



BIZTONSÁGI IGAZGATÓ

Központi Üzemi Tanács
Szeder Lászlóné részére
Helyben

Ikt.sz.: Gy.94-385 /2011
Tárgy: A MÁV Zrt. 2010. évi üzem-
vagyonbiztonsági helyzetének értékelése

Tisztelt Központi Üzemi Tanács!

A Biztonsági Igazgatóság elkészítette a MÁV Zrt. 2010. évi üzembiztonsági helyzetét értékelő Előterjesztést, melyet a MÁV Elnök-vezérigazgatói értekezlete 2010. március 7-én megtárgyalt.

Az értekezleten elnök vezérigazgató úr az Előterjesztést elfogadta, és határozott arról, hogy a Határozati javaslatban foglalt feladatokat végre kell hajtani, különös tekintettel a színesfém lopások és rongálások visszaszorítására és a hajléktalanok MÁV területről való eltávolítására.

Budapest, 2011. március 27.

Üdvözlettel:

Dr. Túrós András



BIZTONSÁGI IGAZGATÓSÁG

Gy. 94- 269/2011.

Tájékoztató

a Központi Üzemi Tanács 2011. április 5.-i ülésére

**a MÁV Zrt. és a MÁV Csoporthoz tartozó vasúti társaságok
2010. évi üzembiztonsági helyzetéről**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dr. Túrós András'.

Előterjesztő: Dr. Túrós András
biztonsági igazgató

Budapest, 2011. március

I. Az előterjesztés összefoglalása

Az előterjesztés célja: a MÁV Zrt. és a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok 2010. évi üzembiztonsági helyzetének bemutatása, az üzembiztonság szintjének fenntartása érdekében feladatok meghatározása.

Az utolsó kapcsolódó előterjesztésként az elnök-vezérigazgatói értekezlet a MÁV Zrt. és a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok 2010. I. félévi üzembiztonsági helyzetét tárgyalta.

A MÁV Zrt. és a MÁV Csoport üzembiztonságának színvonalát sikerült megőrizni. Az üzembiztonsági mutatók és az ellenőrzések tapasztalatai szerint a Magyar Vasút biztonságosan működik, annak ellenére, hogy számos helyen elavult és korszerűtlen az infrastruktúra, elavultak, átlagban több mint félévszázadosak a biztosítóberendezések, és a járművek többsége is túlüzemeltetett.

Az elmúlt évben előfordult balesetek, vasúti rendkívüli események többsége emberi tényezőkre, emberi mulasztásra, gondatlanságra, tudatos szabályszegésre, vétkes figyelmetlenségre vezethető vissza.

A relatíve kedvező üzembiztonsági minősítés ellenére figyelmeztető, hogy egyre gyakrabban fordul elő közlekedő vonat veszélyeztetés, továbbá figyelmeztető lehet az is, hogy a tolatási balesetek 6 éve tartó csökkenő tendenciája megállt. 2010. április 19-én Tata és Tatabánya között - német kocsik tömbkerék repedése következtében - történt súlyos vasúti baleset a vasúti járművek műszaki ellenőrzésének végrehajtását, illetve a technológiai előírások megbízhatóságát is megkérdőjelezi.

2010-ben a vasút területén 295 személy sérült meg és 184 személy halt meg, ez utóbbiak közül 103-an öngyilkosság következtében. Miközben a közúti közlekedés biztonsága európai ügy, az Európai Unió külön követelményeket támaszt a közúti közlekedési balesetek megelőzése, csökkentése érdekében (2014-ig Magyarországon is további 50%-al kell csökkenteni a halálos balesetek számát), addig a vasút területén évek, évtizedek óta állandósult az évi 100 halálos baleset és 100-120 öngyilkosság. Amíg Európa a közúti balesetek megelőzésének lázában ég, addig a vasúti balesetekben meghaltakkal, megsérültekkel a társadalom nem foglalkozik.

II. Az előterjesztés részletes kifejtése

Bevezető

A Biztonsági Igazgatóság elemezte a MÁV Zrt. által üzemeltetett vasúti hálózaton 2010. évben bekövetkezett vasúti baleseteket és egyéb vasúti eseményeket, a tendenciák alakulását, vizsgálta az üzembiztonsággal összefüggő intézkedések végrehajtását.

A MÁV Zrt. vezetése 2010. évre célul tűzte ki, hogy az üzembiztonsági helyzet ne romoljon. Ennek a célkitűzésnek a MÁV Zrt. és a MÁV Csoportba tartozó vasútállalatok megfeleltek.

Az üzembiztonság területén elért eredmények megtartása érdekében a Biztonsági Igazgatóság éves feladattervet készített, amit az abban érintett szervezetek végrehajtottak.

Az üzembiztonsági ellenőrzéseket a „zéró” tolerancia elvének alkalmazásával hajtottuk végre. A vezetői beszámoltatások jól segítették a felelősség erősítését.

Nagy súlyt fektettünk a balesetek megelőzésére, számos fórumot, továbbképzést szerveztünk. Az erőfeszítések eredményeként a vonatok biztonságosan közlekedtek, az útátjárókban történt események száma csökkent.

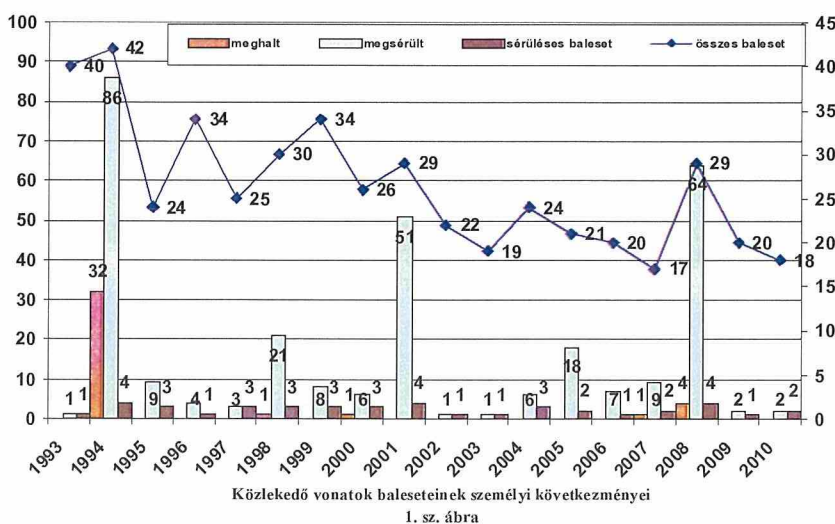
Kezdeményeztük a baleset- és kármegelőzési jutalmazási rendszer ismételt bevezetését. Az utasítás megjelenése után (március 12.) a munkavállalók 273 esetben jelentettek be a vonatok biztonságos közlekedését veszélyeztető helyzetet, műszaki hibát, rongálódást, a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető eseményt.

A tolatási baleseteknél az elmúlt évek csökkenő tendenciája megtört, a balesetek száma kis mértékben növekedett.

A három kiemelt üzembiztonsági eseménycsoportba (közlekedő vonat baleset, veszélyeztetés, tolatási baleset) tartozó balesetek közel felét a MÁV Zrt. forgalmi szakág, negyedét a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. munkavállalói okozták. A MÁV Csoporton kívüli vasútvállalatok közül a RAIL CARGO HUNGARIA Zrt. által közlekedtetett vonatok okoztak balesetet.

1. Közlekedő vonatok balesetei és veszélyeztetései

A közlekedő vonatokkal történt balesetek és veszélyeztetések száma az előző évhez képest minimálisan változott. A közlekedő vonat balesetek száma kismértékben (20-ról 18-ra) csökkent, a veszélyeztetések száma kis mértékben (37-ről 38-ra) nőtt.

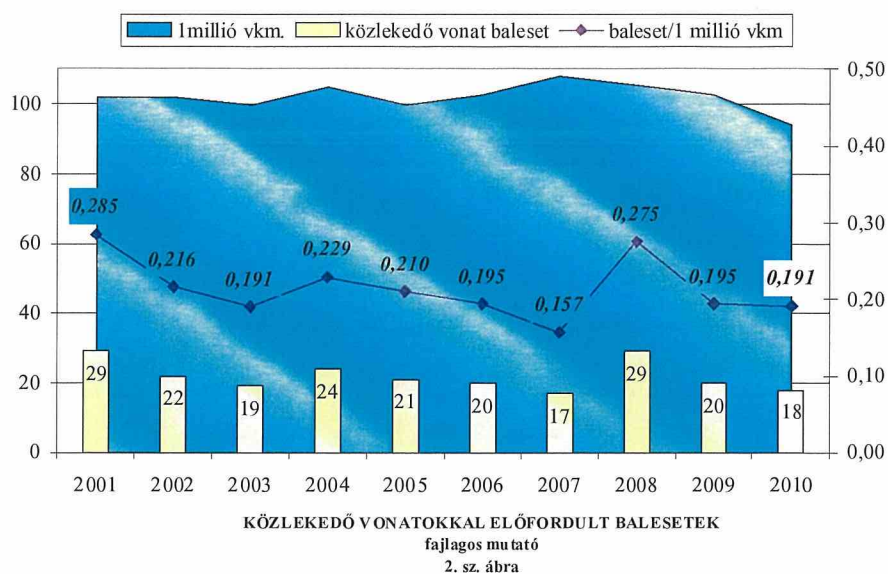


A vonatok biztonságosan közlekedtek, halálos közlekedő vonat baleset nem történt, **utasok nem sérültek meg.**

Két esetben munkavállaló sérült meg:

- Ádánd és Tab állomások között a viharos időjárás miatt úrszelvénybe érő faág a motorkocsi szélvédőjét betörte és súlyosan megsebesítette a mozdonyvezetőt.
- GYSEV Zrt. által közlekedtetett mozdony mozdonyvezetője jelzés figyelmen kívül hagyása miatt Tatabánya állomáson későn engedte le az áramszedőt, és a kikapcsolt felsővezetéki hálózatra áthúzó elektromos feszültség könnyű égési sérülést okozott a karbantartást végző dolgozónak.

A közlekedő vonatok biztonságát jellemző – teljesítménnyel arányos – fajlagos gyakorisági mutató kedvezőbb az előző évekhez képest. Egy millió közlekedett vonatkilométerre 2008. évben 0,27 baleset és veszélyeztetés jutott. 2009. évben ez az érték 0,195-re, 2010. évben a 8%-kal kevesebb teljesített vonatkilométer ellenére 0,191-re csökkent.

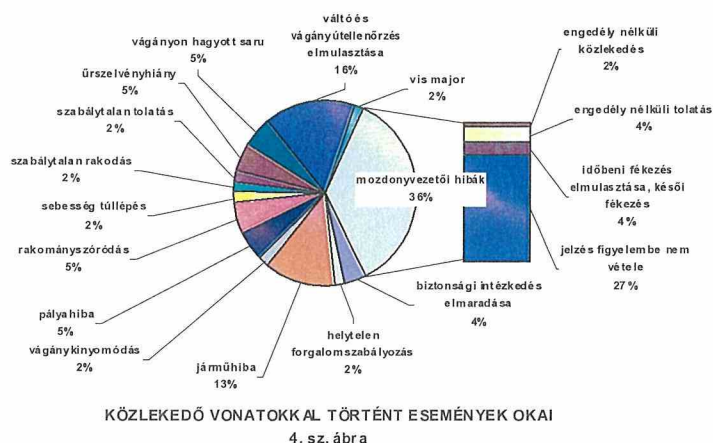


Az eseményeket legnagyobb arányban a **mozdonyvezetők (29%)**, (2009-ben 25%), a **forgalmi szakág (22%)**, (2009-ben 17%), a pálya karbantartási munkálatok során a **pályafenntartási szakszolgálat**, illetve a szerződés alapján munkát végző Kft-k **(18%)** (2009-ben is 18%) okozták. A közlekedő vonatokkal előfordult balesetek, illetve veszélyeztetések **14%-a** (2009-ben 19%) a vasúti hálózaton közlekedő **más vasútvállalatok** mulasztása miatt történt.

A MÁV Zrt. által üzemeltetett hálózaton közlekedő vonatok számához viszonyítva, a bekövetkezett balesetknél megállapítható, hogy 2010-ben 1 249 894 személyszállító vonat és 131 577 tehervonat, azaz naponta átlagosan 3 785 vonat közlekedett. Ezekből mindössze 18 vonattal történt baleset, ami fajlagosan azt jelenti, hogy minden **142 210. személyszállító vonattal** és minden **18 796. tehervonattal történt baleset**. (2009. évben 1 085 043 személyszállító és 137 510 tehervonat közlekedett, naponta átlagosan 3 350 vonat, ebből 20 vonatot ért baleset, minden **108 504. személyszállító vonatot**, és minden **19 644. tehervonatot**.)

Személyszállító vonattal súlyos vasúti baleset 2010. évben egy esetben történt, szerencsére személyi következmény nélkül. Tata és Tatabánya állomások között tömbkerék repedés miatt egy vonat kisiklott, 250 mFt. dologi kár keletkezett.

A közlekedő vonatbalesetek és veszélyeztetések egyharmada a **jelzések megfigyelésének elmulasztása, a jelzés – mint parancs – figyelmen kívül hagyása miatt történt**. Nőtt a váltó és vágányút-ellenőrzés elmulasztása és a szabálytalan rakodás, rakományszóródás miatt bekövetkezett veszélyhelyzetek száma.



Az egymásra épülő üzemviteli folyamatok szükségszerűen megkövetelik a különböző vasúti tevékenységet végző munkavállalók együttműködését. Az együttműködés nem nélkülözheti egymás tevékenységének ellenőrzését. A munkavállalók nem tehetik meg, hogy a másik munkavállaló szabályszerű munkavégzésében bízva, nem hajtják végre a technológiai rendben előírt ellenőrzési, figyelési feladataikat. A balesetek többségénél ennek a követelménynek a munkavállalók nem tettek eleget, így egy munkavállaló hibája láncreakciót indított el, ami balesethez vezetett.

2. A síktolatas és gurítás közben történt balesetek

A síktolatas és gurítás közben történt balesetek számának kedvező tendenciája megváltozott. Az ilyen balesetek száma kis mértékben, 210-ről 221-re (5,2%-al), ezen belül a vasút, illetve a vasutas dolgozók hibájából történt esetek száma 5,8 %-kal (189-ről 200-ra) nőtt.

A balesetek jellemzően emberi mulasztásra visszavezethető okok miatt következtek be. Leggyakoribb okok: váltóellenőrzés elmulasztása, saruk, alátétfák vágányon hagyása, megfutamodás biztosításának elmulasztása és jelző, jelzés megfigyelésének elmulasztása. A vasútvállalatok járművezetői a jelzés figyelmen kívül hagyása mellett legtöbbször engedély nélküli tolatással okoztak balesetet.

Az állomások mellékvágányai műszaki állapotának további romlását jelzi, hogy a pályahibából történt kisiklások száma tovább emelkedett.

Személyi sérüléssel járó tolatási baleset 4 esetben fordult elő: **időbeni fékezés elmulasztása** 2 eset, továbbá **fékberendezés hibája miatti** kíméletlen ütközés és **vágányon hagyott rögzítősaru** miatt, melyek következtében 2 utas, 2 vasúti dolgozó és egy vasúton kívüli személy megsérült.

A legtöbb tolatási baleset változatlanul Budapest Ferencváros pályaudvaron történt. Az átlagosnál lényegesen magasabb a balesetek száma Debrecen, Győr állomásokon és Budapest Déli pályaudvaron. Az előző évihez viszonyítva nagyobb mértékben nőtt a balesetek száma Székesfehérvár, Esztergom, Kelebia, Hatvan állomásokon, Budapest Keleti pályaudvaron. Nagymértékben csökkent a balesetek száma Nagykanizsa, Pusztaszabolcs és Szeged, kisebb mértékben Miskolc, Veszprém és Szolnok állomásokon.

3. Vasúti átjáróban történt személy-, és közúti jármű elütések

Az összes esemény közül a bázis időszakhoz viszonyítva a vasúti – közúti szintbeli keresztezésekben (vasúti átjárókban) a személyelütések száma csökkent, a közúti járművel ütközések száma, és ennek következményeként a megsérült, meghalt személyek száma nőtt.

Vasúti dolgozók hibájából útátjáróban személyi következménnyel járó baleset nem történt. (2009-ben részben vasúti hibából egy gépjárművezető meghalt).

A vasúti átjárókon történt események alakulását az alábbi táblázat tartalmazza.

	2007. év	2008. év	2009. év	2010. év	Eltérés
	eset	Eset	eset	eset	2010-2009
közúti járművel ütközés	78	81	70	74	+ 4
<i>ezek közül</i> személyesérülés	33	41	32	48	+ 16
Személyelütés	12	13	14	5	- 9
Személyi következmény					
Meghalt	21	35	29	31	+ 2
Megsérült	34	42	30	47	+ 17

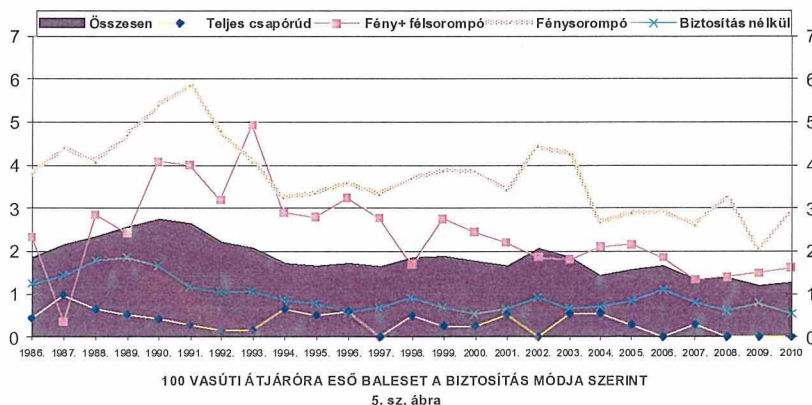
Az év során a vasúti átjárókban figyelmetlen gyalogost 5 esetben ütöttek el, valamennyien életüket veszítették (2009-ben vasúti átjáróban 14 személyelütés történt).

Az útátjárókban KRESZ szabálysértés miatt személyi sérüléssel járó közúti járműelütés 48 esetben (2009-ben 32 eset) fordult elő, melynek következtében meghalt 1 vasúti dolgozó, 25 vasúton kívüli személy, valamint megsérült 3 vasúti dolgozó, 2 utas és 42 vasúton kívüli személy. (2009-ben 16 személy halt meg, 29 személy sérült meg.)

Az előző évhez hasonlóan ismét vasutas munkavállaló halt meg az áthaladást tiltó fénysorompó tilos jelzése ellenére a vonat elé hajtó homokszállító kamion vezetőjének hibájából, Kiskunlacháza közelében.

A személy és közúti jármű elütések 78%-a biztosított átjáróban történt. A közúti járművezetők minden esetben figyelmen kívül hagyták az áthaladást tiltó vasúti jelzést, az esetek harmadában a fénysorompó zárt állapotát.

Évenként vizsgálva a közúti járművel ütközések és a vasúti átjárók biztosítási módjának alakulását, 100 útátjáróra eső balesetek arányát tekintve évente átlagosan 1,2-1,6 közúti járművel ütközés történik, leggyakrabban fénysorompóval biztosított útátjárókban.



A vasúti és a közúti járművek ütközése minden esetben azért következett be, mert a közúti járművezetők nem tartották be a KRESZ előírásait. A KRESZ-ben - 2010. január 1-től - megváltoztak a vasúti átjáróban közlekedés szabályai, megszűnt a vasúti átjáró csökkentett sebességgel történő megközelítésének kötelezettsége.

A 14 esetben előforduló útátjárós ütközések következménye - a sérülések, a halálesetek és a jelentős anyagi kár mellett - a nagymértékű forgalmi zavartatás, az óriási vonatkésések. Minden egyes útátjárós baleset átlagosan 2 óra pályaelzárást jelent. 2010-ben az útátjárós balesetek miatt 345 vonat összesen 18 210 percet késett. Az ilyen események miatt 8810 percig állt a forgalom az érintett útátjárókban, ami 345 vonat 18 210 perc késését jelentette, több száz-ezer utasnak okozva ezzel igen kellemetlen perceket.

Az elemzéseink, vizsgálataink alapján megállapítható, hogy az elmúlt négy év 303 balesete közül 300 a gépjárművezetők figyelmetlensége, gondatlansága, agresszív magatartása miatt következett be. A négy év alatt két esetben volt megállapítható vasúti munkavállaló mulasztása, egy esetben vasúti műszaki hiba. Ebből látható, hogy elsődleges feladatunk a közutakon közlekedők magatartásának a megváltoztatása.

Ezt ismerte fel az Európai Unió illetékes szervezete és 2009-ben az UIC-vel közösen útjára indította a „STOP a baleseteknek az útátjáróban” kommunikációs programot. Ehhez társaságunk is csatlakozott. A júliusi ILCAD kampánynapon a MÁV Zrt. országos útátjáró ellenőrzésekkel és egy valódi ütközést bemutató sajtótájékoztatóval vett részt. Kedvező tapasztalat, hogy az ezt követő széleskörű médiatájékoztatás után eltelt három hétben egyetlen baleset sem történt vasúti átjáróban. A tapasztalat alapján kijelenthető, hogy a média segítségével, az események megfelelő kommunikálásával nagymértékben növelhető a közút-vasút szintbeli kereszteződések biztonsága.

A 2003-as siófoki buszbaleset (33 halott, 7 sérült) után beindult egy sorompókorszerűsítési program. Ennek keretében 2 Mrd Ft ráfordítással több, mint 300 sorompót korszerűsítettek, láttak el félsorompóval. Forráshiány miatt az utóbbi két évben ez a program megállt, 2011-ben két sorompó korszerűsítése szerepel a terveinkben. Az útátjárós események megelőzése érdekében tovább kell folytatni ezt a programot is.

4. Személysérülések és halálos balesetek

A MÁV Zrt. hálózatán 2010. évben 30-al kevesebb, összesen 335 **személyi sérüléssel járó baleset történt**. A balesetekben 81 személy meghalt, 280 személy megsérült. (2009-ben 92 személy halt meg és 275 személy sérült meg).

A vasút, illetve vasutas dolgozók hibájából 14 baleset történt. Ezekben 3 vasutas munkavállaló, 10 utas és 2 vasúton kívüli személy sérült meg.

Az előző évhez képest a meghalt személyek száma csökkent, a megsérült személyek száma kis mértékben nőtt.

A vasúti átjárókban történt balesetek mellett (meghalt 31 fő, illetve megsérült 47 fő) a további fő baleseti (sérülési) okok voltak:

- mozgó vonatra fel-, illetve leugrás, nyitott ajtón kiesés 102 eset,
- tiltott helyen átjárás 90 eset,
- egyéb okok (felsővezetéki áramütés, elcsúszás, elbotlás stb.) 139 eset.

A mozgó vonatból kiugrás, kiesés következtében 3 utas halt meg. (2009-ben nem volt halálos utasbaleset).

Öngyilkossági kísérlet 117 esetben történt, melynek következtében 103 személy meghalt és 15 személy megsérült. (2009-ben 135 esetben 123 személy halt meg, 12 személy sérült meg).

5. A vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető szándékos cselekmények

A közlekedő vonatok biztonságát veszélyeztető cselekmények közül a szándékos cselekmények száma 20%-al, 1144-ről 1372 esetre nőtt. Leggyakoribb cselekmények a színesfém vezetékek, kábelek eltulajdonítása, megrongálása. A színesfém világpiaci árának ismételt emelkedése miatt a lopások, rongálások számának emelkedésével kell számolnunk.

Kedvezőtlen, hogy vonatdobálások következtében 4 utas megsérült. (2009-ben 3 utas és 1 vasutas sérült meg).

A közfeladatot ellátó személy (szolgálatban lévő vasutas) sérelmére elkövetett, sérüléssel járó bűncselekmények száma az előző időszakban elkövetett 16 esetről 22 esetre nőtt.

6. Baleseti károk

Balesetek következtében keletkezett becsült dologi károk alakulását az alábbi táblázat mutatja.

	2008. év	2009. év	2010. év	Eltérés
	MFt	mFt	mFt.	2010-2009
Összes dologi kár	797,8	813,9	691,7	- 122,2
Ebből				
vasút, illetve vasúti dolgozók hibájából	646,7	317,7	307,3	- 10,4
idegenek hibájából	151,1	497,2	384,4	- 112,8

A vasúti hibából keletkezett kár több mint kétharmadát a Tata és Tatabánya állomások között - tömbkerék repedés miatt - történt vonatkisiklás miatti kár teszi ki. A vasúti átjárókban bekövetkezett balesetek során a közúti járművezetők okozták a vasúti járművekben keletkezett károk többségét.

7. Tűzbiztonság

A tüzesetek száma több mint 50%-kal (107-ről 52-re), a tűzkár 49,8 mFt-ról 45,8 mFt-ra) csökkent.

A leggyakoribb tűzkeletkezési ok a gyújtogatás, az elektromos zárlat, a dohányzás, a szabadban való helytelen tüzelés, illetve jelentős számban ismétlődnek az ismeretlen okból bekövetkező tüzesetek.

A MÁV Csoport tűzbiztonsági helyzete – a statisztikai mutatók szerint – összességében megfelelő, a tűzbiztonsági kockázat a jelenlegi műszaki, technológiai állapot alapján elfogadható.

A veszélyes vasútüzemi technológiák alapvető korszerűsítése (járműbeszerzés) az utóbbi években elkezdődött, a tűzbiztonsági feltételek fejlesztése általában egy-egy műveletre, részelemre, új beruházásra terjedt ki.

A tüzesetek megelőzésében előtérbe kerültek a tűzvédelem személyi tényezői. A Baross Gábor Oktatási Központ szervezésében folyamatos a középfokú tűzvédelmi képzés.

8. Veszélyes áru szállítás biztonsága

A 2010. évi veszélyes áru fuvarozás biztonsági helyzet kedvezően alakult, a vasúti szállítás során baleset nem történt. Nem baleseti következményként 84 (64) rendkívüli esemény fordult elő. Ezek során 87 (65) vasúti kocsin, konténeren kellett hibaelhárítást végezni (zárójelben a bázis időszak adatai).

A rendkívüli eseményeknél személyi sérülés, környezetszennyezés nem történt, tűz, jelentősebb kár nem keletkezett.

Az események területi megoszlását bázishoz viszonyítva az alábbi táblázat mutatja:

Év/terület	Bp	Db	Ms	Ps	Sg	Sm	Zn	Összes
2009. év	24/25	1/1	1/1	12/12	15/15	0/0	11/15	64/69
2010. év	31/34	1/2	3/1	10/11	11/11	1/1	27/27	84/87

A számlálóban az események száma, a nevezőben a hibaelhárítások száma szerepel.

A rendkívüli események száma 2010. évben 24%-kal, míg a hibaelhárításoké 20 %-kal magasabb, mint 2009-ben, de a tendencia még csökkenést mutat. (Az előző évek adatai: 2006-ban 120/149, 2007-ben 109/110, 2008-ban 80/95).

Az áru fuvarozási és veszélyes áru fuvarozási teljesítményekről a fuvarozó vasúttársaságok nem bocsátanak adatot a MÁV Zrt. rendelkezésére, azok becslések szerint az előző évihez hasonlóak lehetnek.

A rendkívüli események legtöbbször a Rail Cargo Hungaria, az MMV Zrt. és a CER Zrt. vasúti kocsijaival következtek be.

A rendkívüli események vizsgálatát minden esetben elvégezték. A vizsgálatok megállapításai és a hibaelhárítási jegyzőkönyvek alapján megállapítható, hogy egy eseményhez sok esetben több hiba is tartozott, melyek már feladáskor is fennálltak.

Kommunikációs záradék:

Belső kommunikációt igényel az **üzembiztonsági feladatterv**, továbbá a főbb baleseti okok megelőzése.

Külső kommunikáció szükséges a vasútbiztonságot érintő sajtókérdések esetén, hatékonyabb kezdeményező külső kommunikáció az útátjárós balesetek számának csökkenése érdekében.

A kommunikációs feladatok részletes tartalmára vonatkozó javaslatot a Kommunikációs Igazgatóság elkészítette.



BIZTONSÁGI IGAZGATÓSÁG

Beszámoló

a Központi Üzemi Tanács 2011. április 5.-i ülésére

**a MÁV Zrt. és a MÁV csoportba tartozó, alaptevékenységet végző társaságok,
valamint a Rail Cargo Hungaria
2010. évi vagyonbiztonsági helyzetéről**

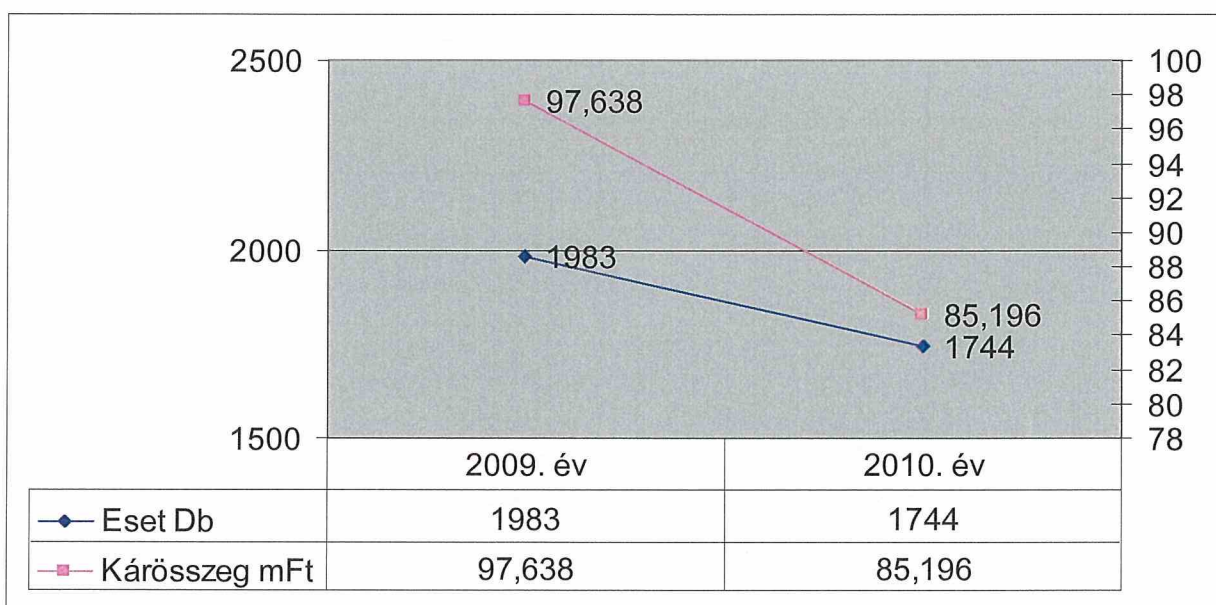
Budapest, 2011. március

A vagyonbiztonsági helyzet általános értékelése

Tárgyidőszakban a MÁV Csoportba tartozó társaságok területén 2285 vagyonbiztonságot sértő esemény vált ismertté. Az ismertté vált esetekből 541 eset az árutovábbítás folyamán keletkezett zárhiány, mely tényleges anyagi kárral nem járt, de figyelemmel kísérésük kiemelt feladat, mert:

- az áru „dézsmálás” potenciális veszélye fennáll,
- az adatok értékeléséből következtetni lehet az árufajták, szállítási útvonalak veszélyeztetettségére,
- lehetőség nyílik a megelőzésre.

A 2009. évi adatokhoz viszonyítva a vagyoni kárral járó események száma **1983 esetről 1744-re csökkent (12 %-kal)**, a **kárösszeg hasonló arányban**, 97.638 E Ft-ról 85.196 E Ft-ra **(12,7 %-kal), csökkent (1. sz. ábra).**



1. ábra: a káresemények és kárösszegek alakulása
(2009 - 2010. év)

2010. évben 11 esetben regisztráltunk 1 millió feletti kárt, összesen 18.588 E Ft értékben, míg bázis időszakban, 14 esetben 23.501 E Ft összegben.

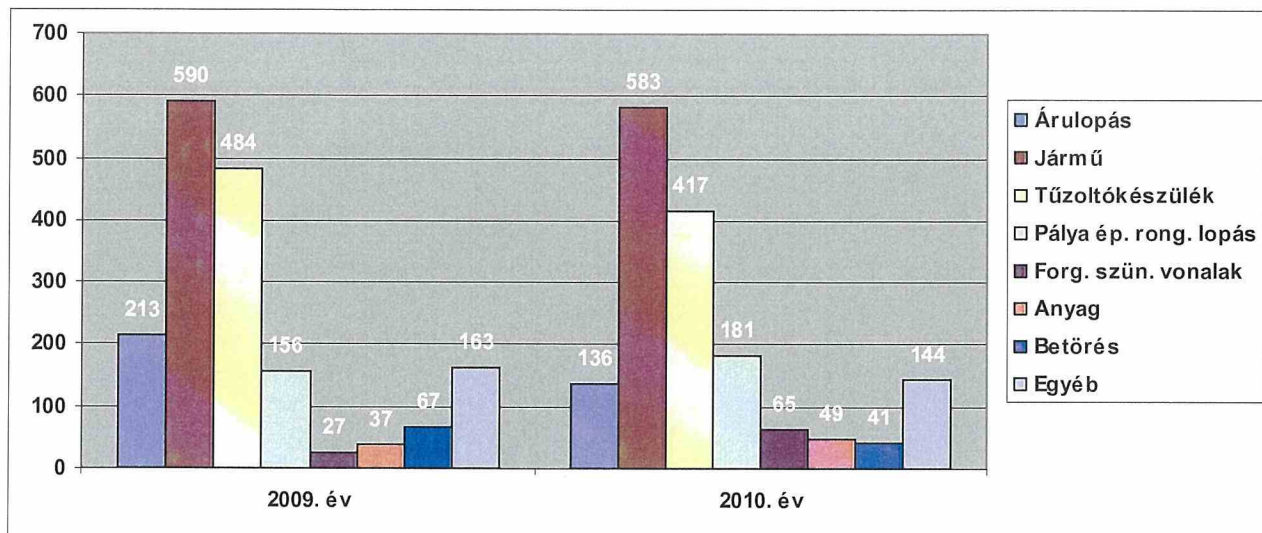
Kiemelést érdemel a 2010. november 8-án Bp. Ferencváros „C” elágazásban történt esemény. Ismeretlen tettesek eltulajdonították a váltófűtő-berendezés vezérlését ellátó jelzőkábeleket 900 és 1200 méter hosszban. A kábelt újból le kellett fektetni a kábelcsatornába és meg kellett kötni. A lopás 13 db fűtött kitérőt érintett. A kár értéke: 3.200.000,- Ft.

Az eseményről a vizsgálat elkészült, a tetteseket nem sikerült felkutatni.

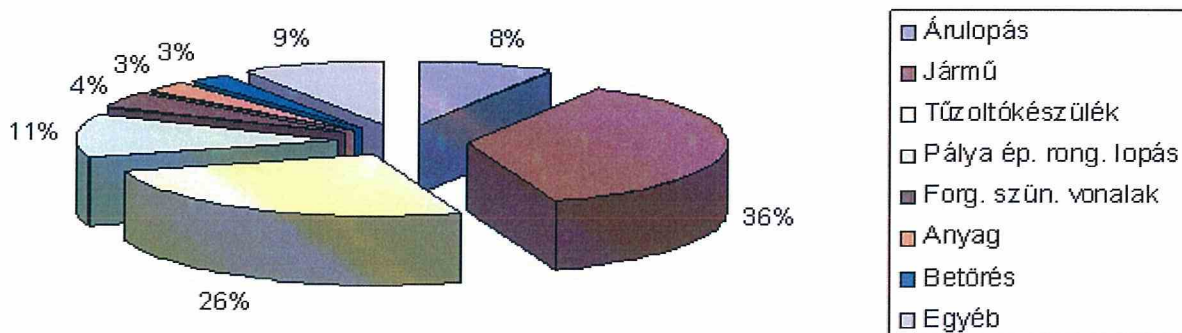
Említést érdemel még a 2010. szeptember 29-én 07:40-kor érkezett bejelentés, mely szerint a fénylesítkei kocsijavító tároló vágányain álló 19 db javításra várakozó kocsiról 78 db fékháromszög, valamint 6 db légtartály járműalkatrész ismeretlen körülmények között eltűnt. A vizsgálat megállapította, hogy a kocsik javítását felsőbb utasításra megkezdték, azokról a javítandó alkatrészeket leszerelték, majd a megrendelés visszavonása után szintén felsőbb utasításra a munkálatokat abbahagyták és a kocsikat a leszerelt alkatrészekkel egy külső, nem védett és nem figyelt vágányra tolták. Ez tette lehetővé az 1.954.000,- Ft értékű alkatrész eltulajdonítását.

Káresemények típusa szerinti értékelés

A vagyoni kárral járó események közül az elmúlt évben is a járműrongálás, járműalkatrész-lopás, valamint a tűzoltó készülék eltulajdonítása dominált (az összes esemény több mint fele), habár ezen események száma is csökkent a bázis évhez viszonyítva (2. és 2/a sz. ábrák).

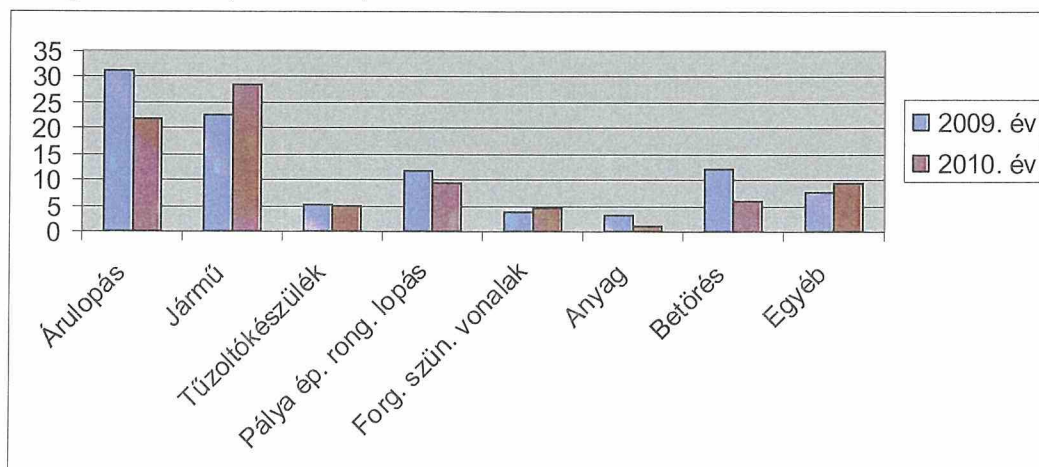


2. ábra: vagyoni kárral járó vagyonbiztonsági események káresemények szerinti megoszlása (db)



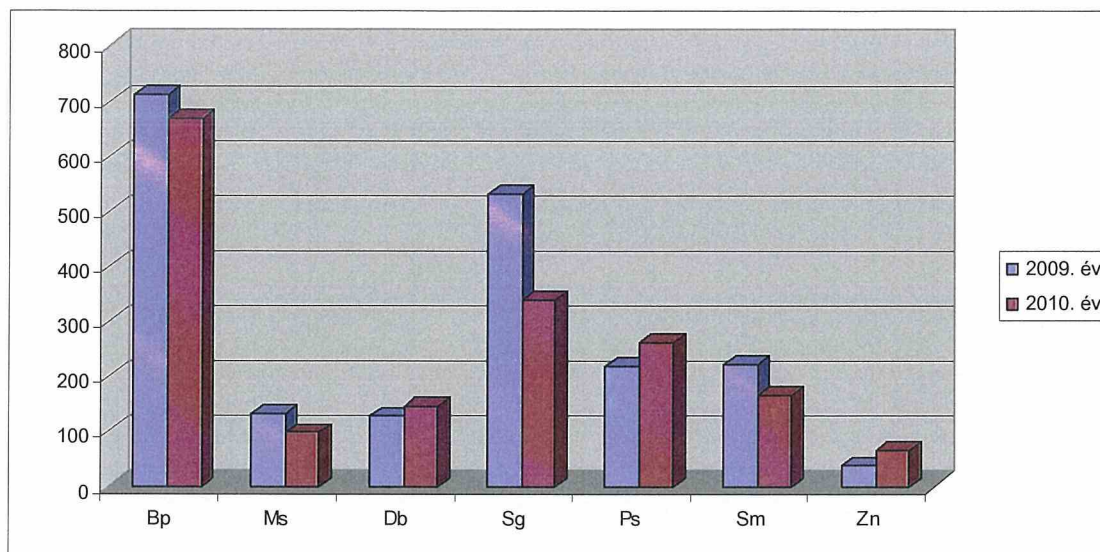
2/a ábra: 2010. évben a vagyoni kárral járó vagyonbiztonsági események kárnemenkénti megoszlása (%)

A vagyoni kárral járó vagyonbiztonsági eseményekhez tartozó károknál a **járműrongálások, a forgalomszüneteltetett vonalak és az egyéb** kárnemnél növekedés, a többi kárnemnél csökkenés tapasztalható (3. sz. ábra).



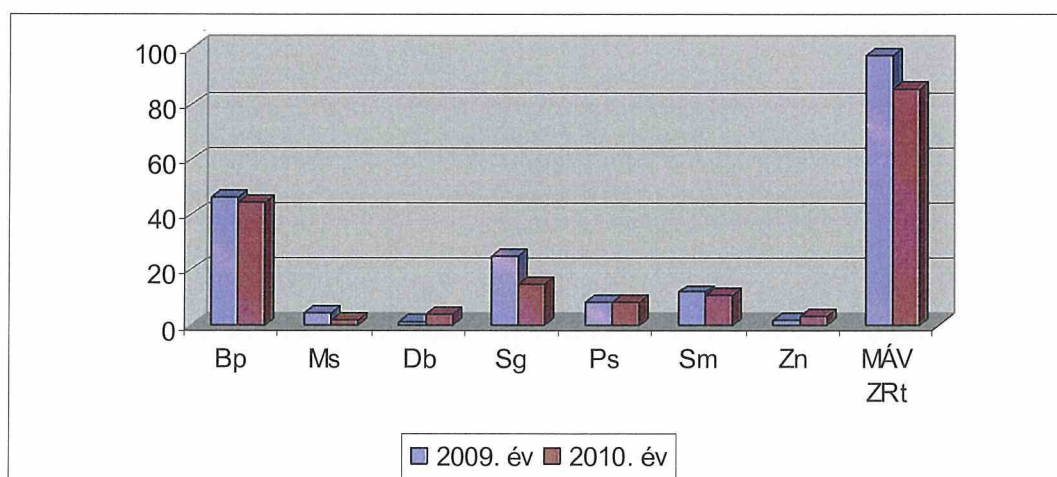
3. ábra: vagyoni kárral járó vagyonbiztonsági eseményekhez tartozó kárösszegek alakulása (m Ft)

Területenként vizsgálva a vagyoni kárral járó eseményeket, a debreceni, pécsi és záhonyi TVBO illetékességi területén nőtt, a többi TVBO-nál csökkent az esetek száma (4. ábra).



4. ábra: vagyoni kárral járó vagyonbiztonsági események területenkénti megoszlása (db)

A vagyonbiztonsági eseményekhez tartozó kárösszegeket tekintve is ugyanazon területi vasútbiztonsági osztályoknál volt növekedés, ahol az események száma is nőtt (5. ábra).



5. ábra: vagyoni kárral járó vagyonbiztonsági eseményekhez tartozó kárösszegek területenkénti alakulása (M Ft)

2010. év	Bp.	Ms.	Db.	Sg.	Ps.	Sm.	Zn.
Eset (db)	667 ▼	98 ▼	146 ▲	339 ▼	262 ▲	166 ▼	66 ▲
Kár(M Ft)	44,25 ▼	1,71 ▼	3,45 ▲	14,31 ▼	7,98 ▲	10,53 ▼	2,98 ▲

Árulopás (RAIL CARGO Hungaria)

A vasúton szállított áruk védelme területén a bázis időszakhoz viszonyítva kedvezőek az eredmények. Mind az esetszám, (213-ról 136-ra, 36 %-kal), mind a kárösszeg jelentősen (31,31 M Ft-ról 21,88 M Ft-ra, 30 %-kal) csökkent 2009. évhez képest.

Az áru fuvarozással összefüggő események, adatok értékelése alapján továbbra is az tapasztalható, hogy a vagyon elleni támadások több esetben szervezett jellegűek, illetve ilyen jegyeket mutatnak. Minden esetben észlelhető a vasút működését (menetrend, technológia, stb.) ismerő személy – aktív vagy volt vasutas – közreműködése. Kiemelendő, hogy a bűnelkövetési szándék mellett a technológiai fegyelem és a felelősségérzet hiánya is tapasztalható. A lopásokat elősegíti az is, hogy a „bizalmi elv” alapján nincs előírva szabályszerű átadás-átvétel, ennek következményeként gyakori a kocsizárak utasításellenes kezelése is. Meg kell említenünk, hogy a gazdasági válság következményeként a fuvarozási útvonalak, és a fuvarozott áruk összetételének átrendeződése, elsősorban tranzit vonatok közlekedtetése illetve ezek vonzataként a rendező-pályaudvarokon a hosszú tartózkodási idők csökkenése is közrejátszott a kedvező kép kialakulásában.

A vizsgálati anyagok értékelése alapján az áru fuvarozás területén a Rajka–BILK, illetve a Hegyeshalom–Budaörs útvonalakon fuvarozott küldemények voltak a legveszélyeztetettebbek, az elmúlt időszakban. A veszélyeztetett áru fajták összetétele évek óta alapvetően nem változik: elektronikai, műszaki cikkek (egyébként minden egyéb is kelendő cikk).

Sajnálatos módon előfordult kísért vonatnál is dézsmálás:

A 2010. december 3-án 20:38-kor Kiskundorozsmára érkező 03-i 41311-2 sz. RO-LA vonat kísérői jelentették, hogy átadás során a 83 81 498 3817-2 vagonon lévő 34 DV 08 86 frsz.-ú kamion zárhiányos, raktér ajtaja résnyire nyitva. A vagon 20. ként volt a vonatba sorozva. Az örök a vonatot Kiskunfélegyháza állomáson ellenőrizték utoljára (19:27 – 19:43 között), akkor mindent rendben találtak. A kamionsofőr állítása szerint 4 db kisdoboz hiányzott, mely a raklapos küldemény tetejére volt elhelyezve. A kamion árutartalmának egyeztetését december 6-án végezték el. Az egyeztetés során megállapítást nyert, hogy hiányzik 4 karton Frequency transzformátor és platina textilipari gépekhez. A kamionban a többi áru zsugorfóliázva, sértetlen állapotban volt. A kár értéke 1.362.500,- Ft.

Járműrongálás, alkatrészlopás

Míg az esetek száma 590/583 (1,2%-kal) minimálisan, de csökkent, a kárösszeg 22,69/28,5 M Ft (25,6 %-kal) **nőtt**. A kárösszeg ilyen mértékű növekedésében jelentős szerepet játszik a fűtési lengőkábelek eltulajdonításának az elszaporodása.

Említést érdemel, hogy **sikerült elkövetőket is tetten érni**. 2010. december 22-én a hajnali órákban Szolnok Jármű Javítóban a helyi vasútörök kamera által rögzített felvételek alapján rejtett figyelést hajtottak végre, és tetten értek két személyt, amint tárolt kocsikról fűtési kábeleket vágtak le. Az elkövetők a TRENK-WALDEL bérelt dolgozói voltak. Tettüket beismerték, azt is - amelyet korábban a kamera rögzített -, ami miatt a rejtett figyelést végezték. Összesen 11 db kábelt vágtak le. A rendőrség előállította az elkövetőket, majd később még egy kollégájukat. A kár összértékben 791.582,- Ft + az újak beszerzési költsége, 77.000,- Ft. (Az üzem tájékoztatása szerint 71 962.- Ft/db egy fűtési lengőkábel értéke.) A vizsgálat folyamatban van.

Jelenleg biztonságtechnikai eszköz használatának lehetőségét vizsgáljuk az ilyen események visszaszorítására.

A tűzoltó készülék eltulajdonítások száma **13,8 %-kal**, az okozott kár pedig **11,5 %-kal csökkent**.

A kocsirongálások számának általános enyhe csökkenése mellett a grafitizéssel elkövetett rongálások területén stagnált a helyzet (210-el szemben tárgyidőszakban 211 eset) a személykocsik belső és külső állapotában.

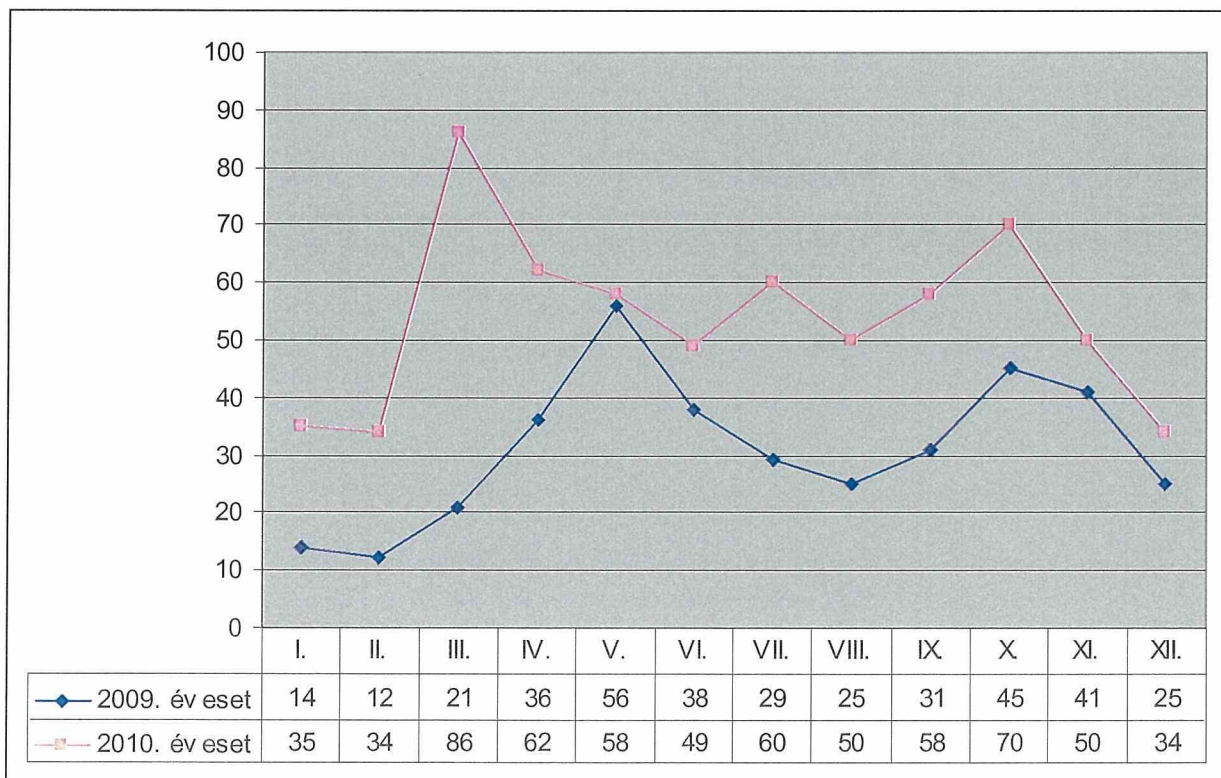
Pálya, építmény, távközlő-, biztosító-, erősáramú berendezés rongálás és lopás

Ennél a kárnemnél **az esetszám nőtt**, (2009. évhez viszonyítva **16 %-kal**, 156-ról **181-re**), míg a **kárösszeg tekintetében (21,5%-kal 11,83 M Ft-ról 9,29 M Ft-ra csökkent)**.

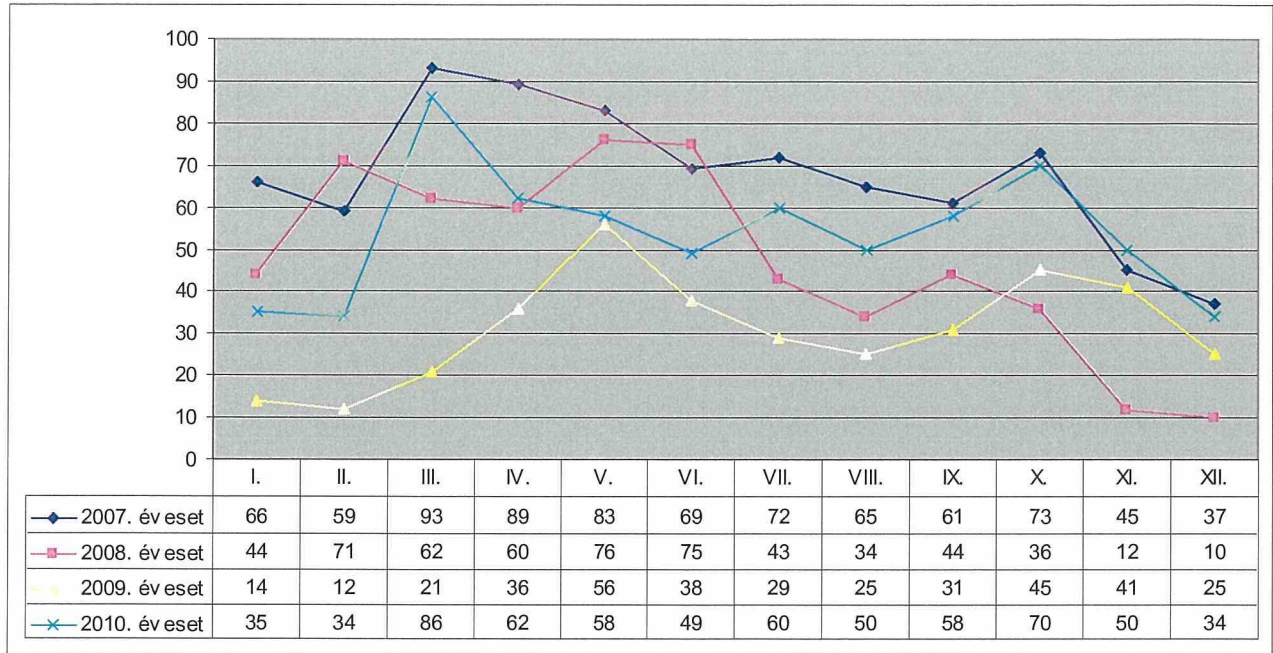
Említést érdemel a 2010. 06. 18-án észlelt esemény: Sümeg Mészmű iparvágányból ismeretlen tettesek eltulajdonították az 5/2 sz. kitérő vasanyagát, az ütközőbak egy részét, 2 db váltóállító készüléket, 138 dm 48r. sínt és 138 fm sín kapcsolószerzeit. A kár értéke 2.000.000,- Ft.

A **forgalomszüneteltetési vonalakon az események száma 27-ről 65-re**, több mint kétszeresére, ezzel szemben a **kárérték** a rendszeres ellenőrzéseknek köszönhetően „csak” **20 %-kal nőtt**. 4,5 M Ft kárt okoztak az elkövetők (2009. évben 3,75 M Ft), főleg pályaalkatrészek (sín, váltó, síncsavar, stb.) eltulajdonításával. Az eseményszámok, és kárérték növekedéséhez figyelembe kell vennünk azt a tényt is, hogy 2009. december 12-től a forgalomszüneteltetett vonalak számában jelentős növekedés történt. Ezért a Vagyonvédelmi Osztály **Intézkedési tervet** készített ezen időponttól a személyszállítási közszolgáltatásból kivont vasútvonalak infrastruktúrájának védelmére.

Hálózati szinten **2009. évben 373**, míg **2010. évben 646** esetben követtek el **kábellopást**, 73,2 %-kal többet. (6. és 7. ábrák).



6. ábra: a kábellopások számának alakulása 2009. és 2010. években



7. ábra: a kábellopások számának alakulása 2007 – 2010. években

Az elkövetők közül **40 esetben 75 személyt sikerült elfogni kábellopás közben.**

A 2010. január 1-én hatályba lépett **2009. évi LXI. törvény (Egyes fémek begyűjtésével és értékesítésével összefüggő visszaélések visszaszorításáról)** eddig nem hozta meg a várt eredményeket.

A 2010. szeptemberben tartott vagyonvédelmi ellenőrzéseken (a VPOP bevonásával) **az 54 ellenőrzött fémátvevő telephely közül az egyiken** (a Bp. Maglódi úton lévő telephelyen csak papír hulladék átvétellel foglalkoznak 2010. január 1-től **a színesfém átvétel megszűnt** – szeptember 10-i ellenőrzés –, a Győr Luciano Kft telephely, hónapok óta zárva van (érdekesség, hogy a nyitvatartást jelző tábla még ki van téve) – szeptember 17-i ellenőrzés. Szirmabesenyőn, a Ferrofém 2005 Kft. telepén találtak az ellenőrök feltehetően vasúti anyagokat (31 db féktuskót, 28 db geo csavart, 13 db sínleszorító alátétet, amiket a rendőrség ott hagyással lefoglalt) – szeptember 17-i ellenőrzés. **A többi telephelyen megállapításra került, hogy a VPOP a telephelyeket rendszeresen ellenőrzi, a telephelyeken rend, tisztaság van, az előírás szerint az átvétel során a bevett árut árunemenként a jogszabályban előírt ideig tárolják, a nyilvántartásuk rendben van.**

A tapasztalatok azt mutatják, hogy alapvetően a törvény hatálybalépése előtt és utána is a gondot az illegális átvevők okozzák, amelyek felderítése jelenti a nehézséget – amíg a lopott fémet átveszik, addig azt lopni fogják a jelenlegi magas átvételi árak miatt.

2010. október 10-én Rákospalota-Újpest és Angyalföld között a mobil járőr **kábelvágás közben három főt ért tetten.** Ketten elszaladtak, egy személyt az örök elfogtak, nála kábelvágásra alkalmas eszközöket találtak.

2010. november 09-én délelőtt Kisvárdai állomáson térvilágítási oszlopról származó **vasúti kábelek égetése közben** a vasútőr **tetten érte K. András ajaki lakost,** és a kikerkező rendőr járőrnek átadta.

Anyaglopás

Az anyaglopás esetében a **cselekmények számának növekedése** ellenére, (37-ről 49-re, közel harmadával), a **kárösszeg csökkent** (3 M Ft-ról 910 E Ft-ra, közel kétharmadával).

Az üzemanyag eltulajdonítások terén némi növekedés tapasztalható a bázishoz viszonyítva.

Az üzemanyaglopás elleni küzdelem nehézségét fokozza, hogy igen magas a látencia, az idei évben is mindösszesen 5 alkalommal sikerült vontatási célú üzemanyag-eltulajdonításon elkövetőket tetten érni.

Az alábbi táblázat 2010. évben MÁV Csoport szinten az olajlopáson tetten ért vasúti dolgozókat mutatja be, mint látható vontatási célú üzemanyaglopáson tettenérés öt alkalommal volt, a tetten ért dolgozók négy esetben a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. munkavállalói voltak:

Idő	Helyszín	Gáz- olaj (liter)	e. olaj (liter)	Benzin (liter)	Üzletág/szervezet			Összesen (fő)
					Trakció	Gépészet	Pálya	
január 19.	Debrecen	-			1			1
január 29.	Tapolca	816			1			1
március 20.	Mezőhegyes	30			1		2	3
március 30.	Debrecen		2			1		1
július 02.	Pécs	45				1		1
augusztus 13.	Szerencs	-			1			1
szeptember 10.	Záhony			100			2	2
szeptember 16.	Debrecen		30			1		1
Összesen:		891	32	100	4	3	4	11

Az a tény, hogy 2010. évben az üzemanyag eltulajdonítás, illetve az üzemanyag eltulajdonításon tetten ért elkövetők száma nem emelkedett jelentősebben, az MFB telepítésének is köszönhető (visszatartó erőt jelent). **A Biztonsági Igazgatóság 2009. év óta folyamatosan vizsgálja az MFB működését, illetve annak alkalmasságát a vontatási célú üzemanyagok eltulajdonításának, illetve az üzemanyaggal való visszaélések megakadályozására.**

A Biztonsági Igazgatóság az MFB telepítésével párhuzamosan mindent elkövetett a gázolajlopások visszaszorítása érdekében. Többek között 2008. márciusban a „STOP A VASÚTI TOLVAJOKNAK!” vagyónvédelmi **programban javasolta** külön intézkedési terv alapján a **vontatási célú üzemanyag „Marker” anyaggal történő színezését.** (A színezőanyag jelenléte az üzemanyagban csak a reagens anyag hozzáadásakor mutatható ki.)

A „marker” anyaggal történő színezés vagyónvédelmi szempontból nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket.

Ennek fő oka volt, hogy a MÁV Zrt. területén lévő minden üzemanyag vételezési helyen tárolt gázolajat egy időszakban nem lehetett színezni, pénzügyi korlátok miatt. A teljes körű színezés nem valósult meg, ezért az ellenőrzéseket csak részlegesen lehetett végrehajtani.

A markeranyaggal történő színezés tárgyában kötött szerződést a 24 hónap elteltével javasoltuk felmondani, megítélésünk szerint nem célszerű a további opciót igénybe venni. A szerződés 2011. január 13-án 2011. március 27-vel felmondásra került.

Betörés

A közel **39 %-os** (67-ről 41-re) **esetszám csökkenés** mellett a **kárösszeg** is jelentősen **majd 50 %-kal** (11,99 M Ft-ról 6,04 M Ft-ra), **csökkent** a bázis időszakhoz viszonyítva. A pályavasúti telephelyekre, raktárakba történő betöréseknél nagy értékű kisgépeket, kéziszerszámokat és pályaaalkatrészeket, tartozékokat loptak el ismeretlenek. Példaként említhetjük a 2010. szeptember 24-én éjszaka történt eseményt: ismeretlen elkövetők behatoltak a MÁV Zrt. Kimle Vontatási Alállomás akkumulátor raktárába, és 68 db, egyenként 17 kg súlyú akkumulátort elloptak 4 M Ft értékben.

Egyéb vagyonbiztonságot sértő cselekmény

Az egyéb vagyon elleni cselekményeknél közel 12 %-os esetszám csökkenés mellett mintegy 21 %-os kárérték növekedés tapasztalható.

Személyszállítás vagyonbiztonságát sértő cselekmények

Továbbra is jellemző a **tárolóhelyeken** a színesfém szerelvények, egyéb fémrészek (2010-ben jellemzően a személyszállító kocsikról a fűtési lengőkábelek) eltulajdonítása, a belső terek szennyezése, rongálása, a közlekedő szerelvények megállóhelyeken graffitival történő rongálása. A szerelvények belső terének **közlekedés közbeni** rongálása, ülések tönkretétele, tűzoltó készülékek eltulajdonítása.

Az utasok, illetve a vasúti személyzet elleni támadások:

Igen komoly veszélyt jelent az utasokra és a vasúti személyzetre az egyre többször előforduló garázdaság. Az értékelt időszakban 286 (2009-ben 201) esetben jelentettek jegyvizsgálóink olyan garázda jellegű eseményt, amely során rendőri intézkedést kellett kérni.

Ez többnyire a szolgálati feladatát ellátó személy (jegyvizsgáló) ellen irányult, de gyakran előfordult ittas utasok közötti konfliktus következményeként is.

Sajnos, 53 (bázis évben 37) esetben közfeladatot ellátó személy elleni bűncselekményt követtek el, döntő többségében jegyvizsgálóink sérelmére. Itt egyértelműen megállapíthatjuk, hogy ebből a szempontból továbbra is a budapesti, elővárosi vonatok a legveszélyeztetettebbek, a bejelentett események 2/3-a itt történt.

Bombafenyegetés, pénztárrablások, betörések:

A közveszéllyel fenyegetések száma 2009. évhez viszonyítva **54,5 %-kal 11 esetről 5-re csökkent**. 2010. évben **pénztárrablás egy esetben történt** (2009. évben **nem** fordult elő). 2010. december 8-án este Maglódi nyaraló megállóhelyen ismeretlen tettes a pénztár kiszolgáló ablakát betörte és a **személypénztárosa** fogott gázpisztollyal a bevétel (140 E Ft) átadására kényszerítette. **A pénztár védelme nem felelt meg a Vagyonvédelmi Utasítás leg elemibb előírásainak!** Öröndetes módon azonban a **pénztár betörések** száma jelentősen, **65,6 %-kal csökkent** (32/11 eset).

A legveszélyeztetettebb pénztárak védelme érdekében a Biztonsági Igazgatóság levélben kereste meg a területileg illetékes rendőrkapitányságokat kérve a rendőri jelenlét fokozását a pénztárak környékén, továbbá a Vasutas Polgárőr Egyesületet is, hogy fokozottabban ellenőrizték a pénztárak környezetét.

A MÁV-START Zrt. az ismétlődő betörési helyszíneken (Ecser, Farnos, Pusztaszentistván, Mezőkeresztes-Mezőnyárád, Adács, Alsógalla) riasztó rendszereket épített ki. A mechanikai biztonság javítása érdekében 49 állomáson 249 darab új beszerzésű digitális széf került telepítésre.

Utások meglopása:

Az összes utások meglopásának **száma** 33,9 %-kal **jelentősen csökkent** (301-ről 199-re).

A bázis időszakhoz viszonyítva a nemzetközi vonatokon kevesebb, mint felére (52/23) csökkent az utasok sérelmére elkövetett cselekmények száma, mindemellett a belföldi személyszállító vonatokon is csökkent a bejelentésre került események száma közel harmadával. A rendőrség vonatkísérő szolgálatának szervezésénél a bűnügyileg veszélyeztetett nemzetközi vonatok kísérése kiemelten szerepel. Feltételezhető, hogy az esetszám csökkenést a fokozott rendőri jelenlét indokolja.

Örvendetes tény, hogy az Intercity járatain is jelentősen javult a helyzet, az elmúlt évhez képest 137 esetről 78-ra csökkent a bejelentett lopások száma.

A nemzetközi és IC vonatokon jelentkező rendőri jelenlét, illetve az IC vonatokra a MÁV-START által megrendelt vasútori kísérés miatt az elkövetői kör tevékenységét vélhetően a belföldi gyors és személyvonatokra helyezte át, ahol kisebb mértékben csökkent az események száma. Nehezíti a megelőzést és felderítést az is, hogy az utasok többsége a lopás körülményeiről, esetlegesen a cselekmény helyéről minimális információt tud szolgáltatni, mert az elkövetők kihasználják, hogy az utasok felelőtlenül, őrizetlenül otthagyják csomagjaikat, illetve elalszanak utazás közben.

Annak ellenére, hogy **az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva az esetszám** minimálisan **csökkent (590-ről 583-ra), a kocsirongálások továbbra is jelentős problémát okoznak.**

A legkritikusabb a helyzet a budapesti és a pécsi VBO illetékességi területén. Ezen két területen követték el, illetve észlelték az események mintegy 75 %-át.

Közlekedő vonatok megdobálása:

A bázis időszakhoz viszonyítva a vonatdobálások száma számottevően csökkent, 2010. évben 175, bázis időszakban 247 alkalommal fordult elő (29 %-os csökkenés) – 2008-ban még 287 esetben követték el ezt a felelőtlen cselekményt.

A vonatdobálás ellen nehéz a küzdelem, mivel az elkövetés helye szétszórta, alkalmi jellegű. Az elkövetők általában 10–16 év közötti fiatalok. A korösszetételéből következően a cselekmények száma iskolaszünet idején növekszik.

Sajnálatos módon az elmúlt időszakban 5 alkalommal is személyi sérüléssel járt a felelőtlen, a következményeket végig nem gondoló vonatdobálás:

- **2010. május 28-án** 10:49-kor Pilis és Monor állomások között, Monorierdő megállóhelynél, a 435+60 szelvényben a 6107 sz. vonatot ismeretlen személy megdobálta, minek következtében B. Ferenc budapesti lakos 8 napon belüli sérülést szenvedett. (Bal vállán horzsolás keletkezett.)
- **2010. június 29-én** 16:45-kor a Kál-Kápolna és Nagyút állomások között közlekedő 523 sz. vonatot Kál-Kápolna állomásról történő kihaladása közben ismeretlen tettes megdobálta. A vonatban anyagi kár nem keletkezett, az utolsó kocsi nyitott ablakán át bedobott kő M. János miskolci lakos homlokán sérülést okozott. A rendőrség és mentők értesítése megtörtént. A kiérkező mentők a sérültet a hatvani városi kórházba szállították, ahol a felszakadt bőrt egy öltéssel összevarrták, majd folytatta útját.
- **2010. augusztus 1-jén** 22:46-kor a 110 sz. vonalon Nyíradony – Nyírbátor állomások között ismeretlenek megdobálták a 6316 sz. vonatot. A vonatdobálás következtében H. Tamás nagykárolyi (Románia) lakos könnyű fejsérülést szenvedett, a nyírbátori orvosi ügyeleten ellátták. Az 50 55 2005 049-1 psz kocsi 1 db oldalablaka betört. Rendőrség értesítve lett.
- **2010. szeptember 24-én** 16:50-kor Mezőzombor-Szerencs állomások között a vágányra zúzottköveket raktak, az 521 vonatot megdobálták ismeretlen személyek. Az 50 55 2006 009-4 psz kocsi egyik utastéri ablaka betört. A kocsi lezárva, Miskolcon kisorozva. Egy utas könyökét a kitört üveg szilánkjára felsértette, orvosi ellátást nem vett igénybe. Rendőrség értesítve.
- **2010. október 27-én** 20:50-kor Apafa és Hajdúhadház állomás között a 6228 számú személyvonatot ismeretlen elkövető megdobta kövel és az 50 55 2905 080-7 pályaszámú kocsi ablaka betört. Egy utas kisebb hámsérülést szenvedett az arcán a széthulló, betört ablak szilánkjától, de nem kért orvosi ellátást. A jegyvizsgáló hívta a rendőrséget a 112 segélyhívó számon, akik Nyíregyháza állomáson várták a vonatot.

Tűzoltó készülék lopás:

Mind **az esetek** (13,8 %) **száma**, mind **a kárérték** (11,5 %) **javult**. A kárérték kisebb javulása az újabb készülékek magasabb árának tudható be.

Az esetek majd kétharmadát továbbra is a Budapesti és Szegedi VBO területéről jelentették.

Az események közel 38 %-át, 158 esetet a budapesti VBO területén fedték fel. Meg kell jegyezni, hogy a hiányok többségét a budapesti fejpályaudvarokon regisztrálják.

Az elmúlt időszakban a szegedi VBO területéről 110 esetben érkezett bejelentés tűzoltó- készülék lopásról - ez az összes esemény majd 27 %-át tette ki - , ugyanakkor elkövetési helyként nagy valószínűséggel Budapest Keleti pályaudvar, Szolnok – Békéscsaba (120 sz.), illetve Szeged – Békéscsaba (135 sz.), valamint Kecskemét – Szeged (140 sz.) vonal jelölhető meg.

Graffiti:

A grafitizések száma stagnált az előző évhez viszonyítva.

A grafitizéseket havi bontásban vizsgálva megállapítható, hogy a legtöbb esemény 2010. június, július és augusztus hónapokban történt (nyári szünet az iskolákban, turistaszezon!).

A legveszélyeztetettebb területek a budapesti fejpályaudvarok tárolóiban tárolt, és az elővárosi forgalomban közlekedő vonatok.

Elfogások, tettenérések

A Biztonsági Igazgatóság munkatársai szervezésében a területi VBO-k munkatársai, a MÁV Vasútör Kft., és a rendőrség segítségével 2010. évben 280 esetben **499 fő** elfogására került sor, melyből 478 fő civil személy, **21 fő vasúti dolgozó**. (2009. évben 183 esetben **331 fő**, ebből 325 fő civil, **6 fő vasúti dolgozó** elfogására került sor).

A tetten ért elkövetőkre és elkövetési típusokra elsődlegesen az un. „megélhetési bűnözői kör” volt a jellemző, akik egyedül követték el cselekményüket és fát, szemet loptak. Akadtak azonban, kocsirongálók, graffitizők, vonatdobálók, valamint garázda utasok, illetve tettüket csoportosan elkövetők.

Műszaki fejlesztések

A pályavasúti telephelyek vagyonvédelmi rendszereinek tervezése és kiépítése megnevezésű projekt szerződésének aláírása a nyertes Erando Kft.-vel 2009. október 30-án megtörtént. A projekt keretében 21 Pályavasúti Telephelyen került riasztó berendezés és kamera rendszer telepítésre. A riasztó berendezések jelzései és a kamerák képei a területileg illetékes MÁV Vasútör Kft. Területi Központjaiba kerültek bekötésre. A műszaki átadás-átvétel 2010. december 07-én befejeződött. A rendszerekről éles riasztás még nem történt.

A kábellopások és rongálások visszaszorítása érdekében megvizsgáltuk a 2008. június 18-án, Monoron bemutatott, a kábellopások és rongálások jelzésére a MULTI ALARM Zrt. által kifejlesztett védelmi eszköz aktuális műszaki állapotát. Jelenlegi ismereteink szerint a magyar piacon a Multi Alarm Zrt. kábelhibahely-meghatározó berendezésének elve szerint működő kábelhibahely-meghatározó berendezés nincs. Gyakorlati tesztelésre 3 veszélyeztetett helyszínen (Bp. Ferencváros „C” elágazásban, Kőbánya-Kispesten és Felsőgalla elágazásban) kábelhibahely-meghatározó berendezések kerültek telepítésre. A tesztidőszak 2011. január 31-ig tartott, az eredmények kiértékelése folyamatban van.

A MÁV Vasútör Kft.-nél, a Bp. Fék u. 8/a szám alatt kialakítandó biztonságirányítási központ megépítéséhez az „Egységes biztonságirányítási és felügyeleti központ kialakítása és karbantartása” elnevezésű közbeszerzési hirdetmény 2010. december 28-án megjelent, a közbeszerzési eljárás ajánlatkérési szakaszban van. Várhatóan a beruházás műszaki átadása 2011. II. félév elején megtörténik.

Fegyveres Biztonsági Őrség

A Fegyveres Biztonsági Őrség sem rendszeresített létszámában, sem területi elosztásában változás nem történt. Az 5881/2009. sz. közigazgatási határozat szerinti létszám nincs teljesen feltöltve. Az őrség 2010. december 31-i létszáma mindösszesen 358 fő. A kritikus infrastruktúra védelmével összefüggésben – várhatóan I. félévben –megjelenő törvény jelentősen befolyásolhatja az őrség működtetésére vonatkozó kötelezését a MÁV Zrt-nek, a MÁV-START Zrt-nek, a MÁV-GÉPÉSZET Zrt-nek és a MÁV-TRAKCIÓ Zrt-nek.