



# **ZÁRÓJELENTÉS**

## **2010-520-5 VASÚTI BALESET**

**Sóstóhegy és Kemece állomások között  
2010. november 15.  
6200 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 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-tervezet 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-tervezethez az érintettek a törvényben biztosított 60 napos határidőn belül észrevételt nem tettek.

## MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („csak mozdonyvezető”)
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
MÁV START Zrt.	MÁV-START Vasúti Személyszállító Zártkörűen Működő Részvénytársaság
MÁV TRAKCIÓ Zrt.	MÁV-TRAKCIÓ Vasúti Vontatási Zártkörűen Működő Részvénytársaság
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Vb	Vizsgálóbizottság

## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Az eset kategóriája</b>	vasúti baleset
<b>Az eset jellege</b>	baleset vasúti átjáróban
<b>Az eset időpontja</b>	2010. november 15. 11 óra 01 perc
<b>Az eset helye</b>	Sóstóhegy és Kemece állomások között, AS105 jelű útátjáró
<b>Vasúti rendszer típusa</b>	országos
<b>Mozgás típusa</b>	távolsági személyszállító vonat
<b>Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma</b>	1 -
<b>Pályahálózat működtető</b>	MÁV Zrt.
<b>Rongálódás mértéke</b>	Az ütközésben részes vontatójármű megrongálódott, a személygépkocsi totálkáros lett
<b>Érintett vonat száma</b>	6200
<b>Üzemeltető</b>	MÁV START Zrt.
<b>Nyilvántartó állam</b>	Magyarország

### Az eset helye

100-as számú Budapest – Szolnok – Nyíregyháza – Záhony vasútvonal, 105+90 sz. szelvényben lévő fény- és félsorompóval biztosított útátjáró Sóstóhegy és Kemece állomások között. (1, 2. ábra)



1. ábra: Az eset helye



2. ábra: Az eset helye

### **Bejelentések, értesítések**

A KBSZ ügyeletére az esetet 2010. november 15-én 11 óra 36 perckor (35 perccel az eset bekövetkezése után) jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója.

### **Vizsgálóbizottság**

A KBSZ főigazgatója a vasúti baleset vizsgálatára 2010. november 15-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

vezetője	Karosi Róbert	balesetvizsgáló
tagjai	Nyári Zoltán	balesetvizsgáló
	Lesták Mihály	baleseti helyszínelő

### **Az eseményvizsgálat áttekintése**

- A Vb az eset napján helyszíni szemlét tartott.
- Az általa szükségesnek vélt dokumentumokat (menetíró-regisztrátum, menetigazolvány, vonatterhelési kimutatás, sorompóberendezés működésével kapcsolatos dokumentáció, stb.) bekérte, azokat megkapta.

### **Az eset rövid áttekintése**

2010. november 15-én 11 óra 01 perckor Sóstóhegy és Kemece állomások között a jól működő, AS105 jelű fény-, és félsorompóval biztosított vasúti átjáróban a 6200 sz. vonat összeütközött egy személygépkocsival. Az eset következtében a személygépkocsi vezetője a helyszínen életét vesztette, a mozdony szolgálatképtelenné vált.

Az esetet követően tartott helyszíni szemle során a Vb megállapította, hogy a közút-vasút szintbeli keresztezés kialakítása és megjelölése mind a vasút, mind pedig a közúthasználók felé az előírásoknak megfelelő.

A 6200 sz. vonat a menetrendben előírt sebességgel haladt, a vonatot továbbító mozdony vezetője a Vb véleménye szerint mindent elkövetett az ütközés elkerülése érdekében.

A Vb véleménye szerint a személygépkocsi vezetője az útátjárót nem kellő körültekintéssel közelítette meg, s abba a fényjelzőkészülék tilos jelzése és a félsorompó csapórúdjának lezárt állapota ellenére hajtott be. A közút-vasút szintbeli keresztezésen való áthaladást a vonat átjáróba való behaladása előtt nem tudta befejezni, s ez a járművek összeütközését eredményezte.

A Vb véleménye szerint a szintbeli közút-vasút keresztezések megközelítésére, és az azokon való áthaladásra vonatkozó közúti közlekedési szabályok betartásával az ilyen és ehhez hasonló esetek elkerülhetők, ezért a Vb biztonsági ajánlást az esethez kapcsolódóan nem ad ki.



## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### 1.1 Az esemény lefolyása

A 6200 sz. vonat az eset napján a menetrendben meghirdetethez képest 12 perc késéssel, **10 óra 49 perckor** indult el Nyíregyházáról Sóstóhegy állomás irányába. Sóstóhegy állomásra 10 óra 59 perckor érkezett, s onnan kevesebb mint egy perc tartózkodás után indult tovább. A vonat sebessége az indulás után mintegy 105-107 km/h-ra emelkedett, s ezzel a sebességgel közelítette meg az AS105 jelű fény- és felsorompóval biztosított szintbeli közút-vasút keresztezést.

A 6200 sz. vonat mozdonyvezetője elmondása szerint mintegy 50 méterre az útátjáró előtt vette észre, hogy a haladási irányt tekintve balról egy személygépkocsi a felsorompó csapórúdját letörve behajt a keresztezésbe. A veszélyhelyzetet felismerve gyorsfékezést alkalmazott és Figyelj-jelzést adott, de az ütközést elkerülni már nem tudta.

6200 Gy										5	103
3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	
		9	31	9	37						
			40		41		2,9	Debrecen		3	
					45		4,9	Debrecen-Csapókert m		4	
					51		6,4	Apafa		5	
					55		5,2	Bocskaiert mh.		4	
					56			Hajdúhadház		4	
					10	00	3,0	Téglás mh. ipvk.		3	
					07	08	10,9	Újfehértó		1	
						14	8,1	Császárszállás		6	
					19	37	6,8	Nyíregyháza		5	
					40		2,1	Sóstóhegy elág.		3	
					44	45	4,1	Sóstó mh.		4	
					47	48	2,1	Sóstóhegy		2	
					53	54	7,5	Kemecse		5	
					09	09	4,4	Nyírbogdány		4	
					11	01	1,9	Kék mh.		2	
					05	06	4,4	Demecser		3	
					08	09	2,7	Gégyény mh.		2	
					12	13	4,6	Pátróha		3	
					17	18	5,0	Ajak mh.		4	
					21	22	3,2	Kisvárd		3	
					24	25	2,5	Kisvárd-Hármasút mh.		2	
					29	30	4,5	Fényeslitke		4	
					34	35	4,3	Komoró		4	
					39	40	4,3	Tuzsér		4	
					43	43	3,3	Tiszabезд mh.		3	
					46	100	2,9	Záhony-Rendező		3	
					11	48	1,1	Záhony		2	

4.ábra: A 6200. sz. vonat menetrendje

A 6200 sz. vonat **11 óra 01 perckor** összeütközött a személygépkocsival. Az ütközés következtében a mozdony a személygépkocsit maga alá gyűrte, s a megállásig (491 méteren keresztül) maga előtt tolt. Az ütközés következtében a gépkocsi vezetője a helyszínen életét veszítette.

### 1.2 Személyi sérülés

Sérülések	Személyzet	Utások	Útátjáró használók	Egyéb
Halálos	-	-	1	-
Súlyos	-	-	-	-
Könnyű	-	-	-	-
Nem sérült	-	-	-	-

### 1.3 Vasúti járművek sérülése

A 6200 sz. vonat mozdonya az eset következtében szolgálatképtelenné vált.

## 1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A vasúti infrastruktúrában az eset bekövetkezésekor kár nem keletkezett.



3. ábra: A megsérült vasúti vontatójármű

## 1.5 Egyéb kár

Az esetben részes személygépkocsi súlyosan megrongálódott, totálkárossá vált.



4. ábra: A személygépkocsi totálkárossá vált

## 1.6 A személyzet adatai

### 1.6.1 A 6200 sz. vonat mozdonyvezetője

<b>Kora</b>	35 év
<b>Neme</b>	férfi
<b>Szakképesítése</b>	mozdonyvezető
<b>Beosztása a baleset idején</b>	mozdonyvezető
<b>Orvosi alkalmassági érvényessége</b>	2012. április
<b>Szolgálatba lépés ideje</b>	2010. 11. 15. 07 óra 20 perc

A mozdonyvezető a vonalra érvényes vonalismerettel rendelkezett.



## 1.7 A vonat jellemzői

<b>Vonatszám</b>	6200
<b>Vonat neve</b>	Távolsági személyszállító vonat
<b>Vonattovábbítás módja</b>	CSM
<b>Motorkocsi pályaszáma</b>	V43-2236
<b>Üzembentartó</b>	MÁV-START Zrt.
<b>Pályahálózat működtető</b>	MÁV Zrt.
<b>Továbbított kocsik pályaszáma</b>	50 55 20-37 120-2 50 55 20-37 199-6 50 55 29-05 047-6 50 55 29-05 054-4 50 55 29-05 013-8 51 55 19-30 016-1
<b>Vonathossz</b>	146 m
<b>Elegytömeg</b>	327 t
<b>Előírt fékszázalék</b>	103%
<b>Tényleges fékszázalék</b>	128%

## 1.8 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

- A vasúti pálya az adott vonalszakaszon egyvágányú, 54 kg/fm sínrendszerű. A vonalon önműködő térközbiztosító-rendszer működik. A vasútvonalra engedélyezett legnagyobb sebesség az eset helyszínén 120 km/h. A szintbeli keresztezés előtt lévő figyelmeztető jel (útátjárójelző) elhelyezése az előírásoknak megfelelő.
- A 105+90 sz. szelvényben lévő fény- és félsorompóval biztosított útátjáró Nyíregyháza területén, Sóstóhegy városrészben, a Hadobás sor és a 100 sz. vasúti fővonal keresztezésében van. A kétsávos közút burkolata aszfalt, az úton jellemzően helyi forgalom bonyolódik le.
- A közút-vasút szintbeli keresztezés burkolata BODAN-elemes. A beépített elemek műszaki állapota megfelelő.
- Az eset idején az AS105 jelű fény- és félsorompóval biztosított útátjáróba telepített sorompóberendezés üzemszerűen működött. A sorompóberendezés visszajelentési helye: Sóstóhegy állomás. Az esetet megelőzően az AS105 jelű sorompóhoz kapcsolódó számlált kezelés a szolgálati hely biztosítóberendezésén 2010. július 19-én 10 óra 20 perckor, majd 2010. október 9-én 15 óra 17 perckor volt a Hibaelőjegyzési Könyv tanúsága szerint (Mindkét alkalommal vonatforgalommal kapcsolatos okból.)



5. ábra: Az útátjáró az esetben részes személygépkocsi haladási irányából.

## 1.9 Állomási adatok

Az állomási adatok az eset lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

## 1.10 Vasúti járművek adatrögzítői

A 6200 sz. vonat V43 sorozatú vontatójárműve elektromechanikus, 150 km/h sebességhatárú sebességmérővel volt felszerelve. A sebességmérő órában 150 km/h méréshatárú szalag volt befűzve, melyen a regisztrátumok 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 napos, derült volt. A Nap az esemény bekövetkezésének időpontjában szinte majdnem teljesen a gépkocsival szemben sütött.

A levegő hőmérséklete 13°C volt. Természetes, nappali fényviszonyok mellett a távbalátás nem volt korlátozott.

## 1.13 A túlélés lehetősége

Az eset idején a 6200 sz. vonaton senki sem sérült meg. A vasúti jármű ütközés során bekövetkezett sérülései sem a vonatszemélyzet, sem pedig az utasok testi épségét nem veszélyeztették.

A balesetben részes gépjármű vezetője az ütközés következtében fellépett intenzív erőhatások és a túlélési tér összenyomódása miatt a gépjárműben keletkezett alakváltozások következtében olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy a helyszínen életét veszítette.

A mentők, a tűzoltóság, illetve a rendőrség értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet.

A vasúti pályatesten maradt gépjárműroncsot a tűzoltóság távolította el 13 óra 00 perckor.



6. ábra: A személygépkocsi összeroncsolódott utastere

## 1.14 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytatott.

## 1.15 Érintett szervezetek / a munkaszervezés jellemzése

Az érintett szervezetek, a munkaszervezés jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem szükséges.

## 1.16 Szabályok és szabályzatok

A mozdony személyzet részére az F.1. sz. Jelzési Utasítás szabályozza a Figyeljelzés adásának módját.

*„6.2.1. „Figyelj!”*

*Egy hosszú hang (—).*

*A mozdony, vezérlőkocsi hangjelzést adó berendezésével legalább 3 másodpercig adott jelzés.*

**6.2.1.1. „Figyelj!” jelzést kell adni:**

...

*f) Az útátjárójelzőnél, ha adását személy-, vagyon- vagy forgalombiztonsági ok szükségessé teszi.*

...

*k) mindenkor, ha adását személy, vagyon- vagy forgalombiztonsági ok szükségessé teszi.”*

A vasúti átjáróban való közlekedés szabályait a közúthasználók részére az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) szabályozza:

**„39. § (1) A vasúti átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad. A vasúti átjáró megközelítésekor, illetve a vasúti átjárón történő áthaladás során eleget kell tenni a vasúti átjáró biztosítására szolgáló közúti jelzéseknek.**

...

*(3) A vasúti átjáró előtt a 98., 99., 99/a. vagy 99/b. ábra szerinti jelzésnél, vagy a megállás helyét jelző útburkolati jel előtt meg kell állni, ha*

*a) bármely irányból vasúti jármű közeledik,*

*b) a teljes sorompó vagy a felsorompó sorompó rúdja nem teljesen nyitott helyzetben áll vagy mozog.”*

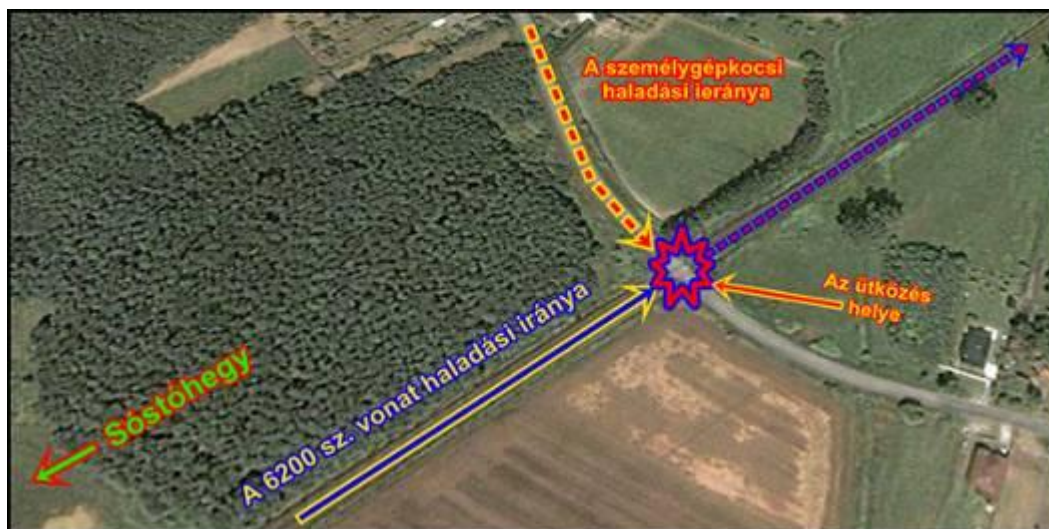
## 1.17 Kiegészítő adatok

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 bekövetkezett hasonló esetről a Vb-nek nincs tudomása.

## 2. ELEMZÉS

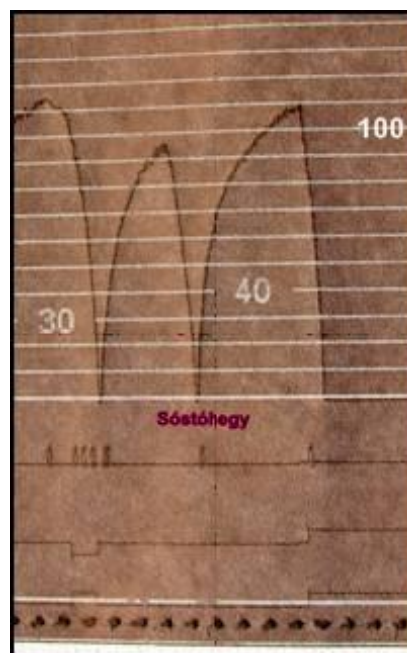


7. ábra: Az eset helyszíne (Kép: GoogleEarth)

### A vonat haladása

A 6200 sz. vonat vontatójarműve menetíró regisztrátumának kiértékelése során a Vb megállapította, hogy a mozdony vezetője a Sóstóhegy állomásról való elindulás után a 6200 sz. vonatot a 105-107 km/h sebességre gyorsította. A 6200 sz. vonat az eset bekövetkezése előtt is ezzel a sebességgel haladt. A vonat sebessége az eset idején nem volt nagyobb, mint a menetrendben részére meghatározott sebesség. (Lásd: 1.1 pont)

Az útátjáró előtt észlelte, hogy a menet irányát tekintve balfelől egy személygépkocsi közelít a kereszteződésbe. A veszélyhelyzetet észlelve a mozdonyvezető – elmondása szerint – „Figyelj!” jelzést adott és gyorsfékezéssel megállította a vonatot, de az ütközést elkerülni már nem tudta. A regisztrátum kiértékelése során megállapítást nyert, hogy a 6200 sz. vonat sebessége az ütközés pillanatában 105-107 km/h volt. (10. ábra)



8. ábra: 6200 sz. vonat menetíró-regisztrátum - részlet (szerkesztett kép)

A vonat az ütközést követően a 110+81 sz. szelvényben állt meg, 491 méterre az útátjárótól.

### A gépkocsi haladása

A személygépkocsi a település irányából érkezett a Hadobás soron lévő közút-vasút szintbeli kereszteződéshez. Az érkezés irányából a közút egy enyhe balos ívvel fordul rá a vasúti keresztezésre. A vasút felé a teljes rálátás a fás-bokros növényzet miatt nem volt biztosítva, emiatt a közeledő gépjármű vezetője folyamatos haladása során nem láthatta az átjáró felé érkező szerelvényt. (7. ábra)



Az eset helyszínén lévő közút-vasút szintbeli keresztezés fény- és félsorompóval van biztosítva. A fénytorompó-berendezésre a közúthasználók figyelmét mindkét irányból közúti jelzőtáblák hívják fel.

A Vb helyszíni szemléje során megállapította, hogy a szintbeli keresztezésre figyelmet felhívó jelzőtáblák tiszták, épek és kellő távolságból észlelhetőek és kiértékelhetőek.

A fényjelző készülék jelzési képe, valamint a lezárt állapotban lévő csapórúd már a háromsávós Vasúti átjárót előjelző-táblától folyamatosan látható. Az utátjáró előtt – mindkét irányból – 30 km/h sebességkorlátozás van érvényben.

A Vb megállapította, hogy a személygépkocsi haladási irányának jelentős megváltoztatása nélkül haladt be a közút-vasút szintbeli keresztezésbe, s eközben a félsorompó végállásig lezárt helyzetű csapórúdját letörte. A személygépkocsi vezetője által kezdeményezett és megvalósult fékezésre utaló jeleket a Vb nem talált. (Az esetben részes gépjármű ABS-sel nem volt felszerelve.)

Az ütközés során a vontatójármű ütközői a jármű jobb oldalát találták el. A jobb oldali ütköző a jobb első keréknél, a bal oldali ütköző a jobb hátsó ajtó mögött érte el a személygépkocsit. Az ütközést követően a vasúti jármű a személygépkocsit maga alá gyűrte és a teljes megállásig maga előtt tolt.

Táblák	Sóstóhegy felől		Libabokor felől	
	Baloldal	jobb oldal	Baloldal	jobb oldal
	Nincs	<b>VAN</b>	Nincs	<b>VAN</b>
	Nincs	<b>VAN</b>	Nincs	<b>VAN</b>
	Nincs	<b>VAN</b>	Nincs	<b>VAN</b>
	Nincs	<b>VAN</b>	Nincs	<b>VAN</b>

99. ábra: A szintbeli keresztezés előtt alkalmazott közúti jelzőtáblák

A Vb rendelkezésére álló adatok szerint az elhalt gépkocsivezető korához képest ereje teljében lévő, víg kedélyű, életszerető ember volt, aki különösebb egészségügyi problémákban nem szenvedett. Öngyilkossági kísérlete, vagy erre utaló hajlandósága nem volt.

A rendőrség által lefolytatott nyomozás során az öngyilkosság lehetőségét az esettel kapcsolatosan kizárták, s erre utaló információ a Vb-nek sem került a birtokába.

A rendőrség által kijelölt igazságügyi műszaki szakértő véleménye szerint az eset időpontjában napsütéses idő volt, és a Nap a baleset időpontjában az eset helyén szinte majdnem a gépkocsivezetővel szemben sütött. A személygépkocsi a szintbeli keresztezést mintegy 40 km/h sebességgel közelítette meg. A személygépkocsi vezetője az átjáróhoz közeledve – vagy a szembe sütő Nap, vagy pillanatnyi figyelmetlensége miatt – későn észlelte a fénytorompó tilos jelzését, valamint a lezárt csapórúdat.

A késői észlelést követően fékezhetett, azonban ekkor már olyan közel volt a sorompóhoz, hogy annak – még a fékhatás kialakulása előtt – nekihajtott, és a csapórudat letörve ráhajtott a vasúti pályatestre, ahol a neki jobbról érkező vonat a gépjármű jobb oldalának ütközött.

A mozdonyvezető részéről sem cselekvési sem pedig észlelési késedelem nem állt fenn, míg a gépkocsivezető részéről észlelési késedelem alakulhatott ki.

Az adott forgalmi helyzetben a baleset elkerülésére kizárólag a gépkocsi vezetőjének lett volna lehetősége.



**10. ábra: Az útátjáró a gépkocsi haladási irányából**

A 79 éves férfi áldozat boncolása során mérgezésre, bűncselekményre utaló körülmények nem merültek fel. A boncolás során megállapítást nyert, hogy a közlekedési baleset és a gépkocsivezető halála között ok-okozati összefüggés állapítható meg, az esetet megelőző hirtelen rosszullét gyanúja nem nyert megerősítést.

Az esetet követően a rendőrség által kirendelt igazságügyi műszaki szakértő a személygépkocsi vizsgálata során megállapította, hogy a gépkocsinak olyan meghibásodása, ami az eset bekövetkezéséhez vezetett volna nem volt.



### 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 fényképfelvételek elemzése és értékelése alapján a következőket állapította meg:

- A személygépkocsi vezetője a vasúti átjárón való áthajtást annak ellenére kezdte meg, hogy a fénySOROMPÓ tilos jelzést adott, s a félsorompó csapórúdja végállásig lezárt állapotban volt.
- A félsorompó csapórúdját letörve a jármű a vasúti úrszelvénybe került, s azt a vonat odaérkezéséig elhagyni nem tudta, s ez a járművek összeütközését eredményezte.
- A 6200 sz. vonat nem lépte túl a menetrendben előírt sebességet, a vonat mozdonyvezetője a Vb véleménye szerint mindent elkövetett az ütközés elkerülése érdekében.

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

A Vb ilyen megállapítást nem tesz.

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

A Vb ilyen megállapítást nem tesz.

### 4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A Vb véleménye szerint a szintbeli közút-vasút keresztezések megközelítésére, és az azokon való áthaladásra vonatkozó közúti közlekedési szabályok betartásával az ilyen és ehhez hasonló esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

Budapest, 2011. június 28.

---

Lesták Mihály  
Vb tagja

---

Karosi Róbert  
Vb vezetője

---

Nyári Zoltán  
Vb tagja