

Nagyívű közlekedésfejlesztési tervek:

„Magyarországot sínre kell tenni”

(2. oldal)



A MÚLT ÁRNYAI

Munkavédelmi őrzárunk ezúttal az 50-es sz. vasútvonal – Ágocs-Alsómocsolád, Máza-Szászvár és Hidas-Bonyhád – állomásain portyázott és a munkakörülményeket ellenőrizte. Helyenként lesújtó állapotokat találtak.

(4. oldal)

AZ FKG KFT.-NÉL A VSZ-T VÁLASZTOTTÁK

Elsőpró, 50 százalékos arányt meghaladó VSZ-es siker született az FKG Kft.-nél lezajlott üzemi tanácsai és munkavédelmi képviselő választáson. A siker azonban nem csak úgy magától jött, hanem komoly munka eredménye.

(9. oldal)

OKOS, KAJLA ÉS TÁRSAI

Csaknem 700 millióan utaztak tavaly a MÁV-Volán-csoport, vagyis a MÁV-HÉV és a Volánbusz járatain — közölte a MÁV Zrt. a magyar-logisztika.hu portállal. A különféle néven forgalmazott tematikus jegyek – Okos, Kajla, Balaton, Dunakanyar, stb. – különösen kedveltek az utasok körében.

(10. oldal)

NYUGDÍJASOK KÜLDÖTT- ÉRTEKEZLETE

Az alapszervezeti beszámolók és tisztújító taggyűlések, a középszervezeti választói értekezletek lezajlása után a felsőszintű beszámoló és a küldöttértekezletre készülés jegyében zajlott 2023. január 17-én a VSZ ONYSZ elnökségi ülése.

(14. oldal)

Lázár János: Magyarországot

Mint ismert, új szereplők irányítják a kormányzatban a közlekedési területet tavaly december óta. Az újonnan létrehozott Építési és Közlekedési Minisztérium élére Lázár János került. A miniszter közlekedésfejlesztési terveiről eddig nem lehetett hallani, az új szaktárca átfogó írásos dokumentumot sem hozott nyilvánosságra a témában, ezért az érdeklődők Lázár nyilvános szerepléseinek elhangzottakból tájékozódtak.

Lázár János építési és közlekedési miniszter elsőként a Hajdú-Bihar Megyei Kereskedelmi és Iparkamara vendégeként Debrecenben beszélt az elképzeléseiről, fejlesztési terveiről. Főként a helyi beruházásokat emelte ki, vasúti vonatkozásúakként a nagyállomás melletti intermodális csomópont kialakítását és a Debrecen–Nagyvárad vasútvillamos előkészítését említette – írja a hung-rail.hu. A portál beszámolója szerint a miniszter ezekről az Országgyűlés gazdasági bizottságát is tájékoztatta és válaszolt a képviselők felvetéseire, noha nem új, csak új területet megkapó miniszterként nem kellett parlamenti bizottsági meghallgatáson részt vennie. A bizottság előtt is leszögezte, a kötött pályát pártolja – „Magyarországot sínre kell tenni” –, ám ez nem azt jelenti, hogy támogatja az autósok üldözését (jelentsen ez bármit is – a szerk.). Eppen ezért le fogja állítani az ellenük zajló inkvizíciót, mert ma még az országban, elsősorban vidéken az emberek nem hobbiból vagy úrilásból autóznak, hanem kényszerből. Például azért, hogy elérhessék a munkahelyüket, hogy ügyeket intézhessenek a járásszékhelyen.

A vonatok naponta összesen 150-200 órát késnek

Hangsúlyozta, a vasúti közlekedés még nem olyan jó minőségű nálunk, hogy képes legyen mindenki számára alternatívát nyújtani az autózással szemben. A 8500 kilométernyi vasúti pálya felén lassújelek vannak – Ausztriában például csak 15 százalékos az arány –, a vonatok naponta 150-200 órát

késnek. Különböző is autógyártó ország vagyunk, ha nem szégyen autót gyártani, akkor nem szégyen autóval járni sem – mondta a miniszter. Lázár párhuzamot vont a társadalmi és az azt segítő térbeli mobilitás, azaz a közlekedés közé. Kijelentette, az a cél, hogy ennek a kormányzati ciklusnak a végére az ingázók 25-30 perc alatt érjék el a munkahelyüket, s ne költözzenek el a környékről. Hódmezővásárhelyről is azért építették ki – 15 éves munkával – a vasútvillamost Szegedre, hogy a vásárhelyiek ne költözzenek, csupán utazzanak oda. Ehhez a célhoz zöld autóbuszokra, jobb minőségű alsóbbrendű utakra és a vasút fejlesztésére van szükség pálya- és járműoldalról is. „Ha azt akarjuk, hogy a kisteleplülések ne néptelenedjenek el, ennek egyik eszköze a modern, professzionálisan megszervezett közlekedés, aminek egyik eszköze az alárendelt úthálózat minőségének jelentős javítása” – jelentette ki. A beruházási miniszter nem titkolta, ma lényegesen kevesebb fejlesztést terveznek, mint korábban: a tárca vezetőjeként azzal kezdte a munkáját, hogy nem alapköveket helyezett el, hanem alapköveket szedett fel: 302 beruházást függesztett fel a kormány 2022-ben, 2140 milliárd forint értékben. „Ez a háború rezsije a beruházások frontján Magyarország tekintetében” – mondta.

Azonnal lefűjt projektek

Az ÉKM a korábbi, Vitézy Dávid nevével fémjelzett, fél évig működő közlekedési államtitkárságtól számos projektet vett át, ezek nagy része még a szintén Vitézy vezette Budapest Fejlesztési Központ irányításával indult.



E projektek sorsa különböző, a még csak kezdeti fázisban lévőket, például a Nyugati pályaudvarba vezető két, rossz állapotú pesti vonalszakasz (Kőbánya-Kispestig, illetve Rákospalota-Ujpestig) fejlesztését az új vezetés szinte azonnal lefűjtta. Ugyanez történt magának a Nyugati pályaudvarnak és környékének komplex, vasúti, városfejlesztési és zöld célokat is célzó fejlesztésével, noha itt már egy attraktív nemzetközi tervpályázat is lezajlott, sőt európai uniós pénzt is sikerült szerezni Budapest új főpályaudvarának megtervezésére. Most azonban az 1,1 milliárd forint forrás visszakérül az EU CEF (Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz) alapjába.

Ez a döntés alighanem azt is jelenti, hogy a Nyugati és Kelenföld közé tervezett vasúti alagút – eleve távlatlan tervezett – beruházása is ad acta kerül, noha az lett volna a teljes budapesti elővárosi vasúti hálózat kapacitását és használhatóságát megerősítő Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS) legfontosabb eleme.

Gellert kaphat a déli körvasút bővítési terve

A CEF-nél a kormány most olyan beruházásokra pályázik, mint a déli körvasút, a



sínre kell tenni



Debrecen–Nyíregyháza szakasz, kapacitásnövelés a magyar–ukrán határforgalomban, a Gubacsi vasúti híd és a csepeli szabadkikötő fejlesztése – sorolta Lázár. Ezek szerint elvileg jobban áll tehát az alagútnál a BAVS másik átjárhatósági fejlesztése, a déli körvasút kapacitásnövelése. Így van ez már csak azért is, mert az összekötő vasúti híd jogilag független, de tartalmilag szervesen ennek részét képező rekonstrukciója és kettőről háromvágányosra átépítése már kész van, és a hídhoz csatlakozó szakaszokra is leszerződött már a kivitelező, a V-Híd. Lázár János Debrecenben még egyértelműen a déli körvasút szükségességéről beszélt – a Budapestet délről kerülő V0 tehervasúttal együtt –, ám a gazdasági bizottságban emellett többször is felhívta a figyelmet egy XI. kerületi ellenzéki képviselő kérdésére válaszul, hogy a kerület, ha akarja, meg tudja akadályozni a déli körvasút kapacitásbővítését. A megbeszélés után néhány nappal a kerület valóban bíróságon támadta meg a beruházás környezetvédelmi engedélyét.

A folyamatban lévő beruházások folytatódnak

A már kivitelezésnél tartó beruházásoknál természetesen nincs szó leállításról, sőt a miniszter a Budapest–Belgrád vasút-

vonat rekonstrukciójáról és bővítéséről azt hangsúlyozta, hogy annak építését fel kell pörgetni, Magyarországnak stratégiai érdeke fűződik a Kárpát-medence összekapcsolásához a környező területekkel, különösen déli irányba. Ez az indoka annak is, hogy Lázár János fontosnak tartja a Kolozsvár felé tervezett nagy sebességű vasutat, bár itt még csak előkészítésről van szó.

A HÉV-vonalak fejlesztése terítéken van

Lázár János tervei szerint az összes fővárosi és környéki HÉV-vonal fejlesztése megtörténik, ezek a beruházások ugyanis szerepelnek Magyarország Helyreállítási és Ellenállóképességi Tervében. Ha tehát az uniótól valóban megkapja az ország az RRF-pénzeket, erre lesz fedezet. Csakhogy az RRF-be a két déli HÉV-nek csak a külső szakasza került bele, a ráckevei vonalnak mindössze a fővároson kívüli része, a csepelinek pedig csak a szigeten lévő. Ez azt jelenti, hogy a – műszaki szempontból és főképp az utasok számára is – valóban nagyívűnek tekinthető fejlesztésekről, a déli HÉV-ek összekötéséről és alagútban a Kálvin térig elviteléről, pláne onnan tovább északra ötös metróként a szentendrei vonalba kötéséről nincs szó. Maradna ezeken a szakaszokon (és a szentendrei vonalon) a helyben felújítás némi magasperonosítással, ami persze önmagában nem lebecsülendő.

A tervek azonban nem erre, hanem az eredeti koncepció szerint, nem utolsósorban új járművekre készültek, így számos probléma adódna például a részben magas, részben alacsony padlós megállóknak miatt. Ezek persze nem megoldhatatlan kérdések, csakhogy az a csapat, amely a BFK-ban vitte ezt a projektet, már nincs meg. A BFK-ból átalakult Nemzeti Közlekedési Központ a munkát és a dokumentumokat a NIF Zrt.-nek adta át, amely szintén megszűnt azóta, feladatait az EKM-nek adva át.

(forrás: hungrail.hu)

A miniszternél jártunk

A vasutasok béremeléséről egyeztettünk

A hogyan arról a legutóbbi bértárgyalási forduló után beszámoltunk, a szakszervezeti oldal nem fogadta el a munkáltató a korábbiakhoz képest megemelt ajánlatát. A Vasutasok Szakszervezete ezek után az Építési és Közlekedési Minisztériumhoz fordult annak érdekében, hogy közvetlenül a tulajdonossal egyeztetve gördülékenyebb tegye a tárgyalásokat egy, mindenki számára előnyös megállapodás érdekében. Az általunk kezdeményezett egyeztetésre lapzártánkkal egy időben, február 13-án került sor. Meleg János, a Vasutasok Szakszervezete elnöke és Halasi Zoltán, a VDSZSZ Szolidaritás elnöke konstruktív megbeszélést folytatott Lázár János miniszterrel.

Az egyeztetés eredményeképpen bízunk benne, hogy a béremelési tárgyalás hamarosan mindenki számára kedvező megállapodással zárul.

Küldetés

A sikeres befektetéshez mindig idő kell, nem lehet siettetni, ahogyan egy szülést sem. Vagy ha mégis megtesszük, roszszul sülnhet el.

Ilyen gazdasági, külpolitikai körülmények közepette, mint ami most nálunk van, nem egyszerű a munka-



Meleg János
elnök

vállalók életkörülménye érdekében eredményeket elérni. Én azért szegődtem el érdekvédőnek, mert tudom, nem sok embernek van bátorsága kiállni a jogos érdekeiért, ezért szükség van olyanokra, akik felvállalják ezt a küldetést.

Kevesen vagyunk, akik így gondolkodnak és cselekednek is. Tesszük a dolgunkat másokért, mert ezt vállaltuk. Csak egy kis bizalmat és türelmet kérünk! Bízom benne, hogy amikor ez az írás megjelenik, minden vasutas az idénre esedékes 5 százaléknál nagyobb mértékű bérfejlesztésben részesül.

Hogy ezt ki hogyan fogja értékelni?

A lelki nyugalmat és az önmagunkkal való elégedettséget csak úgy érhetjük el, ha tiszta lelkiismerettel úgy gondoljuk, mindent megtettünk azért, hogy a lehető legjobbat nyújtsuk.

Korunk legnehezebb kihívása a változás. Meg tudunk-e változni, fel tudjuk-e venni a lépést a gyorsuló világgal, s hogy vissza tudunk-e térni azokhoz a valódi értékekhez, amelyeket a mérhetetlen emberi kapzsiság, irigység, teljesen szétrombolt.

A mértéktelen önzés, egészségtelen életforma nemcsak a legfontosabb és legértékesebb mikroközösségeket, a családokat szakítja szét, hanem önpusztítóvá teszi magát az egyént is. Ilyen környezetben szét hullott családok, kilátástalan élet-helyzetben lévő fiatalok kerülnek perifériára. Végtelenül szomorú látni az elhagyatott, kiszolgáltatott idős embereket, a csökkenő szolidaritást, a felelősségtudat, a tekintély és a fegyelem hanyatlását minden téren.

Sajnálom azokat az embereket, akik megrekedtek, reménytelen tekintettel csak mulatják az időt öröm és törekvés nélkül.

Azt kívánom, mindenki találja meg azt a motivációt, amitől tartalmas életet élhet és képes értelmes jövőképet állítani maga elé.

A múlt árnyai az 50-es számú

A Vasutasok Szakszervezete tisztségviselői és a MÁV Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottság elnöke közös bejárást tartott 2023. január 30-án az 50-es sz. vasútvonal (Ágocs-Alsómocsolád, Máza-Szászvár és Hidas-Bonyhád) állomásain, ahol a forgalmi irodák, váltókezelői őrhelyek állapotát, a munkakörülményeket és a higiéniai feltételeket vizsgálták. Számos hiányosságot találtunk.

Érkezésünk után rögtön világossá vált, hogy az ellenőrzött állomásokon a legnagyobb problémát a múlt nehéz öröksége okozza. Ezt az örökséget kell a munkáltatónak összhangba hoznia a jelen kor gyors fejlődést kívánó munkavédelmi követelményeivel. Különösen nehéz e követelményeknek eleget tenni a vízvezeték-hálózat működtetése és a szennyvízelvezetés terén, ahol olyan stratégiát kell kialakítani, amely biztosítja a fenntarthatóságot, a környezet védelmét és a műszaki előírásoknak megfelelő munkafeltételeket. Kiváltképpen igaz ez olyan szolgálati helyekre, ahol nincs települési vezetékes vízszolgáltatás és szennyvízelvezető csatornarendszer. Nehéz, de nem lehetetlen feladat. Most ennek jártunk utána, ilyen „adottságokkal” rendelkező munkahelyeket látogattunk meg és a

feltárt hiányosságok pótlását kezdeményeztük.

Mágocs-Alsómocsolád

A közműellátottság hiánya miatt az állomáson szolgálatot teljesítő munkavállalók részére még a kézmosáshoz sincs melegvíz, márpedig ennek biztosítása jogszabályi követelmény. Ezért – is – kezdeményeztük a munkáltatónál, hogy megfelelő műszaki intézkedésekkel, például mobil kézmosó kihelyezésével biztosítsák az előírásoknak megfelelő állapotot.

A felvételi épület fűtéséről szesnekályha gondoskodik, mely szintén a múltat idézi. A munkavállalók elmondása alapján a villannyal működő fűtőpanelek már megérkeztek az állomásra, de az épület villamos hálózatának felújítása még nem történt meg. Mivel a szén tüzelésű fűtési mód sem a munkavállalók egészségének, sem a számítástechnikai eszközök működésének nem kedvez, kezdeményeztük a korszerű megoldás mielőbbi kivitelezését.

A forgalmi irodában – a nyomtató konnektorok felszerelésekor –

figyelmelen kívül hagyták a érintésvédelmi előírásokat. A lógó vezetékek mechanikai védelme sem volt megfelelő. A munkavállalók életét, biztonságát veszélyeztető helyzet sürgős megoldására intézkedést kértünk.

A forgalmi szolgálattevők szénrel fűtenek. Ez a Munkavédelmi Szabályzat (4. sz. melléklete) alapján „D”, azaz erősen szennyezett tevékenységnek minősül. A szervezeti egység MvSZ helyi függeléke nem tartalmazza a tevékenység tisztasági besorolását és az ehhez kapcsolódó tisztálkodószerek ellátását. Ennek megfelelően, kezdeményeztük a helyi függelék tisztálkodószerek és bőrvédő készítmények juttatási rendjének felülvizsgálatát, és a több tisztálkodószert biztosítását.

A megfelelő higiénés feltételek biztosítása érdekében javasoltuk vízöblítéses WC kialakítását.

Máza-Szászvár váltókezelői őrhely

A váltókezelő munkavállalók a kor műszaki elvárásainak megfelelő kialakítású, klimatizált, modern konténer őrhelyen teljesítenek szolgálatot. Sajnos azonban ott sincs vezetékes ivóvíz. A munkavállalók műanyag flakonokban viszik ki a vizet a forgalmi irodából. Az MvSZ helyi függeléke nem tartalmaz részükre rendelkezéseket az ivóvíz kiszolgáltatásával kapcsolatban. A helyzet nem felel meg a Munkavédelmi Szabályzat előírásainak, amely szerint a szolgálati egységek zárt

MAGYAR VASUTAS

**A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE 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;
ISSN: 0460-6000;
Egyéni előfizetési díj: 960 Ft/év + postaköltség

www.vsz.hu



vasútvonalon

...a szolgálati egységek zárt munkahelyein, ahol vezetékes ivóvíz szolgáltatás nincs, szünetel vagy ahol a vízszolgáltatás nem megfelelő minőségű, ivóvíz tartállyal, ballonos vagy palackos megoldással kell gondoskodni az ellátásról...



munkahelyein, ahol vezetékes ivóvíz szolgáltatás nincs, szünetel vagy ahol a vízszolgáltatás nem megfelelő minőségű, ivóvíz tartállyal, ballonos vagy palackos megoldással kell gondoskodni az ellátásról.

Javasoltuk a munkavállalók palackozott ásványvízzel való ellátását.

Mozog, törött, korhadt a régi váltókezelői őrhely padlózata – ahol a berendezéseket kezelik – ezért felkértük a munkáltatót, sürgősen javíttassa meg.

Hidas-Bonyhád végponti váltókezelői őrhely

A váltókezelői őrhely a korábbi széntüzelésű fűtés miatt tisztasági festésre szorul.

Hidas-Bonyhád kezdő és végponti váltókezelői őrhely

Szintén nincs vezetékes víz, a munkavállalók palackozott ásványvízzel történő ellátását kezdeményeztük.

Hidas-Bonyhád kezdőponti váltókezelői őrhely

A váltókezelők itt is szénrel fűtenek. Ebben az esetben is a helyi függelék felülvizsgálatát és több tisztálkodószert biztosítását kérjük.

Hidas-Bonyhád állomás technológia terület

Az állomás végponti oldalán, a II. és III. sz. vágányok között egy fedetlen, mély aknát találtunk.

Ez balesetveszélyes. Állomásfőnök asszony elmondása alapján a hibát már több alkalommal bejelentették, de a balesetveszélyes helyzet elhárítása nem történt meg. Intézkedéseket kezdeményeztünk a munkavállalók testi épségét, egészségét közvetlenül veszélyeztető hiányosság sürgős megszüntetésére.



Emelkedjen a munkabérelőleg!



A tervezettnél **több**en **kértek** tavaly **rendkívüli** élethelyzethez **kapcsolódó** segélyt, ezért **átcsoportosításra** is **szükség** volt – **hangzott** el a **MÁV Zrt. központi üzemi tanácsának január 24-i ülésén. A tanács tagjai kezdeményezték a munkabérelőleg összegének fel-emelését.**

Első napirendi pontként a MÁV Zrt. 2022. évi szociális segély- és munkabérelőleg felhasználásáról adott részletes tájékoztatást Császárné Nikolausz Krisztina humánpolitikai szakértő. Az éves keretösszeg 61 millió 125 ezer 900 forint volt, melyet temetési segélyre, a rendkívüli élethelyzetek kezelésére, a nagycsaládosok év végi támogatására, valamint a szervezeti egységek kezelésében lévő szociális segélyre használtunk fel.

Elmondta, hogy év közben átcsoportosítást kellett végrehajtani a rendkívüli élethelyzetekhez kapcsolódó segélykeret és a nagycsaládosok részére elkülönített keretösszegek között, az előbbi javára. Hangsúlyozta, a szervezeti egységeknél 721 ezer 725 forint megmaradt. A munkavállalók által benyújtott munkabérelőleg kérelmekkel kapcsolatban elmondta, hogy a munkáltató és az üzemi tanács együttléte alapján 481 millió 351 ezer 246 forintot fizettek ki összesen 2549 kolléga részére.

Kovács Tamás humán erőforrás gazdálkodási igazgató ismertette a 2023. évi szociális segély, valamint munkabérelőleg keretösszegének felosztására vonatkozó munkáltatói javaslatot. Kiemelte: a KÜT javaslatának megfelelően módosítják a felosztást, így 2023-ban nő a rendkívüli élethelyzetek kezelésére elkülönített központi keret, a nagycsaládosoknak elkülönített összeg terhére. A KÜT tagjai kezdeményezték, hogy a szociális segély kategórián belül vizsgálja meg a munkáltató a gyermekszületés támogatását, és nézze meg hogy, biztosítható-e többletforrás erre a célra. A 2023. évi munkabérelőleg éves keretösszegével kapcsolatban az üzemi tanács tagjai javasolták a jelenleg hat

hónapra felvehető 240 ezer forint 300 ezerre emelését.

Visszautasított béremelési ajánlat

Másodikként Dr. Pafféri Zoltán elnök-vezérigazgató tájékoztatta a testületet a kormányzati struktúraváltásról. A MÁV-Volán csoportot érintő legfontosabb változás az önálló Építési és Közlekedési Minisztérium létrehozása. Kiemelte, hogy az energiaárak célcsoportra gyakorolt jelentős hatása külön kihívás elé állítja a menedzsmentet. A csoport létszámáról elmondta, hogy 2016-hoz képest 500-zal többen dolgoznak és továbbra is várják a belépőket az üres helyekre. A béremelési javaslatot ismertetve hangsúlyozta, hogy jelen helyzetben a legalacsonyabb keresetű munkavállalókat kell jobban segíteni, mert mindenkit érint a gazdasági válság, de őket a legsúlyosabban. A módosított munkaadói ajánlat szerint az alacsonyabb bérek esetében 15 százalékos meghaladó alaphéremelés várható, ami több mint 1150 munkavállalót érint, 10 százalékos meghaladó alaphéremelésben 36 882, 5-10 százalékos közöttiben 18 159 munkavállaló részesülhet, mintegy 871 ember pedig 5 százalékos alaphéremelést kaphat. 5 százalékos, de legalább 36 400 forintos bérfejlesztésben részesülhet minden munkavállaló. A szakszervezetek ezt az ajánlatot nem fogadták el, tovább tart az egyeztetés. Annak érdekében, hogy ezek megvalósuljanak, költségmegtakarítási intézkedéseket kellett végrehajtani, továbbá nagyobb utasforgalmat eredményező programot kell indítani, valamint elérni, hogy az áru fuvarozás területén is visszatérjenek az ügyfelek.

Terítéken a menetkedvezmény

A KÜT tagjai megemlézték a szakszervezetek régi követelését a MÁV-Volán menetkedvezmény kölcsönöségi alapon történő megvalósítását, a hiányszakmák prioritásának elismerését a bérezésben, az oktatás hiányszakmáinak felszámolását, a munkakörülmények javítását, a bemeneti

feltételek módosítását, a bértorlódás kezelését a garantált bérminimumhoz képest, valamint az életpálya elismerését. Steininger Zsolt humán erőforrás vezérigazgató-helyettes hangsúlyozta, hogy a fizikai munkakörök jelentős része pótlékos munkakör, és törekedni kell a magasabb alaphérek elérésére. Az átlátható működést önmagában nem segíti a Hay módszer, mert az emberi teljesítményt nem méri. Az elnök-vezérigazgató zárszavában a folyamatos, kölcsönös párbeszéd fenntartására tett ígéretet.

18 bérlakásra 55 pályázat érkezett

Harmadik napirendként Dr. Zih Szilvia ingatlangazdálkodás-lakás-gazdálkodás vezető felkérésére Jakab Andrea tájékoztatást adott a MÁV Zrt. 2022. IV. negyedévi lakáspályázatról. Decemberben összesen 18 lakást hirdettek meg bérbeadásra (területi bontásban: Budapest 2, Debrecen és Miskolc 1-1, Pécs 6, Szeged 3, Szombathely 5 lakás). Összesen 55 pályázat érkezett, ebből Budapestre 15, Debrecenbe 3, Miskolcra 11, Pécsre 17, Szegedre 7, Szombathelyre pedig 2. 10 pályázat érvénytelen volt. Pontegyzőség 2 lakásnál alakult ki, az egyik a pécsi a másik a szegedi területen. A 45 érvényes pályázatból 27-et a MÁV Zrt., 13-at a MÁV-START Zrt., kettőt a MÁV SZK Zrt., három a MÁV FKG Kft. munkavállalói nyújtották be. A meghirdetett 18 lakásból a pontszámok alapján kialakult helyezéssel 10, míg a pontegyzőség miatt, a KÜT javaslatának figyelembevételével, további 2, azaz összesen 12 lakást lehet bérbe adni. Ismertették a 2022. évi összegzést is, eszerint 4 alkalommal összesen 67 lakást hirdettek meg, 191 érvényes pályázat érkezett és eddig 33 szerződést kötöttek. Tájékoztatott a testületet, hogy folyamatban van a lakásutastás módosítása, ezen belül a pályázati feltételek módosítására is sor kerül, melyhez a KÜT tagjai is javaslatokat tettek az eddigi tapasztalatok alapján.

Következő KÜT ülés időpontja: 2023. február 15.

Bodnár József
KÜT elnök

Nem csökken az RCH-sok átlagéletkora



Nem fiatalodik a Rail Cargo Hungaria dolgozói állománya, az átlagéletkor 48,5 év, de több területen ennél is rosszabb a helyzet – hangzott el a cég Központi Üzemi Tanácsának idei első, január 25-én tartott ülésén.

Atanács tagjai elsőként tragikus hirtelenséggel elhunyt munkatársunkra, Simon Ferencre, a HP szervezet vezetőjére emlékeztek. Ezt követően az első napirendi pontban a szokásos humán tájékoztatók hangzottak el. Vincze Teodóra HR igazgató az elmúlt év humán adatait ismertette. Elmondta, hogy a szabadság kiadása 95,4 százalékban teljesült, míg a túlóra felhasználás növekedett, az előző évit több mint 6600 órával haladta meg. Az RCH a 2022. évet 1893 fővel zárta. Temetési segélyt 64, szociális segélyt 161, Covid táppénz-kiegészítést 212 kolléga kapott. A társaságnál az átlagéletkor 48,5 év, de vannak munkakörök – állomási operatív koordinátor, kocsivizsgáló, rendeléskezelési előadó és a raktárnoki –, ahol 50 év felett van az átlag. Az egészségmegőrző program kihasználtsága 90 százalékos volt. A 2023. év csökkenő teljesítményekkel indult, emiatt újratervezésekre volt szükség. A folytatásban Gyöngyösi-Homik Katalin HR ösztönzés és fejlesztés vezető az aktuális információk közt említette, a napokban elkezdődő VBKJ nyilatkoztatást, melyet már elektronikusan is elvégezhetünk, s felhívta a figyelmet a négy új elemre, illetve a határidők betartására. Az idei képzési terv is készülöben van, költségoldala azonban még nem tisztázott, de az áprilisban induló kocsivizsgáló tanfolyamra már lehet jelentkezni.

Csökkenő teljesítmény

Nyíri András üzemeltetési igazgató szintén a 2022. évről tartott rövid tájékoztatót. Elmondta, hogy a múlt évben 7 százalékkal csökkent az árutonnaméter. A csökkenő teljesítményből következik, hogy sok kocsit van leállítva, s most a mozdonyok számában is többletkapacitás van. Az informatikai alkalmazások közül kiemelte az RC-GO-t, amelynek bevezetése augusztus 1-től várható. A határállomások közül kiemelte Röske, Hodos és Záhony-Csep viszonylatokat, ezekre külön figyelmet fordítanak. Továbbra is kérdés a Dunaferri helyzete, az ott foglalkoztatott munkavállalók munkával való ellátása, átcsoportosítása. Továbbra sem megnyugtató az egyes kocsis tevékenység támogatásának pénzügyi háttere.

Frissítik a segélyezési táblát

A harmadik napirendi pontban a munkáltató által előterjesztett 2023. évi szociális segély keret felhasználását tárgyalta meg és fogadta el a testület. A korábbi gyakorlatnak megfelelően létszámarányosan oszlik meg a keret az üzemi tanácsok között. Természetesen ezzel egyidejűleg a segélyezési táblázat aktualizálása is napirendre került, melynek felülvizsgálata, korrigálása a következő ülés feladata lesz.

Az egyebek napirendi pontban a 2023. évi üléstervet tárgyalta meg a tanács, a szakbizottságok tervezett üléseiről pedig a szakbizottságok elnökei számoltak be. Az év második felében a jövő évi üzemi tanácsai és munkavédelmi képviselői választás előkészületeit is meg kell tenni, ez feladatot jelent majd a KÜT-nek és a helyi üzemi tanácsoknak is.

Zubály Bertalan



Taroltak a VSZ küldöttei

Taroltak a VSZ küldöttek a MÁV-VAGON Kft. területén működő üzemi tanácsok és munkavédelmi bizottságok választásán. A Központi Üzemi Tanács és Központi Munkavédelmi Bizottság delegáló értekezletét Budapesten tartották meg 2023. január 19-én.

Az értekezlet Grajczárik Attila HR igazgató tájékoztatójával kezdődött, aki a 2021 októberében megalakult vállalat létszámáról, feladatairól, kihívásairól, struktúrájáról tartott tájékoztatót. Ezek mellett szólt még a szabályozások jelenleg folyó módosításáról, a tavalyi év végi kifizetésekről és a vállalat további feladatairól, valamint a teljesítményösztönző rendszer kidolgozásáról. Ezután a delegáltak kérdéseire adott választ.

Dr. Várkonyi Péter jogtanácsos a központi szervek megalakulásának jogi szempontjairól tartott tájékoztatót.

A küldöttek Bodnár Józsefet, a MÁV Zrt. KÜT-elnökét választották meg levezető elnöknek.

Az értekezleten először a KÜT, majd a KMYB tagokat választották meg. A Vasutasok Szakszervezete és az Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete mindkét bizottságba közös listát állított.

MÁV-VAGON Kft. Központi Üzemi Tanácsának tagjai:

- Ivanov Péter elnök VSZ
- Orosz Ferenc elnökhelyettes VSZ



- Boczek Aranka VSZ
- Simon Zsuzsa MTSZSZ
- Bolgár Tibor VSZ

MÁV-VAGON Kft. Központi Munkavédelmi Bizottság:

- Gázsó Zoltán elnök VSZ
- Józsné Grósz Krisztina elnökhelyettes VSZ

- Belső László MTSZSZ
- Fehér 3. Ferenc VSZ
- Patonai Zsolt VSZ

A megválasztott tisztségviselőknek eredményes munkát kívánunk!

Friss hírekért, információkért keresd fel a Vasutasok Szakszervezete honlapját

www.vsz.hu

Az FKG Kft. munkavállalói a VSZ-t választották

Elsőpró VSZ-es siker született az FKG Kft.-nél lezajlott üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselő választáson.

A január 23-26. között rendezett üzemi tanácsi választáson a szavazatok több mint 52 százalékát a Vasutasok Szakszervezete jelöltjei szerezték meg (VDSZSZ: 23,28, MTSZSZ: 12,85, PVDSZ: 6,29 százalék). Ennek eredményeképpen a tizenegy fős testületben nyolc VSZ-tag fogja képviselni a munkavállalókat.

Hasonló arányú sikert értünk el a munkavédelmi képviselők megválasztása során is. Itt a VSZ jelöltjei toronymagasan a legtöbb szavazatot, összesen 53,34 százalékot kaptak, míg a VDSZSZ Szolidaritás 32,55 százalékot, az MTSZSZ 10,88 százalékot gyűjtött be. Ennek eredményeként a megválasztott 16 munkavédelmi képviselőből 10 kolléga a Vasutasok Szakszervezete támogatásával kezdheti meg munkáját.

A siker persze nem a semmiből jött, tisztségviselőink most is rengeteget dolgoztak. Előre egyeztetett időpontokban tettek látogatást az építésvezetőségeken, divízióközpontokban, bejárták szinte az egész országot, mondhatni Battonyától Nemesmedvesig.

Ezek a találkozók tájékoztatást adtak az üzemi tanács és a munkavédelmi bizottság tevékenységéről, a tanácsnokok és munkavédelmi képviselők jogairól, kötelezettségeiről, feladatairól. Többen csak most tudták meg, milyen széleskörűek ezen testületek feladatai és az ÜT nem csak fizetési előleget illetve szociális segínyt „oszt”. Bemutattuk az ÜT-be valamint munkavédelmi képviselőként jelölt 10 illetve 15 tagtársunkat. Ismertettük a Vas-

utasok Szakszervezete tevékenységét, törekvéseit, eredményeit. A felmerülő kérdésekre is választ kaptak a megjelent érdeklődők.

Kampányunk zárórendezvényét január 20-án tartottuk a társaság fióktelepén, Budapesten illetve székhelyén, Jászksíren. Utóbbi a rendezvényen részt vett Meleg János, a Vasutasok Szakszervezete elnöke és Horváth Csaba, a VSZ szervezetpolitikai alelnöke, ezzel is kifejezésre juttatva, hogy szakszervezetünk fontosnak tartja mind az üzemi tanácsi, mind a munkavédelmi képviselő választást.

Köszönjük tagjainknak és a bennünket támogató munkavállalóknak a bizalmat! Ez az elsőpró sikeres támogatás és bizalom nagy felelősség is egyben. Azon fogunk dolgozni, hogy ezt megszolgáljuk.

*Farkasné Szabó Eszter
Soós József*

MÁV FKG Kft.

Munkavédelmi képviselő választás

2023. január 23-26.



Agócs Nándor vasúti járművezető és gépkezelő
Borsányi Gyula pályaeépítési művezető
Cseh László divízióvezető h.
Farkasné Szabó Eszter személyügyi szake.
Horváth Róbert vasúti járműszerező



Horváth Szabolcs vasúti járműszerező
Kelemen József pályaeépítési művezető
Kelemen-Bonyai Martin technikus
Nagy-Péter László forgácsoló



Oszkó Dániel építésvezető
Pesztránszki Péter üzemi mérnök
Szabó János építésvezető
Szatmári Mihály előmunkás
Szimier Bence Ferenc technikus



Tóth Erik technikus

MÁV FKG Kft.

Üzemi Tanács Választás

2023. január 23-26.



Agócs Nándor vasúti járművezető és munkagépkészítő



Cs. Molnár Tibor építésvezető



Csordás Gergely pályamunkás



Demeterné Balta Krisztina személyügyi szake.

EGYÜTT AZ FKG DOLGOZÓIÉRT!



Nagy-Péter László forgácsoló



Kreisz Balázs integrált irányítási szakértő



Joó Tamás műszaki szakértő



Farkasné Szabó Eszter személyügyi szake.



Sevinger István főépítésvezető



Szarvas István pályaeépítési művezető

Mintegy 700 millióan utaztak tavaly a MÁV-Volán-csoport járatain

Csaknem 700 millióan utaztak tavaly a MÁV-Volán-csoport, vagyis a MÁV-Start, a MÁV-HÉV és a Volánbusz járatain — közölte a MÁV Zrt. a magyar-logisztika.hu portállal.

A közösségi közlekedésnek lendületet adhat az üzemanyagárak emelkedése, az utasok igényeire a korábbiaknál is jobban figyelő új menetrend, a teljessé vált, 40 KISS motorvonatot tartalmazó flotta és a szinte már csak korszerű motorvonatokkal kiszolgált elővárosi vasúti forgalom. Legalábbis, ezt reméli a MÁV Zrt. vezetése – írja a magyar-logisztika.hu

Ugyanakkor a Volánbusz 2018 óta több mint 1800 új és komfortos járművel bővülő autóbuszflottája is hozzájárulhat ahhoz, hogy még többen válasszák a közösségi közlekedést. A MÁV-Start járatain 2022-ben csaknem 97 millió, a MÁV-HÉV járatain 63 millió fizető utas utazott, vagyis az utasforgalom már alig marad el a járvány előtti utolsó év adataitól.

A portál a cégvezetés közlésére hivatkozva arról is beszámol, hogy a vásárlási szokások változása is érzékelhető, ugyanis egyre többen használják az online és önkiszolgáló felületeket. Az online, azaz az Elvira menetrendi tervezővel vagy a MÁV applikációval jegyet váltó utasok aránya a tavalyelőtti 28 százalékról 35 százalékra emelkedett 2022-re a MÁV-Startnál.

Mobilalkalmazással vásárolt az utasok 24 százaléka, az Elvirán pedig 11 százaléka; a pénztári értékesítés a 2021-es 42 százalékról 38 százalékra esett tavaly, a fedélzetén vásárolt jegyek aránya pedig 16 százalékról 9 százalékra mérséklődött. Ezzel egy időben az automatás jegyvétel részesedése 12 százalékról 18 százalékra emelkedett, ami annak is köszönhető, hogy a legutóbb megrendelt 375 új jegykiadó automata túlnyomó részét – 350-et – már tavaly kihelyezte a MÁV-Start – sorolták.

Egyre többen, egyre hosszabb úton

A MÁV Zrt. közlése szerint az elmúlt évben nőtt az utazások hossza is. Míg 2021-ben 3,1 milliárd utaskilométert regisztrált a MÁV-Start, 2022-ben már 4,75 milliárdot. A TramTrain hálózaton 847 ezer utazás volt Szeged és Hódmezővásárhely között, utasforgalmi próbaüzemének kezdete óta pedig már mintegy egymillió utazáshoz vették igénybe a vasútvillamos-járatokat.

Okos, Kajla és társai

Az új díjtermékekről beszámolva azt írták: a rendkívül kedvező áron megváltható úgynevezett Okosjegyekből 172 ezret adtak el 2021-ben, míg tavaly már 487 ezret. Okosjeggyel lehet utazni Pécs, Veszprém, Zalaegerszeg és vasárnaptól Békéscsaba felé is. A Dunakanyar napijegyből a duplája, 3100 kelt el, illetve a kisiskolások által megváltható „Kajla” jegyek is népszerűek voltak, és a Balaton24/72 termék is tovább növelte sikerességét.

Vonattal a tóhoz

Arról is beszámoltak, hogy a 2021-es egész szezon alatt elért évtizedes rekordnál is többen választották a MÁV-Start járatait a Balatonhoz történő utazáshoz. A teljes szezonban több mint 3 millióan utaztak vonattal a tóhoz, vagy onnan tovább, illetve a balatoni állomások között.

A távolsági viszonylatoknál a Budapest és Győr közötti áll az élen 970 ezer utassal, a főváros és Debrecen között 820 ezren, míg Budapest és Szeged között 680 ezren szálltak vonatra tavaly. A legforgalmasabb pályaudvar a Nyugati, ahol 18 millió utas fordult meg 2022-ben, illetve különleges helyzetben van Filatorigát megállóhely a H5-ös HÉV-en, ahol fesztiválidőszakban naponta, irányonként 187 vonat érkezik, így Magyarország legforgalmasabb vasúti pontjává válik erre az időszakra. Rekordot döntött a kerékpáros jegyváltás is: 2020-ban 613 ezer, 2021-ben 647 ezer kerékpárhoz köthető jegyet értékesített a MÁV-Start, 2022-ben már több mint 1 millió 40 ezer kerékpáros jegyet vettek a bringások – sorolták.

A Volánbusz 2022-ben 6,9 milliárd utaskilométer-teljesítménnyel 539 millió utast szállított járművein, vagyis az utasforgalom a járvány előtti teljes év utasforgalmának már több mint 80 százalékát elérte.

(magyar-logisztika.hu)



Szolidaritási egyszeregy

A pedagógusok egy éve zajló küzdelme során sokszor felmerült és a január végére, a szolidaritás napjára jelzett nagy megmozdulásuk miatt különösen aktuálisá vált a szolidaritás kérdése. Sokan, többféle formában kérték, legyünk szolidárisak a pedagógusokkal és a diákokkal.

Azok vagyunk. Hiszen sok múlik az oktatás színvonalán, elsősorban gyerekeink, unokáink jövője. De vajon elég-e a szolidaritási közlemény és az, ha a tüntetéseken magasba emelkednek a szakszervezeti zászlók is? Biztos vagyok benne, hogy ez nem elég. Mit tegyünk? Hogyan segítsünk? Mondjátok meg – kéri a pedagógusokat más ágazatok érdekvédelmi vezetői. Sztrájkoljatok velünk, helyettünk is, szolidaritásból – sokszor ez a válasz.

Helyettünk? Ezt nem értem. Sztrájkoljon például egy vasipari munkás a pedagógusok helyett, miközben a tanárok nagy többsége nem hogy sztrájkolni nem mer, a hangját sem emeli fel, csendben húzza az ígát továbbra is, mintha minden rendben lenne az oktatásban?

Ki, kivel szolidáris?

Hangsúlyozom: szolidárisak vagyunk. De vajon maguk a pedagógusok szolidárisak-e egymással, a szakszervezetekkel? Támogatják-e

tagságukkal az értük harcoló, a hatalommal hónapok óta szembeálló érdekvédőket? Fogadni mernek, hogy még a bátran lázadó, magukért, a jogaikért harcosan kiálló tanároknak is csak elenyésző része tagja a helyi szervezetnek. Tízből talán egy. Pedig ha minden pedagógus belépne – nem ördögtől való gondolat –, nemcsak egy félelmetes erő sugározó tömeg állna az érdekvédők mögött, hanem anyagi biztonságot is adnának nagy, színvonalas megmozdulásokhoz, komoly tüntetésekhöz – is.

Ezek ugyanis sokba kerülnek. Nem elég csak utcára hívni az embereket, s a megmozdulásokat komolyan, hozzáértően meg is kell szervezni. Gondoskodni kell adott esetben az emberek helyszínre utaztatásáról az ország legtávolabbi pontjáról is, és számtalan eszközre van szükség, ami pénzbe kerül.

Mennyiből gazdálkodhatna a munkavállalókért dolgozó érdekvéviselő, ha minden pedagógus belépne? Számoljunk csak a garantált bérminimum – 296 400 forint – szakszervezeti tagdíjával, az 1 százalékkal, s a 140 ezer pedagógussal. Csak ők évente összesen – bele gondolt már valaki? – mintegy 5 milliárd forinttal segítenék az érdekekben működő szervezetet, a tiltakozó megmozdulásokat és a munkavállalók rendszeres tájékoztatását a saját jogaikról, lehetőségeikről.

A szakszervezetek lenézése és semmibe vétele nem kizárólag pedagógus jelenség, mostanra sajnos általános társadalmi gyakorlattá vált. Az emberek nem értik: a szakszervezet nem önmagáért, hanem a munkavállalókért van.

Azzal senki nem segít, ha folyton csak kritizálja, becsmerli ezeket a munkahelyi szervezeteket, miközben esze ágában sincs belépni még a saját érdekében sem. „Az én pénzből ezek ne gazdagodjanak”! – általában ez a reakció, amikor szóba kerül a tagság.

„Sztrájkoljon a szakszervezet!”

Akkor mégis, mit várunk a szakszervezettől? Adott esetben elvárjuk, hogy sztrájkoljon egyedül? Hogyan? Tegyük fel, néhány vezetője sztrájkol. És akkor mi van? Ám ha a hívásukra gondos előkészítés után egy egész gyár leáll, az már valami. Az már olyan erős üzenet, amire biztosan érzékenyen reagál a munkáltató, bármilyen helyi szintű vagy országos nagyhatalom.

Tisztázni kellene, hogy a levélben és fotókon bizonygatott szolidaritáson kívül mit várnak a többi ágazat szakszervezetétől a magukért sem mozduló tanárok és a gyerekeik jövőjéért aggódó szülők. Vívjuk meg a harcot helyettük? Nem fogjuk tudni. Mozduljon a teljes pedagógustársadalom, ne hagyják magára azt a pár harcos vezetőt és aktivistát, aki hónapok óta látványosan küzd a követelések teljesüléséért és a jogtalanságok ellen! Mozduljanak tömegével!

Az oktatás helyzete közös ügyünk – halljuk mostanság úton, útfélen. Ez bizony így van. Annyira közös, hogy az ágazat súlyos problémái ellen is elsősorban az ágazaton belül együtt kell küzdeni. Együtt, szervezeten.

Nincs jobb javaslatom: be a szakszervezetbe!

Zlati Róbert

(VSZ alelnök,
MASZSZ elnök) írása
a Népszavának



(Forrás: https://nepszava.hu/3183947_szolidaritasi-egyszeregy)



Vonatozás, túrák, kirándulások, 2023

Tisztelt VSZ tagok!

Megjelent az Explorer Vasutas Világjáró Klub (egyesület) 2023. évi önköltséges túraterve, melyre tisztelettel várunk minden tagot és érdeklődőt.



Járd körbe Izlandot – ingyenes élménybeszámoló, vetítés

január 21.

Vízesések – Jökulsárlón – Blue Lagoon – Fjordvidék – Golden Triangle

Japán és a Szuperexpressz

– ingyenes vetítés

és élménybeszámoló

január 21.

Shinkanzen – JR – Japán – Japan – Kyoto – Tokyo – Tokió – Nikko – Hakone – ingyenes

Atlanti gyöngyszemek

Terceira, Sao Miguel, Madeira

– ingyenes vetítés

január 21.

Élménybeszámoló – Portugália – Terceira – Sao Miguel – Madeira – ingyenes

Tavaszi a Bakonyban

medvehagyma szürettel

– outdoor, 0 forinttól

április 15.

Bakony – Várpálya – medvehagyma – wildgarlic – Bátorkővár – outdoor túra

***Vértes, Máriaszakadék**

+ Vitányvár – outdoor

március 4.

Outdoor – hétvége – túra – túraajánló – Vitányvár – belföld – Magyarország – 1000 forint + jegyek

Japán a szuperexpresszrel

– extrém túra

május 6. (9 napos)

Extrém túra – budget – shinkanzen – JR – Japán – Japan – Kyoto – Tokyo – Tokió – Nikko – Hakone – vonatozás – 78 000 forint + 25850 Yen+ repülőjegy és bérlet

Bernina Expressz (Olaszország

– Svájc) – vonatozás

május 27. (4 napos)

Vonatozás – SBB – Bernina-expressz – Svájc – MGB – Switzerland – Tirano – Chur – Zürich – vonatozás – vasút – 19 900 forint +30 EUR + jegyek

Pünkösdi olasz, svájci francia gleccservasutazás

május 30. (7 napos)

Vonatozás – pünkösdi program – SBB – FS – Gleccserexpressz – Svájc – Glacierexpress – 24 900 forint +240 EUR + jegyek

Gleccservasutak az olasz,

svájci, francia Alpokban

Comfort – vonatozás

május 30. (6 napos)

Vonatozás – pünkösdi program – SBB – FS – Gleccserexpressz – Svájc – Glacierexpress – 15 900 forint + 240 EUR + jegyek

Svájc, Gleccser expressz

+ Gornergrat – vonatozás

május 29. (4 napos)

Vonatozás – pünkösdi program – SBB – Gleccserexpressz – Svájc – Glacierexpress – MGB, 22 900 forint + 62 CHF-től

Sopron és Myrafalle

vízesés – outdoor

június 4. (3 napos)

Outdoor – Ausztria – vízesés – túra – Vaddisznó-szurdok – Sopron – outdoor – túratárs – budget – aktívpihenés – 22 ezer forint + busz

Prága – túra

július 23. (3 napos)

Túra – Prága – Orloj – Károlyhid – vár – Aranyutácska – CD – Prague – 7 200 forinttól

Krakkó – Auschwitz

– ismeretterjesztő

július 24. (3 napos)

Ismeretterjesztő – Prága – Orloj – Károlyhid – vár – Aranyutácska – vonat – vonatozás – CD – Krakkó – Auschwitz – 7 200 forinttól

Krakkó – Auschwitz

– Wieliczka – vonatozás

július 25. (4 napos)

Vonatozás – Krakkó – Auschwitz – Oswiecim – RynekGłówny – Lengyelország – Poland – vonattal – PKP- 15 900 forint + 182 PLN-től

Erdély classic – csillagtúra

augusztus 13. (6 napos)

Csillagtúra – Erdély – Transylvania – Székelyudvarhely – Parajd – Gyilkos-tó – Farkaslaka – Románia – budget – 15 900 forint + 180 RON+közlekedés

***Mars Expedíció, Gánt**

– outdoor

szeptember 16.

Outdoor – vörös – Gánt – bauxitbánya – Afrikai fíling – szavanna – mars – bauxit – Balás Jenő – bányamúzeum – 1000 forint + busz

Szicíliai ősz – túra

október 1. (5 napos)

Túra – Szicília – Siracusa – Catania – Taormina – Etna – Savoca – Aciastello – Acitrezza – Italy – 19 000 forint + 103 EUR + repjegy + közlekedés

***Felsőpetény bányavasút**

– ismeretterjesztő

október 7.

Ismeretterjesztő – Felsőpetény bánya – akkusvasút – kisvasutazás – bányatúra – természetjárás

– ásvány – gyerekeknek is – 1 000 forint + belépő

Porto – Lisszabon – túra

október 23. (3 napos)

Túra – Portugália – Lisszabon – Porto – Santa Justa – Alfama – templomok – church – katedrális – 10 000 forint + 106 EUR + repülőjegy + helyi közlekedés

Azori és Madeira ősszel

– extrém túra

október 31. (10 napos)

Extrém túra – Portugália – Atlanti-óceán – Madeira – Azori-szigetek – Sao Miguel – Terceira – Európa – 55 000 forint + 309 EUR + repülőjegy + helyi közlekedés

Azori szigetek – strapatúra

október 28. (7 napos)

Strapatúra – Azori-szigetek – Portugália – külföld – Atlanti-óceán – Európa – Sao Miguel – Terceira – expedíció – 49 000 forint + 209 EUR + repülőjegy + helyi közlekedés

***Tatai tó vadlúd les, forraltbo-**

rozással – ismeretterjesztő

november 11.

Ismeretterjesztő – ilovetata – Tatai-tó – Öreg-tó – forraltbo – vadludak – vadlúd les – madár les – túra – 1 000 forint + vonatjegy

*** Szakszervezeti tagoknak, nyugdíjasoknak és családtagoknak előzetes regisztrációval ingyenes!**

Telefonos fogadóórak: Szo,V: 9-15h, Cs:15-16 h-ig:

06 30/963-4325 mobilon

További információk:

E-mail: info@evvk.hu,

http://www.explorerklub.hu

https://fb.com/explorerklub

A túrákon VSZ tagok tagsági igazolvánnyal vehetnek részt!

Várjuk megkeresésüket, üdvözléssel: Explorerklub

A programterv közzétételét a VSZ támogatta.

Az ország egyik legnagyobb ipari parkja épül

Készül Kisvárdra és Záhony „fejlesztésének motorja”

A fénylesítkei East-West Gate terminál beruházója február 9-én stratégiai megállapodást kötött egy több mint ötszáz hektáros ipari park létrehozásáról Döge, Fénylesítke és Komoró települések polgármestereivel. Az öt nyíregyházi ipari zóna együttes méreténél, de akár a debreceni BMW, a kecskeméti Mercedes vagy a győri Audi területénél is nagyobbra tervezett ingatlanon minden feltétel adott lesz ipari, kereskedelmi és logisztikai létesítmények kialakítására, valamint a debreceni és nyíregyházi üzemek kiszolgálására. Az ország keleti felének egyik legjelentősebb ipari-kereskedelmi-logisztikai központja jöhet létre. A megállapodás értelmében módosítják a három község településszerkezeti és szabályozási tervét, ami előfeltétele az ipari park kialakításának.

Hamarosan megkezdődik az ország egyik legnagyobb ipari parkjának kialakítása. A több mint ötszáz hektáros beruházás újabb lendületet adhat Szabolcs-Szatmár-Bereg megye keleti részének. Tervek szerint a létesítmény legkésőbb 3 év múlva, 2026-ban adják át – adta hírül a beruházásról tartott sajtótájékoztatóról tudósító iho.hu.

A beruházásnak komoly lökést ad, hogy tavaly októberben átadták Európa legnagyobb és legmodernebb szárazföldi intermodális terminálját Fénylesítkén, így a térségben kiváló a logisztikai infrastruktúra bármilyen ipari, kereskedelmi létesítmény kiszolgálására – írja az iho.hu. Az M34-es autótú elkészültét követően pedig lehetővé válik a debreceni és a nyíregyházi ipari üzemek beszállítói és háttérlogisztikát kiszolgáló cégeinek beépítése is.

Az iho.hu beszámolója szerint Tólosi János, az East-West Intermodális Logisztikai Zrt. vezérigazgatója elmondta: a kontinens legnagyobb intermodális vasúti termináljának megépítése után újabb víziók megvalósítását kezdik el a térségi önkormányzatokkal és a vármegyével közösen. Az egységes fejlesztési területen kiépülő ipari park nemcsak a három település, hanem Kisvárdra, Záhony és az egész térség fejlődésének motorja lesz, és hozzájárul ahhoz, hogy az ott

élők helyben találjanak munkát.

Szabó Tünde, az Északkelet-magyarországi Gazdaságfejlesztési Zóna komplex fejlesztéséért felelős kormánybiztosa kijelentette, „nagy szükség van a tervezett ipari park létrehozására, mert a térség fejlesztéséhez ki kell tudni szolgálni a gazdasági társaságokat”.

Seszták Miklós, a térség országgyűlési képviselője arról beszélt: „A tavaly átadott, világ színvonalú East-West Gate terminál fontos beruházás, de ahhoz, hogy erősödjön a térség, további fejlesztésre van szükség. A terminál beruházója ezt felismerte, és együttműködést ajánlott az önkormányzatoknak. Olyan munka kezdődik most el, amely egyaránt hasznos a településeknek, az itt élőknek, a térségben működő vállalkozásoknak és a beruházni szándékozóknek.”

(forrás: iho.hu)



Tavaszi küldöttértekezletre készülnek a nyugdíjasok

Az alapszervezeti beszámolók és tisztújító taggyűlések, a központosított választói értekezletek lezajlása után a felsőszintű beszámoló és a küldöttértekezletre készülés jegyében zajlott 2023. január 17-én a VSZ ONYSZ elnökségi ülése.

Molnárné Szilávik Györgyi, a VSZ ONYSZ elnöke nyitotta meg az idei első elnökségi ülést. Köszöntötte az elnökség tagjait, ismertette, elfogadtatta a napi-rendi pontokat.

Horváth Csaba, a VSZ szervezet-politikai alelnöke tájékoztatta az elnökség tagjait a 2023. évi tárgyalásokról (megállapodások kötése, infláció hatásai, bér, létszámhiány, gazdálkodás, VSZ kongresszus, Zamárdi üdülő helyzete, taglétszám, kedvezményes telefon szolgáltatások).

A választással kapcsolatos írásos dokumentumokat (beszámoló, SZMSZ, középtávú program) az elnökség kisebb módosításokkal elfogadta és javasolta előterjesztésre a választmány elé.

Az elnökség tagjai a 2023. márciusában tartandó VSZ ONYSZ küldöttértekezlet munkabizottságait, ügyrendjét megtárgyalták és elfogadták. Móri Gábor, a VSZ ONYSZ alelnöke beszámolóját a nyugdíjas alapszervezetek vezetőségválasztó és beszámoló taggyűléseiről az elnökség tagjai tudomásul vették.

Az elnökség szervezeti kérdéseket is tárgyalt és elfogadta

- Érd és Szajol nyugdíjas alapszervezet végleges megszűnését
- a Géptelep és Pécel bizalmi csoportként működik tovább a VSZ ONYSZ Központi alapszervezetnél

- Vésztő alapszervezet Békéscsaba nyugdíjas alapszervezetnél működik tovább bizalmi csoportként.

A VSZ ONYSZ elnöksége a VSZ Női Tagozatába Kvaka Mihálynét delegálta.

Az egyebek között Molnárné Szilávik Györgyi tájékoztatta az elnökséget az aktualitásokról, a MASZSZ Nyugdíjas tagozatának elnökségi üléséről, a választási előkészületekről, valamint a NYOK és a NYUSZET nyilatkozatáról.

Szakolczainé Szabó Erzsébet

Búcsú

Végső búcsú Lőrinc Istvántól

Megdöbbszünk a hír hallatán: Lőrinc István 61 éves korában elhunyt. István 41 éve volt tagja a Vasutasok Szakszervezetének. Budapest JBI, KM-Hatvan telephelyén művezetői munkakörben irányította a munkavállalókat, s ezzel párhuzamosan alapszervezeti titkárként képviselte tagjai érdekeit a munkáltatóval szemben. A legidősebb aktív tagja volt a Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intéző Bizottságának.

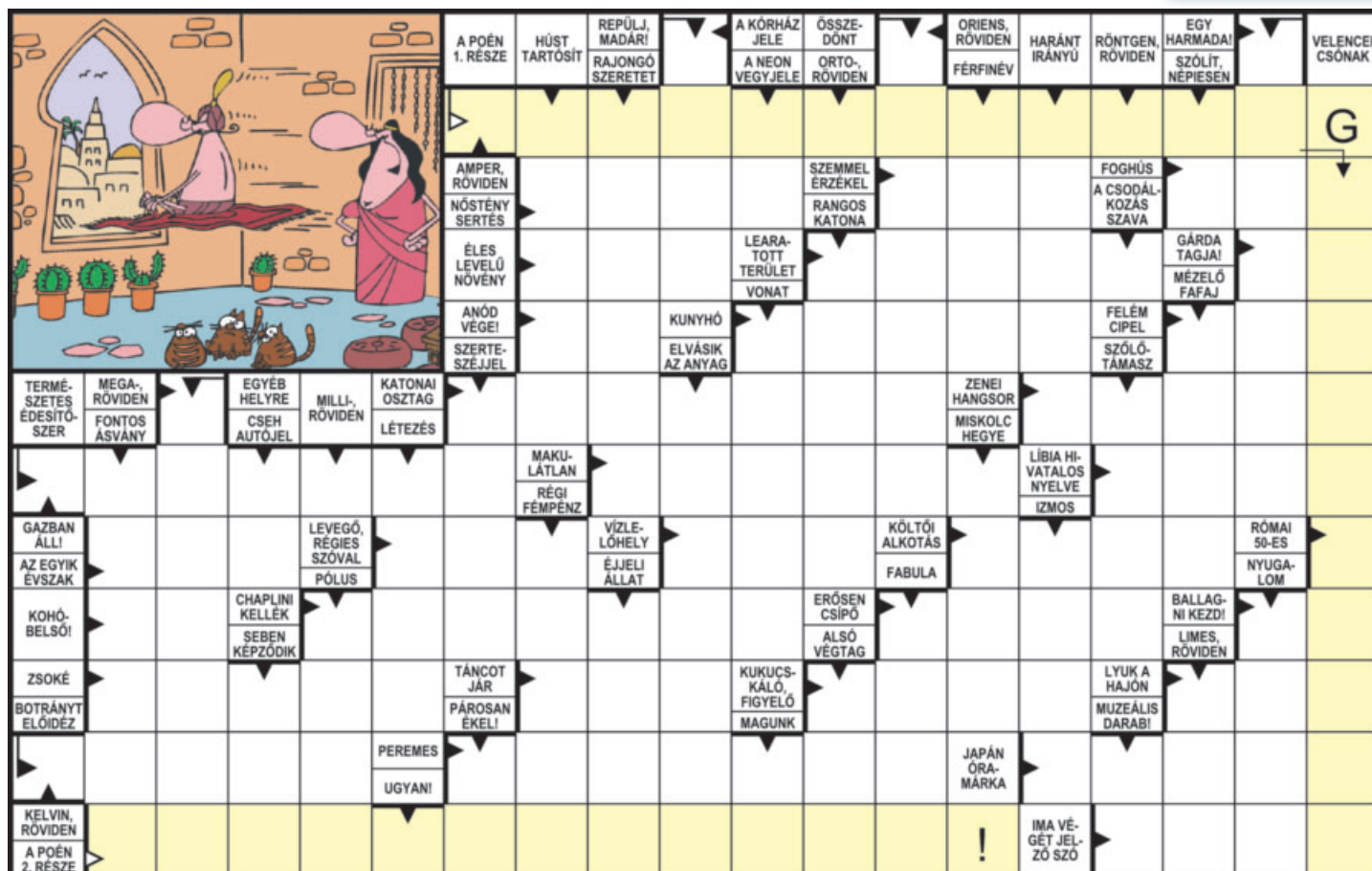
Magas szakmai hozzáértése, kitartó, folyamatos tenni akarása, a tagok problémáinak, felvetéseinek képviseletében, megoldásában elismerésre méltó és példaértékű utat mutat a mai fiatal tisztségviselők számára.

Tagsága és kollégái mindig számíthattak a szakértelmére és segítségére. Ő is a vasutasok jobb életéért, a közös célért dolgozott.

Odaadó munkája eredményeként 2022. május 20-án Zamárdiban a Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intéző Bizottság kihelyezett értekezletén GIB-díjat vehetett át.

Emlékét szeretettel megőrizzük!





Elhunyt Kordás László

53. életévében tragikus hirtelenséggel elhunyt Kordás László, a Magyar Szakszervezeti Szövetség egykori elnöke. Laci hat évig, 2015-től 2021-ig vezette a MASZSZ-t, a legnagyobb szakszervezeti konföderációt, amelynek a Vasutasok Szakszervezete is a tagja. Elnöksége idején, akárcsak korábban a Vasas Szakszervezetben, illetve a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége alelnökeként, mindvégig következetes kitartással küzdött a munkások érdekeiért, erkölcsi és anyagi megbecsüléséért, hogy a magyar munkavállalók valóban európai körülmények között dolgozhassanak. Szakszervezeti elkötelezettségét, szakértelmét tárgyalópartnerei is elismerték és nagyra becsülték.



Szívügyének tekintette a közös fellépést, a szakszervezetek és konföderációk együttműködését is. Meggyőződése volt, hogy valós eredményeket csak fáradhatatlan, szakmailag hiteles munkával lehet elérni.

Halála pótolhatatlan veszteség az egész magyar szakszervezeti mozgalom számára.

Őszinte részvétünk a családjának. Osztozunk gyászukban.

KÖSZÖNET

„A szegedi székhelyű Vasúttörténeti Alapítvány kuratóriuma köszönetet mond mindazoknak, akik személyi jövedelemadójuk 1%-át az elmúlt évben az alapítvány céljaira felajánlották.



Támogatásukat a hazai vasutak történetének kutatásához, írásos és tárgyi emlékek gyűjtéséhez, kiállításokon való megjelenítéséhez, valamint aktuális rendezvényeink költségeinek fedezésére kérjük továbbra is. A személyi jövedelemadó egy százalékáról rendelkező nyilatkozatra a 18450716-1-06 adószámot és a kedvezményezett nevét írják fel: Vasúttörténeti Alapítvány

A nemes támogatásukat köszönjük.”

Nagy József
kuratóriumi titkár

Vasúttörténeti Alapítvány
H-6720 Szeged, Tisza Lajos krt. 28-30.
Telefon: (36 1) 516-1884; vasúti: 06/18-84;
mobil: (+36 30) 441-2652.
E-mail: vasuttortenet.szeged@gmail.com
Honlap: vasuttortenetia.hu



Kedvezményes vásárlási lehetőség a Praktikernél!

2023-ban az alábbi napokon vásárolhatnak a
Vasutasok Szakszervezetének
munkatársai / tagjai **10% kedvezménnyel** a
Praktiker áruházakban:

	Csütörtök	Péntek	Szombat	Vasárnap
Január	12	13	14	15
Február	9	10	11	12
Március	9	10	11	12
Április	13	14	15	16
Május	11	12	13	14
Június	8	9	10	11
Július	13	14	15	16
Augusztus	10	11	12	13
Szeptember	7	8	9	10
Október	12	13	14	15
November	9	10	11	12
December	7	8	9	10

**kedvezményes vásárlási lehetőség:*

a Kedvezményezettek az Áruházban az adott időpontban megvásárolható valamennyi normál áras termék vételárából 10% kedvezményben részesülnek.

Kedvezmény nem vonatkozik az élelmiszerekre, az akciós termékekre, illetve egyéb okból értékcsökkentett, leárazott termékekre.

A kedvezmény nem vonható össze más kedvezménnyel.