



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2010-564-5
VASÚTI BALESET**

**Lökösháza állomás
2010. december 08.**

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

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006.(XII.23.) Korm. rendeleten 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 2011. október 25-én megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviselték magukat:

- Nemzeti Közlekedési Hatóság
- MÁV Zrt.
- MÁV-TRAKCIÓ Zrt.

A zárómegbeszélésen a zárójelentés-tervezettel kapcsolatosan a résztvevők további észrevételt nem tettek.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
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-START Zrt.	MÁV-START Vasúti Személyszállító Zártkörűen Működő Részvénytársaság
MÁV-TRAKCIÓ Zrt.	MÁV-TRAKCIÓ Vasúti Vontatási Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Oh.	Országhatár
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	Vasúti baleset
Az eset jellege	Járművek ütközése
Az eset időpontja	2010. december 08.
Az eset helye	Lökösháza állomás, I. sz. vágány
Vasúti rendszer típusa	Országos
Mozgás típusa	Tolatás
Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma	- -
Pályahálózat működtető	MÁV Zrt.
Rongálódás mértéke	Az ütközésben részes személykocsik kis- mértékben megrongálódtak
Érintett vonat száma	-
Üzemeltető	MÁV-START Zrt., MÁV-TRAKCIÓ Zrt.
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye

120-as számú (Budapest) – Szajol – Békéscsaba – Lökösháza oh. vasútvonal, Lökösháza állomás I. sz. vágány. (1., 2. ábra)



1. ábra: Az eset helye

Bejelentések, értesítések

Az esetet a KBSZ ügyeletére a megtörténtét követően közvetlenül nem jelentették be.

Az esetről a KBSZ 2010. december 09-én a reggeli órákban szerzett tudomást, amikor elektronikus úton megkapta a MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatósága által összeállított napijelentést a balesetéről és rendkívüli eseményéről.



2. ábra: Az eset helye

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a vasúti baleset vizsgálatára 2010. december 9-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Karosi Róbert	balesetvizsgáló
tagja	Mihály András	balesetvizsgáló

Az eseményvizsgálat áttekintése

- A Vb 2010. december 10-én helyszíni szemlét tartott a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. szentesi és békéscsabai telephelyén, valamint Lökösháza állomáson.
- A Vb 2010. december 16-án meghallgatta az esetben részes mozdonyvezetőt, a mozdonyfelvigyázókat és a vontatási vezénlyőtisztet.
- Az általa szükségesnek vélt dokumentumokat a MÁV Zrt.-től bekérte, azokat megkapta.

Az eset rövid áttekintése

2010. december 8-án 23 óra 38 perckor Lökösháza állomáson a 7348 sz. vonat V43-1115 pályaszámú mozdonyával végzett tolatás közben a VIII. sz. vágányról felvett 4 db személykocsiból álló szerelvény az I. sz. vágányon álló 5 db személykocsira ütközött. Az ütközéskor az 51 55 1980 004-6 pályaszámú kocsi végpont felőli oldalon lévő csavarkapcsa leakadt és a kocsi elgurult, s ennek következtében a fűtési lengőkábel elszakadt.

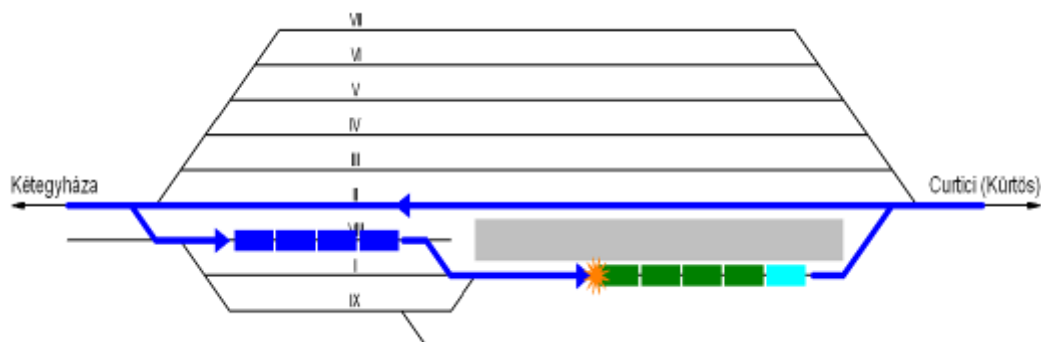
A 61 54 1970 015-3 pályaszámú kocsiban a takarítást végző gazdálkodó szervezet engedély nélkül munkát végző munkavállalója az ütközés következtében elesett és a fején nyílt sérülést szenvedett, akit a mentők kórházba szállítottak.

A mozdonyvezető Békéscsaba - Lökösháza közötti vonalszakaszra vonalismerettel nem rendelkezett.

Az eset vizsgálata során a Vb arra a következtetésre jutott, hogy az esemény bekövetkezése emberi tényezőre vezethető vissza.

A Vb véleménye szerint a vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlást nem ad ki.

Az összezárás során a tolatásvezető úgy vélte, hogy az általa adott Lassan-jelzést követően a szerelvény sebessége nem csökkent, ezért Megállj-jelzést adott, de a szerelvény nem állt meg, hanem – mintegy 10-12 km/h sebességgel - az I. sz. vágányon álló kocsisornak ütközött.



Az ütközés következtében a tolatott egységben tartózkodó kocsitisztító fejszerűsét szenvedett, az egyik személykocsi fűtési lengőkábele kiszakadt, több kocsiiban kinyíltak a kapcsolószekrény ajtók, az ülések elmozdultak, s néhány fülkeajtó a helyéről kiugrott.

1.2 Személyi sérülés

Az eset következtében a VIII. sz. vágányról mozdított személykocsikban tartózkodó kocsitisztító dolgozó fejsérülést szenvedett.

1.3 Vasúti járművek sérülése

Az ütközést követően az 51 55 19-80-004-6 pályaszámú kocsi fűtési lengőkábele kiszakadt.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A vasúti infrastruktúrában keletkezett kárt a vizsgálat befejezéséig nem hozták a Vb tudomására.

1.5 Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig nem hozták a Vb tudomására.

1.6 A személyzet adatai

1.6.1 A tolatást végző mozdonyvezető

Kora	24 év
Neme	férfi
Szakképesítése	mozdonyvezető
Beosztása a baleset idején	mozdonyvezető
Orvosi alkalmassági érvényessége	2012. november
A szolgálatba lépés ideje	2010. 12. 08. 20 óra 43 perc

A mozdonyvezető a jármű vezetéséhez a hatályos szabályozások szerint szükséges típusismerettel rendelkezett.

A mozdonyvezető az eset idején a Békéscsaba – Lökösháza vonalszakaszra érvényes vonalismerettel **nem** rendelkezett.

VONALISMERET		
Vonatszám	Állomástól	Állomásig
V120-1-4	Bp. Keleti pu.	Békéscsaba
V130-1-4	Szolnok	Makó
V145-1-2	Szolnok	Kecskemét
V146-1-2	Kunszentmárton	Kiskunfélegyháza
V100-1-6	Bp. Nyugati pu.	Debrecen
V147-1-2	Kiskunfélegyháza	Orosháza
V135-1-3	Szeged	Békéscsaba
Állomás	Szentés	
Állomás	Orosháza	
Állomás	Kiskunfélegyháza	

4. ábra: A mozdonyvezető vonalismerete

A szolgálatba lépés előtt számára a kötelező pihenőidőt a munkáltatója biztosította.

1.7 A vonat jellemzői

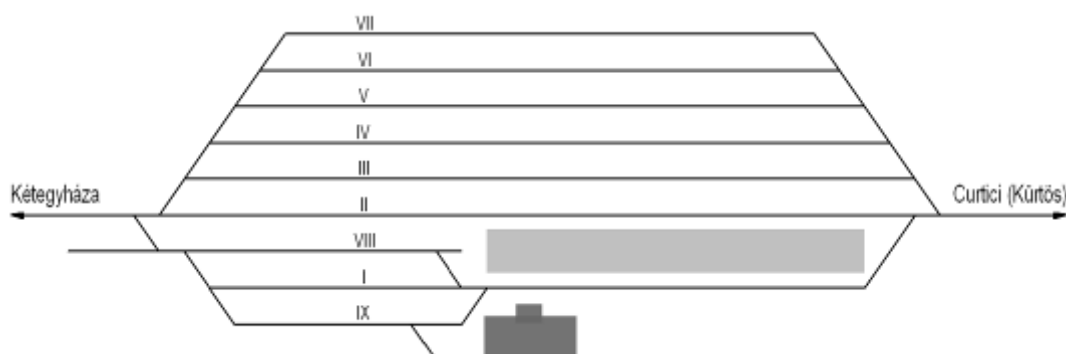
A vizsgált esemény tolatás közben, nem közlekedő vonattal történt, emiatt a vonat jellemzőinek részletezése nem szükséges.

1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

Lökösháza állomáson DOMINO típusú jelfogófüggéses, egy központos, tolató vágányút nélküli, állomási biztosítóberendezés üzemel.

1.9 Állomási adatok

Lökösháza állomás a 120 sz. (Budapest) – Szajol – Békéscsaba – Lökösháza oh. vasútvonal középállomása. Az I. és a II. sz. vágány között a szolgálati hely végpont felőli oldalán magasperon van kiépítve, mely mellett a helyben megálló személyszállító vonatok megállási helye van kijelölve.



5. ábra: Torzított helyszínrajz - Lökösháza állomás

1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A tolatást végző mozdony TELOC rendszerű elektromechanikus menetadat-rögzítő berendezéssel van felszerelve, mely az esemény idején üzemképes volt. A berendezés által rögzített jelek kiértékelhetőek voltak.

1.11 Kommunikációs eszközök

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.12 Meteorológiai adatok

Az időjárás a baleset időpontjában csendes, esős, enyhén párás volt. A levegő hőmérséklete 13 C° fok volt.

Éjszakai fényviszonyok mellett a távolbalátás nem volt korlátozott. A szolgálati helyen a térvilágítás rendben üzemelt.

1.13 A túlélés lehetősége

Az eset következtében a tolatott személykocsikban tartózkodó kocsitisztító dolgozó fejsérülést szenvedett, mert az ütközés következtében egyensúlyát veszítve elesett.

1.14 Próbák és kísérletek

A Vb az eset vizsgálata során próbákat, kísérleteket nem végzett.

1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

A mozdonyvezetők szolgálatainak előzetes tervezése a MÁV-Trakció Zrt.-nél központilag történik a társasághoz beérkező vontatás-szolgáltatási igény figyelembe vételével. A Budapesten elkészített vezénylést a tárgyhót megelőző hónap 23-ig kell a munkavállalók tudomására hozni.

A vezénylés a szolgálat napját, kezdési és befejezési idejét, valamint egy kódszámot tartalmaz. Ez a kódszám adja meg az adott szolgálat tartalmát, mely az adott szolgálatban elvégzendő feladatokat, továbbítandó vonatokat foglalja magában.

A békéscsabai telephelyen a mozdonyvezetők beíróhelyiségében egy személyi számítógépet telepítettek arra a célra, hogy a kapott kódszamos vezénylés alapján a mozdonyvezetők be tudják azonosítani, hogy szolgálatukban mely vonatokat kell majd továbbítaniuk.

A mozdonyvezető a MÁV-Trakció Zrt.-nél változó telephelyre vonatkozó munkaszerződéssel van foglalkoztatva. E munkaszerződés lehetővé teszi a munkáltató számára, hogy a munkavállalót több telephelyen is foglalkoztatni tudja.

A vállalatnál alkalmazott nyilvántartási rendszerben (EMIG) a telephelyek a mozdonyvezetők személyzeti törzslapjait csak a saját telephely vonatkozásában látják. Áthelyezés, átvezénylés esetén a korábbi telephelynek van jogosultsága megváltoztatni a telephelyet, s ezzel biztosítani a szükséges adatok elérhetőségét az új szolgálati helyen attól a naptól kezdődően, hogy az áthelyezés megtörtént.

A mozdonyvezető 2008 júliusában szerezte meg országos közforgalmú vasúti járművezetői jogosítványát. A jogosítvány megszerzése után a szentesi telephely létszámába került, s mivel a telephelynek nincsenek villamosmozdonyai, ezért napi munkája során kizárólag dízel-motorvonatokat és dízelmozdonyokat vezetett.

A mozdonyvezetőt 2010. december 1-jei hatállyal munkaszervezési okokból áthelyezték a békéscsabai telephelyre.

Arra való tekintettel, hogy a járművezetői vizsga letétele (2008. július) óta V43 sorozatú mozdonyon nem teljesített szolgálatot, ezért első decemberi szolgálatában típusismeret felújítása céljából vezényelték. E szolgálatát a 7449/7437/7424/7454 sz. vonatokat továbbító V43-1046 pályaszámú villamosmozdonyon látta el.

Az eset bekövetkezéséig a békéscsabai telephelyen a mozdonyvezetőnek az alábbi szolgálatai voltak:

Nap	Vontatójármű	Továbbított vonatok	Megjegyzés
2010.12.01.	V43	7449/7437/7424/7454	Típusismeret-felújítás
2010.12.02.	V43	7447/7452/7305/379-2	
2010.12.03.	V43	17441/17410	
2010.12.05.	-	-	Időre vezénylés (07:30-19:30)
2010.12.07.	M41	7723/7718	Átvezényelve vonalismeret hiánya miatt
2010.12.08.	V43	7348	

A mozdonyvezető 2010. december 7-én szolgálatba jelentkezéskor jelezte, hogy Kürtösre (Curtici) nincs vonalismerete, ezért a mozdonyfelvigyázó operatív intézkedéssel a 377-2 sz. vonatról átvezényelte egy másik fordulóra, a Békéscsaba-Szeged viszonylatra.

Az eset napján a mozdonyvezető a vezénylését megismerve azt tudomásul vette, a vonalismeret hiányát nem jelezte.

Kocsitisztítási tevékenység

A személykocsik takarítását a szolgálati helyen egy külső cég munkavállalói végzik. A vállalkozó és a vasúttársaságok közötti megállapodás része az a kocsitisztítási terv, mely egyértelműen meghatározza a kocsitisztítók által elvégzendő feladatokat (vonatszám, kocsimennyiség, tisztítási feladat, tisztítás ideje, helye, stb.).

Lökősháza állomáson egy napon két kocsitisztító dolgozó tevékenykedik. Az egyik munkaideje 11 óra 40 perctől – egy óra munkaközi szünettel – 21 óra 40 percig, a másiké 15 óra 20 perctől 02 óra 40 percig tart.

A kocsitakarítási tevékenység végzésének szabályait az állomási vágányhálózaton az állomási végrehajtási utasítás tartalmazza.

Az eset során megsérült dolgozó mintegy 10 éve dolgozik kocsitisztítóként. A munkája során munkavédelmi oktatáson rendszeresen részt vett. Az esetet megelőzően a legutóbbi ilyen jellegű oktatása 2010. október 7-én volt.

1.16 Szabályok és szabályzatok

Vonalismeret

E.1. sz. Utasítás 3.5. pont: A mozdony személyzetének minden olyan vonal és állomás helyi viszonyait ismernie kell, amelyen vonali, illetve rendszeres tolatószolgálatot teljesít.

E.1. sz. Utasítás 3 sz. melléklet 3. pont: Ha a mozdonyvezetőt olyan vonalra (állomásra) osztják be, ahol nincs vonalismerete, akkor köteles a vonalismeretének (állomás ismeretének) hiányát a munkaidő beosztást készítő dolgozónak jelenteni, aki azt szolgálati főnökének jelenti. A szolgálati főnöknek vizsgálnia kell, hogy a dolgozók beosztása kellő előrelátással (a vonalismereti adottságokra tekintettel) történt-e, illetve ha ilyen helyzet ismétlődően fordult elő, vizsgálnia kell, hogy a vonalismeret megszerzésére miért nem történt időben, előrelátóan intézkedés.

Típusismeret (E.1. sz. Utasítás 3.6. pont)

A mozdonyvezető csak azokon a járműveken végezhet önálló mozdonyvezetői szolgáltatást, amelynek a műszaki kiszolgálásához, kezeléséhez, vezetéséhez megfelelő elméleti és gyakorlati ismeretekkel (típusismerettel) rendelkezik.

A mozdonyvezető a ténylegesen elvégzett mozdonyvezetői tanfolyam tematikája szerint oktatott mozdonyokra, a hozzájuk tartozó vezérlőkocsikra, a sikeres hatósági vizsgával egyben típusismeretet is szerez.

Beosztás (E.1. sz. Utasítás)

A mozdonyszolgálatra beoszthatóság általános feltételei:

3.1. Mozdonyszolgálatra olyan dolgozók oszthatók be, akik:

- a járműkategóriára előírt hatósági képesítéssel (járművezetői igazolvánnyal) rendelkeznek,
- erre a szolgálatra egészségügyi szempontból alkalmasak,
- a szolgálatra kijelölt vonalakat, illetve szolgálati helyeket ismerik (kivéve az F. 2. sz. Forgalmi Utasítás által meghatározott eseteket),
- a kiszolgálandó mozdonyra típusismerettel rendelkeznek,
- rendszeres oktatásban részesülnek vagy beosztásuknál fogva önképzésre kötelezettek és az előírt anyagból időszakonként eredményes vizsgát tesznek.

Szolgálatba jelentkezés

20/2010 VIG sz. utasítás – Szeged TVSZK Üzemi Rend 6. sz. melléklet

4.1.1 A mozdonyfelvigyázó ellenőrzési kötelezettsége

A mozdony személyzet szolgálatképességéről, az önálló szolgálatra való beosztáshoz szükséges valamennyi feltételről meggyőződni pl.: szükséges dokumentumok (Járművezetői Igazolvány, Szolgálati Menetrendkönyv, Menetrendi Segédkönyv, Kimutatás a lassúmenetekről, Típus, vonal- és állomásismereti igazolás) megléte, érvényessége. ...

Légfékkel végzett tolatószolgálati tevékenység (E.2. sz. Utasítás 5.4 pont)

„Bármely elegy tolatása csak a vontatójármű fékezésével akkor történhet, ha a tolatott járműveken személyek – a tolatószemélyzet kivételével – nem tartózkodnak továbbá, ha:

- az elegy vagy a szerelvény hossza 301-500 méter, és a tolatás sebessége legfeljebb 10 km/h,
- az elegy vagy a szerelvény hossza 101-300 méter, és a tolatás sebessége legfeljebb 20 km/h,
- az elegy vagy a szerelvény hossza 100 méternél nem nagyobb, és a tolatás sebessége legfeljebb 40 km/h, ...”

Kocsitisztítás

F.2. sz. Utasítás - 4.1.14.2. pont: Ha a javítási, tisztítási stb. munkát a szolgálati hely valamely fővágányán végzik, a munkavezető a munka megkezdésére a forgalmi szolgálattevőtől írásban köteles engedélyt kérni. A forgalmi szolgálattevő a munka megkezdését írásban köteles engedélyezni. A vágány fedezéséről, a Megállj-jelzők kitéréséről és a tolatásvezető értesítéséről a forgalmi szolgálattevő köteles gondoskodni és a váltók védőállásba állítására is intézkedni. Az adott engedélyt az időpont és a vágány megjelölésével a Fejrovatos előjegyzési naplóba a forgalmi szolgálattevő köteles előjegyezni és azt a munkavezetővel aláírni. ...

A munkavezető a munka befejezését köteles a forgalmi szolgálattevőnek bejelenteni. A forgalmi szolgálattevő a munka befejezésének időpontját köteles a Fejrovatos előjegyzési naplóba előjegyezni és azt a munkavezetővel aláírni.

A Lökősháza állomáson végzett kocsisztítási tevékenység helyi szabályait a szolgálati hely Állomási Végrehajtási Utasítása tartalmazza:

„A karbantartók, takarítók munkavezetőjét a karbantartási, takarítási munkák végzésével kapcsolatos engedélykérések és engedélyadások feljegyzése céljából zsebben is elhelyezhető könyvvel kell ellátni.

A munkavezetőnek a karbantartási, tisztítási munkák megkezdéséhez e könyvben írt szöveggel kell a rendelkező forgalmi szolgálattevőtől engedélyt kérni. Az engedélykérés szövegében meg kell jelölni a karbantartásra kerülő szerelvény, a vágányszámot és a munka elvégzéséhez előreláthatólag szükséges időt, feszültségmentesítés igényét. A rendelkező forgalmi szolgálattevő a munka engedélyezését írásban, a munka legkésőbbi befejezése időpontjának megjelölésével ebben a könyvben köteles megadni.

A munkavezető felelős azért, hogy a rendelkező forgalmi szolgálattevő által megjelölt időpontra a munkát befejezzék. A munka befejezését a munkavezető személyesen köteles a rendelkező forgalmi szolgálattevő tudomására hozni a kiskönyvben történő bejegyzéssel, melyet a rendelkező forgalmi szolgálattevő tudomásul vétel céljából köteles aláírni.

A rendelkező forgalmi szolgálattevő a munka engedélyezésének és befejezésének időpontját a fejrovtos napló külön sorában köteles előjegyezni és a munkavezetővel aláírattani.

A rendelkező forgalmi szolgálattevő köteles értesíteni a karbantartási, tisztítási munka engedélyezéséről,.... A tolatószemélyzet által intézkedik a megállj-jelző kitézésére és a munka befejezése utáni eltávolítására. A tolatószemélyzet a Megállj-jelzőt a szerelvény mindkét végétől számított 50 méterre köteles kitézni. ...”

1.17 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.

1.18 Korábbi hasonló esemény

Az eset helyszínén hasonló esemény bekövetkezéséről a Vb-nek nincs tudomása.

2. ELEMZÉS

2.1. A mozdonyvezető vezénylése

A mozdonyvezető 2008 júliusában szerezte meg országos közforgalmú vasúti járművezetői igazolványát. A jogosítvány megszerzése után a munkáltatója változó telephelyre kötött vele munkaszerződést, mely lehetővé teszi a munkáltató részére a munkavállaló rugalmasabb foglalkoztatását azáltal, hogy szükség esetén más telephelyre is könnyen átvezényelhető. A mozdonyvezető 2010. december 1-jétől lett átvezényelve a békéscsabai telephelyre.

A békéscsabai telephelyen 2010 novemberének közepén szereztek tudomást arról, hogy december 1-jétől két mozdonyvezető érkezik a szentesi telephelyről. A békéscsabai vontatási vezénylőtiszt elmondása szerint írásos személyzeti anyag a mozdonyvezetőkkel kapcsolatban nem került a birtokukba, s csak szóban egyeztettek a szentesi kollégáikkal az átkerülő dolgozók vonalismeretével kapcsolatban, mivel a mozdonyvezető vonalismeretre, típusismeretre, orvosi alkalmosságára stb. vonatkozó dokumentumai továbbra is Szentesen maradtak. A Vb rendelkezésére álló adatok szerint az eset bekövetkeztekor a MÁV-TRAKCIÓ Zrt-nél alkalmazott számítógépes nyilvántartási rendszerben a hozzáférési jogosultság oly módon volt megszabva, hogy a személyzeti törzslapokat a vezénylők csak saját telephelyükre vonatkozóan látják, az áthelyezett dolgozókat nem, emiatt a békéscsabai telephelyen az érintett két dolgozó rendszerben rögzített adatai láthatatlanok maradtak. (Az időközben megvalósult szoftverfejlesztés következtében a korábbi rendszer annyiban változott, hogy áthelyezés, átvezénylés esetén a korábbi telephelynek van jogosultsága megváltoztatni a telephelyet, s ezzel biztosítani a szükséges adatok elérhetőségét az új szolgálati helyen attól a naptól kezdődően, hogy az áthelyezés megtörtént.) A beszerzett információk alapján a mozdonyvezető munkabeosztása úgy készült el, mintha a Békéscsaba – Lökösháza vonalra, illetve Curtici (Kürtös) állomásra is vonal-, illetve állomásismerettel rendelkezne.

Az esetben érintett mozdonyvezetőt munkáltatója első szolgálatában (2010. december 1.) típusismereti felújító útra vezényelte, mivel a hatósági vizsga óta nem teljesített szolgálatot V43 sorozatú villamosmozdonyon. *(A mozdonyvezető a ténylegesen elvégzett mozdonyvezetői tanfolyam tematikája szerint oktatott mozdonyokra, a hozzájuk tartozó vezérlőkocsikra, a sikeres hatósági vizsgával egyben típusismeretet is szerez.)* A típusismereti utat a Békéscsaba – Szolnok - Békéscsaba viszonylatban teljesítette, de a mozdonyvezető - elmondása szerint - a mozdonyt a típusismereti felújító út során nem vezette.

Az ezt követő, 2010. december 2-ai szolgálatában a mozdonyvezető – a hatályos utasításoknak egyébként megfelelően – úgy továbbított V43 sorozatú villamosmozdonyal személyszállító vonatokat, köztük az IC379-2 sz. InterCity vonatot, hogy a hatósági vizsga megszerzése óta ilyen típusú vontatójárművel csupán a fent említett típusismereti felújító utat tette meg, de azt ténylegesen akkor sem vezette.

2010. december 7-ei szolgálatba való jelentkezésekor, miután a mozdonyfelvigyázó ismertette a szolgálat részletes tartalmát a mozdonyvezető jelezte, hogy Curtici (Kürtös) állomásra nincs vonalismerete, ezért a mozdonyfelvigyázó átvezényelte egy másik fordulóba, a Békéscsaba – Szeged vasútvonalra. A Vb rendelkezésére álló információk szerint a mozdonyfelvigyázó a vonalismeret hiányát a közvetlen szolgálati felettese felé nem jelezte. (Lásd 1.16 pont)

Az eset napján a mozdonyvezető ugyanannál a mozdonyfelvigyázónál jelentkezett a 7348 sz. vonathoz szolgálatba, akinél előző napon is tette.

A 20/2010 VIG sz. utasítás alapján, mely a Szeged TVSZK Üzemi Rendjének 6. sz. melléklete is egyben, a mozdonyfelvigyázónak kötelessége meggyőződni a mozdony személyzet szolgálatképességéről, valamint az önálló szolgálatra való beosztáshoz szükséges valamennyi feltételről, melyek egyike a Típus-, vonal- és állomásismereti igazolás megléte és annak érvényessége.

A mozdonyfelvigyázó elmondása szerint a mozdonyvezető jelentkezési időpontjában egy közút-vasút szintbeli keresztezésben történt ütközéses baleset következtében általa elvégzendő feladatok elvonták a figyelmét attól, hogy a vonatkozó utasításban előírt valamennyi szempont szerint leellenőrizze a szolgálatba lépő mozdonyvezetőt, ezért részéről a vonalismeret érvényességének ellenőrzése elmaradt.

A mozdonyvezető – annak ellenére, hogy tisztában volt azzal, hogy nincs érvényes vonalismerete – a kapott vezénylését tudomásul vette és a szolgálatát megkezdte.

2.2. A Lökösháza állomáson végzett tolatási mozgások

Tekintettel arra, hogy Lökösháza állomáson nem áll rendelkezésre folyamatosan olyan vontatójármű, mellyel a szolgálati helyen szükségessé váló tolatási mozgások elvégezhetőek lennének, ezért a felmerülő tolatási szükségletek kielégítésére lehetőség szerint az állomásra érkező vonatokat továbbító vontatójárműveket veszik igénybe.

A tolatási mozgások szabályozása a szolgálati helyen kézjelzésekkel történik, a szolgálati helyen rendelkezésre álló tolatórádiót a tolatásvezető és a forgalmi szolgálattevő közötti kommunikáció biztosítására veszik igénybe.

Az eset napján a 7348 sz. vonat érkezése után a vonatgéppel elvégzendő tolatási feladatok a következők voltak:

1. Az állomás II sz. vágányán lévő egy személykocsival rázární Curtici (Kürtös) irányából a foglalt első vágányra,
2. Körüljárva az állomáson Kétegyháza felől a VIII. sz. vágányon álló négy kocsival rázární a foglalt első vágányra,
3. Az így egyesített szerelvényt Curtici (Kürtös) irányából átállítani a foglalt III. sz. vágányra a már ott tárolt 7309 sz. vonat szerelvénye mögé.

Az így átállított kilenc kocsiból három másnapi vonat elegye képződött. (EN472, 7307 és IC78-1)

A tolatás megkezdésekor az állomási térvilágítás bekapcsolt állapotban volt, a távolbalátás nem volt korlátozott.

A mozdonyvezető a tolatási mozgás megkezdése előtt tájékoztatta a tolatásvezetőt a helyismeretének hiányáról, akivel abban állapotok meg, hogy a tolatás közben a mozdony vezetőállásán tartózkodik majd, s folyamatában ismerteti majd az elvégzendő feladatokat.

A kocsirendező részére a tolatásvezető azt az utasítást adta, hogy a II. sz. vágányról történő átállás után, a járműkapcsolás elvégzését követően menjen az I. és a II. sz. vágány közötti magasperon forgalmi iroda felőli végéhez, s ott várja a VIII. sz. vágányról végzendő mozgást, s a tolatásvezető kézjelzéseit, tekintettel arra, hogy az ívviszonyok miatt a mozdonyvezető folyamatosan nem látja, azokat ismételje meg a mozdonyvezető felé.

A körüljárás és a VIII. vágányon álló kocsisorra való rájárás után a tolatásvezető elvégezte a szükséges járműkapcsolást, a légféktömlőket összekapcsolta és a le-

vegőt összenyitotta. A kapcsolás elvégzése után a tolatásvezető a kocsisor mellett az utolsó kocsihoz ment, melynek rögzítő fékjét feloldotta. Arról, hogy a mozgatandó kocsisorban személy(ek) tartózkodnak nem volt tudomása, az a körülmény, hogy az egyik személykocsiban a világítás fel van kapcsolva elkerülte a figyelmét.

Miután meggyőződött a személykocsi utolsó forgóváza fékjeinek oldott állapotáról, kézijelzéssel jelzést adott a mozdonyvezetőnek a tolatási mozgás megkezdésére, majd a személykocsi menetirány szerinti bal oldali ajtajának lépcsőjére lépett fel.

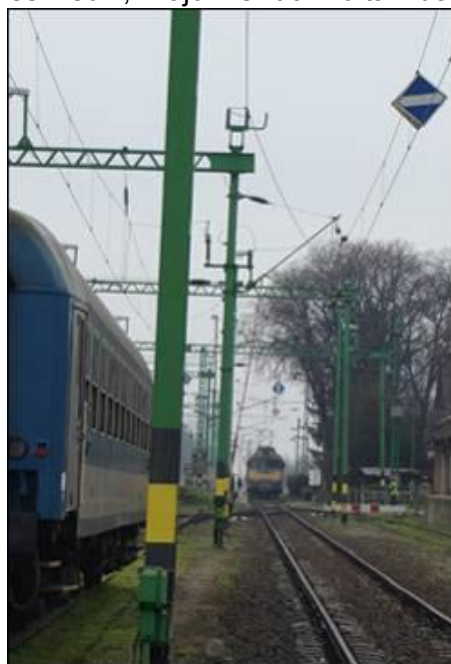
A mozgás megkezdése után, mivel az ívviszonyok miatt a jelzéseit a mozdonyvezető nem láthatta, ezért a korábban megbeszélteknek megfelelően a jelzéseit a II. vágány mellett a magasperonon tartózkodó kocsirendező továbbította a mozdonyvezető felé. Amikor a kocsisor a 15. és a 13. sz. kitérők közötti vágányrészhez ért a tolatásvezető – elmondása szerint – lelépett a mozgó kocsisorról és a II. vágányhoz ment, ahonnan Lassan-jelzést adott a még a 22 sz. kitérő előtt lévő mozdony irányába. Mivel úgy látta a tolatásvezető, hogy a kocsisor nem lassul kellőképpen, ezért a Lassan-jelzés helyett Megállj-jelzést adott. A Megállj-jelzés adása után sem észlelte a kocsisor lassulását, valamint a légfékezésbe bekötött személykocsik fékberendezésének működésének a hangját sem hallotta.

Ez azért volt lehetséges, mert a mozdonyvezető a tolatási mozgás során a mozgatott kocsisort a vontatójármű kiegészítő fékjével fékezte.

Egy idő múlva a mozdony irányából csattanásra lett figyelmes és látta, hogy a mozgásban lévő mozdony áramszedője leereszkedik, majd kis idő múltán bekövetkezett az álló kocsisorra való ütközés is.

Az áramszedő leeresztésének tényét a Vb rendelkezésére bocsátott, a vontatójármű mozdonyfedélzeti berendezése által rögzített adatokat tartalmazó táblázatos kimutatás is megerősítette, mely szerint az ütközést megelőzően 12 másodperccel a vontatójármű főmegszakítóját 14 km/h sebességgel történő mozgás során kikapcsolták.

A Vb helyszíni szemléje során megállapította, hogy a Lökősháza állomás I. sz. vágánya fölött lévő felsővezetékben - körülbelül azon a helyen ahol a kikapcsolás történt - egy mintegy 100 méter hosszúságú kiszigetelt szakasz van, mely alatt a villamos vontatójárműveknek leeresztett áramszedővel szabad csak áthaladniuk.



A Vb véleménye szerint a mozdonyvezetőt az I. sz. vágány felett ellenkező irányból meglátott „Áramszedőt fel!”-jelzés megzavarhatta, s helyismerethiányából eredetileg azt gondolta, hogy az általa használt szomszédos, VIII. sz. vágány felett is kiszigetelt szakasz van, ezért a főmegszakítót kikapcsolta, s az áramszedőt leeresztette. (A mozdonyvezető korábban, a 7348 sz. vonattal a szolgálati hely I. sz. vágányára való behaladáskor, az áramszedő leeresztésére és felengedésére vonatkozó jelzési parancsoknak eleget tett.) E tevékenység miatt a mozdonyvezető figyelme megoszlott az áramszedő/főmegszakító kezelése, a jelzések megfigyelése és a mozdony vezetése között.

A Vb rendelkezésére álló információk alapján a mozgás megkezdése előtt a mozdonyvezető és a tolatásvezető nem tisztázta azt a körülményt, hogy a tolatáshoz a szerelvény fékberendezését használni fogják-e vagy sem, s a tolatásvezető a személykocsik fékezésbe történő beiktatása után az E.2. sz. utasításban előírt működési próbát nem végezte el. A tolatásvezető a kocsikat a légfékezésbe ugyan bekötötte, de nem kért és nem kapott visszajelzést arra vonatkozóan, hogy a kocsik fékezve lesznek, vagy a fékezés – az utasítások által engedélyezett módon – csak a vontatójármű kiegészítő fékberendezésének kezelése útján fog megvalósulni. Az E.2. sz. Utasítás a szerelvényhossz és az alkalmazott tolatási sebesség függvényében engedélyezi a vontatójárművel történő fékezést.

A használni kívánt fék jelentősége abban áll, hogy az eltérő fékezési módok eltérő intenzitású fékhatást fejtenek ki a tolatott egységnél, s ezáltal a fékút is változik. Abban az esetben, ha a kocsisort csak a vontatójármű kiegészítő fékjével fékezik a fékút hosszabb lesz. Ha a tolatásvezető arra számít, hogy a besorozott járművek is fékezni fognak, akkor a rövidebb fékúttal fog számolni a tolatási mozgás szabályozása során, s a kézjelzéseket is ennek megfelelő időben fogja adni.

A mozdonyvezető elmondása szerint a tolatott egységet a vontatójármű fékezésével kívánta megállítani, a fékezés során a folytatólagos féket nem használta.

A betolás során - elmondása szerint - mintegy 15 másodpercig nem látta a tolatásvezető jelzését, majd amikor ismét észlelte akkor az általa adott kézjelzések „Közeledj felém!”-jelzésről „Lassan!”-, majd „Megállj!”-jelzésre változtak. Ekkor a mozdonyvezető a mozdony kiegészítő fékjét a legnagyobb fékhatást biztosító állásba állította, de ezzel az álló kocsisorra való ütközést elkerülni már nem tudta.

A Vb rendelkezésére álló adatok alapján a betolás során a szerelvény sebessége 13-15 km/h-nál nagyobb nem volt, s az álló kocsisorra való ráütközés is körülbelül ezzel a sebességgel történt.

Azt, hogy a VIII. sz. vágányon lévő személykocsik egyikében munkavégzés céljából valaki tartózkodik az ütközés bekövetkezéséig senki nem vette észre.

2.3. Kocsitisztítási tevékenység

A Vb rendelkezésére álló információk alapján a kocsitisztítást végző dolgozó az eset napján kb. 22 óra 20 perckor ment az állomás VIII. sz. vágányán lévő szerelvényhez. A vágányon álló négy kocsi közül először az állomás páros (Békéscsaba felőli) végén lévő első kocsit takarította. Amikor azzal végzett, akkor átment a következő kocsiba, ahol a belső világítást felkapcsolta. Mikor érezte, hogy megmozdul alatta a kocsisor leült, de eszébe jutott, hogy a WC-ben a szemetest nem ürítette ki, ezért úgy döntött, hogy feláll, kimegy és kiüríti. Az álló kocsisorra való ütközés pillanatában a WC-ben tartózkodott, s a bekövetkezett ütközés hatására egyensúlyát elvesztette, fejét a WC mosdókagylójának ütötte, amelytől fejbőre felrepedt.

A Lökősháza állomáson alkalmazott kocsitisztítók a saját szolgálati helyiségükben található előjegyzési könyvben jegyzik elő munkaidejük kezdési és befejezési idejét.

A Vb megállapítása szerint ezeket a bejegyzéseket nem azok az alkalmazottak teszik, akik ténylegesen szolgálatba lépnek, hanem közülük az egyik, aki a többi helyett is „beír”.

A szolgálatok dokumentálása előre történik. A Vb által délben tartott helyszíni szemle napján a hivatkozott előjegyzési könyv már előre tartalmazta a délután szolgálatba lépő dolgozó munkakezdési és munkájának befejezési idejét, sőt „aláírását” is.

A szolgálati hely állomási végrehajtási utasítása tartalmazza azokat a szabályokat, melyek alapján a kocsitisztítási tevékenység végezhető az állomási vágányokon.(1.16. pont)

A tisztítási tevékenység végzéséhez szükséges vágányzár kérésére és engedélyezésére kisalakú előjegyzési könyv van rendszeresítve melybe a vágányzárát kérő kocsitisztító előjegyzi a kért vágányzár kezdési idejét, s azt a rendelkező forgalmi szolgálattevő aláírásával engedélyezi. (Vágányzár lemondásakor hasonló módon kell eljárni.) Az a tény, hogy a vágányzárát melyik vágányra kérik az előjegyzési könyvben nem szerepel.

A Vb megállapította, hogy az eset napján a hivatkozott kiskönyvben kocsitisztítás engedélyezésére vonatkozó bejegyzés nem volt található.

A kiskönyv vezetésével kapcsolatosan a Vb megállapította, hogy az nem a kocsitisztítási tevékenység kezdetével és végével egyidőben, ahhoz kapcsolódóan történik, hanem attól időben elkülönül. Az előjegyzésből a munkavégzés helye (vágányszám) rendszeresen hiányzik. A helyszíni szemle napján az előjegyzési könyvben már szerepelt a délutáni órákban végzett kocsitisztítási tevékenységhez szükséges vágányzár kezdeti és annak befejezési ideje is.

A Vb ehhez kapcsolódóan ellenőrizte a vállalkozó által kért vágányzárak előjegyzését a forgalmi szolgálattevők fejrovas előjegyzési könyvében és azt a megállapítást tette, hogy a kocsitakarítás céljából kért vágányzárak engedélyezésének és lemondásának előjegyzése a fejrovas előjegyzési naplóból hiányzik. A fentiek túlmenően az előjegyzési könyvek összehasonlításakor megállapítást nyert, hogy a vállalkozó által vezetett kiskönyvben szereplő forgalmi szolgálattevői aláírások több esetben feltűnően különböznek a forgalmi szolgálattevők tényleges aláírásaitól.

A fentiek alapján a Vb megállapítja, hogy Lökösháza állomáson olyan gyakorlat alakult ki a kocsitisztítási tevékenység végzésére vonatkozóan, mely során a kocsitisztító dolgozók tevékenységük megkezdésére bizonyítható/kimutatható módon nem kérnek engedélyt a forgalmi szolgálattevőktől, a forgalmi szolgálattevők pedig ezt a helyzetet eltűrik, s nem tesznek intézkedéseket az engedély nélküli munkavégzés megszüntetése érdekében.

2.4. Az eset bekövetkezését követően tett intézkedések

A Vb az eset helyszínén 2011 januárjában tartott helyszíni szemléje során megállapította, hogy mind a pályavasút, mind a vállalkozó részéről hatékony intézkedések történtek annak érdekében, hogy a szolgálati helyen a kocsitisztítási tevékenység végzése során a végrehajtási utasításban leírtak betartásra kerüljenek, s ezáltal biztosítva legyenek a balesetmentes munkavégzés feltételei.

Az eset bekövetkezése után a takarítást végző vállalkozás vezetése felhívta munkavállalóinak figyelmét arra, hogy a tisztítási tevékenység csak vágányzár keretében végezhető. Ehhez kapcsolódóan a pályavasút is megszüntette a korábbi helytelen gyakorlatot, s a vágányzárak a szolgálati hely fejrovas naplójában előjegyzésre kerülnek, s a vágányok fedezése a „Megállj!”-jelzők kitűzésével is megvalósul.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

- A Vb a helyszíni szemle tapasztalatai, a beszerzett dokumentumok, illetve a rendelkezésre álló fénykép- és videofelvételek elemzése és értékelése alapján megállapította, hogy az eset azért következett be, mert a mozdonyvezető a pálya ívviszonyainak köszönhetően nem észlelte a tolatott kocsisor és az álló kocsisor közötti valós távolságot, s emiatt az időbeni fékezést elmulasztva mintegy 13-15 km/h sebességgel az álló kocsisornak ütközött.
- Az eset során személyi sérülés azért történt, mert a tolatott szerelvényben tartózkodó kocsitisztító tevékenységét engedély nélkül végezte, jelenlétét a szerelvényben senki nem vette észre.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

- A mozdonyvezető a hatósági vizsga letétele (a típusismeret megszerzése) óta hosszú ideig nem vezetett V43 sorozatú mozdonyt, s az eset napján volt a harmadik önálló szolgálata az ilyen típusú vontatójárművön.
- A tolatás megkezdése előtt a tolatásvezető és a mozdonyvezető nem tisztázta, hogy a mozgás során a kocsisor fékezése hogyan fog történni
- A szolgálati helyen annak ellenére, hogy a kocsitisztítási tevékenység végzésének szabályai egyértelműen le voltak szabályozva mind az állomási személyzet, mind pedig a vállalkozó munkavállalói felé, a kocsitisztítási tevékenység végzése során azokat nem tartották be, illetve a szabályok betartását nem követelték meg. (A szabályok betartása esetén ugyan az ütközés bekövetkezett volna, azonban annak a következménye, a személyi sérülés megelőzhető lett volna.)

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatonövelő egyéb tényezők

- Az esetben részes mozdonyvezető úgy lett vezényelve szolgálatába, hogy a Békéscsaba – Lökösháza vonalszakaszra érvényes vonalismerettel nem rendelkezett.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A Vb az eset vizsgálata során megállapította, hogy a vizsgált kérdéskör szabályozására vonatkozó általános és helyi szabályok megfelelőek, alkalmasak a vasúti közlekedés biztonságos lebonyolítására.

A vonatkozó szabályok betartásával a Vb véleménye szerint az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

Ezzel együtt a Vb itt szeretné felhívni a vasúti közlekedés lebonyolításában közvetlenül érdekelt szervezetek figyelmét az alapos munkafolyamatba épített ellenőrzések fontosságára, melynek keretén belül fokozott figyelmet kell fordítani az utasításszerű munkavégzésre, a helytelen gyakorlat megszüntetésére, valamint a megfelelő szintű elméleti és gyakorlati szakmai tudás szinten tartására.

Budapest, 2011. november „ „

Mihály András

Vb tagja

Karosi Róbert

Vb vezetője