



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2016-0041-5

Vasúti baleset / Kisiklás

Ferencváros (Keleti rendező 553 sz. váltó)

2016. január 8.

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, valamint az üzemeltetői vizsgálat részletes szabályairól szóló 24/2012. (V.8.) NFM 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 24/2012. (V.8.) NFM 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, valamint 2016. szeptember 1-étől a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII. 29.) 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 és az észrevételek megtétele céljából – jogszabályban meghatározott – érintettek számára megküldött zárójelentés-tervezet szolgált. A tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ vezetője értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket. A zárójelentéshez a MÁV Zrt tett észrevételt.

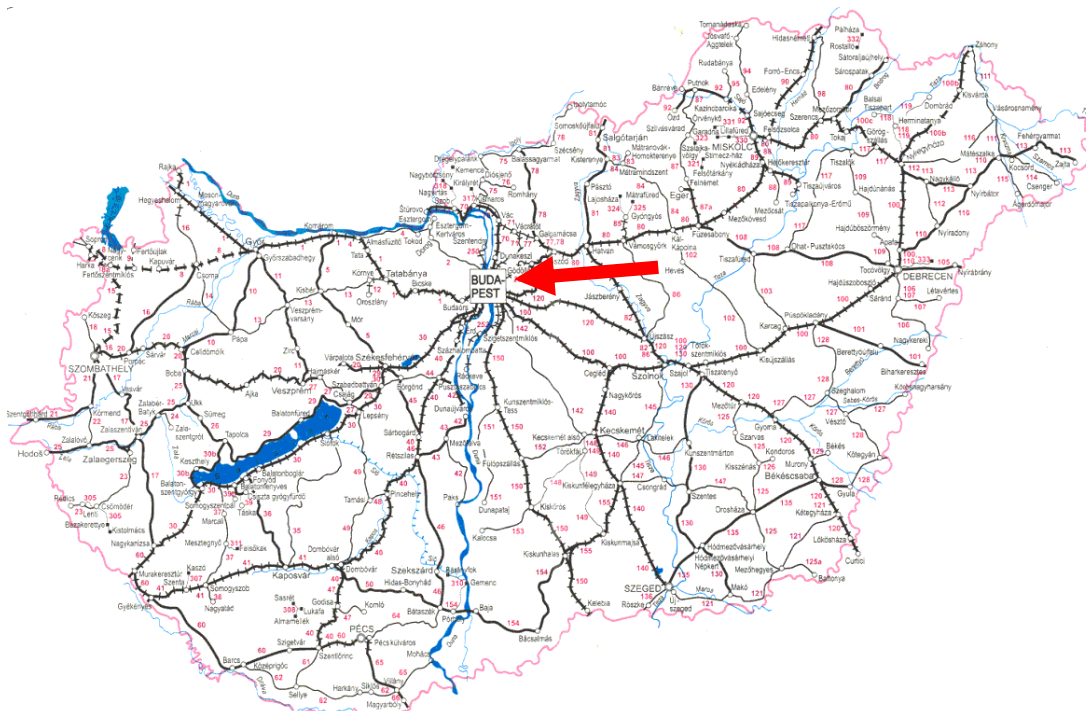
MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
MÁV	Magyar Államvasutak Zrt.
psz.	pályaszám
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eseményszám:	2016-0041-5
ERA azonosító:	HU-4975
Az eset kategóriája	Vasúti baleset
Az eset jellege	Kisiklás
Az eset időpontja	2016. január 8. 23 óra 12 perc
Az eset helye	Ferencváros (Keleti rendező 553 sz. váltó)
Vasúti rendszer típusa	országos
Mozgás típusa	teher vonat
Az eset kapcsán elhunytak / súlyosan sérültek száma	0 / 0
Pályahálózat működtető	MÁV Magyar Államvasutak Zrt.
Üzembentartó	Rail Cargo Hungaria Zrt.
Rongálódás mértéke	a vasúti pálya és a jármű rongálódott
Nyilvántartó állam	Magyarország

Az eset helye



1. ábra: az esemény helye Magyarország vasúthálózatán

1. TÉNYEK

1.1 Az esemény lefolyása

A 90770 sz. vonat szerelvényét 2016. január 9-én nappalos szolgálatban állították össze Ferencváros-Keleti rendező 16. vágányán. A szerelvény összeállítását követően, kb. 14 óra 15 perckor két kocsvizsgáló a szerelvény jobb és bal oldalán párhuzamosan haladva megkezdte a vonatvizsgálatot. A majdani menetirány szerinti bal oldalon haladó kocsvizsgáló a 6. kocsihoz érve tapasztalta, hogy a szerelvény nincs összekapcsolva, valamint a 6. kocs első forgóváza alatt rögzítősaru is található, melyet jelzett a nappalos tolatásvezetőnek és a forgalmi szolgálattevőnek.

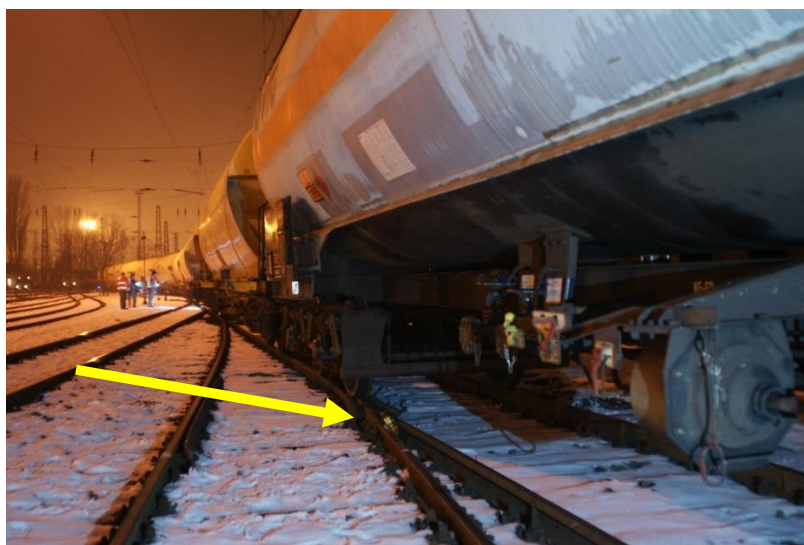
Az éjszakás tolatásvezető 18 órakor jelentkezett szolgálatra, majd ezt követően körzetbejárást tartott. Ennek során a 16. vágányon álló szerelvény első kocsija, valamint 6. kocsija alól a rögzítősarukat eltávolította és a szerelvényt magára hagyta.

Az éjszakás forgalmi szolgálattevő kb. 18 óra 30 perckor az éjszakás kocsi rendezőt utasította, hogy a 16. vágányon álló szerelvényt az 5. és a 6. kocs között kapcsolja össze, melynek a kocsi rendező eleget tett. A kocsik összekapcsolását követően tapasztalata, hogy a szerelvény alatt nincs rögzítősaru, ezért a 7. kocs menetirány szerinti bal első kereke alá helyezett egyet.

Kb. 22 órakor érkezett az állomásra a 90770 sz. vonat mozdonya, melyet a tolatásvezető a szerelvényre kapcsolt, majd abban a tudatban, hogy ő a rögzítősarukat már korábban eltávolította, a szerelvénytől eltávozott.

Ezt követően az éjszakás kocsvizsgáló megkezdte a vonat fékpróbáját. A vonat menetirány szerinti jobb oldalán haladva a 7. kocs alatt, a másik oldalon lévő rögzítősarut nem észlelte, ezért a fékpróba sikeres elvégzését követően a vonatot készre jelentette.

23 óra 9 perckor a „Ki 16” jelű egyéni kijárat jelző kezelésével a forgalmi szolgálattevő felhatalmazta a mozdonyvezetőt a vonat indítására. A mozdonyvezető a vonattal megindult, a 7. kocs első forgóváza előtt lévő rögzítősarut maga előtt tolva. A rögzítősaru a vágányútban érintett első, 553 sz. váltó keresztezési csúcsában elakadt. A vonat 7. kocsija az elakadt rögzítősarura felkapva kisiklott, a vonat szétszakadt és megállt.



3. ábra: Az elakadt rögzítősaru

1.2 Személyi sérülés

Sérülés	Személyzet	Utás	Útátjáró használó	Idegen	Egyéb
Halálos	-	-	-	-	-
Súlyos	-	-	-	-	-
Könnyű	-	-	-	-	-
Nem sérült	1	-	-	-	-

1.3 Vasúti járművek sérülése

A kisiklott kocsi kis mértékben rongálódott.

1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

Az 553 sz. kitérő bal csúcscsínje eltörött a kitérő súlyosan rongálódott



4. ábra: A rongálódott kitérő

1.5 Egyéb kár

Az esemény következtében a 90770 sz. vonat elmaradt.

1.6 Az érintett személyek adatai

1.6.1 A vonat mozdonyvezetője

Vonatszám:	90770
Kora:	34 év
Neme:	férfi
Mozdonyvezetői vizsgát tett:	2006-ban
Alapvizsga:	érvényes
Vonalismeret:	érvényes
Típusismeret:	érvényes
Orvosi alkalmasság:	2016. márciusig
Szolgálat megkezdése:	aznap 17 óra 01 perc
Előző szolgálat vége:	előző nap 16 óra 35 perc

1.6.2 A tolatásvezető

Kora:	56 év
Neme:	férfi
Alapvizsga:	érvényes
Orvosi alkalmasság:	érvényes 2017 februárig
Szolgálat megkezdése:	aznap 17 óra 40 perc
Előző szolgálat vége:	előző nap 18 óra 00 perc
Szakmai tapasztalat	27 év

1.6.3 A kocsirendező

Kora:	30 év
Neme:	férfi
Alapvizsga:	érvényes
Orvosi alkalmasság:	érvényes 2018. szeptemberig
Szolgálat megkezdése:	aznap 17 óra 40 perc
Előző szolgálat vége:	előző nap 18 óra 00 perc
Szakmai tapasztalat	6 hónap

1.7 A vonatok jellemzői

Vonatszám:	90770
Mozgástípus:	tehervonat
Mozdony:	91 55 0431 177-9
Útvonal:	Budapest - Békéscsaba
Kocsik:	39 db
Hossz:	647 m
Elegytömeg:	1781 t
Tényleges fékhatás:	66%
Előírt fékhatás:	50%

1.8 Az infrastruktúra leírása

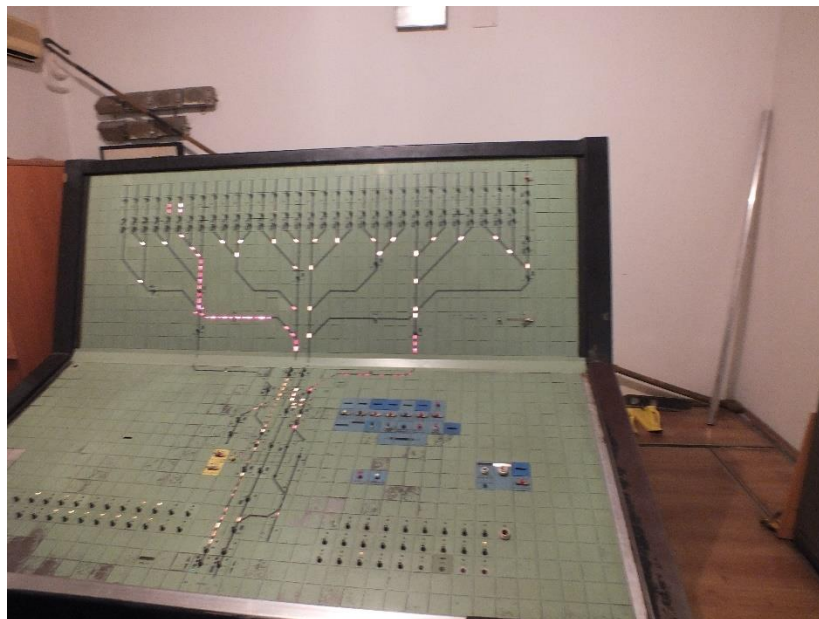
A vágány jellemzői:

Ágyazat:	szennyezett zúzottkő
Aljak:	betonalj és talpfa vegyesen
Sínleerősítés:	geo
Sínek:	54 kg/fm
Megengedett sebesség:	20 km/h
Megengedett tengelyterhelés:	20 kN
Lejtés:	> 2,5‰ a kijárat jelzők irányába

1.9 Állomási adatok

Ferencváros állomás több részre tagozódik: Személypályaudvar, Keleti Rendezőpályaudvar és Nyugati Rendezőpályaudvar. Keleti Rendezőpályaudvar a

Személypályaudvar kezdőponti oldalán csatlakozik a Budapest-Keleti pályaudvar – Hegyeshalom vasútvonalba. Keleti rendező pályaudvaron Dominó 70 rendszerű vonat és tolatóvágányutas biztosítóberendezés üzemel.



5. ábra: Az állomás biztosítóberendezése

1.10 A vasúti járművek adatrögzítői

A vonat mozdonyán Teloc RT rendszerű elektro-mechanikus sebességmérő és regisztráló berendezés üzemelt, amely megfelelően működött. Az ilyen sebességmérő berendezések megengedett maximális eltérése +/-5%. A mozdonyvezető a siklás bekövetkezéséig kb. 6-8 km/h sebességre gyorsította fel a vonatot, az engedélyezett sebességet nem lépte túl.

1.11 Kommunikációs eszközök

A kommunikációs eszközöknek az eseményben nem volt szerepük.

1.12 Meteorológiai adatok

Az eset idején csendes, borult volt az időjárás, +1°C hőmérséklet mellett. A környezetet kb. 1 cm vastag hóréteg borította.

1.13 A túlélés lehetősége

Az esemény során közvetlen életveszély nem alakult ki. Hasonló eseteknél azonban előfordulhat a siklott vasúti jármű oldalra borulása, amely a környezetben tartózkodókra nézve baleseti kockázatot rejt magában különösen abban az esetben, ha kocsiban veszélyes árut szállítanak..

1.14 Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákra nem került sor.

1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

A munkaszervezés az eseményre nem volt hatással.

1.16 Szabályok és szabályzatok

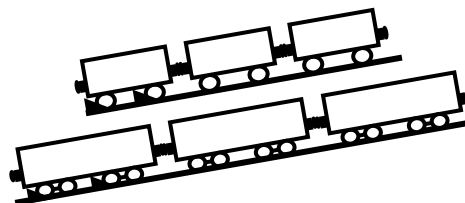
1.16.1 A rögzítősaruk kezelésére vonatkozó forgalmi szabályok

1.16.1.1 F.2. sz. Forgalmi Utasítás

5.2.1. c) A 2,5‰-nél nagyobb esésben lévő vágányokon a járművet illetve járműveket rögzítősaruuval az alábbiak szerint kell megfutamodás ellen biztosítani:

(...)

a járműcsoport szélső kocsjának kerekei alá az esés iránya felől 2 db rögzítősarut kell elhelyezni.



7.10.4. A kapcsolást végző dolgozó köteles — a mozdonyrak a vonatra (tolatógységre) történő kapcsolását követően — eltávolítani a megfutamodás elleni eszközöket, valamint feloldani a kézi- illetve rögzítőfékeket.

A vonat végéről a megfutamodás elleni eszközöket eltávolítani, valamint a kézi- illetve rögzítőfékeket feloldani a zárjelző tárcsát elhelyező dolgozó köteles.

1.16.1.2 Állomási Végrehajtási Utasítás

A VIII. sz. őrhely tolatásvezető részletes munkabeosztása:

(...) Kijáró vonat vágányútbeállításának elrendelése után köteles meggyőződni róla, hogy a vonat első 10 kocsjaja alatt nincs saru, és ezt jelentenie kell a forgalmi szolgálattevőknek. (...)

(...) rögzítősaruk elhelyezését és eltávolítását a forgalmi szolgálattevőknek be kell jelenteni. (...)

1.16.2 A vágányút beállítására vonatkozó forgalmi szabályok

A MÁV F.2. sz. Forgalmi Utasítása a vágányútbeállításra vonatkozóan a következőképpen rendelkezik:

2.7.3. 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, rögzítősaru) a vágányról eltávolították-e, ...”

2.7.4. A vágányút beállításakor meg kell győződni arról, hogy:

- a) nincs-e meg nem engedett vonatmozgás vagy tolatás,
- b) a vágányútban nincsenek-e járművek,
- c) a vágányúttal közvetlenül szomszédos két vágányon lévő járművek biztonsági határjelzőn belül állnak-e.

A vágányút beállítására utasított dolgozók a vágányút beállítása alkalmával mindezekről a vágányút áttekintésével, ha az áttekintés bármely ok miatt nem lehetséges, akkor a vágányút tényleges bejárásával kötelesek meggyőződni.

A vágányút ellenőrzésére vonatkozó részletes helyi rendelkezéseket és a forgalmi szolgálattevő vágányút ellenőrzésre vonatkozó feladatát az ÁVU-ban kell szabályozni...”

1.17 Kiegészítő adatok

Egyéb adatok ismertetését a Vb nem tartja szükségesnek.

1.18 Korábbi hasonló esemény

Korábban hasonló esemény nem történt.

Az eset helyszínén bekövetkezett hasonló esetről a Vb-nek nincs tudomása, azonban a Szervezet korábban már több olyan eseményt vizsgált, melynek bekövetkezéséhez a jelen eseményhez vezető okkal azonos ok járult hozzá.

A Szervezet által korábban vizsgált események, melyekhez kapcsolódóan Zárójelentés került kiadásra

2006-048-5: Komárom állomás:

2006. augusztus 06-án 05 óra 55 perckor a Komárom rendező pályaudvar XVI. sz. vágányáról elmenesztett 45552 sz. tehervonat első kocsija négy, a második kocsija két tengellyel kisiklott a szolgálati hely 428 sz. kitérőjének keresztezési ré-szén.

A vizsgálat megállapította, hogy a vasúti balesetet a vonat első kocsijának első kerékpárja alatt felejtett, megfutamodás elleni biztosításként alkalmazott féksaru okozta.

Az esemény vizsgálata után azonnali megelőző intézkedést javasolva a Vb 2006. augusztus 16-án a MÁV Zrt. részére a következő biztonsági ajánlást adta ki:

„**BA2006-048-5_01:** A KBSZ javasolja olyan eszköz, jelzés bevezetését, amely az adott kocsinál a rögzítősaru alkalmazását egyértelműen és távolról is észrevehetővé teszi.”

A MÁV Zrt. írásban kifejtett véleménye alapján a rögzítősaruk alakja, színe, alkalmazása egyértelműen és megfelelően szabályozott.

2009-157-5: Vámosgyörk állomás

2009. április 21-én 14 óra 42 perckor a Vámosgyörk állomás III/2. sz. vágányáról lezárt vágányúton, jelzőkezelés mellett kihaladó 53041. sz. vonatból a mozdony utáni első kocsi négy, a második kocsi két tengellyel kisiklott a 22. sz. váltón és elzárta az állomás II.-VIII. sz. vágányait. Személyi sérülés nem történt.

A Vb a vizsgálat során arra a következtetésre jutott, hogy az esemény bekövetkezését az okozta, hogy az 53041 (53013) sz. vonat előkészítéskor a vágányon álló kocsisor alól a megfutamodás elleni biztosításul szolgáló rögzítősarut nem távolították el, s ez a rögzítősaru a vonat kihaladása során a 22 sz. kitérőn a kocsik kisiklását eredményezte.

2010-493-5: Fényeslitke állomás

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 Vb az eset okaként a vasúti pályán hagyott rögzítősaru miatti kisiklást állapította meg, melynek hátterében az állomási személyzet részéről felmerülő emberi tényező állt.

2011-425-5: Debrecen állomás

2011. augusztus 29-én 9 óra 38 perckor Debrecen állomáson a XIV. sz. vágányról szabályos jelzőkezeléssel kijáró 45481-2 sz. tehervonatba közvetlenül a vontatójármű után sorozott első két kocsi a 73/b jelű kitérő keresztezési közép-rész csúcsbetéjén kisiklott. Személyi sérülés nem történt.

A Vb a vizsgálat során arra a következtetésre jutott, hogy az esemény bekövetkezését az okozta, hogy az 48451-2 sz. vonat előkészítésekor a vágányon álló kocsisor alól a megfutamodás elleni biztosításul használt féksarut nem távolították el, s ez a féksaru a vonat kihaladása során a 73/b jelű kitérőn a vasúti járművek kisiklását eredményezte.

A vizsgálat befejezéseként kiadott zárójelentésben az alábbi biztonsági ajánlást adta ki a KBSZ:

BA2011-425-5-01: *A Vizsgálóbizottság korábbi tapasztalatai és az eset vizsgálata során tett megállapításai alapján arra a következtetésre jutott, hogy a járművek megfutamodás elleni biztosítására használt eszközök megjelölése, láthatósága nem megfelelő. A kialakítás, illetve a festés kopottsága, szennyezettsége miatt ismétlődően előfordul, hogy ezen eszközök induláskor a járművek alatt maradnak és siklást okoznak.*

A Közlekedésbiztonsági Szervezet ezért javasolja az Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy az érintett társaságokkal közösen vizsgálja meg a járművek megfutamodás elleni biztosítására vonatkozó szabályainak rendszerét, s javasolja olyan eszköz, vagy jelzés bevezetését, amely az adott kocsinál a megfutamodás elleni védekezésül használt eszköz alkalmazását egyértelműen és távolról is észrevehetővé teszi.

A Vizsgálóbizottság véleménye szerint az észlelhetőség ilyen formában történő fokozott biztosítása – amire a nemzetközi gyakorlatban többféle példa is van - a hasonló okokra visszavezethető esetek bekövetkezési valószínűségét jelentős mértékben csökkentené.”

A kiadott biztonsági ajánlásra a következő vélemények érkeztek:

A Nemzeti Közlekedési Hatóság a biztonsági ajánlásban foglaltakkal lényegében egyetértett, s a maga részéről a rögzítősaruk észlelhetőségét szolgáló jelzőeszköz bevezetésére vonatkozó részletkérdések tisztázását egyeztető tárgyaláson javasolta tisztázni.

A MÁV Zrt. írásos válaszában tételesen felsorolta, hogy az álló járművek megfutamodás elleni biztosítására szolgáló eszközök kezelésére mely utasítások, mely pontjai vonatkoznak, s arra az álláspontra helyezkedett, hogy a megfutamodás megakadályozására használt eszközök kezelésével kapcsolatos előírások kellő szabályozottságot nyújtanak, s a vonatkozó szabályok betartásával a hasonló esetek megelőzhetők.

2. ELEMZÉS

2.1 Az esemény tényleges lefolyása

Az éjszakai tolatásvezető információval rendelkezett arról, hogy a 16. vágányon lévő kocsicsoportok induló vonat szerelvényét fogják képezni, ezért úgy döntött, hogy a körzetbejárás során a vágányról a rögzítősarukat eltávolítja annak érdekében, hogy a vonat indulása előtt ezzel már ne kelljen foglalkoznia. Így a kocsicsoportokat megfutamodás ellen csak a rögzítőfékek biztosították, melyet az érvényben lévő utasítások nem tesznek lehetővé.

Az éjszakai kocsirendező a forgalmi szolgálattevő utasítására a 16. vágányon álló két kocsicsoportot kb. 18 óra 30 perckor összekapcsolta, ezáltal összeállítva a 90770 sz. vonat szerelvényét. A művelet során megállapította, hogy a szerelvény alatt – az utasítások egyértelmű rendelkezése ellenére – nincs rögzítősaru, ezért a hozzá és a sarutároló állványhoz legközelebbi, sorrendben 7. kocsi bal első kereke alá helyezett egyet annak ellenére, hogy ilyen esetben azt az első kocsinál kell elhelyezni (lásd: 1.16.1.1). A saru elhelyezését ezt követően nem jelezte senkinek, így sem a tolatásvezető, sem a forgalmi szolgálattevő nem tudhatott erről (lásd: 1.16.1.2).

A tolatásvezető a mozdony és a szerelvény összekapcsolását követően abban a tudatban, hogy ő már néhány órával korábban eltávolította a rögzítősarukat, az ÁVU előírása ellenére nem ellenőrizte, hogy a szerelvény első tíz kocsija alatt van-e rögzítősaru, ezáltal nem fedezte fel a 7. kocsi bal első kereke alá elhelyezett sarut, így azt nem is távolította el.

A sikeres fékpróbát követően a forgalmi szolgálattevő elrendelte a vonat kijáratú vágányúttjának beállítását, ekkor a tolatásvezető abban a téves tudatban, hogy a kocsik alatt sehol nincs rögzítősaru, jelentette a forgalmi szolgálattevőnek, hogy a vonat indulásának részéről nincs akadálya.

A forgalmi szolgálattevő engedélykérést követően a kijáratú jelző kezelésével felhatalmazta a mozdonyvezetőt a vonat indítására, aki a vonattal elindult. A haladó vonat 7. kocsija maga előtt tolta az ottmaradt rögzítősarut, míg az a vágányútban érintett első, 553 sz. kitérő keresztezési csúcsánál a villasínekben elakadt és a haladó 7. kocsit kisiklatta.

A fenti eseménysort elemezve a Vb megállapította, hogy a 27 év szakmai tapasztalattal rendelkező tolatásvezető rutinját felhasználva végezte munkáját: az elvégzendő feladatokat értékelve a szabályok tudatosan nem megfelelő alkalmazása (lásd: 1.16.1.2), a rögzítősaruk idő előtti eltávolítása mellett döntött. A mindössze hat hónapja szolgáló kocsirendező ezzel szemben a szerelvény összeállítása közben a tapasztaltakat veszélyesnek értékelte, ezért a veszélyes helyzet azonnali utasításszerű megszüntetése mellett döntött, azonban a vonatkozó szabályoktól eltérő módon hajtotta azt végre (lásd: 1.16.1.1.). A sarut nem az utasításban előírt helyre tette, és a saru elhelyezését nem jelezte senkinek, ezáltal annak észlelhetőségének esélyét nagyban csökkentette, így az eredeti veszéllyel (a kocsisor megfutamodása) közel azonos kockázattal járó helyzetet kialakulásához járult hozzá.

A Vb meg kívánja jegyezni, hogy egy távolról is jól látható rögzítősarut használata esetén a tolatásvezetőnek lehetősége lett volna arra, hogy a 7. kocsinál lévő rögzítősarut észlelje legkésőbb akkor, amikor összekapcsolás céljából a szerelvényt megközelítette. Ezáltal a balesetveszélyes szituáció kialakulása megelőzhető lett volna a munkavállalók tevékenységétől függetlenül.



6. ábra: Távolról is azonosítható rögzítősarut

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

- A tolatásvezető a 90770 sz. vonat indulása előtt nem ellenőrizte, hogy a vonat első 10 kocsija alatt maradt-e rögzítősarú, így a 7. kocsi alatt lévő sarut nem észlelte, nem távolította el.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

- A tolatásvezető a körzetbejárás során a 90770 sz. vonat szerelvénye alól a rögzítősarukat jóval az előírt idő előtt eltávolította.
- A Kocsirendező a 90770 sz. vonat szerelvényének összeállításakor felfedezte, hogy a szerelvény nincs megfelelően biztosítva megfutamodás ellen, amit pótol, azonban a rögzítősarut nem megfelelő helyre helyezte el, és a saru elhelyezését nem jelentette.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő tényezők

- A korábban bekövetkezett hasonló balesetek tanulságait értékelve a MÁV Zrt. nem tartotta szükségesnek a megfutamodás ellen alkalmazott eszköz láthatóságát javító, így a biztonsági kockázatot csökkentő intézkedés bevezetését, a biztonsági szintet megfelelőnek értékelte.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A 2006. évben bekövetkezett esemény óta a hasonló jellegű események továbbra is rendszeresen ismétlődnek, ami a Vb véleménye szerint arra utal, hogy az alkalmazott adminisztratív, technológiai szabályozáson túl más intézkedések is szükségesek a hasonló jellegű események megelőzése érdekében.

A Vb megítélése szerint ismételt, azonos tartalmú biztonsági ajánlás kiadása a vasúti iparág szereplői felé nem hozná meg az elvárt hatást. Annak előfeltétele a megelőzés-központú szemlélet elterjedése, ezért a Vb fenntartja a korábbi szakmai vizsgálatok során korábban kiadott, a zárójelentés 1.18. pontjában részletesen ismertetett, BA2011-425-5-01 számú biztonsági ajánlást.

4.1 A vizsgálat során kiadott biztonsági ajánlások

A vizsgálat során az előző pontban részletezett okoknál fogva a Vb nem fogalmaz meg biztonsági ajánlást.

4.2 További biztonsági ajánlások

A fenti okokra hivatkozva további biztonsági ajánlás kiadása a Vb véleménye szerint nem szükséges.

5. Vélemények

A Zárójelentéssel kapcsolatban a MÁV Zrt. eltérő véleményt fogalmazott meg. Véleményük szerint az esemény kizárólag szabályszegések miatt következett be, az esemény bekövetkezésére a rögzítőszaru láthatóságának nem volt befolyása.

A Vb a Zárójelentésben foglalt véleményét továbbra is fenntartja

Budapest, 2017. szeptember 26.



Rózsa János
Vb vezetője



Nyári Zoltán
Vb tagja