



## MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

1145 Budapest Bácskai utca 11.

Tel./fax: 220-3822, 220-4561,

Mobil:+36 306325760

E-mail:kiss.laszlo@mosz.co.hu

Szám: 155/2013.

**Dr. Völner Pál,**  
államtitkár  
**Infrastruktúráért Felelős Államtitkárság**  
**NFM**

Budapest

**Tisztelt Államtitkár Úr!**

A Mozdonyvezetők Szakszervezete felhívja az Ön figyelmét, -mint a közlekedési infrastruktúráért felelős vezetőnek- napjainkban a vasúti közlekedésbiztonságára kockázati tényezőt jelentő állapotokra és foglalkoztatási helyzetre.

### **Az együttműködés hiánya nem javítja a vasúti közlekedés biztonságát**

A MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság vezetője és munkatársai folyamatosan vizsgálják a vasúti közlekedésben bekövetkező rendkívüli eseményeket és baleseteket. Az egyes eseteket kielemezve és a vasúti közlekedés szabályrendszerét figyelembe véve visszatérően megállapításra kerül, hogy az emberi tényezőnek igen jelentős hatása van a rendkívüli események/balesetek bekövetkezésében.

A MÁV Zrt. biztonsági igazgatója és humán vezetője 2012. április 27-én kelt közös levélben kérte a szakszervezeteket, hogy a biztonság területén működjenek együtt a munkáltatóval. Szakszervezetünk válaszevében felhívta a munkáltató figyelmét, hogy elkerülhetetlen a XXI. századnak megfelelő egységes technológiai felülvizsgálata a forgalomszabályozásnak, melyet a Nemzeti Közlekedési Hatóság ez idáig nem mert magára vállalni.

Ezen kívül veszélyforrásként értékeltük a megváltozott foglalkoztatást is, a MÁV-TRACIÓ-nál alkalmazott IVU vezénylő rendszer miatt megemelkedett rövid szolgálatok számát, s azoknak egymást követő, az embert próbáló sorozatos kora hajnali kezdési/végzési időpontjait, illetve a Vtv.-ben biztosított lakóhelyi napi pihenőidők be nem tartását.

Hivatkozott levelünkben harmadik tényezőként jeleztük, hogy jelentős kihatással bír a biztonságra az oktatás képzés módszertanának és minőségének színvonala. A 19/2011. (V.10) NFM képzési és vizsgarendelet megemelte a kimeneti szintet, de az időszakos oktatásban nem történt előrelépés, annak színvonala szerintünk folyamatosan romlik.

Jól példázza ezt a MIREL közlekedésbiztonsági berendezés használatának oktatása. Teljes volt a káosz, rendkívüli VÉT-et kezdeményeztünk ez ügyben, mert sem tematika, sem oktatási vázlat, oktatási segédanyag nem állt rendelkezésre. Nem került meghatározásra, hogy milyen kompetencia szintet kell elérnie a mozdonyvezetőnek, hogyan kerül ellenőrzésre a berendezés készségszintű használata.

Az ismeretanyagot oktatók sem kaptak képzést a MIREL-ről, ők maguk sem látták működés közben a berendezést, illetve annak kezelést sem tudták begyakorolni. Ennek tényét maga a MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság szakembere is megerősítette.

Időközben az előrehaladás érdekében elkészítettük a közlekedésbiztonság növelése érdekében történő együttműködési megállapodás-tervezetünket. Több hónapos egyeztetés után sikerült megszerkeszteni a MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság vezetőjével és munkatársaival egy végleges megállapodás-tervezetet, melynek aláírása felsőbb vezetői utasításra meghiúsult. Értetlenül állunk a mai napig a megállapodás aláírását elutasító magatartás előtt. A Biztonsági Igazgató mellette volt és szükségessége érdekében érvelve kérte a cégvezetést, hogy jöjjön létre ez a megállapodás, de a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. és a MÁV Zrt. vezetése ezt nem tartotta fontosnak.

### **Az időszakos oktatás színvonalának növelésével és újabb képzéssel mérsékelhető a közlekedésbiztonsági kockázat**

A vasúti közlekedésbiztonságot növelő 2 napos képesség- és készségfejlesztésre tett szakszervezetünk javaslatot -2012. áprilisában- a MÁV Zrt. Biztonsági Igazgatóság szakértőinek bevonásával, melyet a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. és MÁV akkori vezetése támogatott. Az ezután végbement gyors vezetőváltás után lekerült a napirendről az mozdonyvezetők ez irányú képesség- és készségfejlesztése. A tervezett személyszállítási integráció tovább növeli a vasúti közlekedés biztonságának kockázatát, a fenti javasolt képzési program úgy gondoljuk, hozzájárulhat a kockázat mérsékléséhez.

A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. 2011-ben megbízta a LifeLong Learning Magyarország Alapítványt, hogy vizsgálja a mozdonyvezetői képzések hatékonyságát. Az „unikális” kutatás tapasztalatait, tanulságait és a jobbító javaslatokat egy önálló kiadványba foglalták össze, melynek rövid tanulságait felsorolásszerűen a teljesség igénye nélkül ismertetünk:

- kerüljenek elemzésre az alapképzésekre és időszakos oktatásra vonatkozó felmérések
- vizsgálja meg a humán szervezet, hogy a vizsgák tapasztalatainak átadása, illetve az időszakos sikertelen vizsgák mélyebb elemzésének van-e hatékonyságnövelő hatása a jövőbeni képzések/vizsgák esetén
- szükséges a tananyagok naprakészsége és az interneten történő hozzáféréseinek biztosítása
- elemezzék közösen az oktatásokon a mozdonyvezetők, az oktatók és a szakemberek a „veszélyes” forgalmi szituációkat és a mozdonyok szolgálatképtelenségének eseteit.

A fentiek is jól alátámasztják levelünk állítását, hogy szükséges a meglévő ismeretek és tananyagok bővítése - a jogszabályban foglalt minimumokon túl is- a közlekedés biztonsága érdekében. Nem tudjuk mi lett a kutatási anyagban megfogalmazott jobbító javaslatok sorsa, dolgozik-e rajtuk valaki is. Egy biztos, a mozdonyvezetők nem tapasztalnak pozitív változást az időszakos oktatásban, sem az oktatási anyaggal történő ellátásban és annak módszertani bővülésében. Sőt, ebben az évben a forgalmi utasítások változásából eredő vizsgára történő felkészítés is az ismeretanyag szinten tartását biztosító éves időszakos oktatásnak a jogszabályban meghatározott csekély időkeretén belül történik. Nem tudjuk, meddig kívánnak a társaság vezetői a biztonságon spórolni „hatékonyság növelés” címen.

Tisztelt Államtitkár Úr!

Összefoglalva: a jelenlegi vasúti közlekedésbiztonság állapota, a foglalkoztatási helyzet és a közlegő személyszállítási integráció együttesen fokozott kockázatot jelentenek, illetve hozzájárulhatnak egy nem kívánt esetleges balesethez is. A mozdonyvezető nem tud kimaradni egy nem kívánt balesetből, mert a szabályrendszerből fakadóan neki kell elhárítani a lehetséges veszélyt, legyen szó akár technikai meghibásodásról, akár helytelen személyes forgalmi intézkedésről. A feladat nem könnyű, hiszen a pálya, a biztosítóberendezések és a járműpark állapota fokozatosan romlik, egyre több az üzemzavar és műszaki meghibásodás. Így a mozdonyvezetőkre egyre nagyobb, stresszt növelő lélektani teher nehezedik úgy, hogy erre nem kapnak célzott felkészítést. Mégis a felelősséget egyedül nekik kell viselni, sőt, ha esetleg hibáznak, ők is áldozattá válhatnak. Kinek hiányzik ez az helyzet? Szerintünk egyetlen józan belátási képességgel rendelkező embernek sem.

A Mozdonyvezetők Szakszervezetének a vasúti közlekedésbiztonság növelése érdekében megtett javaslatai nem találtak partnerre a munkáltatóknál. Arra kérjük a T. Államtitkár Urat, mint a vasúti közlekedésért felelős vezetőt, hogy a fenti jelzésink és javaslataink figyelemfelhívását elismerve szerezzen azoknak érvényt a vasútállatok vezetőinél.

Szakszervezetünk úgy érzi, minden tőle telhetőt megtett a közlekedésbiztonság érdekében a partneri viszony kialakításra, nem rajtunk fog múlni egy esetleges baleset. Kizárólag csak reménykedni tudunk, hogy a gondviselés kegyes lesz, és nem lesznek olyan rendkívüli események vagy balesetek a vasút átalakítása során, mint például Angliában. A remény és hit sokat jelenthetnek ebben a stációban, de nem pótolják a felelősségteljes vezetői felkészülésnek a közlekedésbiztonság érdekében szükséges predestinált cselekvését!

Budapest, 2013. március 13.

Üdvözlettel:



Kiss László  
elnök