



2018. május 28-án – szakszervezeti kezdeményezésre – rendkívüli érdekegyeztetés volt a MÁV-START-nál. Az Érdekegyeztető Tanács összehívását az egyre növekvő számú és drasztikusabb kimenetelű, jegyvizsgálókat ért támadások indokolták, de napirenden szerepelt a Vasutasok Szakszervezetének kollektív szerződés módosító javaslata is.

A szakszervezetek azonnali, illetve jövőbeni intézkedések megtételét követelték a munkáltatótól, hangsúlyozva, hogy az eddig tett munkáltatói „erőfeszítések” vajmi kevés eredménnyel bírtak.

A biztonsági igazgató tájékoztatását akár mellébeszélésként is értékelhetjük, hiszen ugyanezen tájékoztatást kaptuk tavaly is, ráadásul az elhangzott statisztika szerint a tavalyi évhez képest nőtt a támadások száma.

Megértjük, hogy a munkáltató nem tudja teljes mértékben és azonnal megszüntetni a jegyvizsgálókat ért verbális és fizikális zaklatásokat, azonban az elvárható és el is várjuk, hogy a tanakodást végre felváltsa az érdemi és hatékony cselekvés!

A munkáltató alapvető kötelezettsége az egészséges és biztonságos munkafeltételek biztosítása, ezért a hümmögés, sajnálkozás, a jogszabályi környezetre, társadalomra, akárkire való mutogatás nem válasz a felvetett problémára. [További részletek honlapunkon.](#)

MÁV-HÉV Zrt. felé 2017 óta többször is jeleztük, hogy a MÁV-HÉV Zrt. munkavállalóit jogszabályi rendelkezés alapján, azaz alanyi jogon megilleti a vasúti arcképes igazolvány. Jó szándékunkat kifejezve és a kutatómunka fáradsalmaitól megkímélendő, konkrétan leírtuk a vállalat illetékesei számára, hogy melyek azok a jogszabályok, amelyek ezen alanyi jogosultságot megteremtik: (57/2009. (X. 20.) KHEM rendelet, valamint a 2012. évi XLI. törvény 2. § 1. pontja továbbá, e törvény 37. § (1) bekezdése).

Úgy tűnik, hogy a MÁV-HÉV Zrt. nem tulajdonít túl nagy jelentőséget a törvényi előírásoknak, de az is lehet, hogy csupán nincs olyan szakember, aki megfelelően tudná azt értelmezni és jelezni a vezetés felé, hogy eme alanyi jogosultság biztosítása – ezzel a jogszabályoknak való megfelelés – nem opcionálisan választható dolog, hanem a vállalat kötelezettsége! [Részletek itt.](#)

Június 2-án tartotta Családi-, és Szabadidős napját a VSZ Budapest Területi Képviselőtestület. A nagy létszámot vonzó, nagyon jó hangulatú rendezvényen készült [fényképek megtekinthetők honlapunk galériájában.](#)

A héten több sajtómegjelenés is foglalkozott a vasúttal. A [Világgazdaság](#) írása megemlíti, hogy hétmilliárd forinttal több bért fizettek ki tavaly a MÁV-csoportnál, mint egy évvel korábban, a cég új megoldásokat is keres, hogy megtartsa a dolgozóit. Eredményesen működött a MÁV-csoport tavaly, minden leányvállalat növelni tudta bevételeit – mondta Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnöke-vezérigazgatója a vállalatcsoport évertékelő sajtótájékoztatóján szerdán Budapesten.

A MÁV Zrt. 152 milliárd forint árbevételt ért el 2017-ben az előző évi 151 milliárd forint után. Adózott eredménye 7,8 milliárd forint volt, 4,2 milliárddal alacsonyabb az egy évvel korábbinál,

viszont 0,8 milliárddal több a tervezettnél – közölte az elnök-vezérigazgató. Hozzátette, 2016-ban egy nagy értékű ingatlan értékesítése emelte meg jelentősebben a nyereséget, tavaly ilyen egyszeri bevétel nem volt.

A 24.hu azzal foglalkozott, hogy [„Mi legyen Budapest legértékesebb szegyenfoltjával?”](#)

Budapest legnagyobb megoldatlan problémái közé tartozik a három nagy vasúti pályaudvar sorsa. Közülük a Déli körül van a legtöbb kérdőjel, és most szakértői konferenciát rendeztek róla, amit külön érdekessé tett, hogy kormánytag és üzengető fideszes polgármester is megjelent. Van értelmes érv a Déli bezárása mellett? Mik lehetnek az alternatívák? Lehet egy ilyen értékes terület sorsáról tisztán szakmai alapon dönteni? Ezekre a kérdésekre kerestük többek között a választ.

A Déli pályaudvar tényleg a legjobb példája annak, milyen, amikor évtizedekig halogatunk egy döntést, az aktuális vezetéstől maximum toldozás-foldozásra futja, no meg a reménykedésre, hogy amíg ők vannak hatalmon, nem dől össze az egész. A probléma kétségtelenül komplex, hiszen messze nemcsak egy ingatlanról és egy épületsoportról van szó, hanem közlekedéspolitikáról is. Vélhetően ez utóbbi szempontok miatt hátrált meg a kormány is, miután két éve előbb a megszüntetés mellett volt, majd csendben módosította az álláspontját, és végül csak a pályaudvar használaton kívüli üzemi területeinek hasznosításáról hozott döntést.

Amikor ugyanis 2016 elején fellángoltak a viták a pályaudvar sorsáról, hamar kiderült, hogy [a megszüntetés mellett semmilyen racionális érv nem szól](#). Az alternatív megoldások ugyanis legalább akkora, ha nem nagyobb erőforrásokat igényelnének, mint a Déli helyrehozása, mivel a Kelenföldi pályaudvar jelenleg alkalmatlan arra, hogy átvehesse a Déli helyét, ez kiderült akkor, amikor 2015-ben a Déli ideiglenes bezárása miatt kellett beugrania. Járatokat kellett törölni, miután feleannyi vágányon kellett lebonyolítani a közlekedést, mint a Déliben, úgyhogy sok-sok milliárdos fejlesztésre lenne szüksége, nem is beszélve arról, hogy a Déli és Kelenföld között jelenleg nincs megoldva a közösségi közlekedés, a kettős metró meghosszabbítása pedig régóta nincs már napirenden.

Vasutasok Szakszervezete