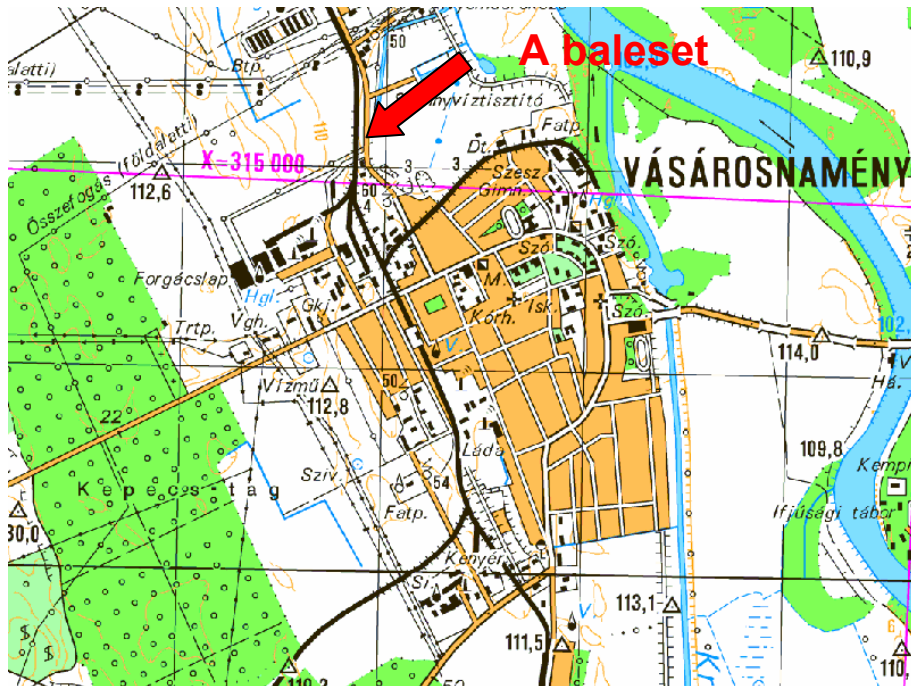


- Tárgy:** a 2006-020-5 számú vasúti baleset vizsgálatának lezárása
- Eset kategóriája:** vasúti baleset, ütközés vasúti átjáróban
- Ideje :** 2006.06.28. 12 óra 18 perc
- Helye:** 111. sz. vasútvonal Vásárosnamény állomás
- A baleset bejelentése:** az eseményt a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója jelentette be a Közlekedésbiztonsági Szervezet diszpécserének 26.28-án 13 óra 11 perckor.

### Az esemény rövid leírása

Vásárosnamény állomás SR1 sz. fénysorompóval biztosított útátjárójában a 6345 sz. személyszállító vonat a fénysorompó tiltó jelzése ellenére a sínekre hajtó pótkocsis tehergépkocsival ütközött. Személyi sérülés nem történt, anyagi kár és forgalmi fennakadás keletkezett.

### Az esemény helye



1. ábra A baleset helye

## A vizsgálat adatai

A KBSZ ügyeletére az esetet 2006. június 28-án 13 óra 11 perckor jelentette a MÁV Zrt. hálózati főüzemirányítója. A KBSZ ügyeletes az esetet 2006. június 28-án 13 óra 15 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

A KBSZ főigazgatója a vasúti közlekedési baleset vizsgálatára szakmai vizsgálóbizottságot jelölt ki:

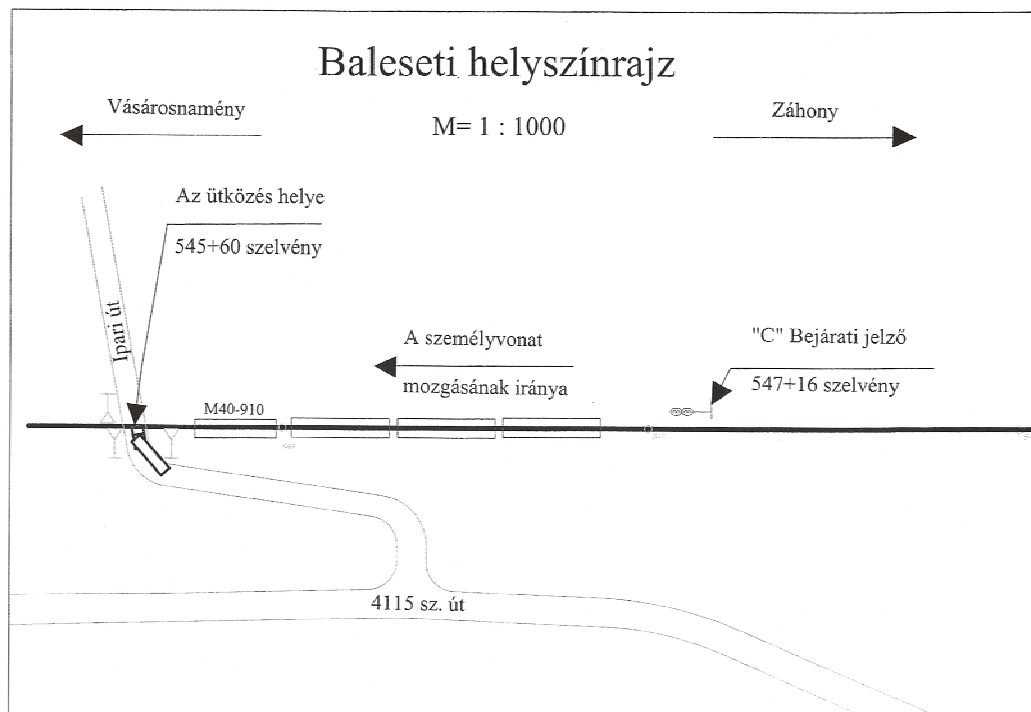
vezetője:	Orczy Sándor	balesetvizsgáló
tagjai:	Dr. Kovács Márton	helyszínelő technikus
	Dr. Vincze Árpád	balesetvizsgáló

Orczy Sándor 2007. április 01. óta és Dr. Vincze Árpád 2007. május 21. óta nincs a KBSZ állományaiban, helyettük KBSZ főigazgatója 2007. június 29-én Chikán Gábort jelölte ki a vizsgálat befejezésére.

## Az esemény lefolyása

2006. június 28-án 12 óra 18 perckor Vásárosnamény állomás SR1 számú útátjárójában (545+60 szelvény) a 6345 számú menetrend szerint Záhonytól Mátészalkáig közlekedő személyszállító vonat M40-910 pályaszámú mozdonya ütközött egy nyerges vontatóval illetve annak pótkocsijával.

A balesetnek a közúton közlekedők részéről szemtanúja is volt, ugyanis két tehergépkocsi közlekedett egymás után ugyanazon szállítmánnyal az ottani ipartelepre. A másodikként közlekedő jármű vezetője látta a fénySOROMPÓ piros jelzési képét, lassított, megállt és jelzőkürtöt használt, hogy az előtte haladó jármű vezetőjének a figyelmét felhívja a tilos jelzésre, de ez eredménytelen volt.



2. ábra Az esemény helyszínrajza

Vásárosnamény állomás forgalmi szolgálattevője 12 óra 10 perckor rendelte el az I. számú őrhely váltókezelőjének a 6345 számú személyvonat bejáratú vágányútjának beállítását a III. számú vágányra. A váltókezelő ennek megtörténtét 12 óra 14 perckor jelentette a forgalmi szolgálattevő részére, majd elfoglalta a vonatfogadásra kijelölt helyét. A váltókezelő a személyvonatot (és a balesetet) még nem látta, amikor a biztosítóberendezés zavarjelzést adott. A visszajelző fények kiértékelése alapján ezt jelentette a forgalmi szolgálattevőnek, aki hívójelzés kivezrlését rendelte el a „C” bejáratú jelzőre – ám nem sokkal később értesítette a váltókezelőt, hogy az útátjáróban baleset történt.

A balesetet megelőzően a vonat Kisvarsány megállóhelyről – a menetíró készülék regisztrátuma alapján – 12 óra 14 perckor indult Vásárosnamény állomás felé. A vásárosnaményi bejáratú jelző előjelzőjén és a bejáratú jelzőn kapott jelzési képekkel összhangban az addig alkalmazott (pályára is engedélyezett) 40 km/h sebességet a mozdony vezetője nem csökkentette.

A mozdonyvezető a bejáratú jelző utáni SR1 fénySOROMPÓVAL biztosított útátjáróhoz közeledve észlelte a közúton közlekedő két tehergépkocsit és azt, hogy az első jármű az útátjáróra hajtott. A mozdonyvezető az ütközés elkerülése érdekében „Figyelj!” jelzést adott és a sebességet regisztráló szalag alapján 41 km/h sebességnél azonnal gyorsfékezést alkalmazott, de az ütközést elkerülni nem tudta.

A mozdony a pótkocsi roncsaira felfutva két tengellyel kisiklott.

### **Következmények**

A balesetben személyi sérülés nem történt, de a közúti jármű vezetőjét kivizsgálásra kórházba szállították.

A MÁV Zrt. 6345 számú személyvonatát továbbító M40-910 pályaszámú dízelmozdonya menetirány szerinti első forgóvázával (2 tengellyel) kisiklott, és kis mértékben rongálódott.



**3. ábra A balesetben kisiklott mozdony és a pótkocsi roncsai**

Az SR1 számú fénysorompó szekrénye és „b.” jelű fényjelző oszlopa, továbbá kábelvég-elzárója nagymértékben megrongálódott, a vasúti pályában kismértékű rongálódások keletkeztek, a baleset helyén mintegy 10 méter hosszban aljcserek és síncsere vált szükségessé.



4. ábra A megrongálódott sorompószekrény

A nyerges vontató kis mértékben sérült, a pótkocsi használhatatlanná vált (3. ábra).

A baleset után az utasokat vonatpótló autóbuszokkal szállították, a forgalmi rend 22 óra 50 perckor állt helyre.

A baleset következtében keletkezett károk:

Pályában:	1 466 eFt
Biztosítóberendezésben:	5 388 eFt
Vasúti járművekben:	1 100 eFt
Vasúti segély:	300 eFt
Vonatpótló busz:	154 eFt
<b>Vasúti károk összesen:</b>	<b>8 408 eFt</b>
Közúti jármű kára:	3 000 eFt
<b>Kár mindösszesen:</b>	<b>11 408 eFt</b>

### Az infrastruktúra jellemzői

A biztosítóberendezés üzemszeren működött a baleset időpontjában.

Az SR1 számú fénysorompó a pálya egyenes szakaszán, az 545+60 szelvényben található, vonat által vezérelt, jelzővel ellenőrzött állomási sorompó, mely önműködően és kézi kezeléssel egyaránt működtethető.

Ha a bejáratú jelzőt továbbhaladást engedélyező állásba állítják, miközben a szigeteltsínek szabadok (így történt a balesetet megelőzően), a fényorompó csak akkor csukódik le, ha a jelzőhöz közeledő vonat első tengelyével az előjelző és bejáratú jelző közötti A11 szigeteltsínré rálad.

A sorompó az I. számú váltókezelői őrhelyre van visszajelentve.

A vasúti pályára rávezető út 6 méter széles szilárd burkolatú, mely több helyen kátyús, hibás. Az út egy szakaszon párhuzamosan halad a vasúti pályával, a két vonalas létesítmény tengelytávolsága eközben 15-ről 10 méterre csökken. Ezt követően kis sugarú ívvel ráfordul a vasúti pályára, és azt kb. 70 fokos szögben metszi.

A fényorompó jelzőkészüléke a jobb láthatóság érdekében az út bal oldalán is meg van ismételve.

A vasúti átjárót előjelző táblák az úton ki vannak tűzve, ám elhasználódott állapotuk miatt ábrájuk alig látható, továbbá nagyrészt az út menti növényzet is eltakarja azokat (5. ábra).

Az úttájáró forgalma gyenge, azon szinte csak az ott lévő üzembe érkező illetve onnan induló járművek haladnak át.

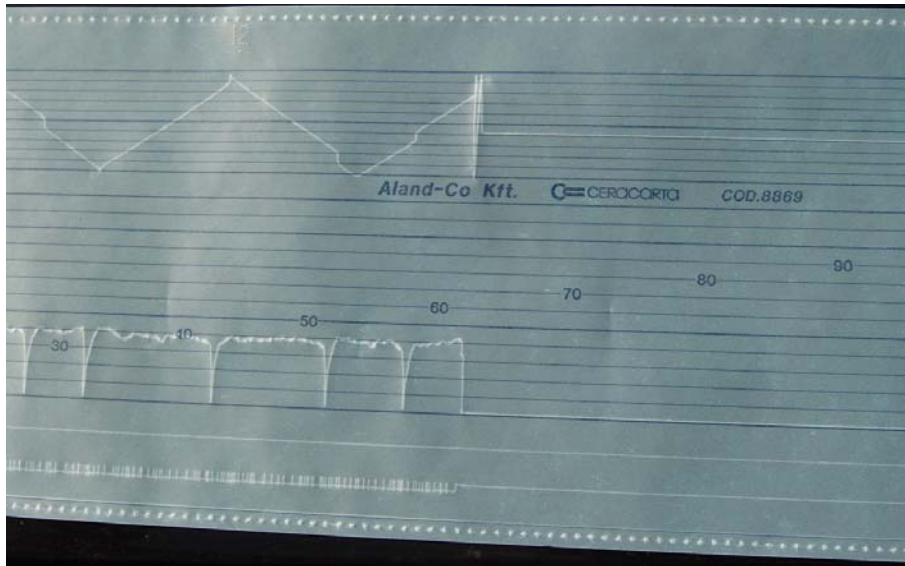


5. ábra A rosszul látható vasúti átjárót előjelző táblák egyike

### Vasúti járművek adatrögzítói

A 6345 számú vonatot továbbító M40-910 pályaszámú dízelmozdonyon TELOC RT 9. rendszerű elektromechanikus menetíró készülék működött. A szalagon megjelenített regisztrátumok jól láthatók és értékelhetőek (6. ábra).

A vonat a balesetet megelőző vészfékezést 41 km/h-ról kezdte meg.



6. ábra Az M40,910 psz. mozdony menetíró készülékének regisztrátuma

### Próbák és kísérletek

A Területi VBO Záhony munkatársai, a Vásárosnamény Városi Rendőrkapitányság Közlekedésbiztonsági Osztály vezetője, az érintett nyerges vontató vezetőjének ügyvédje valamint a rendőrség által felkért független szakértő a baleset rekonstrukcióján megállapította, hogy a nyerges vontatóból a megfelelő rálátás a vasúti pályára csak részben biztosított, egyrészt a vezetőfülke kialakítása, másrészt a helyi adottságok miatt.

Az M40-910 pályaszámú mozdonyról (Kisvárosnamény megállóhely felől érkező), amennyiben hosszabbik végével előre közlekedik, az útátjárótól visszafelé mérve kb. 60 méter távolságból – a jármű méretei miatt – már nem lehet látni az ipartelep felé közlekedő közúti járműveket.

A fényoszorópó – a balesetet szenvedett gépkocsi haladási irányából – bal oldali jelzőkészülékkel is rendelkezik, mely úgy van elhelyezve, hogy jelzése a közút felől már távolról is, illetve azt követően folyamatosan jól látható.

### Következtetések

2006. június 28-án 12:18-kor Vásárosnamény állomás SR1 számú fényoszorópóval biztosított közút-vasúti keresztezésében azért következett be az ütközéses baleset, mert a nyergesvontató az útátjáróba hajtott, miközben az SR1 fényoszorópó továbbhaladást megtiltó jelzést adott.

A helyszíni vizsgálat során a Vb közvetett okként megállapította, hogy a közút és a vasúti pálya párhuzamosan halad mintegy 80 m hosszban és kis ívű rávezetéssel keresztezi a közút a vasúti pályát. A közúton közlekedő nyergesvontató és a személyvonat haladási iránya a balesetet megelőzően megegyezett, így a közúti jármű vezetője nem látta a közlekedő személyvonatot, azonban a fényoszorópó fényjelző készülékét az útra történő rákanyarodást követően folyamatosan látnia kellett.

Az adatokat és a körülményeket értékelve, a 2005. évi CLXXXIV. törvény 7. § (1) bekezdés értelmében az ügy a Közlekedésbiztonsági Szervezet részéről további szakmai vizsgálatot, illetve intézkedést nem igényel, ezért lezártnak tekintem.

**Biztonsági ajánlás:** az esettel kapcsolatban biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges.

Budapest, 2008. május 7.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'László', written in a cursive style.

**Mészáros László**  
főigazgató