



V D S Z S Z S z o l i d a r i t á s

1146 Budapest Thököly u. 172

Telefon: (1) 351-11-11

Fax: (1) 344-67-70

Üzemi tel.+Fax: 01+13-29

Szolidaritás

Innovációs és Technológiai Minisztérium
Közlekedési Hatóság
Vasúti Hatósági Főosztály
Alscher Tamás
főosztályvezető
Budapest pf. 30.
1387

ikt: 223/2018

tárgy: vonóvezetékes váltók végállása

Tisztelt Főosztályvezető Úr, Kedves Tamás!

A MÁV Zrt. hálózatán száz olyan állomási biztosítóberendezés üzemel, ahol vonóvezetékekkel állítják a váltókat. 2018. június 23-án, Ivánca állomáson siklásos baleset történt, melynek előzményei –következményei szerencsére nem - kísértetiesen hasonlítanak a „Szajoli” balesetre. A vonóvezetékes váltók felvágását, a kezelőszemélyzet számára a biztosítóberendezés műszaki kialakítása miatt alkalmatlan automatikusan jelezni. Ezért a felvágás tényére csak az újonnan elrendelt vágányútbeállítás után próbaállításkor, ha ez elmarad, a váltó átállításkor, ha ez is, akkor –baleset utáni- ellenőrzés során derülhet fény. Érthetetlen, hogy Szajol után 24 évvel a jelen kor technikai lehetőségeit figyelembe véve ilyen egyáltalán még mindig előfordulhat.

2018. augusztus 16-án a MÁV Zrt. vezérigazgatóságán konzultáció keretében a szakmai vezetőkkel egyetértettünk abban, hogy a vonóvezetékes váltók végállását, nem észlelt váltófelvágás esetén semmi nem garantálja, ezért bármikor megismétlődhetnek a közelmúltban Ivánca (Szajol, stb.) állomáson történtek. (Siklás, előzetesen felvágott (végállás nélküli) váltón csúccsal szembeni közlekedés közben)

A MÁV Zrt.-nek intézkedési javaslatot tettünk, ahonnan a csatolt válaszelet kaptuk Veszprémi László -akkori- üzemeltetési vezérigazgató-helyettétől. A levélből számunkra egyértelműen kitűnik, hogy a MÁV Zrt. hibásan ítéli meg a vonóvezetékes váltók végállásával kapcsolatos biztonsági kockázatot, hiszen véleményük szerint: „Ezen előírások (F.2.sz. Forgalmi Utasítás, Kezelési Szabályzat) gyakorlati munkavégzés során történő teljeskörű betartása és az előírásban meghatározott műveletek (próbaállítás) végrehajtása a garancia arra, hogy a vonat vágányútjának beállításakor a vágányútban fekvő átállítandó és az át nem állítandó váltók megfelelnek az F.2. sz. Forgalmi Utasítás 2.8.1-2.8.5. pontjában előírtaknak és nem állhat elő a nem észlelt váltófelvágás esete.” Az előbbieken foglaltakkal egyetértünk, azonban csak akkor jelentenek valóban garanciát ha a kezelőszemélyzet a

próbaállításokat az előírtak szerint minden esetben elvégzi. Azonban pont arra nincs garancia, hogy az utasításban foglaltakat maradéktalanul végrehajtsák, mint ahogyan ezt az említett baleseteken túl számtalan következmények nélküli példa is igazol.

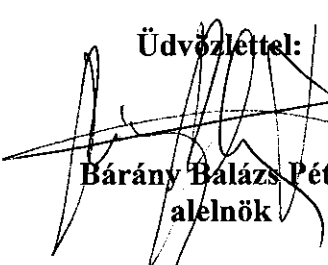
Mivel a MÁV Zrt. az anyagi lehetőségei korlátos volta miatt önerőből a problémát megoldani nem tudja, ezért a T. Hatóság segítségét kérjük, a hasonló esetlegesen tragikus kimenetelű balesetek megelőzése érdekében, hogy legalább az átmenő fővágányokban fekvő valamennyi vonóvezetékes váltó ún.: „végálláskapcsolóval” fel legyen szerelve, amely berendezés jelezni képes a kezelőszemélyzet részére, ha a váltó a végállását az emeltyű mozgatása nélkül - bármely más okból – vesztette el. Az előbbieken említett esetben, mivel a váltó végállását semmi nem garantálja, javasoljuk az ilyen (vonóvezetékes, átmenő fővágányban fekvő) váltókat szükségszerűen lezáratlan váltónak tekinteni és a rajtuk a megengedett legnagyobb sebességet 15km/h-ban megállapítani. Abban bízva, hogy a rendelkezésnek bevezetése következtében nem csak az esetlegesen nem észlelt váltófelvágás nem okoz balesetet, hanem a döntéshozók is késztetve érzik magukat arra, hogy a javasolt berendezések mielőbb felszerelésre kerüljenek.

Természetesen amennyiben szükséges bármikor készséggel állunk a levélben foglaltakkal kapcsolatban személyes konzultációt folytatni.

Várom megtisztelő válaszodat.

Budapest, 2018. október 24.

Üdvözlettel:


Bárány Balázs Péter
alelnök

