



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

# ZÁRÓJELENTÉS

**2006-0161-5  
VASÚTI BALESET**

**Szolnok és Újszász állomások között,  
2006. december 12.**

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 2006. december 31. napjáig a Kbt.-én, 2007. január 1-től a 278/2006. (XII. 23.) Korm. rendeleten - melyet 2007. július 1-jétől a 167/2007. (VI. 28.) Korm. rendelet módosított - 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 Vb tagjaival szemben összeférhetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vb köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna

## Jelen zárójelentés

alapjául a Vb által készített, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött zárójelentés-tervezet szolgált.

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

A 2008. november 4-én megtartott záró megbeszélésen az alábbi szervezetek képviseltették magukat:

- NKH,

- MÁV-Trakció Zrt. Biztonsági Szervezet.

## Meghatározások és rövidítések

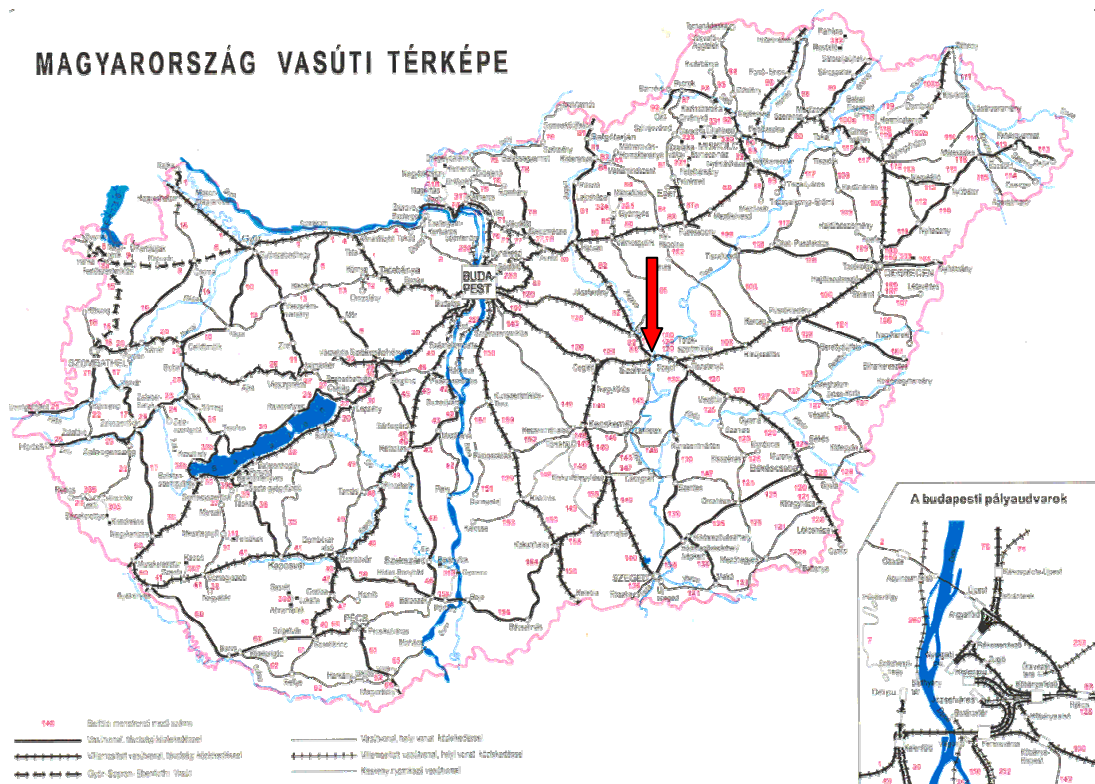
BIG	MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság
CSM	A vezetőálláson a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot („ <b>csak mozdonyvezető</b> ”)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
ÖJÜ	Önműködő jelzőüzem
Vb	Vizsgálóbizottság
VBO	MÁV Zrt. BIG illetékes Területi Vasútbiztonsági Osztálya

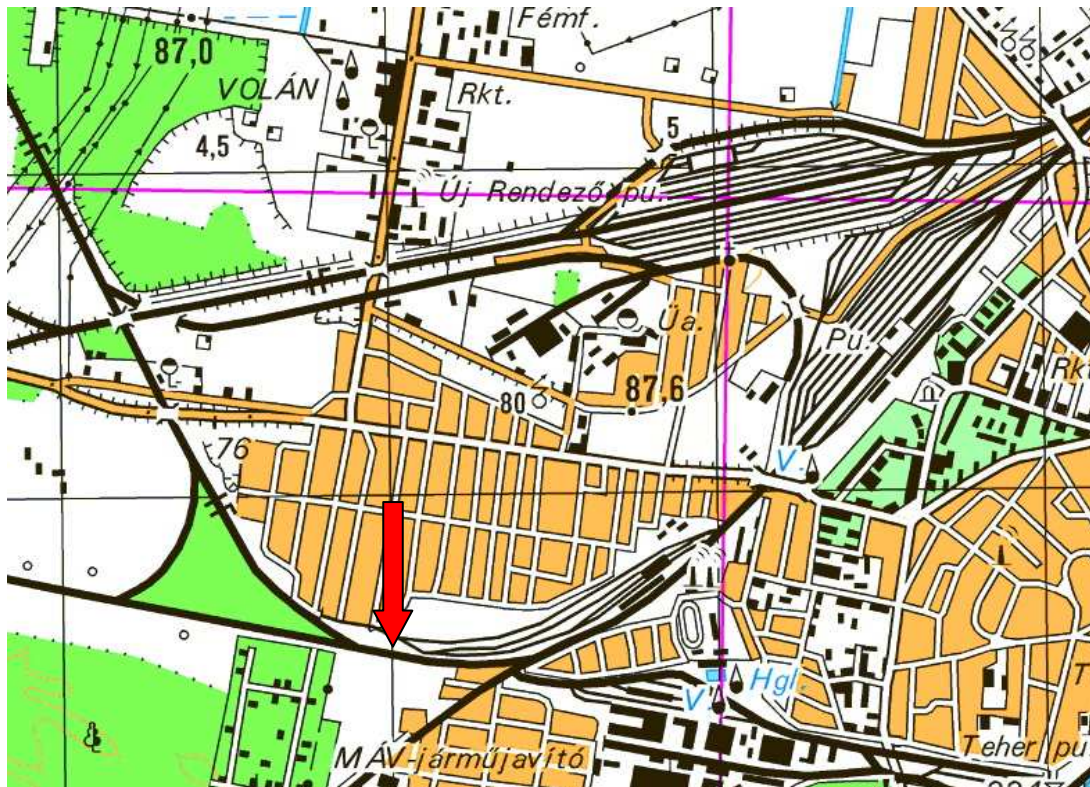
## Az eset összefoglalása

<b>Az eset kategóriája</b>	Vasúti baleset
<b>Az eset jellege</b>	Vonatok ütközése
<b>Az eset időpontja</b>	2006. december 12. 22 óra 28 perc
<b>Az eset helye</b>	Szolnok és Újszász állomások között
<b>Vasúti rendszer típusa</b>	Országos
<b>Mozgás típusa</b>	Regionális személyszállító vonat
<b>Az eset kapcsán elhunytak/ súlyosan sérültek száma</b>	1 fő súlyos sérült
<b>Pályahálózat működtető</b>	MÁV Zrt.
<b>Rongálódás mértéke</b>	nagymértékű
<b>Érintett vonat száma</b>	3351 és 35731 sz. vonatok
<b>Üzembentartó</b>	MÁV Zrt.
<b>Nyilvántartó állam</b>	Magyarország

### Az eset helye

120a számú Budapest Keleti pu. – Újszász - Szolnok fővonal bal vágány 663+85 sz. szelvényében, Szolnok és Újszász állomások között.





2. sz. ábra) A baleset helye Szolnok állomás térségében

### **Bejelentések, értesítések**

A KBSZ ügyeletére az esetet 2006. december 12-én 22 óra 35 perckor jelentette a MÁV ZRt. hálózati főüzemirányítója.

A KBSZ ügyeletes az esetet 2006. december 12-én 22 óra 36 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének

### **Vizsgálóbizottság**

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára 2006. december 12-én az alábbi Vizsgálóbizottságot jelölte ki:

Vezetője	Simon István	balesetvizsgáló
Tagjai	Dr. Kovács Márton	baleseti helyszínelő
	Szeremeta Gábor	balesetvizsgáló

Simon István közszolgálati jogviszonyának megszűnése miatt 2007. január 2-án Szeremeta Gábort a Vb vezetőjének, Dr. Kovács Márton közszolgálati jogviszonyának megszűnése miatt 2008. szeptember 1-én Karosi Róbertet a Vb tagjának jelölte ki a KBSZ főigazgatója.

### **Az eseményszűrés áttekintése**

- A Vb az eseményt követően helyszíni szemlét tartott.
- Az általa szükségesnek vélt dokumentumokat bekérte, azokat megkapta.
- A menetíró regisztrátumot kiértékelte.
- A helyszínen jelenlevő tanúkat meghallgatta.
- A biztosítóberendezés működését megvizsgálta.

## 1. Ténybeli információk

### 1.1 Az esemény lefolyása

2006. december 12-én 22 óra 28 perckor Szolnok és Újszász állomások között a bal vágány 663+85 sz. szelvényében, a Szolnokról Bp. Keleti pályaudvarra közlekedő és Szolnok „CD” elágazás továbbhaladást tiltó jelzési képet mutató „N” jelű bejárati jelzőjénél feltartóztatott 3351 sz. vonat végére kíméletlenül ráütközött a Szolnokról Jászapáti állomásra közlekedő 35731 sz. vonat.

### 1.2 Személyi sérülés

Sérülések	Személyzet	Utások	Útátjáró használók	Egyéb
<b>Halálos</b>	-	-	-	-
<b>Súlyos</b>	-	1	-	-
<b>Könnyű</b>	1	5	-	-

### 1.3 Vasúti járművek sérülése

A 3351 sz. személyszállító ingavonat hátul működő V43-1249 psz. mozdonya üzemképtelenné vált. A kár nagysága: **8.000.000.-Ft**

A 36731 sz. motorvonat Bzmot 212 psz. motorkocsija olyan súlyosan sérült, hogy azt selejtezésre javasolták. A kár nagysága: **10.000.000.-Ft**

A motorvonat másik két kocsijában (50 55 2428 617-4 psz. és 50 55 2428 575-4 psz.) keletkezett kár nagysága: **7.000.000.-Ft**

### 1.4 Infrastruktúrában keletkezett kár

A baleset következtében a vasúti infrastruktúrában kár nem keletkezett.

### 1.5 Egyéb kár

Az üzemeltető egyéb kárt nem közölt.

### 1.6 A személyzet adatai

#### 1.6.1 A 3351 számú vonat mozdonyvezetője

- 33 éves férfi,
- MÁV szolgálatba lépett 1998-ban,
- a szolgálat ellátásához szükséges vizsgákkal és helyismerettel rendelkezik,
- egészségügyi alkalmassága érvényes,
- időszakos oktatásokon részt vett.

#### 1.6.2 A 35731 számú vonat mozdonyvezetője

- 58 éves férfi,
- MÁV szolgálatba lépett 1966-ban,
- a szolgálat ellátásához szükséges vizsgákkal és helyismerettel rendelkezik,
- egészségügyi alkalmassága érvényes,
- időszakos oktatásokon részt vett.

## 1.7 A vonatok jellemzői

<b>Vonatszám</b>	<b>3351</b>
<b>Vonat neve</b>	<b>személyszállító vonat</b>
<b>A vonat menetrendi jellemzői</b>	Szolnok – Újszász - Bp. Keleti pu. között naponta közlekedik. Menetrend szerinti sebessége 100/100 km/h.
<b>Vonattovábbítás módja</b>	<b>CSM</b>
<b>Mozdony pályaszáma</b>	<b>V43-1249</b>
<b>Mozdony tulajdonosa</b>	<b>MÁV Zrt.</b>
<b>Továbbított kocsik tulajdonosa</b>	<b>MÁV Zrt.</b>
<b>Továbbított kocsik száma</b>	<b>7 db 4 tengelyes személyszállító kocsi</b>
<b>Vonathossz</b>	<b>182 m</b>
<b>Elegytömeg</b>	<b>325 t</b>

<b>Vonatszám</b>	<b>35731</b>
<b>Vonat neve</b>	<b>személyszállító vonat</b>
<b>A vonat menetrendi jellemzői</b>	Szolnok - Jászapáti között naponta közlekedik. Menetrend szerinti sebessége Szolnok - Újszász állomások között 80/80 km/h.
<b>Vonattovábbítás módja</b>	<b>CSM</b>
<b>Mozdony pályaszáma</b>	<b>Bzmot 212 + 2 mellékkocsi</b>
<b>Mozdony tulajdonosa</b>	<b>MÁV Zrt.</b>
<b>Továbbított kocsik tulajdonosa</b>	<b>MÁV Zrt.</b>
<b>Vonathossz</b>	<b>42 m</b>
<b>Elegytömeg</b>	<b>55 t</b>

## 1.8 Meteorológiai adatok

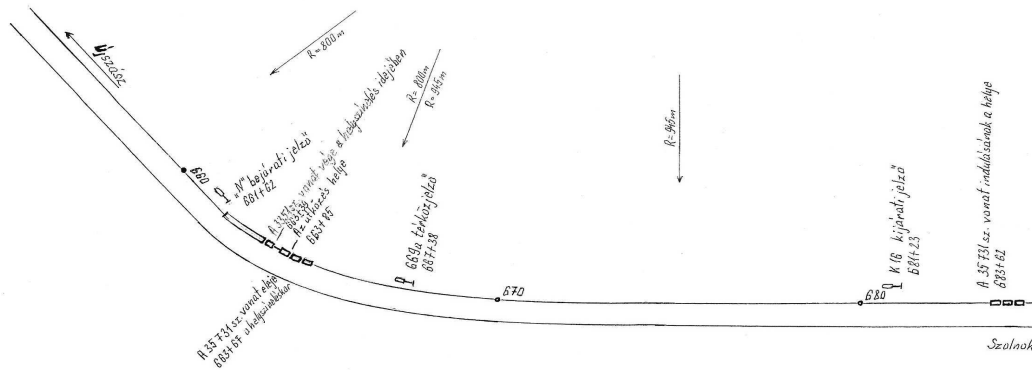
A baleset helyén és idején a távolbalátás és a szabadlátás nem volt korlátozott. Csendes derült időjárás mellett + 2 C° volt a léghőmérséklet.

## 1.9 A vasúti pálya és biztosítóberendezés leírása

A baleset a Budapest Keleti pu. – Újszász - Szolnok kétvágányú villamosított vasúti fővonalon, Újszász és Szolnok állomások között történt.

A vasúti pálya vonalvezetése Szolnok állomás kijáratí váltóinak elhagyása után a kezdőpont felé 1002 méter hosszúságban 950 méter sugarú, innen tovább 800 méter sugarú ív. Magassági vonalvezetése a pálya kezdőpontja felé a váltóktól a 664+50 szelvényig 1.1 ezrelékes emelkedőben van, innen a 660+00 szelvényig 0.5 ezrelékkal lejt.





### 3. sz. ábra) A baleset helyszínének vázlatos rajza

A vonalon vonatbefolyásolásra kiépített önműködő térközbiztosító berendezés üzemel. Szolnok „CD” elágazás D 55 típusú biztosítóberendezéssel felszerelt, számítógépes felülvezérléssel (távvezérlés) Szolnok I. számú állítóközpontból vezérelt, ÖJÚ (önműködő jelzőüzem) üzemmódra kialakított rendszertechnika. Az állomásközben a CD elágazásnál a bal vágányban levő kiágazási váltót az „N” jelű bejárati jelző, ezt követően a pálya kezdőpontja felé a másik kiágazási váltót a „J” jelű jelző fedezi.

Szolnok állomás, és a CD elágazás közti pályaszakaszt az AT 669 sz. térközjelző két térközre osztja. Szolnokról Újszász felé haladva az első „T2” térköz 684 méter a második „T1” térköz pedig 576 méter hosszú. A jelzők üzemmódja számítógép által felülvezérelt. Valamennyi működési állapotváltozást a számítógép memóriája rögzít.

## 1.10 Kommunikációs eszközök

A vasúti baleset bekövetkezésében szerepük nem volt, részletezésük nem szükséges.

## 1.11 Állomási adatok

A nyíltvonalon történő baleset helyszínéhez tartozó két szomszédos állomás jellemzői az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

## 1.12 Vasúti járművek adatrögzítői

A 3351 sz. vonat a V43-1249 psz. mozdonnyal tolt menetben az 50 55 82-07 312-6 psz. vezérlőkocsival közlekedett. A vezérlőkocsi TELOC rendszerű, RT 9 típusú, 120 km/h méréshatárú sebességmérő berendezéssel volt felszerelve, amely jól működött. A regisztráló berendezés órája négy percet késett.

A V43-1249 psz. mozdony TELOC rendszerű, RT 9 típusú, 150 km/h méréshatárú sebességmérő berendezéssel volt felszerelve, amely jól működött. A sebességmérő berendezésbe 100 km/h méréshatárú sebességmérő szalag volt befűzve. A regisztráló berendezés órája megfelelően működött, a pontos időt mutatta.

A 35731 sz. vonat a Bzmot 212 psz. motorkocsival és 2 mellékkocsival közlekedett. A motorkocsi TELOC rendszerű, RT 12 típusú, 120 km/h méréshatárú sebességmérő berendezéssel volt felszerelve, amely jól működött. A sebességmérő berendezésbe 120 km/h méréshatárú sebességmérő szalag volt befűzve. A regisztráló berendezés órája kettő percet sietett.

## 2. Elemzés

Szolnok állomás biztosítóberendezésének eseménynaplója alapján a következők állapíthatók meg.

2006. december 12-én 22 óra 13 perckor Solnok állomás XXI számú vágányáról 3391 sz. vonatszámú egy mozdonyvonatot indítottak Újszász állomás felé a páratlan számú vonat szerinti helyes bal vágányon. A mozdony továbbhaladást engedélyező jelzők mellett haladt el egészen a „J” jelzőig, ami „Szabad” jelzésből „visszaesett”, és 22 óra 15 perc 55 mp-kor „Megállj” jelzésre váltott.

4374	Újszász	2006.12.12 22:15:49	ZJ	zavar
4375	Újszász	2006.12.12 22:15:55	J	zavar szabadban
4376	Újszász	2006.12.12 22:15:56	J	zavar szabadban

### 4. sz. ábra) Eseménynapló bejegyzések

Szolnok állomás forgalmi szolgálattevője a J-C lezárt vágányutat 22 óra 23 perc 29 másodperckor kényszeroldóval feloldotta. A vágányút az időzítés letelte után 22 óra 25 perc 52 másodperckor oldódott. A „J” jelzőn 22 óra 26 perc 24 másodperckor jelent meg a szabad jelzés.

4508	Újszász	2006.12.12 22:23:29	N	ÖJÜ üzemmód kikapcsolva
4509	Újszász	2006.12.12 22:23:29	J	ÖJÜ üzemmód kikapcsolva
4510	Újszász	2006.12.12 22:23:29	C	ÖJÜ üzemmód kikapcsolva
4511	Újszász	2006.12.12 22:23:29	KO-J	parancs kiadva
4550	Újszász	2006.12.12 22:25:46	ZJ	zavarjelzés alapállapot
4551	Újszász	2006.12.12 22:25:52	KO	kényszeroldás időzítés alapállapot
4552	Újszász	2006.12.12 22:25:52	G/K	szabad
4562	Újszász	2006.12.12 22:26:24	J	szabad

### 5. sz. ábra) Eseménynapló bejegyzések

A 3391 sz. mozdonyvonatot a 3351 sz. személyszállító ingavonat követte, amely Solnok állomás XIII. sz. vágányáról 22 óra 17 perckor indult. A váltók elhagyása után a „T2” térközbe 22 óra 21 perc 11 másodperckor, a „T1” térközbe 22 óra 22 perc 00 másodperckor érkezett. A „T2” térköz a 3351 sz. vonat elhaladása után 22 óra 22 perc 16 másodperckor szabadult fel. A 3351 sz. vonat megállt a „Megállj” jelzést mutató „N” bejárati jelző előtt, mivel az előtte levő szakaszban a „J” jelző előtt állt a 3391 sz. mozdonyvonat.

4454	Újszász	2006.12.12 22:21:11	N	T2 térköz foglalt
4455	Újszász	2006.12.12 22:21:11	N	TCS térköz szabad
4456	Újszász	2006.12.12 22:21:13	B-g	parancs kiadva
4457	Újszász	2006.12.12 22:21:19	B2	+ első lezárás
4458	Újszász	2006.12.12 22:21:19	B3	+ első lezárás
4459	Újszász	2006.12.12 22:21:20	B	szabad
4460	Újszász	2006.12.12 22:21:20	AS618	vonat által csukott
4464	Újszász	2006.12.12 22:21:22	B-g	parancs nyugta: OK
4474	Újszász	2006.12.12 22:21:37	AS604	nyitott
4476	Újszász	2006.12.12 22:22:00	N	T1 térköz foglalt
4480	Újszász	2006.12.12 22:22:10	G-m	parancs kiadva
4481	Újszász	2006.12.12 22:22:10	B	T1 térköz foglalt
4482	Újszász	2006.12.12 22:22:16	N	T2 térköz szabad

### 6. sz. ábra) Eseménynapló bejegyzések

A 35731 sz. vonat Szolnok állomás XVI. sz. vágányáról 22 óra 25 perckor indult. A vonat a kijáratnál elhagyása után 22 óra 27 perc 02 másodperckor haladt be a „T2” térközbe. Innen 22 óra 27 perc 34 másodperckor haladt át a 3351 sz. vonat által elfoglalt „T1” térközbe. A számítógép memóriája ezt az időpontot rögzítette a „T2” térköz felszabadulásaként.

4570	Újszász	2006.12.12 22:27:02	N	T2 térköz foglalt
4582	Újszász	2006.12.12 22:27:34	N	T2 térköz szabad

#### 7. sz. ábra) Eseménynapló bejegyzések

Ezután 20-22 másodperc múlva, vagyis kb. 22 óra 28 perckor a 35731 sz. vonat ráütközött a 3351 sz. vonat végére.



8. sz. ábra) A Bzmot 212 psz. motorkocsi az ütközés után

A 3351 sz. vonat a ráütközés pillanatában már indulni készült, mivel az „N” jelzőn 22 óra 27 perc 35 másodperckor megjelent a továbbhaladást engedélyező jelzés.

4585	Újszász	2006.12.12 22:27:35	N	szabad
------	---------	---------------------	---	--------

#### 9. sz. ábra) Eseménynapló bejegyzések

A mozdonyvezető feloldotta a fékeket, így a ráütközés egy befékezetlen vonatra történt. A szerelvény ennek következtében 46 métert előre gurult, és mivel a légvezeték is sérült ezért automatikusan befékeződött. Ezt az időpontot a számítógép órája is rögzítette, ugyanis a vonat az „N” jelzőt 22 óra 28 perc 21 másodperckor haladta meg. Ekkor változott a jelzési képe ismét vörösre.

A Vb a helyszínelés időpontjában a következő tényeket rögzítette.

- A 3351 sz. vonat eleje a „Megállj” állású „N” jelzón túl állt a pálya kezdőpontja (Budapest) felé 5 méterrel. A vonat vége a 663+39 szelvényben volt. A hátul levő V43-1249 psz. mozdony menetirány szerinti jobb hátsó lámpája sértetlen volt, és fehéren világított. (A szintén sértetlen vörös előtétüveget másnap nappali világosság mellett találta meg a VBO a vágány melletti magas fűben.) A zárjelzőtárcsa összetörve rajta volt a jelentősen megrongálódott mozdonyon.



**10. sz. ábra) A V43-1249 psz. mozdony az ütközés után**

- A 35731 sz. motorvonat Bzmot 212 psz. motorkocsijának eleje a 663+67 szelvényben volt. A mozdony eleje teljesen összetört, a vezetőfülke összenyomódott. A D2. típusú fékezőszelep karja gyorsfékezés állásban volt.



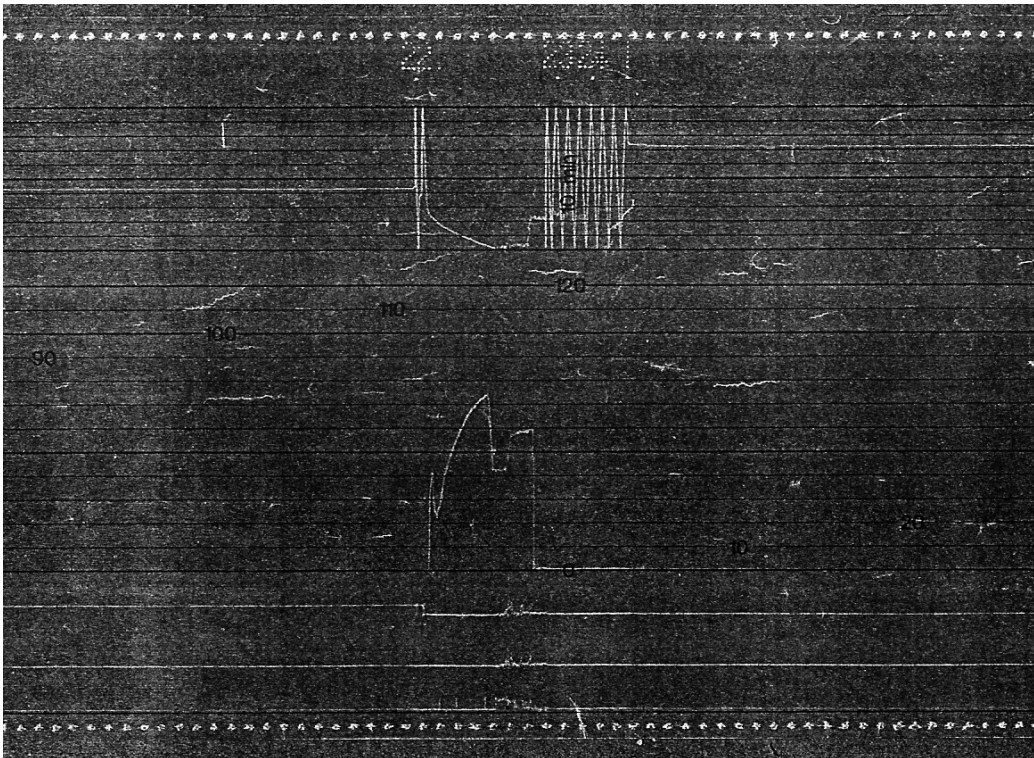


**11. sz. ábra) A Bzmot 212 psz. motorkocsi vezetőállása az ütközés után**

- A motorkocsi utáni. első mellékkocsi menetirány szerinti hátsó tengelyével siklott.
- A távolbalátás, és a szabadlátás a baleset helyszínén, és azt megelőző pályaszakaszon nem volt korlátozott. (A baleset időpontjában levő időjárási helyzetet a 35731 sz. vonat mozdonyvezetője ugyanígy jellemezte a későbbi meghallgatásakor)
- A bal vágány melletti 669 a számú térközjelzőn egy vörös fény világított. A jelzőre a rálátás biztosított volt.
- Szolnok állomás I sz. állítóközpontjában a baleset helyszínéről a biztosítóberendezés a baleset utáni állapotokat jelezte vissza:
  - a 3351 sz. vonat részére az N-J vágányút lezárt, „N” jelző megállj állásban, L/N szakasz foglalt.
  - A bal vágány „T1” térközzszakasza foglalt (a 3351-es, és a 35731 sz. vonatokkal elfoglalva).
  - J-C vágányút lezárt, a „J” jelzőn a „Szabad” jelzésekép visszaesett, zöld zavar.
  - C-Újszász bal T1 vágányút lezárt, a „C” jelű jelzőn szabad színekép.

A Vb megvizsgáltatta Szolnok - Szolnok „CD” elágazás AT 666/69 és „N” jelzők közötti sínáramkörét. A vizsgálat megállapította, hogy a sínáramkör a közlekedő járműveket megfelelően érzékeli.

A 35731 sz. vonat sebességregisztrátumának kiértékelése alapján a következők állapíthatók meg:



**12. sz. ábra) A Bzmot 212 psz. motorkocsi sebességregisztrátuma**

- A 35731 sz. vonat Szolnok állomásról 22 óra 25 perckor indult, 3 perc késéssel. Indulás után a vonat felgyorsult 42 km/h sebességre, majd a vonali fékpróba megtartása után 22 km/h sebességre lelassult.
- Ezt követően folyamatosan növelte a sebességet 75 km/h-ig, és innen üzemi fékezéssel lassult.
- Az ütközés 42 km/h sebességnél következett be 22 óra 28 perckor. Az ütközés előtti gyorsfékezés hatása nagy valószínűséggel már nem alakult ki.

A mozdonyvezető meghallgatása során elmondta, hogy Szolnok állomás kijáratí jelzőjén észlelte a két sárga fénnel kapott előjelzést. Ennek ellenére figyelme átsiklott a „Megállj” állású első térközjelzőn, és a nem sokkal távolabb levő „N” bejáratí jelző vörös jelzésére koncentrálna készült a megállásra.

A Vb a helyszínen megállapította, hogy a nagysugarú ívben haladva valóban mindkét jelző jelzése látható, térben azonban egymástól jól elkülönülve.

### 3. Következtetések

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

A baleset bekövetkezésének közvetlen oka emberi tényezőre vezethető vissza. A Vb megállapítása szerint a baleset azért következett be, mert a 35731 sz. vonat elhaladt a „Megállj” állású 669/a sz. térközjelző mellett, melyre előjelzést kapott.

#### 3.2 Szabályozási rendszer

A vonatkozó forgalmi szabályok:

- **az F1. sz. Utasítás 9. pontja:**

*„A jelzés parancs. Parancsot ad a megfigyelésére kötelezett dolgozónak valamely szolgálati ténykedés vagy biztonsági intézkedés azonnali megtételére.”*

- **az F 1. sz. Utasítás IV/B fejezetében a 10. sz. jelzési utasítás:**

*„Szabad legfeljebb 40km/ó sebességgel. A következő jelzőn megállj jelzés várható.”*

- **az F 1. sz. Utasítás IV/B fejezetében a 21. sz. jelzési utasítás:**

*„Megállj”*

- **Az F.2. sz. Utasítás 15.238 pontjának 2. és 2/b alpontjai:**

*„ Ha jól működő vonatbefolyásoló berendezés nincs, a vonatot a megállj állású önműködő térközjelző előtt meg kell állítani, és megállás után az alábbiak szerint kell eljárni:*

*„ Ha a térköz foglaltsága bármely ok miatt (sötétség, távolbalátás, vagy szabadlátás korlátozott) nem állapítható meg, és a megállástól számított két percen belül nem jelenik meg továbbhaladást engedélyező jelzés, a mozdonyvezető a megállástól számított két perc eltelte után a következő főjelzőig – függetlenül annak jelzésétől - figyelmesen továbbhaladhat olyan sebességgel, hogy a vonatot a jelentkező akadály előtt minden körülmények között meg tudja állítani. A továbbhaladás sebessége a legjobb látási viszonyok esetén sem lehet 15 km/ó-nál nagyobb...”*

A vonatkozó forgalmi szabályok átvizsgálása után a Vb megállapította, hogy azok a jelen forgalmi helyzetet megfelelően szabályozzák.

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

A Vb a baleset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítást nem tesz.

## **4. Biztonsági ajánlás**

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

### **4.1 Észrevételek és vélemények**

A 2008. november 4-én megtartott záró megbeszélésen a résztvevők részéről a zárójelentés tervezettel és a biztonsági ajánlással kapcsolatban egyéb észrevétel nem hangzott el.

Budapest, 2008. november 14.

---

Szeremeta Gábor  
Vb vezetője

---

Karosi Róbert  
Vb tagja