



# HÁTTÉRVIZSGÁLAT

## A közlekedő vonat balesetek és veszélyeztetések megelőzésére

2013. április. 10-12.

Bükfürdő



# Helyzetértékelés



## ◎ 2011 hálózati statisztikai mutatók

- Közlekedő vonat baleset, (-61%)
- Tolatási baleset, (-13%)
- Útátjáróban bekövetkezett baleset, (-9%)
- Közlekedő vonat veszélyeztetése (38-ról 56-ra, +47%)

## ◎ Balesetek, veszélyeztetések okai

- Korábban kb. 50-50% műszaki ok – humán hiba,
- 2011-ben 75% humán hiba:
  - **Jelzés figyelmen kívül hagyása, váltó és vágányút ellenőrzés elmulasztása,**
    - 20 esemény a MÁV-TRAKCIÓ Zrt, 22 esemény a MÁV Zrt PÜ felelősségi körébe tartozik.
    - Az idegen vasutakat terhelő, 12 személyi hibás események közül 6 (!) a RCH Zrt-t terheli.
    - 7 esemény műszaki hiba miatt következett be.

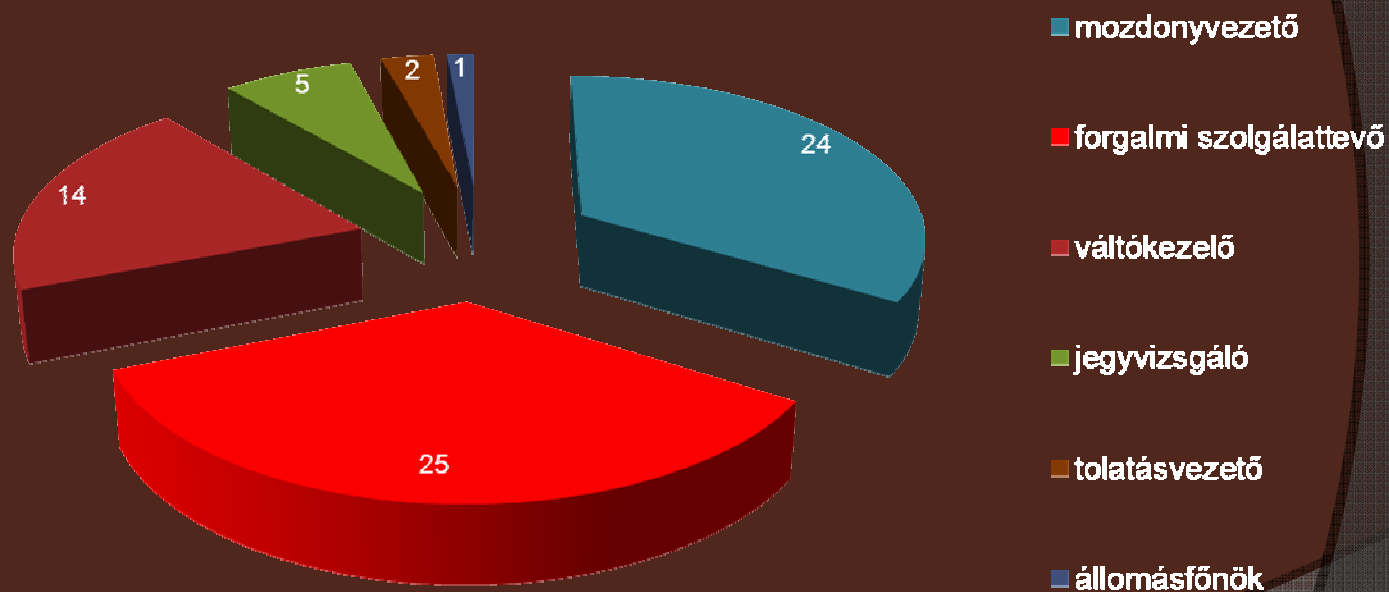


# Helyzetértékelés



## ☉ Balesetek, veszélyeztetések okozói

A MÁV Zrt és a MÁV csoporthoz tartozó munkavállalók közül a fenti események során,



(összesen 71 fő) került felelősségre vonva és elmarasztalva a bekövetkezett események miatt.



# Projekt - Előzmények

---



- ◎ A magyar vasút biztonságos (?) – több, mint 1.200.000 vonat/év, több, mint 3300 vonat/nap
- ◎ 2012. január 24. VÉT ülés
- ◎ 2012. február 9. Projekt – a közlekedő vonat balesetek és veszélyeztetések megelőzésére



## Projekt célja

A vizsgálat tárja fel a veszélyhelyzet kialakulását, a mulasztás körülményeit és az egyéb befolyásoló tényezőket, mely alapján azonnali, vagy hosszú távú intézkedésekkel, közvetlen, vagy közvetett segítséget lehet nyújtani a balesetek, veszélyhelyzetek megelőzéséhez

A vizsgálat a bekövetkezett események figyelembevételével a mozdonyvezető, a forgalmi szolgálattevő, a váltókezelő és a jegyvizsgáló munkakörre terjedt ki.



# Vizsgálat



- ◎ **Projekt felügyelője:** **Földházi György**, vasútbiztonsági vezető
- ◎ **Projekt vezetője:** **Tokaji Róbert**, területi vasútbiztonsági vezető - Debrecen,
- ◎ **Projekt tagjai:** EBK főosztályvezető, forgalmi igazgató, a MÁV-START Zrt és a MÁV-TRAKCIÓ Zrt biztonsági vezetői, a KBSZ vizsgálója, az 5 reprezentatív szakszervezet képviselője, foglalkozás egészségügyi orvos és pszichológus, a Központi Munkavédelmi Bizottságok Vezetői, a MÁV Zrt Humánerőforrás Igazgatóság képviselője, és a MÁV Zrt Kommunikációs Igazgatóság képviselője, MÁV Zrt BI szakértői.





## Külső körülmények vizsgálata:

❖ Az elrendelt vizsgálatok egy része a pszichológia tárgyköréhez tartozik. A pszichológiai vizsgálatok két csoportban történtek:

- ❖ az eseményekben részes munkavállalók személyes interjúi során: kérdőívek kitöltése, un. Taylor teszt elvégzése, Corporal-A, műszeres vizsgálat, illetve egyéni konzultáció, mélyinterjú alapján, önkéntes és anonim módon,
- ❖ a munkavállalók részére széles körben eljuttatott kérdőívekre kapott válaszok értékelése elemzése alapján.



## Belső körülmények vizsgálata:

- ❖ Az események során készített és már lezárt vizsgálati jelentések elemzése, értékelése,
- ❖ A kiválasztás, a képzés, az időszakos oktatás, továbbképzés, vizsgáztatás, orvosi alkalmasság rendszere,
- ❖ A szolgálatbeosztás, pihenőidő, leterheltség körülményei,
- ❖ A szolgálati helyek, járművek munkakörülményei,
- ❖ A szolgálati helyek, munkavállalók, a járművezetők dokumentumok-kal való ellátottsága,
- ❖ Szabályozási környezet vizsgálata: utasítások egyezősége, helyi végrehajtási utasítások, menetrend, útvonalkönyv,
- ❖ A munkavállalók kapcsolatai: vezetőikhez, munkatársaikhoz.





# Pszichológiai vizsgálatok értékelése



A MÁV Zrt és a MÁV csoporthoz tartozó, az eseményekben hibáztatott (71) munkavállalók közül:

◎24 fő mozdonyvezetőből 21 fő, (87,5%)

◎42 fő forgalmi munkavállalóból 24 fő, (57,2%)

◎5 fő jegyvizsgálóból 2 fő, (40%)

vállalta a személyes konzultációban való részvételt!

Össességében a hibáztatott munkavállalók részvételi aránya kétharmad, **66,2%**!



# Pszichológiai vizsgálatok értékelése



- ◎ A közlekedési munka elsősorban pszichikai igénybevételt jelent.
- ◎ A fokozott megterhelés, készenlét, állandósult stresszt jelent.
- ◎ Konfliktusos döntési stressz (distressz) helyzetben kortizon hormon szabadul fel, ami az immunrendszer működését szinte teljesen leállítja, és a glukózt a nagytömegű izmokba szállítja. Így a – „Küzdj vagy menekülj” – fiziológiai diszfunkció mellett megjelenik a pszichés reguláció diszfunkciója is, pl. kényszeres megfelelési késztetés, ami a közlekedési munkát ugyanúgy zavarja, mint a meggondolatlanosság, vagyis a megfelelő késztetés hiánya. Az előző „bénultságot” az utóbbi „mozgás-vihart” mozgósít. A figyelem terjedelme, megosztottsága, éberségi szintje sérül, valamint romlik a koncentráció is. Következésképpen megnyúlik a reakcióidő és a cselekvési idő is. Ezek lehetnek bázisai a munkazavarnak.



# Állapotfelmérő lapok értékelése



- ⊙ Nagyon erős stressz forrás **nem éri** a munkavállalókat.
- ⊙ **Erős stressz forrás** jellemzően a bérek miatt alakul ki,
- ⊙ Munkájuk elismerése: úgy érzik, hogy nem becsülik meg és nincs elismerve munkájuk.
- ⊙ Tájékoztatás a szervezeti változásokról.
- ⊙ Létbizonytalanság.
- ⊙ Túlzottan leterheltség érzet.
- ⊙ Időkényszer.



# Állapotfelmérő lapok értékelése



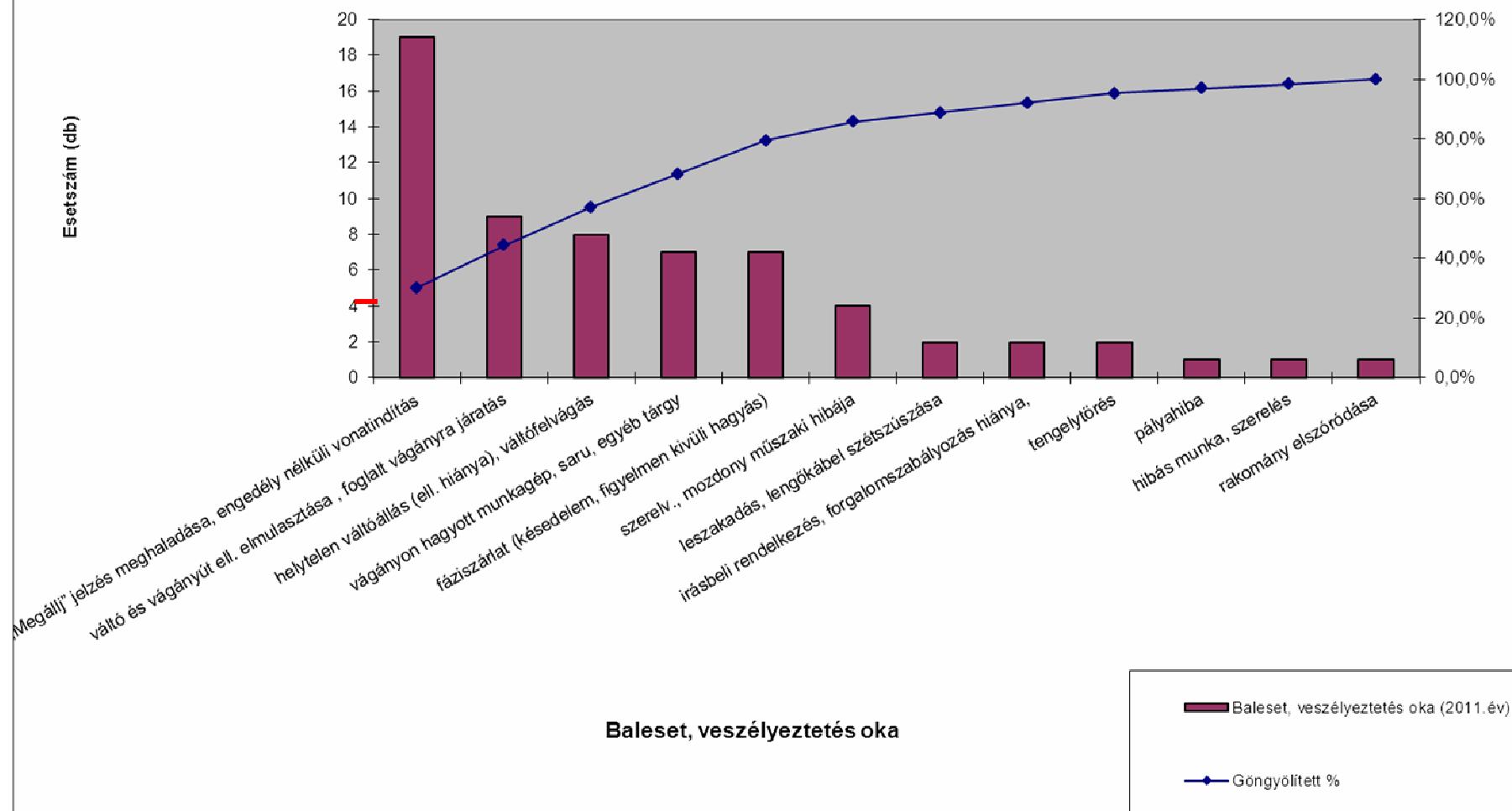
- ⊙ A nappali és éjszakai szolgálatok, valamint a pihenőnapok elosztása aránytalan (személyzeti fordulók).
- ⊙ Munkahelyi komfortérzet, munkakörülmények állapota.
- ⊙ Életmóddal kapcsolatos problémák. (kevés sport tevékenység, nem megfelelő étrend, kevés pihenés és rekreáció)
- ⊙ Egészségi problémák.



# Vizsgálati Jelentések elemzése, értékelése



Pareto diagram, 2011.év  
Balesetek, veszélyeztetések leggyakoribb okai

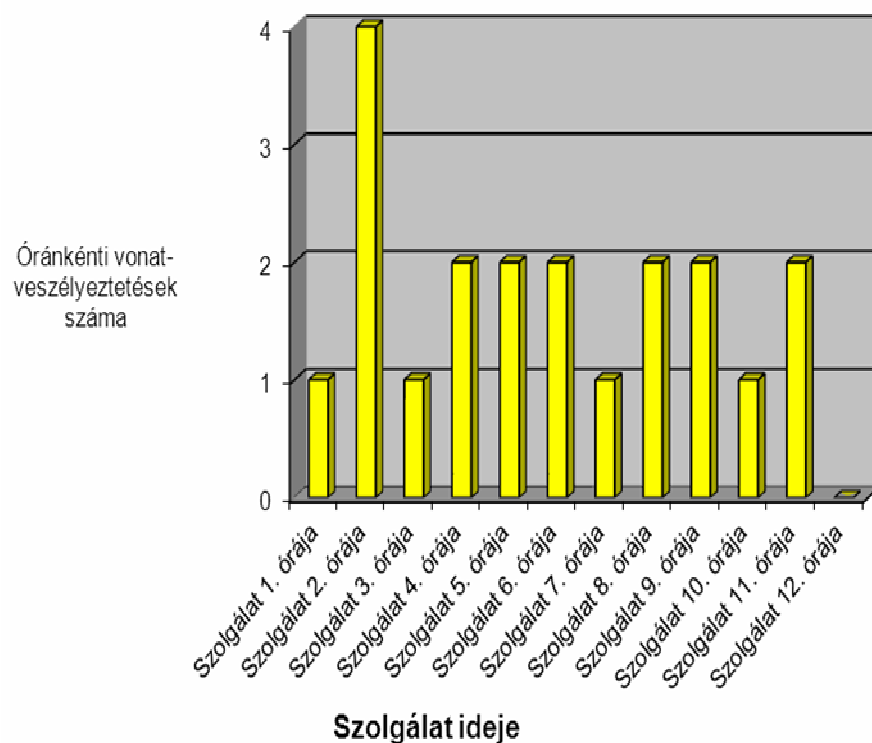




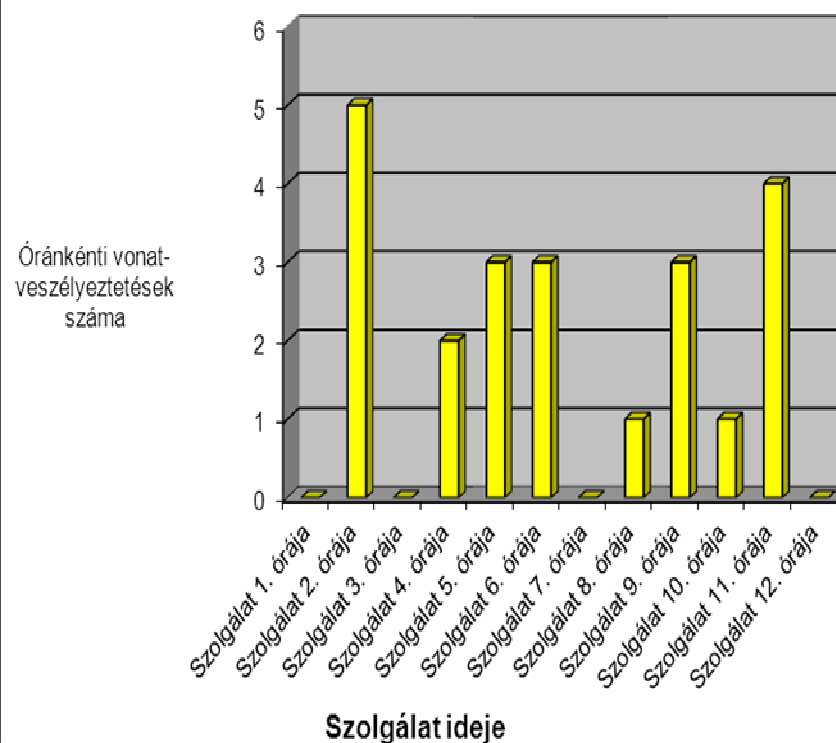
# Vizsgálati Jelentések elemzése, értékelése



A mozdonyvezető hibájából keletkezett  
vonatveszélyeztetések alakulása  
(2011.01.01 - 2012.01.26)



A forgalmi munkavállalók hibájából keletkezett  
vonatveszélyeztetések alakulása  
(2011.01.01 - 2012.01.26)



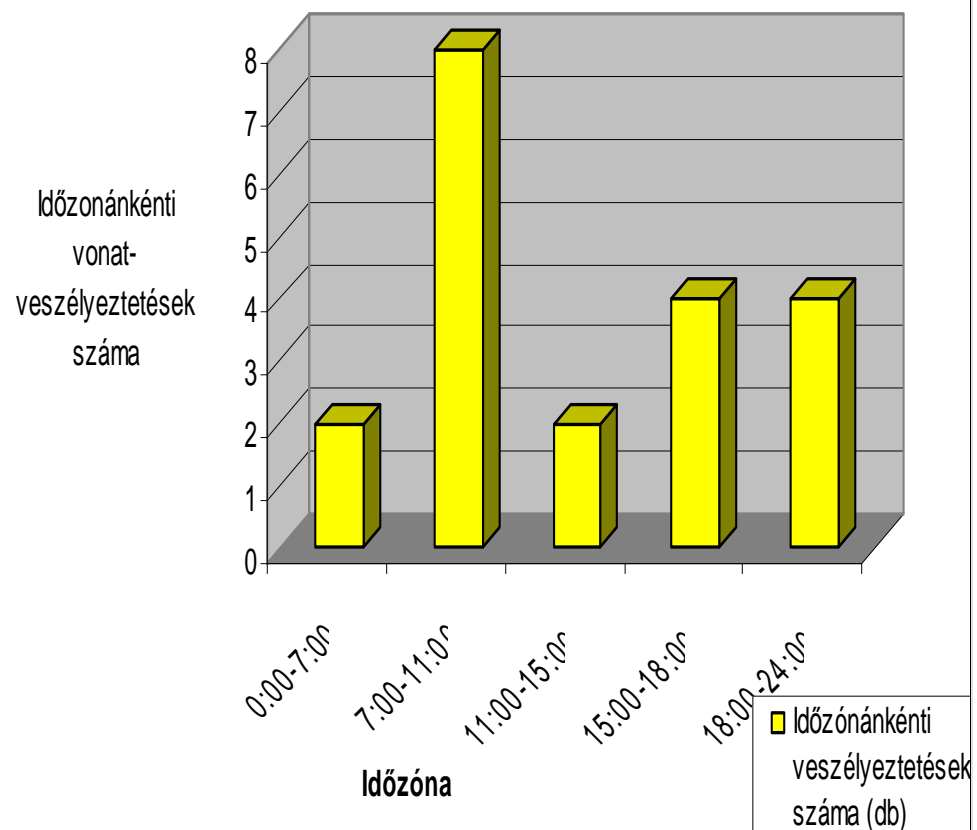




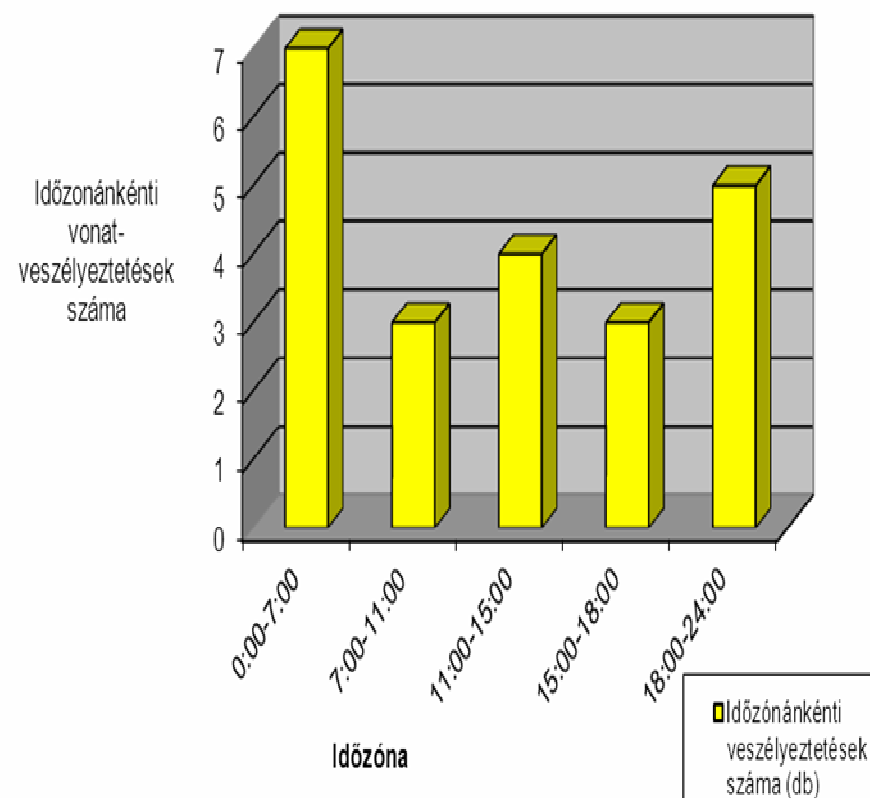
# Vizsgálati Jelentések elemzése, értékelése



A mozdonyvezető hibájából keletkezett  
vonatvesélyeztetések alakulása  
(2011.01.01 - 2012.01.26)



A forgalmi munkavállalók hibájából keletkezett  
vonatvesélyeztetések alakulása  
(2011.01.01 - 2012.01.26)





# Vizsgálati Jelentések elemzése, értékelése: Forgalom



## A forgalmi személyzet leggyakoribb mulasztásai:

☉Váltó- és vágányút ellenőrzés elmulasztása.

☉Megszokott munkaritmust megváltoztató körülmény esetén helytelen intézkedések:

- pl. bizt. ber hiba. Többször információ adása és vétele válik szükségessé, mely a figyelem egy részét leköti.
- Áttérés állomástávolságú közlekedésére vonatkozó szabályok be nem tartása. (Szolnok és Abony állomások között utolérés veszélye).



# Vizsgálati Jelentések elemzése, értékelése: Forgalom

---



- ◎ A biztos tudás hiánya.
- ◎ A nem utasításszerű rendelkezések közlése, a visszaismétlések elmaradása, az utasításban előírt jelzések adásának, szóbeli közlemények „szleng” szerű változata, mely könnyen értelmezhető másképpen.



# Vizsgálati Jelentések elemzése, értékelése: Mozdonyvezetők



- ⊙ Időbeni fékezés elmulasztása, ennek „kiemelkedő” változata, amikor a vonatot az EÉVB állítja meg.
- ⊙ A továbbhaladást tiltó jelzőhöz közeledve a mozdonyvezető más tevékenységet végez, – szék háttámlájának a beállítása, a szerelvény fűtésének bekapcsolása (az áramfelvétel figyelése), menetigazolvány vezetése, befolyó esővíz miatt az iratok máshová helyezése, a szembe sütő nap zavarása.
- ⊙ „Megállj”-állású jelző meghaladását követően visszatolás – a veszélyeztetés további fokozása.



# Vizsgálati Jelentések elemzése, értékelése: Mozdonyvezetők

---



- ☉ Személyszállító vonatok közlekedésekor a vezető jegyvizsgáló felhatalmazására „támaszkodva”, a kijárat jelző jelzésének meg nem figyelése.
- ☉ Menet közbeni elalvás, illetve vonalismeret nélküli közlekedés következménye.



# Vizsgálati Jelentések elemzése, értékelése: Összegzés

---



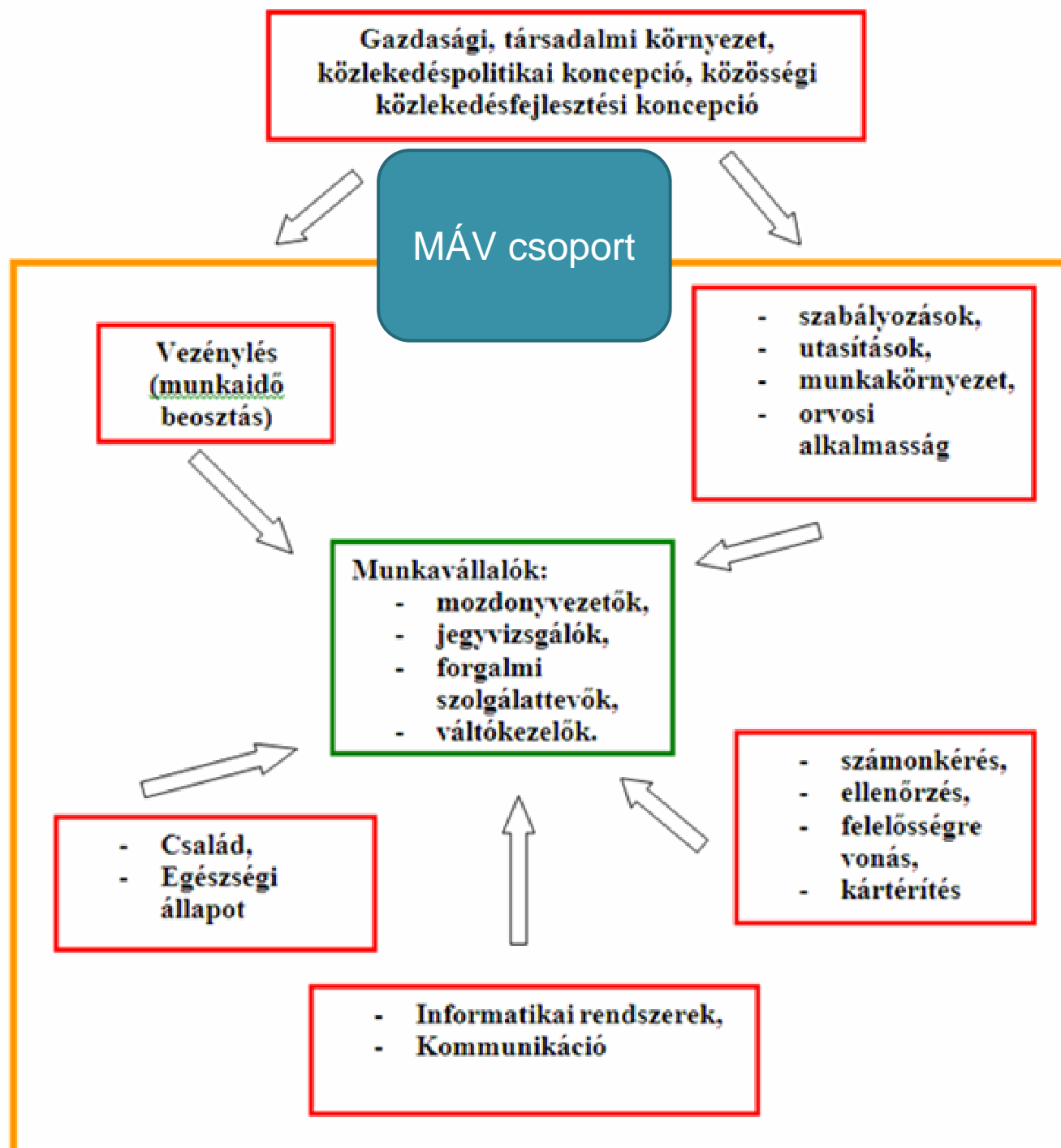
Az esetek jelentős része a  
**figyelem jobb összpontosításával**  
elkerülhető lett volna!

**Az elvárható figyelem jelentős részben önfegyelem kérdése.**





- ◎ Kiválasztás kompetencia alapon történik.
- ◎ Képzést, oktatást vizsgáztatást a **19/2011. (V. 10.) NFM rendelet** szabályozza.
- ◎ Tankönyv, jegyzetellátás, oktatók felkészítése.





# Összegzés



- ◎ A MÁV Zrt. elnök- vezérigazgatója által kiírt és elrendelt projekt végrehajtása során, a projektben meghatározott feladatok maradéktalanul végre lettek hajtva.
- ◎ Az eseményekben érintett munkavállalók készségesen együttműködők voltak, a személyes konzultáción a vártnál jóval magasabb volt a részvételi arány.
- ◎ A szervezetek vezetőitől, az érdekképviselerek részéről maximális támogatást kaptunk az eredményes tevékenységünk érdekében.
- ◎ A vizsgálat a MÁV Zrt. és kiemelt leányvállalatainak működésében nem tárt fel olyan hiányosságot, mely egyedül, önmagában, egyértelműen oka lehetett az események bekövetkezésének.



# Összegzés



**A folyamatosan változó, jelentős gazdasági, társadalmi, a vállalat csoporton belüli átalakulások, az átszervezések, az ezzel együtt járó bizonytalanság, a folyamatos megfelelési kényszer, a növekvő feladatok, a folyamatos számonkérés, a képzési rendszer, az orvosi alkalmassági vizsgálatok változása, egyszerre, egy időben, egymást felerősítve, rendszeres pszichés terhelést gyakorolnak a munkavállalókra. Mindezek mellett a munkakörülmények pozitív irányba alig változnak, a változásmenedzselés pedig nem történik. Ezek eredményezték azt, hogy a munkavállalók rendkívüli helyzetekben nem megfelelően alkalmazták azokat az ismereteket, amelyeknek egyébként birtokában vannak.**



## 1. Kontroll csoport

- ⊙ kontroll vizsgálatának elvégzése, ugyanannyi számban és ugyanarról a területről hasonló képzettségű, felkészültségű munkavállalókkal.

## 2. Kiválasztás, Képzés Oktatás

- ⊙ 19/2011. (V. 10.) NFM rendelet betartása – kompetencia szint emelése.
- ⊙ Centralizált képzési központok kialakítása, modern felszerelt tantermekkel, szemléltető eszközökkel, szimulátorokkal. A képzési központokban legyen lehetőség szimulátoros gyakorlásra.
- ⊙ Alap- és időszakos képzés során, szükséges Önismereti csoport létrehozása: tréning helyzetgyakorlatokkal, szituációs programmal a stresszhelyzetben való helyes viselkedés elsajátítására. Relaxáció megtanítása is, mert a közlekedési tevékenység kizárja a kémiai, fizikai és pszichikai megoldásokat. A felelősségérzetet nem csökkentjük, hanem az elviselését, kezelését tanítjuk meg. „Drilles” személyiség funkciók tompítása.





## 3. Foglalkoztatás

◎IVU-Plan felülvizsgálata, a fordulószoigálatos (12/24, 12/48) vezényléshez hasonló szolgálatbeosztás készítés lehetőségének vizsgálata.

◎Ki kell dolgozni a mozdonyvezetők motiválásának lehetőségeit. Addig, amíg bárki bármilyen típuson, bárhol teljesíthet szolgálatot, elvész a motiváció, hamar kiégnek, nincs hová fejlődni. Foglalkoztatási csoportok létrehozása szükséges (régén beosztott mozdony, beosztott fordulónak nevezték) amely átjárható, de megteremti a fejlődés, a munkavégzés iránti elkötelezettség iránti igény kialakítását.

◎A legnagyobb elővárosi forgalmat lebonyolító állomásokat, fejpályaudvarokat a fel kell mérni a technológia figyelembe vételével a humán erőforrás és a technikai biztosítottság szempontjából. A felmérés alapján középtávú intézkedési tervet kell kidolgozni a biztonsági kockázatcsökkentése érdekében a technikai fejlesztés lehetőségére, illetve annak hiánya esetén a munkavállalói létszám növelésére.





## 4. Szabályozás

☉ A MÁV Zrt. és a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok által saját tevékenységük végzésére kiadott szabályozásokat, utasításokat felül kell vizsgálni, a szabályzatokat egyszerűsíteni, a párhuzamos szabályozásokat harmonizálni kell.

- ☉ A forgalom lebonyolításához szükséges menetrendek, Írásbeli rendelkezések egyszerűsítése érdekében felül kell vizsgálni a jelenleg alkalmazott rendszereket, és intézkedéseket kell tenni azok könnyen értelmezhető, egységes kialakítására.
- ☉ A vonatok indulásra történő felhatalmazására vonatkozó rendelkezést felül kell vizsgálni, és a biztonsági kockázat csökkentése érdekében a veszélyeztetett szolgálati helyeken vissza kell állítani a forgalmi szolgálat által történő vonatindítást.



## 5. Ellenőrzés

- ⊙ Az ellenőrzési rendszer teljes felülvizsgálata szükséges, szolgálati helyeken, járműveken célzott, egységes szempontrendszer alapján végzett ellenőrzések végrehajtása. Nem az ellenőrzések számát kell növelni, hanem arra terjedjen ki az ellenőrzés, hogy hol vannak hiányosságok, ismerik e munkavállalók az utasítást, betartják e azt, folyamatos kontroll alatt kell tartani őket, és vizsgálni kell a munkavégzés feltételeit is.

## 6. Munkakörülmények

- ⊙ Egészségfejlesztési programok, ergonómiai programok indítása.
- ⊙ Mozdonyok, vezérlőkocsik székeinek, feljáró-, és géptérajtók, ablakok tömítettségeinek állapotának, a légkondicionálók, az ablaktörlők működésének ellenőrzése.



## 7. Változásmenedzselés, kommunikáció

☉A szervezeti változásokról folyamatos tájékoztatás szükséges. Igen jelentős stresszor a bizonytalanság, az információ hiány.

## 8. Balesetvizsgálat

☉A balesetvizsgálatokat követően mélyreható, elemző vizsgálatot, melyek terjedjenek ki az oksági láncolat egyes korábbi elemeire. A 352/2009. sz. EK Rendelet szerinti, vasútbiztonsági kockázatelemzés elvégzése, szükséges a hibáztatott munkavállalók környezettanulmányának és pszichológiai vizsgálatának, a beválás vizsgálatának elvégzése, a vezetők felelősségének vizsgálata.



# EVIG határozat - végrehajtása



Az Elnök-vezérigazgató elfogadta a „Közlekedő vonat balesetek és veszélyeztetések” projekt összefoglaló jelentésről készített előterjesztést és 9 pontból álló határozatot hozott:

1. A MÁV Zrt. és a MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságok által saját tevékenységük végzésére kiadott szabályozásokat felül kell vizsgálni, az egymásra épülő szabályozásokat harmonizálni kell.

☉a. Az Írásbeli rendelkezések kiállításával, értelmezhetőségével és olvashatóságával kapcsolatban írásos szabályozást kell kiadni.

- A MÁV Zrt PÜ FFO igazgatója Gy.142-153/2012. sz. alatt (2012.08.15.) elrendelte az Írásbeli Rendelkezések formátumának (külsőalakjának, betűméretének) megváltoztatását, hogy gyengébb látási viszonyok, éjszaka, valamint a vontatójárművek vezetőállásán is az minden körülmények között megbízhatóan olvasható legyen.

☉b. Az írásbeli rendelkezések vonatfelvevők általi kézbesítését meg kell tiltani.

- A MÁV Zrt PÜ FFO igazgatója Gy.144-78/2012. sz. alatt (2012.06.05.) az F2 sz. Forgalmi Utasítás 15.16.1.2 pontjától eltérően az utasítás szigorításaként azonnali hatállyal megtiltotta az Írásbeli rendelkezések vonatfelvevők általi kézbesítését.



# EVIG határozat - végrehajtása



1. Kelenföld XV. jobb atm.123-124 szelv.42 váltó  
kitérő irányban 20km/h!

---

2. Biatorbágy-Herceghalom áll. között a bal vg.  
294-371 sz. szelv. között 5:00-15:00-ig kit.  
szerint 500 m hosszban 40 km/h





# EVIG határozat - végrehajtása



- ◎ c. A vonatok indulásra történő felhatalmazására vonatkozó rendelkezést felül kell vizsgálni, és a biztonsági kockázat csökkentése érdekében a veszélyeztetett szolgálati helyeken (nagyforgalmú elágazó állomásokon) vissza kell állítani a forgalmi szolgálat általi vonatindításra történő felhatalmazást.
  - A MÁV Zrt PÜ FFO igazgatója Gy.144-120/2012. sz. alatt (2012.09.11.) kelt levelében kezdeményezte menetrendváltástól a Szolgálati Menetrendkönyv alapadatainak módosítását, miszerint a korábban meghatározott forgalmi szolgálattevővel rendelkező szolgálati helyeken, ahol a vezető jegyvizsgáló végezi a mozdonyvezető felhatalmazását, ismét a forgalmi szolgálattevő végezze ezt a tevékenységet.
- ◎ d. A forgalom lebonyolításához használt szolgálati menetrendek olvashatóságát tipográfiai megoldásokkal javítani kell. A transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasúti pályák (168/2010.(V.11.) Korm. Rendelet 1. sz. melléklet 1. pont) szolgálati menetrendjeiben az „ikresítést” meg kell szüntetni. (egy oldal egy vonat).
  - A MÁV Zrt PÜ FFO igazgatója Gy.144-120/2012. sz. alatt (2012.09.11.) kelt levelében kezdeményezte menetrendváltástól, hogy a transz európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasúti pályák Szolgálati menetrendjeiben az ikresítést meg kell szüntetni, azaz egy oldalon csak egy vonat menetrendje szerepeljen.





# EVIG határozat - végrehajtása



1								
[273] <b>273 EC</b>								
JAROSLAV HASEK								
<b>Berlin - Budapest</b>								
Közl.: 2012.X.13, 2012.X.14								
Verőce - Vác között helytelen vágányon közl.								
VPE:2011/95235/4								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	<b>Štúrovo</b>	o			<b>13</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>15</b>
6,7	Kamenica nad Hronom	o	*	5				<b>20</b> 120/120
6,7	Szob oh.			5				<b>25</b>
1,0	<b>Szob</b>	o	*	1		<b>26</b>		<b>27</b>
11,1	Nagymaros	o	*	8				<b>35</b> 100
1,4	Nagymaros-Visegrád mh.			1		<b>36</b>		<b>36</b> 100
7,6	Verőce		*	6				<b>42</b>
9,4	<b>Vác</b>	o	*	7		<b>49</b>		<b>50</b>
11,6	Göd	^	*	7				<b>57</b> 120
7,0	Dunakeszi		*	5			<b>14</b>	<b>02</b> 120
7,0	<b>Rákospalota-Újpest</b>	o	*	6				<b>08</b>
2,3	Rákosrendező elágazás		*	3				<b>11</b> 60/60
1,0	Angyalföld elág.		*	2				<b>13</b>
3,4	Rákosszentmihály	^	*	5	<b>14</b>	<b>18</b>		<b>22</b> 80/80
2,8	Rákos elágazás		*	4				<b>26</b>
0,9	▼Kőbánya kiágazás		*	2				<b>28</b> 60/60
1,8	▼ <b>Kőbánya felső</b>	▼	*	4				<b>32</b>
4,6	▼ <b>Budapest-Keleti</b>		*	7	<b>14</b>	<b>39</b>		<b>80/80</b>
Menettartam: 01:24 (86,3 km)								



# EVIG határozat - végrehajtása



2. A MÁV Csoportba tartozó vasúti társaságoknál szigorítani kell a baleset megelőzést szolgáló ellenőrzési tevékenységet. A jelenleginél gyakoribb közép és felsővezetői ellenőrzési kötelezettséggel kell megelőzni a munkavállalók szabálytalan, az állandó kontroll hiánya miatti figyelmetlen, felületes munkavégzését.

- A MÁV Zrt Biztonsági Igazgatója Gy.94-634/2012. sz. alatt (2012.06.19.), a MÁV Zrt PÜ igazgatója, Gy.103-24/2012. sz. alatt (2012.06.07.), a MÁV-TRAKCIÓ Zrt vezérigazgatója Gy.125-114/2012. sz. alatt (2012.08.23.), a MÁV-START Zrt üzemeltetési vezérigazgató-helyettese Gy.8-530/2012. sz. alatt (2012.07.13.), rendelkeztek a baleset megelőzést szolgáló gyakoribb közép és felsővezetői szinteken elrendelt ellenőrzésekről.

3. A normál körülményektől eltérő, rendkívüli helyzetek kezelésének készságszintre történő emelése érdekekében az oktatási központokban, illetve lehetőségek szerint az időszakos oktatás egyéb helyszínein biztosítani kell a modern szemléltető eszközöket, szimulátorokat, amelyek szimulációs helyzetgyakorlatok végzésére alkalmasak. Meg kell vizsgálni az önismereti, stressz kezelési illetve válságkezelési képzések lehetőségét a rendszeres szakmai oktatások keretében. A beruházáshoz szükséges forrásigényt a MAV Zrt. finanszírozási lehetőségeinek figyelembevételével kell meghatározni és az üzleti tervekbe beépíteni.



# EVIG határozat - végrehajtása



4. Meg kell vizsgálni a mozdonyvezetők foglalkoztatásánál a hajnali szolgálatkezdések megváltoztatásának lehetőségét. Ezen túlmenően meg kell vizsgálni, hogy a létszámhoz viszonyítva hány fő alkalmas a hajnali szolgálatok ellátására, (vonat-, típusismeret figyelembe vételével), ki kell dolgozni annak a lehetőségét, hogy a szolgálati hely megközelítőleg teljes létszáma egyenletesen vegyen részt a feladatokban. Amennyiben szükséges típus és vonalismereti szolgálatokat kell elrendelni.

- A MÁV-TRAKCIÓ Zrt felülvizsgálta a hajnali szolgálatkezdések megváltoztatásának lehetőségét. A szolgálatbeosztást a menetrend, a megrendelt vontatás-szolgáltatások befolyásolják. A törvényesség betartása mellett a lojalitás, a humánus és a költségérzékenység összhangjára, a jövőben fokozott figyelmet fordítanak a munkaidő beosztás készítőik.

5. Havi rendszerességgel a központi és a területi Biztonsági Testületeknek a Biztonsági Igazgatóság koordinálásával vasútbiztonsági egyeztető megbeszéléseket kell tartani. A megbeszéléseken vegyen részt az általános vezérigazgató-helyettes, illetve a területi testületeknél a területi központok vezetői. A megbeszélésekre a Humán Igazgatóság képviselőjét is meg kell hívni.

- A Központi Biztonsági Testület mintájára, a MÁV csoport vasútbiztonsági helyzetének javítása a MÁV csoporton belüli koordináltabb együttműködés érdekében, megalakultak a Területi Biztonsági testületek. Tevékenységüket a Gy.94-382/2012. sz. alatt (2012.04.13.), kiadott rendelkezés szerint folyamatosan végzik.



# EVIG határozat - végrehajtása



6. A szervezeti változások jelentős stressz keltő hatása, a bizonytalanság megszüntetése érdekében belső kommunikációval a munkavállalókat folyamatosan tájékoztatni kell a szervezeti változásokról, és azok hatásairól a munkavégzés körülményeire.

- A MÁV Zrt elnök-vezérigazgatója valamennyi területen munkavállalói fórumot tartott, valamint a jelentősebb személyi és szervezeti változások a MÁV hírlevélben illetve a Vasutas magazinban rendszeresen megjelenítésre kerülnek.

7. Folytatni kell évente visszatérően a munkavállalók pszichológia vizsgálatát azoknál a munkavállalóknál, akiknél közlekedő vonat baleset, illetve veszélyeztetés vizsgálata során személyi felelősséget állapítottak meg. A 2012. évben bekövetkezett eseményekben felelős munkavállalók vizsgálatát 2013. I. negyedévben el kell végezni, és a vizsgálat eredményét össze kell vetni a projekt során végzett vizsgálatok eredményeivel.

8. Az eseményben érintett munkavállalók pszichológia vizsgálatánál megállapított értékek és az eseményben NEM érintett munkavállalók pszichológiai teljesítmény értékeinek összehasonlíthatósága érdekében szükséges további kontroll vizsgálat elvégzése, ugyanannyi számban és ugyanarról a területről hasonló képzettségű, felkészültségű munkavállalókkal.





# EVIG határozat - végrehajtása



9. Felkéri a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. vezérigazgatóját, hogy rendeljen el belső ellenőrzési vizsgálatot a mozdony-regisztrátumainak ellenőrzési folyamatával és a vizsgálatok megállapításainak következményeivel kapcsolatban. A belső ellenőrzési vizsgálatról előterjesztés benyújtását kéri az Elnök-vezérigazgatói értekezletre.

Az ellenőrzésről Gy.123-38/2012. sz. alatt, a 2012. 08. 21-i Elnök-vezérigazgatói értekezletre „A sebességmérő regisztrátum ellenőrzés hatékonyságának felülvizsgálata” tárgyú előterjesztés készült. Az előterjesztést a MÁV Zrt Elnök-vezérigazgatója elfogadta és a 11/2012. (08.21) sz. alatt 4 pontból álló EVIG határozatot hozta.

- A határozat feladatot ad a lassújelek valamint egyéb szükséges információk a mozdonyok MFB berendezésein történő megjeleníttetésére, (határidő 2012. 11. 30.)
- valamint az ezekhez szükséges informatikai fejlesztések meghatározására. Határidő 2013. 02. 28.
- Az MFB berendezéseken kontroll funkciót kell kialakítani a sebesség, a Menet/Tolató kapcsoló és a vonali ellenőrző fékpróbák megfelelőségének ellenőrzésére. Határidő 2012. 11. 30.
- A vizsgálatok ellenőrzések során feltárt hiányosságok, szabálytalanságok során alkalmazandó intézkedéseket meg kell határozni. Meg kell határozni, hogy a forgalommal összefüggő helytelen munkavégzés miatt milyen munkáltatói intézkedéseket kell alkalmazni. Határidő 2012. 12. 31.



# EREDMÉNY



			ÖSSZESEN						ELTÉRÉS	
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	db	%
I.	KÖZLEKEDŐ VONAT BALESETE		12	30	20	18	7	14	7	100,00%
II.A	KÖZLEKEDŐ VONAT VESZÉLYEZTETÉSE	KÁR NÉLKÜL	23	11	16	23	33	25	-8	-24,24%
II.B		KIS ANYAGI KÁRRAL	10	31	21	15	23	13	-10	-43,48%





# A VASÚT BIZTONSÁGA KÖZÖS ÉRDEKÜNK ÉS KÖZÖS FELELŐSSÉGÜNK!



# KÖSZÖNÖM MEGTISZTELŐ FIGYELMÜKET!

**Tokaji Róbert**

területi vasútbiztonság vezető

MÁV Zrt BIG TVB Debrecen

2013. április. 10-12.

Bükfürdő