

Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa



Alapítás éve 1892

Mozdonyvezetők *Lapja*

XXVII. évfolyam I. szám 2022. január-február



Csak rajtunk
múlik?



Mindennapok
hősei

Fotó: Szabó Bence



Kattanj a honlapunkra!
<http://mosz.co.hu>



Helyzet van...

Az igazság nem véd meg minket, nekünk kell azt megvédenünk. És most ebben a helyzetben vagyunk. Mozdonyvezetők sztrájkot hirdettünk, mert követeléseink nyomtatékosítására nem maradt más lehetőségünk. Most amikor ezt a jegyzetet írom, kevesebb mint egy hét van a meghirdetett munkabeszüntetésig és több mint három hónap telt el a kollektív munkaügyi vita kezdeményezése és eredményt nem hozó lezárása óta. A Munkáltató szándéka semmit sem változott, az álláspontok egyáltalán nem közeledtek, a sztrájk, mint valós helyzet, minden nappal közelebb került hozzánk, mindenkihez. Pedig már eddig is számos lehetőség nyílt, mutatkozott volna a helyzet megoldására, de a MÁV-START úgy tűnik nem kíváncsi a mozdonyvezetőket foglalkoztató kérdésre. Vagy még mindig nem igazán ismeri a magyar mozdonyvezetői valóságot, nem kezeli helyén azt a mozdonyvezetői munkakört, amely az egyik legtöbb lemondással, kimagasló felelősséggel terhelt, magasszintű egészségi és pszichés követelmények elé állított hivatás. Nemcsak a vasút, hanem a magyar munkaerőpiac tekintetében is.

A sztrájk meghirdetésekor és az azóta eltelt időszakban a Munkáltató kommunikációja a régi reflex szerint történt. A mozdonyvezetői keresetek bemutatása, a gondoskodó Munkáltató képének sugalmazása, a Szakszervezet magatartásának minősítése, követeléseink semmibe vétele és a MOSZ lejárata. Aztán a valóság (igazság!) keményen szembejött. A Bíróság jogerősen úgy döntött jogos a követelésünk. Az infláció elszabadult, égeti a kereseteket, a bérek havi szinten értékelődnek le, a pénzromlás megállítása és a megnyugvás egyre távolabbi. A Mozdonyvezetői keresetek növekedése sem a vasutasok, sem a nemzetgazdasági átlag viszonylatában nem kiemelkedő, ahogy azt a sajtó be is mutatta. Éppen ellenkezőleg, elmarad azoktól. A Mozdonyvezetők Szakszervezete pedig visszautasítja azokat a megjegyzéseket, amelyek a MÁV közleményében megjelentek és már-már azokat a vagdalkozásokat mutatják, amelyek a politikában megszokottak. A Mozdonyvezetők Szakszervezete célja nem a zavarkeltés, hanem tagjaink érdekeinek védelme, munkánk értékét kifejező bérezés és a kollektív megállapodásokon nyugvó munkavégzés. Tehát az, hogy szakszervezetként jogszabályi keretek között lássa el feladatát. Ugye ott még nem tartunk, hogy ezeket a szakszervezeti jogokat elvitassák?

A jogi utat bejártuk és tisztában vagyunk munkánk felelősségével. Most rajtunk múlik, tegyünk érte! Az igazság nem véd meg minket, nekünk kell azt megvédenünk.

TARTALOM

Szerkesztői jegyzet	3	Hivatásunk felmérése	14	Az új beszerzésű mozdonyok.....	33
Csak rajtunk múlik	4	Jelzőmeghaladások.....	18	Tovább terjeszkedne a GYSEV Cargo.36	
A dolgozókat a gazdasági és szociális		Hét százalékos alapbéremelés.....	20	Záhonyból jelentjük!.....	37
érdekeik biztosítására.....	6	Gyász – Szűcs József.....	21	Drasztikusan emelkedett az útátjárókban	
A Mozdonyvezetők Szakszervezete.....	7	Hírek Sopronból.....	22	bekövetkezett ütközések száma	38
Munkakörülmények a vezetőálláson	8	Gyász – Fényi Gábor	23	A szépséges királyné.....	40
Tárgyalást kezdeményeztünk az év végi		Területi hírek.....	24	Mi lesz a vasúti áru fuvarozással.....	44
kifizetésekről	12	Alapítványi hírek.....	31	Kínai után itt az orosz vasút	
Mindennapok hősei	13	Tisztaság – fél egészség.....	32	- V0 újratöltve	48
				Magyar-Ukrán vasúti közlekedés.....	50

© 2013 MOSZ. Minden jog fenntartva. A kiadvány szerkezete, tartalmi és tipográfiai kialakítása védett, az a Mozdonyvezetők Szakszervezetének tulajdona.

Kiadja: a Mozdonyvezetők Szakszervezete • Főszerkesztő: Barsi Balázs elnök Szerkesztőség: 1145 Bp., Bácskai u. 11. • Tel./Fax: +36 1220-3822, 1221-2230

E-mail: mosz@mosz.co.hu • Honlap: www.mosz.co.hu • Készül: az A.EDITOR Szolgáltató Bt. gondozásában • www.aeditor.hu • aeditor@t-online.hu

Felelős vezető: Kovács Attila

Csak rajtunk múlik – jogszerű és jogerős a mozdonyvezetői sztrájk

A Mozdonyvezetők Szakszervezete Küldöttközgyűlése februári ülésén - az eredménytelenül lezárult kollektív munkaiügyi vita után - úgy döntött, hogy 2022. március 10-én 0 órától határozatlan ideig sztrájkot hirdet a vasúti személy- és áruszállítást érintően, ha addig nem jön létre megállapodás a 2021. évi reálkereset veszteség kompenzálására. A MOSZ tagsága nem fogadja el, hogy a 2021. évi nulla százalékos béremelés és a magas infláció miatti reálkereset veszteség ne kerüljön kompenzálásra!



A Mozdonyvezetők Szakszervezete határozatáról értesítette a MÁV-START Zrt. vezetését és ezzel egyidejűleg Bírósághoz fordult sztrájkkövetelésünk jogszerűségének megállapítására. A MÁV-START ezt ellenkérelmében megtámadta.

A Fővárosi Törvényszék elsőfokú végzésében megállapította, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete által márciusra meghirdetett sztrájk jogszerű. A Bíróság a MÁV-START Zrt. ellenkérelmét teljes egészében megalapozatlannak ítélte és megállapította, hogy a tervezett munkabeszüntetés megfelel a sztrájk jogszerűségével szemben támasztott törvényi követelményeknek. A Munkáltató a Bíróság végzését megfellebezte, de a Fővárosi Ítéletábla másodfokú végzésében helyben hagyta az elsőfokú bíróság határozatát. Kimondta,

hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete által meghirdetett sztrájk jogszerű, a végzés ellen fellebbezésnek helye nincs, így az jogerőssé vált.

Hogy jutottunk el ideig?!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete 2021. júniusában nem írta alá a MÁV-Volán csoportra vonatkozó bérmegállapodást, mert a középtávú, összesen 15%-os garantált béremelés és más jövedelemelemek mértéke nem biztosítja a mozdonyvezetők, vasutas munkavállalók reálkeresetének három évre szóló érzékelhető növekedését. Az azóta eltelt időszak igazolta a MOSZ aggályait, az egyre növekvő infláció miatt a keresetek értéke egyre kevesebbet ér.

A lapzártakor ismert pénzromlás mértéke közelít a 10%-hoz, így az idei béremelést is elértékteleníti. A MOSZ 2021. október végén a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójának írt levelében kezdeményezte a bérmegállapodás újratárgyalását, hivatkozva a bérminimum közel 20%-os emelésére, az infláció vártnál jóval magasabb és tartós szintjére, valamint a GDP kiemelkedő növekedésére.

A MOSZ megkeresésére érdemi választ nem kaptunk. Mindezek után a 2021. évi nulla százalékos bérfeljesztést továbbra is elutasítva november 25-én kollektív munkaügyi vitát kezdeményeztünk, követelve az elmaradt béremelés és az infláció okozta reálkereset veszteség kompenzációját. A Munkáltató nem ismerte el a reálkereset veszteséget és kijelentette, hogy elkötelezett a bérmegállapodás mellett, ahhoz tartja magát. A Mozdonnyezetők Szakszervezete Küldöttközgyűlése 2021. december 15-én értékelte a kialakult helyzetet és úgy határozott, megkezdni a sztrájktagozatosság felmérését majd február 2-án úgy döntött, hogy március 10-én 0 órától határozatlan ideig sztrájkot hirdet a vasúti személy- és áruszállítást érintően, ha addig nem jön létre megállapodás a 2021. évi reálkereset veszteség kompenzálására.

Közben január 17-én a bérmegállapodást aláíró felek módosították a bérmegállapodást és olyan konstrukciót vezettek be a minimálbér és garantált bérminimum emelés miatt előállt bértorlódás kezelésére, hogy 10%, de minimum 40.000 Ft alaphéremelésben egyeztek meg. Ez azt eredményezte, hogy azoknak a munkavállalóknak, akiknek 2021. december 31-én a személyi alaphére nem érte el a 400.000 Forintot, azok alaphére 2022. január 1-től 40.000 Ft-tal nőtt, azoknak az alaphére, akiknek 2021. december 31-én az alaphére 400.000 Ft vagy annál magasabb összeg volt, azok alaphére 2022. január 1-től 10%-kal lett magasabb. A Mozdonnyezetők Szakszervezete az egyeztetésen elmondta nem ért egyet azzal, hogy a bérintézkedés nem vonatkozik a MÁV-csoport valamennyi munkavállalójára, leginkább a mozdonnyezetői munkaköri családba tartozó, valamint technikus, mérnöki munkakört ellátók estek ki a körből, a további alaphéremelés lehetőségétől. Az intézkedés nem segíti a kvalifikált munkaerő megtartását. Ha a magas infláció miatti reálkereset veszteség kompenzálása történt volna meg a járulécsökkentésből, az valamennyi munkavállalót érintette volna.

Hol tartunk most?!

Miután a MOSZ meghirdette a munkabeszüntetést elindultak az egyeztetések, amelyek egyelőre eredménytelenül végződtek.

Itt most nem térünk ki azokra a Munkáltató által tett kinyilatkoztatásokra, amelyek a Mozdonnyezetők Szakszervezete sztrájkkövetelését jogellenesnek, alaptalannak és felelőtlennek ítélték. A MOSZ ezeket a kijelentéseket visszautasította és kijelentette, hogy a jogszerűség megállapítása nem a Munkáltató, hanem a Bíróság dolga. A Bíróság pedig megalapozottnak ítélte a MOSZ keresetét.

Tehát a MÁV-START állításával szemben a meghirdetett mozdonnyezetői sztrájk:

- követelése kellően konkrétan meghatározott,
- nem irányul kollektív szerződés megváltoztatására,
- a jelenlegi világjárványban sem veszélyezteti az életet, az egészséget, a testi épséget.

A MÁV-START álláspontja a Kollektív munkaügyi vita megkezdése óta nem változott:

- a MOSZ sztrájkkövetelésének nem tud eleget tenni
- a MOSZ követelését nem tartja alaposnak, a követelt jogcímen kifizetést nem tud teljesíteni.

Mivel az álláspontok a jogerős végzés ellenére sem közeledtek egymáshoz, a Munkáltató érdemi egyeztetésekre a MOSZ követelésétől továbbra is elzárkózott, a további tárgyalások a lehetséges sztrájk esetén biztosított még elégséges szolgáltatás biztosításáról folynak.

A MOSZ álláspontja a következő:

- a törvényi kötelezettségét a még elégséges szolgáltatás biztosítására betartja,
- ha megállapodás születik a Munkáltatóval a törvényi mértéket meghaladó még elégséges szolgáltatásról, akkor oda is biztosítja a személyzetet
- a még elégséges szolgáltatás mértéke csak abban az esetben haladhatja meg a törvényi mértéket, ha arra megállapodás jön létre
- ha a Munkáltató a törvényes mértéket meghaladó vonatokat egyoldalúan, megállapodás nélkül meghirdeti és megpróbál leközlekedtetni, az annak megghiúsulásából származó összes felelősség MÁV-START Zrt-t terheli

A Mozdonnyezetők Szakszervezete az első és másodfokú bírósági döntéssel a jogi utat lezártnak tekinti és a jogszerű sztrájkot - ha nem tud a MÁV-START Zrt.-vel addig megállapodni - március 10-én megkezdni.

Rajtunk múlik, tegyük érte! Egy hivatás, egy cél, egy akarat!

Mozdonnyezetők Szakszervezete

A dolgozókat a gazdasági és szociális érdekeik biztosítására

- a sztrájk törvényben meghatározott feltételek szerint
- megilleti a sztrájk joga.



A SZTRÁJKTÖRVÉNY KIMONDJA, HOGY

- a sztrájkban való részvétel önkéntes, az abban való részvételre, illetve az attól való tartózkodásra senki nem kényszeríthető. A jogszerű sztrájkban résztvevő dolgozókkal szemben a munkabeszüntetés befejezését célzó kényszerítő eszközökkel nem lehet fellépni
- a sztrájkjog gyakorlása során a munkáltatóknak és a munkavállalóknak együtt kell működni. A sztrájkjoggal való visszaélés tilos
- a sztrájk kezdeményezése, illetve a

jogszerű sztrájkban való részvétel nem minősül a munkaviszonyból eredő kötelezettség megsértésének, amiatt a dolgozóval szemben hátrányos intézkedés nem tehető

- a jogszerű sztrájkban résztvevő dolgozót - a díjazás és egyéb munkavégzés alapján járó egyéb juttatás kivételével - megilletik a munkaviszonyból eredő jogosultságok
- a sztrájk miatt kiesett munkaidőre - eltérő megállapodás hiányában - a dolgozót díjazás és a munkavégzés alapján járó egyéb juttatás nem illeti meg
- a munkaviszonyhoz kapcsolódó társadalombiztosítási jogokra és kötelezettségekre a társadalombiztosítási jogszabályok az irányadók azzal, hogy a jogszerű sztrájk időtartamát szolgálati időként kell figyelembe venni.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

A Mozdonyvezetők Szakszervezete

átadta a MÁV-START-nak a sztrájk alatt közlekedtetni vállalt vonatok jegyzékét.

Mivel a MÁV-START Zrt. álláspontja a Mozdonyvezetők Szakszervezete követelésének tekintetében a kollektív munkaügyi vita decemberi lezárása óta és a Bíróság által jogszerűnek és jogerősnek ítélt sztrájkkövetelés hatására sem változott, a MOSZ kidolgozta és március 2-án eljuttatta az állami személyszállító vasúttársaságnak azt a dokumentumot, mely a március 10-én kezdődő sztrájk idején közlekedő vonatokot tartalmazza.



Fotó: Dani Szabolcs

A munkába járók kímélése, a társadalom tagjait érő kellemetlen hatások minimalizálása érdekében a MOSZ, mint a munkabeszüntetés szervezője vállalja, hogy

- a sztrájk első napján a Budapest-Keleti és Győr között, a Budapest-Déli és Székesfehérvár között, valamint a Budapest-Nyugati és Cegléd között félóránként közlekedő InterCity járatok minden második vonatának kivételével a teljes hálózaton minden belföldi vonat közlekedését biztosítja;
- a sztrájk további napjain a munkabeszüntetés végéig

minden nap 0 és 9 óra, valamint 15 és 24 óra között a menetrendben meghirdetett valamennyi belföldi vonat közlekedtetését biztosítja;

- az orosz-ukrán háború miatt kialakult menekültválság enyhítése érdekében bevezetésre kerülő vonatok közlekedését folyamatosan biztosítja.

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény hatálya alá nem tartozó közlekedést (tehervonatok, nemzetközi vonatok, tartalékok, stb.) a Mozdonyvezetők Szakszervezete március 10-én 0 órától nem biztosítja.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete érdekelt a munkabeszüntetés kiszámítható és konfliktusmentes lebonyolításában, ezért tette meg fenti – a törvényben szabályozott minimális mértéket jelentősen meghaladó – ajánlatát, egyúttal a fentieknek megfelelő megállapodás megkötését kezdeményezte a MÁV-START Zrt-nél. A MOSZ még elégséges szolgáltatásra vonatkozó javaslatát a Start nem tartotta tárgyalási alapnak.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

A Mozdonyvezetők Szakszervezete a munkakörülményekkel kapcsolatos felmérés eredményeire és azt követő első konzultáción elhangzottakra figyelemmel, a járművek műszaki állapotának javítását, a közlekedésbiztonságot érintő körülmények és az egészséget terhelő hatások és kockázatok megszüntetését, a MÁV-START Zrt. vasúti járművezetőinek foglalkoztatás-egészségügyi alkalmasságának megőrzését szem előtt tartva kezdeményezte a konzultáció folytatását és a következőket javasolta.

Keresztes Péter

vezérigazgató

MÁV-START Zrt.

1087 Budapest,

Könyves K. krt. 54-60.

Tárgy: munkakörülmények a vezetőálláson, javaslatok

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete a munkakörülményekkel kapcsolatos felmérés eredményeire és azt követő első konzultáción (12.08) elhangzottakra figyelemmel, a járművek műszaki állapotának javítását, a közlekedésbiztonságot érintő körülmények és az egészséget terhelő hatások és kockázatok megszüntetését, a MÁV-START Zrt. vasúti járművezetőinek foglalkoztatás-egészségügyi alkalmasságának megőrzését szem előtt tartva a következőket kezdeményezi:

- A Munkáltató valamennyi járművének vezetőállásán biztosítsa a 3/2002. (II.8) SzCsM-EüM rendelet 2.sz. mellékletében meghatározott léghőmérsékleti, effektív és korrigált effektív hőmérsékleti jellemzőket. Ennek értelmében járműveit lássa el klímaberendezéssel, megfelelő fűtéssel, illetve garantsa az eddig felszerelt klímaberendezések hatékony működését. Tegye lehetővé, hogy a Mozdonyfedélzeti Berendezés (MFB) adjon hiteles tájékoztatást a mozdonysemélyzetnek a vezetőállás léghőmérsékletéről.
- A járművek üzemeltethetőségének feltétele legyen az egészségre nem veszélyes léghőmérséklet biztosítása a vezetőálláson – a klímaberendezés a szolgálat teljes időtartama alatt biztosítsa a megfelelő léghőmérsékletet.
- A Munkáltató biztosítsa az étel és italhűtők hatásos működését, a fertőzésveszély mérséklése érdekében azok fertőtlenítését, tisztán tartását és ennek megtörténtéről kimutathatóan értesítse a mozdonysemélyzetet.
- A járművek vezetőállásán a megfelelő léghőmérséklet biztosítása érdekében a Munkáltató szüntesse meg a vezetőállás nyílászáróinak tömítetlenségből eredő, az egészséget károsító jelentős huzatterhelést.
- A MÁV-START Zrt. szerelje fel megfelelő minőségű járművezetői székekkel vontatójárműveit, így biztosítva az egész testre ható káros rezgések elleni védelmet, az egészségre nem veszélyes munkakörnyezetet. A megfelelő minőségű, állapotú mozdonyvezetői szék a járművek üzemeltethetőségének feltétele legyen.
- A járművek vezetőállásának tisztán tartása és a fertőzésveszély mérséklése érdekében a Munkáltató biztosítsa a legalább hetenkénti vezetőállás takarítást és fertőtlenítést, ennek megtörténtéről kimutathatóan értesítse a mozdonysemélyzetet.
- A Munkáltató szüntesse meg a vezetőállásokon tapasztalható zajterhelésből fakadó egészségügyi kockázatokat, végezze el a vezetőállások utólagos szigetelését.

- A közlekedésben csak olyan jármű vegyen részt, amelynek jelzőlámpa működése, műszervilágítása, vezetőállás világítása hibátlanul működik.
- Az ablaktörlők és napellenzők megfelelő működése legyen az üzemeltethetőség feltétele.
- Valamennyi jármű vezetőállásának zárhatósága legyen követelmény, a szükséges kulcsokkal lássák el a mozdony személyzetet, a járműveken a nyílászárók működése hibátlan legyen.
- Azért, hogy a korszerű járműveken végzett szolgálat ne kevesek kiváltsága legyen, a Munkáltató típusismereti és vonalismereti képzéssel biztosítsa a kompetencia bővítést a mozdony személyzet számára.

Budapest, 2021. 12. 23.

Üdvözléssel:

Barsi Balázs s.k.
elnök



MÁV-START VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ Zártkörűen Működő Részvénytársaság

Műszaki Igazgatóság szervezet

1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.

■ Telefon: (1) 511-3160 ■ Fax: (1) 511-1364 ■ www.mavcsoport.hu

Barsi Balázs
elnök MOSZ

MOZDONYVEZETŐK
SZAKSZERVEZETE
Budapest
Bácskai utca 11.
1145

Ikt. szám: 4842/2022/START
Tárgy: Munkakörülmények a vezetőálláson, javaslatok –
MOSZ válaszlevél
Melléklet: -
Hivatkozás: -

Tisztelt Elnök Úr!

Hivatkozva a 2021.12.23-án kelt, „munkakörülmények a vezetőálláson, javaslatok” tárgyú levelükre, a levélben felsorolt kezdeményezésekre a MÁV-START Zrt. az alábbi válaszokat adja:

- A MÁV-START Zrt. a járműbeszerzések során kiemelt figyelmet fordít arra, hogy az új járművek megfelelő teljesítményű és paraméterekkel rendelkező vezetőállás klímaberendezésekkel kerüljenek leszállításra.
A régebbi gyártmányú, eredetileg klímaberendezéssel el nem látott járművek esetében, a klímaberendezések beszerelését a MÁV-START Zrt. továbbra is végzi. A 431 és 432, valamint 630 sorozatú villamosmozdonyok klímásítása befejeződött, a 418 classic, a 460 tolató mozdonyok, valamint a 117 sorozatú motorvonatok klímásítása folytatódik, míg a 414 sorozatú villamos motorvonatok klímásítását a MÁV-START Zrt. megindítja.
A klímaberendezések tisztítására, üzemképes állapotára a MÁV-START Zrt. a továbbiakban is kiemelt figyelmet fordít.

- Az utólagosan beépített klímaberendezések hatékonyságával kapcsolatos problémák ismeretében, a MÁV-START Zrt. megvizsgálja a klímaberendezések nagyobb teljesítményű egységekre történő cseréjének, ill. a kétvezetőállásos járművek esetében, a mindkét vezetőálláson, egyszerre üzemeltethető klímaberendezések kialakításának lehetőségét.

A kiadás előtt álló, a Hatóság által már jóváhagyott, új E.1. számú Utasítás 3.1. „A mozdonyok felkészítése a szolgálatra” fejezet karbantartási telephely elhagyásának feltételei között szerepel az alábbi kritérium: „az ablaktörlők, a páramentesítők és a vezetőfülke fűtés/hűtés, valamint a beépített klímaberendezések működőképessége”.

- A Mozdonyfedélzeti Berendezés (MFB) vezetőállás hőmérsékletmérésére és jelzésére a MÁV-START Zrt. a Prolan Irányítástechnikai Zrt.-vel közösen még február hónapban megvizsgálja a megvalósítás lehetőségeit.
- A járművek vezetőállásain elhelyezett étel és italhűtők működésellenőrzését, valamint fertőtlenítését a MÁV-START Zrt. folyamatosan végzi, míg a régi, hiányos hűtőberendezéseket újakra cseréli. Ezekről függetlenül a munkáltató ismételt felhívja a műhelyek figyelmét az egy éve kiadott GTU-001-AA-0629-c tisztítási utasításban foglaltakkal összhangba ahűtők takarítására. A hűtőberendezéssel el nem látott járműveken a hűtők kiépítését ütemezetten 2022 években elvégzi. A könnyebb visszaellenőrizhetőség érdekében az ételhűtők fertőtlenítésének és tisztántartásának megtörténtéről MFB menüpontot veszünk fel, aminek lefejlesztését a MÁV-START Zrt. megindítja.
A munkáltató ezúton, előzetesen tájékoztatja a tisztelt Szakszervezetet, hogy „napi” vizsgálatokra érkezett járműveken, a hűtők tisztítását végzők, a hűtőkben talált, bontott vagy bontatlan ételt vagy italt nem őrzik meg, azok kidobásra kerülnek, melyről a műhelyek részére történő rendelkezés elkészítése folyamatban van.
- A nyílászárók tömítetlenségét, valamint a tömítések cseréjét a MÁV-START Zrt. a nagyobb szintű karbantartások során elvégzi, ill. folytatja a 9 évvel ezelőtt indított, feljáró és géptérajtó ajtómerevítés, zárcserék, zárhatóság javítását.
- A MÁV-START Zrt. a járműveken elhelyezett, elöregedett állapotú mozdonyvezetői székeket megfelelő minőségű, új székekre cseréli, valamint a székeken tapasztalható hibákat folyamatosan javítja. A munkáltató felhívja a székek javítását, cseréjét végző műhelyek figyelmét a mozdonyvezetői székek újakra történő cseréjére, a rendelkezésre álló szerződések terhére.
- A MÁV-START Zrt. jelenleg is biztosítja a hetenkénti vezetőállás takarítást és fertőtlenítést, azon járművei esetében is, ahol a ciklusrend alapján egyébként csak ritkán kerülne a mozdonyok műhelybe, karbantartásra. A mozdony személyzet ezekről a munkákról az MFB menüpontjaiban értesítve van, míg a 470 és 480 sorozatú villamosmozdonyokon a fejpályaudvarokon végzett hetenkénti takarítás átvétele és naplózása a mozdonyvezetők feladatát képezik. A munkáltató ezúton tájékoztatja a tisztelt Szakszervezetet, hogy ezen villamosmozdonyok esetében, az elvégzett takarítást és mozdonyvezető általi naplózást folyamatosan ellenőrzi és sajnálatosan meglehetősen sok esetben tapasztalja, hogy a takarítás elvégzése után, a mozdonyvezetők által az MFB-ben történő átvétel és naplózás nem történik meg.

- A MÁV-START Zrt. a járműbeszerzések során kiemelt figyelmet fordít arra, hogy az új járművek megfelelő zaj, hang és rezonanciaszigeteléssel rendelkezzenek. A régebbi gyártmányú járművek esetében, a MÁV-START Zrt. folyamatosan törekszik a megfelelő zaj és rezonanciaszint biztosítására, az előírt határértékek betartására, szükség esetén zajszintmérést végez és az eredmények alapján intézkedik a jármű javításáról vagy üzemeltetésből történő kiállításáról, azonban utólagos hangszigetelés ki és beépítése nem áll módjában a MÁV-START Zrt.-nek.
- Mind a jelenleg hatályos, mind a kiadás előtt álló, a Hatóság által már jóváhagyott, új E.1. számú Utasítás 3.1. „A mozdonyok felkészítése a szolgálatra” fejezet karbantartási telephely elhagyásának feltételei között szerepel az alábbi kritérium: „a mozdony fény- és hangjelző berendezéseinek működőképessége”.
- A járművek vezetőállásainak zárhatósága a kiosztott főkulcsoknak köszönhetően megoldott, a MÁV-START Zrt. a zárok megfelelő, könnyű működtethetőségét, csukását, nyitását folyamatosan ellenőrzi, a szükséges javításokat a zárhatóság érdekében elvégzi. A 470 és 480 sorozatú villamosmozdonyok zárhatósága érdekében, a MÁV-START Zrt. megindítja az ÖBB valamint DB rendszerű kulcsok gyártásához szükséges hálózati darabszám felmérést, valamint ezek alapján a kulcsok gyártatását!

Budapest, 2022.02.15.

Üdvözlettel:

Kiss
László

Digitálisan aláírta:
Kiss László
Dátum: 2022.02.15
13:47:08 +01'00'

Kiss László
Műszaki Igazgató



Tárgyalást kezdeményeztünk az év végi kifizetésekről

A MÁV-START Zrt. által egyoldalú bérintézkedésével kapcsolatban a Mozdonyvezetők Szakszervezete elvárja, hogy a jövőben, a Munkáltató egyeztessen és állapodjon meg előre az érdekképviselletekkel az ilyen és ehhez hasonló jogcímű kifizetések feltételrendszeréről és arról előre tájékoztassa a munkavállalókat, még akkor is, ha a kifizetésre nem ad garanciát. A Mozdonyvezetők Szakszervezete a MÁV-START Zrt. Vezérigazgatójának írt levélben kezdeményezte az erről szóló tárgyalások mielőbbi megkezdését.



A MÁV-START Zrt. 2021. december 14.-ei dátummal egyoldalú kötelezettségvállalásként bérintézkedést jelentett be. Nyolcvan, illetve százhuszezer forintot kaptak 2022. januárban azok a munkavállalók, akik megfeleltek a Munkáltató által utólag kitalált feltételeknek. A kizáró rendelkezésekkel a Mozdonyvezetők Szakszervezete nem értett egyet, azokkal kapcsolatban Szakszervezetünk

módosításokat javasolt, ezeket azonban a Munkáltató nagyrészt figyelmen kívül hagyta.

Nem részesültek kifizetésben azok a munkavállalók, akik egész évben 21 vagy annál több napig voltak keresőképtelenek (pld. betegek). Mindezt akkor, amikor a világjárvány végig kísérte az esztendőt és a végrehajtó szolgálatban dolgozók egész évben, mint mindig, tették a dolgukat. Azok tehát, akiket a COVID-19 betegséggel, karanténal sújtott, jó eséllyel nem álltak megfelelő módon a munkáltató rendelkezésére.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete felmérése szerint tagjaink közel 20%-a keresőképtelensége miatt nem részesült anyagi elismerésben függetlenül attól, hogy az évben tíz-húsz pihenőnapon



dolgozott, kétszáz óra feletti rendkívüli munkavégzést teljesített, a vasúti közlekedés év végi fenntartása miatt szabadságát nem tudta kivenni 2021-ben. Nem részesültek juttatásban azok, akik decemberben egy munkanapnál hosszabb időtartamban, valamilyen egyéb jogcímen nem álltak rendelkezésre. Elestek az elismeréstől azok az Üzemi Tanács tagok, munkavédelmi képviselők, akik jogszabályok alapján a Munkáltatóval együttműködve végezték a munkájukat decemberben is. A MÁV-START Zrt. intézkedése értetlenséget és elkeseredést váltott ki azokban, akik nem részesültek kifizetésben annak ellenére sem, hogy lojalitásuk és egész évben nyújtott áldozatos munkájuk, a létszámhiányból eredő vasúti szolgálat okozta jelentős leterhelés alapján okkal számítottak erre.

Mindezek miatt a Mozdonyvezetők Szakszervezete elvárja, hogy a jövőben, a Munkáltató egyeztessen és állapodjon meg előre az érdekképviselőkkel az ilyen és ehhez hasonló jogcímű kifizetések feltételrendszeréről, és arról előre tájékoztassa a munkavállalókat, még akkor is, ha a kifizetésre nem ad garanciát. A Mozdonyvezetők Szakszervezete kezdeményezi az erről szóló tárgyalások mielőbbi megkezdését. Levelünkre harminc nap elteltével sem kaptunk választ.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Mindennapok hősei

életet mentett a jegyvizsgáló, a mozdonyvezető és az állomásfőnök



Fotó: MÁV-START

Február 15-én a 33517. számú vonaton rosszul lett egy utas, akinek életét a szolgálatot teljesítő Cseh Zsuzsanna hatvani vezető jegyvizsgáló, Rónási Gábor balassagyarmati mozdonyvezető és Benkó Tamás nógrádkövesdi állomásfőnök gyors reagálása és szakszerű beavatkozása megmentette. A megkezdett újjáélesztést a kikerkező mentőegységek emelt szinten folytatták, ami az időben megkezdett mellkasi nyomásoknak köszönhetően sikerre vezetett, a szerencsétlenül járt utast a mentők stabil állapotban szállíthatták kórházba.

A személyvonat Mohora megállóhelyhez közeledett, mikor a férfi rosszul lett. A mentésirányító instrukciói szerint, a vezető jegyvizsgáló megvizsgálta a beteget, aki már nem lélegzett. A vezető jegyvizsgáló azonnal megkezdte az újraélesztést, a vonat pedig megállt az első vasútállomáson, ahol a mozdonyvezető és szolgálatba utazó állomásfőnök is csatlakozott az életmentéshez, ami végül sikerrel járt.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete elismerését fejezi ki az életmentő vasutasoknak.

A hősiességéért Startos kollégáinkat Keresztes Péter vezérigazgatója köszöntötte és vezérigazgatói dicséretben részesítette.

Hivatásunk felmérése - **mindössze tizenegy százalékunk elégedett munkájával**

A Mozdonyvezetők Szakszervezete közel ötszáz tag megkérdezésével november közepén felmérést készített. Arra kerestük a választ, mit gondolnak tagjaink a mozdonyvezetői hivatás anyagi és erkölcsi megbecsültségéről, keresetük vásárlóértékének alakulásáról, mennyire elégedettek munkájukkal mozdonyvezetőként. Mutatjuk felmérésünk eredményeit.



A válaszadók 83%-a MÁV-START, 11 %-a GYSEV, a többi kollégánk magánvasút mozdonyvezetőjeként mondott véleményt. A felmérés anonim módon történt november 16-21. között. A mozdonyvezetői hivatás megélésén kívül felmérésünk során a Mozdonyvezetők Szakszervezete érdekvédelmi tevékenységének megítéléséről, szolgáltatásairól, közösségi programjairól is kérdeztük tagjainkat. A MOSZ működésére vonatkozó véleményeket szakszervezetünk testületei értékelik majd, azokat itt nem szerepeltetjük.

Válaszadóink 34%-a legfeljebb 10 éve, míg 32%-a több mint 30 éve dolgozik vasúti járművezetőként. Így a válaszok közel kétharmada egyenlő részben a legkevesebb és legtöbb tapasztalattal bíró mozdony- és motorvonat-vezetőktől érkezett. Hogy ez a jellemző a válaszok értékelésekor látható-e? Nem. A legfontosabb kérdésekben a Mozdonyvezetők Szakszervezete közösségének véleménye azonos, egy irányba mutató.

Az elégedettség felmérésére szolgáló kérdés megválaszolása során

- a válaszadók 11%-a nyilatkozott úgy, hogy mozdony, motorvonat-vezetőként elégedett munkájával
- 86% úgy válaszolt, hogy szereti hivatását, de anyagi okok vagy az erkölcsi megbecsültség hiánya miatt nem elégedett munkájával
- 3% egyáltalán nem elégedett, csak nincs lehetősége váltani és más munka után néznie

Figyelemre méltó, ugyanakkor riasztó az, hogy a vasúti járművezetők közel 90%-a nem, vagy csak részben elégedett munkájával, a mozdonyvezetői hivatást meghatározó körülményekkel. Állandó a létszámhiány, az ebből adódó túlterheltség és fáradtság, miközben nő a pszichés terhelés az állandó változás és a megnövekedett munkaterhelés miatt. Általános vélekedés, hogy a mozdonyvezetői munka egyre nagyobb követelmény és feladat elé állítja a munkakörben dolgozókat, ezt azonban nem ismeri el a munkáltató sem anyagi, sem erkölcsi értelemben. A mozdonyvezetői

munkavégzést támogató infokommunikációs eszközök és rendszerek működése nem megfelelő, egy e-learning tananyag teljesítése is komoly kihívás a MÁV-START által biztosított eszközökön. Megszűnt a korkedvezmény, a több évtizedes mozdonyszolgálat nyomot hagy az ember egészségén. Munkakörülményeink az elvárt szint alatt vannak, a korszerű járműveken teljesített szolgálat kevesek sajátja.

A mozdonyvezetői hivatással járó kötelezettségek és magasszintű elvárások megfelelő szintű anyagi elismerése

- a válaszadók 29%-a szerint egyáltalán nem teljesül
- a válaszadók 68%-a szerint csak részben teljesül
- 3% szerint teljes mértékben megvan

Az állami vasúttársaság és a GYSEV mozdonyvezetői a magánvasúttársaságok mozdonyvezetőihez képest jelentős lemaradásban vannak a keresetek vonatkozásban, ez akár a 30-40%-ot is eléri. A mozdonyvezetőkkel szemben folyamatosan nő az elvárás, bővül az elvárt tudásanyag, elég csak a típusismeretek sokféleségére, a vonali végrehajtási utasítások, a számos vonatbefolyásoló rendszer és mozdonyrádió elterjedésére utalni, ezt a bővülő ismeretanyagot, a mozdonyvezetői munka komplexitását a bérek alakulása egyáltalán nem tükrözi.

A mozdonyvezetői hivatással járó kötelezettségek és magasszintű elvárások megfelelő szintű erkölcsi elismerése

- a felmérésben résztvevők 38%-a szerint egyáltalán nem teljesül
- 56%-a úgy vélekedik, csak részben teljesül
- mindössze 6% gondolja azt, hogy mozdonyvezetői munkáját megfelelően elismerik erkölcsileg

A felmérés azt mutatja, hogy a mozdonyvezetői munkakörben foglalkoztatottak úgy érzik, a munkáltatók nem ismerik el őket megfelelően, nem ismerik és nem tisztelik a mozdonyvezetői hivatást, nem foglalkoznak az elvárt szinten a munkakört érintő problémákkal. Az ösztönző rendszerek alkalmazása során nem munkakör specifikus feltételeket határoznak meg, így azok teljesítményre való hatása csekély. A típus- és vonalismeretek megszerzése nem nyilvános kiválasztási és beiskolázási rendszer működtetésével, hanem sokszor személyes kapcsolatok kihasználásával valósul meg. Nincs személyes kapcsolat a munkavállalók és a munkáltató képviselői között.

A mozdonyvezetői keresetek elmúlt 10 évének vásárlóértéken történő alakulásáról

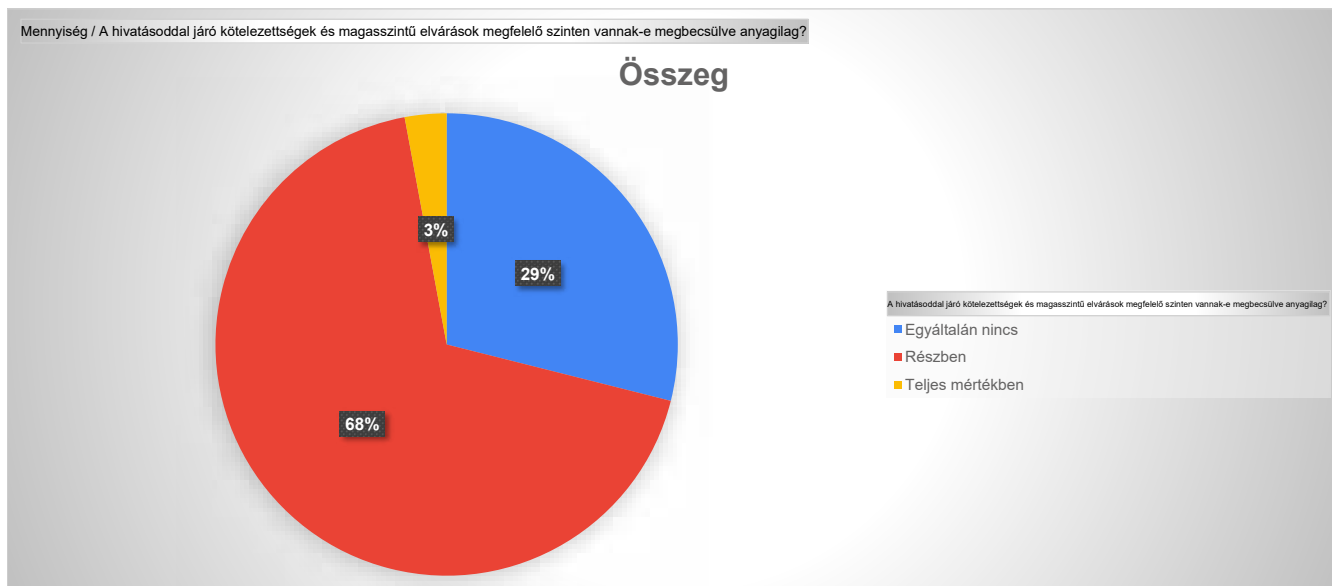
- 32%-a a válaszadóknak úgy érzi, hogy csökkent
- 30%-a úgy érzi inkább nőtt
- a válaszadók 18%-a szerint érdemben nem változott, nem csökkent, de nem is nőtt
- a válaszadók 15%-a úgy élte meg, hogy folyamatosan csökkent a kereset reálértéke
- 5% mondja azt, hogy egyenletesen nőtt
- A mozdonyvezetői munkával kapcsolatos legnagyobb félelmek és problémák
- a felmérésben részt vevők 32%-a nem tudja, hogyan tudja majd teljesíteni idősebb korban az orvosi alkalmasságit
- a megkérdezettek 24%-a szerint nem megfelelő a vezénylés, a szolgálatban fáradtnak érzi magát
- 24% mondja azt, hogy a jelenlegi vezénylés mellett kevés idő jut a családra
- 7% úgy vélekedik, alacsony az oktatás és képzés színvonala, ugyanakkor a vizsgakövetelmények magasak
- Miközben a korkedvezményes nyugdíjrendszer megszűnt, az idősebb mozdonyvezetők számára egyre nehezebb teljesíteni az egészségi és pszichológiai követelményeket, valós félelem a munkahely elvesztése. Csekély azon lehetőségek száma, amely a más munkakörben való foglalkoztatást biztosítja. Az alkalmatlanság együtt jár a jövedelem csökkenésével.

A munkaidőbeosztások állandó változása bizonytalanságot kelt és fokozza a pszichés terhelést. A vezénylés a létszámhelyzet miatt - függetlenül attól, hogy megfelel-e a jogi elvárásoknak - nem veszi figyelembe az ember biológiai szükségleteit és az élettanilag is kellő hosszúságú pihenőidő biztosításának szükségességét. Állandó a fáradtság, amely hosszú távon kimerültséghez vezet és a szolgálatképes állapot is veszélybe kerülhet. Kevés idő jut a családra, társas kapcsolatokra, a családi élet és a munka összeegyeztethetőségének követelménye alig teljesül.

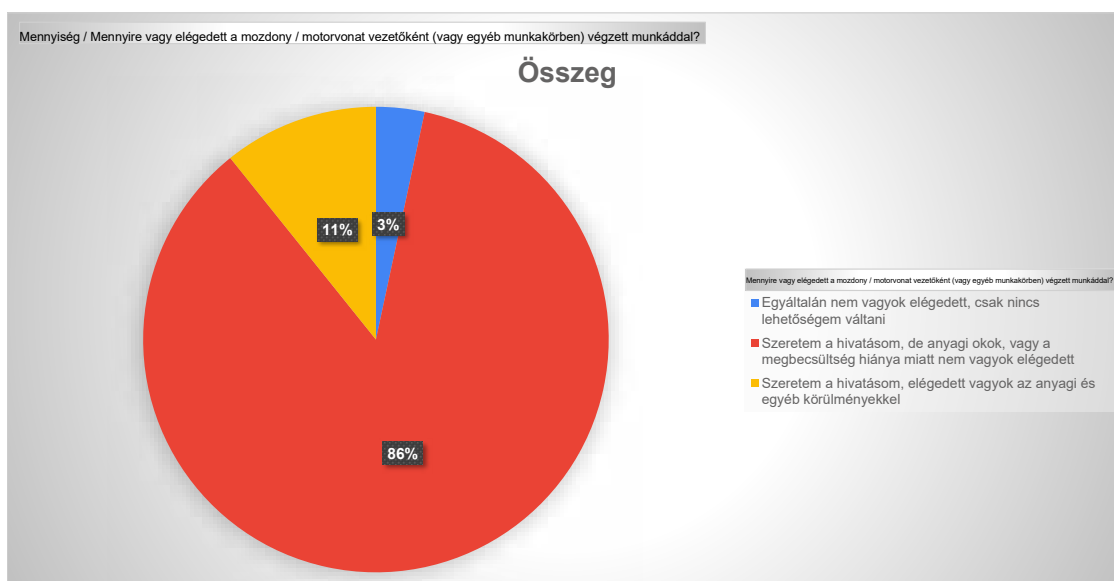
Vizsgálatunk kiterjedt arra is, tapasztalható-e generációs ellentét a munkahelyen

- a válaszadók 53%-a nem tapasztal ilyen jelenséget
- 47 %-a érzékeli a jelenséget

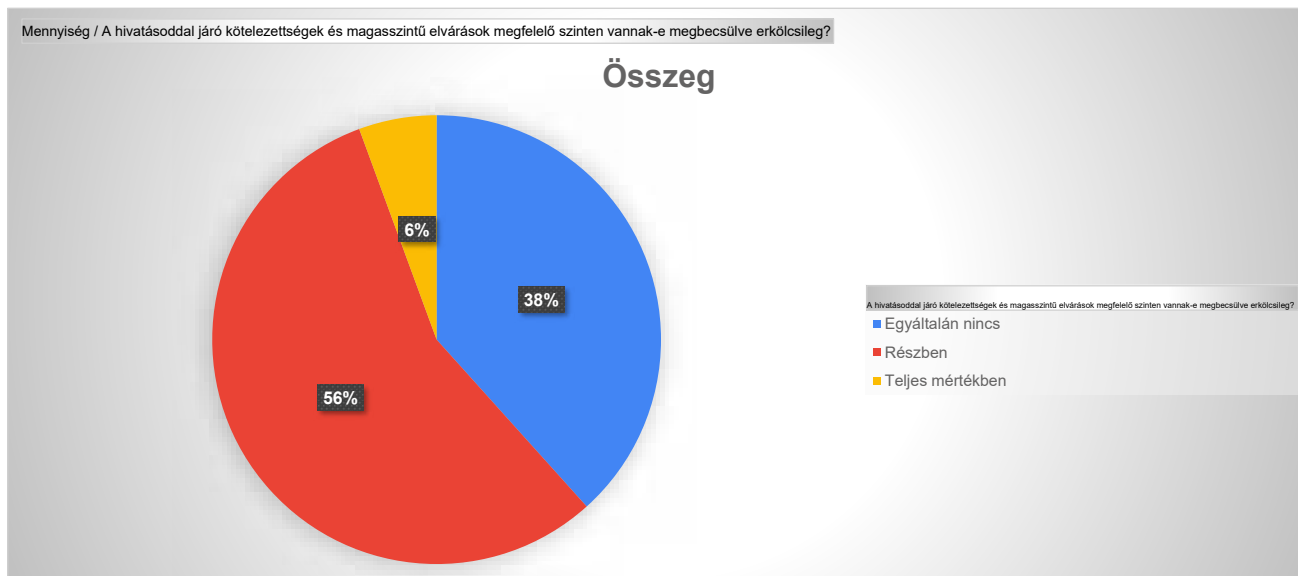
Sorcímkek	Mennyiség / A hivatással járó kötelezettségek és magasszintű elvárások megfelelő szinten vannak-e megbecsülve anyagilag?
Egyáltalán nincs	129
Részben	304
Teljes mértékben	13
Végösszeg	446



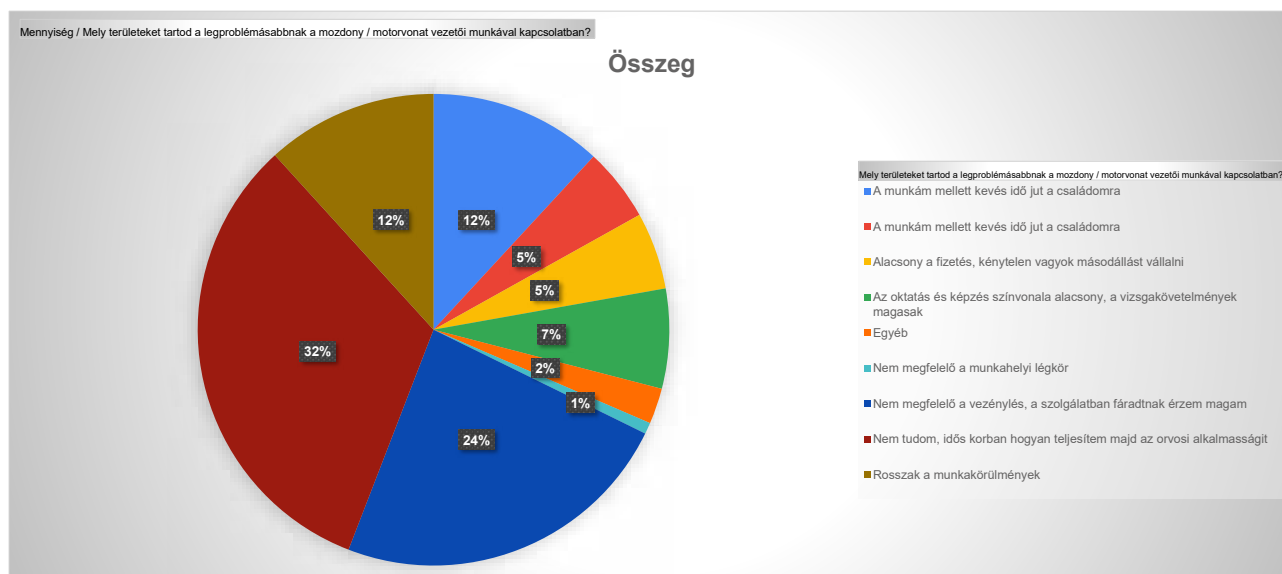
Sorcímkek	Mennyiség / Mennyire vagy elégedett a mozdony / motorvonat vezetőként (vagy egyéb munkakörben) végzett munkáddal?
Egyáltalán nem vagyok elégedett, csak nincs lehetőségem váltani	15
Szeretem a hivatásom, de anyagi okok, vagy a megbecsültség hiánya miatt nem vagyok elégedett	383
Szeretem a hivatásom, elégedett vagyok az anyagi és egyéb körülményekkel	48
Végösszeg	446



Sorcímkek	Mennyiség / A hivatással járó kötelezettségek és magasszintű elvárások megfelelő szinten vannak-e megbecsülve erkölcsileg?
Egyáltalán nincs	171
Részben	250
Teljes mértékben	25
Végösszeg	446



Sorcímkek	Mennyiség / Mely területeket tartod a legproblémásabbnak a mozdony / motorvonat vezetői munkával kapcsolatban?
A munkám mellett kevés idő jut a családomra	92
A munkám mellett kevés idő jut a családomra	39
Alacsony a fizetés, kénytelen vagyok másodállást vállalni	41
Az oktatás és képzés színvonala alacsony, a vizsgakövetelmények magasak	53
Egyéb	19
Nem megfelelő a munkahelyi légkör	6
Nem megfelelő a vezénylés, a szolgálatban fáradtnak érzem magam	183
Nem tudom, idős korban hogyan teljesítem majd az orvosi alkalmasságít	251
Rosszak a munkakörülmények	91
Végösszeg	775



Jelzőmeghaladások

- mi okozza az ilyen aggasztó eseteket?

Nem csökken a rendkívüli események száma. Pár nap különbséggel jelzőmeghaladás következtében két vonat is azonos vágányútba került, szerencsére baleset nem történt. Az egyik eset a szolnoki, a másik a hatvani vonalon történt. A Mozdonyvezetők Szakszervezete aggodalmát fejezte ki az ilyen esetek növekvő száma miatt. A MÁV szerint, ha emberi mulasztás történik, a biztosítóberendezés segít megelőzni a baleseteket - a magyarnarancs.hu cikke



Fotó: Hetesi József

Egyáltalán nem megnyugtató a vasútbiztonsági helyzet a hálózaton. December 30-án Tápiószecsőn 17 óra után néhány perccel a Budapestre tartó vonat annak ellenére indult el, hogy a vasúti jelzőberendezés részére megállj jelzést mutatott, miközben Süllysáp felől a Szolnokra tartó vonat éppen az állomáshoz közeledett. A két vonat egymástól biztonságos távolságra megállt, balesetveszélyes helyzet nem alakult ki. A Süllysáp irányából érkező vonat utasait a katasztrófavédelem segítségével szállították le és kísérték a tápiószecsői állomásra. Hasonló eset történt a 80a vonalon. Gödöllőn 20 óra után néhány perccel egy Hatvan irányába, utasok nélkül közlekedő motorvonat annak ellenére indult el, hogy a vasúti jelzőberendezés részére megállj jelzést mutatott, miközben Aszód felől a Keleti pályaudvarra tartó IC éppen az állomáshoz

közeledett. A két vonat egymástól biztonságos távolságra megállt, balesetveszélyes helyzet nem alakult ki.

A lap megkérdezte a Mozdonyvezetők Szakszervezetét (MOSZ), hogy miért alakulhatnak ki ilyen balesetveszélyes helyzetek.

Barsi Balázs elnök szerint sajnos nem egyedi az az eset, amikor rövid idő alatt rendkívüli események történnek a vasúti hálózaton. Számos alkalommal csak a szerencse, vagy a másik vonat mozdonyvezetője akadályozza meg, hogy súlyos szerencsétlenség történjen. Mindezek miatt a MOSZ már 2020 nyarán sürgette a rendkívüli események átfogó vizsgálatát az állami vasúttársaságnál. Akkor megállapodtak a MÁV-Start-tal, hogy közösen összeállított kérdőíves felméréssel igyekeznek feltárni az okokat. A felmérés

elkészült, de annak eredményét, következtetéseit a MOSZ többszöri sürgetésére azóta sem osztja meg velük a MÁV-Start Zrt. A vizsgálatok legtöbbször arra a következtetésre jutnak, hogy a mozdonyvezetőket hibáztatják. A szakszervezet e vizsgálatok eredményét többnyire vitatja, álláspontjuk szerint a személyi mulasztások, hibák mellett mélyebb okok vannak a háttérben.

„A rendkívüli események bekövetkezésére hatással lehet a mozdonyvezetők munkaidőbeosztása és az ebből következő kialvatlanság, fáradtság, ami a koncentráció csökkenéséhez vezet” - mondta Barsi Balázs.

A mozdonyvezetők munkavégzése legtöbbször meg sem közelíti egy normális alvás-ébredés ciklus periodikusságát. Kora hajnali munkakezdés, késő esti befejezés mellett rendszeres az egyre tolódó munkakezdés, így borítékolható a fáradtság. A krónikus kifáradás miatt koncentrációs zavarok következnek be. Ezek berendezések félrekezelését, növekvő reakcióidőt, jelzőmeghaladást okozhatnak, emlékezeti zavarok jelentkezhetnek, amelyek munkafázisok kihagyását okozhatják - magyarázta a szakszervezeti vezető.

Folyamatos a létszámhiány, magas a túlóra és pihenőnapon is sokszor be kell menni dolgozni. Ez még inkább ráerősít az amúgy is meglévő fásultságra és fáradtságra. A létszámhiány miatt előfordul a túlfeszített munkavégzés, jellemző a 10 órás vezetési idő, amely a legfelső törvényi korlát. Barsi Balázs szerint a jelenleginél hosszabb regenerációs időt kell biztosítani, a mozdonyvezetők terhelését csökkenteni szükséges azért, hogy a rendkívüli események, balesetveszélyes helyzetek száma csökkenjen. A MOSZ úgy véli, átfogó vizsgálatra van szükség, ami kiterjed a mozdonyvezetők leterheltségére, munkaidőbeosztására, a megfelelő pihenőidő biztosítására is.

Barsi Balázs elnök szavait megerősítette lapunknak egy mozdonyvezető is. A név nélkül nyilatkozó szakember elmondta, szerinte ezeket az eseteket zömmel a túlterheltség okozza. Rendkívül sok ugyanis a túlóra a létszámhiány miatt. A képzés színvonala is hagy maga után kívánnivalót. Korábban kiváló szakemberek oktattak, ma már belőlük szintén hiány van. Ráadásul a képzés ideje is rövidült. Szerinte nagyban hozzájárul az ilyen esetekhez a rutintalanság, de okozhatja az ellenkezője, a rutin, a megszokás, a fásultság is.

Különösen veszélyes, hogy - a mozdonyvezető elmondása szerint - olyan vonalakon történtek ezek az esetek, amelyek a legnagyobb forgalmat bonyolítják le. Hozzátette, beszédes lehet, hogy a rendkívül súlyos, kiemelkedően sok halálos

áldozatot követelő paládicspusztai, mendei és szajoli balesetek is mind vasutasok mulasztásai miatt következtek be, ezek ráadásul szolnoki fővonalakhoz köthetők.

A december végi és a hét eleji esetekkel kapcsolatban a lap megkérdezte a MÁV-ot is. Arról érdeklődött, mi lehet az oka, hogy két héten belül két vonat is szembe ment egymással a szolnoki és a hatvani vonalon. Emberi mulasztás, vagy műszaki probléma okozhatta az eseteket? Ugyancsak megkérdezte, mi akadályozta meg, hogy a vonatok összeütközzenek.

„A két esemény eltérő körülmények között, eltérő lefolyással következett be, nincs közöttük összefüggés” - közölte a vasúttársaság. Hozzátették, folyamatban vannak a hatósági vizsgálatok. A tapasztalatokat az eddigi szokásoknak megfelelően beépítik a képzési anyagokba, hogy ezáltal is elősegítsék a hasonló helyzetek megelőzését.

Mint írták, az előzetesen megállapítható, hogy mindkét esetben emberi tényezőkre vezethetők vissza az okok.

A vonatok mozdonyvezetői időben észlelték egymást, így az érintett vonatok a biztosítóberendezés segítségével egymástól biztonságos távolságban megálltak. Az ilyen jellegű eseményeknél, ha emberi mulasztás, tévesztés fennáll, akkor a biztosítóberendezés üzemszerű működésével megelőzi a baleset bekövetkezését - írta a MÁV.

A vasúttársaság arra is felhívta a figyelmet válaszában, hogy a vasút a legbiztonságosabb közlekedési forma. „Európában az egyik legsűrűbb a vasúthálózatunk, és emellett is a legbiztonságosabbak közé sorolható a magyar vasúti közlekedés. Évente mintegy másfél millió vonat közlekedik a hazai vasúthálózaton; ritkán, évente 10-12 alkalommal következik be jelzőmeghaladás, melyekben túlnyomórészt csak egy vonat érintett, és további veszélyhelyzet sem áll fenn. Több mint hat éve nem történt személyi sérüléssel járó, szembe közlekedésből eredő, ütközéses vasúti baleset” - közölték.

Mosz/magyarnarancs.hu



Fotó: Mórton Zsigmond

Hét százalékos alaphéremelés

valósult meg az RCH-nál, a MOSZ
nem írta alá a megállapodást

Az alaphéremelés december 1-i hatállyal lépett életbe, emellett bruttó 100.000 Ft karácsonyi bónuszt biztosított a munkáltató. A Mozdonyvezetők Szakszervezete 7%-nál magasabb alaphéremelést tartott szükségesnek, de ezt sem a menedzsment és végül a többi érdekképviselet sem támogatta. A Mozdonyvezetők Szakszervezete az alaphéremelés mértékének kivételével a megállapodás többi részével a tárgyalások során egyetértett.



Fotó: Boros Milán

Az RCH-ban a 6-17 MMK-ba sorolt munkavállalók esetében 7%-os alanyi jogú alaphérfelállítás valósul meg 2021. december 1-jei hatállyal. Ennek következtében a 2022. január 1-jétől hatályos minimálbért és garantált bérminimumot már december 1-jétől alkalmazza a munkáltató.

- A pályakezdő diplomások minimális személyi alaphére 2021. december 1-től 400.000 Ft/hó.
- Bruttó 100 000 Ft egyszeri juttatásban részesült minden olyan 6-17 MMK-ba sorolt munkavállaló, akik a Rail Cargo Hungaria Zrt-vel 2021. június 30-án és 2021. november 30-án egyaránt munkaviszonyban álltak.
- A felek a 2022. évi 1-6 havi üzleti eredmények értékelésének függvényében tárgyalásokat folytatnak a bérmegállapodásban foglalt mértékek esetleges emeléséről.
- A munkáltató kötelezettséget vállalt

arra, hogy a vonatkozó utasításokban az éleslátást biztosító szemüveg térítés összegét 100%-kal megemeli, azaz a jelenlegi 20.000 Ft helyett 40.000 Ft összeget biztosít 2022. január 1-jétől.

- Munkáltató kötelezettséget vállalt arra, hogy – függetlenül a pandémiás helyzettől – a vonatkozó utasításban a gépjárművel történő munkába járással kapcsolatos költségtérítés összegét 15 Ft/km-ben állapítja meg.
- Az egészség megőrzése és az egészségtudatos életmód folytatása a munkáltatónak és a munkavállalónak közös érdeke, ezért a hazai munkaerőpiacon is újszerűnek számító juttatás bevezetéséről állapodott meg az RCH a szakszervezetekkel. Ennek eredményeként 2022-ben magánegészségügyi szolgáltatás igénybevételére nyílik lehetőség a kollégák számára a tipikus betegségek kiszűrésére és kezelésére.
- A VBKJ rendszert változatlan elemekkel és keretösszeggel – amely évi 450 000 Ft/fő – 2022-ben tovább működteti a Munkáltató.

- A nyugdíjpénztári tagdíjkiegészítés mértéke továbbra is a jogosultsággal rendelkező munkavállalók havi bruttó alaphérének 3,5%-a, míg az egészségpénztári tagdíjkiegészítés mértéke 1%.
- A munkáltató kötelezettséget vállalt továbbá arra, hogy a jelenleg érvényben lévő Középtávú Foglalkoztatás-politikai Megállapodás hatályának meghosszabbítása érdekében mindet megtesz azért, hogy az érdekképviseletekkel a megállapodás létrejöttön legkésőbb 2022. február 28. napjáig.
- A felek – a Középtávú Foglalkoztatási Megállapodásban rögzítettek alapján – kötelezettséget vállaltak arra, hogy a 2022. évben várható, hosszútávú vágányzárak (pl. 120-as, 150-es vonalakat érintően) idejére megállapodást kötnek foglalkoztatási alternatívák átmeneti időre történő bevezetéséről.

Mosz



Mély fájdalommal tudatjuk, hogy kedves kollégánk

Szűcs József,

püspökladányi mozdonyvezető,

rövid ideig tartó betegség után **2022.02.24-én életének 59 évében elhunyt.**

Józsi 2022. szeptemberében vonult volna nyugdíjba, azon csendes és szorgalmas kollégáink közé tartozott, aki soha nem panaszkodott a munkáját mindig, tisztességgel becsülettel, és szakmai szeretettel végezte, emlékét megőrizzük.

Nyugodj békében Józsi!

Hírek Sopronból

Az érdekegyeztető tárgyalások során a GYSEV Zrt., a GYSEV CARGO Zrt. és a Kollektív Szerződést aláíró szakszervezetek (GYSEV Dolgozók Szabad Szakszervezete, Mozdonyvezetők Szakszervezete, Vasutasok Szakszervezete), a tanácskozási joggal résztvevő szakszervezetek (a VDSzSz Szolidaritás és a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete) támogatása mellett az alábbiakban állapodtak meg: A Felek, a 2021-2023. éveket érintő jövedelempolitikai intézkedésekről szóló 011572/2021. számú Megállapodás II. 2022. év 1.1. pontját, a tulajdonos felhatalmazása alapján módosítják annak érdekében, hogy a jogszabály által meghatározott minimálbér-és garantált bérminimum változás miatti bértorlódás hatásait kezeljék.



Ennek eredményeként, a 2022. évi alaphéremelkedés mértéke az arra jogosult munkavállalóknak alanyi jogon 10 %, de legalább 42.000 Ft!

A 2022.évi bérfejlesztés elemei: minimálbér / garantált bérminimum emelés; alanyi jogon 10% (A minimálbér/ garantált bérminimum emelése és az alanyi jogon járó 10% emelés közül az az irányadó, amelyik magasabb); a bértáblára ráállás miatt alaphéremelés érintettség esetén, • az alaphéremelés kiegészítése 42.000-Ft-ra annak, akinek az előző tételek figyelembevételével, a béremelés összege ezt a mértéket nem érte el.

Az alaphéremelés személyi hatálya kiterjed a GYSEV Zrt. és a GYSEV

CARGO Zrt. azon munkavállalóira, akik a fenti munkáltatóknál 2022. január 1-jén munkaviszonyban állnak, és a felmondási időn lévő munkavállalók közül azokra, akiknek a munkaviszonya nyugdíjazásra tekintettel szűnik meg.

A bérfejlesztés alapja a 2022. január 1-i alaphéremelés, kivéve az esetlegesen minimálbér/ garantált bérminimum emelésben érintett munkavállalók, akik esetében a bérfejlesztés mértékébe beleértjük a minimálbér/garantált bérminimumra való emelés mértékét is.

A fenti intézkedéssel a munkavállalók 2/3-ának alaphére emelkedhetett a három

éves megállapodásban szereplő 10%-nál nagyobb mértékben. Ez az érintetteknek 500 Ft-22.000 Ft összegű többlet alaphérfejlést, átlagosan további 3,6 %-os emelést jelentett.

A korábbi ÉT-n született közös döntés alapján a SZÉP kártyát terhelő járulékok megosztásával, valamennyi SZÉP kártyát választó munkavállaló akár további nettó 19.000 Ft-tal magasabb bérén kívüli juttatást tud realizálni! A Kollektív szerződés és további mellékletei tárgyában az érdekképviseletekkel a tárgyalások tovább folytatódnak.

A SZÉP-kártya szorzói és a Pénzjuttatás költségsszorzó is változtak a tavalyihoz képest, a jogszabályi szorzó állam által meghatározott mértéke a SZÉP-kártya esetében 1,15-ről 1,28-ra (2021-ben volt járulék kedvezmény, idén már nincs) a Pénzjuttatás esetében pedig 1,76-ról 1,7-re változott.

Ezt a MOSZ és a többi szakszervezet sem fogadta el. Az Együttműködő Szakszervezetek (MOSZ, VSZ, VDSZSZ Szolidaritás, PVDSZ) javaslatára a SZÉP-kártya költségsszorzója 1,28-ról 1,2-re módosult.

Ha a 370000Ft teljes keretösszegét SZÉP-kártyára fordítjuk, akkor:

- 1,28-as szorzóval 289062Ft
- 1,2-es szorzóval 308333Ft
- Ha a 370000Ft teljes keretösszegét Pénzjuttatásra fordítjuk, akkor:
- 1,76-os szorzóval 210227Ft
- 1,7-es szorzóval 217647Ft

Javasoltuk még, hogy a tavalyihoz hasonlóan idén is a SZÉP Kártyás második félévre osztott összegeket júniusban utalják át egyben, de ezt a munkáltató nem támogatta, azonban nem zárkózik el, hogy a későbbiekben újra tárgyaljuk ezen javaslatot. 2022. február 1-jétől 2022. május 31-ig minden SZÉP-kártya minden alszámlájától lehet hideg élelmiszer vásárolni. A Cafeteria elosztásánál ezt mindenképpen érdemes figyelembe venni.

Aláírássra került a Ruhaszabályzat, a ruharendelés új szintre lép. Kihasználva az informatika adta lehetőségeket, bevezetésre kerül az intraneten keresztüli rendelések leadása. A rendszer teljesen ki van fejlesztve, működőképes. Megfelelően kezeli a pontokat, a darabszámokat, minden lehetőséget. Személyre szabva, mindenki el tudja majd intézni a rendelést akár otthonról, számítógépről, akár útközben telefonról. Csak az éves ruharendelésre lehet használni. Az új felvételis, illetve áthelyezett munkavállaló nem tudja használni, az esetleges hibák elkerülése miatt. Természetesen a lehetőség megmarad, a humán irodákban leadni a ruhaigényeket, mint eddig. Február 1-től indult a rendszer, a rendelkezésre álló idő alatt többször is lehetőség van módosítani a tételeket. Törölni, hozzáadni, a maradék pontokat beváltani stb. De a rendelés zárása végén, a meghatározott idő után már nem lesz lehetőség a módosításra.

*Mozdonyvezetők Szakszervezete
Soproni tagcsoport*

Búcsú!

Fényi Gábor

mozdonyvezető

1953. 03. 12. - 2021. 12. 07.

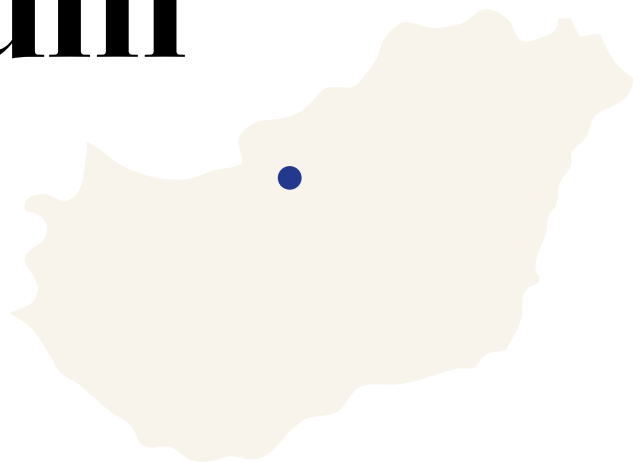


Két dátum, közte egy élet! Gabi sajnos a legfontosabb küzdelmé a koronavírussal szemben elvesztette. A jól megérdemelt pihenés évei, amelyeket tervezett, már nem valósulhatnak meg! Nyugdíjba vonulása előtt három hónappal eltávozott, az élet fonala elszakadt. Szeretett élettársával már csak az égben élhetik közös életüket.

Búcsúzik tőle a mozdonyvezetők nagy családja!

Nyugodj békében végtelen utadon Gabi!

Bp. Centrum terület



Még tavaly, karácsony után elkezdve és alig egy hónap alatt le is zajlottak területünk tagcsoportjainál a kihelyezett Fórumaink, amikre apropót leginkább a tavalyi bér meg nem állapodásunk és annak végső, hiányos tartalmából adódó reálkeresetvesztésünk (hiszen pont az e helyzeteket elkerülő fékek és garanciák kerültek kihúzásra a tulajdonos által a legvégén a bérmegállapodási javaslatunkból!) és a rossz közhangulat, mely a sztrájk támogatottságban csúcsosodott ki. Élve az alkalommal több helyen egyben az évzáró, évértékelő tanácskozás is lezajlott. A legjobb hangulatban a Balassagyarmati tagtársakkal és vendégekkel tartott kihelyezett tanácskozás és fórum zajlott, melyen elnökünk is részt vett.

A TSZVI-n belüli érdekegyeztetést (HÉT) helyben a munkáltató nem működteti még Skype-on sem, így nem marad más, mint a levelezés, ha szükséges Konzultációk kezdeményezése, melyre azért mindig van sajnos ok. Nem volt elég 'tanulóidő' a 2020-as év vége, így tavaly év végén is szembesülhettek nem is kevesen, hogy az IVU messze nem képes megfelelően göngyölni a túlórákat az SAP-hoz viszonyítva, ezért (is!) fordulhatott elő egyik telephelyünkön, hogy 10 kollégánk még a 400,00 órás rendkívüli munkaidőt is meghaladta 10%-kal (a 400 és 440 óra közöttiek számát nem is említve), amit még a 'munkáltató barát' Mt. sem enged (maximum 250 + 150 h/év), nemhogy a Kollektív Szerződésünk! Ezen adatok mégsem szerepeltek a hivatalos válaszbán az óraadatok lekérdezése kapcsán.

Így könnyű a 700 ezres bruttóval is dobálózni mostanság, de ez persze már nem része a céges kommunikációnak ugye. Talán erre a jogszabályellenes foglalkoztatásra kellene jobban odafigyelni, nem csak a szolgálatok nehézségi fokozataira és a rövid szolgálatok további csökkentésére, mert az is mintha megakadt volna. Apropó megakadt. Megakadt a munkáltató, mert 2020-hoz hasonlóan 2021-ben is úgy premizált, hogy annak feltételeit az utolsó pillanatban, szinte kinyilatkoztatásként végrehajtatta a COVID árnyékában úgy, hogy a saját kommunikációjukban (elnöki videók, Hírlevelek) folyamatosan azt kérték, legyen mindenki felelős, ne csak önmagáért, a kollégákért is, így, ha bármilyen tünete van, inkább maradjon otthon. Ha ezt megtetted, nesze neked, főleg, ha összejött az évi 15, majd nagy nehezen 21 nap (ami főként a gyermekes családoknál nem egy nehéz eset a járványhullámok során), már nem is részesülhetsz az év végi kifizetésben. Hiába van akár 300 óra feletti éves túlórád, ennek ellenére nem vagy elég lojális a cégnek. Remélem úgy is kiszámolod a havi leterheltségedet, hogy kiveszed a 'kieső' napokat és elgondolkodsz mi, mennyit is ér. Az sem kis szelete a 'történek,' amit az érdekképviselővel csinált – ismét. Pláne úgy, hogy ha csak a kötelezettségeinek felelt meg, kívül is rekedtek a körön.



Erre elkezdődtek a jogorvoslatok, mert mind az Mt., mind az Mvt. rendelkezik a hátrányos megkülönböztetés ellen: „a képviselő jogai gyakorlásában nem akadályozható és jogai gyakorlása miatt hátrány nem érheti”. Az is mutatja még a munkáltatói hozzáállást, hogy hiába kezdeményezett írásban tárgyalásokat a MOSZ a feltételrendszer előzetes kialakítására január 25-én, ez idáig válaszról én még nem tudok.

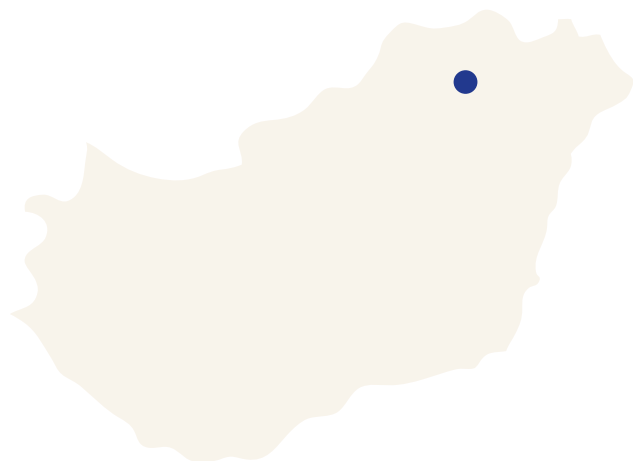
Ezúton is szeretnénk viszont gratulálni az év végi kitüntetéséhez a Bp. Ferencváros telephelyű mozdonyvezető kollégának, Szabó Istvánnak – természetesen mindkettőnek!



Fotó: Nagy Tamás

Miskolc

terület



A 2021-es év is gyorsan elszalad. A tagcsoportjaink kiosztották a karácsonyi ajándékaikat, a START vezetésétől pedig megkaptuk a meglehetősen furcsa ajándékot, mely „Év végi rendelkezésre állási pótlék” nevet kapta. Hát, nem aratott osztatlan sikert. A tájékoztatások szerint a kollégáink 80% részesült ebből a jutalomból, 0% pedig nem. Értem én, hogy határozott huszárvágással egy elválasztó vonalat kell húzni azok között, akik kapnak és azok között, akik nem kapnak. De a szempontrendszer kissé körültekintőbben kellett volna kialakítani. Mire gondolk?

abban a 20 %-ban, aki kimaradt ebből? Könnyen lehet, hogy a kollégák ötödénél generálódó kontraproduktív eredmény elviszi azt a hasznót, amit a többségnek kifizetett jutalom után érezhető lojalitás hozott...

Azt is gondolom megérne néhány jogvitát az intézkedés a törvény előtt, vagy pl. az Egyenlő Bánásmódért Felelős szervezetnél.

December végén és január elején az ünnepek mellett a dolgozók, szürke napokra is készültünk. Tisztviselőink egy esetleges sztrájk támogatását mérték fel. Tagjaink között gyakorlatilag nem volt kérdés, hogy támogatásukat adják. Érződött a tenni akarás. Kérdésként a technikai kivitelezés merült fel, hisz rég tartott a mozdonyvezető kar munkabeszüntetést. Ráadásul megváltozott a törvényi szabályzás is, valamint szép számmal vannak azok a fiatalok, akik a korábbi sztrájkokban – koroknál fogva még nem vettek részt. Nem vidám a téma, nem jókedvünkben tesszük, amit tennünk kell, de úgy látszik ennek is eljött az ideje. Mindenesetre a kívülállók közül is voltak aláírók és a más szakszervezethez tartozó kollégák vezetője is támogatásról biztosított.

A megváltozott menetrend során a Kassáról érkező vonatok a szlovák vasút mozdonyával mennek tovább Miskolcig. Így Hidasnémeti állomáson egy időben egy magyar és két szlovák mozdonyvezető várakozik. Utóbbiaknak a mi pihenőnk volt pihenőhelyként kijelölve... Kértük, hogy a magyar mozdonyoszemélyzet részére legyen egy tényleges pihenést, regenerálódást biztosító hely – ami van is a félig üres állomásépületben. Bízunk benne, mihamarabb kialakításra kerül. Sikertörténet volt az ózdi pihenőhelyiség kialakítása. Éjszaka az eddigi pici helyiségben több vonatszemélyzet is várakozott, méltatlan körülmények között. Az igazgató úrnak jeleztük, intézkedett és sikerült egy kulturált várakozóhelyiséget kialakítani, most már nem kell egy szervezeten kívüli mozdonyvezető által odahurcolt (!) ágyon pihenni.

Egy világjárvány esetén nem kellett volna a betegnapok mennyiségét a feltételek közé beemelni. Főleg akkor, ha ez a munkavállaló tavasszal volt egy hónapig Covidos, aztán év végéig teljesített 300 túlórárt...

Nem lett volna szabad a feltételek között szerepelnie az egy napnál hosszabb ideig tartó, más jogcímen történni mentesülésnek sem. (Annak azért van némi bája, hogy eredetileg ez 0 nap lett volna, amiből aztán a munkáltató engedett. Megengedte, hogy a mentesülések időtartama legfeljebb egy nap lehet. Na persze ezzel ugyanúgy kizárta az összes munkavédelmi tisztviselőt és valamennyi Üzemi Tanács tagot, mint az eredeti elképzeléssel... Mert élt a törvény szerint biztosított jogával.) Végül azon is érdemes lenne a munkáltatnak elgondolkodni, milyen hasznót hozott ez az intézkedés. És mit váltott ki



Még 2021 elején a Tiszai pályaudvarra költözött a mozdonyfelvigyázó. Évszázados trend tört meg, amitől zsigerből idegenkedtünk. Ma már elmondható megszoktuk az új helyet, sőt látjuk az előnyét is. Ha van a Tiszain fél óra időnk, van hová bemennünk és szívesen megyünk is. Ott az öltözőnk, az étkezőnk, egy forró nyári napon, akár egy frissítő zuhany is belefér a két vonat közötti időbe.

A szerelvényfordulók módosítása során a területünkön – egyelőre, csak hétvégén – megjelentek a Flirt motorvonatok, melyek tetszenek az utasoknak és persze nagyon tetszik nekünk, mozdonyvezetőknek is. Történt egy minőségi ugrás, ismét van egy kis innováció, az új jármű mindig generál egy adag motivációt is a szakmát szeretők körében.

A Miskolci Tagscsoport élén februárban vezetőváltás zajlott le, a terület legnagyobb tagscsoportját Bálint Zoltán után Faggyas Szilárd vezeti. Zoli kiváló közösségi ember, szakmailag elsőrangú, mindenki ismeri – úgyhogy Szilárdnak magas léceket kell majd megugrania...

Ugyancsak egy fiatalember kezeli a miskolci pénztárt is, aki pár éve mozdonyvezető, nem mellesleg joghallgató a Miskolci Egyetemen. Tavaly ősz óta a szerencsieknak is egy fiatal pénztárosuk van, úgyhogy a generációváltás megkezd-



dődött. Hajrá fiatalok!

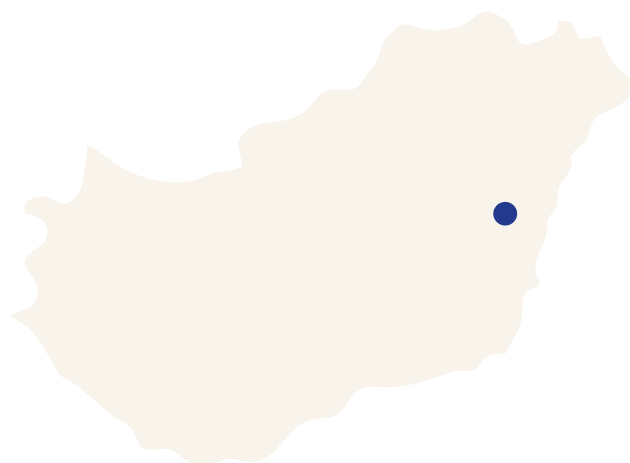
Szintén több fiatal részvételével megrendeztük a február elején az év első közösségteremtő programját. A miskolci Szinvaparkban gyűltek össze egy vidám bowlingozásra a játékot kedvelők. Nem volt vérre menő verseny, egyszerűen csak gurítottunk és jól éreztük magunkat...

Tóth Ferenc Attila
Fotók: Harezos György



Debrecen

terület



Nagy tisztelettel köszöntök mindenkit a Debrecen területről. Mondhatnánk, hogy új év új problémák, de azért azokkal nem lenne annyi gond, ha nem hoznánk a régieket magunkkal.

A pandémiát szinte megszoktuk, vagy inkább belefásultunk, mindennapjaink részévé vált. A híradásokból arról értesülünk, hogy egyre gyorsabban fertőző mutánsok alakulnak ki és az esetszámok drasztikus felfutása ellenére a betegség lefolyása egyre enyhébb, ami köszönhető az átoltottságnak is. Így az ötödik hullám végén, elérjük talán, hogy a vírus vissza szorul egy átlag influenza szintjére, de az már biztos, hogy el nem tűnik, hanem itt marad velünk, feltételezhetően a sokadik hullámot indukálva. Aki nem találkozott közvetlenül a hatásával, az azt gondolhatja, hogy az egész nem olyan vészes, de aki megtapasztalja borzalmait a közvetlen környezetében, az tudja, hogy nem szabad elbagatelizálni. A területen sajnos több kollégát eltemetünk, akik életerősek, egészségesek voltak. Előfordult, hogy olyanoknak voltak nagyon súlyos tünetei, akik a legerősebbek, legedzettebbek voltak, és azt a mai napig nem tudja senki, hogy miért pont az Ő testük reagált így a vírusra és amíg így van, addig igenis van félni valónk! A munkahelyünkön még mindig nagyon sok utasítás, rendelkezés van, ami a védekezést szabályozza. Sajnos egyre kevésbé betartva. A fertőtlenítő takarítások mára ellaposodtak, a megelőzésre szánt anyagok, amit korlátlanul kellene számunkra biztosítani, azokat nem osztják és ez azért is probléma, mert a pandémiás utasításra hivatkozva, nem kapjuk teljes mértékben az MVSZ szerinti ellátmányt.

A következő gyöngyszem, a határmenti közlekedésben a Román regisztráció. Azért is írok róla, mert az ország más pontjain nincs ilyen, csak itt és a Szegedi területen. Már a kezdés sem volt zökkenőmentes, hisz a Romániában alkalmazandó regisztrációs kötelezettség bevezetése 2021 december 20.-ától lett bevezetve, míg a parancskönyv csak

utána 22.-én lett kiadva. A járványhelyzet súlyosbodására tekintettel Románia bevezette, hogy minden hozzájuk beutazó személy, köteles kitölteni egy PLF digitális beutazási adatlapot. Ezt csak digitálisan lehet kitölteni, a Román belügyminisztérium honlapjáról letöltve, a belépés előtt 24 órával, és rengeteg személyes adatot kell tartalmaznia a beutazással kapcsolatosan, és hogy a benyújtó hol járt az elmúlt 14 napban. Az adatlap kitöltése e-mail-es visszaigazolás után lehetséges. Lehetőség volt az utólagos kitöltésre is (max.24 óra), de ennek elmaradása esetén, 2000 – 3000 lei büntetést szabhattak ki a Román hatóságok az egyénnek (150.000-200.000 Ft). Mondanom se kell volt nagy riadalom mindenki részéről. A Munkáltató parancskönyvben és emailben is rendelkezett az érintett kollégák felé a regisztráció elvégzéséről. Természetesen először a szabadidőnk terhére, mondván, hogy ez a Mi érdekünk, és nyújtottak némi kitöltési útmutatót segítségül. A szépséghibája csak az volt a dolognak, hogy a szolgálati eszközökről ez nem igazán volt teljesíthető. Ugyanis először telefonon kellett volna eljutni a Román weblapra, és azt megnyitva átállítani románról angolra, majd ezt lefordíttatni magyarra, itt megadni az email címünket, ahova megküldik az elérési hivatkozást, majd azt megnyitva kitölteni az űrlapot, és elmenteni. Persze ismerjük az eszközeinket, a téroros problémákat, és a kitöltésnél is voltak beállítandó paraméterek, így ez a többségnek komoly gondot okozott. Némi közbenjárásra, és egyeztetésre, újabb rendelkezések születtek, ami már úgy szólt, hogy akinek nehézségei vannak a kitöltéssel, azok pótolhatják a szolgálat végén a felvigyázói számítógépen, és többet időt is elszámolhatunk rá. Nem mondom, hogy mindenkinek ment a végére, de az ügyesebb kollégák, és a reszortosok segítségével elvégezhetővé vált a feladat. És a jó hír, hogy február 9.-én, a Konzuli szolgálat tájékoztatása alapján, a repülőgépek pilótái és személyzete, valamint a

mozdonyvezetők és a vasúti személyzet tagjai, mentesülnek a regisztrációs adatlap kitöltése alól, természetesen a többi vészhelyzeti szabályozás fenntartása mellett.

És újra E-learning. Igazából nem is kellene írnom róla, hisz minden megy ahogy megállapodtunk ezzel kapcsolatban, csak hogy ebben pont ez a hír! Van az országban olyan terület, ahol működik, míg ismereteim szerint, szinte mindenhol problémás. És úgy gondolom, hogy ezek személyi problémák, hisz vannak, akik úgy gondolják, hogy jobb úgy, hogy káosz van, és inkább ne működjön. Nálunk a területen már az előző időszakban is arra törekedtünk, hogy megoldjuk a problémát, ne pedig mi legyünk a probléma. Az utasítások és rendelkezések mentén arra törekedtünk, hogy egyértelmű legyen az elszámolás, és akkor nincs gond a megoldással, kitöltéssel. Ebben az évben már két E-learning képzés került meghirdetésre, ezért a mozdonyvezető munkavállalóknak, az e-learning kurzus elvégzésére 2 óra kerül biztosításra és elszámolásra a 2022.02.01. – 2022.03.31. közötti időszakban.

Az e-learning időszakos oktatására fordított idő egységes elszámolása és követhetősége érdekében a soron következő tanteremi időszakos oktatások szolgálati órái lesznek kiegészítve. Az időszakos oktatás E-learning miatti kiegészítése megjelölésre kerül az IVU felületen. Ebben az időszakban a munkavállalót semmilyen munkavégzési kötelezettség nem terheli. A munkavállalók a kijelöléssel érintett hónapon belül a kurzust az általuk választott időben és helyen teljesíthetik! Nem is olyan nagy dolog, igaz? És ha oktatás, akkor elkezdődött a területünkön a szolgálati mobiltelefonok cseréje. Az eszközöket az informatikusok adják át az oktatáson, és a segítségükkel megtörténik a beüzemelés. A visszajelzések még vegyesek, majd a következő számban írok róla.

És most engedjétek meg, hogy Kiss András tollából másoljak be egy szösszenetet, egy összetartó baráti társaság jubileumi kirándulásáról, ami nagyon példaértékű - Fekete



erdőtől-fekete erdőig! – címmel:

„Debreceni mozdonyvezetők 12 fős csapata kiegészülve nyugdíjasainkkal, és egy budapesti kollégával két napos kirándulásra indult Túrkevére 2022.01.16.-án. A célpont a túrkevei strand volt, ahol már nem először pihent meg fáradt csapatunk. A mostani azonban rendhagyó volt, mert ez volt a 60. közös kirándulásunk. Ezen alkalomból egy megemlékezést tartottunk, és egy fekete erdő torta megszelésével ünnepeltünk. A kezdetek még 2008.-ba nyúlnak vissza, amikor egy pár mozdonyvezető kitalálta az első kirándulás gondolatát, és meg is valósította azt. Az első a szomszédos Partium, szinte akkor még érintetlen Fekete erdő festői tájára vezetett. A kirándulás olyan jól sikerült, hogy követte még 59 kisebb-nagyobb kirándulás. Csak felsorolásképpen egy-néhány név, hogy merre jártunk az évek során: Padis fennsík csodás világa, Toroczkó, Tordai hasadék, Dévai vár, Vajdahunyad, Gyimesbükk, Székelyföld, Brassó, Kazán szoros, Szepesi vár, Lőcse, Kassai dóm, Doberdó fennsík, Visó-völgyi kisvasút, mind-mind megannyi emlékeztető helyszín. A felsorolás messze nem teljes, de az ott lévők emlékében élénken él a Szegyesd völgyi este, a Székelykő megmászása, a Szamosbazári túra, a Padisi esték, a transzfogarasi út, a sós forralt bor, a vadkempingek, amelyeket soha nem feledünk. Köszönet a szervezőknek, és a mindenkinek, aki részt vállalt ezeken az utakon. A történet még reméljük sokáig folytatódik. Az ilyen jellegű találkozások közösség formáló szerepe hatalmas. Mindenkinek ajánljuk, aki ilyen túrákban gondolkodik!” - És nem kiegészítve Andrást, de megemlítve, hogy a terület mozdonyvezetői, sokszor választják e csodálatos Erdélyi tájat kirándulásaik céljául, mind családi kirándulásokon, mind kisebb, nagyobb baráti szervezések kapcsán, hisz nekünk a Hortobágyon

kívül ez van közelebb, mint az átlag magyarnak. Csak az elmúlt pár évben, három nagyobb buszos kirándulásban is részt vett a Debreceni tagcsoport, amikor is bebarangoltuk Erdélyt keresztbe kasba és voltak hasonló élményeik a Püspökladányi kollégáknak is. Ha a pandémia megengedi, akár idén is szeretnénk egy hasonló, nagyobb létszámú buszos kirándulást szervezni, talán sikerül, ha pedig nem, akkor jövőre!

2022 február 11.-én a Püspökladányi tagcsoport, nem messze az állomástól, kibérelve egy vendéglátói ingatlant, tagcsoportgyűlést szervezett tagjai számára, ahol napirenden szerepelt a Vezetőség éwertékelő beszámolója, a múlt évi gazdálkodás beszámolója és a leendő terveik megvitatása. Ezen kívül meg volt hirdetve a különböző utasítások és törvények értelmező megvitatása, bemutatása, ami a kollégákban kételyeket ébreszt a munkájuk kapcsán. Természetesen nagy érdeklődésre tartott számot a különböző pihenőidők kijelölése, ezek törvényi szabályozása, a rendkívüli munka elrendelése, vagy szolgálat meghosszabbítása. Mivel meghívást kaptam a rendezvényre, én is sok kérdést kaptam különböző témákban. Természetesen az aktuális események tartottak a legnagyobb érdeklődésre számot. Rövid tájékoztatást tartottam a pihenőidős perek állásával kapcsolatosan, szó volt a MOSZ soron következő Kongresszusáról és az ezzel összefüggő választásokról, beszéltem a különböző munkaügyi vitákról, és természetesen a Sztrájk helyzetről. A rendezvényen folyamatosan változott a létszám, hisz volt, aki munkából esett be és volt, aki innen indult oda! Az ellátmány, mint ebéd és ital, most tényleg csak másodlagos szerepet kapott, habár nem volt benne hiány!

Nemes Zsolt



Alapítványi Hírek

A Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítvány 2021. év folyamán is az alapító okiratban leírt célok érdekében végezte a tevékenységét. Számítottunk arra, hogy a világjárvány is hatással lesz a működésünkre, de szerencsére a vártnál kevesebb olyan esettel találkoztunk, amikor kifejezetten a COVID-járvány miatt elhunyt, megbetegedett kollégán vagy hozzátartozóin kellett segítenünk.

segíteni. Az áprilisi ülésünkön elfogadtuk az alapítvány 2020 évi költségvetési beszámolóját, a 2021 évi költségvetéstervezetét, az éves beszámoló mérlegét, eredménykimutatását, és közhasznúsági mellékletét. A közhasznúsági melléklet az alapító honlapján elérhető. Az októberi ülésünkön 9 kolléga megsegítéséről döntöttünk, ők együttesen 645 000 Ft támogatásban részesültek. Az eset sürgőssége kívánta meg a soron kívüli novemberi ülés megtartását, egy kolléga – aki sajnos a járvány áldozata lett – hozzátartozóján segítettünk 125 000 Ft-tal. A decemberi ülésünk során ismét kilenc kérelemmel foglalkoztunk, és a rászoruló kollégáknak 770 000 Ft-tal tudtunk segíteni. Az év folyamán több esetben kerestek meg minket nem mozdonyvezető munkakörben foglalkoztatott munkavállalók, az ő ügyeiket az alapító felé továbbítottuk.

Összefoglalva a 2021-es évet elmondható, hogy az esetszám „beállt” a 40 körülire – az év folyamán 40 kérelem sorsáról hoztunk határozatot. Elutasításra egy került, kiegészítést nem kellett kérni. A 39 megkeresésre összesen 3 470 000 Ft-ot utalt át az alapítvány. Úgy vélem, ez komoly segítség, egy hatásos védőháló a mozdonyvezető társadalom számára.

Itt van az adóbevallás ideje. Kérjük a kollégákat – főleg azokat, akik eddig egyetlen civil szervezet számára sem rendelkeztek – gondoljanak az alapítványunkra!

Nem kerül semmibe, csak egy kis odafigyelésre. Az önadózók az adóbevallás 2153 EGYSSZA lapja kitöltésével, azok a kollégák pedig akik adóhatósági adómegállapítást választják, legkésőbb 2022 május 20.-ig tehetik meg nyilatkozatukat ügyfélkapun, vagy akár levélben is az adóhatóság felé.

Adószámunk: 18174432-1-42

Várjuk a nehéz élethelyzetbe kerül kollégák megkeresését. Várjuk azok megkeresését is, akiket súlyosan érintett a közelmúlt járványhelyzete. Alapítványunk megfelelő forrásokkal rendelkezik ahhoz, hogy hatásos segítséget tudjon nyújtani!

Tóth Ferenc Attila
a kuratórium elnöke



Tisztaság – fél egészség



Mivel ezen járműtípusok hosszú karbantartási ciklusidővel rendelkeznek, így szükséges a közbenső takarítások, fertőtlenítések megoldása, melyre a már alkalmazott megoldás született 'heti takarítás' néven említve, ami eleinte keddenként (s már csütörtökön, szombaton és vasárnap is) zajlott a fejpályaudvarokon és a kijelölt állomásokon, valamint JBI karbantartási telephelyeken, az előre betervezetteknek megfelelően, a mozdonyfordulót figyelembe véve. Adott JBI egyeztet az érintett TSZVI-vel, hogy a feladat valóban elvégezhető legyen. Azon felül tudni érdemes az alábbiakat:

A vezetőállások tisztítására vonatkozó előírások, az elvégzendő feladatok:

- A vezetőállások padozatát és az üléseket (a hulladékgyűjtő(k) kiürítése után) porszívózással kell takarítani. Amennyiben erre nincs lehetőség, akkor olyan partvist és külön keféket kell alkalmazni, ami puha szőrű, hogy a seprés során minél kevesebb por keletkezzen. A padozatokat enyhén nedvesen fel kell mosni.
- A vezető- és segédasztalokat, oldalfalakat, valamint a fülkében elhelyezett kapcsolókat, fék- és szabályzókarokat, kézifék kerekeket, készülékeket, műszereket, naprolókat puha ronggyal kell

Mindannyian, akik rendelkeznek 470, 480-as típusismerettel, találkoztak már a vezetőállások heti takarításával kapcsolatos parancskönyvi rendelkezésekkel.

portalánítani, nedves tisztítással pedig fertőtlenítő tisztítást kell végezni. A nedves tisztítás során a mosószeres víztől a törölkendőt jó erősen ki kell csavarni, hogy semmilyen körülmények között ne juthasson víz a kapcsolókhoz, műszerekhez. Utána azonnal száraz ruhával szárazra kell törölni.

- A hűtőszekrényeket és kézmosókat a vegyszeres tisztítás után fertőtleníteni kell. A járműveken elhelyezett hűtőszekrényeket és hűtőládákat normál háztartási tisztítószerrel kell lemosó tisztítással kívül-belül fertőtleníteni. A tisztításnál a hűtőszekrény és hűtőláda külsejének tisztítását egy kizárólag eldobható egyszer használatos kendővel, vagy papírtörölővel szabad elvégezni. A hűtőszekrények és hűtőládák belső tisztítását követően azt egy másik egyszer használatos kendővel vagy papírtörölővel kell - vegyszer típusától függően - szárazra törölni.
- A fogantyúkat, kapaszkodókat és kilincseket kívül/belül minden esetben nedvesen, fertőtlenítő folyadékkal kell tisztítani és szárazra törölni.
- A homlok és oldalablakokat, a visszapillantó-tükröket, a visszapillantó kamerákat ablaktisztító szer segítségével kell megtisztítani, úgy, hogy a felület csikmentes legyen.

A tisztításnál használt eszközök megegyeznek a jármű egyéb más belső részében alkalmazott eszközökkel és tisztítószerekkel.

A tisztítás ellenőrzését (átvételét) a járműbiztosítási igazgatóságnak kell megszerveznie.

Az alábbiakat pedig feltétlen kérjük a tényeknek megfelelően elvégezni!

A vezetőállás tisztítás befejezését követően a mozdonyvezető a mozdony MFB berendezésén az MFB főmenü 2 – Szolgálat menüpontja kezelése után a Szolgálat ablakban a 9 – Vezetőállás tisztítás átvétele gomb megnyomásával köteles rögzíteni azt. A gomb megnyomása után az MFB-n új ablak bukkan fel: Vezetőállás tisztítás. A Vezetőállás tisztítás ablakban három választási lehetőség közül lehet választani:

- 1 – 1-es vezetőállás
- 2 – 2-es vezetőállás
- 3 – Mindkét vezetőállás
-

A szükséges gomb megnyomásával rögzített tisztítás elvégzésének tényét (megjelölve, hogy az az 1-es, a 2-es vagy mindkét vezetőállást érintette).

Amennyiben az elvégzett tisztítást az azt rögzítő személy nem tartja megfelelőnek, akkor arról eseménylapot köteles írni (pl.: nem történt meg a tisztítás, a tisztítást végzőnek nem volt megfelelő eszköze, tisztítószere, egyes műveleteket nem végzett el stb.).

A vezetőállás tisztítás az állomási mozgásokat nem hátráltathatja! A tevékenységet csak álló mozdonynál lehet elvégezni. A munkálatok alatt a tisztítást végző tevékenységére a mozdonyvezetőnek kell figyelnie.

Csallos Tamás

Az új beszerzésű mozdonyok legkorábban 2024-ben állhatnak forgalomba a MÁV-nál

Ezt mondta Homolya Róbert a Világgazdaság nevű lapnak. A MÁV elnöke kijelentette, hogy a végleges ajánlatok bontása a múlt év végén megtörtént. Jelenleg úgy látja érvényes ajánlatok érkeztek be és a legkedvezőbb érvényes ajánlatot adó gyártóval tud majd szerződni a társaság, reményei szerint akár már tavasszal.

A lapnak nyilatkozva a MÁV első embere kijelentette, hogy a hibrid motorvonatok beszerzésének pályázatát technológiai megfontolásból vizsgálják felül, mert a hidrogéntekológia létjogosultsága bebizonyosodott, térnyerése egyre erősebb. Ezzel összefüggésben tehát meg kell vizsgálni, hogy melyik vasúti szakaszokat szükséges legalább részben villamosítani, hova lehet, érdemes akár multimodális hidrogéntöltőt telepíteni, amely adott esetben a vasút mellett a közúti közlekedést is ki tudja szolgálni. Több nagy európai vasútállalat 2030–35-re vállalta a dízelvontatás megszüntetését, a MÁV-nál ez talán 2040-re válhat realitássá, ha addig bevalnak a tervek. Egyértelmű, hogy ezek az új technológiák jelentik a fenntartható jövőt.

A magyarországi vasúti közlekedés fejlődésének – mivel az erősen Budapest-központú, hiszen majdnem minden második vonat érinti a fővárost, és az utasok fele is a budapesti elővárosi vonalakon utazik – a legnagyobb akadálya a budapesti vasúti rendszer jelenlegi szerkezete és állapota - jelentette ki. Ezért elkerülhetetlen a budapesti vasúti stratégia megvalósítása. Az elmúlt évtizedek vasúti fejlesztései elkerülték a legnagyobb forgalmat bonyolító budapesti szakaszokat, az egyébként 80 kilométeres óránkénti sebességre épített városi vonalakon a szerelvények sok esetben csak csökkentett sebességgel és nagy zavarérzékenységgel tudnak közlekedni. A fejpályaudvarok elérték kapacitásaik határát, infrastruktúrájuk elavult, így az elővárosi felújítások kedvező hatásai sem érvényesülnek.

TUDJUK, HÁNY ÓRA

A MÁV-START Zrt. 2020. I-VIII. havi FLIRT motorvonat-vezető munkakörre vonatkozó adatai

Telephely	Rendkívüli munkavégzés összesen (óra)	Munkaidő-beosztástól eltérő foglalkoztatás (óra)	Pihenőnap munkavégzés (óra)	Állásidő 100% (óra)	Állásidő 110% (óra)	Kiküldetés utazási idő (óra)	XII. havi zárólétszám (fő)
VSZ Bp-Ferencváros	11 090,02	5 705,11	5 384,91	1 496,82	0,00	646,96	58
VSZ Bp-Nyugati	11 674,62	5 065,42	6 609,20	964,02	0,00	1 126,19	41
VSZ Szolnok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0
VSZ Székesfehérvár	2 893,56	1 646,59	1 246,97	0,00	0,00	25,21	13
VSZ Hatvan	1 023,60	731,63	291,97	429,33	0,00	172,79	6
VSZ Győr	1 445,72	1 114,62	331,10	11,82	0,00	260,89	7
TSZVI Budapest összesen	28 127,52	14 263,37	13 864,15	2 901,99	0,00	2 232,04	125

Az adatok nem tartalmazzák a motorvonat-vezetői munkakört!

A MÁV-START Zrt. 2021. I-XII. havi mozdonyvezető munkakörre vonatkozó adatai

Telephely	Rendkívüli munkavégzés összesen (óra)	Munkaidő-beosztástól eltérő foglalkoztatás (óra)	Pihenőnap munkavégzés (óra)	Állásidő 100% (óra)	Állásidő 110% (óra)	Kiküldetés utazási idő (óra)	XII. havi zárólétszám (fő)
VSZ Bp-Ferencváros	36 974,34	18 732,09	18 242,25	3 221,94	0,00	11 477,22	158
VSZ Bp-Nyugati	32 674,54	13 296,57	19 377,97	1 659,54	0,00	4 243,90	172
VSZ Szolnok	40 242,30	20 014,79	20 227,51	1 077,89	0,00	10 332,27	155
VSZ Székesfehérvár	23 853,24	13 226,31	10 626,93	395,32	0,00	2 546,91	97
VSZ Hatvan	26 343,11	16 442,20	9 900,91	1 491,39	0,00	3 604,42	107
VSZ Győr	26 448,70	18 462,08	7 986,62	122,04	0,00	4 041,29	106
TSZVI Budapest összesen	186 536,23	100 174,04	86 362,19	7 968,12	0,00	36 246,01	795
VSZ Debrecen	40 720,97	20 390,02	20 330,95	350,72	35,66	2 415,82	188
VSZ Nyíregyháza	27 536,08	14 064,83	13 471,25	303,41	0,00	2 008,36	132
VSZ Záhony	15 541,44	7 348,15	8 193,29	1 162,48	106,93	1 465,01	80
TSZVI Debrecen összesen	83 798,49	41 803,00	41 995,49	1 816,61	142,59	5 889,19	400
VSZ Miskolc	54 982,04	33 011,33	21 970,71	5,72	0,00	570,58	237
TSZVI Miskolc összesen	54 982,04	33 011,33	21 970,71	5,72	0,00	570,58	237
VSZ Pécs	16 004,67	10 457,12	5 547,55	245,77	0,00	1 566,20	88
VSZ Dombóvár	24 805,91	13 478,07	11 327,84	147,48	14,00	2 137,28	138
VSZ Nagykanizsa	14 943,71	7 366,96	7 576,75	513,90	0,00	717,27	86
TSZVI Pécs összesen	55 754,29	31 302,15	24 452,14	907,15	14,00	4 420,75	312
VSZ Szeged	24 255,11	15 965,93	8 289,18	712,49	485,60	3 302,02	131
VSZ Békéscsaba	27 472,81	12 827,13	14 645,68	141,11	0,00	985,64	124
VSZ Szentes	14 971,64	9 160,52	5 811,12	0,00	107,00	966,62	70
VSZ Kiskunhalas	15 360,69	9 940,27	5 420,42	2,96	7,00	1 411,02	67
TSZVI Szeged összesen	82 060,25	47 893,85	34 166,40	856,56	599,60	6 665,30	392
VSZ Szombathely	9 819,83	6 306,94	3 512,89	362,16	141,36	683,06	50
VSZ Celldömök	23 504,06	15 100,77	8 403,29	1 776,62	215,50	2 033,92	114
VSZ Tapolca	16 855,38	10 519,40	6 335,98	2 363,74	175,78	1 237,89	93
TSZVI Szombathely összesen	50 179,27	31 927,11	18 252,16	4 502,52	532,64	3 954,87	257
MÁV-START Zrt. összesen	513 310,57	286 111,48	227 199,09	16 056,68	1 288,83	57 746,70	2 393

Az adatok tartalmazzák a motorvonat-vezetői munkakört!

TUDJUK, HÁNY ÓRA

I-XII. havi kumulált átlag- létszám (fő)	I-XII. havi "mínusz" órák	I-XII. havi betegség órák	I-XII. havi beteg-sza- badtság órák	I-XII. havi fi- zetés nélküli szabadság órák	I-XII. havi szabadság órák	I-XII. havi szak- szerv. kikérő órák	I-XII. havi oktatás-képzés órák - időszakos oktatás, vizsg.	I-XII. havi ok- tatás-képzés órák - egyéb oktatás
53,90	-332,88	4 367,30	2 757,09	2 272,00	10 524,24	0,00	3 182,35	1 604,30
59,00	-797,05	3 816,05	3 178,62	2 032,00	12 059,09	0,00	10 049,30	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13,67	0,00	325,53	585,12	1 312,00	2 583,35	16,00	790,62	378,75
8,33	-83,33	1 994,05	659,40	0,00	1 794,14	0,00	1 166,10	537,99
7,79	-14,30	325,39	186,53	0,00	1 527,84	0,00	1 246,15	132,00
142,68	-1 227,56	10 828,32	7 366,76	5 616,00	28 488,66	16,00	16 434,52	2 653,04

I-XII. havi kumulált átlaglétsszám (fő)	I-XII. havi "mínusz" órák	I-XII. havi betegség órák	I-XII. havi beteg- szabadság órák	I-XII. havi fizetés nélküli szabadság órák	I-XII. havi szabadság órák	I-XII. havi szakszerv. kikérő órák	I-XII. havi oktatás-képzés órák - időszakos oktatás, vizsg.	I-XII. havi oktatás- képzés órák - egyéb oktatás
165,03	-1 090,47	8 772,76	6 384,36	608,00	35 248,74	2 831,40	13 873,76	4 702,23
147,31	-908,65	13 481,66	9 431,98	0,00	31 646,58	159,14	20 785,12	214,00
163,49	-80,14	8 978,76	5 777,67	0,00	38 910,49	539,18	11 155,99	6 222,71
100,83	-6,39	2 508,25	2 619,29	0,00	20 117,37	460,00	6 030,08	2 920,20
110,11	-138,16	7 872,82	5 353,39	0,00	23 783,47	32,00	5 987,64	3 684,47
110,89	-146,84	5 371,44	2 805,49	0,00	25 258,35	219,37	7 925,93	1 239,83
797,66	-2 370,65	46 985,69	32 372,18	608,00	174 965,00	4 241,09	65 758,52	18 983,44
189,59	-421,48	5 809,03	8 348,76	0,00	41 944,66	920,40	15 573,87	2 292,00
131,49	-241,22	6 799,14	8 370,06	0,00	30 490,47	240,15	12 367,78	5 096,83
81,90	-93,07	2 084,79	3 628,46	0,00	18 824,99	508,00	11 668,85	3 518,83
402,98	-755,77	14 692,96	20 347,28	0,00	91 260,12	1 668,55	39 610,50	10 907,66
228,90	-137,49	18 493,58	12 444,06	0,00	53 247,00	822,98	11 050,44	3 982,09
228,90	-137,49	18 493,58	12 444,06	0,00	53 247,00	822,98	11 050,44	3 982,09
87,70	-107,94	1 658,10	2 458,22	173,85	21 162,67	73,22	5 983,67	3 007,38
138,19	-814,41	7 732,69	5 390,49	132,00	33 405,64	443,06	10 263,63	3 706,76
85,68	-347,95	5 551,01	3 136,10	40,00	22 267,66	0,00	8 485,69	842,07
311,57	-1 270,30	14 941,80	10 984,81	345,85	76 835,97	516,28	24 732,99	7 556,21
132,50	-388,31	6 985,29	4 488,63	0,00	30 956,36	221,14	14 439,08	8 178,39
126,05	-32,73	4 658,15	4 390,31	0,00	27 286,33	657,01	9 179,76	588,24
67,46	-42,47	1 804,50	2 018,94	0,00	16 574,36	203,01	3 338,91	510,00
66,46	-63,00	3 401,64	3 210,61	0,00	15 849,59	118,72	3 662,91	783,22
392,48	-526,51	16 849,58	14 108,49	0,00	90 666,64	1 199,88	30 620,66	10 059,85
49,64	-61,39	1 871,82	1 563,64	0,00	12 284,44	203,03	1 626,30	1 309,51
113,27	-81,31	4 858,67	3 903,93	80,00	26 918,99	758,34	6 949,81	2 823,78
97,05	-375,73	6 258,38	2 718,29	0,00	23 520,61	185,30	4 936,15	1 312,32
259,96	-518,43	12 988,87	8 185,86	80,00	62 724,04	1 146,67	13 512,26	5 445,61
2 393,54	-5 579,15	124 952,48	98 442,68	1 033,85	549 698,77	9 595,45	185 285,37	56 934,86

Tovább terjeszkedne a GYSEV Cargo

A GYSEV Zrt. leányvállalata a GYSEV Cargo a hazai vasúti árufuvarozási piac egyik legjelentősebb szereplője. Számtalan vasúti, rendező pályaudvari, intermodális és logisztikai szolgáltatást kínál, Palkovics László innovációs és technológiai miniszter szerint akár az ország más részein működő logisztikai központok működtetésében is szerepet vállalhat. A terjeszkedéshez és fejlődési terveinek megvalósításához a jelenleginél nagyobb kapacitásokra van szüksége a társaságnak.

A GYSEV Zrt. 63,5 millió forint állami támogatást kap arra, hogy elkészíttesse a soproni vasúti konténerterminál fejlesztését megalapozó megvalósíthatósági tanulmányt. Az előkészületekért az innovációért és technológiáért felelős miniszter a felelős, mégpedig a forrás rendelkezésre állását követően azonnal, a napokban megjelent jogszabály szerint.

A társaság leányvállalata, a GYSEV Cargo jelenleg is számtalan vasúti, rendező pályaudvari, intermodális és logisztikai szolgáltatást kínál. Mindehhez 27 villamos, 1 dízel vontató- és 14 dízel tolatómozdonya, több mint 230 különböző vagonja van. Hat vágánya daruzható, négyen tolathat, a terminál tárolóhelye 30 ezer négyzetméteres. A társaság napi 240, évi 72 ezer konténert képes kezelni, de összeállít például irányvonatokat, vállal közúti fuvarszervezést, 60 ezer négyzetméternyi nyílt és 28 ezer négyzetméternyi fedett rakodási területén raktárlogisztikai feladatokat, ezenfelül vámügyintézkést is.

Mindez mára kevés a GYSEV Cargo további terveinek megvalósításához. Palkovics László innovációs és technológiai miniszter már tavaly áprilisban, a magyar-osztrák vasúttársaság vezetőivel az állami vasútfejlesztési tervekről történt egyeztetés után jelezte, hogy a minisztérium és a cég közösen vizsgálja a soproni konténerterminál fejlesztésének, színvonalas közúti kapcsolata létrehozásának lehetőségét. A GYSEV Cargo a miniszter szerint akár az ország más részein működő logisztikai központok működtetésében is szerepet vállalhat.

Kövesdi Szilárd, a GYSEV Zrt. vezérigazgatója kijelentette: „meghatározott stratégiánkhoz illeszkedve rengeteg további fejlesztési tervünk van: szeretnénk tovább növelni szerepünket a



regionális és a határon átnyúló személyközlekedésben, kihasználni és fejleszteni az áruszállítási korridorokat és a soproni konténerterminált. (...) A GYSEV Cargo további piaci térnyerésén dolgozunk.”

Maga a GYSEV Cargo 2011-ben jött létre, 2013-ban pedig elkezdődött a soproni konténerterminál fejlesztése. A 2014 tavaszán zárult beruházás 361,4 millió forintba került, a költségek 29,37 százaléka uniós támogatás volt. A pénzből bővítették a létesítmény tárolóhelyét, konténerkövető rendszert fejlesztettek, és vásároltak egy teleszkópgémes konténeremelő targoncát. A következő, 2015-ben zárult, 1,74 milliárd forintos és 30 százalékos támogatási intenzitású beruházás a GYSEV Cargo Zrt. komplex műszaki fejlesztését célozta. A darupályát felújították, létesítettek három acélszerkezetű fatárolót, vettek egy új bakdarut, valamint fejlesztették a társaság üzemviteli szoftverét.

A GYSEV-nél több évtizedes hagyománya van a határon átnyúló vasúti közlekedésnek, a kombinált fuvarozási alternatívák kihasználásának az áruszállításban, a vasúttársaság jelentős kapcsolatrendszert épített ki Ausztria és Nyugat-Európa felé éppúgy, mint az észak-déli és a kelet-nyugati relációkba. A soproni konténerterminál ezt a kapcsolatrendszert kihasználva kiváló helyszínen jó adottságokkal rendelkezik a kombinált szállítás, raktározás további fejlesztéséhez.

Mosz/vg.hu



Záhonyból jelentjük!

Az Ukrajnában zajló háború miatt a MOSZ helyi testülete, amelynek 8 éve folyamatos és állandó kapcsolata van a kárpátaljai mozdonyvezetőkkel felajánlotta a Mozdonyvezetők Szakszervezete országos és helyi segítségét, egyben támogatásáról biztosította a kollégákat.

Kérdést intéztünk feléjük, hogy miben tudunk nekik segíteni. Azt a választ kaptuk, hogy jelenleg nincs szükségük semmire,



járnak dolgozni, húzzák a vonatokat és kaptak olyan igazolást, ami a munkájukból fakadóan mentesíti őket a hadkötelezettség alól, nem sorozzák be őket és fizetést is kapnak. Az már egy másik kérdés, hogy a fizetésüket le tudják-e majd venni a számlákról, bankkártyákról. Így, mivel az anyagi lehetőségeik jövőjét nem ismerjük, az anyagi támogatást is későbbre tartogassuk és a hadiállapotban lévő országban dolgozó mozdonyvezető kollégákat és családjaikat támogassuk abban a formában, ahogyan ők ezt igényelni fogják!

Többen kerestek bennünket, illetve a MOSZ vezetését segélyfelajánlásokkal kapcsolatban. Azt a tájékoztatást tudom adni, hogy jelenleg semmilyen természetbeni felajánlást nem tudunk fogadni sem mi, sem a záhonyi önkormányzat. Már-már logisztikai gondokba ütköznek a segélyt fogadók, sem hely nincs a tárolásra, sem emberanyag a szortírozásra, így sem tartós élelmiszerre, sem ruhára nincs szükség jelen pillanatban. Aki mégis szeretne segíteni a háború elől menekülőkn, az valamilyen segélyszervezeten keresztül teheti ezt meg.

Gyüre Ferenc



Drasztikusan emelkedett

az útátjárókban bekövetkezett ütközések száma - nőtt a mozdonyvezetőkre irányuló veszély

Az útátjárós balesetek statisztikája a korábbi öt évben tapasztalt stagnáló értékek után 2021-ben jelentősen emelkedést mutatott. A vasúti útátjárókban történt baleseteket az oda behajtók figyelmetlensége és a KRESZ előírásainak megszegése okozza, évente 800-900 félsorompó rúdját törik le az autósok - áll a MÁV közleményében. A Mozdonyvezetők Szakszervezete minden évben felhívja a figyelmet a hivatásunkból adódó veszélyekre. Aggasztó a vasúti útátjárókban bekövetkezett balesetek nagy száma, a mozdonyvezetői munkavégzés megnövekedett kockázata, a mozdonyvezetők pszichés terhelésének növekedése. Elvárjuk a szakpolitikusoktól, döntéshozóktól, hogy cselekedjenek a mozdonyvezetők, az utasok biztonságának növelése és az útátjárókban bekövetkezett tragédiák csökkentése érdekében.

2020-ban 62 útátjárós baleset történt, amely a tavalyi évben 24 esettel emelkedett. A 2021-ben történt 86 vasúti átjárós balesetből 16 követelt emberéletet, 15 végződött súlyos- és 14 könnyű sérüléssel, a többi esetben anyagi kárt regisztrált a vasúttársaság. Az útátjárós események következtében a vasúttársaság 2021-ben egymilliárd forintot meghaladó kárral kénytelen számolni.

A vonat féktávolsága több száz méter, így a mozdonyvezetőnek az átjáróban szinte semmi esélye nincs az ütközés megelőzésére. Sajnos a közúti közlekedők figyelmetlensége miatt mozdonyvezetők is életüket veszítették vagy megsérültek az elmúlt években. 2021-ben útátjárós balesetekben is megsérültek vasúti munkavállalók – köztük mozdonyvezetők – egy esetben súlyosan, három esetben pedig könnyebben - olvasható a közleményben. A MÁV a vasúti átjárókban történt események számának csökkentése és a figyelem felhívása céljából a közút és vasút kereszteződéseiben 2018 óta folyamatosan, éves szinten 60-70 helyszínen tart közös vasúti-közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzést a rendőrség területileg illetékes munkatársainak közreműködésével. Legfőbb cél a baleset-megelőzés: felhívni a figyelmet arra, hogy a balesetek elkerülhetők lennének, ha a gyalogosok és a gépjárművezetők figyelmesen, kiemelt körültekintéssel, a közlekedési szabályok betartásával közelítenék meg a vasúti átjárókat.



A Mozdonyvezetők Szakszervezete álláspontja szerint a közlemények kiadásánál több kell. Csak egy fejlesztési program, a közúti-vasúti szintbeli keresztezések csökkentése, az útátjárók átépítése, biztonsági szintjének növelése hozhat megoldást a mozdonyvezetők, az utasok és a közúti közlekedésben részt vevők biztonságának növelése, az útátjárókban bekövetkezett tragédiák csökkentése érdekében.

Mosz/mavcsport.hu

Fotók: Mosz



A szépséges királyné

Első rész. Az előjelek.

Most, miután befejeztem a Sziliről írott hosszú, tíz részes sorozatomat, egy sokkal látványosabb és korszerűbb, bár korántsem annyira időtálló mozdonyról fogok mesélni. Egészen pontosan arról, hogy miképpen ismerkedtem meg a világ talán legszebb villamos vontatójarművével, hogyan sikerült megszereznem rá a típusismeretet, milyenek voltak a vele szerzett tapasztalataim és természetesen arról is ejtek néhány szót, hogy mi okozhatta a hirtelen eltűnésüket úgy a magyar, mint az osztrák vaspályákról. Elbeszélésem első részében a történelmi előzményekről és az ÖBB 1014-es mozdonyainak hálózatunkon történő megjelenését közvetlenül megelőző időszakról számolok be. Arról a korszakról, amikor még nem ismervén a nyugatot, száj tátva bámultunk mindent, ami onnan, a Lajtán túlról érkezett, legyen az autó, vasúti kocsi, mozdony vagy egy egyszerű villanyborotva. Napjaink nemzedéke, a kilencven után felnövekedett korosztály már nem érti – nem is értheti – a mi egykori gondolkodásunkat.



A KEZDET

Az ötvenes-hatvanas években, amikor még nem feszült felsővezeték az osztrák fővárost Hegyeshalommal összekötő vasúti pálya fölött, amikor nálunk az emberek még a „szocializmus építésén fáradoztak”, akár hiszik, akár nem, már közlekedtek gyorsvonatok mozdónycsere nélkül Bécs és Budapest között. Eleinte Hargita típusú négy részes motorvonatok, majd M40-es, később M61-es Nohab mozdonyokkal vontatott szerelvények gondoskodtak azon kevesek gyors és kényelmes kiszolgálásáról, akik engedélyt kaptak országunk nyugati irányú elhagyására. E vonatokkal az utazás a két főváros között cirka négy órát vett igénybe, ami abban az időben elfogadhatónak számított. Ugyancsak a hatvanas években, egészen pontosan 1966. július 3-tól szeptember negyedikéig minden vasárnap befutottak az ÖBB dízel mozdonyai a Keleti pályaudvarra. A nyári üdülési időszakban közlekedő Budapest-Wien Expresszt ugyanis az osztrákok 2050 sorozatú, Henchel gyártmányú dízelmozdonya vontatta. A vonatok utazósebességének növelését az idő tájt nagyban hátráltatta, hogy a Bécs-Hegyeshalom szakasz még nem volt villamosítva, ott 1964-ig 52-es (nálunk 520-asként ismert) sorozatú gőzösök továbbították a szerelvényeket. 1964-től azonban az ÖBB 2050 sorozatú dízelgépeket kapcsolt a gyorsvonatok élére, ezzel is növelve a sebességet. (1. ábra.) A menettartam így a korábbi négy óra tizenhat percről négy óra három percre csökkent, ami a 272, 7 km távolság mellett 67,32 km/ó átlagsebességet jelentett. Az utazósebesség növekedése a Bécs-Hegyeshalom közötti 84,7 km-es szakaszon volt a leglátványosabb, hiszen itt a menetidő a dízelgépek beállításával 1 óra 30 percről 1 óra 8 percre csökkent. A magyarországi szakaszon a pálya rossz állapota miatt nem tudott jelentősen növekedni a sebesség.

Aztán ahogy teltek-múltak az évek, egyre világosabbá vált, hogy a szocialista tábor végleg alul marad a nyugati világgal folytatott gazdasági, valamint nem utolsósorban katonai



versenyben. Amikor ezt, ha csak suttogva is, de már ki lehetett mondani, elkezdődött egyfajta óvatos közeledés a két tábor országai között. Magyarország akkoriban élen járt a folyamatban. Ennek egyik látványos kifejeződése volt, hogy úgy a MÁV, mint az ÖBB szerette volna meggyorsítani az egykori Osztrák - Magyar Monarchia két fővárosa közötti vasúti közlekedést.

A nyolcvanas években a menettartam csökkentése nálunk csak a határon való ácsorgás minimálisra szorításával látszott megvalósíthatónak, hiszen a vonatok sebességét nem lehetett egyik pillanatról a másikra a kívánt mértékben növelni. A vám- és az útlel ellenőrzés megoldhatónak látszott útközben is úgy, hogy a határ- és pénzügyőrök már a Keletiben felszálltak a vonatra és megkezdték a munkájukat. A fő problémát a mozdónycserével járó időigényes piszmozgás okozta, hiszen az ÖBB villamosítási rendszere eltér a mienktől, tehát az ő gépeik nem voltak alkalmasak arra, hogy a MÁV vonalán közlekedjenek. Természetesen a mi villanymozdonyaink sem tudtak az osztrák hálózaton üzemelni. Megoldásként felvetődött a dízel vontatás, de ez amellett, hogy felsővezeték alatt roppant gazdaságtalan, még azzal a hátránnyal is járt volna, hogy a kisebb kifejthető teljesítmény miatt az elvárt menetidő tarthatatlanná válik.

AZ ELŐFUTÁROK

Valamikor 1986 vagy '87 táján az ÖBB kérésére az ELIN gyárban úgy alakítottak át kettő, a menetrend szerinti forgalomból már kikopott öreg, osztrák 1046-os (2. ábra.) villanymozdonyt, hogy azok alkalmasak legyenek úgy a kisperiódusú, mint az ötven herzes hálózat alatti működésre. E gépeket felszerelték a magyar vasúton használatban lévő EVM típusú vonatbefolyásoló berendezéssel és 160 MHz-es rádióval is. (3. ábra.) Az így átalakított masinák bevetésével már elhagyhatóvá vált a hegyeshalmi gépcsere, ezáltal tartani lehetett az Eurocity vonatokra akkoriban előírt utazási





sebességet. 1988-tól az Elin gépek már napi rendszerességgel futottak Magyarországon.

Kezdetben mindössze egy vonatpár közlekedett az Eurocity előkelő megjelöléssel Bécsből indulva Budapest Déli pályaudvarig és vissza, mégpedig a Lehár expressz. A két áramnemű mozdonyok az I146-os sorozatszámot kapták. Viszonylag kicsi, 2000kW-os teljesítményük miatt általában párosával, szinkron üzemben cibálták a szerelvényüket. (4. ábra.) E masinák a magyar szakaszon – praktikus okokból – kizárólag hegyeshalmi mozdonyvezetők utaztak. Valamennyien Bécsben szerezték meg egy osztrákok által szervezett tanfolyam keretén belül a típusismeret ezekre a járművekre, majd ugyancsak Bécsben, az ÖBB bizottsága előtt adtak számot tudásukról. Ők egyébként a legfelkészültebb, a német nyelvet jól beszélő kollégák közül kerültek kiválasztásra.

Természetesen mi pesti masinisták kíváncsian – és talán egy kissé irigykedve – figyeltük ezeket a „nyugati csodákat”. Az persze fel sem merült bennünk, hogy ilyen gépeken utazhatnánk, hiszen e járművek Hegyeshalomnál léptek be, majd a forduló végén ott is távoztak az országból, tehát teljesen logikusan a „hegyesi” kollégáknak passzolt a gépcsere nélküli EC vonatok kiszolgálása.

ELSŐ ISMERKEDÉS A MODERN TECHNIKÁVAL

Az 1988-as esztendő valamelyik verőfényes nyári napján, V43-as mozdonyommal ácsorogtam a Déliben, talán egy dunaújvárosi, de az is lehet, hogy bajai vonat élén, amikor a mellettem lévő vágányra betolták a Lehár EC szerelvényét. Miután a tartalék elment róla, rájárt a szinkronban üzemelő két I146-os masina. E gépek küllemre meglehetősen csúnyácskák voltak, de számomra mégiscsak az akkor még imádott nyugat küldötteiként jelentek meg. Gondoltam – a vonatom indulásáig még nagyon sok időm volt –, felkopogok a kollégához, és megkérem, mutassa be nekem a mozdonyát. Kopogtatásomra Szóka Ferenc nézett ki a gép ablakán, akivel

egykoron ugyanabban az iskolában – ha nem is ugyanabban az évben –, a győri Czuczor Gergely Bencés Gimnáziumban érettségiztünk. Így aztán szívélyes hangulatú fogadtatásban volt részem és természetesen nem kizárólag a mozdonyról, hanem egykori tanárainkról is sok szó esett köztünk. Gyorsan múlt az idő, nekem indulnom kellett a vonattal. Lehangoló érzés volt a „nyugati csoda” után felmászni a vén Szilire, még akkor is, ha az a Szili ragyogott a tisztaságtól és kiváló műszaki állapot jellemezte. Valahogy ahhoz tudnám hasonlítani az engem hatalmába kerítő érzést, mint amikor a hatvanas években egy kifogástalanul rendben tartott, de elavult és öreg gőzmozdonyon szolgáló masinista az egyik új és korszerű Nohab szemrevételezése után visszamászik a gőzöse konyhájába.

EGY KÜLFÖLDI ÚJSÁG KÉPEI

Azt hiszem, itt kell elmesélnem, hogy valamikor a kilencvenes évek elején – talán ’91-ben – egy osztrák kollégától kaptam egy-két vasúti témájú újságot, amelyek közül ez egyikben néhány fotó és egy rövid ismertető leírás szerepelt az ÖBB új, két áramnemre alkalmas (15 kV 16, 2/3 Hz és 3000V egyenáram) 1822-es sorozatú mozdonyáról. Oly csodálatosnak találtam a gép karosszériájának a vonalvezetését, a festését és nem utolsósorban a vezetőasztal kialakítását, hogy már szinte kétségeim támadtak a mozdony valódiságával kapcsolatban. (5. és 6. ábra.) Pedig léteztek! E gépekkel a Brenner-hágó vasúti forgalmát szándékoztak megújítani és hatékonyabbá tenni az Osztrák Vasút. Miközben a fotókat nézegettem – amellet, hogy irigykedtem az osztrák kollégákra – az a keserű érzés hatalmasodott el rajtam, hogy én bizony ilyen szép és modern gépeken soha nem fogok dolgozni. De amint azt a későbbiekben látni fogják, Isten útjai kifürkészhetetlenek.



ELSŐ TALÁLKOZÁS A KIRÁLYNÉVAL

Egyszer, egy borús tavaszi napon, miközben egy gépmenetben közlekedő lepusztult Szilivel vártam Kelenföldön jobb sorsomat, egészen pontosan azt, hogy Ferencváros kegyeskedjék lefogadni a mozdonyomat és én befejezhessem a szolgálatom, megpillantottam – akkor legalábbis úgy hittem – a labancok által kiadott vasutas újságban korábban megcsodált mozdony egyik példányát. Egy Bécs felől érkező gyorsvonat élén csillogott-villogott. Ugyan nem értettem, hogyan dolgozhat a mi hálózatunk alatt, de nem is nagyon gondolkodtam ezen. Csak ámultam és bámultam. Természetesen, amikor közelebb ért, akkor már láttam a pályaszámát is – ha minden igaz, az 1014, 007-es volt – tehát tudatosult bennem, hogy nem a fáradtságtól káprázik a szemem, hanem egy 1822-eshez erősen hasonlító gép húzott el mellett. Később megtudtam, hogy az ÖBB ezekkel a vontatójárművekkel kívánja leváltani az H46-os sorozatot. Terveikben az is szerepelt, hogy több Eurocity vonatpárt is indítsanak. Így a Lehar EC után forgalomba helyezték az EC24-es számra hallgató Liszt Ferenc, valamint az EC62-es számú, Bartók Béláról elnevezett gyorsvonatokat is. Ekkor már – ha minden igaz – 1994-et írtunk. Az 1014-esekre pesti mozdonyvezetők is kaptak kiképzést, de ők valamennyien a Keleti fűtőház állományaiba tartoztak. Az még vágyálom szinten sem merült fel bennem, hogy én, mint ferenci dolgozó, megszerezhessem a Sisi típusismeretet – szépségük okán az 1014-es sorozatú mozdonyok a gyönyörű Wittelsbach Erzsébet királyné becenevét kapták –, nekünk fradistáknak ez nem fért a profilunkba. Természetesen a kíváncsiság erősen hajtott, ezért, amikor Szóka Feri barátomat pillantottam meg vezetőálláson, azonnal felkérdeztem hozzá. A mozdony belső kialakítása, ergonómiai és esztétikai színvonala minden képzeletemet felülmúlta. Még annál is szebb volt, mint amit évekket ezelőtt az újságban az 1822-esekről láttam. (A 1014-es masinákról készült fotóimat a következő részben szándékozom bemutatni.) A számítógép és vezetőasztalon elhelyezett képernyő a vasfüggönnyel elzárt és cocom listával sújtott világunkban egyenesen kuriózumnak számított. Ha a gépnek valamilyen hibája akadt, azt a számítógép szövegesen – eleinte német nyelven – megjelenítette és arról is informálta kezelőjét, hogy adott hiba esetén mi a teendője, menet közben pedig a gépezet műszaki paraméterei – különböző hőfokok, feszültség és áramerősség értékek, stb. – voltak folyamatosan nyomon követhetők. A computer beleszólt a fék vezérlésébe, a vonóerő és a sebesség alakításába, egyszerűen a masiniszta csak kiadta az ukázt a számítógépnek, az pedig a lehető legoptimálisabban végrehajtotta azt. Tudom, a Traxx mozdonyok, a Flirt és a Kiss

motorvonatok árnyékában felnövekvő fiatal kollégáknak ez már nem újdonság, sőt ez számít természetesnek, de akkoriban, amikor még Leók, Szilik és Gigantok – ez utóbbiak minősültek a leginkább korszerűnek – alkották a MÁV villamosmozdony flottáját, hatalmas csodának, sőt, varázslatnak minősült minden, ami számítógépet tartalmazott.

BOSNYÁK LACI MEGLEPŐ TERVE

Aztán napok, hetek, hónapok múltak el, miközben mi, halandó masiniszta Szilik vagy Bobók, esetleg leharcolt Szergejek ablakából figyeltük, hogyan suhannak el mellettünk az EC vonatok élén az 1014-esek, mígnem egyik reggel behívatott magához az irodájába Bosnyák László, aki akkoriban üzemeltetési reszortosként dolgozott Ferencvárosban. Amikor beléptem, az íróasztala előtt már ott állt Dinai Pista kollégám (és barátom) is. El sem tudtam képzelni, hogy mit akarhat tőlünk Laci. Amikor elmondta a tervét, majdnem hanyatt vágódtam a meglepetéstől. Röviden ismertette velünk, hogy néhány mozdonyvezetőt ki kell még képezni a Sisikre. Természetesen eleinte kizárólag keletis masiniszta jöttek szóba, de ő úgy gondolta, hogy engem és a Dinai Pistát – mint fradisi mozdonyvezetőket – bevesz a keretbe. Vállalja a képzésünket, tudásunkról azonban a keletis kollégákkal együtt az ÖBB bizottsága előtt kell majd számot adnunk. Nos, így kezdődött. Így kezdett valósággá válni egy korábban még lehetetlennek tűnő álom, ami aztán több éves flörtöléssé vált a villanymozaik királynéjával, Sisivel. Lám, soha, semmit nem szabad feladni, hiszen Isten útjai valóban kifürkészhetetlenek.

A folytatásban arról mesélek, hogy milyen volt mozdonyvezetőként ezeken a csodálatos, bár korántsem hibátlan gépeken szolgálni és remélem, nem veszik majd szentségtörésnek, ha a nehézségekről is kendőzetlen őszinteséggel számolok be!

Móricz Zsigmond



6. ábra

Mi lesz a vasúti áru fuvarozással - elszállt a vontatási energia ára

A hazai vasútvállalatok azzal szembesültek decemberben, hogy 2022-től közel négyszer annyit kell fizetniük a MÁV-nak a vontatási energiáért, mint ez év elején. Az emelés rontja a versenyképességüket, amivel közúti riválisaik és a szomszédos országokban fuvaroztatók járnak jól. Aztán a MÁV Zrt. a februárban már annál is magasabb várható vontatási energiaárakat közölt az áramot tőle vásárló vasútvállalatokkal 2022 első két hónapjára, mint amekkorákat tavaly december közepén előre jelzett. A helyzet súlyos, a MÁV Zrt. és a vasútvállalatokat képviselő Hungrail Magyar Vasúti Egyesület vezetése hétfőn úgy döntött, hogy megkéri a kormányt, foglalkozzon a problémával - írja a VG



Fotó: Horváth Tamás



Fotó: Sándor Tamás

A vasúti fuvarozók 2022-re már korábban bejelentettek egy 15 százalékos díjemelést, a vontatási energia drasztikus emelése miatt újabbat kell közölniük, ezért van, amelyik már vissza is vonta korábbi ajánlatát. Az egyes kocsi-fuvarozás támogatásáról szóló döntés egyébként is csaknem fél évvel később született meg a tervezettnél, közben drágítja a fuvarozást és csökkenti az ügyfelek bizalmát a vágányzárak miatti bizonytalanság, és továbbra sincs előrelépés a kombinált fuvarozás évi 5,1 milliárdos támogatásáról. Nagy csapás volt továbbá, hogy az üzemanyagok árának maximálásával a rivális közúti fuvarozás kapott erős segítséget. A Hungrail Magyar Vasúti Egyesület ezért kompenzálást, a vontatási energia árának csökkentését szeretné elérni. E célból például el lehetne engedni az áramtarifában az egységárra rakódó tételeket (rendszerhasználati díj, jövedéki adó, VET- – villamos energiáról szóló törvény – pénzeszközök), és megfontolható a vasúti teherfuvarozók által vásárolt vontatási energia díjának befagyasztása is.

A vg.hu kérdéseire válaszolva a vasútvállalatok erősen

bíznak a Hungrail fellépésének sikerében, főleg, mivel – mint megerősítették – ők maguk nem tudnak alacsonyabb árat kialakítani. A MÁV ugyanis – mutatott rá a Rail Cargo Hungaria Zrt. (RCH) – állami vállalként gyakorlatilag hatósági árat érvényesít. A MÁV az RCH-val még decemberben azt közölte, hogy az áram tőzsdei árából számolt 2022-es átlagár 92,32 forint lesz kilowattóránként, ami 10-30 százalékkal ingadozhat. „Ennek alapján társaságunknak – ahogyan a többi hazai magán-vasúttársaságnak is – átlagosan 300 százalékkal magasabb átlagárat kell fizetnie a vontatási energiáért, mint az idén. Ez még annál is magasabb, mint ami a legrosszabb forgatókönyvünkben szerepelt” – közölték. Az RCH-nak emiatt 7-8 milliárdos többletkiadása keletkezik, amit kénytelen lesz átkérni a megbízóira. Ennek érdekében megkezdte 2022-es megállapodásainak újratárgyalását.

A Floyd Zrt. igazgatótanácsának elnöke, Kovács István is azt hangsúlyozta, hogy ez a piac nem liberalizált, kötelesek a MÁV-tól venni az áramot, alkunak nincs helye. A Floyd januárban 28,5 forintot fizetett egy kilowattóra áramért,

decemberben 44-et, a MÁV pedig 2022-re 110-120 forintot kért. A Floydnak ez majd nagyjából 300 millió többletkiadást okoz, ahogyan az MMV Zrt.-nek is, ráadásul a megemelt áramdíjnak mindkét társaság csak nagyon kis részét tudja áttérhelni az ügyfeleire. Mindkettő úgy takarékoskodna, hogy egyes szakaszokon a villanyról az olcsóbb dízelvontatásra vált, de ez sem egyszerű. Az országban ugyanis – közölte Kovács István – még mindig nagyon sok vasútvállalat vontat önköltség alatt, bár ez csak ideig-óráig sikerül számukra.

Az MMV vezérigazgatója, Katona László azért látja nehéznek a dízelre váltást, mert cégének csak három dízelmozdonya van, a piacon kevés a bérleti lehetőség, a járműpark pedig elöregedett.

A CER Hungary Zrt. vezérigazgatója, Horváth Ottó azt közölte, hogy miközben a MÁV a januárhoz képest 2021. novemberben 68 százalékkal emelte a CER számára az áram árát, a GYSEV csak 1 százalékkal. A MÁV 2022 első két hónapjában a novemberi ár kétszeresét kéri majd a CER-től, sok százmilliós pluszkiadást okozva az ideihez képest. A CER az elmúlt évben nem tudott minden vontatási energiára érvényes áremelést tovább hárítani, de 2022-ben már minden esetben meg fogja tenni. „Nem kötünk kereskedelmi megállapodást, ha a fuvaroztató nem fogadja el az energiaár-

változás miatti díjnövekedést” – szögezte le Horváth Ottó.

2022. február elején a Floyd arról értesült, hogy januárra feltehetően bruttó 160, februárra pedig 175 forintos egységgárra kell felkészülnie. Az RTB Cargo Hungaria úgy tudja, hogy az esetében januárra 160 forintos egységgárral számol a MÁV, és bár a Rail Cargo Hungariához (RCH) befutott idei első MÁV-közlés még 120 forintos januári és februári díjról szólt, a társaság iparági forrásokból úgy tudja, hogy ennél mélyebben kell majd a zsebébe nyúlania.

A múlt év végén előre jelzett ár is hatalmas növekedést takart volna: a Floydnál a 2021 utolsó negyedéves árakhoz képest több mint duplázást, az RTB Cargónál pedig a 2021 első negyedéveshez képest mintegy négyszereződést. Még nagyobb baj, hogy a vasútvállalatok többsége tavaly decemberben, amikor értesült a vártnál sokkal nagyobb idei áramáremelésről, a saját ügyfeleivel már megkötötte a 2022-es szerződéseit. Próbálták tehát menteni a menthetőt: a Floyd tetemes áremeléseket jelentett be partnereinek, és volt olyan konvencionális forgalma, amely nem bírta el a megnövekedett költségszintet, és megszűnt. A magas ár miatt a vállalat – terveivel ellentétben – egyelőre csak Németországban növeli meg a konténeres forgalmát.



Fotó: Kovács Balázs

Az RTB Cargo sem volt sikeresebb: miután a MÁV december 15-én nyilvánosságra hozta, hogy az idén várhatóan 93 forintos átlagos vontatási energiadíjjal számol, az RTB az egész januárt azzal töltötte, hogy az emelésből valamennyit az ügyfeleire hárítson. Ám kevés eredményt ért el, mert „a társaságok az új évi díjakat jellemzően október–novemberben kalkulálják, és akkor még 55-60 forintos kilowattóránkénti árakat jelzett a MÁV” – közölte a VG-vel a társaság. Az RTB Cargo azonban azt nevezte az igazi problémának, hogy az eredetileg beárazott áramárnak (55-60 forint kilowattóránként) a háromszorosa kerül a számlákra, ami két-három hónap alatt már a társaságok likviditását is veszélyezteti, hiszen ezzel a bérköltségük nagyságrendjének megfelelő költségtöbbletük keletkezik egyik napról a másikra.

A CER Cargo nem tudja kigazdálkodni a vontatási energia magas ára miatti tetemes költségnövekedést, mert egyetlen ügyfelével sem tudott megállapodni a magasabb díj továbbterheléséről. Válasza szerint azért nem, mert nincs meghirdetve éves, fix vontatási villamosenergia-ár, így csak valamilyen mozgó árat (például a MÁV várható átlagárát) lehet beépíteni a fuvardíjba. Ez a mozgó ár viszont tervezhetetlenné teszi a fuvaroztatók költségeit, ami elfogadhatatlan számukra és az ügyfelek számára. A CER

néhány korábbi fuvaroztatója már át is állt közútra.

Legtöbb ügyfelünkkel átmeneti időre vonatkozó, ideiglenes megállapodásunk van, amelynek az időbeli hatálya lejárt vagy hamarosan lejár” – közölte a társaság.

Az RCH-től kapott tájékoztatás szerint a magyar ügyfelek körében egy bizonyos szintig még kezelhető a magas ár, hiszen a belföldiek belülről látják a hazai viszonyokat, a külföldiek viszont nem értik a helyzetet. A társaság úgy számol, hogy – meg nem erősített értesülései szerinti – az extrém áremelés már megközelíti azt a határt, amelyet az ügyfelek elfogadnak, és megkérdőjelezi a vasúti áru fuvarozás racionalitását.

Rámutatott továbbá, hogy a bizonytalanság is elriaszthatja az ügyfeleket, akik nem fogadják el, hogy a fuvaroztatás költsége a végrehajtás közben változhat, de a vasútvállalat sem tudja átvállalni az előre nem látható áremelkedés költségeit.

A kapott válaszok szerint egyik vasútvállalatnak sincs olyan információja, hogy a következő hónapokban olcsóbbá válna a vontatási energia. Az RTB Cargo arra hívta fel a VG figyelmét, hogy a decemberi értesülés szerint az év második felében csökkennie kellene az árak ahhoz, hogy az átlaga száz forint alá kerüljön, de már az első hónap ára 33 százalékkal magasabb a prognosztizált legmagasabb szintnél. „Ez nem ad okot az optimizmusra, sőt teljesen elbizonytalanít bennünket” – jelezték. A Floydnál kiemelték, hogy a villamos energia tőzsdei ára csökken, a MÁV mégis, ezzel teljesen ellentétesen, meredeken emelkedő villamosenergia-árakat közöl. Ugyanakkor a magyarországi vasútvállalatok csak a MÁV-tól és a GYSEV-től vehetnek áramot, attól függően, hogy melyik társaság hálózatán közlekednek. Fontos még, hogy a GYSEV 2022-re a MÁV-tól teljesen eltérően 42,7 forintos kilowattóránkénti árat közölt, számottevően alacsonyabbat, mint a MÁV.

A magas ár miatt a vasút versenyképessége különösen az egyeskesi-forgalom területén csökken a befagyasztott üzemanyagárakkal dolgozó közúti fuvarozással szemben – mutatott rá az RCH. A vontatási villamos energia árának extrém mértékű növekedése a vasúti tranzit-áruszállításban is visszaesést eredményezhet. A jugoszláv utódállamok infrastruktúrái a magyarországinál előnyösebb kondíciókat kínálnak, ahogyan a szlovák pálya is forgalmat vonhat el Záhonytól. A megnövekedett költség rontja a vasútvállalatok versenyképességét, aminek meg is van az első következménye: az MMV egyik kelet–nyugati irányú fuvarozást kérő megbízója például úgy döntött, hogy elkerüli Magyarországot, és az olcsóbb szlovákiai útvonalon fuvaroztat. Az áremelés miatt átrendeződhet a hazai áru fuvarozói piac, mégpedig a közúti riválisok javára.

Jelen helyzetben veszélybe kerül a cégek klímavédelmi vállalása és megnehezül annak az uniós célnak a teljesítése is, amely szerint 2030-ra 30 százalékosra kell növelni a vasúti fuvarozás részarányát a 300 kilométeresnél hosszabb fuvarok esetében.

Mosz/vg.hu



Kínai után itt az orosz vasút?

- V0 újratöltve

Februárban elkészül az a javaslat, amely alapján dönteni lehet a V0 vasútvonal Kecskemét és Székesfehérvár közötti nyomvonaláról - jelentette be sajtótájékoztatóján Budapesten az innovációs és technológiai miniszter.

Palkovics László közölte, hogy gazdasági és környezeti szempontokat egyaránt figyelembe vesznek a vonalszakasz kijelölésekor. A döntés a lehető leggyorsabb lesz, így a beruházás már azt megelőzően elkezdődhet, hogy a Déli körvasút fejlesztési munkálatai véget érnének. Az orosz vasútépítői részvételről nemzetközi tender kiírásával született döntés - tette hozzá. A miniszter a projekt legfontosabb eredményeként említette, hogy a ferencvárosi pályaudvarra érkező tehervonatok száma jelentősen csökken, ezzel együtt eltűnik a Budapesten áthaladó teherforgalom túlnyomó része. A Déli körvasút közelében élőknek az is kedvez, hogy a szakasz fejlesztésével jelentősen csökken a vonatok okozta zajterhelés, élhetőbbé és zölddebbé válnak a körülötte megújuló városrészek.

A MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója a környezeti szempontokat hangsúlyozta a sajtótájékoztatón. Homolya Róbert szerint vasúti fejlesztések nélkül a klímacélok nem teljesülhetnek, hiszen ez a leginkább környezetbarát utazási és szállítási megoldás, a közlekedés okozta környezeti terhelésnek csekély hányadáért felelős. Korszerűsítésekre azért is szükség van, mert a magyar vasúti hálózat túlzottan fővárosközpontú, csaknem minden második tehervonat áthalad Budapesten, a szűkös áteresztőképesség az egyik legnagyobb akadály a további fejlődés előtt - hangsúlyozta. A vasúttársaság vezetője emiatt kiemelt jelentőségűnek tekinti a V0 megépítését, és azt ígérte, hogy a Déli körvasút korszerűsítésekor mindenben tekintettel lesznek a környéken élőkre.

A Budapestet délről elkerülő, Dunát keresztező vasúti kapcsolat új nyomvonalon, villamosított teherforgalmi vasútvonalként épülhetne meg 120-160 kilométer/órás tervezési sebességre. 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



nyomvonalasában tervezett Budapest-Varsó nagysebességű vasútvonal fejlesztési elképzeléseivel.

A V0-ról 1975-ben, majd 2013-ban láttak napvilágot olyan tanulmánytervek, amelyek teljes hosszban újépítésű fővonalként egy nehezen ütemezhető beruházás keretében tettek javaslatot annak megvalósítására. Már 1975-ben kidolgozták a Budapestet elkerülő Győr Szolnok fővonal alapjait, felhasználva az 5. sz. vasútvonalat, Székesfehérvártól keletre azonban újépítésű fővonallal számoltak. A magas várható költségek miatt a döntéshozók nem támogatták a terveket, azok az asztalfiókba kerültek.

2012-ben a Közlekedéstudományi Egyesület, a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ), a Hungrail Magyar Vasúti Egyesülés és a Levegő

Munkacsoport együttműködési nyilatkozatot írt alá annak érdekében, hogy a Budapestet délről elkerülő V0 vasúti körgyűrű mielőbb megvalósulhasson. A lehetséges nyomvonallal a V0 Magyarország Konzorcium készített tanulmány a következő évben elkészült, hat lehetséges nyomvonalsávot tartalmazott és a kiválasztott nyomvonaltól függően 270 és 600 milliárd forint közötti költséggel számolt. A dokumentum az alternatívák közül a Bicske - Ercsi - Albertirsa nyomvonalat javasolta további részletes vizsgálatokra alkalmasnak. A vasúti körgyűrű 2013-ban zöld jelzést kapott a kormánytól és úgy számoltak, hogy a vonatok 2017-ben már közlekedhetnek az új pályán. Aztán azok a tervek is elsüllyedtek.

Mosz



Fotó: Varga Mihály



MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

1145 Budapest Bácskai utca 11.

Tel./fax: 220-3822, 221-2230

e-mail: mosz@mosz.co.hu

Keresztes Péter
vezérigazgató
MÁV-START Zrt.
1087 Budapest,
Könyves K. krt. 54-60.

Tárgy: magyar-ukrán vasúti közlekedés fenntartása

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Keleti szomszédunk Ukrajna háborúban áll, eközben folyamatos a vonatközlekedés Záhony és Csap illetve Munkács között. A MÁV-START Zrt. munkavállalói, mozdonyvezetők, jegyvizsgálók ebben a helyzetben is az Ukrajna területén fekvő, a magyar határtól közel 60 km-re található Munkács állomásig továbbítanak vonatokat. Ukrajnában a háborús helyzet miatt a civil lakosságnak is engedélyezték a fegyverviselést és használatot, Kárpátalján pedig még mindig van épen maradt repülőtér, a munkácsi és ungvári, amely potenciális célpont lehet. A Mozdonyvezetők Szakszervezete szerint mindkét körülmény alkalmas arra, hogy az Ukrajnában szolgálatot teljesítő magyar vasutasokban félelmet és szorongást keltsen.

Ebben a helyzetben a MÁV-START Zrt. hogyan biztosítja munkavállalóinak biztonságát, testi épségét és milyen intézkedéseket tett eddig a határon átjáró mozdonyvezetők, jegyvizsgálók életének megóvására. Minek kell megtörténnie ahhoz, hogy a vonattovábbítások Csap állomástól Munkácsig ne a MÁV-START Zrt. mozdonyvezetőinek és jegyvizsgálóinak szolgálatteljesítésével történjenek?

Várom megtisztelő válaszát és intézkedését!

Budapest, 2022. 02. 27.

Üdvözlettel:



Barse Balázs sk.
elnök





Mozdonyvezetők
Szakszervezete

SEGÍTS HOGY SEGÍTHESSÜNK!

MINDENKIRE SZÁMÍTUNK!

10%

**Mozdonyvezetők a
Mozdonyvezetőkért!**



**A BAJBA JUTOTTAK,
A MEGBETEGEDETTEK
KOLLÉGÁINK ÉS
CSALÁDTAGJAINK
MEGSEGÍTÉSÉRE.**

**ADÓSZÁMUNK:
18174432-1-42**



**MOZDONYVEZETŐK
A BIZTONSÁGOS ÉS EGÉSZSÉGES ÉLETÉRT
ALAPÍTVÁNY**