



# V D S Z S Z   S z o l i d a r i t á s

1068 Budapest.

Benczúr u. 41.

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

Telefón: (1) 351-11-11

Fax: (1) 344-67-70

Üzemi tel.+Fax: 01+13-29

## Szolidaritás

343/2011.

MÁV ZRt. Vezérigazgatóság

Szarvas Ferenc  
vezérigazgató

Dr. Mosóczi László  
vezérigazgató-helyettes

Budapest  
Könyves Kálmán krt. 54-60.  
1068.

**Tisztelt Vezérigazgató és Vezérigazgató-helyettes Úr!**

Szíves tájékoztatás végett mellékelten megküldjük az NKH-nak legutóbb eljuttatott levelünk másolati példányát.

Levelünk megírását elsődlegesen az motiválta, hogy mi is felhívjuk a hatóság figyelmét arra, milyen állapotot idéz elő a vasúti közlekedés, infrastruktúra üzemeltetés folyamatos forráshiánya.

A másik ok, amiért sürgős hatósági intézkedést kértünk az, hogy tapasztalataink alapján egy esetlegesen bekövetkező baleset esetén nem ritkán azok kerülnek a vizsgálat fókuszába, akiknek az azt megelőző helyzet kialakulására semmilyen befolyásuk nem volt.


Ma is sajnálatosnak tartom, hogy megállapodásunkkal ellentétben a vizsgálati anyagot nem kaphattuk meg.

Hasznosabb lett volna, ha e mindenki számára fontos kérdésben, a vasútüzem biztonsága ügyében, együttműködően tudtunk volna eljárni.

**Budapest, 2011-03-10**



Üdvözlettel:

  
Bárány Balázs Péter  
alelnök



# V D S z S z   S z o l i d a r i t á s

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

343/2011.

Nemzeti Közlekedési Hatóság

Urbán György  
elnök

Budapest  
Teréz Krt. 38.  
1066.

Tisztelt Elnök Úr!

Tudomásunkra jutott, hogy a MÁV ZRt. Biztonsági Igazgatóságának budapesti szervezete ellenőrzést tartott Bp. Nyugati pályaudvar területén.

Elnök Úr bizonyára emlékszik rá, hogy nemrég fordultunk hatóságához ugyanezen pályaudvar vonóvezetékes váltóinak megszokottól eltérő állítási erőigénye miatt, mely rendkívüli megterhelést ró a váltókezelő személyzetre.

Korábbi vállalaton belüli fellépésünket, és az Önök végzést kibocsátó rendelkezését követően mind a Déli, mind a Nyugati pályaudvarokon végzett karbantartási munkákat a pályafenntartási és a biztosítóberendezési szakszolgálat. Ennek eredményeként a váltók állítási erőszükséglete némiképp javult. Néhány, a forgalmi szakszolgálat által előre kijelölt, majd az érintettek által felkészített váltó esetében erőmérésre is sor került. E mérések szerint a vizsgált átszelési kitérők erőszükséglete az előírt határértéken belül van, de ezeket a jegyzőkönyveket több más kért dokumentummal együtt ez év március 31-ig a MÁV ZRt. minden bizonnyal eljuttatja Önökhöz.

2011-03-03.-án több más témát érintő konzultációt tartottunk a MÁV vezérigazgatójával. Tekintve, hogy a váltókkal és a Nyugati pályaudvari állapotokkal kapcsolatosan régóta érintettek vagyunk, kértük az említett vasútbiztonsági ellenőrzés megállapításainak átadását szakszervezetünk számára. Erre a munkáltatói oldal képviselője a helyszínen ígéretet is tett. A kézbesítés határidejét megelőzően egy nappal azonban közölték velünk, hogy egyenlőre megtagadják az anyag átadását.

Ennek ellenére a vizsgálati jelentés egy része birtokunkba került, melyet mellékelünk e levelünkhöz. / 1.sz. melléklet /  
A megállapítások súlyos, a forgalom biztonságát folyamatosan veszélyeztető állapotot tárnak föl.

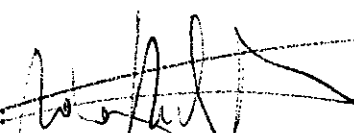
E helyzet kialakulását nyilván egy hosszabb folyamat előzte meg, ahol elmaradtak a karbantartási munkák, és az ehhez szükséges ráfordítások. Szomorú, hogy a folyamatosan forráshiánnyal küszködő MÁV ZRt. egyik főpályaudvarának biztonsági helyzete ma ilyen lesújtó képet mutat. A váltójelzők lekötése már önmagában is durván utasítás ellenes és balesetveszélyes.

Óhatatlanul felmerül a kérdés, hogy vajon a kevés papíron dokumentált munkát egyáltalán elvégezték-e, vagy csak a tevékenység kiszámlázása történt meg?

Kérem a T. Elnök Urat, hogy az utazóközönség biztonsága érdekében szükséges hatósági intézkedéseket haladéktalanul tegye meg, egyúttal szíveskedjék gondoskodni arról, hogy szakszervezetünk a teljes vizsgálati anyagot megismerhesse!

**Budapest, 2011-03-09**

Üdvözlettel

  
**Bárány Balázs Réter**  
alelnök

### Megállapításaim:

- Budapest Nyugati pu. pályahálózata rendkívül avult, rossz állapotban van. Különösen a frekvenciát vágányhálózatán, az érkező és induló vágányok, valamint a esernyő vágányok tekintetében rengeteg a méretűrésen túli paraméterekkel rendelkező pályarész, több helyen sem az alátámasztást, sem a nyomtávolságot nem biztosító aljak vannak a vágányzatban. Több helyen – az ideiglenes nyomtávolságtartó – vágány-összehúzó rudakkal biztosítják a vágányt szétnyomódás ellen.
- A kitérők, különösen az átszelési kitérők rendkívül elhanyagolt, rossz állapotban vannak. Alkatrészeik kopottak, a kitérőknél a minimális ágyazattakarítás, téliesítés sem történik meg. Több helyen az összekötő rudak, ábramozgató láncok a zúzottkő ágyazathoz, illetve az eliszaposodott szeméttel teli vezeték csatornában fekszenek. Ugyanez mondható el az állító vonóvezetékekről! Ennek következtében a központi állítású vonóvezetékes váltóknál az állítóerő értéke jelentősen meghaladja a TB.I. sz. utasításban előírt tűrési határt. Ennek következménye az időnként előforduló vonóvezeték szakadás. Az átszelési kitérőknél az állítóerő értékének javítása céljából az ábramozgató láncokat leakasztották a hajtóműről, így a váltójelzők funkciójukat nem látják el, nem felelnek meg az F.I. sz. Jelzési utasításban előírt követelményüknek!
- A helyszíni állítású kitérők nagy részénél a váltójelzők erősen rongálódott, szétesett állapotban vannak, így azok szintén nem látják el az F.I. sz. Jelzési utasításban meghatározott funkciójukat. Az „őregtároló” kitérőinek váltójelzőin sok helyen még a váltószám sem található meg! Az összekötő rudak lötyögnek, csapszegeik kopottak, perselyezve nincsenek. Az összekötő rudak egyrésze az aljközben lévő földre, szemétre felfekszik, ezzel állítási nehézményt és bekampózási problémát okozva. A 137 sz. kitérő bal oldali kampózárjánál pld. a kampózár a tuskó alsó 0,5 centiméterére csúszik rá! A váltók takarításával kapcsolatos egyes tevékenységeket az azok állításával megbízottak is elvégezhetnének, de erre senki nem veszi a fáradságot.
- A Szakaszmérnökségen található D.5. sz. utasításban előírt pályafelügyeleti vizsgálatokról a dokumentációk megtalálhatók. Általánosságban el lehet mondani, hogy a felügyeleti vizsgálatokat az előírt időben elvégzik és azok megfelelően dokumentálásra kerülnek. A 707 sz. előjegyzési füzetben ezek átláthatóan megtekinthetők. Az elvégzett vizsgálatok alapján azonban rendkívül kevés az intézkedés, azaz a hiba elhárítási munka.
- A kitérő vizsgálatoknál tömegesen vannak megállapítva nyomtávolság eltérések, méretűrésen túli vezetéstávolság értékek a kitérők keresztezésében, de sehol nincs nyoma annak, hogy ezek felszámolására intézkedést kezdeményeztek volna.
- A 2010. november hónapban végzett gépi vágánymérés grafikonjain tömegesen fordulnak elő „C” kategóriát meghaladó siktorzulás értékeket és „C” kategóriát elérő nyomtávolság értékek. Ezek felszámolására ütemterv nem készült.

A fentiek alátámasztására és érzékeltetésére jelentésemhez csatolok néhány fényképet, melyek Budapest Nyugati pu. -on az ellenőrzés alkalmával készültek. Összefoglalva megállapítható, hogy csak a véletlen szerencsének köszönhető, hogy eddig nem történtek komolyabb balesetek a fenti problémákból; ezért felszámolásuk a veszélyhelyzetek megelőzése céljából elengedhetetlen.

A mellékelt fotók a mellékletben láthatók.