



Szolidaritás

Szarvas Ferenc
elnök-vezérigazgató
MÁV Zrt.

Ikt.: 698/2011.

Tárgy: Konzultáció kezdeményezése

1087 Budapest
Könyves Kálmán körút 54-60.

Tisztelt Elnök-vezérigazgató Úr!

Szakszervezetünk évtizedek óta kifogásolja a MÁV fogalombiztonsággal összefüggő intézkedéseit, a vonatkozó utasítások egyes pontjainak használhatatlanságát, a vonatveszélyeztetések, ill. balesetek során követett vizsgálatok minőségét, elfogultságát, és nem utolsósorban azt a magatartást, amit a MÁV alkalmazásában lévő vizsgálók az általuk hibáztathatónak vélelmezett személyek kihallgatása során tanúsítanak.

Nem egy esetben a dolog odáig fajul, hogy a vizsgáló átvedlik igazságügyi szakértővé is, és nincs benne annyi tisztességes jellem, hogy a hatósági felkérést visszautasítsa elfogultságra tekintettel.

Példa erre a kutasi, ill. szajoli baleset, ahol a bírósági tárgyaláson szakszervezetünk fellépésre a bíróság helyt adott indítványunknak, és új szakértőket rendelt ki a perben; olyanokat, akik a MÁV-val nem álltak munkaviszonyban. Egyébként ezt a problémát több alkalommal is felvetettük a titokzatos VÉT üléseken, de sajnos falra hányt borsónak bizonyultak az észrevételeink.

A mundér minden áron való elvtelen védelmének következményei egyre súlyosabb következménnyel járnak. Csak a közelmúltból utalnék egy pár ügyre.

A *vonóvezetékes váltók* gyakorlatilag nagyobb állomásokon használhatatlanok, hiszen egy részük állításához a váltókezelő részéről az előírtnál jóval nagyobb fizikai erőfeszítés szükséges, amely magába hordozza a ún. próbaállítások vélelmezhetően elmaradó állítását, hiszen a nagy vonatforgalom a 12 órás szolgálat alatt fizikailag teljesen kimeríti a kezelő személyzetet.

A *váltórendszerek gondozatlanok, a váltóállást jelző berendezések kiiktatásra kerültek*, hogy ez által valamelyest könnyítsék a váltók átállítását; példa erre a Déli- és Nyugati-pályaudvar esete. Ha esetleg mégis van lelkiismeretes vasútbiztonsági szakember, aki ezeket a tarthatatlan állapotokat leírja, annak feljegyzése „titkosítva” van.

Ui. szakszervezetünk egy hivatalos konzultáción elhangzott ígéret ellenére sem kapta meg a Nyugati pályaudvaron kitérők műszaki állapotára vonatkozó, említett dokumentációt. Helyette mellébeszélés, és a partner gyengeelméjűségének feltételezése zajlik.

Évek óta képtelen a MÁV megoldani, hogy a felhasználók által joggal kritizált *sínszékek kenését* hivatott, számunkra ismeretlen adalékokkal környezetbaráttá változtatott kenőanyagot kicseréljék, amely legalább a korábbi jóságú kenést biztosítja a vonóvezetékes kézi állítású váltóknál.

A *vonóvezetékek állítása, a huzalcsatornák tisztítása és karbantartása* jobbára csak papíron történik meg. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint a hiányos vagy összetöredezett fedőlapok látványa.

A *kitérők alatti ágyazat* gyakorlatilag túlnyomó részben tönkrement; ezen csak a technológiai előírások maradéktalan megtartásával végzett ágyazatcsere és az azt követő kitérő szabályozás segítené. Amennyiben ez várat magára, úgy a tűzoltásnak szánt beavatkozások csak rövid ideig képesek biztosítani az említett berendezések rendeltetésszerű használatát.

Az *állomás- és pálya menti jelzők üvegének tisztítása* rendre elmarad, emiatt azok észlelhetősége korlátozott. Több esetben az úrszelvénybe benyúló növényzet tovább nehezíti a jelző megfigyelését.

Az *égőkbe szerelt izzók* cseréje már-már, ahogy az ismert, a tragikomikum határait súrolja, köszönve a Werle Zoltán nevével fémjelzett kiváló TÁSZ működésének.

Mindezekre lehet mondani, hogy csak tüneti problémák, viszont magába hordozza mindazt, ami ennek a mentalitásnak köszönhetően az **utóbbi napokban** is történt.

Ezen a héten Tura és Aszód között, hogy kiknek a hibájából, azt e levélben nem kívánjuk feszegetni, de tény, hogy egy gyorsvonat és egy IC azonos pályán egymással szemben közlekedett 240 km/h sebességgel. Gondolom, nem kell részletezni, hogy ha fél perccel később értesül a vonat személyzete erről a körülményről, mi történt volna.

Rá két napra, a 100-as vonalon Újfehértónál egy tehervonat Megállj! állású jelző mellett elindult, kihaladt az átmenő fővágányra, amelyen szemből gyorsvonat érkezett. Hál' Istennek itt a biztosító berendezés jól működött, és az Egyesített Vonatbefolyásoló és Éberségi Berendezés az vonatokat megállította.

Szakszervezetünk úgy ítéli meg, hogy ez az állapot a továbbiakban nem tartható, mert ha azonnali és hatékony beavatkozás nem történik, úgy- és ez nem cassandrai jóslat – nagyon súlyos tragikus következményeknek nézhetünk szembe.

Mivel szakszervezetünk felelősséggel viseltetik a vasúti közlekedés biztonsága felett, hiszen ez is feladatai közé tartozik, a levélben soroltak okán **konzultációt** kezdeményez.

Ennek **javasolt időpontja 2011. május 27-e 10 óra**, helyszíne **szakszerveztünk székházának tárgyalója** (Ajtósi Dürer sor 27/A).

Budapest, 2011. május 19.

Nagyrabecsüléssel



Bárány Balázs Péter
alelnök

