



Szolidaritás

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Közlekedési hatósági ügyekért felelős államtitkár,

ikt: 247 h / 2017

Vasúti Hatósági Főosztály
Budapest pf. 30.
1387

Hiv.: 41499-1/2017/MAV

tárgy: Bejelentés, közúti, vasúti közlekedés veszélyeztetése

Tisztelt Vasúti Hatósági Főosztály!

2017. október 9-én kezdődött a Mezőzombor - Sátoraljaújhely vonalszakaszon felújítás, villamosítás céljából vágányzár.

1., Utasítás ellenesen (F.2. Függ.23.1.1.1.) a vágányzárhoz nem az engedélyezéssel egyidőben hanem csak október 31-én készült el a Végrehajtási Utasítás. Egyértelmű, hogy kellett volna, mivel a munka tartama alatt vagy a munka befejezése után a szolgálatot nem lehet az érvényes utasításokban, a Kezelési Szabályzatokban és a Végrehajtási Utasításokban korábban szabályozott módon végezni, ugyanis a két időpont között fedező jelzőket távolítottak el, előzetes értesítés, engedélyezés, előjegyzés nélkül, váltókat cseréltek szereltek át, megváltozott a vágányhálózat, így átalakították az irodai rendelkező berendezést is előzetes értesítés nélkül.

2., Aggályosak a megváltozott biztosítóberendezéssel kapcsolatos oktatások. Nem minden esetben történt az egyébként is késve kiadott Végrehajtási Utasítás szerint, azaz a szolgálatba lépés előtt.

3., Az oktatók személyét illetően hálózati szinten is felmerült a kérdés. Egy megváltozott működésű biztosítóberendezés Kezelési Szabályzat módosítását ki is oktathatja?
- Oktathatja e nem vasútszakmai oktató?
- Oktathatja e olyan vasútszakmai oktató akinek nincs műszaki végzettsége, csak a Kezelési Szabályzattól tett vizsgát?
- Vagy csak kizárólag a vasútszakmai bizt.ber. oktató oktathatja, azaz aki az alapvizsgát is kiveszi?
Említett lehetőségek közül információink szerint az utolsó kivételével mindegyik megtörtént...

4., Alábbiakban azt láthatjuk, hogyan írják felül az F.2.-t Vágányzári Utasítással, állásfoglalással, hogyan viszik vásárra a forgalmi szolgálattevő bőrét, feltételezhetően a biztosítóberendezési szakszolgálatot súlytó munkaerő-hiány miatt:

Számos olyan fénySOROMPÓ érintett a vágányzár alatt, amit F.2. Függ. 11.1.1. Utasítás alapján ki kell kapcsolni. Már az is érdekes, hogy a szolgálatteljesítés (TFO) már a kikapcsolásuktól is el akart tekinteni. Ezt a Forgalmi Főosztály Forgalmi Felügyeleti Osztálya nagyon helyesen nem engedélyezte, de az F.2. sz. Utasításban és a Függelékben a visszakapcsolásra is vannak szabályok, amikkel viszont a kiadott Vágányzári Utasítás valamint Parancskönyvi Rendelkezés (2017. november 21.) ellentétes így a közlekedés biztonságát súlyosan veszélyeztetik:

„A vágányzár befejezését megelőzően a vágányzárért felelős személlyel történt egyeztetést követően a kikapcsolással érintett fénysorompók felügyeletét ellátó szolgálati helyek forgalmi személyzete a kikapcsolt fénysorompókat „zavar” állapotból a Kezelési Szabályzatban leírtak szerint kezelje ki”. – írja a kiadott 41499-1/2017/MAV szakmai szempontú tájékoztatás. Egy ilyen kiadott utasítást látva a következő kérdések merülnek fel:

- Hogyan felel meg ez az intézkedés az F.2. Függ. 11.1.1., 11.1.7., F.2.18.4.9.1. pontjainak? Egyértelműen nem felel meg.
- Mi történik, minek kellene történnie a valóságban az útsorompónál?
A biztosítóberendezési műszerész kikapcsoláskor a kismegszakító kivételével a sorompót „zavar” állapotba hozza. Ezt elő kellene jegyeznie (F.2. Függ. 11.1.7) a berendezés Műszaki naplójába, továbbá be is kell jelentenie a forgalmi szolgálattevőnek. A sorompó most a helyszínen sötét, a visszajelentése „zavar”. A munkák befejeztével (nincs jelen) a műszerész a kismegszakítót visszahelyezi, kézi lezárást és felnyitást végez a helyszínen ellenőrzi az üzemszerű működést (lepróbálja a berendezést) és ezt a tényt is elő kellene jegyeznie a berendezés Műszaki naplójába, majd természetesen be is kell jelenteni. Az esetlegesen fellépő működési hibákat a helyszínen tudná orvosolni.
- Mi történik, ha a „zavar” állapotból a kikezelés sikertelen?
A forgalmi szolgálattevő a munkák befejezését nem veheti tudomásul! És ekkor értesíti azt a biztosítóberendezési szakszolgálatot akinek éppen a helyszínen kellene tartózkodnia?

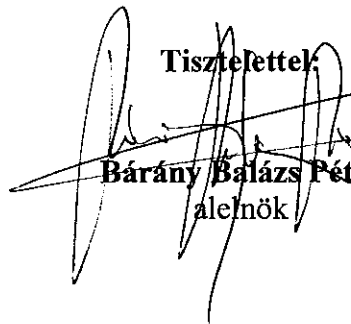
Úgy gondolom, az Utasítás nem véletlenül szabályozza így a ki illetve a visszakapcsolást, hiszen közlekedésbiztonsági szempontból a vasúti útátjárók nagyfokú biztonsági kockázatot jelentenek, ráadásul a vasútüzem normál üzemi körülményektől eltérő lebonyolítását, mint ebben az esetben is, kiemelt kockázati tényezőként kell kezelni. Ezért is érthetetlen a kiadott Utasításellenes utasítás.

Fentieket írásban jeleztük a MÁV Zrt. Forgalmi Főosztályának, értesültünk, hogy van vizsgálat folyamatban, azonban megnyugtató választ nem kaptunk, az Utasításnak nem megfelelő állapot megszüntetésére irányuló intézkedésről nincs információnk.

A 80.sz. vasútvonal szóban forgó részével jobbra párhuzamosan fut a nagy forgalmú 37. sz főút, melyről a települések nagy része a vasúti átjárókon közelíthető meg...

Tekintettel az álláspontunk szerint a nyilvánvalóan fennálló veszélyt hordozó helyzetre bízom abban, hogy megbeszélésünk során a levelünkben foglaltakra megnyugtató megoldást tudunk találni.

Budapest, 2017. november 22.

Tisztelettel,

Bárány Balázs Péter
alelnök

