



**ZÁRÓJELENTÉS**  
**2007-398-5 és 2007-400-5**  
**VASÚTI BALESETEK**  
**Pestszentlőrinc**  
**2007. november 2.**

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: Kbvt.),
- 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 Kbvt. 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 Kbvt. 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 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. július 28-án megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviseltették magukat:

- MÁV Zrt.
- MÁV-TRAKCIÓ Zrt.
- MÁV-START Zrt.
- MÁV Cargo Zrt.

### **Meghatározások és rövidítések**

CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („ <b>csak mozdonyvezető</b> ”)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
KKF	Központi Közlekedési Felügyelet
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Vb	Vizsgálóbizottság

## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

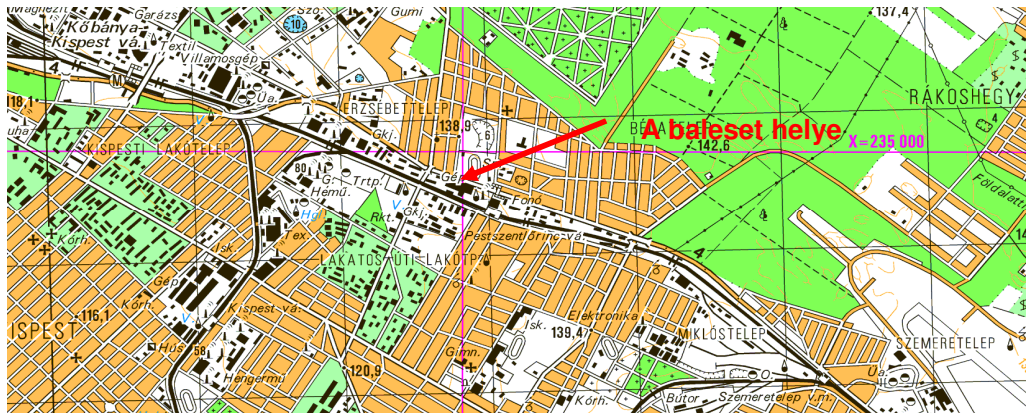
Az esetek kategóriája	vasúti baleset
Az esetek jellege	ütközés tárgygal
Az esetek időpontja	2007. november 02.; 09:24 és 13:46
Az eset helye	Pestszentlőrinc állomás
Vasúti rendszer típusa	országos pályahálózat
Mozgások típusa	tehervonat, személyszállító vonat
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	-
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	a járművek kis mértékben megrongálódtak
Érintett vonatok száma	63203, 6205
Üzembentartók	MÁV Cargo Zrt., MÁV-Start Zrt.
Nyilvántartó állam	Magyarország

### Az esetek helye

#### MAGYARORSZÁG VASÚTI TÉRKÉPE



1. ábra: a balesetek helye Magyarország területén



2. ábra: a balesetek pontosabb helye

### **Bejelentések, értesítések**

A KBSZ ügyeletére az eseteket a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója jelentette 2007. november 02-án

- 09 óra 45 perckor és
- 14 óra 00 perckor.

A KBSZ ügyelete a KBSZ ügyeletes vezetőjének jelentette 2007. november 02-án

- 09 óra 47 perckor és
- 14 óra 01 perckor.

### **Vizsgálóbizottság**

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési balesetek vizsgálatára 2007. november 02-án (a második esemény bekövetkezése után) az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki, majd 2009. február 10-én kiegészítette:

Vezetője:	Chikán Gábor	balesetvizsgáló
Tagjai:	Gincsei János	főosztályvezető
	Rózsa János	balesetvizsgáló

### **Az eseményvizsgálat áttekintése**

A helyszínen két azonos baleset történt 4 óra 22 perc eltéréssel. Az első esemény (2007-398-5 számon nyilvántartva) után helyszíni vizsgálatra nem került sor. A megtett intézkedésekre, a vizsgálat megindítására a második eseményt (2007-400-5 számon nyilvántartva) követően került sor, a gyors ismétlődésre tekintettel.

A Vb 2007. november 2-án helyszíni szemlét tartott, a helyszínről fényképfelvételeket készített. (A Vb helyszínre érkezésekor (kb. 14 óra 40 perc) azonban már a második balesetben érintett gépkocsi és vonat sem volt a helyszínen.)

A Vb az eseményben érintett munkavezetőt meghallgatta, az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta.

### **Az eset rövid áttekintése**

2007. november 2-án Pestszentlőrinc állomás átépítési munkálatai közben egy peronépítéshez anyagot szállító, két vágány között, az épülő peron helyén tartósan hátramenetben közlekedő tehergépkocsi ütközött egy közlekedő tehervonattal. A helyreállítást követően, a munkák folytatása során 4 óra 22 perc elteltével azonos helyszínen és módon a baleset megismétlődött.

A KBSZ részéről a vizsgálat megindítására a gyors ismétlődés miatt, a második eseményt követően került sor.

A Vb a helyszíni szemle során megállapította, hogy

- a baleset helyén a gépkocsik csak az üzemben lévő vágány úrszelvényének igénybevételével tudták a munkavégzés helyét megközelíteni, a lehetőségek ellenére nem történt intézkedés arra, hogy ezt a kedvezőtlen körülményt elkerüljék,
- a gépkocsik mozgásának megfelelő irányítására – a vonatközlekedést is figyelembe véve – nem került sor,
- a Vb által a helyszínen látott munkavégzési gyakorlat is komoly baleseti kockázatokat rejtett, a két baleset tanulságai ellenére is,
- számos hiányosság volt megállapítható a munkát irányítók és végzők oktatásában, szakismereteiben; nem is voltak ellátva a szükséges utasításokkal,
- az utasítások rendszere eleve nem tartalmazza egzakt és jól megismerhető módon az ilyen munkáknál betartandó szabályokat.

A Vb a baleset kapcsán javasolja a hatékonyabb hatósági ellenőrzés megvalósítását a pályaépítési munkáknál, továbbá egy olyan szabálygyűjtemény, útmutató összeállítását a külső vállalkozók számára, mely kifejezetten az ilyen jellegű munkáknál jellemző speciális veszélyekre hívja fel a figyelmet és tartalmazza a betartandó szabályokat.

# 1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

## 1.1 Az esemény lefolyása

2007. november 2-án Pestszentlőrinc állomáson átépítési munkálatokat végezett egy korábban elsősorban autópálya építéssel foglalkozó kivitelező ennek keretében a baleset idején az épülő szigetperon feltöltését kezdték meg. A feltöltéshez a töltőanyagot tehergépkocsival szállították, melyek a munka helyszínét tartós hátramenetben közelítették meg.

A tehergépkocsik útvonala a leendő peron helye, amely az ekkor szintén épülő új első vágány, és a forgalomban lévő új második (régi harmadik) vágány között helyezkedik el.

A tehergépkocsik ezen a területen két alkalommal szenvedtek azonos módon balesetet:

- 9 óra 24 perckor a Pestszentlőrinc állomáson áthaladó 63203 sz. tehervonatot továbbító V43,2343 psz. mozdony horzsolódott az anyagot szállító tehergépkocsival (2007-398-5 számon nyilvántartott esemény),
- a forgalom helyreállítását követően ugyanazon a napon és helyszínen 13 óra 46 perckor a 6205 sz. vonatot továbbító V43,1033 psz. mozdony egy újabb anyagot szállító tehergépkocsival ütközött.



3. ábra: a 2007-398-5 baleset (Fotó: MÁV Zrt.)

A két esemény következtében személyi sérülés nem történt, a járművek kis mértékben megrongálódtak, és 51 vonat 3301 percet késett.

A második eseményt követően a MÁV Zrt. a munkavégzést saját hatáskörében leállította.

## 1.2 Személyi sérülés

A két esemény következtében személyi sérülés nem történt.

## 1.3 Vasúti járművek sérülése

A vasúti járművek kis mértékben sérültek, a pontos kárértéket nem hozták a Vb tudomására.



4. ábra: a vontatójármű sérülése az első (2007-398-5) balesetben (Fotó: MAV Zrt.)

## 1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A vasúti infrastruktúrában kár nem keletkezett.

## 1.5 Egyéb kár

Környezeti kár nem keletkezett.

A közúti járművekben kis mértékű kár keletkezett.

A keletkezett forgalmi fennakadásban 51 vonat 3301 percet késett.

## 1.6 A személyzet adatai

A vonatok személyzete, képesítésük, munkaügyi adataik az eseményre nem voltak hatással.



## 1.7 A vonatok jellemzői

### 1.7.1 A 63203 sz. tehervonat

Esemény száma	2007-398-5
Vonatszám	63203
Vonat neve	tehervonat
Viszonylata:	Záhony-Bp.Ferencváros
Mozdony pályaszáma	V43-2343
Mozdony tulajdonosa	MÁV Zrt.
Üzembentartó	MÁV Cargo Zrt.
Helyszínről továbbindult	kb. 11:06

### 1.7.2 A 6205 sz. személyszállító vonat

Esemény száma	2007-400-5
Vonatszám	6205
Vonat neve	személyszállító vonat
Viszonylata:	Záhony-Bp.Nyugati
Mozdony pályaszáma	V43-1083
Mozdony tulajdonosa	MÁV Zrt.
Üzembentartó	MÁV-Start Zrt.
Helyszínről továbbindult	kb. 14:18

## 1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

A vasúti pálya állapota és a biztosítóberendezés az eseményre nem voltak hatással.

## 1.9 Állomási adatok

Az esemény idején Pestszentlőrinc állomás teljes átépítés alatt volt, vágányhálózatának átalakításával. A balesetkor a helyszín közelében fekvő vágányok:

- a régi első vágány teljes al- és felépítménycserével való átépítése, megváltozott vágánygeometriával folyamatban volt (azon vágányzár volt érvényben),
- a régi második vágányának helyén szigetperon építése volt folyamatban (ezen munkálatokban dolgoztak a balesetet szenvedő tehergépkocsik is),
- a régi harmadik vágány üzemben volt, ezen folyt a vasúti forgalom lebonyolítása,
- a további két vágányon járműveket tároltak.

## 1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A vonatok a balesetek idején a megengedett sebességet nem lépték túl, a vasúti járművek adatrögzítőinek részletes értékelése a vizsgálat szempontjából nem szükséges.

## 1.11 Meteorológiai adatok

A baleset idején borult, az évszaknak megfelelő hűvös idő volt, de a távolbalátás nem volt korlátozott, csapadék sem a baleset idején, sem közvetlenül előtte nem volt. Az időjárási körülmények a baleset

bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletes ismertetésük nem szükséges.

## **1.12 A túlélés lehetősége**

Az eset során életveszély nem alakult ki.

## **1.13 Próbák és kísérletek**

Próbákra, kísérletekre nem került sor.

## **1.14 A munkaszervezés jellemzése**

### **1.14.1 Engedélyek**

A KKF a bontási és építési engedélyt a MÁV Zrt. részére adta ki, és a MÁV Zrt. bízta meg a kivitelezőt a munkák tényleges elvégzésével.

A munkavezető a helyszínen a Vb rendelkezésére bocsátotta az aznapra vonatkozó vágányzár és feszültségmentesítés iránti kérelmet, valamint a KKF által kiadott építési és bontási engedély határozatának (VF/348/108/2006) másolatát. Az ügy szempontjából fontosabb dokumentumokat, a MÁV Zrt. által kiadott feszültségmentesítési és vágányzárási utasítást, munkavégzési engedélyt és területátadási jegyzőkönyvet nem tudta rendelkezésre bocsátani, ezt a Vb külön szerezte be a MÁV Zrt-től.

### **1.14.2 Személyzet**

A balesetet szenvedett közúti járművek a peron feltöltéséhez továbbítottak töltőanyagot, a gépkocsikat és azok vezetőit a munkát végző társaság számára alvállalkozó biztosította.

A munkavégzés biztonsága céljából 1 fő figyelőőr volt alkalmazva, aki – egy másik – alvállalkozó munkatársa, mely cég kizárólag a figyelőőrt biztosította. A figyelőőr munkát végző társaság részéről történő oktatásának nincs írásbeli nyoma. A pályahálózat működtető részéről szakfelügyelet nem volt jelen.

A munkavezető – elmondása szerint – ezen munka előtt korábban vasúti területen nem dolgozott, a vasúti területen követendő eljárásokról és munkavégzés sajátosságairól őt sem oktatták ki, ezért ezt ő sem tudta megtenni a beosztottjaival.

### **1.14.3 Egyéb körülmény**

A helyszíni szemle során megállapítható volt, hogy a baleset helyszínén a tereptárgyak (csatornaszem) körüli szűkös hely miatt a gépkocsik rákényszerültek az üzemben lévő vágány úrszelvényének igénybevételére.



5. ábra: a csatornaszem csak az úrszelvény igénybevételével kerülhető ki



6. ábra: a közúti jármű a 2007-398-5 baleset után (Fotó: MÁV Zrt.)

A baleseteket követően a Vb is észlelt munkagéppel történő olyan közlekedést a munkaterületen, mely vonatközlekedéssel egy időben, de irányító személy, figyelőőr nélkül történt (7. ábra).



7. ábra: irányítás és figyelőőr nélkül, hátramenetben közlekedő munkagép:  
20 másodperccel később vonat haladt el mellette

## 1.15 Szabályok és szabályzatok

### 1.15.1 A munkaterület átadása

A vasútépítési munkára vonatkozó további feltételeket a munkaterület átadási jegyzőkönyv is rögzíti. Ennek megfelelően

- A munkaterületet el kell határolni – bár nincs rögzítve, hogy mitől, illetve ez valódi fizikai elhatárolást jelent-e.

*„A munkaterület vágányzárban biztosított, fedezéséről, elhatárolásáról, kivitelező köteles gondoskodni.” (sic!) (jkv. 2/7 oldal)*

- A kivitelezőknek és alvállalkozóinak munkavédelmi oktatáson kell részt venniük.

*„A tényleges munkák megkezdéséig a kivitelezőknek [...] munkavédelmi oktatáson kell részt vennie, majd az oktatás alapján a kivitelezésben részt vevő alvállalkozóit munkavédelmi oktatásban kell részesítenie.” (jkv. 2/7 oldal)*

- a MÁV belső utasításaiban foglalt valamennyi előírást, szabványt be kell tartani

*„A MÁV területén folytatott tevékenység során a MÁV belső Utasításaiban foglalt valamennyi előírást, szabványt, kivitelezésre vonatkozó mértékben be kell tartani, különös tekintettel a munkabiztonsági, az emberi életet veszélyeztető előírásokra.” (sic!) (jkv. 3/7 oldal)*

- az állomáson végzett mozgásokat a forgalmi szolgálattevővel egyeztetni kell

*„Pestszentlőrinc állomásfőnök nyilatkozata: felhívjuk a kivitelező figyelmét arra, hogy a kivitelezés ideje alatt az állomáson végzett mozgásaikat előzetesen a forgalmi szolgálattevővel, jelentősebb mozgások esetén személyemmel egyeztessék” (jkv. 6/7 oldal)*

### **1.15.2 A baleset után kiadott szabályozás**

A MÁV Zrt. vezérigazgatója 2008-ban (a baleset után) 28/2008 (VII.11.) számon vezérigazgatói utasítást adott ki, mely szabályozza az idegen személyek és a külső vállalkozók MÁV Zrt. területén történő munkavégzésének munkavédelmi feltételeit.

### **1.15.3 Jogi szabályozás**

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 2.§ (2) bekezdés 2. pontja szerint a végzett munka vasúti pályahálózat működtetésének minősül.

*2.§. (2) 2. vasúti pályahálózat működtetése: vasúti pályahálózat üzemeltetése és fenntartása, létesítése, felújítása, fejlesztése, megszüntetése, valamint az ezekhez közvetlenül kapcsolódó tevékenységek, továbbá a vasúti pályahálózat használatával összefüggő - a 3. számú mellékletben meghatározott - egyéb szolgáltatások nyújtása"*

A törvény 6. § (1) bekezdése alapján a vasúti pályahálózat működtetése működési hatósági engedélyhez kötött tevékenység. (A MÁV Zrt. ezt a működési engedélyt a balesetet követően, 2008. december 29-én szerezte meg.)

A vasútépítési és fenntartási munkavégzés biztonsági szabályzatát a 17/1993 (VII.1.) KHVM rendelet hirdeti ki. Ez a szabályzat kiterjed a forgalom alatt lévő vágányok elsodrési határán belüli, illetve közelében történő munkavégzésre.

### **1.16 Kiegészítő adatok**

A Vb a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem kíván ismertetni.

### **1.17 Korábbi hasonló esemény**

Ezen a napon két azonos baleset történt 04 óra 22 perc eltéréssel, ugyanazon helyen és módon. (A második baleset követően mindkettő szakmai vizsgálatának és a helyszíni szemlének az elrendelésére a gyors ismétlődés miatt került sor.)

## 2 ELEMZÉS

### 2.1 Dokumentumok

A munkavégzés helyszínén a munkavégzéshez kapcsolódó fontosabb dokumentumokat (a MÁV Zrt. által kiadott feszültségmentesítési és vágányzárási utasítást, munkavégzési engedélyt és területátadási jegyzőkönyvet) a munkavezető nem tudta bemutatni, illetve a Vb megállapítása szerint ezek szükségességével, jelentőségével nem is volt tisztában. A Vb kifejezett kérdésére, hogy forgalmi utasítással rendelkeznek-e, a munkavezető egy vasúti pályák építését szabályozó utasítást adott át.

Ezen dokumentumok hiányából szükségszerűen következik, hogy tartalmukkal nincsenek tisztában azok, akikre nézve az magatartási szabályokat ír elő.

A Vb természetesen tisztában van azzal, hogy a baleseteket nem feltétlenül a dokumentációk, iratok léte/nem léte okozza. Azonban ezek rendezetlensége is tünete azon szervezetségi problémáknak, amely már baleseti ok lehet.

### 2.2 Munkaterület átadása

A munkaterület átadási jegyzőkönyv alapján a MÁV belső utasításaiban foglalt valamennyi előírást, szabványt be kell tartani. Ez roppant általános, és a kiírásban tömören megfogalmazható követelmény, alkalmazása azonban nem várható el: hiszen a MÁV belső utasításrendszerének döntő része semmilyen kapcsolatban sincs a végzendő munkával (és ahhoz kapcsolódó biztonsági, technológiai intézkedésekkel). A munkát végző szervezetre viszont nem bízható, hogy ezekből kiigazodva valóban csak a számára irányadókat vegye figyelembe (a kiírás szerint egyébként sem teheti meg, hogy válogasson), illetve – vasúti gyakorlat, szakismeretek híján, rendszerint mint külső vállalkozó – nagy eséllyel nem is tud róla, hogy ténylegesen milyen utasítások léteznek, abból melyek vonatkozhatnak rájuk.

A munkaterület átadási jegyzőkönyv számos további, önmagában hibás vagy pontatlan előírást tartalmaz még.

Kifejezetten téves, céljával ellentétes mondat:

*[...] a MÁV belső Utasításaiban foglalt valamennyi előírást [...] be kell tartani, különös tekintettel [...] az emberi életet veszélyeztető előírásokra. (rövidítés nélkül az 1.15 pontban idézve)*

Helytelen, ha egy belső szabályozás tartalmaz emberi életet veszélyeztető előírást, különösen, ha azt még mindenképpen be is kell tartani – bár a Vb természetesen tisztában van vele, hogy a mondat szerzőjének szándéka mi lett volna.

A jegyzőkönyv szerint az állomáson végzett mozgásokat a forgalmi szolgálattevővel egyeztetni kell. A jegyzőkönyvből azonban nem egyértelmű, hogy ez csak a vasúti járművekkel való mozgásra vonatkozik-e, vagy a vágányok közelében közúti járművel végzett mozgásokra is, esetleg valamennyi közúti járműmozgásra. Mint az eset mutatja, ezúttal közúti járművek mozgása volt összefüggésben a vonatközlekedés biztonságával.

### 2.3 A balesetek helyszíne

A balesetek helyszínén egy korábban elkészült csatornaszem volt a leendő peron helyén. Azt a konkrét kialakítása miatt a gépkocsiknak ki kellett kerülniük,

amely művelet csak az üzemben lévő átmenő fővágány úrszelvényének igénybevételével volt biztosítható.

## 2.4 Munkaszervezés

A munkaterületen a figyelőőr és irányító személy jelenléte nélkül végzett járműmozgások gyakorlatszerűen történtek. A Vb jelenlétében is került sor (már a két balesetet követően!) munkagép egyedül, hátramenetben közlekedésére vonatkozó közlekedéssel egy időben. A Vb által megfigyelt mozgást csak akkor függesztette fel a járművezető, amikor a vonat már számára is látható volt (7. ábra). A munkavezető által megnevezett figyelőőrt (külön alvállalkozó által biztosított munkatárs) a Vb nem tudta felkutatni.

A bemutatott oktatási napló alapján az alvállalkozók a munkavégzés speciális szabályaira, munkavédelmi követelményeire oktatva nem voltak (ezt a munkaterület átadási jegyzőkönyv is megkövetelte volna): ilyen ismeret nincs az oktatott anyag naplóbéli rövid ismertetésében, illetve a munkát végzők sem szerepelnek az oktatottak között.

A munka számos alvállalkozó igénybevételével és alvállalkozók többszöri láncolatával volt szervezve. A munkavezető számára nem volt egyértelmű, hogy a közvetlen irányítása alá nem tartozók szakszerű munkavégzéséről is meg kell-e győződnie.

### Biztonsági intézkedés hiánya

A baleset szakmai vizsgálatának oka, hogy rövid időn belüli ismétlődés történt: két, csaknem azonos eseményre került sor. Az ismétlődés összefügg azzal, hogy azok a munkaszervezési hiányosságok, amelyek az első esetben elvezettek a baleset létrejöttéhez, továbbra is jellemezték a munkavégzést, az első baleset bekövetkezése, tanulságai ellenére sem történt érdemi intézkedés.

### A pályahálózat működtető szerepe

A végzett tevékenység vasúti pályahálózat működtetésnek minősül (1.15.3), a tevékenység jogosultja ennek megfelelően a munkába vett terület pályahálózat működtetője, azaz a MÁV Zrt. A KKF ennek megfelelően a MÁV Zrt. részére is adta meg a bontási és építési engedélyt. A kivitelező az engedélyes MÁV Zrt. alvállalkozójaként úgy végezheti a munkát, hogy a pályahálózat működtetői jogok és kötelezettségek rá nem szállnak át. A biztonságos munkavégzés feltételeit ezért az engedélyesnek kell biztosítania.

## 2.5 Megtett intézkedés

A MÁV Zrt. vezérigazgatója – a KBSZ vizsgálatának lezárását megelőzően – korábbi hasonló utasítás megújításaként új utasítást adott ki (1.15.2), mely szabályozza az ilyen jellegű munkák munkavédelmi feltételeit, a munkát végző vállalkozó oktatását, és külön munkavédelmi mellékletet elkészítését írja elő a munkára vonatkozó szerződéshez.

### **3 KÖVETKEZTETÉSEK**

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

Megállapítható, hogy a kivitelezés során nem volt biztosítva a területen mozgó közúti járművek útvonalának megfelelő elhatárolása a forgalomban lévő vasúti vágány úrszelvényétől.

Nem fordítottak figyelmet arra, hogy az úrszelvény igénybevételére csak akkor kerüljön sor, amikor ott vasúti jármű nem közlekedik, és a munkát végzőket mozgás nem is veszélyezteti; ennek vonatkozásában a forgalmi szolgálattevővel egyeztetés sem volt.

#### **3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások**

A munkát végző személyzet, köztük a munkavezető nem ismerte kellőképpen a vasúti területen történő munkavégzés szabályait.

#### **3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő tényezők**

A munkavégzéshez tartozó vasútbiztonsági dokumentáció a munkavégzés helyén nem állt rendelkezésre, azok szükségességével, tartalmával a munkát irányító sem volt tisztában.

Az alkalmazandó szabályokra vonatkozó előírások túl általánosak, ennél fogva szükségtelenül sok utasításra vonatkoznak. Ebben a formában, mennyiségben megismerésük nem biztosítható, és így nem is tarthatók be. Ennek kiküszöbölésére időközben intézkedés született (2.5).

A munkaterület átadási jegyzőkönyv maga is sok olyan pontatlanságot tartalmaz, amely egy biztonsági célú dokumentumnál már veszélyforrás is lehet.



## 4 BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

**BA-2007-0400-5-01:** A Vizsgálóbizottság javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy a vasútépítési munkálatok szabályszerű végzését gyakrabban ellenőrizze.

A biztonsági ajánlás kiadását indokolja, hogy a vasútépítési munkálatokban jellemző egy felelős kivitelező és nagy számú alvállalkozó együttműködése (láncolt kapcsolata), amely fokozott biztonsági kockázatot jelent. Tovább erősíti ezt, hogy a munka jellegénél fogva nagyobb arányú a vasúti területen kevés tapasztalattal rendelkező munkavállalók alkalmazása.

Budapest, 2009. július 28.

---

Chikán Gábor  
Vb vezetője

---

Rózsa János  
Vb tagja