



Ha földfelszín alatti munkavégzésről beszélünk, legtöbbünknek talán a bányászok által a sötét mélyben végzett munka jut eszébe. Talán furcsa, de a MÁV-START Zrt-nél is vannak kollégáink, akik a föld felszíne alatt dolgoznak.

A Vasutasok Szakszervezete a munkájukat a felszín alatt végző munkavállalók erőfeszítéseinek anyagi megbecsülése érdekében - a MÁV-HÉV Zrt. által alkalmazott gyakorlat alapul vételével - [kezdeményezi a MÁV-START Zrt.-nél](#) a földfelszín alatti munkavégzés bérpótlékkal történő elismerését „Alagúti pótlék” néven, a munka törvénykönyve 119.§ által előírt pótszabadság biztosítása mellett.

Február 1-én tovább folytatódott a MÁV-START Zrt. Kollektív Szerződésének tárgyalása. Avagy a villámgyors balhorog nem mindig csak az ellenféltől érkezik.

Ez a második gondolat talán kicsit idegennek hat a kollektív szerződés tárgyalások megszokott menetével kapcsolatban, azonban tényszerűen bemutatja azt, ami ezen az egyeztetésen megesett.

Gyorsan lebbentsük is fel a bizonytalanság fátylát: Történt, hogy a Vasutasok Szakszervezete javasolta a Személyzetirányítói munkakör bekerülését a munkába járással kapcsolatos utazási költségek megtérítésére jogosult munkakörök közé. Azonban (s itt csapódott be az a bizonyos balhorog) ezt a javaslatunkat – amellyel javíthattuk volna az említett munkakörben lévők helyzetét – szakszervezeti oldalról egyik partnerünk sem támogatta. Fura a helyzet, kicsit nem is értjük, de nem adjuk fel és megyünk tovább.

A fenti történet ellenére azért voltak előre lépések is: a Vasutasok Szakszervezete által előzetesen megküldött, illetve az egyeztetés során tett javaslatok közül a következőkről született egyezség. A további részletek megtalálhatóak [honlapunkon](#).

A „Járványügyi készültség fenntartása érdekében, az azzal összefüggő foglalkoztatási kérdések” tárgyában kiadott 26784-3/2020/MAV számú EVIG rendelkezés III. pontjában biztosított saját gépjárművel történő munkába járás költségtérítésének 9 Ft/km elszámolása 2021. február 28-ig meghosszabbításra került. Részletek [ITT](#).

A szakszervezeti kezdeményezésre 2020-ban bevezetett munkáltatói **önkéntes egészségpénztári tagdíj-kiegészítés** menete nem várt problémát vetít előre az idei évre.

Azok a munkavállalók, akik a bevezetés idején nyilatkoztak a munkabérből történő levonásról, és a dokumentum kitöltésekor határozott idejű, a 2020-as év végéig tartó levonást jelölték meg, nem gondolták, hogy ezzel a 2021-es év elején az újabb nyilatkozatás lehetőségéig eleshetnek a munkáltatói tagdíj-kiegészítéstől. Információink szerint ugyanis a vázolt körülmények közepette előállhat ez a nem szándékolt helyzet.

Kezdeményeztük, hogy a vállalatcsoport azon munkatársainak, akik folyamatos egészségpénztári tagsági viszonytal rendelkeznek, az újabb nyilatkozattétel idejétől 2021. január 1-ig visszamenőleg legyen biztosítva a munkáltatói önkéntes egészségpénztári tagdíj-kiegészítés.

A munkáltató kérésünkre gyorsan reagálva tájékoztatót készített a munkavállalók részére, amely [ITT](#) olvasható.

Dolgozói fórumot tartott a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. ügyvezető igazgatója a Budapest Divízió munkatársainak. A tájékoztatón a Vasutasok Szakszervezete tisztségviselői is részt vettek.

Dr. Pásztélyi Zsolt ismertette, hogy február 22-től a kft. dolgozói is részt vesznek a koronavírus elleni védőoltás beadásában. Hétvégén az oltóponton két rendelőben orvos és ápoló közreműködésével végzik az oltást. Ezeket a hétvégi munkavégzéseket a munkáltató hét közbeni szabadidővel kívánja kompenzálni.

Az ügyvezető igazgató bejelentette, hogy az egészségügyi szolgálati jogviszonyról szóló törvény végrehajtási rendelete alapján február 28-ig kell megkötni az egészségügyi szolgálati munkaszerződést. Ha az egészségügyi szolgálati munkaszerződés a határidőn belül nem kerül megkötésre, akkor az érintett közalkalmazotti jogviszonya, illetve munkaviszonya 2021.március 1-től megszűnik. Azonban az ESZJ munkaszerződés formátuma a tájékoztató időpontjában nem állt rendelkezésre, mert bizonyos kérdések még nyitottak. Ilyen lényegi kérdés a pótlékok, a készenlét és a rendkívüli munka díjazása. További részletek [honlapunkon](#).

A következő húsz évben várhatóan 2000 milliárd forintot – döntően uniós támogatást – költenek a főváros és az agglomeráció vasúti közlekedésének fejlesztésére, ebből 1500 milliárd már tulajdonképpen garantált 2027-ig – jelentette be Fürjes Balázs, a fővárosi agglomeráció fejlesztésért felelős államtitkár a Portfolio.hu által szervezett, [a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiát](#) bemutató konferencián.

A pénzt főleg a HÉV-vonalakra, az agglomerációs vasútvonalakra és a déli körvasútra fogják elkölteni, tette hozzá. A cél,

- hogy minden elővárosi állomásról óránként legalább négy vonat induljon Budapestre;
- ezekkel a vonatokkal legalább három metrómegálló elérhető legyen;
- mindezt egyetlen bérlettel vagy jeggyel lehessen elérni;
- így 80 százalékos utasnövekedést elérve ezeken a járatokon.

A stratégia lényege, hogy a jelenlegi, fővároson belüli vasúti rendszert felújítják, összekötik egyes elemeit (például a tervezett Duna alatti vasúti alagúttal vagy a déli körvasúttal), 16 új megállót építenek.

A várakozás szerint a fejlesztéseket követően átlagosan napi 15 perc időmegtakarítást lehetne elérni a jelenlegi vasútvonalakon, ezért 115 ezer utas választaná a vasutat a személyautó helyett, csökkentve a légszennyezést és annak évi 300 milliárd forintra becsült egészségügyi költségét. A stratégiáról bővebben [honlapunkon](#).

Vasutasok Szakszervezete