



*Összeállította az MN Pénzügyi Szolgálat Főnökség
Baleset-elbáritási és Munkavédelmi Osztálya*

TARTALOM

1. A vasúti átjárók ellenőrzésének tapasztalatai, kárigények érvényesítése

2. A hallást károsító zajok gyors felderítése egyszerű műszerrel

1. A vasúti átjárók ellenőrzésének tapasztalatai

(Közlemény)

Az elmúlt években, de a közelmúltban is több súlyos baleset történt a vasúti átjárókban. A tragikus balesetek arra indították a KPM Autófelügyeletét, hogy a BM illetékes szerveivel együttműködve átfogóan ellenőrizzék a fénySOROMPÓVAL ellátott vasúti átjárókban való áthaladás szabályainak betartását. Tekintettel arra, hogy esetenként katonáink is megszegik az áthaladás szabályait, nem érdektelen ha az ellenőrzés tapasztalatait szélesebb körben is megismerik. Ezek a tapasztalatok a következők:

A KPM Autófelügyelete – a MÁV Vezérigazgatóság felkérésére a BM szervekkel együttműködve – az egész országra kiterjedően ellenőrizte a fénySOROMPÓKKAL ellátott vasúti átjárók közlekedési rendjét.

Az ellenőrzés kiterjedt Budapest, valamint 19 megye területére. Az ellenőrzés – 1 hónap időtartam alatt – 62 kijelölt vasúti átjárót érintett, átlagosan 3–3 napot vett igénybe, visszatérő jelleggel különböző napszakokban.

Az ellenőrzés tapasztalatai az alábbiakban foglalhatók össze.

A továbbhaladás tilalmát jelző villogó piros fényű lámpa ellenére, vagy a félsOROMPÓ ZÁRÁSÁNAK kezdetén – forgalmi sávot változtatva – szabálytalanul, országosan összesen 65 jármű baladt át az ellenőrzött vasúti átjárókban. A 65 jármű megoszlása az alábbi:

– személy, illetve tehergépkocsi	56 db
– motorkerékpár	1 db
– segédmotorkerékpár	4 db
– kerékpár	4 db

A szabálytalanságot elkövető személyekkel szemben minden esetben helyszínbírságra, illetve szabálysértési eljárás kezdeményezésére került sor.

A szabálytalanságokkal kapcsolatos intézkedések megoszlása:

- pénzbírság	38 esetben
- szabálysértési feljelentés	27 esetben
	<hr/>
	65 esetben

A legtöbb szabálytalanság Nyíregyháza területén, a Tokaji út – záhonyi vasútvonal kereszteződésében (a 38. sz. főútvonal bevezető szakasza), valamint a Kótaji út és a záhonyi vasútvonal kereszteződésében történt. E két helyen 16 jármű vezetője sértette meg a közlekedés rendjét.

Budapest területén végzett ellenőrzés hat kerületnek vasúti átjáróira terjedt ki. Az észlelt szabálytalanságok miatt 11 gépjármű vezetője ellen az intézkedő rendőr szabálysértési eljárást kezdeményezett.

Az ellenőrzést végzők kirívó szabálytalanságot – amely súlyosabb helyzetet idézett elő – szintén a záhonyi vasútvonal Debrecen belterületén átvezető szakaszán állapítottak meg, ahol pályafelújítás miatt az egyébként fényosorompóval védett vasúti kereszteződésben jelzőór irányította a forgalmat. Az átjáróknál 1981. október 14-én 9.25 órakor *Hajdú-Bihar megyei Állami Építőipari Vállalat* FP 50-46 rsz.-ú tehergépkocsija a jelzőór „állj” jelzésének ellenére a vasúti pályára hajtott, bár a vonatszerelvény mindössze 300 méter távolságra volt. A gépjármű vezetője ellen szabálysértési feljelentést indítottak.

A *Heves megyei* bélapátfalvai vasúti átjáróban Szabó Károly helyi lakos segédmotorkerékpárjával a leengedett sorompó alatt átbújva akart áthaladni. A közeledő vonat néhány száz méterre volt. Ezért a szabálysértésért az intézkedő rendőr pénzbírságot szabott ki.

Nógrád megyében 1981. október 26-án 12.20 órakor a Nempti-Szuha vasúti átjáróban a *Volán 2. sz. Vállalat* GF 30-73 rsz.-ú IKARUS 266 tip. menetrendszerint közlekedő autóbuszának vezetője – Bakos László – 40 utassal a piros jelzés ellenére áthaladt. A gépkocsivezető ellen szabálysértési feljelentést tettek.

Zalaegerszeg belterületén az 1981. október 14-én kezdődött vasúti átjáró ellenőrzési akciót megelőző napon halálos kimenetelű közúti baleset történt a fényosorompó tilos jelzésének figyelmen kívül hagyása miatt. Másnap a helyi sajtóban fényképpel illusztrált közlemény jelent meg a balesettel kapcsolatban. Ennek olyan visszatartó hatása volt, hogy az ezt követően végzett ellenőrzések során szabálysértés nem volt észlelhető.

Az ellenőrzés tapasztalatai egyértelműen bizonyítják, hogy a fényosorompóval ellátott vasúti átjárókban bekövetkezett súlyos balesetek szoros kapcsolatban vannak azzal az eléggé el nem ítéltető közlekedési felfogással, amelybe nem ritkán belefér a legalapvetőbb szabályok durva megsértése is. Ezért mindenképp előtt ezen a szemléleten kell változtatni. A szemlélet helyes irányú változtatását segítheti elő az MN Pénzügyi Szolgálat Főnökség megrendelésére a közelmúltban „Veszélyes helyzetek úton, vasúton” címmel készült film is, amely többek között a KPM Autófelügyelet által ellenőrzött szabályok betartásának fontosságát is kiemeli.

Kárigények érvényesítése a munkaviszony keretén kívül eső balesetek kapcsán.

A néphadseregben is tapasztalt értelmezési pontatlanságok megszüntetése és az egységes gyakorlat megvalósítása érdekében közreadjuk a SZOT Munkavédelmi Főfelügyelőség közleményét az úgynevezett „úti” balesetekkel kapcsolatban:

1981. január 1-én lépett hatályba a dolgozók életének, testi épségének vagy egészségének sérelmével kapcsolatos károk megtérítéséről szóló 26/1980. (XII. 20.) MüM sz. rendelet.

A rendelet 1 §-a szerint a munkáltató sérelem esetén az Mt. 62. §-a alapján köteles megtéríteni a dolgozó, halála esetén hozzátartozói teljes kárát. Ezek szerint a 26/1980. (XII. 20.) MüM sz. rendelet *valamennyi rendelkezése az Mt. 62. §-a keretében kerülhet végrehajtásra.*

Vonatkozik ez a rendelet 11. § (2) bekezdésében foglalt rendelkezésre is, amely szerint a munkáltató köteles a sérelem bekövetkezését követő 15 napon belül a dolgozót felhívni a kárigény előterjesztésére.

Az Mt. 62. §-on – tehát a munkaviszony keretén – kívül eső baleset kapcsán ez a kötelezettség a munkáltatót nem terheli. A munkába menet, onnan jövet bekövetkezett balesetek – kivéve, ha a munkáltató saját vagy bérelt járművével történt – nem tartoznak a munkaviszony keretébe, ezért az ilyen esemény kapcsán *kárigénybejelentő lapot a munkáltatónak nem kell a sérültnek kikiűldenie*, hiszen az ennek során bekövetkezett balesetekért a munkáltató anyagilag sem felelős.

2. A hallást károsító zajok gyors felderítése egyszerű műszerrel

Melkó Lajos

Az emberek hallása az utóbbi évtizedekben jelentősen leromlott, ami elsősorban a zajártalomnak tulajdonítható. A hallás csökkenése befolyásolja szervezetünk működését, rontja közérzetünket, csökkenti a teljesítőképeséget, növeli a balesetveszélyt. A balesetveszély növekedését részben az okozza, hogy a nagy zajban a dolgozók nem értik a beszédet, mivel az üzemi zaj elfedi a szavakban levő mássalhangzókat. Így a beszéd nehezen követhetővé válik. Márpedig a munkavégzéshez és irányításhoz feltétlenül szükséges, hogy a dolgozók egymást értsék, a figyelmeztető hangjelzéseket hallják.

A beszédérthetőség romlása tehát már akkor üzemi balesetet okozhat, amikor a zaj még a hallószervet nem is károsította.

Iparosodott társadalmunkban a zaj mindenütt jelen van: a munkahelyeken, a közlekedésben, a lakásban. Ez nemcsak kényelmetlen, hanem a dolgozók egészségét is befolyásolhatja, úgy fiziológiai-, mind pedig pszichológiai vonatkozásban. Kis és közepes zajintenzitásoknál a zaj megzavarja az alvást, valamint a koncentrációt igénylő tevékenységeket mind a munkában, mind a pihenésben. A munkahelyen kívüli életben a közlekedés, vagy a szomszédok zaja zavarja meg a dolgozók kikapcsolódásának, vagy pihenésének az óráit. A munkakörnyezetben a zaj, különösen ha váratlan, megzavarja a precíz feladatok végzését.

A zaj kétségbevonhatatlanul szellemi-érzéki fáradtságot is okoz. A vizsgálatok kimutatták, hogy a szív – érrendszerre és a belső elválasztási rendszerre is hat. Bizonyos intenzitási és terhelési időtartam felett a zaj visszafordíthatatlanul tompíthatja a hallásélességet.