



1146 Budapest,
Ajtósi Dürer sor 27/A.

Telefon: (1) 351-11-11
Fax: (1) 344-67-70
Üzemi tel.+Fax: 01+13-29

Szolidaritás

Szarvas Ferenc
elnök-vezérigazgató
MÁV Zrt.

Ikt.: 699/2011.
Tárgy: 698/2011. sz. levél
kiegészítése

1087 Budapest
Könyves Kálmán körút 54-60.

Tisztelt Elnök-vezérigazgató Úr!

Tegnap levéllel fordultam Önhöz a napokban történt vonatveszélyeztetések okán, konzultációt kérve. Örömmel nyugtáztam, hogy kérésemet befogadták, és erre 30-án Dr. Túrós Andrásnál sor kerül. Az ügyel kapcsolatban azonban szükségesnek ítélem, hogy tájékoztassam Önt az időközben tudomásunkra jutott fejleményekről.

Ad1. A főmenetirányító, nem tudni mi okból, de csak a helytelen vágányra kihaladó és ott közlekedő mozdony személyzetét hívta rádión – a szolgálattevő tájékoztatása alapján. A mozdony személyzet többszöri hívásra sem jelentkezett, majd csak ezt követően kereste a helyes vágányon közlekedő IC személyzetét, akik nyomban jelentkeztek, és végrehajtották az azonnali megállásra vonatkozó utasítást. Csak rákérdezésre közölték a személyzettel, mi okból kellett a nyílt vonalon megállni.

Ezt követően a mozdonyon tartózkodó vezető jegyvizsgáló a pályán előreszaladt, hogy az ívből kihaladó gyorsvonat személyzete részére mielőbb megállj jelzést tudjon adni, miközben a mozdonyvezető fényszóróját villogtatva is igyekezett a veszélyhelyzetről tájékoztatni a szembejövő gyorsvonatot. Szerencsére a gyorsvonat mozdony személyzete szintén észlelte a veszélyhelyzetet, így ők is megállították szerelvényüket.

Amennyiben így történt, számomra érthetetlen, hogy a főmenetirányító mi okból szelektálta a hívást, hiszen a két mozdony ugyanazon frekvencián tartja a kapcsolatot a főmenetirányítóval, tehát mindkét vonat személyzetét lehetett volna egy időben utasítani az azonnali megállásra.

Az sem világos számomra, hogy miért csak rákérdezésre tájékoztatták a mozdony személyzetét a megállás okáról. A rádióforgalmazást hangfelvétel rögzíti, így azt össze lehet vetni az általam leírtakkal.

Ad.2. A másik fontos, és nem elhanyagolható körülmény, hogy Tura állomás egyéni kijáratú jelzőkkel rendelkezik, ezért a helytelen vágányra való kihaladról még a vonat indulása előtt tudomással kellett, hogy bírjon a személyzet (sárga-zöld jelzési kép).

Az, hogy az írásbeli rendelkezés hiányában haladtak ki a helytelen vágányra, emiatt úgy a mozdonyvezetőt, mint a vezető álláson tartózkodó vezető jegyvizsgálót vélelmezhetően mulasztás terheli.

Mint az tudott, a vezető jegyvizsgáló a MÁV-START Zrt. alkalmazottja, és szakszervezetünk már több alkalommal vetette fel megbeszéléseken a vezető jegyvizsgálói kérdés hiányosságát a vonatkozásban, hogy a vontató járművön való szolgálat ellátása elméletben érintőlegesen, gyakorlatban egyáltalán nem kerül oktatásra.

Nyilván nem tudhatom, hogy az érintett vezető jegyvizsgáló hány alkalommal teljesített szolgálatot a vontató járművön, de az ügy körülményeiből leszűrve viszonylag ritkán, vagy még egyáltalán nem.

Gyakorlatilag, hogy a gyorsvonat az állomás távolságú közlekedés bevezetése tudatában a helytelen vágányra írásbeli rendelkezés hiányában kihaladt, három fő mulasztásának tudható be: szolgálattevő, mozdonyvezető, vezető jegyvizsgáló.

Úgy vélem, épp ezért nem csak e három személyt terheli felelősség. Ha nagyon alaposan elemezzük a kérdést, talán legkevésbé őket. Sokkal inkább azok felelőssége, akik – mint ahogy már korábbi levelemben írtam – nem hajlandók tudomásul venni, hogy az emberek gondolkodásmódja, adott helyzetekhez való reagálása a múlthoz képest jelentősen megváltozott.

Ennek egyik oka az, hogy a vasúti biztosítóberendezések az üzemidő nagy részében jól működnek. Arról viszont a vasútbiztonságért felelős vezetők - hiába az intő példák sokasága, - egész egyszerűen nem óhajtanak tudomást venni, hogy a vonatveszélyeztetések túlnyomó többsége akkor következik be, amikor a biztosítóberendezés hibásan vagy egyáltalán nem működik.

Farizeus módon mindannyiszor a hivatkozási alap az, hogy az részt vevők az ilyen helyzetekre vonatkozó utasítást nem tartották be. E hivatkozás azért álságos, mert e logikát követve gyakorlatilag a biztosítóberendezések alkalmazása a MÁV hálózatán szükségtelen, hiszen amennyiben mindenki az utasítások precíz megtartásával végezné a feladatát, úgy értelemszerűen a biztosítóberendezések soha nem lépnének aktív működésbe.

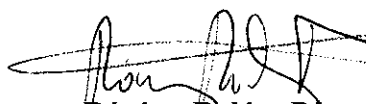
Azon is el lehet gondolni, hogy az eddigi vonatveszélyeztetésekben résztvevők mindegyike a mindenható pszichológus lélekelemzésén átesett, és ennek ellenére hibáztak. Ezt csak azért jegyezzük meg, mert szakszerveztünk mindannyiszor szót emelt a pszichológiai vizsgálatok végzésének tarthatatlanságáról. A pszichológus nem orvos, ő csak a pszichiáter vagy neurológus szükség szerinti felkérésére segíti a munkájukat. Ennek ellenére a foglalkoztatás egészségügyi orvos a pszichológus szakvéleményét tekinti alapul az alkalmasság megítélésénél. Az élet igazolja, milyen eredménnyel.

Úgy ítélem meg, hogy a pályavasútnál, ill. a MÁV-START Zrt-nél a képzés, az ellenőrzés módszertanát, rendszerességét és célirányát viszonylag kisszámú, de hozzáértő társaságnak a nemzetközi tapasztalatokat is figyelembe véve át kell tekinteni azért, hogy a szokásos üzemviszonyoktól eltérő helyzetekben a megengedhetetlen vonatveszélyeztetések tulajdonképpen kiküszöbölhetőek legyenek.

Szakszervezetünk ebben szívesen közreműködik, hiszen mindannyiunk alapvető érdeke, hogy életek és a vasút vagyona a vasútüzemben ne legyen veszélyeztetve.

Budapest, 2011. május 20.

Nagyrabecsüléssel


Bárány Balázs Péter
alelnök

