően. A mozdonyvezetők rendelkeztek a dízel motorkocsira érvényes járművezetői engedéllyel, és a 81-es számú vasútvonalra érvényes vonalismerettel.

## **1.15. Kiegészítő adatok**

A baleset vizsgálata során egyéb kiegészítő adatok beszerzésére, felhasználására nem került sor.

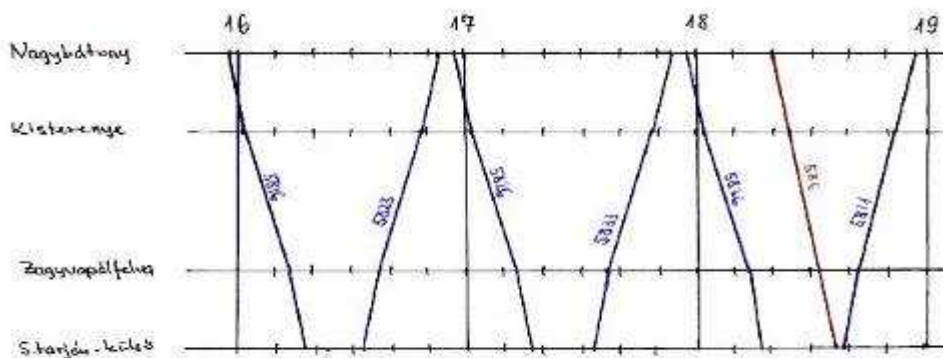
## 2. ELEMZÉS

Az eset napján az 5823 sz. vonat Somoskőújfalu állomásról **17 óra 43 perckor** indult el, a menetrendben meghirdetethez képest 85 perc késéssel.

A vonat szerelvénye az 5844 sz. vonat érkező szerelvénye, mely két orosz motorkocsiból állt. Somoskőújfalu állomáson a motorvonattal irányt kellett váltani a visszainduláshoz.

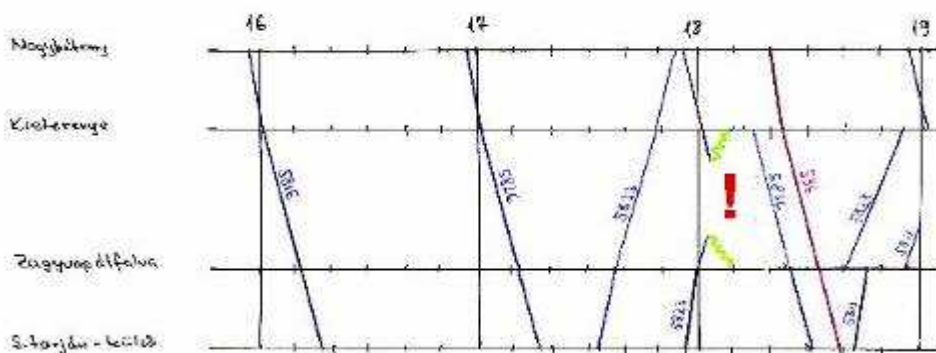
A késést az okozta, hogy a mozdonyvezetőnek ezt a műveletet nem sikerült elvégezni. A hibát úgy tudta elhárítani, hogy a két egységet elektromosan és mechanikusan is szétszedte, majd újra összeránt a két egységgel. Összerántás után még néhány ajtót kellett kiiktatni és reteszelni és utána üzemképes lett a motorvonat. Ezek a ténykedések együttesen vezettek a személyvonat jelentős késéséhez. A vonat késése a vonalon hatással volt más vonatok közlekedésére, ugyanis az egyvágányú pálya miatt a menetrendben szereplő vonattalálkozások helyét áthelyezték.

A vasútvonalon közlekedő vonatok grafikusán ábrázolva - menetrend szerinti közlekedés esetén – az alábbi menetrendábrát kapjuk.



3. ábra A vonalszakasz menetrendábrája

Az ábrából kitűnik, hogy Zagyvapálfalva állomáson a vizsgált időszakban menetrend szerinti vonattalálkozás nem volt. A fentebb ismertetett okok miatt viszont az adott napon a vonatok közlekedési rendje felborult. A változást az alábbi ábra mutatja.



4. ábra A késés miatt az adott napon a vonatok közlekedése

A beszerzett információkat értékelve az alábbi eseménysor rekonstruálható.

**17 óra 50 perc** Nagybátony állomás forgalmi szolgálattevője engedélyt kér Kisterenye állomás forgalmi szolgálattevőjétől az **5836** sz. vonat indítására. Az indításra az engedélyt megkapja.

**17 óra 54 perc** Salgótarján-külső állomás forgalmi szolgálattevője engedélyt kér Zagyvapálfalva állomás forgalmi szolgálattevőjétől az **5823** sz. vonat indítására. Az indításra az engedélyt megkapja.

**17 óra 56 perc** Az **5823** sz. vonat elindul Salgótarján-külső állomásról.

**17 óra 57 perc** Az **5836** sz. vonat elindul Nagybátony állomásról.

**17 óra 58 perc** Kisterenye állomás forgalmi szolgálattevője engedélyt kér Zagyvapálfalva állomás forgalmi szolgálattevőjétől az **5836** sz. vonat indítására. Az indításra az engedélyt megkapja.

**18 óra 00 perc** Az **5823** sz. vonat megérkezik Zagyvapálfalva állomásra.

**18 óra 01 perc** Az **5836** sz. vonat megérkezik Kisterenye állomásra.

**18 óra 01 perc** Zagyvapálfalva állomás forgalmi szolgálattevője felhatalmazza a **5823** sz. vonat mozdonyvezetőjét az indulásra. Az **5823** sz. vonat elindul Zagyvapálfalva állomásról.

**18 óra 02 perc** Kisterenye állomás forgalmi szolgálattevője felhatalmazza a **5836** sz. vonat mozdonyvezetőjét az indulásra. Az **5836** sz. vonat elindul Kisterenye állomásról.

**18 óra 03 perc** Kisterenye állomás az **5536** sz. vonat indulási idejét közli Zagyvapálfalva állomás forgalmi szolgálattevőjével. **Zagyvapálfalva állomás forgalmi szolgálattevője közli a kisterenyei forgalmi szolgálattevővel, hogy az 5823 sz. vonat is elindult Kisterenye irányába, s a két vonat azonos vágányon egymás felé halad. A forgalmi szolgálattevők mobiltelefonon intézkedtek a személyvonatok megállítása iránt.**

A zagyvapálfalvai forgalmi szolgálattevő az **5823** sz. vonat mozdonyvezetőjét utasította a vonat megállítására, majd a vonat Zagyvapálfalva állomásra történő visszatolása iránt rendelkezett. A mozdonyvezető közölte, hogy a vonattal a Kisterenye felőli előjelzőt haladta meg a vonattal. A vonat sebességmérő-regisztrátumának értékelése során megállapítást nyert, hogy a vonat a menesztését követően a nyíltvonalon 2120 méter megtétele után állt meg.

Kisterenye állomás forgalmi szolgálattevője az állomás I. sz. váltókezelői őrhelyén szolgálatot teljesítő váltókezelő útján próbálta megállíttatni a vonatot. A kihaladó vonat mozdonyvezetője úgy észlelte, mintha Megállj!-jelzést adtak volna feléje, ezért a vonattal megállt. Megállás után a kisterenyei forgalmi szolgálattevő közölte vele a szembeközlekedés tényét és utasította a vonat visszatolására. A vonat sebességmérő-regisztrátumának értékelése során megállapítást nyert, hogy a vonat a menesztését követően a nyíltvonalon 1680 méter távolságra állt meg. A két vonat nyíltvonali megállási helye egymástól kb. 4400 méterre volt.

**18 óra 05 perc** Az **5823** sz. vonat a nyíltvonalon megáll.

**18 óra 05 perc** Az **5836** sz. vonat a nyíltvonalon megáll.

**18 óra 07 perc** Az **5836** sz. vonat megkezdte a visszatolást Kisterenye állomásra.

**18 óra 10 perc** Az **5823** sz. vonat megkezdte a visszatolást Zagyvapálfalva állomásra.

**18 óra 10 perc** Az **5836** sz. vonat visszaérkezik Kisterenye állomásra.

**18 óra 17 perc** Az **5823** sz. vonat visszaérkezik Zagyvapálfalva állomásra

## 2.1. Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

Az 5823 sz. vonat úgy indult el Zagyvapálfalva állomásról, hogy a vonatnak a hatályos vasúti utasításokban előírt engedélye az indulásra nem volt.

*„A vonat indítása, illetőleg áthaladása előtt a forgalmi szolgálattevő az indításra engedélyt, hozzájárulást köteles kérni a következő állomás forgalmi szolgálattevőjétől — szolgálataszünetelés esetén a szolgálatban lévő következő állomás forgalmi szolgálattevőjétől — és a két állomás között lévő pályaelágazáson, illetve megálló-rakodóhelyen váltózárkulcsot őrző dolgozótól is. Engedélyt mindenkor a forgalmi szolgálattevő köteles kérni, illetve adni.*

*Az engedély, az engedélykérés időpontjától számított legfeljebb 10 percig érvényes.” (F.2. Ut. 15.49.)*

*„Ha az engedélykérés-adásban érintett szolgálati helyek között nincs jól működő ellenmenetet kizáró biztosítóberendezés, vagy ha az értekezésre használt távbeszélő nincs kiegészítve hangrögzítő berendezéssel, akkor az engedélyadás bizonyítása végett tanúként:*

- *állomásközi távbeszélőn történő engedélykéréskor egyvágányú pályára, továbbá kétvágányú pálya helytelen vágányára történő engedélykéréskor nyíltvonali, vagy állomási dolgozót,*
- *vonali vagy forgalmi vonalirányítói távbeszélőn történő engedélykéréskor pedig harmadik állomás forgalmi szolgálattevőjét, vagy a forgalmi vonalirányítót kell bevonni.*

*Nem kell külön tanút bevonni, ha az engedélykérésben, illetve- adásban legalább három szolgálati hely dolgozója vesz részt, vagy ha az engedélykérés-adás gépi úton történik.” (F.2. Ut. 15.56.)*

Zagyvapálfalva és Kisterenye állomások között az engedélykérésbe tanúként Kisterenye állomás I. sz. őrhely váltókezelője van bevonva. A váltókezelői szolgálati hely előjegyzési naplójában az 5836 sz. vonat részére történő engedélyadás előjegyzése szerepel (**17 óra 58 perc**), azonban az **5823** sz. vonaté nem.

## 2.2. Kiegészítő megjegyzések

A bekövetkezett eset vizsgálata során megállapítást nyert, hogy a szolgálati helyeken a fejrovatos naplókban, valamint a váltókezelők előjegyzési naplóiban az eset bekövetkezésének pontos dokumentálása hiányzik. Azok idejének beazonosítása a sebességmérő-regisztrátumok kiértékelése, illetve az érintett személyek jegyzőkönyvi meghallgatása során szerzett kiegészítő információkon alapult.

### 3. KÖVETKEZTETÉSEK

Az eset bekövetkeztében szerepet játszott nagy valószínűséggel a rutinszerű munkavégzés is. Egy menetrendi időszakban az adott vonalon a vonattalálkozások – menetrend szerinti közlekedés esetén – rendszeresen ugyanaz(ok)on az állomás(ok)on történnek. A vasútvonalon szolgálatban lévők tisztában vannak az- zal, hogy mely vonatok mely állomáson találkoznak egymással. Minden személy- vonat menetrend szerinti találkozása a vizsgált menetrendi időszakban Szurdok- püspöki és Nagybátony állomásokon történt.

Emiatt fordul elő az a helyzet, hogy a vasútvonalon vannak olyan szolgálati he- lyek ahol rendszeres vonattalálkozás nincs.

A munkavégzés az ilyen szolgálati helyeken egy idő után könnyen rutinszerűvé válhat annak következtében, hogy a mindennapi gyakorlat szerint az állomásra érkező vonat az utasok le- és felszállása után tovább is indul. Ez a megszokás rejti magában azt a veszélyt, hogy menetrendtől eltérő közlekedés – pl. vonatké- sés - esetén az utasok le- és felszállása után a vonat – automatikusan felhatal- mazást kapjon az elindulásra.

Ha az engedélyadás bizonyítására nem kell tanút ( harmadik dolgozót ) bevonni, vagy be kell vonni, de az a dolgozó a szomszédos állomáson teljesít szolgálatot és a forgalmi szolgálattevő a szomszédos állomástól kért és kapott engedély nél- kül felhatalmazza indulásra a vonat mozdonyvezetőjét, a vonat nagy valószínű- séggel ki fog az állomásból haladni. Ez az elindulás pedig a nyílt vonalon az egy- mással szemben közlekedő vonatok összeütközéséhez vezethet.

## 4 BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

### 4.1. Megelőző biztonsági ajánlások

Megelőző biztonsági ajánlás kiadására nem került sor.

### 4.2. További biztonsági ajánlások

**BA 2007-0017-5-01:** A Vb javasolja a MÁV Zrt-nek, mint a pályahálózat működtetőjének, hogy az utolérést, illetve ellenmenetet kizáró műszaki megoldással fel nem szerelt egyvágányú vonalak azon állomásain, ahol nincs a szokásos technológia szerint vonatkeresztezés, s így fennáll a veszélye a megszokásból történő munkavégzésnek olyan munkamódszer (forgalomszabályozási, szervezési, értesítési stb.) bevezetését mely a fenti veszélyt kiküszöböli.

*A biztonsági ajánlás kiadását indokolja:*

A vizsgálat tapasztalatai alapján megállapítható, hogy azokon az állomásokon, ahol a forgalmi szolgálattevő nem végez vonatkeresztezést fokozott a veszélye annak, hogy amikor valamilyen rendkívüli esemény (késés, baleset, stb.) miatt mégis erre kerülne sor, akkor egy pillanatnyi figyelmetlenség és a megszokások miatt könnyen veszélyes helyzet alakulhat ki.

Ezen emberi tényező kiküszöbölésére több műszaki megoldás is létezik, ahol azonban ilyen – elsődlegesen anyagi okokból – nem került kiépítésre, ott a munkamódszerek megfelelő kialakításával kell ezt a veszélyforrást kiküszöbölni. Ennek egyik módszere lehet az ilyen rendkívüli helyzetek esetén szigorúbb értesítési szabályok bevezetése, de akár munkaszervezési megoldások is elképzelhetők. Természetesen a legbiztosabb módszer a műszaki megoldás (utolérés- és ellenmenet kizárás) kiépítése lenne.

#### 4.2.1 Intézkedések, észrevételek, vélemények

**BA 2007-0017-5-01:** A zárómegbeszélésen elhangzottak alapján a Nemzeti Közlekedési Hatóság a biztonsági ajánlást tudomásul vette.

A MÁV Zrt képviselője elmondta, hogy meglátásuk szerint a probléma kezelésének hatékony módja az lenne, ha azon szolgálati helyek, melyeken forgalmi szolgálattevő teljesít szolgálatot, de menetrendszerinti vonattalálkozás nincs, a szolgálat megszüntetésével, mint megállóhelyek funkcionálnának a későbbiekben. Céljuk, hogy csak olyan állomások maradjanak, ahol rendszeres vonattalálkozás történik, ez ugyanis – véleményük szerint a hatékonysági előnyökön túl elejét veheti a rutinszerű munkavégzésből eredő hibáknak melyek, mint a vizsgált esetben is, veszélyhelyzet kialakulásához vezethetnek.

A MÁV Zrt képviselője ugyanakkor kifejtette, hogy a vonatok értesítésének a kötelezettségének előírása a jelen helyzetekre túl nagy élőmunka-felhasználást, illetve nagyszámú írásbeli rendelkezés kiállítását és kézbesítését tenne szükségessé.

#### **4.2.2. A KBSZ álláspontja**

A Vb továbbra is fenntartja azon álláspontját, hogy hasonló esetek elkerülése érdekében az érintett állomásokhoz hasonló szolgálati helyeken át kell gondolni a forgalomlebonyolítás szabályozását, az értesítések szükségességét, annak lehetséges módját és az említett veszélyforrást meg kell próbálni kiküszöbölni.

A Vb álláspontja szerint az állomások megállóhelyé minősítése kétségtelenül kizárja az állomási személyzet által, az emberi tényező miatt a rendszerben lévő veszélyforrásokat, azonban ezen intézkedés szükségességéről és megvalósíthatóságáról a Vb nem tud véleményt mondani.

Budapest, 2008. szeptember 10.

---

Mihály András  
Vb tagja

---

Karosi Róbert  
Vb vezetője