

FELHÁBORÍTÓ!

Összesen 850 adag koronavírus elleni vakcinát szánt a kormány a csaknem 36 ezer vasutas dolgozó soron kívüli beoltására – adta hírül sajtóközleményben is a Vasutasok Szakszervezete. A VSZ-t végtelenül felháborítja az eljárás. A megbetegedett vasutasok száma meredeken emelkedik, lapzárta előtt a VSZ 1800 Covid-ferőtől tudott. (3. oldal)

NÉLKÜLÜNK NEM LEHET!

A munkahelyek felújítása és korszerűsítése során egyaránt figyelembe kell venni a munkavédelemre vonatkozó szabályokat, a tudományos, technikai színvonal mellett elvárható követelményeket és az ergonómiai szempontokat. A kialakításhoz a szakszervezet munkavédelmi szakértői is kellene. Ezt nem mindegyik munkáltató veszi komolyan.

(4. oldal)

JÓ HÍR

A szakszervezetek kérésére több lépcsőben pótolja a koronavírusban megbetegedett és táppénzre kényszerült munkavállalók jövedelem kiesését a Rail Cargo Hungaria Zrt. vezetése – hangzott el egyebek között a cég Központi Üzemi Tanácsának soros ülésén.

(7. oldal)

BÉRGYILKOSOK MUNKA- VISZONYBAN

Az e havi jogi rovatban egy meglehetősen teoretikus témával foglalkozunk, ám ha a kérdés mélyére nézünk, rájöhetünk, hogy a téma számos, gyakorlatban kiválóan hasznosítható elemet tartalmaz, amit egy jogtudatos dolgozó bátran alkalmazhat a mindennapokban.

(8. oldal)

A KÖZLEKEDÉS JÖVŐJE A KORONA- VÍRUS UTÁN

Online szemináriumok formájában tartott konferenciát március 10-12-én az ETF a fenntartható közlekedés témájában. Az esemény lehetőséget teremtett arra is, hogy betekinthesünk a Covid-19 utáni tervekbe, a fenntartható közlekedés irányelveibe is. Az egyik legfontosabb témakör a szociális és környezeti fenntarthatóság volt.

(10. oldal)

A tulajdonos nélkül nem megy

Az utóbbi évek gyakorlata szerint a minimálbérrel szóló megállapodás megkötése után a Közszolgáltató Vállalkozások Konzultációs Fórumán (KVKF), a szakszervezetek és a munkáltatók, valamint a tulajdonos magyar állam képviselői folytatják le a közszolgáltató vállalatokra vonatkozó tárgyalásokat, amely keretet biztosít és megadja a felhatalmazást a vállalati béraluk megindításához.

A jelenlegi, az ország minden szektorát súlyosan érintő járványhelyzetben a KVKF tárgyalásokra még nem került

sor. A fennálló járványügyi korlátozásokra tekintettel a kormány a KVKF összehívásával kapcsolatosan türelmet kért.

Tudjuk, látjuk, valamennyien átéljük, hogy a járvány elleni küzdelem mekkora erőfeszítést igényel az ország egészétől. Azonban a 2021-es bérfelajánlásokról szóló tárgyalások késlekedése és a megállapodás hiánya miatt a vasutasság körében tapasztalható elégedetlenség egyre nagyobb.

Kértük a kormányzat támogatását és a rendelkezésre álló minden szükséges eszköz „bevetését” annak érdekében, hogy a jelenlegi kihívások során is tisztességgel helytálló és a közlekedési közszolgáltatás gerincét lelkiismeretes munkával fenntartó vasutasság minél előbb megkaphassa a 2021-es évre vonatkozó bérfelajánlását.

RCH Egy elhibázott koncepció

Beletörődött az RCH vezetése a Service Center és vonatkezelési tevékenységi területen tapasztalt természetes létszámfogyásába és az ezzel járó teljesítménycsökkenésbe. Legalábbis ez olvasható ki egy koncepciónak alig nevezhető intézkedési „tervből”. A cégvezetés ráadásul éppen arra készül, hogy csupán spórolásból veszélyeztesse a kétmonitoros munkahelyen dolgozók egészségét. A VSZ tiltakozó levelére a gazdasági vezérigazgató döbbenetes választ adott.

Lég nagy bátorság koncepciónak, illetve „tervezett intézkedéseknek” nevezni az RCH-nál azt az írásos összeállítást, amiből egyértelműen kiderül, hogy a cégvezetés beletörődött, sőt szinte szükséges változásnak tartja a Service Center és vonatkezelési területen tapasztalt létszám- és teljesítménycsökkenést. A szakmai összeállítás ugyanis egyértelműen csak a létszámfogyás kezelésére alkalmas, hiszen szó sincs benne a folyamat megállítására tervezett intézkedésekről. A Vasutasok Szakszervezete ezt végtelenül helytelennek tartja, s elvárja, hogy az RCH vezetése készítsen egy komoly stratégiai elképzelést a folyamat megállítására és visszafordítására. Ugyanis a teljesítménycsökkenés a rendelés és a vonatkezelés területeken kívül még más területekre is negatív hatással lesz. Óriási tévedés ugyanis azt gondolni, hogy az egész vállalatot érintő hatások csak egy szűkebb tevékenységi körben okoznak változásokat.

Elhibázott mérési mutató

A VSZ régóta hangoztatja: a szervizcenterek hatékonyságának – a kezelt fuvarlevelek darabszámának – mérésére meghatározott mutató és maga a rendszer is alkalmatlan objektív értékelésre. Sokszor elmondtuk, hogy nagyon eltérő az egyes fuvarlevelek munkaidőigénye, ezért egy megfelelő súlyozási módszert mindenképpen ki kellene dolgozni.

Az értékelési rendszer nagy hiányossága az is, hogy nem veszi figyelembe a ténytet: a fuvarlevél-kezelés összetett feladat, a rögzítés mellett még számtalan egyéb munkafázist is el kell végezni. Ez a gondolkodás teljes mértékben sérti azokat az embereket, akik odaadással, szakmai hozzáértéssel és tisztességesen végzik ezt a munkát.

A VSZ szerint a valós leterheltség ismerete nélkül kockázatos a cégvezetés által tervezett átcsoportosítás, különö-

sen a jelenlegi pandémiás időszakban. Mindezek alapján a szakszervezet azt is javasolta, hogy a tervezett intézkedések végrehajtását függessze fel a munkáltató addig, amíg a kockázati tényezőket egy, a szakszervezettel is egyeztetett optimális mértékre csökkentik. A témában folytatott helyi egyeztetéseken azonban sikerült ebbe az irányba mutató lépésekről megállapodni a munkáltatói jogkörgyakorlókkal.

Az objektívabb értékelési módszer kialakítása érdekében is megindulni látszik egy folyamat, amelyhez osztrák kollégáinktól is segítséget kértünk, hogy összehasonlíthassuk az ottani és a hazai tényleges rendeléskezelési feladatokat.

Kis monitor, nagy monitor

Időközben a munkáltató a két monitorra optimalizált munkahelyek monitorjainak a lecserélését is tervezi. Nem is lenne ezzel semmi probléma, ha nem követné el azt a baklövést, hogy két különböző méretű eszközt telepítsen egy asztalra. Ugyanis a két monitor közül csak az egyiket cserélik nagyobbra, mert – az indoklás szerint – így költségkímélőbb. A Vasutasok Szakszervezete korábban is többször kiállt a képernyős munkahelyek optimális kialakítása, a munka és egészségvédelmi szabályok betartása mellett, és most is üdvözli a modernebb eszközök beszerzését. De határozott véleményünk szerint mindkét képernyőnek azonos méretűnek és felbontásúnak kell lennie. Ezzel a munkavédelmi szakemberek, köztük a vállalat Vasútbiztonság és védelem szervezete is egyetért. Az elfogadhatatlan, hogy egy ekkora cég, az összesen pár millió forintos monitorokon spóroljon, s ezzel veszélyeztesse a munkavállalók egészségét.

Megdöbentő

Levélben kértük a pénzügyi vezérigazgatót: akadályozza meg a munkavállalók számára kedvezőtlen, sőt az egészségre ártalmas megoldást. A válasz megdöbentő és felháborító. A munkáltató szerint ugyanis a dupla monitor használata csak kényelmi szempont, ezért indokolatlan, hogy a mai vészterhes időkben lazítsanak a vállalat életét meghatározó megszorításokon. A vezérigazgató a válaszában hivatkozott a vállalatot súlyosan érintő koronavírusra is.

Igen, tudjuk, hogy áldozatokat is szedett a vírus, akiket megsiratunk. De tud-e könnyeket ejteni a műszak végén az a kolléga, aki 12 órás szolgálatában a két monitor különböző méretű karakterei miatt folyamatosan erőlteti, rongálja a szemét?

Zlati Róbert



850 adag védőoltás 36 ezer vasutasnak

A VSZ kiakadt: Ez végtelenül tisztességtelen eljárás

Összesen 850 adag koronavírus elleni vakcinát szánt a kormány a csaknem 36 ezer vasutas dolgozó soron kívüli beoltására – adta hírül sajtóközleményben is a Vasutasok Szakszervezete. A VSZ-t végtelenül felháborítja az eljárás. A szakszervezet elvárja, hogy minden regisztrált vasutat oltsanak be, első körben azt a több ezer dolgozót, aki részt vesz a vasúti forgalom fenntartásában, illetve azokat, akik a munkájuk során közvetlen kapcsolatba kerülnek az utasokkal, s nagyobb létszámban egymással is. A megbetegedett vasutasok száma meredeken emelkedik, lapzárta előtt a VSZ 1800 Covid-fertőzöttről tudott.

K

iderült, mindössze 850 adag védőoltást szánt a kormány az összesen 36 ezer vasutas beoltására.

A Vasutasok Szakszervezetét megdöbbentette a hír. Ki fogja eldönteni, hogy a 850 adag védőoltást ki kapja meg a mintegy 36 ezer vasutas közül? Kinek a lelkén szárad majd, ha továbbra is meredeken emelkedik a

Covid-fertőzöttek száma, de ezúttal azokból kerülnek majd ki a betegek, akiknek nem jut védőoltás – háborog Meleg János. A Vasutasok Szakszervezetének elnöke végtelenül méltatlannak tartja az eljárást és felelőtlenül kevesnek azt az oltóanyag mennyiséget, amit a vasúti ágazat teljes létszámára szánt a kormány, miközben azt hirdeti, hogy „beoltjuk a vasutasokat”. Összesen 850 vakcinával a mintegy 36 ezer embert. Ez számomra – jegyzi meg keserűen.

Egyre több vasutas betegszik meg a járványban

Meleg János elmondta, egyre több a vírus által megfertőzött vasutas, az elmúlt napokban is százával dőltek ki a munkából, így jelenleg 1800-an betegek. A Vasutasok Szakszervezete elvárja: biztosítson a kormány megfelelő mennyiségű vakcinát az ágazatban dolgozók számára, hogy minden regisztrált vasutas időben megkaphassa a védelmet.

Az elnököt felháborítja az is, hogy még erről a 850 vakcináról sem tudni, ki, mikor, hol fogja beadni a szerencsés kiválasztottaknak.

A VSZ gyors és pontos információt, de mindenekelőtt kellő mennyiségű oltóanyagot követel az ágazatban dolgozók számára.

Az elnök megjegyzi: ha a fertőzés az elmúlt hetekben tapasztalt ütemben terjed – egyik napról a másikra százak esnek ki a szolgálatból –, gondok lehetnek a szolgáltatás biztosításával is.

Türellem!



Meleg János
elnök

Türellem! Nagyjából ez a válasz, amikor az érdelemi bértárgyalások megkezdését sürgetjük. Várunk. Mi tagadás, egyre türelmetlenebbül, pedig a vasutasokra sok mindent lehet mondani, de azt talán a legkevésbé, hogy nem elég türelmesek.

Persze, mindennek van határa. A mi türelmünknek is, különösen, ha a régóta várt béremelésről van szó. Főleg, hogy ez ügyben egyelőre még csak nem is látszik a fény az alagútban. Értsd: százalékokról még szó sem esett. Ebben a témában másról is alig.

Természetesen tisztában vagyunk a járványhelyzettel és annak a következményeivel is. És éppen erről van szó. Mármost a következményekről, amelyeket a bőrünkön érzünk minden nap. Egyebek között például bevásárláskor a pénztárnál. Ott egyértelműen érezzük a járvány hatását: az árak az egekben. Ekkor bizony nehéz elnézőnek és türelmesnek lenni, hiszen a bérek nem követik az árak emelkedését. Legalábbis a vasutas fizetések egyelőre nem. És ezért még a vasutasok – is – hajlamosak egy idő után elveszíteni a türelmüket, mert a béremelés halogatása a megélhetésüket veszélyezteti. Egészen egyszerűen: miközben az élelmiszerárak meredeken emelkednek – éppen a járvány hatására –, a béremelésre hónapok óta hiába várunk, s egyre kevesebbre futja a fizetésekéből. Csökken az életszínvonal, pedig a munka nem kevesebb. Sőt! Sokaknak a betegség miatt kiesett kollégáik helyére is be kell állni. Egyre gyakrabban és egyre többeknek kell mások helyett is dolgozniuk. Szó nélkül megteszik, mert a szolidaritás természetes a vasutasoknál, s tudják, ez olyan vészhelyzet, amelyben össze kell fogni, helyt kell állni minden területen. De azt a vasutas is elvárja, hogy a tisztességes munkáért megkapja a tisztességes bérét. És most az lenne a tisztességes, ha mielőbb megemelt bért kaphatnának.

Persze tudjuk, hogy a bértárgyaláshoz – és a béremeléshez – a tulajdonos, esetünkben a kormány jóváhagyása kell, ám úgy tűnik, éppen ott nem hallják mostanában a hangunkat. Ezért most kissé hangosabban, de még kellően udvariasan szólunk: április van, itt az ideje, hogy megtudjuk, mikortól és mennyi béremelést kapnak a vasutasok. Jó lenne erről mielőbb beszélni. Amíg tart a türelmünk.



Magyarországon az elmúlt tíz évben mintegy 600 kilométer vasúti pálya korszerűsítése, 300 kilométer vasútvonal villamosítása történt meg és felújítottak számtalan állomást is. Korszerű, a modern kor elvárásainak megfelelő, ergonomikus munkahelyek, kiszolgáló épületek és szociális helyiségek létesültek, amelyek a munkavállalók kényelmét, komfortosabb, biztonságosabb és egészségesebb munkavégzését hivatottak biztosítani. Gondoljunk csak a megújult technológiai területekre, a forgalomirányító munkahelyekre, a személypénztárakra, vagy a pihenő, étkező és öltöző helyiségekre.

Nélkülünk NEM

előkészítésében. Tájékoztatói és tanácskozási kötelezettséget írnak elő arra, hogy a munkavállalók, illetve munkavédelmi képviselőik előzetes tájékoztatást kapjanak a munkahelyre vonatkozó valamennyi tervezett munkavédelmi intézkedésről, valamint hogy a munkaadó tanácskozzon velük a dolgozók egészségére és biztonságára kiható döntések előkészítése során.

Jogosultság és felelősség

A társaságok munkavédelmi szabályzata jelenetős jogosultságot, de nagy felelősséget is ró munkavédelmi képviselőinkre a műszaki és kivitelezési tervek készítésének időszakában is. Rögzíti, hogy a tervezési folyamatban a társaság munkavédelmi érdekképviselőjének véleményezői, részvételi lehetőségét a terv tárgya szerinti üzemeltető szervezeti egység munkáltatói jogkörgyakorlójának (általános és műszaki vezérigazgató-helyettes) kell biztosítania, illetve a szükséges tájékoztatást megadnia.

Szakszervezetünk a munkavédelmi képviselők munkahelyek létesítésével kapcsolatos részvételi és javaslattevési jogosultságát kiemelten kezeli, tekintettel arra, hogy a munkáltató az elmúlt időszakban több alkalommal is megfélekezett erről a kötelezettségéről.

Tervezési hibák, elkapkodott intézkedések

Tagjaink jelzései alapján sok esetben tapasztaltuk, hogy a megvalósítás során elkapkodott és átgondolatlan tervek, intézkedések születtek, melyek munka-

vállalókra gyakorolt negatív hatásait már nem, vagy csak hosszú érdekegyeztetési folyamatok során lehetett módosítani. Többször szembesültünk tervezési hibákkal, munkavédelmi követelmények figyelmen kívül hagyásával, a tervdokumentációk hiányosságával. A problémákkal érintett projekteknél minden esetben bebizonyosodott, hogy a munkavédelmi érdekképviselők nem kaptak szerepet, jogosultságaikat nem biztosították.

Csak néhány példa. Eredménytelenül szorgalmaztuk a biztonságos átjutás kialakítását a székesfehérvári peronokon. Hiába javasoltuk a karcagi átépítés során a forgalmi munkavállalók konténerekbe való elhelyezését. Hosszú időbe telt rendezni a székesfehérvári felvételi épület munkahelyeinek funkciók szerinti átalakítását, felszerelését, a püspökladányi számítógépes munkahelyek megfelelő ergonomiai kialakítását.

Többször szembesültünk tervezési hibákkal, munkavédelmi követelmények figyelmen kívül hagyásával, a tervdokumentációk hiányosságával.

A

munkahelyek felújítása és korszerűsítése során egyaránt figyelembe kell venni a munkavédelemre vonatkozó szabályokat, a tudományos, technikai színvonal mellett elvárható követelményeket és az ergonomiai szempontokat.

A tervezés és a megvalósítás folyamata akkor lehet csak minden szempontra kiterjedő, ha a megfelelő időben kikérik és figyelembe veszik a munkavállalók, a munkavédelmi érdekképviselők véleményét, javaslatait. A valóságban viszont ez nem így működik, rendszeresen elmaradnak a tanácskozások, a véleményeztetések.

Felhívom a figyelmet arra a lényeges momentumra, hogy ez munkáltatói részről nem csupán „jó szándék” kérdése, hanem jogszabályi kötelezettség, amit minden munkáltatónak be kell tartania. A jogszabályok részvételi lehetőséget biztosítanak a munkavédelmi érdekképviselőknek minden, új munkahelyek létesítésére vonatkozó munkáltatói döntés



Szomorúan tapasztaltuk, hogy az ígéret csak ígéret maradt.

LEHET!

Az ígéret szép szó...

A MÁV Zrt. vezetőivel többször is konzultáltunk ebben a kérdésben, a megbeszélések alkalmával biztosították szakszervezetünk képviselőit arról, hogy a jövőben kiemelt figyelmet fordítanak az érdekképviseleti jogosultságok biztosítására. Szomorúan tapasztaltuk, hogy az ígéret csak ígéret maradt.

Munkavédelmi képviselőink legutóbb a Szeged Területi Igazgatóságon folyó jelentős beruházások miatt keresték meg

szakszervezetünket. Segítségünket kérték a Budapest-Belgrád vasútvonal átépítésénél az érdekképviseleti jogosultságaik érvényesítéséhez.

A hálózati szintű helytelen gyakorlat megszüntetése érdekében szakszervezetünk elnöke levélben kérte a MÁV Zrt. humánerőforrás vezérigazgató-helyettesének segítségét, valamint az érintett beruházáshoz a képviselők azonnali jogosultságának biztosítását.

A munkáltatói válasz ismét pozitív és előremutató, „azt a gyakorlatot fogjuk követni, hogy a beruházási terület a munkavédelmi képviselők véleményezési jogkörébe tartozó beruházások esetén előzetesen a munkajogi terület részére megküldik a tájékoztatást, ahol a szükséges feltételek (például titoktartás) vizsgálá-

tát és teljesülésének biztosítását követően az érintett munkavédelmi képviselők részére továbbítják a tájékoztató dokumentumokat, munkaanyagokat, oly módon, hogy a véleményetek figyelembe vehető legyen.”

Nagyon reméljük, hogy a helyzetet egyszer és mindenkorra – hatóságok bevonása nélkül is – sikerült normalizálni. Bízunk benne, hogy az ígéret kötelező, és az adott szónak végre súlya és hatása lesz. Végezetül egy konklúzió, ami a munkavédelmi érdekképviselet valamennyi jogosultságának biztosításával kapcsolatos. Érdekképviseleti részről tudatosítani kell a munkáltatói jogkörgyakorlóknak jogsértő magatartásuk lehetséges következményeit. „A munkavédelmi hatóság közigazgatási bírsággal (akár 500 000 forint is lehet) sújtja azt a természetes személyt, aki a munkáltató képviselőjeként a munkavédelmi képviselőt a munkavédelemre vonatkozó szabályban biztosított jogainak gyakorlásában akadályozza.”

Kondor Norbert



Gyorsan visszatértek a magyarok a vasúthoz

Eszméletlen gyorsasággal pattant vissza a vasúti utazószám Magyarországon 2020-ban a Covid-járvány első hullámának lecsengése után: a tavalyi 3. negyedévben már csak alig utaztak kevesebben vonattal, mint 2019 azonos időszakában – írta a Pénzcentrum. Ennél nagyobb mértékű visszaáramlást csupán 2 más EU-s országban lehetett csak mérni!

A vasúti személyszállításban enyhe javulás volt megfigyelhető 2020 harmadik negyedévében az Európai Unióban. Az igazsághoz azonban hozzátartozik, hogy EU-s szinten, 2019 azonos negyedévéhez viszonyítva még mindig jócskán csökkent az utasok száma – derült ki az Eurostat legfrissebb adataiból. Visszatekintve 2020-ra, a koronavírus-járvány terjedésének megakadályozása érdekében bevezetett korlátozások már az első negyedévben is kihatottak a tagállamok vasúti forgalmára, de az igazi bedőlés 2020 második negyedévében csapott le igazán. Ekkor uniós szinten átlagos a vasúti utasok száma legalább a felére csökkent az EU-tagállamok túlnyomó többségében.

Ez a bődületes negatív csúcs javult valamelyest a harmadik negyedévre, amikor már csak egyetlen ország, Írország volt az EU-ban, ahol 2019 harmadik negyedévéhez képest még mindig több mint 50 százalékos (pontosan 72) volt a visszaesés. Az íreken kívül a majd 50 százalékos visszaesést még Olaszország (48%), illetve Spanyolország (44%) könyvelhette el. De 40 százalék volt még a zuhanás Svédországban, Luxemburgban, Görögországban és Portugáliában is.

Ehhez képest, a lista túloldalán Hollandiában mindössze 0,2 (!) százalékos lett a visszaesés 2020 harmadik negyedévre,

2019 azonos időszakával összehasonlítva. Ennyire minimális csökkenést ugyan Hollandián kívül egyetlen másik ország sem tudott összehozni, de azért kiemelendő, hogy Magyarország az egyik legjobban teljesítő ország volt a vasúti utasforgalom visszaállításában.

Nevezetesen, hazánkban csupán 19 százalékkal csökkent az utasok száma 2020 harmadik negyedévében, 2019 harmadik negyedévéhez hasonlítva, ez pedig az összesített EU-s ranglista 3. legkisebb száma a már említett Hollandia, és Bulgária után. Ez az adatok alapján azt is jelenti, hogy mindössze 3 ország volt képest akkora mértékű visszatérésre, hogy a vizsgált két időszak közötti különbség 20 százalék alatti maradjon.

forrás: pénzcentrum.hu



Választ kapott kérdéseire a MÁV Zrt. Központi Üzemi Tanácsa

A járvány miatt márciusi ülését is online tartotta a MÁV Zrt. Központi Üzemi Tanácsa. Az ülésen a menedzsment illetékes tagjai válaszoltak a testület nyílt levelében feltett kérdésekre.

AMÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójának írt nyílt levélben megfogalmazott kérdéseinkre adott választ Steininger Zsolt humánerőforrás vezérigazgató-helyettes, Virág István pályaműködtetési vezérigazgató-helyettes, Kertész Péter ingatlanfenntartási és gazdálkodási főigazgató, Vidra András ITRF-főigazgató, valamint Béres Barna pályavasúti főigazgató.

Elsőként Kertész Péter válaszolt a bérlakásokkal kapcsolatosan felmerült kérdésekre. elmondta hogy a VOLÁNBUSZ Zrt. szolgálati lakással nem rendelkezik. Az üzemi célú ingatlanok üzemeltetésével kapcsolatban megtudtuk, egyelőre nincs tervben a közös üzemeltetés. A TEB készenléti helyiségek folyamatban lévő felülvizsgálatával kapcsolatos felvetésre válaszolva a főigazgató elmondta, hogy szétosztották a zavar- és hibaelhárításra biztosított területenkénti forrást.

Virág István pályaműködtetési vezérigazgató-helyettes hangsúlyozta, hogy a hat területi igazgatóság fontos szerepet tölt be az integrációt érintő kérdésekben.

A részletekről Vidra András ITRF főigazgató adott kimerítő szakmai válaszokat, melyek közül elsőnek a távközlési csapat munkáját emelte ki, majd ismertette, hogy január 1-jétől első integrációs lépésként a „rég” VOLÁNBUSZ területén lévő teljes informatikai szolgáltatást átvette a MÁV SZK Zrt. a külső szolgáltatótól.

Közös informatikai hálózat létrehozása a cél, melynek megvalósítása nagyon pénz- és munkaerőigényes feladat. Összefoglalva megerősítette, hogy az általunk leírt kérdések, javaslatok megoldása folyamatban van.

Javasataink között szerepel az integrált menetrend GPS alapú követéssel, vizuális kijelzéssel, magasabb

színvonalú szolgáltatás nyújtásával, ami még versenyképesebb, ha ehhez párosul az integrált jegyértékesítés is.

A főigazgató elmondta, hogy kialakítás alatt van egy országos Helyközi Közösségi Közlekedési Információs Rendszer a helyközi közösségi közlekedési közszolgáltatás optimalizálására, amely biztosítja az elektronikus jegyértékesítés és valós idejű utastájékoztató, valamint utazástervezés lehetőségét.

Az integrált utastájékoztató kísérleti jelleggel már működik Budapest-Kelenföld vasút- és buszálomáson. Az integrált jegyrendszer egyszerűsített formában egyes területeken szintén már elindult. A Szeged-Hódmezővásárhely tram-train vonal üzembehelyezése folyamatban van, vannak nehézségek a nagyvasúti és városi villamoshálózat biztosítóberendezéseinek illesztésében, melyeket közös erővel, összefogással oldanak meg.

Ehhez kapcsolódva Béres Barna pályavasúti főigazgató kiemelte, hogy február 22-én a nagyvasúti üzem elindult Szeged-Rókus-Hódmezővásárhelyi-Népkert vonalszakaszon.

A villamosvasúthoz kapcsolódó oktatás ütemezetten folyik.

A veszélyhelyzettel kapcsolatban kitért arra is, hogy a forgalomnál jelenleg nincs fennakadás, a vonatközlekedés üzemvitelét zavaró létszámkiesés sincs. A BGOK képzések online zajlanak. A műszaki területeken a szomszédos szakaszokról történő átcsoportosítással készülnek kezelni a járvány miatti kieséseket.

Kérdésre válaszolva a főigazgató elmondta, hogy az egyes beruházásokhoz kapcsolódó technológiai létszámtervezéseknél az egyes üzemeltetést végző (biztber, távközlés, erőáram, pálya, stb.) szakági igényeket figyelembe vették.

Steininger Zsolt humánerőforrás vezérigazgató-helyettes a metaközvetítések kapcsán hangsúlyozta, hogy jogszabályi változások szükségesek az egyes személyszállítást végző társaságoknál megvalósítandó viszonyosság érdekében.

A MÁV Zrt. kollektív szerződésének változtatása csak a 2021. évi bérmegállapodás után történhet meg, ezért a jelenleg érvényes szabályok alapján kell kiadni az éves segély és munkabérelőleg kereteket a szervezeti egységek részére. Az üzleti terv nem tartalmaz többlet forrást a 2020. évi lehetőségekhez képest.

Az előzetesen bevezetni szándékozott teljesítményösztönző rendszerrel kapcsolatban elmondta, hogy működtetése sok energiába került, bürokratikus elemekkel túzdelt, sok ember munkáját igényelte, mégsem hozta a várt eredményt, így további működtetését nem támogatják, helyette más megoldást fognak javasolni.

Számos végrehajtószolgálatos munkakört érintő, jelenleg érvényben lévő, sokszor értelmét vesztő bérpótlékot alapbéresíteni szándékoznak, mivel a MÁV-nál alacsonyak az alapbérek, s ez az új, megfelelő munkaerő toborzását is nehezíti. Cél a minőségi munkaerő felvétele, melyhez kiszámítható, magasabb alapbéreket kell adni, oly módon, hogy ez nem eredményezhet indokolatlan bérfeszültséget a meglévő munkavállalóink körében. Végül a humánerőforrás vezérigazgató-helyettes szólt a 2019-ben elindított képzéssel kapcsolatos NFM-rendelet módosításáról.

Különléleken belül munkabér előleg kérelemről döntött a testület, majd a KÜT elnöke tájékoztatta a testület tagjait aktuális kérdésekről. A következő KÜT ülés időpontja: 2021. április 14.

Bodnár József
KÜT-elnök
sajtóreferens



Felmérik a munkavállalók elégedettségét az ÖBB-nél

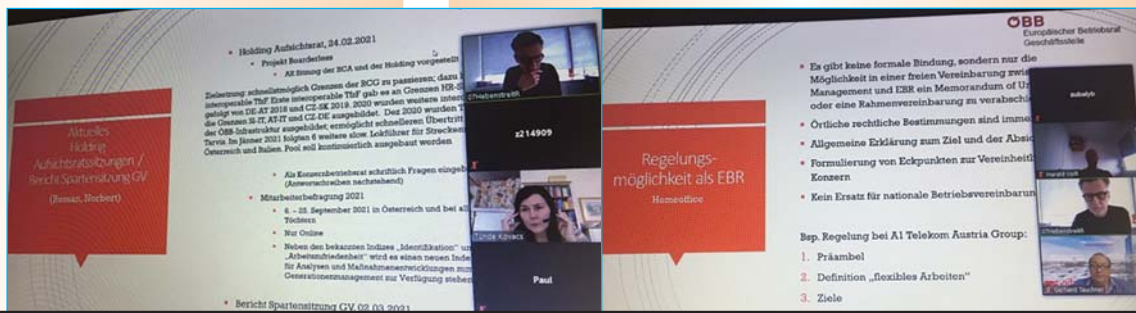
A járványhelyzet miatt ismét online ülésezett az ÖBB Holding Európai Üzemi Tanácsának elnöksége, 2021. március 18-án. A virtuális találkozón meghívottként részt vettek a szekcióvezetők is.

Az

ülés első részében a résztvevők tájékoztatókat hallgattak meg az ÖBB Holding és az RCA felügyelőbizottságának üléseiről. Ott a döntések között szerepelt, hogy holding szinten Arnold Schiefer pénzügyi igazgatótól a teljes személyzeti politika átkerült Andreas Mätta vezérigazgatóhoz, ez pedig előre vetíti, hogy ezen a területen gyökeres változás lesz. Még egy fontos döntés született, eszerint a holding kiemelt figyelmet fordít az RCG-csoport működésére, mert ha ebben az évben nem jönnek az állami támogatások, akkor komoly működési problémák jelentkezhetnek a vállalatcsoportnál.

Két év kihagyás után ebben az évben is terveznek munkavállalói elégedettség felmérést.

A szeptember 6. és 25. között tervezet online megkérdezést a



RCH KÜT HÍREK

Jó hír a járvány miatt táppénzen lévőknek

A szakszervezetek kérésére több lépcsőben pótolja a koronavírus-járványban megbetegedett és táppénzre kényszerült munkavállalók jövedelem kiesését a Rail Cargo Hungaria Zrt. vezetése – hangzott el egyebek között a cég Központi Üzemi Tanácsának soros ülésén, amelyet március 25-én online formában tartottak.

Első lépcsőben az április 1-től május 31-ig terjedő időszakra kapják meg a betegségük miatt kiesett bérkülönbözetet azok a munkavállalók, akik megfertőződtek a koronavírussal.

A kiegészítést a szakszervezetek javasolták, s a munkáltató méltányolta a felvetést, a megvalósítás szabályozásának kidolgozása megkezdődött – közölte az ülésen elsőként felszólalt Vincze Teodóra HR igazgató.

Azoknak, akik korábban voltak táppénzen a koronavírus miatt, a helyi üzemi tanácsoknak van lehetősége dönteni a táppénz miatti keresetkiesés

pótlásáról vagy némi kiegészítéséről. Ezt a központi keret terhére, szociális segélyként kaphatják meg az érintettek. A koronavírus témához kapcsolódva elhangzott az is, hogy az operatív törzs egyelőre nem biztosít soron kívüli védőoltást az RCH munkavállalóknak.

A HR igazgató a felszólalásában felhívta a figyelmet a szeptember 6-25-e közötti időszakra tervezett munkavállalói elégedettség felmérés fontosságára. Ezt követően a tanács megtárgyalta a munkáltató által átadott humán tájékoztatót is. A folytatásban a KÜT kereskedelmi szakszervezetének vezetője, Kiss Károly a Service Center vala-

munkavállalói képviselők papír alapúra is kiterjesztették.

A kérdések közt szerepel majd a vírus okozta helyzet, oltási lehetőség, de több kérdés is lesz az egészséggel kapcsolatban. A további napirendekben is kiemelten szerepelt a Covid-19-helyzet. Az EÜT elnöksége kezdeményezni fogja egy a külföldi vállalatokra is érvényes keretmegállapodás megkötését a home-office-ra történő átállás miatt, valamint a határon átnyúló munkavégzés szabályozására is.

Megállapodás született, hogy a műhely szekció a tulajdonosi viszonyok átrendezése miatt továbbra is a korábbiak szerint működik ebben az évben.

Az utolsó napirendi pontban az RCC Románia területén dolgozó mozdonyvezetők bérezési problémáját vitatta meg a testület, valamint intézkedési tervet fogadott el az országot képviselő EÜT-tagok pótlására. Szintén döntés született a németországi EÜT-tagok választásának előkészítéséről is.

Zárásként a testület elfogadta az EÜT elnökségének és szekcióinak idei ülésezési ütemtervét.

mint a vonatkezelési projekt egyeztető tárgyalásairól tájékoztatta a jelenlévőket.

Elmondta, hogy a következő két hétben helyi egyeztetések lesznek, a részletek aprólékos megtárgyalása következik a TÜK vezetők bevonásával.

A folytatásban a KÜT szociális és jóléti munkabizottsága által elfogadott segélyezési táblázat módosítása került napirendre, amelyet az ülés tagjai végül elfogadtak, s ennek megfelelően az év első három hónapjában Covid-19-járványban megbetegedett munkavállalók segélyeinek odaitéléséről döntöttek. Végezetül az előző ülés óta törtétekről, többek között a Vontatás menedzsment által tartott előadásról, valamint az EÜT elnökségi üléséről számolt be Zubály Bertalan elnök.

Zubály Bertalan



Az e havi jogi rovatban egy meglehetősen teoretikus témával foglalkozunk, ami elsőre nem tűnhet többnek okoskodó fecsegésnél, lufihámozó jogászok életidegen szócséplésénél. De ha a kérdés mélyére nézünk, rájöhethetünk, hogy a téma számos, gyakorlatban kiválóan hasznosítható elemet tartalmaz, amit egy jogtudatos dolgozó bátran alkalmazhat a mindennapokban. Ezúttal a munkaviszonyra vonatkozó szabályokról lesz szó.

Bérgyilkosok munkája

JOGI
esetek

Mit ír a törvény?

A hallgatók – nagyon helyesen – a fogalom értelmezéséből indulnak ki, amikor megkísérelnek választ adni a kérdésre, így érthető módon merül fel az Mt., a Munkavédelmi törvény és a munkaszerződés is, mint lehetséges megoldás. Ám, a pontos választ nem lehet csak úgy „kilogikázni”, vagy „ikúból” megmondani.

A munkaviszonyra vonatkozó szabály fogalmát a Munka törvénykönyve 13. paragrafusában határozza meg. E szerint a munkaviszonyra vonatkozó szabály a jogszabály, a kollektív szerződés és az üzemi megállapodás, valamint az egyeztető bizottsági határozat. Ami ezen a kívül esik, az bizony nem tartozik a fogalomkörbe. Így a kedves olvasó láthatja, hogy pontosan a biztos befutónak hitt munkaszerződés lesz az, ami kiesik a körből.

Nézzük sorban!

Az első munkaviszonyra vonatkozó szabály a törvény szerint a jogszabály. Tehát akkor munkaviszonyra vonatkozó szabály az épített környezet alakításáról és védelméről szóló törvény is?

Sokan erre rávágnák, hogy nem, mondván: mi köze van a telek beépítési százalékának és a hőszigetelésnek a munkaviszonyhoz? Hasonlóképpen nem tartozik ide a Büntető törvénykönyv – mondják – mert semmi köze például a hamis magánokirat felhasználásának a munkához.

Sajnos, tévednek. Valójában ugyanis minden egyes jogszabály munkaviszonyra vonatkozó szabálynak tekintendő. Így az építési törvény, a Btk., az Alaptörvény, sőt az uniós rendeletek és irányelvek, de még a méhállományok védelméről és a mézelő méhek egyes betegségeinek megelőzéséről és leküzdéséről szóló FVM rendelet is.

A második a felsorolásban a kollektív szerződés és az üzemi megállapodás. Talán e két fogalom az, ami különösebb magyarázatot nem igényel, legalábbis a témánk szempontjából. Hát persze hogy munkaviszonyra vonatkozó szabály mind a két megállapodás, hiszen éppen az a lényegük, hogy a munkaviszonyból eredő jogokat és kötelezettségeket egységesen, minden dolgozóra kiterjedően, átfogóan szabályozzák. (A teljesség kedvéért megemlítem, hogy üzemi megállapodást kollektív szerződés helyett lehet kötni, annál a munkáltatónál, ahol szakszervezet vagy kollektív szerződés nincsen.)

A fogalom harmadik elemét az egyeztető bizottsági határozat adja. Erre a döntésre akkor kerülhet sor, amikor a munkáltató, az üzemi tanács vagy a szakszervezet között munkaügyi vita alakul ki, és az érintettek önkéntesen – a bírósági eljárás elkerülése érdekében – alávetik magukat a bizottsági döntésnek. Az, hogy a bizottsági határozat is munkaviszonyra vonatkozó szabálynak tekinthető, véleményem szerint szintén nem meglepő. A bizottság döntése jellemzően a kollektív munkaügyi megállapodásokra vonat-

WANTED

Az ön munkaköre junior bérgyilkos lesz, egy hónap próbaidővel. A feladatait képezi a kiválasztott személyek löfegyverrel történő megölése, majd a holttest eltüntetése dísznók általi feletetés útján. Minden tizedik sikeresen megölt és eltüntetett hulla után bónuszt biztosítunk, melyet a céges karácsonyi összejövetel során osztunk ki. Megfelel?

viszonyban

kozik, azokra, melyek a munkavállalók jogait és kötelezettségeit átfogóan szabályozzák.

Összefoglalhatjuk tehát, hogy a „munkaviszonyra vonatkozó szabály” három összetevőből áll: a jogszabályból, a kollektív szerződésből (üzemi megállapodásból) és a bizottsági határozatból. Három. Egy darabbal se több, se kevesebb.

Na jó, és akkor mi van?

Most érkezünk el addig a pontig, amihez a legtöbb jogi cikk esetében előbb-utóbb mindig kilyukadunk: miért fontos mindez? Miért jó egy újabb jogi műszóval terhelni az így is bonyolult szabályrendszert? Vagy a jogászok már megint okoskodnak? Van ennek a felsorolásnak bármilyen gyakorlati jelentősége?

Van bizony! És nem is kevés!

Azt a nyakatekert fogalmat, hogy „munkaviszonyra vonatkozó szabály”, a Munka törvénykönyve több tucat alkalommal említi. A törvénykönyv unostalan kikacsint munkaviszonyra vonatkozó szabályokra, melyeket – a festék kímélete és az egyszerűbb fogalmazás miatt – nevezünk mostantól „háttérszabálynak”. A háttérszabályok megtalálhatók a bevezető rendelkezések között, a jognyilatkozatoknál, a felek kötelezettségeinél, a munkaszerződés megkötésénél, a felmondásnál, a pihenőidőnél, a munka díjazásánál, de még a tanulmányi szerződésnél is.

A háttérszabályok áthatják a munkajogot, szélében-hosszában. A legfontosabb jellemzőjük, hogy a munkaviszony alanyainak – a munkáltatónak és a munkavállalónak – be kell tartaniuk azokat, ellenkező esetben a jogkövetkezmények hamar beállnak.

Építészek és jegyvizsgálók

Vegyünk egy példát! A cikk elején rácsodálkozhatott a kedves olvasó arra, hogy bizony az épített környezet alakításáról szóló törvény – egyszerűbben, az építési törvény – is munkaviszonyra vonatkozó szabálynak minősül. Hát mi köze van az építésügynek a munkához? Nagyon is sok: Ágnes, a fiatal

építész megbízza a főnöke, hogy egy hatszáz négyzetméteres telekre tervezzen egy négyszáz négyzetméteres alapterületű házat. Ágnes, aki nemcsak az építészetben jártas, hanem az építési előírásokban is, megnézi, hogy az adott teleknek mekkora a beépíthetőségi mutatója. Hopp!

A helyi rendelet – ami ugye, jogszabály, tehát munkaviszonyra vonatkozó szabály – a beépíthetőséget huszonöt százalékban állapítja meg. Tehát a hatszáz telekre négyszáz házikót szabályosan nem lehet építeni. Ágnes szól a felettesének, hogy a megtervezett ház a bűdös életben nem fog engedélyt kapni, nem lesz ez így jó. A főnök azonban hajthatatlan, ragaszkodik a túlméretes épülethez. Mit tehet a dolgozó? Kötele mekiállni a terveknek?

Az Mt. úgy fogalmaz, hogy a munkavállaló megtagadhatja az utasítás teljesítését, ha munkaviszonyra vonatkozó szabályba ütközik. Márpedig az önkormányzati rendelet – ahogy láttuk – ilyen háttérszabály, tehát erre hivatkozással megtagadható a munka teljesítése. Más szóval Ágnes jogszerűen mondhat nemet a feladatára.

Vegyünk egy másik példát, melyet bizonyára sok olvasó nagyon jól ismer. A személyszállító vonat egyetlen jegyvizsgálóval készül elindulni, holott sem a jármű hossza, sem a technológiai feltételek nem teszik ezt lehetővé. Túl sok kocsi áll, így félő, hogy az utasok biztonságos le- és felszállása kerülne veszélybe, ha a vaskígyót csak egy személy felügyelné. A kollektív szerződés éppen emiatt írja elő azt, hogy egy bizonyos hosszt meghaladó vonatot tilos egy kalauzzal közlekedtetni. Artúr, a jegyvizsgáló jelzi a főnöknek, hogy egyedül nem fog elindulni: „Főnök, ha a vonat elejénél állok a peronon, nem tudom, hogy a végén van-e mozgás, vagy sem. Így nem merek jelzést adni, ez így rohadt veszélyes!” A felettes szerint „nem lesz baj, este van, kevés az utas, majd lassan indultok, figyelmeztess az utasokat külön-külön is, hogy vigyázzanak, nincs itt semmi probléma.” Artúr makacsul kitart, és a kollektív szerződésre hivatkozással megtagadja az utasítás teljesítését. Joggal teszi. Az Mt. szerint a munkavállaló megtagadhatja az utasítás teljesítését, ha munkaviszonyra vonatkozó szabályba ütközik. Márpedig – emlékszünk – a kollektív szerződés is munkaviszonyra vonatkozó szabály, így az abba ütköző utasítások megtagadhatók.

Bérgyilkos kerestetik

Még egy példát vegyünk, ezúttal a semmisség témakörében!

Az Mt. szerint semmis az a megállapodás, amely munkaviszonyra vonatkozó szabályba ütközik. Ferenc, az ambiciózus fiatalember állásinterjúra jelentkezik, melynek végén a leendő főnöke ismerteti a munkaköri feladatait: „Kedves Ferenc, ön az adottságai és lelkesedése alapján felvételt nyert, így nagy-nagy szeretettel üdvözlöm a mi kis csapatunkban. Az ön munkaköre junior bérgyilkos lesz, egy hónap próbaidővel. A feladatait képezi a kiválasztott személyek löfegyverrel történő megölése, majd a holttest eltüntetése dísznök általi feletetés útján. Minden tizedik sikeresen megölt és eltüntetett hullá után bónuszt biztosítunk, melyet a céges karácsonyi összejövétel során osztunk ki. Megfelel?”

Ferencnek megfelel, így boldogan aláírja a junior bérgyilkos munkakörre vonatkozó, határozatlan idejű munkaszerződését, egy hónap próbaidővel, majd dudorászva hazaindul, hogy tudassa a jó hírt az anyukájával.

Egy kérdés azért felmerülhet: érvényes ez a munkaszerződés? „Hát hogyan lenne!” – mondaná Ferenc – „Aláírtam. A főnök úr is aláírta. Még a tanúk is aláírták. Napi nyolc óra, szombatvasárnap pihenő. Kaptam munkaköri leírást, átvettem a szép kis munkaeszközeimet, mi itt a baj?”

Az, hogy Ferenc munkaszerződése munkaviszonyra vonatkozó szabályba ütközik.

A Büntető törvénykönyv ugyan nem ír a munkaviszonyról, de azt egyértelműen rögzíti, hogy embert nem szabad ölni: „Aki mást megöl, büntetett miatt öt évtől tizenöt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.” Márpedig a Btk. jogszabály, s mint ilyen, munkaviszonyra vonatkozó szabálynak minősül.

Az a megállapodás pedig, ami a háttérszabállyal ellentétes, semmis lesz, így Ferencnek – ha bejelentett munkát szeretne végzeni – tovább kel keresgélennie.

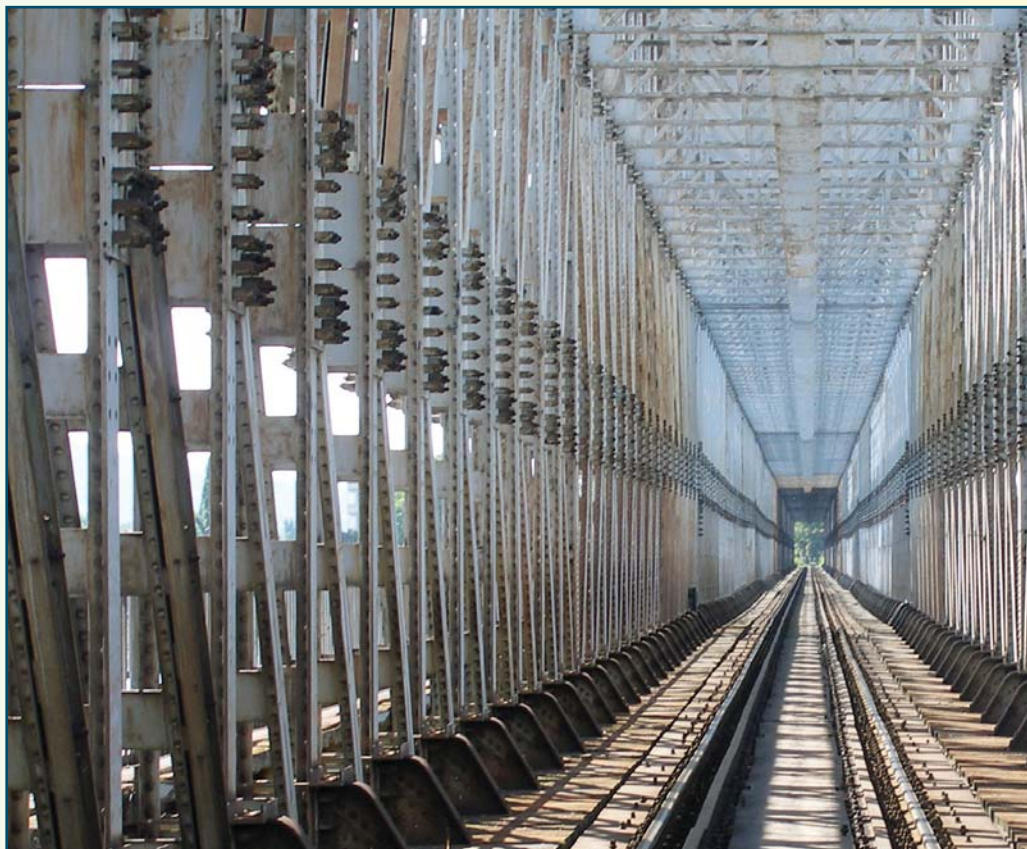
Ahogy az lenni szokott, ezúttal is csak a felszínre tapadt piszok legtetejét kapargattuk, így az a javaslatom az olvasók számára, hogy konzultáljanak jogással, mielőtt az utasítás jogellenességére hivatkozással utasítást tagadnának meg!

Balczer Balázs

A közlekedés jövője

Online szemináriumok formájában tartott konferenciát március 10-12-én az ETF a fenntartható közlekedés témájában. Az esemény lehetőséget teremtett arra is, hogy betekinthessünk a Covid-19 utáni tervekbe, a fenntartható közlekedés irányelveibe is. Az egyik legfontosabb témakör a szociális és környezeti fenntarthatóság volt.

Első körben felmerült egy kérdés: jelen pillanatban van-e tisztességes közlekedés Európában? A válasz eléggé összetett, mivel szüntelen törekvések vannak ennek megvalósítására, de még nem jelenthető ki teljes mértékben, hogy ez megvalósult. Még mindig sok az önfoglalkoztatási viszonyban lévő munkavállaló. Az EU versenyügyi struktúrális problémákkal küszködik. Például egy jól ismert fapados légitársaság a mai napig sem tartja tiszteletben a munkavállalók jogait. Mindent összevetve arra kell törekednünk, hogy a munkavállalók érezzék: megbecsülik őket.



Ezügyben még nagyon sok teendőnk van. A tisztességes közlekedés eléréséig még számos lépést meg kell tenni és az ezzel kapcsolatos politikai hajlandóságot is el kell érni. Eközben az állami költségvetések korlátaival is szembe kell néznünk.

A koronavírus hatása a közlekedési szektorra

Jelenleg meg kell küzdenünk a koronavírus okozta nehézségekkel is, ugyanakkor megragadhatjuk a lehetőséget, amely ebben a feszült helyzetben rejlik. Az ETF szerint a közlekedési szektor nagy problémákkal küzd a járvány miatt, de ez remek alkalom lehet arra, hogy a munkavállalók jogaival foglalkozzunk. A közlekedés, valamint a szállítmányozás díjait is újra kell gondolnunk, eladható szolgáltatást kell létrehozni, mert az olcsó díjakat is megfizetik valakivel, általában a munkavállalókkal. Ez a légi közlekedés és a szállítmányozás területén különösen igaz.

Mindenképpen vonzóvá kell tennünk a közlekedési szektort – jelentette ki Adina Valean, az Európai Bizottság közlekedésért felelős biztosa. Jól képzett szakemberek kellenek, és koncentrálni kell a modális váltás fejlesztésére. Eközben folytatnunk kell a szociális dömping elleni harcot.

A vasút éve

2021 a vasút éve. Ez sajnos nem a legjobb időzítés, de ambiciózusnak kell lennünk – hangzott el az ETF online szemináriumán. A résztvevők egybehangzó véleménye szerint most például az éjszakai vonatokra kell koncentrálni, hiszen „zöldebb” eljutást biztosít, mint egy repülőjárat, ellenben a légi közlekedés alacsony árai miatt állandó a verseny a két utazási mód között. A pandémia megváltoztatta a helyzetet, globális polikrizist (sokféle válság egy időben) idézett elő.

A vasutat népszerűsíteni kell munkahelyként is, főleg a fiatalok és a nők körében – jelentették ki

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK
SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
- KIADJA ÉS TERJESZTI:
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
E-mail: vsz@t-online.hu

Felelős kiadó: MELEG JÁNOS
a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Főszerkesztő: NÉMET H. ERZSÉBET
Felelős szerkesztő: HORVÁTH CSABA
Tervezőszerkesztő:
KÁROLYI MARIANNA

Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8.
Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622;
Nyomdai előkészítés-nyomás:
Filmhíradó Mozcóképműhely Kft.
Tel.: 06/70-315-7815, www.impactfilm.hu,
e-mail: kapcsolat@impactfilm.hu
ISSN: 0460-6000;
Egyéni előfizetési díj: 960 Ft/év + postaköltség

www.vsz.hu

a koronavírus után



Több mint ezer cég küzd nehézségekkel, nagy a munkanélküliség

most, ez a kettő nagyon jól tud együtt működni.

A koronavírus utáni állapot fenntarthatóbb turizmust generálhat, de nagyon nehéz helyzet lesz, több mint ezer cég küzd nehézségekkel, nagy a munkanélküliség. Más infrastruktúrára van szükségünk, továbbá nagy szakszervezeti erőfeszítésekre, középtávú és hosszútávú stratégiákra, koordinált tervekre, jobb munkakörülményekre.

Semmi nem lesz a régi

A közlekedéssel kapcsolatban is elmondható, hogy valószínűleg nem lesz teljesen ugyanaz, mint a Covid-19 előtti időkben. Nem lesznek annyira kihasználtak az ingázó járatok, de nagyobb szükség lesz az idényjellegű jegyértékesítésre. Az autógyártó cégek jóval előttünk haladnak, gondolkunk kell a jobb hirdetésekre is ahhoz, hogy versenyben maradjunk. Kevesebb ülés kell a vonatokra, de több férőhely pl. bicikliknek. Vissza kell bátorítanunk az embereket a vonatokra.

A tömegközlekedésnek kell az első számú eszköznek lennie, a többi csak opcionális. 2030-ra nagy sebességű vonatokat terveznek és kollektív utazásokat 500 kilométer alatt. Az elektromosság nem feltétlenül zöldebb, hiszen gondoljunk csak az akkumulátorokra, ezekre is folyamatos megoldást kell találnunk.

A közúti és a vasúti közlekedésnek együtt kell működnie. A közúti-vasúti verseny árát nem szabad a munkavállalókkal megfizettetni. Nagyon sok a kiskapu az EU-s jogszabályokban.

A közúti áru fuvarozás sokkal olcsóbb, mint a vasúti, ezen változtatni kell, meg kell osztanunk a feladatokat a két szektor között.

A három legnagyobb üvegházhatású gáz kibocsátó a légi közlekedés, a hajózás és a közúti közlekedés. A szén-dioxid-kibocsátást 60 százalékkal szeretnék csökkenteni 2060-ra, de ez egyelőre elérhetetlennek tűnik.

Nem szabad, hogy a munkavállalók járjanak rosszul, hogy ők fizessék meg az árát a változásoknak – szögezték le a konferencia résztvevői. Az eseményen ismét szóba került, hogy még mindig vannak olyan országok, ahol a mozdonyok tachográf nélkül közlekednek.

Vasút legyen a rendszer gerince

Szakértők szerint a vasutat kell a közlekedési rendszer gerincévé tenni az áruszállításban, mivel 2050-ig 85 százalékkal nőhet a forgalom. Ebből előnye származna a környezetnek, valamint a munkavállalóknak is.

Az online megbeszélésen felvetődött: kellene-e párhuzamos pályákat kiépíteni a személy- és áruszállításnak.

Mindent összevetve a Zoom-konferenciák nagyon hasznosak voltak, sok lehetőséget megismertünk. Az, hogy a jövőről is szó esett, különösen hasznos volt. Természetesen hiányoznak a személyes találkozók, de remélhetőleg a közeljövőben majd erre is lesz lehetőség. Mindenesetre nagy kihívásokkal kell szembenéznünk a koronavírus utáni időkben ugyanúgy, ahogy már most is. Jó eséllyel a közlekedés világában sem lesz már semmi olyan, amilyen azelőtt volt. A változást azonban pozitív irányba fordíthatjuk, ez javarészt rajtunk múlik.

Cseke Hajnalka

a közlekedési szakértők. Össze kell hangolni a menetrendeket is – állapították meg. Beruházásokra is szükség van, nem csak versenyre. A verseny nagyon lenyomja az árakat, így kevesebb pénzt lehet elkölteni és ideológiai vitát eredményez, hogy mi legyen a prioritás. Európában az elsődleges a vasút lenne, de ha a közutakra is rengeteget költenek a kormányok, akkor a vasútra kevesebb pénz marad, pedig ez sokkal környezetkímélőbb.

Felmerült a kérdés, hogyan is alakul a munka jövője. Sok kihívással kell szembenéznünk, többek között a Brexit miatt is megváltozik az import, export helyzete. Nem beszélve arról, hogy a koronavírus miatt hatalmas a bizonytalanság a munkahelyeket illetően, de emellett felmerülhet az újratekésítés lehetősége is.

Egy biztos: nem a közlekedés tartja mozgásban a világot, hanem a közlekedésben dolgozók.

A klímaváltozás megfékezése és a munkavállalói jogok reflektoriójába helyezése a legfontosabb

EZ TÖRTÉNIK

Vasúti teherszállítás: új szakaszba lépett az európai hosszútehervonat-projekt

Az eredetileg „Project Marathon” néven ismertté vált és európai együttműködés keretében megvalósuló hosszútehervonat-projekt előrehaladása elmaradt a tervezett ütemtől. Minden tökéletesen indult pedig, amikor a Francia Államvasutak (SNCF) és a francia hálózatzemeltető Réseau Ferré de France 2014. január 18-án sikeresen továbbította Európa leghosszabb tehervonat-szerelvényét. A tehervonat 1476 m-es hosszát néhány hónap múlva az újabb rekordnak számító 1524 méteresre növelték, a vonat elegytömege pedig elérte a 4036 tonnát. A francia államvasút teherszállító vállalata, a Fret SNCF akkori tervei szerint a hosszú tehervonat forgalomba állítása már 2016-tól megvalósult volna. A tehervonatok hossza azonban még öt évvel később sem haladta meg a 850 méteres hosszt.

A Marathon2Operation néven folytatódó megatehervonat-projekt a megvalósulás harmadik szakaszába lépett. 2021 februárjában három mozdonyal – köztük a szerelvény közepére besorozott közbelső vontatójárművel – folytatták a tesztelést Németországban. A negyedik és egyben utolsó projektszakasz végét az akár 1500 méteres hosszt is elérő tehervonatok engedélyeztetése jelenti, amelyre körülbelül két év múlva kerülhet majd sor. A német vasutak teherszállító társasága, a DB Cargo jó esélyekkel rendelkezik arra, hogy Európában elsőként 1000 méter hosszú tehervonatokat állítson forgalomba.

Ha azt vesszük alapul, hogy a vasúti teherszállítás a jelenleg alkalmazott 850 méteres legnagyobb vonathossz átlépése után válik nyereségesé, akkor viszont az 1000 méteres hossz (a fejlesztés első lépéseként történő) bevezetése az infrastruktúra fejlesztését is szükségessé teszi. Az előzetes céljára használható vágányok és a kombinált szállítási munkaterületek meghosszabbítása és bővítése egyaránt szükséges.

A vasút soha nem látott versenyképesség-növekedést tudna elkönyvelni, amennyiben a 100 km/h sebességgel közlekedő tehervonatok hossza elérné az 1500 métert.

Egy közös pályán összekapcsoltan közlekedő két, egyenként 750 méteres tehervonatot csak elosztott vontatóerővel lehet közlekedtetni. Az összekapcsolás kevesebb mint 10 percet venne igénybe. A szerelvény közepére besorozott második vontatójármű elhelyezése az előfogatolt első mozdonyból rádiós távirányítással történik, és egyetlen mozdonyvezető elegendő a vezetéséhez. Ily módon akár 30 százalékos termelékenység-növekedés érhető el.

Bevezetésük után a rendkívül hosszú vonatok hatalmas versenyelőnyhöz juttathatják a vasutat. A másik jelentős előrelépést a távvezérelt vontatójárművek jelentik – ezen dolgozik nagy erővel egy európai konzorcium.

(Actu Transport et Logistique.fr)

Jóváhagyták az olasz állami támogatást a vasúti üzemeltetők számára

Az Európai Bizottság 511 millió eurós olasz állami támogatást hagyott jóvá, amely kompenzálja a kereskedelmi célú távolsági vasúti utasszállító szolgáltatókat azokért a károkért, amelyek 2020. március 8. és június 30. között érték őket a koronavírus-járvány kitérője és a korlátozó intézkedések miatt, amelyeket Olaszországnak életbe kellett léptetnie a vírus terjedésének megfékezése érdekében.

Az említett időszakban az olasz kormány a koronavírus terjedésének megfékezése érdekében szükséges intézkedéseket vezetett be, többek közt a régiók közti utazás általános tilalmát 2020. június 3-ig. Más korlátozások júniusban is érvényben maradtak, főleg a kötelező lépcsőzetes

A vasút soha nem látott versenyképesség-növekedést tudna elkönyvelni, amennyiben a 100 km/h sebességgel közlekedő tehervonatok hossza elérné az 1500 métert.



EURÓPÁBAN

ülőhely-foglalási rendszer, amely az igénybe vehető ülőhelyek számát 50 százalékkal csökkentette. Ezek a kötelező korlátozások súlyosan érintették a távolsági vasúti utasszállító szolgáltatókat.

A 2020 márciusától júniusáig tartó időszakban az utasszám 2019-hez képest akár 100 százalékkal is csökkent, ami a vasúti utasszállító szolgáltatók bevételeinek jelentős visszaesését eredményezte. Ugyanakkor a cégek továbbra is különféle költségekkel szembesültek, különös tekintettel az egészségügyi és higiéniai intézkedések bővítése miatt igényelt további ráfordításokra. Ez súlyos likviditási problémákhoz vezetett, ami pedig azzal a kockázattal jár, hogy ezek a szolgáltatók kiszorulnak a piacról.

Olaszország már be is jelentette a támogatási rendszert, amely egy szélesebb körű intézkedés részét képezi a kereskedelmi célú vasúti utasszállítási szolgáltatók – nevezetesen a közszolgálati kötelezettség alá nem eső üzemeltetők – kompenzálására a koronavírus-járvány kitörése és az ebből következő megszorító intézkedések egyenes következményeként elszenvedett károkért. A bejelentett intézkedés keretében a kedvezményezettek a kompenzációt, mint közvetlen támogatást lesznek jogosultak igénybe venni.

(Railway Pro)

Belgium 2021. június végéig csökkenti a pályahasználati díjakat

A belga kormány bejelentette, hogy pénzügyi támogatásban részesíti a vasúti szállítási ágazatot. Ezzel az intézkedéssel a belga kormány összesen 6,8 millió euróval támogatja a vasúti árufuvarozókat, hogy képesek legyenek megbirkózni a világjárvány negatív hatásaival. Konkrétan két intézkedést fogadtak el a vasúti árufuvarozók ideiglenes támogatására a 2021. január 1. és június 30. közötti időszakban. A vonatonkénti 0,75 euró/km lineáris csökkentés a ténylegesen lezajlott

2020 MÁRCIUSTÓL JÚNIUSIG AZ UTASSZÁM AKÁR 100%-KAL IS CSÖKKENT.

kereskedelmi vasúti teherforgalom pályahasználati díjaira vonatkozik. Ezenfelül a vasúti menetvonalak lemondási és lefoglalási költségei erre az időszakra megszűnnek.

A becsült összegeket az Infrabel által az üzemeltetők felé valószínűleg felszámított összegek alapján fogják korrigálni. Ha a válság továbbra is fennáll, új becslés készül majd az intézkedések 2021. június 30. utáni esetleges meghosszabbításához.

Januárban az előző évhez képest 12 százalékkal kevesebb volt a teherszállítás Belgiumban. A teherszállítás hanyatlása nyomást gyakorol a különböző vasútvállalatok tevékenységére. Márpedig ezek a vállalatok létfontosságúak a jövő mobilitása szempontjából, különös tekintettel arra, hogy a kormány célja 2030-ig megduplázni a vasúton szállított áruk mennyiségét.

Ezzel a politikával összhangban már számos európai ország csökkentette vagy eltörölte a vasúti fuvarozó vállalatok felé felszámított pályahasználati díjat. Németország és Hollandia például felére csökkentette ezeket, Ausztria, Luxemburg és Franciaország pedig teljesen elengedte.

(RailFreight)

A Francia Államvasutak (SNCF) összehasonlító rendszert vezetett be

Március 10-én az SNCF a vonat-, távolsági autóbusz-, gépkocsi-, telekocsi- és repülőgép-közlekedés okozta ökológiai lábnyom kiszámítására alkalmas rendszert léptetett életbe. Az összehasonlító rendszer nemcsak a CO₂-kibocsátást figyeli, hanem kiterjed az utazások menetidejének és a vonatutazások alatt másra (pl. olvasásra, munkára, pihenésre vagy projektdokumentáció feldolgozására) fordítható, úgynevezett hasznos időtartamok összehasonlító vizsgálatára is. Ezek fontos szempontok az utazások elemzése során, ám a vizsgálat nem vesz figyelembe egy további fontos vizsgálati szempontot, az árszabást. Az SNCF nyilatkozata szerint ez „jelen állapot szerint” szándékos, mert ez az összehasonlító rendszer egyértelművé teszi, hogy mi motíválja a jegyfoglalásokat.

Az SNCF személyszállítási ágazatának vezérigazgatója szerint „segíteni kell az utasokat, hogy jól döntsenek” – azaz a vonatot válasszák. Szerinte ehhez az SNCF-nek a vasúti közlekedés környezetkímélő előnyeit a jelenleginél jobban ki kellene hangsúlyoznia, hiszen „a franciák fele nyilatkozik úgy, hogy nem kap elég tájékoztatást ahhoz, hogy a szolgáltatások közül a kisebb terhelést jelentőt választva megváltoztassa fogyasztási szokásait”. Pedig a vonatot a többi közlekedési formához képest legalább 30-szor, de akár 80-szor is kevesebb szén-dioxidot bocsát ki.

A Francia Államvasutak az összehasonlító rendszert üzletpolitikai célokra, új ügyfelek toborzására is fel kívánja használni, miközben a járványhelyzet hatására jelentős mértékben megcsappant az utasszám. Januárban és februárban az ingázók által napi bejárásra használt vonalakon 50 százalékkal, míg a távolsági vonalakon 40 százalékos forgalomvisszaesés volt tapasztalható. Ezen belül megállapítható, hogy a visszaesés az üzleti céllal utazók kategóriájában a legszámottevőbb. Az SNCF véleménye szerint a környezetvédelmi összehasonlító rendszer különösen a vállalatok körében tarthat számot érdeklődésre, hiszen a vállalkozások egyre nagyobb gondot fordítanak a környezetvédelemre és az általuk gyakorolt környezetterhelés csökkentésére.

(La Lettre du Cheminot)

A HUNGRAIL nemzetközi sajtószemléhől összeállította:

Zlati Róbert



ONYSZ SZERVEZETI ÉLET HÍREI

A koronavírus-járványra tekintettel a tisztségviselőink és tagjaink egészségének és életének megóvása érdekében a VSZ ONYSZ is szigorúan betartotta és betartatta a védekezési szabályokat.

A megváltozott körülmények miatt a VSZ ONYSZ vezetésének is át kellett szerveznie a működési feltételeket. A kapcsolattartás, a feladatok elvégzése többnyire a technika nyújtotta lehetőségek útján történt és történik továbbra is. Az alapszervezetek 2020. március közepétől saját felelősségre tarthatnak fogadóóráikat, az előírt védekezési és

megelőzési szabályok szigorú alkalmazásával, a helyi adottságok figyelembevételével.

2020-ban – a járvány miatt – szervezetünk támogatása jelentősen csökkent, elmaradtak a korábbi években hagyománnyá vált nyugdíjas vasutasnap, az Idősök Világnapi rendezvények és az elnöki továbbképzés is.

A nehéz helyzetben mindenkinek be kell tartania a szabályokat, ezért a VSZ ONYSZ idei két elnökségi ülését is online tartotta. Ugyanígy a március 30-i Választmányi ülés napirendjét, az előterjesztéseket is távsvavazással fogadták el a testületek tagjai.

Az elnökség januárban úgy döntött, hogy a VSZ ONYSZ csatlakozik a 2020. novemberében alakult Fővárosi Idősügyi Tanács munkájához.

A jelentkezést elfogadták, a VSZ ONYSZ teljes jogú tagja a FIT-nek.

Megkezdődik a Budapestet elkerülő teherforgalmi vasútvonal előkészítése

Megkezdődik a Budapestet elkerülő teherforgalmi vasútvonal előkészítése – tájékoztatta Palkovics László innovációs és technológiai miniszter az MTI-t.

A miniszter közölte: a vasúti áruszállítás versenyképességének növelése érdekében a kormány 2020 végén döntött a fővárost délről elkerülő új teherforgalmi vasútvonal, a V0 előkészítéséről. Az Innovációs és Technológiai Minisztérium elrendelése alapján napokon belül megindul a kapcsolódó közbeszerzési eljárás. A projekt keretében országos vasúti áruforgalmi fejlesztési koncepció is készül.

A kormány a következő évtizedben összesen mintegy hatezer milliárd forintot

szán a vasúti infrastruktúra korszerűsítésére és a járműállomány megújítására. A vasútstratégiában megjelölt kiemelt törekvés, hogy Magyarország Közép-Európa teher szállítási, logisztikai és elosztó központjává váljon. Az országos vasúti áruforgalmi fejlesztési koncepció és annak alapján a V0 projekt átfogó célja a vasúti szállítási igények versenyképes kielégítése, a környezetkímélő vasúti áruszállítás részarányának növelése.

Az Európai Bizottság tavaly decemberben közzétett Fenntartható és Intelligens Mobilitási Stratégiájában a vasúti teher szállítási teljesítményének megduplázását irányozta elő 2050-re. A környezetbarát vasúti árufuvarozás feltételeit érezhetően javítja Magyarországon, hogy a Déli Körvasút felújításán és Duna-hídjának háromvágányosra bővítésén már dolgoznak a kivitelezők. A vasúti szállítások klímacé-

lokál összefüggő, még nagyobb mértékű előtérbe helyezése miatt azonban érdemes további átkelési lehetőségekről is gondoskodni, középtávon ennek lesz hasznos eszköze a V0.

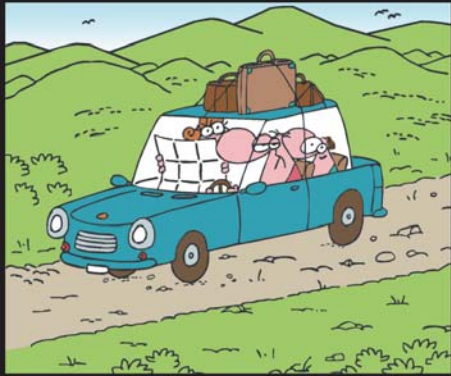
A Budapestet délről elkerülő, Dunát keresztező vasúti kapcsolat új nyomvonalon, villamosított teherforgalmi vasútvonalként épülhetne meg 120-160 kilométer/órás tervezési sebességre. A V0 az országos és nemzetközi vasúthálózat meghatározó részeként hozzájárulhat a kedvezőbb, fennakadástmentes átmenő és belföldi teherforgalomhoz.

Az előkészítés keretében környezeti hatástanulmányt, megvalósíthatósági tanulmányt és költség-haszon elemzést készítenek el. Lefolytatják a környezetvédelmi engedélyezési eljárást alapvetően a Székesfehérvár és Cegléd térsége közötti szakaszra.

A megvalósíthatósági tanulmány vizsgálja a Győr és Székesfehérvár térsége közötti szakasz összhangját is az ugyanebben a nyomvonalában tervezett Budapest-Varsó nagysebességű vasútvonal fejlesztési elképzeléseivel. Áttekinti és értékeli az intermodális konténerterminál infrastruktúra kialakításának, fejlesztésének, a vasúti iparvágány-kapcsolattal rendelkező áruforgalmi központok és a repterekkel kialakítandó összeköttetések megvalósíthatóságának lehetőségeit is.

Az előkészítés során országos vasúti áruforgalmi fejlesztési koncepciót dolgoznak ki. A folyamat várhatóan 2023 tavaszára ér célba, akkora állhat rendelkezésre a megvalósíthatósági tanulmány és a környezetvédelmi engedély – tájékoztatt Palkovics László.





	SZINES-FEMFAJTA	FRANCIA AUTÓJEL ENGED A CSOMÓ	REJTEKÉRŐL KI-MASZIK	KOMÓD-BAN VAN!	ÉSZOK	HEVES MEGYEI HELYSÉG RÉMÜL	AMPER, RÖVIDEN RÓMAI 1-ES	A ZSIL PARTJAI!	DÓL, OMLIK AROMÁS ITAL	RÉSZÉRE, RÖVIDEN MOND VALAMIT
	A POÉN 1. RÉSZÉ									
	CAL A RÖVIDITÉSE FÜVES RET						SZÜLETIK TETTET			
				SZOMBAT-HELYI AZ EGYIK SZÜLŐ				RÉGI ÚR-MÉRTÉK VERSENY-KUTYA		
	MEGA-RÖVIDEN DÍSZ-NOVÉNY				ÚRHÖLGY RANDEVÜ			FÁL-DARAB! HÚS BE-METSZÉSE		
A POÉN 2. RÉSZÉ	A KÓRHÁZ JELE DÁKÓT POROZ	NEM HASZNÁL FESŰTI!	HÓZÁPOR-BAN ÁLL!	BÍZNI KEZDI!	VIZÉVEL BEBORÍT BEVE-ZETÉS		MEREV, FESZES FÉNYES KELME			A MÉNES FELÜGYE-LŐJE
AZ ÉV EGYIK HÓNAPJA						FAGYLA-LTOZIK BICSKA		NYIT JÁRMŰ		COULOMB, RÖVIDEN HIBÁZ-TATÓ
OSZTRÁK VÁROS GAUSS, RÖVIDEN				LYUK A TÓ JEGÉN AUTÓ-MÁRKA		AJTÓN-ÁLLÓ KENYE-RET VÁG				
			ÉTEL-KÉSZÍTÉS FUTÓ-MADAR			CSODÁL-KOZIK PER, JOGVITA		AMELY SZEMÉLY NEM JÁR AZ ÓRA		
RITKA METRÓ-SZAKASZI EREDŐ		JÉG, NÉMÉTÜL A RÁDIUM VEGYJELE			VILÁGRA-HOZATAL ÓRALAP SZÉLEII			HAMIS INDÍTÉK KISSÉ FIATALI		
					AZ EU ELŐDJE UGYANI!		HAJAT ÖSSZE-KUSZÁLÓ			
SIEMENS, RÖVIDEN	A						?	KISIS-KOLÁS		

Segítsünk egy háromgyermekes kollégánk leukémiában szenvedő hatéves kislányán és a családon!

Egy kollégánk és tagtársunk, a 3 gyerekes Kmetz Csaba 6 éves kislánya, Zoé súlyosan megbetegedett, leukémiát állapítottak meg nála az orvosok.

Csaba a Debrecen Erősáramú Főnökség Mátészalka Energiaellátó Szakasz dolgozója, ám sajnos a szomorú helyzetben nem tud bejárni a munkahelyére, hiszen minden idejét a kislánya mellett, a debreceni gyermekonkológián tölti. Felesége a másik két kicsi gyerekre felügyel otthon, a 9 éves Csabi és a 4 éves Bence ugyanis a járvány miatt nem járhat közösségbe. A család sajnos nagyszülői segítségre sem számíthat.

Zoét Debrecenben, a Kenézy kórházban kezelik, ami sajnos nagyon messze van Vajától, az otthonuktól. Mivel szintén a járvány miatt nem ajánlott a súlyos

beteg kislányhoz tömegközlekedéssel ingázni, ezért Csaba a saját kocsijával teszi meg naponta kétszer is a kórház és a lakóhelyük közötti utat.

Ez anyagilag súlyosan megterheli a családi költségvetést.

Kérjük, aki teheti, adományával segítsen a beteg kislánya gyógyulásáért küzdő kollégáknak és a nehéz helyzetbe került családjának!

Számlaszám:
10700402-51091725-51100005

(CIB Bank)

Név: KMETZ CSABA
Telefonszám a VSZ titkárságán



Vasutasok Szakszervezete Mert nem vagy egyedül!



A szakszervezeti tagdíjad segít tenni érted!



Legolcsóbb védelmed a szakszervezet!

A tagdíjadból teremtjük meg a lehetőséget, hogy ne neked kelljen ütközni, vitatkozni a főnököddel, hanem az erre felkészült szakszervezeti tisztségviselők védjenek meg.

Ha problémád van a munkahelyeden, ha rosszak a munkakörülményeid, vagy csupán valamit nem értesz, bizonytalan vagy, keresd tisztségviselőinket!

Legolcsóbb ügyvéded a szakszervezet!

A tagdíjadból biztosítjuk, hogy te is igénybe vehesd az egész országban elérhető jogsegélyszolgálatunkat.



Mert béremelés és kollektív szerződés sincs szakszervezet nélkül

A tagdíjadból fizetjük meg azokat a szakértőket, akik a te érdekedben tárgyalnak, egyeztetnek a béredről, a szerződésed feltételeiről.

Mert a legolcsóbb biztosításod a szakszervezet!

A tagdíjadból biztosítunk téged is a tagságod első percétől, hogy ha valamilyen okból kiesel a munkából, az minél kisebb anyagi hátrányt okozzon a családnak.

A tagdíjadból fizetjük ki helyetted a tagdíj sokszorosát elérő összegű kártérítést, ha a munkádban esetleg súlyosan hibázol!

A tagdíjadból adunk temetési segélyt, amikor erre szükség van, és ebből segítünk akkor is, ha egyéb szempontból kerülsz nehéz élethelyzetbe.

**Munkavállalóként egyedül kiszolgáltatott lennél.
Harcoljunk együtt! Harcoljunk a jogainkért!**

TOVÁBBI INFORMÁCIÓK: WWW.VSZ.HU