



1068 Budapest,
Benczúr u. 41.

Levelezési cím: 1146. Budapest Ajtósi Dürer sor 27/A.

Telefon: (1) 351-11-11

Fax: (1) 344-67-70

Üzemi tel.+Fax: 01+13-29

Szolidaritás

Horváth Zsolt Csaba
elnök

Ikt. sz.: 807/2010.

Tárgy: Intézkedés kérése

Nemzeti Közlekedési Hatóság
1068 Budapest Teréz krt. 38.

Kedves Csaba!

Ahogy az előttem ismert, 2010. április 19-én szerencsés kimenetelű baleset történt az 1-es vonalon. A balesetet a 9408 sz. vonatba sorozott egyik személykocsi keréktárcsájának menet közbeni törése okozta.

A balesettel kapcsolatban a MÁV Zrt.-nél vizsgálat zajlik. A vizsgálat során többek közt kiderült, hogy a sérült kerékpárt svájci bejegyzésű K LW cég forgalmazza, amely Ukrajnában került legyártásra.

A kerékpárok beszerzéseinek körülményei meglehetősen aggályosak. U i. a mellékelt V-478/2004. sz. utasítás szabályozza, hogy mely cégektől és milyen minőségi, szállítási feltételek mellett szerezhet be a MÁV-vállalatcsoport pl. monoblokk keréktárcsákat. A hivatkozott utasításban sajnálatos módon sem a svájci K LW cég, sem más Ukrajnában bejegyzett gyártó cég nem szerepel.

Ennek ellenére, ahogy az a 20/08.NF sz. mellékelt útijelentésből kitűnik, 2008. január 14-20. között a MÁV Zrt. részéről Petővári László és Szakácsi Lajos műszaki szakértő Ukrajnában járt, hogy minősítse a vasúti monoblokk kerekek, tengelyek és kerékabroncsok gyártását. Az útijelentés nem éppen idealizált állapotokat közöl úgy a gyártási folyamatról, mint a gyártáshoz felhasznált anyagok minőségéről.

A következő mellékelt Gy.11-267/2010. sz. dokumentum arról szól, hogy a VMMSZK megkeresésére a MÁV-START részéről Teke Bertalan igazgató 2010. március 11-én - figyelemmel arra, hogy „a MÁV-START Zrt., mint üzemeltető felel a járműveinek műszaki állapotáért és az utasok biztonságáért. Nem engedheti meg, hogy – egy esetleges baleset kockázatát felvállalva – MÁV próbaüzem nélküli, minősíthetetlen kerékpárokkal, keréktárcsákkal üzemeljenek a járművei.” – engedélyezte, hogy legalább 10 kocsi való keréktárcsát szállítsanak kísérleti üzem céljából.

Majd a Gy.11-687/2010. sz. 2010. május 5-én kelt mellékelt levélben Teke Bertalan igazgató, hivatkozva a 2010. április 19-én történt balesetre, a beszállításra vonatkozó engedélyt visszavonta.

A fentiekből számomra az tűnik ki, hogy a START műszaki vezetése a bekövetkezett balesetig abban a feltevésben élt, hogy Ukrajnában gyártott monoblokk kerékpárok nem kerültek beszerelésre az általuk üzemeltetett kocsik forgóvázáikba.

Ezzel szemben arról nyertem értesülést, hogy az Ukrajnába történő látogatást követően a GÉPÉSZET Zrt. 2008. májusában a már említett svájci K LW cégtől beszerezte, majd a Szombathelyen lévő Járműjavítóban októberben beépítette az ukrajnában gyártott monoblokk kerékpárokat a MÁV-START által üzemeltetett személykocsik egy részébe.

Arról is tudomásom van, hogy a Bombardier kezdeményezte, hogy a K LW cég legyen elismert beszállítója a MÁV-nak, azonban ez az elismerés a MÁV részéről nem történt meg.

Mindezekre figyelemmel érthetetlen, hogy a MÁV-START Zrt. miért engedi közlekedni az Ukrajnában gyártott kerékpárral szerelt forgóvázsal ellátott személykocsikat?

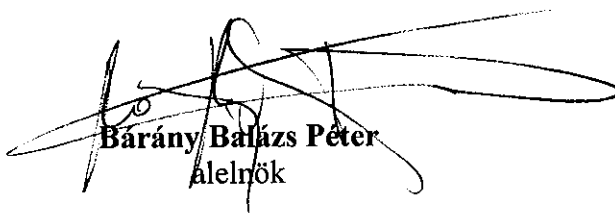
Amennyiben a START igazgatója, Teke Bertalan pontosan a balesetre tekintettel azon kísérletek elkezdését sem engedte, amelyeket kifejezetten amiatt kellett volna elvégezni, hogy a kerékpárok a vasútbiztonsági elvárásokat kielégítik-e, miként lehetséges, hogy a kísérleteket hiányában e kerékpárral ellátott vasúti kocsik futhatnak a MÁV Zrt. hálózatán?

Kérem a T. Hatóságot, hogy amennyiben levelem alapján úgy értékeli, hogy a vasúti közlekedés biztonságát veszélyezteti az Ukrajnában gyártott kerékpárokkal szerelt kocsik közlekedtetése, úgy jogkörével élve a kocsik futását azonnali hatállyal tiltsa meg.

Budapest, 2010. június 2.

Mellékletek: 4 db

Üdvözlettel:



Bárány Balázs Péter
alelnök