



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2010-493-5
VASÚTI BALESET**

**Fényeslitke állomás
2010. október 22.**

60323-2 sz. vonat

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

Jelen vizsgálatot

- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.),
- a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának 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. (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 – jogszabályban meghatározott – érintettek számára megküldött zárójelentés-tervezet szolgált.

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

A megküldött zárójelentés-tervezettel kapcsolatosan vélemény nem érkezett.

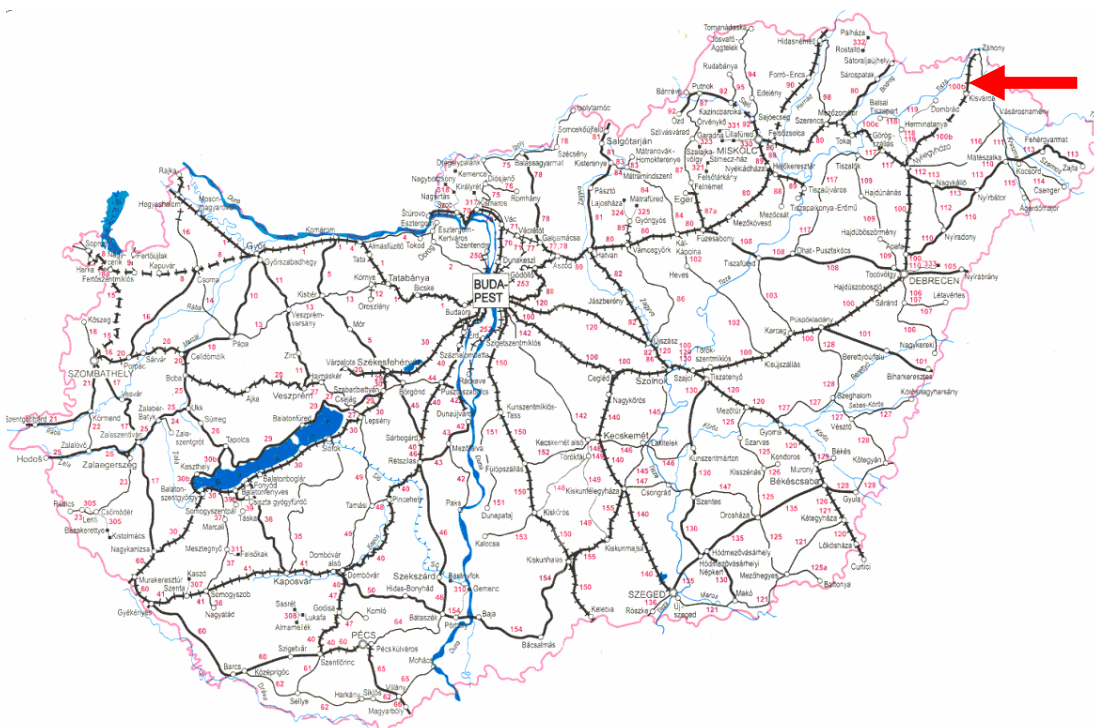
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

| | |
|-------------|--|
| CSM | A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”) |
| KBSZ | Közlekedésbiztonsági Szervezet |
| Kbvt. | A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény |
| MÁV Zrt. | Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság |
| MÁV-TRAKCIO | MÁV-TRAKCIÓ Vasúti Vontatási Zártkörűen Működő Részvénytársaság |
| RCH | Rail Cargo Hungaria Zártkörűen Működő Részvénytársaság |
| psz. | pályaszám |
| Vb | Vizsgálóbizottság |
| VBO | MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság Területi Vasútbiztonsági Osztály |
| ÁVU | Állomási Végrehajtási Utasítás |

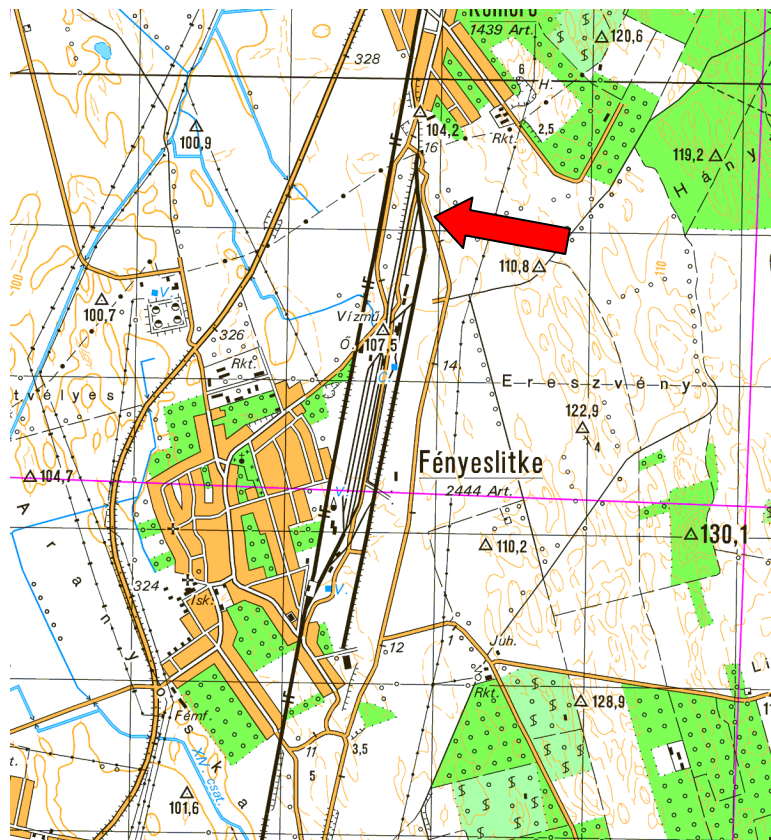
AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

| | |
|---|---------------------------------|
| Az eset kategóriája | vasúti baleset |
| Az eset jellege | vonat kisiklása |
| Az eset időpontja | 2010. október 22. 5 óra 25 perc |
| Az eset helye | Fényeslitke állomás |
| Vasúti rendszer típusa | országos |
| Mozgás típusa | belföldi tehervonat |
| Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma | 0 / 0 |
| Pályahálózat működtető | MÁV Zrt. |
| Rongálódás mértéke | kb. 1,5 M Ft |
| Érintett vonat száma | 60323-2 |
| Üzemben tartó | Rail Cargo Hungaria Zrt. |
| Nyilvántartó állam | Magyar Köztársaság |

Az eset helye



1. ábra: a baleset helye Magyarországon területén



2. ábra: a baleset közelebbi helye

Bejelentések, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2010. október 22-én 6 óra 15 perckor (a bekövetkezés után 50 perccel) jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2010. október 22-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

| | | |
|----------|--------------|-----------------|
| vezetője | Gula Flórián | balesetvizsgáló |
| tagja | Nyári Zoltán | balesetvizsgáló |

Az eseményvizsgálat áttekintése

A vizsgálat során a Vb

- helyszíni szemlét tartott,
- az érintett személyzetet meghallgatta,
- az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta,
- az infrastruktúra üzemeltetőjétől tájékoztatást kért és kapott.

Az eset rövid áttekintése

2010. október 22-én 5 óra 25 perckor a Fényeslitke állomásról szabályszerű jelzőkezelés mellett kihaladó 60323-2 sz. vonat elsőnek besorozott, négytengelyes kocsija, a kijárat jelző után, a 466. sz. kitérőn mindkét forgóvázával kisiklott.

A baleset következtében a vasúti pálya kb. 50 méter hosszban megrongálódott.

A Vb megállapította, hogy

- a vonat a megengedett legnagyobb sebességet nem lépte túl,
- a vontatójármű vonatra történő rákapcsolása után a megfutamodás elleni biztosítást szolgáló rögzítősarut nem távolították el,
- a vonat vágányútjának beállításának elrendelése után nem győződtek meg a rögzítősaruk őrizetben létéről.

A Vb a baleset okaként a vasúti pályán hagyott rögzítősaruk miatti kisiklást állapította meg, melynek hátterében az állomási személyzet részéről felmerülő emberi tényező áll.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az esemény lefolyása

2010. október 22-én 5 óra 25 perckor, a 60323-2 sz. tehervonat elsőnek besorozott kocsija Fényeslitke Rendező pu. I.sz. vágányáról szabályos jelzőkezelés mellett történő kihaladás közben, a 466. sz. kitérőn mindkét forgóvázával kisiklott.

A VBO az esemény helyszínén találta meg az MF/3 jelű rögzítősarut (2. kép)



1. kép:

A siklott jármű (forrás: VBO)



2. kép:

A helyszínen fellelt saru (forrás: VBO)

1.2 Személyi sérülés

Személyi sérülés nem történt.

1.3 Vasúti járművek sérülése

Megrongálódott a siklott 31 43 352 5017-6 pályaszámú teherkocsi futóműve, valamint a vontatójármű ütközője, vonókészüléke.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A váltójelző, a váltó-hajtómű fedele megrongálódott.

1.5 Egyéb kár

Egyéb kár nem keletkezett.

1.6 Az érintett személyek adatai

1.6.1 A 60323-2 számú vonat mozdonyvezetője

| | |
|----------------------------------|--|
| Kora | 29 év |
| Neme | férfi |
| Szakképesítése | Országos közforgalmú vasúti dízel- és villamosmozdony vezető |
| Orvosi alkalmassági érvényessége | 2011. június |
| Vonalismeret | érvényes |
| Típusismeret | érvényes |

1.7 A vonat jellemzői

| | |
|-----------------------|--------------------------|
| Vonatszám | 60323-2 |
| Vonat neve | Belföldi tehervonat |
| Vonat üzemeltetője | RAIL CARGO HUNGARIA Zrt. |
| Vonattovábbítás módja | CSM |
| Mozdony pályaszám | M62-272 |
| Mozdony tulajdonosa | MÁV-Trakció Zrt. |
| Vonathossz | 92 m |
| Elegytömeg | 132 t |
| Előírt fékszázalék | 30% |
| Tényleges fékszázalék | 93% |

| | | | 60323-2 T | | 5 | | 36 | | | | | | | | |
|------------------------------|---|---|---------------------|---|---|---|------|---------------------------|---|----|----|----|---|----|-------|
| | | | 60323 | | | | 30 | | | | | | | | |
| | | | Záhony - Mátészalka | | | | | | | | | | | | |
| | | | VPE:2009/123337/2 | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| | | | | | | | | Fényeslitke-D. rend. ___ | | | | | 4 | 20 | 40/40 |
| | | | | | | | 2,4 | Komoró _____ | * | 5 | | | | 25 | |
| | | | | | | | 4,3 | Tuzsér _____ | * | 5 | | | | 30 | |
| | | | | | | | 6,1 | Záhony-Rendező ___ ☒ | * | 8 | | | | 38 | |
| | | | | | | | 1,1 | Záhony _____ ^ | | 2 | 4 | 40 | 8 | 00 | |
| | | | | | | | 4,4 | Fehérolaj átfajtó ipvk. — | * | 6 | | | | 06 | |
| | | | | | | | 7,6 | Mándok _____ ^ | * | 14 | | | | 20 | |
| | | | | | | | 4,3 | 745/746 sz. ipvk. _____ | | 7 | | | | 27 | 60 |
| | | | | | | | 0,6 | Tornyospálca-Átrakó ___ | | 1 | | | | 28 | 60 |
| | | | | | | | 0,5 | 734/735 sz. ipvk. _____ | | 1 | | | | 29 | |
| | | | | | | | 1,8 | Tornyospálca _____ | * | 3 | 8 | 32 | 9 | 07 | |
| | | | | | | | 7,3 | Aranyosapáti mrh. _____ | * | 15 | | | | 22 | |
| | | | | | | | 10,8 | Vásárosnamény _____ | * | 18 | 9 | 40 | | 41 | |
| | | | | | | | 8,4 | Nagydobos mrh. _____ ^ | * | 15 | | | | 56 | |
| | | | | | | | 11,9 | Mátészalka _____ | * | 19 | 10 | 15 | | | |
| Menettartam: 05:55 (71,4 km) | | | | | | | | | | | | | | | |

3. ábra: A vonat menetrendje

1.8 Az infrastruktúra leírása

1.8.1 Vasúti pálya

A vasúti pálya az eseményben nem játszott szerepet, részletezése nem szükséges.

1.8.2 Biztosítóberendezés

Az állomás érintett területén D55 típusú váltó- és vágányút foglaltságot ellenőrző biztosítóberendezés üzemel. A fővágányok mellett biztosított egyéni kijárat jelzők vannak.

1.9 Állomási adatok

Az állomás kialakítása, vágányhálózata az eseményben nem játszott szerepet, részletezésük nem szükséges.

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A 60323-2 sz. vonatot továbbító M62-272 pályaszámú mozdony TELOC típusú elektromechanikus sebességmérő és menetíró készülékkel van felszerelve, amely az esemény alkalmával jól működött. A berendezésben 100 km/h méréshatárú szalag volt elhelyezve. A menetíró szalag kiértékelését a MÁV-TRAKCIÓ balesetvizsgálója végezte.

A vontatójármű fel van szerelve továbbá Mozdonyfedélzeti Berendezéssel is.

1.11 Kommunikációs eszközök

Fényeslitke állomáson több helyi távbeszélőkör van kialakítva, és utasítást adó hangszórós távbeszélő berendezések is üzemelnek. Üzemel továbbá két rádiós körzet is, összesen 10 rádióval.

A szolgálati helyen a nagy mennyiségű kommunikációs csatorna, a jelentős mennyiségű vonat- és tolatási mozgás ellenére egyetlen értekező berendezés sincs hangrögzítő berendezéssel ellátva.

1.12 Meteorológiai adatok

A baleset idején enyhe légmozgás volt, derült ég mellett a levegő hőmérséklete -1C° volt.

1.14 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

Fényeslitke pályaudvaron a RCH és a MÁV Zrt. Pályavasút munkavállalói dolgoznak egymás mellett. A vállalkozó vasút és a pályavasút működése, az egyes munkaköri feladatok, és a kapcsolódási pontok szabályzatokban meghatározásra kerültek. Jellemző azonban, hogy a munkavállalók a korábban megszokott módon végzik el a feladatokat, a szabályozott hatásköröket túllépve.

1.15 Szabályok és szabályzatok

1.15.1.

MÁV Zrt. F. 2. sz. Forgalmi Utasítás

ALAPFOGALMAK

1.2.90. Rögzítő saru

A járművek álló helyzetben történő kapcsolása, illetve az álló járművek megfutamodásának megakadályozása céljából a kerekek alá helyezhető, a szolgálati hely sínrendszerének megfelelő megfutamodást megakadályozó rögzítő eszköz.

2.7.3. Teendők a vágányút beállításának elrendelése után

A vágányút beállításának elrendelése után:

...

b) a 2.7.4. pontban foglaltak szerint meg kell vizsgálni, hogy a kijelölt vágányút szabad-e, a sarukat (féksaru, rögzítő saru) a vágányról eltávolították-e,

...

4.1.3. Értesítés a tolatás engedélyezéséről

Tolatás engedélyezésekor, továbbá a tolatás engedélyezéséről szóló értesítés alkalmával közölni kell:

...

e) a kiadott féksaruk és rögzítősaruk darabszámát.

A tolatáshoz szükséges féksarukat, illetve a rögzítősarukat akkor, ha azokat a szolgálati hely készletéből biztosítják:

— az állomási személyzet közül kijelölt, illetve a szolgálati helyre érvényes vizsgákkal rendelkező tolatásvezető részére a Fejrovtos előjegyzési napló külön sorában történő előjegyzés mellett,

...

kell átadni.

A fentiek szerint kiadott féksarukat és rögzítősarukat a Fejrovtos előjegyzési napló külön sorában történő előjegyzés mellett kell visszavenni.

5. VÉDEKEZÉS A JÁRMŰMEGFUTAMODÁSOK ELLEN

5.1.2. Járműmegfutamodás ellen az alábbiak szerint kell védekezni:

...

b) a vágányokon legfeljebb 2,5‰-es esésig a járművet, illetve járműveket rögzítősarúval az alábbiak szerint kell megfutamodás ellen biztosítani:

— a járműcsoport kerekei alá a szabad ütközők felőli oldalon 1-1 db rögzítősarut kell elhelyezni

...

5.4. Felelősség a megfutamodás elleni biztosításért

5.4.1. Tolatás befejezése után a megfutamodás elleni biztosítás végrehajtását a tolatásvezetőn kívül, a helyi felügyelettel megbízott dolgozók is kötelesek ellenőrizni és a hiányosságot pótolni.

5.4.2. A megfutamodás elleni biztosításért a tolatószemélyzeten kívül felelősek:

a) állomásokon a váltókezelők, vezető váltókezelők, forgalmi szolgálattevők és jelenlétesek, raktári vagy rakodóvágányokon pedig a rakodást végző és ellenőrző dolgozók is (4.2.1. p.);

...

1.16 Korábbi hasonló esemény

Hasonló eseményt Fényeslitke állomáson a KBSZ nem vizsgált.

A vizsgálat időtartama alatt, 2010. december 9-én Bp. Soroksári út állomáson egy kihaladó tehervonat első kocsija siklott ki egy, a vágányon hagyott rögzítő sarun.

A KBSZ az eseményt 2010-563-5 szám alatt vizsgálja.

2. ELEMZÉS

2.1 A vonat összeállítása

A 4 kocsiból álló vonatot Fényeslitke Rendező pályaudvaron állították össze, majd felhúzták a magasfogadó vágánycsoporton a második vágányra. A felhúzást az állomási tolatóegység végezte, és a forgalmi iroda közelében álltak meg a 4 kocsival. A tolatómozdony lekapcsolása után a járműveket a magasfogadó forgalmi irodája mellett állványon tárolt rögzítősaruk közül az MF3 jelzésűvel biztosították megfutamodás ellen. A rögzítősaru kiadását a külsős forgalmi szolgálattevő a fejrovatos naplóban is előjegyezte. A felhúzott szerelvéynél az RCH kocsivizsgálója a vonatvizsgálatot elvégezte.

Hajnali 4 óra után rövid időn belül három vonat érkezett, amelyek gurításra történő előkészítését végezte a kocsirendező. A vonat továbbítására kijelölt M62-272 psz. mozdony a 60322-1 sz. vonattal 4 óra 6 perckor érkezett meg Fényeslitke Déli pályaudvarra. A mozdony körbejárt a 60323-2 sz. vonathoz előkészített kocsikra, a magasfogadó második vágányra. Ebben az időszakban a kapcsolásra kötelezett kocsirendező a korábban érkezett vonatoknál dolgozott. A vonatra járó mozdonyt észlelve az addig végzett munkáját megszakította és odament a mozdonyhoz. Érdeklődött a vonatra járó mozdony vezetőjétől, hogy ki fogja a kapcsolást elvégezni. A mozdonyvezető tájékoztatta, hogy a kocsivizsgáló megteszi azt. Annak ellenére, hogy erre a feladat-átvételre az utasítás nem ad lehetőséget a kocsirendező ezt nem kifogásolta, és tovább folytatta korábban megkezdett munkáját. A mozdonyt a vonattal az RCH kocsivizsgálója kapcsolta össze. Az Forgalmi Utasítás szabályai szerint ezzel – mint járműkapcsolást végző dolgozónak – az ő feladatává vált a rögzítősaru eltávolítása.

A kocsivizsgáló által végzett kapcsolásról tudomása volt a főrendelkező forgalmi szolgálattevőnek, a mozdonyvezetőnek és a kocsirendezőnek is, azonban egyik munkavállaló sem emelt kifogást az utasításellenes munkavégzés ellen, illetve nem érdeklődött a rögzítősaru eltávolításáról.

A kocsivizsgáló a fékpróbát, annak ellenére, hogy erre a külsős forgalmi szolgálattevőtől utasítást nem kapott, a kapcsolás elvégzése után megtartotta, és a fékpróba befejezését 5 órakor a külsős forgalmi szolgálattevőnek jelentette.

2.2 A vonat kihaladása

A fékpróba elvégzése után a mozdonyvezető a vonattal felhúzott a kijárat jelzőig. Rádióon induláshoz készre jelentette a főrendelkező forgalmi szolgálattevőnek. A főrendelkező szolgálattevő annak ellenére elfogadta a vonat készre jelentését, hogy a készre jelentést a külsős forgalmi szolgálattevőnek kellett volna megtennie.

A készre jelentést követően a főrendelkező engedélyt kért Komoró állomástól, és elrendelte a kijárat vágányút beállítását 5 óra 19 perckor. A rögzítősaru eltávolítását is ő jelentette be a vágányút beállításának elrendelésekor értesítendő dolgozóknak, és ezt sem a külsős forgalmi szolgálattevő, sem az I. sz. őrhelyen szolgálatot teljesítő váltókezelő nem kifogásolta. Ezzel megfordult az a megszokott jelentési rend, hogy a külsős forgalmi szolgálattevő jelenti a rendelkezőnek a saru őrizetbe vételét.

A külsős forgalmi szolgálattevő a fejrovatos naplóban 5 óra 14 perces időadattal előjegyezte a rögzítősaru visszavételét, és a vonat készre jelentését 5 óra 15 perces időadattal.

A vágányutat a biztosítóberendezésen lezárta a rendelkező, és kezelte a kijárat jelzőt.

2.3 A siklás bekövetkezése

A mozdonyvezető a kijárat jelző szabad jelzésére a vonatot megindította. Kb. 14 km/h sebességgel haladt rá a gyökkel szemben érintett 466 sz. váltóra. A haladási irányt tekintve jobb oldali kerék alatt hagyott rögzítősaru megakadt a gyökkötésben és kiemelte az elsőként besorozott kocsi első forgóvázát. A siklott jármű ezután keresztbe fordult, amely során megrongálta a vontatójárművet, pályát, és a váltót. A vonat további járművei nem hagyták el a vasúti pályát.

A VBO a baleset helyszínén találta meg az MF/3 jelű rögzítősarut, amelynek – a külsős forgalmi szolgálattevő által vezetett nyilvántartás szerint – a forgalmi irodánál lévő sarutároló állványon kellett volna lennie. A saru talpán lévő csúszási nyomok (4. ábra), és a második vágányon illetve a 466. sz. váltón található nyomok (5. ábra) összevetésével megállapítható, hogy a kihaladó vonat kisiklását a vágányon hagyott saru okozta.

Az esemény lefolyása és a fenti nyomok alapján megállapítható, hogy a kocsivizsgáló a rögzítősarut sem a járműkapcsoláskor, sem az azt követő fékpróba alkalmával nem távolította el a vonat kerekei alól.



4. ábra: A rögzítősaru talpa



5. ábra: Csúszási nyomok a sínen

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

- A járműkapcsolást nem az ÁVU-ban arra kijelölt munkavállaló végezte el.
- A vontatójármű vonatra történő rákapcsolása után, illetve a fékpróba alkalmával az RCH kocszivsgálója nem távolította el a rögzítősarut.
- A külsős forgalmi szolgálattevő nem győződött meg a vágányút elrendelése után, hogy a rögzítősaru a kijelölt állványon őrizetében van-e.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

- A rendelkező forgalmi szolgálattevő a vonat készre jelentését a mozdonyvezetőtől elfogadta.
- A rendelkező forgalmi szolgálattevő a rögzítő saru őrizetbe vételét a vágányút elrendelésekor anélkül jelentette be, hogy az őrizettel megbízottól kért volna tájékoztatást.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő tényezők

A munkavállalók több esetben nem a hatáskörüknek megfelelő feladatokat látták el, hanem azon túl is munkát végeztek. Ezt a munkavállalók és szolgálati feletteseik megtűrték.

Fényeslitke állomáson nem működik hangrögzítő berendezés. A Vb megítélése szerint a hangrögzítő berendezéssel felszerelt kommunikációs eszközök használata a szolgálatban lévőket az utasításszerű közlemények adására, ezáltal a biztonságosabb munkavégzésre kényszeríti.

4 BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2012. február 07.

Gula Flórián
Vb vezetője

Nyári Zoltán
Vb tagja