



2016. november 30-án VÉT keretében megkezdődtek a tárgyalások a munkáltató és a szakszervezetek között a 2017. évi tervezett bérintézkedésekről és a foglalkoztatáspolitikai elképzelésekről.

A munkáltató tájékoztatta a résztvevőket a minimálbér és garantált bérminimum emelésének várható hatásairól, azok költségvonzatairól. A kormány és a szociális partnerek közötti bértárgyalások eredményeként a minimálbér 15 százalékos és garantált bérminimum 25 százalékos emelését a MÁV Zrt. kedvező lépésnek tartja. Ugyanakkor figyelemmel kell lenni arra, hogy a minimálbér és garantált bérminimum emelése tovább torzíja a munkakör-értékelésen alapuló bérrendszert, fontos vasútszakmai munkakörökben a bérek összehasonlíthatóságához vezet. Amennyiben egyéb bérintézkedés nem történik, egy általános segédmunkás ugyanolyan alaphérral kerülne a szervezetbe, mint a speciális vasúti ismereteket

Érdekvédelmi hír

és kiemelt egészségügyi alkalmasságot követelő, komoly hiányszakmának számító munkakörökben tevékenykedők.

Az 5 százalékos járulékcsoökkentés hozzájárul a minimálbér és garantált bérminimum emelésének biztosításához, de a bérek feltorlódásának kezelésére nem elegendő. Többletforrásokkal a vállalatcsoport nem rendelkezik, saját erőből biztosítani nem tudja, így a tulajdonossal folyamatos az egyeztetés és az adatszolgáltatás keretében történő tájékoztatás a forrás biztosítása érdekében.

Az előzetes tárgyalási menetrendnek megfelelően a felek összegezték a Kollektív Szerződés módosítására irányuló javaslatokat, amelyeknek személyi jellegű költségvonzatai is vannak (például a béren

kívüli juttatások csomagja, ruházat biztosítása stb.). A szakszervezetekkel közösen már korábban megtörtént a foglalkoztatáspolitikai intézkedések előzetes felmérése, egyeztetése, amelyről a tárgyalásokat az elkövetkező időszakban folytatják a felek. Fontos kiemelni azt, hogy a foglalkoztatáspolitikai intézkedések közül melyek azok az eszközök, amelyek a munkaerő megtartását, a hosszú szakmai tapasztalattal rendelkezők elismerését vagy az egészségügyi alkalmasság biztosítását, a rekreációt szolgálják.

PVDSZ a következő javaslatot terjesztette elő a MÁV Zrt. munkavállalóinak 2017. évi helyzetének javítására a tárgyalások során.

I. Javaslatot meghatározó tényezők:

- A SZJA változások. A béren kívüli juttatások adóterhelése jelentősen megváltozik.

(folytatás a 2. oldalon...)

Áprily Lajos: Hóban

Az erdőszélen lopva róka jár,
s csapás végén havas bozótba fordul.
Mint holt kastélyon bűvös mese-zár,
a hó a sí alatt balkan csikordul.

A köd mögül rekedten szól a "kár",
jeges bajusszal ballag a favágó,
az útnál megváltó napokra vár
s vércseppeket hullajt a kecskerágó.

Felborzolt tollal ül a bím-pirók,
bózúsmarát szítál az ág le rája,
félálomban lát nyár-illúziót
s olyankor szól althangú fuvolája.



(folytatás a címlapról...)

• A Versenyszféra és a Kormány Állandó Konzultációs Fórumának 2016.11.24.-i megállapodása, mely alapján 2017.01.01.-

től a kötelező legkisebb minimál bér havi összege 127.500 Ft., 2018.01.01.-től 138.000 Ft. lesz. A garantált bérminimum 2017.01.01.-től havi 161.000 Ft., 2018.01.01.-től havi 180.500 Ft. lesz.

A Versenyszféra és a Kormány Állandó Konzultációs Fórumának MEGÁLLÁPODÁSA

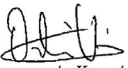
a minimálbér, a garantált bérminimum és a reálbérek emeléséről, valamint a munkáltatói terhek csökkentéséről

Az elmúlt években jelentősen megemelkedett a magyar munkaerőpiac aktivitása és a foglalkoztatottság mértéke. A további gazdasági növekedést ezért a foglalkoztatás megfelelő szintre való növelése után elsősorban a munkatermelékenység emelésével idézhetjük elő, amelyhez a technológialejlesztés és a munkaszervezés javítása mellett elengedhetetlenül szükséges a magas színvonalú és jól motivált munkaerő. Mindezt annak érdekében kell végrehajtani, hogy a termelékenység növekedése úgy tegye lehetővé az utóbbi években elindult bérfelzárkózási folyamat továbbvitelét, hogy mindeközben a bérek emelkedése a vállalkozásokat is a termelékenységük javítására ösztönözze.

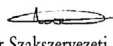
A Versenyszféra és a Kormány Állandó Konzultációs Fórumának tagjai megállapodnak egy több évre szóló programról, melyben szem előtt tartva a gazdaság szereplői számára kiszámítható üzleti feltételek megteremtését, elkötelezik magukat a gazdaság versenyképességének javításában, a bérek növelésében, valamint ezzel egyidejűleg a bérekre rakódó terhek mérséklésében. A megállapodás a következő pontok szerint történik.

1. A kötelező legkisebb munkabér (minimálbér) havi összege
- 2017. január 1-jétől 15 százalékos emeléssel 127.500 forint,
- 2018. január 1-jétől 8 százalékos emeléssel 138.000 forint legyen.
2. A legalább középfokú iskolai végzettséget, illetve középfokú szakképzettséget igénylő munkakörben foglalkoztatott munkavállalók garantált bérminimumának havi összege
- 2017. január 1-jétől 25 százalékos emeléssel 161.000 forint,
- 2018. január 1-jétől 12 százalékos emeléssel 180.500 forint legyen.
3. A társasági adókulcs mértéke 2017. január 1-jétől egységesen 9 százalék legyen.
4. A munkaadók által fizetett szociális hozzájárulási adó mértéke
- 2017. január 1-jétől 5 százalékpontos csökkentéssel 22 százalék,
- 2018. január 1-jétől 2 százalékpontos csökkentéssel 20 százalék legyen.
5. A munkaadók által fizetett szociális hozzájárulási adó a 4. pontban foglaltakon túlmenően 2018. január 1-jétől 0,5 százalékpontos további csökkentéssel akkor legyen 19,5 százalék, ha a Központi Statisztikai Hivatal által közzétett adatok szerint a versenyszférában a bruttó átlagkereset növekedése 2017. I-III. negyedévben 2016. I-III. negyedévhez képest eléri a 11 százalékot.
6. 2019-től kezdődően összesen négy alkalommal fog csökkenni a szociális hozzájárulási adó mértéke. A csökkentés a következő módszertan alapján valósul meg: minden egyes alkalommal 2 százalékponttal azon naptári negyedévet követő második negyedév első napjától csökkenjen tovább, amely negyedévben a versenyszférában a bruttó átlagkereset és a fogyasztói árindex szezonálisan kiigazított, adott naptári negyedévre átlagolt értékeiből számolt reálkereseti mutató legalább 6 százalékkal emelkedik a megelőző csökkentést megalapozó negyedévhez, első alkalommal 2018. első negyedévéhez képest.
7. A minimálbér és a garantált bérminimum 2018. évet követő felülvizsgálatáról a Versenyszféra és a Kormány Állandó Konzultációs Fóruma évenként folytat egyeztetést.

Budapest, 2016. november 24.

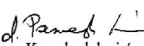

Magyarország Kormánya
képviselésében: Orbán Viktor miniszterelnök

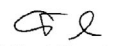

Független Szakszervezetek Demokratikus Ligája
képviselésében: Dr. Mészáros Melinda elnök

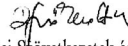

Magyar Szakszervezeti Szövetség
képviselésében: Kordás László elnök

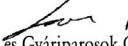

Munkástanácsok Országos szövetsége
képviselésében: Palkovics Imre elnök

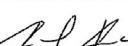
A fenti megállapodás tartalmával egyetértének:


Magyar Kereskedelmi és Iparkamara
képviselésében: Dr. Parragh László elnök


Stratégiai és Közzszolgáltató Társaságok Országos Szövetsége
képviselésében: Pelcz Gábor elnök


Általános Fogyasztási Szervezetek és Kereskedelmi Társaságok
Országos Szövetsége (ÁFEOSZ-COOP Szövetség)
képviselésében: Dr. Zs. Szóke Zoltán elnök


Munkaadók és Gyáriparosok Országos Szövetsége
képviselésében: Lakatos Péter alelnök


Vállalkozók és Munkáltatók Országos Szövetsége
képviselésében: Dr. Dávid Ferenc főtitkár


Szakszervezetek Együttműködési Fóruma
képviselésében: Földiák András elnök


Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés
képviselésében: Dr. Kuti László elnök

• A VKF-on nem született országos bérájanlás, ezért a köztulajdonban álló, közszolgáltatóknál működő szakszervezetek a köztulajdonban álló munkavállalók vonatkozásában az országos bérájanlat kiadása érdekében konzultációt kezdeményeztek az nemzetgazdasági miniszternél.

Varga Mihály miniszter úr részére Nemzetgazdasági Minisztérium

Tisztelt Miniszter Úr!

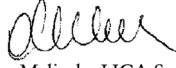
A köztulajdonban álló, közszolgáltató munkáltatóknál működő munkavállalói érdekképviseletek a mai napon egyeztetést tartottak a szektor foglalkoztatási-bérezési problémáiról.

A megbeszélés eredményeként és tekintettel a VKF-ban a minimális bérekről született bérmegállapodásra, valamint a kormány által meghirdetett bérfelzárkóztási programra, a résztvevők egyetértettek abban, hogy a köztulajdonban álló munkáltatókra kiterjedően feltétlenül szükséges kormányzati szintű bérájanlás kiadása.

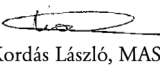
Ennek mértékéről lehetséges forrásairól és a végrehajtás módjáról, részleteiről mielőbbi konzultációt kezdeményeznek miniszter úrral, illetve a kormány által kijelölt illetékesekkel.

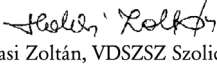
Kérjük, szíveskedjen válaszában jelezni a konzultáció javasolt időpontját, helyszínét!

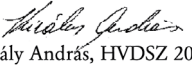
Alulírottak:

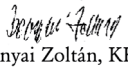

Dr. Mészáros Melinda, LIGA Szakszervezetek

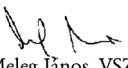

Palkovics Imre, Munkástanácsok

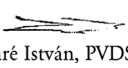

Kordás László, MASZSZ

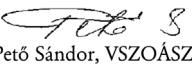

Halasi Zoltán, VDSZSZ Szolidaritás

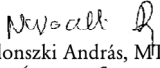

Király András, HVDSZ 2000

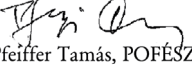

Baranyai Zoltán, KKSZ


Meleg János, VSZ


Káré István, PVDSSZ


Pető Sándor, VSZOASZ


Novodonszki András, MTSZSZ


Pfeiffer Tamás, POFESZ


Pátkai István, KMSZ

(folytatás a 3. oldalon...)

(folytatás a 2. oldalról...)

• A MÁV Zrt. átlagkereset növekedésének jelentős elmaradása a nemzetgazdasági átlagtól.

II. Az alapbérek 2017. évi növekedése:

A vasutas jövedelem legfontosabb eleme az alapbér, ezért a keresetek országos átlagot meghaladó növekedését elsősorban – nem különféle pótlékok és egyéb juttatások növelésével, hanem – az alapbérek 2017. január 1. hatállyal, történő emelésével szükséges elérni, amiért is;

• Első lépcsőben, a kötelező minimálbér és a garantált bérminimumra való ráállást az érintetteknek végre kell hajtani,

• Második lépcsőben, miután ez szétzilálja a jelenlegi bérrendszerünket, ezért javasoljuk az MMK kategóriák szerinti sáv határok (alsó és felső egyaránt) 2017. évi minimálberek emelkedés mértékével meg egyező emelését,

• Harmadik lépcsőben, el kell végezni az új bérrendszerre történő ráállítást mindenkinél, az általa érintett mértékben,

• Negyedik lépcsőben, a vasutas bérek felzárkózása érdekében megcélzott több évre szóló 30%-os bérnövekményből az előzőeken felül 2017.-ben, indulásként kétszámjegyű, az indulási évben nagyobb mértékű alaphérfelzárkózás kerüljön megvalósításra,

Az így végrehajtandó 2017. évi alaphérfelzárkózás körében a PVDSz annak kétharmadát alanyi jogon, egyharmadát pedig differenciálási lehetőséget biztosítva javasolja személyre szólóan meghatározni.

A differenciálást – a munkáltató és az érdekképviselők által elfogadott – foglalkoztatáspolitikai célok mentén javasolja a PVDSz felosztani.

III. Egyszeri kifizetés:

A keresetek reálértékének megtartása érdekében egyetértünk, ezért mi is javasoljuk, hogy még ez év decemberében valamennyi vasutas munkavállalónak alanyi jogon történő minimum félhavi alaphérfelzárkózás összeg kifizetésére kerüljön sor a munkáltató részéről.

IV. Béren kívüli iavadalalmazási rendszer:

A választható béren kívüli iavadalalmazási rendszer átalakítása az adózási szabályok megváltozása miatt ugyan szükségessé válhat, de magának a VBKJ rendszer vívmányának megőrzését és fenntartását továbbra is javasoljuk.

A munkáltatói önkéntes nyugdíjpénztári tagdíj-kiegészítés tekintetében – az öngondoskodás további fenntartása és fejlesztése érdekében annak mértékét tekintve 2017. január 1-től újabb 0,5 %-al javasoljuk azt növelni.

V. MÁV Zrt. Kollektív Szerződés módosítása:

A PVDSz 2017-re vonatkozóan is fenn tartja a 2016. év során megtett javaslatait.

VI. A MÁV Zrt. munkavállalóinak egyes foglalkoztatási kérdéseiről és a munkaügyi kapcsolatokról szóló megállapodás 2017. évre történő meghosszabbítása.

Az eddig megkötött megállapodás 2016. december 31-ig bezárólag szabályozza a MÁV Zrt. munkavállalói alapvető foglalkoztatási kérdéseit. Ugyan a jogi környezetben érdemi változás nem történt, amiért is javasoljuk a megállapodás hatályának 2017. évre történő meghosszabbítását.

Ha és amennyiben a megkötő felek e megállapodás tartalmi módosításában is meg kívánnak állapodni, ennek során a középtávú időbeli hatályán túl, a Kollektív Szerződésben nem érvényesíthető további elemek – pl.: nyugdíjkorhatár elérése előtti visszavonulási lehetőségei, egészségi alkalmasság megszűnése miatti problémák kezelése, stb. – tekintetében célszerű azok beépítésére törekedni. Mert célként elsődlegesen a foglalkoztatási megállapodásnak a munkaerő-megtartását és a munkaerő-fejlesztését kell szolgálnia.

Bátori István
érdekvédelmi alelnök

A PVDSz 2017 évi Kollektív Szerződés ismételt módosítási javaslatai a következők.

Javaslat a KSz. 25. §. új 1. és 2. pontjára:

1. A MÁV Zrt.-nél az általános teljes munkaidő mértéke – egészségi ártalom vagy veszély kizárása érdekében tett megállapítást kivéve – napi 8 óra.

2. Egészségi ártalom és/vagy veszély kizárása érdekében a – sz. mellékletben felsorolt munkakörökben – az általános teljes munkaidő mértéke 7,6 óra.

A jelenlegi 1., 2., 3., pont változatlan szöveggel 3., 4., 5., pontra változik.

Új sz. melléklet

Munkakörök

abol egészségi ártalom és/vagy veszély kizárása érdekében a napi munkaidő mértéke 7,6 óra

Alállomási műszerész

Állomási betanított munkás

Általános karbantartó

Áramellátó műszerész

Beosztott mester

Biztosítóberendezési betanított munkás

Biztosítóberendezési diszpécser

Biztosítóberendezési lakatos

Biztosítóberendezési műszerész

Biztosítóberendezési technikus

Digitális gyengeáramú műszerész

Egyéb vasúti járművezető

Elektrikus I.

Elektrikus II.

Elektrikus III.

Előműkás

Erősáramú művezető

Felsővezeték szerelő I.

Felsővezeték szerelő II.

Felsővezeték szerelő csoportvezető

Felsővezeték szerelő-vasúti járművezető

Felügyeleti pályamester

Forgalmi szolgálattevő

Forgalmi vonalirányító

Főpályamester

Főrendelkező

Gurításvezető

Gurítóberendezés kezelő

Gyermekevasúti vezető váltókezelő

Hálózati főüzemirányító

Hálózati rk. küld. és kat. szállítmányir.

Hídszerkezet karbantartó

Hídszerkezeti lakatos

Hídvizsgáló lakatos

Hídvizsgáló szakmunkás

Hídvizsgáló technikus

Kábel és hálózatszer. betanított munkás

Kábel és hálózatszerelő

Kitérő lakatos

Kocsimester

Kocsirendező

Külsős forgalmi szolgálattevő

Külsőtéri szerkezet mázó

Mester

Nehézgépkezelő

Pályafenntartási technikus

Pályamunkás

Pályamunkás betanított munkás

Pályavasúti diszpécser

Rendelkező forgalmi szolgálattevő

Rendkívüli helyzetet kezelő irányító

Sarus

Sarus csapatvezető

Sorompókezelő

Tartalékos térfőnök

Tartalékos vonali tolatásvezető

Távkezelő állomások forgalomirányítója

Távkezelő diszpécser

Távkezelő betanított munkás

Távkezelő műszerész

Távkezelő technikus

TEB vonalellenőr

Tengely átszerelő

Térfőnök

Térközör, vonatjelentő ör

(folytatás a 4. oldalon...)

(folytatás a 3. oldalról...)

Területi főüzemirányító
Tolatásvezető I.
Tolatásvezető II.
Ügyeletes tiszt
Vágányfék kezelő
Vágányféklakatos
Váltóállító táblakezelő
Váltókezelő, elektrokinetikus
Váltókezelő, helyszíni állítású
Váltókezelő, vonóvezeték
Váltótisztító
Vasútépítő, karbantartó
Vezető váltókezelő
Vezető váltókezelő I.kat. állomáson
Vonalgondozó
Vonalgondozó betanított munkás
Vonali kocsirendező
Vonali tolatásvezető
Vonalkezelő
Vonat fel- és átvéő

Indoklás: Az Mt-hez fűzött miniszteri indoklás alapján az általános teljes munkaidőnél rövidebb teljes napi munkaidő bevezetését a munkahely sajátosságainak megfelelően a munkáltató, vagy kollektív szerződés szabályozhatja. A munkakörök az egészségmegőrző programban érintettek.

Javaslat a Kollektív Szerződés új 49. § -ra

Vágányzári pótlék

1. A nagygépes, jellemzően FKG, ROSTA, KIAG, karbantartó és építő géplánc által végzett vágányzárak kiszolgálása esetén az érintett munkavállalók vágányzári pótlékra jogosultak.

2. A pótlék mértéke a munkavégzés időtartamára számított, a munkavállaló személyi alaphérének a 20%-a.

Indoklás: Az érintett vasutasok igen szűk időkeretben, jelentős „feszültség/nyomás” alatt, megfeszített szervező, koordináló tevékenységet végeznek annak érdekében, hogy a munkafeladatok megfelelő időben, minőségileg kifogástalanul, a vasútbiztonságra is tekintettel határidőben lezajlídjanak.

Javaslat a Kollektív Szerződés 46. § 6. pontjának módosítására:

Új 6. pont:

Ha a munkáltató a végleges egészségi alkalmatlanság miatt az eredeti munkakörében nem foglalkoztatható munkavállalónak az alkalmatlanság megállapítását követő 1 éven belül a munkáltató működésével vagy egészségi okkal összefüggő képessége alaptottan felmond, az Mt. és KSZ szerint járó végkielégítésen felül további 5 havi

távolléti díjnak megfelelő szociális jutatást biztosít.

Indoklás: A javaslat biztosítja az azonos elbírálást az egészségügyi alkalmasság megvonása miatt elbocsátott munkavállaló és a munkáltató működésével összefüggő ok miatt elbocsátott munkavállaló között.

Javaslat a Kollektív Szerződés 52. §. 2. pontjának módosítására:

Új 2. pont:

A munkavállalót az igazoltan teljesített km után – függetlenül a vezetett gépjármű típusától – 9 Ft/km vezetési pótlék illeti meg.

Indoklás: A munkaköre ellátása mellett gépjármű vezetését vállaló munkavállaló anyagi elismertségének növelése. A gépjármű vezetés érdekében felmerülő munkavállalói költségek elismerése (jogsítvány megújítás, orvosi vizsgálat, stb). A megnövekedett munkavállalói kártérítési felelősség ellentételezése.

Javaslat a Kollektív Szerződés 54. § 3. pontjának módosítására

Új. 3. pont:

Az átirányítás időtartamára a munkavállalót a ténylegesen végzett munka alapján illeti meg a díjazás, de ez nem lehet kevesebb az időarányos távolléti díjánál.

• Amennyiben a munkavállaló saját munkaköréhez képest magasabb MMK besorolású munkakörbe történik az átirányítása az előzőek szerint meghatározott díjazáson felül 528 óráig az alaphére további 10 %-ának, 529 és 704 óra között az alaphére további 20 %-ának, míg 705 és 880 óra között az alaphére további 30 %-ának megfelelő külön díjazás illeti meg.

• Amennyiben a munkavállaló saját munkakörével azonos MMK besorolású munkakörbe történik az átirányítása az előzőek szerint meghatározott díjazáson felül 528 óráig az alaphére további 5 %-ának, 529 és 704 óra között az alaphére további 10 %-ának, míg 705 és 880 óra között az alaphére további 15 %-ának megfelelő külön díjazás illeti meg.

Indoklás: A javaslat kompromisszumot ajánl a korábbi és mai díjazások között annyiban, hogy az azonos MMK-ban történő munkavégzést is díjazza.

Javaslat a Kollektív Szerződés 65/B. § új pontként történő felvételére:

A vasúti életpálya elismeréseként az alábbi jutalom illeti meg a munkavállalókat.

– 25 év MÁV munkaviszony elérése esetén bronz plakett és ...Ft jutalom.

– 30 év MÁV munkaviszony elérése esetén ezüst plakett és ...Ft jutalom.

– 35 év MÁV munkaviszony elérése esetén arany plakett és ...Ft jutalom.

– 40 év MÁV munkaviszony elérése esetén bronz plakett és ...Ft jutalom.

– 45 év MÁV munkaviszony elérése esetén bronz plakett és ...Ft jutalom.

– 50 év MÁV munkaviszony elérése esetén bronz plakett és ...Ft jutalom.

Javaslat a Kollektív Szerződés 12. sz. mellékletének módosítására:

A 12. sz. mellékletbe kell felvenni vagyilagosan:

a) változat:

A Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest területén található – a mellékletben még nem szereplő - valamennyi fővonal állomását

b) változat

Forgalmi csomóponti főnökség	Állomásnév
Székesfehérvár	03285 Szabadbattyán
Szolnok	11692 Újszász
Szolnok	11643 Nagykáta
Győr	01248 Nagyszentjános
Győr	01255 Győrszentiván
Szolnok	13730 Abony
Kelenföld	05850 Ercsi
Ferencváros	10322 Soroksár
Kelenföld	05785 Háros
Győr	01362 Hegyeshalom

Indoklás: A Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest területén lévő állomások kiemelt teljesítménye és a felsorolt állomásokon foglalkoztatott munkavállalók nagy forgalmi leterheltsége, valamint, hogy a hiányzó álláshelyek betölthetőségéhez megfelelő anyagilag vonzó elismerés társuljon.

Vasúti járművezetők bérpótléka.

Javasoljuk a 2015.08.31.-én aláírt Kollektív Szerződés módosítására vonatkozó egyéb megállapodásokról foglaltak alapján a vasúti járművezetők balesetmentességének ösztönzése érdekében megállapított bérpótlékot 2016. évet követően is biztosítsa a megállapodásban érintett munkavállalóknak.

Fentieken túlmenően a PVD Sz a maga részéről támogat minden olyan a KSZ módosítására irányuló törekvést – amely akár a szakszervezetek, akár a munkáltatók által lett előterjesztve – ha és amennyiben azok a vasutas munkavállalók munka- és élet körülményei, valamint a jövedelmi viszonyainak javítását célozzák.

Budapest, 2016. december

Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete

A MÁV Zrt. ESÉLYEGYENLŐSÉGI TERVE 2017-2020

Ünnepélyes keretek között 2016.12.07.-én Gárdonyiban aláírása került a **MÁV Csoport vállalatainak Esélyegyenlőségi Terve a 2017–2020 közötti időszakra vonatkozóan** azonos tartalommal.

A MÁV Zrt. Esélyegyenlőségi Terve az egyenlő bánásmódot és az esélyegyenlőség előmozdítását meghatározó alapelveket és elvárásokat meghatározó és ezek érvényesülésének elősegítése céljából elfogadott szabályokat és intézkedéseket meghatározó dokumentum. A Terv célja, hogy a megállapodást aláíró felek nyilvánvalóvá és a MÁV Zrt. valamennyi munkavállalója számára megismerhetővé teszik a Társaság esélyegyenlőség elveit és ennek gyakorlati megvalósítása érdekében intézkedéseket határozzanak meg.

Az Esélyegyenlőségi Terv alapelvei

A MÁV Zrt. mint munkáltató esélyegyenlőség elősegítése érdekében valamennyi munkavállalóját érintően érvényesíti az egyenlő bánásmód, valamint a foglalkoztatási esélyegyenlőség elvét.

A Társaság az egyenlő bánásmód, valamint a foglalkoztatási esélyegyenlőség biztosítása érdekében a következő alapelvek érvényesülését tartja szükségesnek.

- Hátrányos megkülönböztetés tilalmát.
- Egyenlő bánásmód követelményének megsértését ezekre adott utasítást.
- Közvetlen hátrányos megkülönböztetést.
- Közvetett hátrányos megkülönböztetést.
- Zaklatást.
- Jogellenes elkülönítést azt törvény kifejezetten megengedné – elkülönítését.
- Megtorlást.
- Méltányos és rugalmas elbánást.
- Az emberi méltóság tiszteletben tartását, ezen belül is a Partneri kapcsolat, együttműködését, a társadalmi szolidaritást, az adatkezelést és az előnyben részesítést.

A munkáltató az Esélyegyenlőségi Tervben szereplő feladatok megvalósítása érdekében – az érdekképviselők szakértőinek bevonásával – paritásos szakértői testületet működtet.

Az egyenlő bánásmód betartása érdekében szükséges eljárásrendek kialakítása során a munkáltató vállalásai elkötelezték a hátrányos helyzet és hátrányos megkülönböztetések megelőzésére és felszámolására.

Az aláíró felek rögzítették, hogy a megkülönböztetés tilalma és az egyenlő bánásmód elvének deklarálása önmagában nem alkalmas az összes esetleges egyenlőtlenség megszüntetésére, amely a MÁV Zrt. munkavállalóit érheti. Ezért az Esélyegyenlőségi Tervet aláírók olyan pozitív, méltányos és rugalmas intézkedéseket dolgoznak ki, amelyek elősegítik az érintettek foglalkoztatási pozíciójának javulását. Olyan együttműködő magatartást tanúsítanak, amelyek hozzájárulnak ezeknek az alapvető értékeknek a megőrzéséhez és megerősítéséhez.

A közös szemléletformálás jegyében a munkáltató vállalja, hogy kidolgoz egy rövid, az esélyegyenlőség fogalmát, tartalmát, a Esélyegyenlőségi Tervet és programokat ismertető anyagot, amit lehetőség szerint beépít a MÁV Zrt.-nél folyó képzésekbe, valamint a megfogalmazott elvek megvalósulása érdekében szakértői testületet működtet. A szakszervezetek vállalják, hogy saját hatáskörükben intézkednek arról, hogy a tisztviselők megismerjék az esélyteremtés szerepét, jelentőségét, valamint megértésük és elfogadják az esélyteremtés korszerű felfogását, tartalmát, továbbá felkészültek legyenek esélyegyenlőségi kérdések képviselőit.

A Szakterületi feladatok keretében

A Foglalkoztatás, szakmai előmenetelben az esélyegyenlőség biztosítása érdekében a munkáltató vállalja, hogy a munkaerő felvétel során elősegíti a hátrányos helyzetű csoportok esélyegyenlőségének érvényesülését, valamint egyenlő előrelépési lehetőségeket biztosít minden munkavállaló számára.

Az Oktatási, képzési programokhoz való egyenlő esélyű hozzáférés elősegítése érdekében a munkáltató vállalja, hogy a munkavállalók számára biztosítja az egyenlő eséllyel hozzáférhető, egész életen át tartó tanulás lehetőségét.

Esélyegyenlőség biztosítása a **bérezés és juttatások területén** a munkáltató vállalja, hogy törekszik az egyenlő értékű munkáért egyenlő bér elvének megvalósítására. Ennek érdekében folyamatosan felülvizsgálja a bérbesorolási rendszert az indokolatlan egyenlőtlenségek kizárására, megszüntetésére.

A MÁV Zrt. Esélyegyenlőségi Tervének fontos pillére a **munkavállalók egészségét nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzéshez** való joga. Ennek érdekében a munkáltató vállalja, hogy beruházásoknál, létesítmények kialakításánál tervezésénél, felújításoknál, átépítéseknél az esélyegyenlőségi követelményeket érvényesíti,

Az Esélyegyenlőségi Terv fontos alapelve **a munka és a családi élet összeegyeztetése**, ezért a családok munkavállalók számára kedvezményeket biztosít. A munkáltató vállalja, hogy a munkaidő-beosztás szerinti munkaidő kialakításánál – lehetőség szerint – figyelembe veszi a munkavállalók családi és munkahelyi kötelezettségeinek összehangolását.

A gyermekszülési/gyermekgondozási szabadságon lévő és tartósan beteg munkavállalók érdekeinek védelmében a munkáltató vállalja, hogy külön programot dolgoz ki az érintett munkavállalókkal való kapcsolattartásra, lehetőség szerint felajánlja számukra a GYED/GYES melletti foglalkoztatás lehetőségét, a munkába való

visszatéréshez speciális segítséget biztosít (felzárkóztató képzés), az újbóli munkába állást segíti (átképzést, továbbképzést biztosít).

A munkáltató vállalja, hogy hátrányos helyzetű csoportokat különböző juttatásokkal támogatja, a rendkívüli élethelyzetek és szociális rászorultság alapján segélyeket, támogatásokat biztosít a munkavállalók számára.

Az aláíró felek rögzítették, hogy elítéli a zaklatás és erőszak minden formáját (zéró tolerancia), egyben megerősítik, hogy a munkáltatónak kötelessége megvédeni munkavállalóit ezektől a veszélyektől. A zaklatásmentes munkakörnyezet nem csak a munkavállalók egészségéhez és biztonságához járul hozzá hatékonyan, hanem méltóságukhoz és a modern munka újszerű szervezésének előmozdításához is.

Társadalmi szerepvállalás keretében a MÁV Zrt. kiemelten foglalkozik a nyugdíjas munkatársaival. A volt munkatársakon és családtagjaikon keresztül erősíteni lehet a vasút elfogadottságát és társadalmi beágyazottságát. A MÁV-csoporttól nyugdíjba vonult munkavállalók vállalkozásához való kötődése érdekében a Társaság különböző támogatásokat nyújt. A MÁV-csoport minden munkavállalója és nyugdíjasa számára egyenlő esélyű hozzáférést biztosít a kultúra ápolására és a szabadidő eltöltésére a társaság által támogatott művelődési házakban és sportlétesítményekben a Vasutasok Országos Közművelődési- és Szabadidő Egyesületének segítségével. A munkáltató folyamatosan tájékoztatja a munkavállalókat a soron következő kulturális, családi jótékonyági programokkal kapcsolatban. A MÁV-csoport minden munkavállalója részére biztosított a nyitott rendezvényen való részvétel lehetősége.

A MÁV Zrt. célja munkáltatóként, hogy a magyar társadalom sokszínűsége tükröződjön munkavállalóinak összetételében. Ennek érdekében a kölcsönös tisztelet és az egyenlő bánásmód értékeire épülő humán erőforrás politikát folytat. Esélyegyenlőséget és diszkrimináció-mentességet biztosít annak érdekében, hogy munkavállalóira a mindenki által elfogadott és egységesen alkalmazott értékek és politikák érvényesülhessenek. A MÁV Zrt. a fenti irányelvek érvényesülése iránti elkötelezettségét 2016. október 20-án az Európai Sokszínűségi Karta aláírásával is megerősítette.

Az aláíró felek az egyenlő bánásmód megsértése, zaklatás vagy megtorlás esetén lehetőséget biztosítanak a panasztételre oly módon, hogy a munkavállalók a MÁV Zrt.-nél működő Esélyegyenlőségi szakértői testülethez vagy annak bármely tagjához fordulhat. A munkáltató vállalja, hogy panaszbejelentés esetén a munka-vállalónak semmilyen hátránya nem származik.

(MÁV Zrt. Esélyegyenlőségi Terv)
- bátori -

SZERVEZETI HÍREK

- 1. -

Előadás a munkaidő megszervezéséről

Tisztviselőink munkaügyi ismereteinek bővítése érdekében egy régi igény kielégítésére került sor 2016.11.16.-án, amikor felkérésünkre Dr. Pál Lajos ügyvéd előadást tartott a munkaidő megszervezéséről. Előadásába már beépítette azokat a kérdésköröket is, amelyeket a tisztviselőinktől beérkezve továbbítottunk részére.

Előadása az alábbi főbb témaköröket tartalmazta:

Általános megjegyzéseket a munkaviszony létesítésének céljáról, a munkáltatói tevékenység tartamáról, a munkaidő megszervezése és a munkaviszonyból származó elsődleges kötelezettségek teljesítésének összefüggéséről.

A munkaidőhöz kapcsolódóan a munkavégzésre előírt idő, a rendelkezésre állással/munkavégzéssel nem töltött idő, mentesülés munkaviszonyra vonatkozó szabály vagy megállapodás alapján, rendelkezésre állási (munkavégzési) kötelezettség jogellenes elmulasztása, a foglalkoztatási kötelezettség elmulasztása. Az előkészítő, befejező munkák kérdése, az utazás tartama és a munkaidő (C-268/14.)

Munkaközi szünet és kiadásával kapcsolatos előírások.

Napi munkaidő – (Általános, Rövidebb, Hosszabb teljes napi munkaidő)

Készenléti jellegű munkakör tulajdonságai.

Heti pihenőnap/pihenőidő kiadásával kapcsolatos törvényi előírások.

Munkaidő-keret - Munkaidő-keret tartama - A munkaidő megszervezése - A munkaidő beosztásának feltételei. A munkaidő-beosztás közlése. Egyenlőtlen munkaidő-beosztás. A heti pihenőnap/idő egyenlőtlen beosztása. Rendkívüli munkaidő - A rendkívüli munkaidő elrendelése - Készenlét/ügyelet.

Azon kollégákat, akiket részletesebben érdekel az előadás anyaga, az megtalálja és elsajátíthatja a honlapunkon keresztül. (www.pvdsz.hu)

- Bátori -



- 2. -

Munkavédelem felsőfokon

Érdekes és tanulságos két napot tölthettem Sárovaron, ahol az MTE SZ Vas Megyei Egyesülete rendezte meg XXI. Országos Munkavédelmi Konferenciát. A szakmai programok, konzultációk magas színvonalúak, ugyanakkor a munkavállalók világától nem elrugaszkodottak voltak.

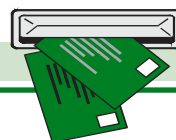
Amár érvényben lévő illetve a kidolgozás alatt álló, az m.v. képviselők munkáját mederben tartó jogszabályokról Nesztinger Péter, az NGM képviselőjében tartott tájékoztatót.

A mostanság egyre inkább a figyelem előterébe kerülő legionella baktériumnak a munkavállalók egészségét veszélyeztető mivoltáról ugyanúgy szó esett, mint a villamos berendezések környezetében végzett munka ártalmairól. A szentgotthárdi Opel gyár munkavédelmi mérnöke egy a közelmúltban végzett kockázatelemzés példáján keresztül mutatta be, milyen sok tényező befolyásolhatja a biztonságos munkavégzést.

A szervezés és az ellátás kifogástalan volt, ezúton is köszönöm a PVDSZ vezetőségének, hogy biztosította számomra a részvétel lehetőségét.

Nagy Gábor

OLVASÓI LEVELEK



1.

A MÁV vezetésére az üres magtár kulcskarikája van bízva, annyi a teendő, hogy a szakszervezeteknek, folyamatosan ostromolnia kell a vezetést, hogy a tulajdonos figyelmét felhívják a vészhelyzetre, ami kialakulóban van a MÁV-nál. Vagy már ki is alakult!

Láthatjuk az álláskereső hirdetésekben.

Tudhatja mindenki, önálló munkavégzésre képes vasúti szakembereket (sorolhatnám a beosztásokat, de csak egyszerűen: végrehajtó szolgálat), nem lehet egyik napról a másikra munkába állítani, még ha sorban állnának a munkavállalók akkor sem.

DE ENNYI FIZETÉSÉRT, NINCS UTÁNPÓTLÁS, CSAK ELVÁNDORLÁS.

Folyamatos vizsgáztatás, orvosi alkalmassági procedúra (damoklész kardja a fejünk felett), kevés fizetés, mi a csábító a MÁV-nál dolgozni?

Lekopott a máz a szárnyas kerékről!

Ezt egy jelentős béremeléssel lehet valamennyire kompenzálni.

Ki kell mondani a szakszervezeteknek AZ UTOLSÓ ÓRÁBAN VAGYUNK.

Most lehetőség van kompenzálni a lemaradást!!!

Emelni kell a alapokat egy egyszeri összeggel, hogy elkerülhető legyen a bértábla sávjainak összcúszása.

Utána lehet %-osan emelni az alapokat!

Tóth Zoltán
pályamester

2.

Nyíradonyi vasúttörténe

Nyíradony és környéke az 1900-as évek elejéig nagyon rossz közlekedéssel bírt. A homok utak esőzéskor, vagy hóolvadáskor székérrel szinte járhatatlanok voltak. Ezért az akkori emberek, és több korabeli újság a régiót Homokországának hívta.

1906-ban megépült a Debrecen-Hajdúsámson közötti vasútvonal, a neve Debrecen-Hajdúsámson Vasút (DHV) lett, mely a debreceni Nagyállomástól nyugati irányba indult, a mai Külsővásártér és a Nyulas között az akkori ötös villamos vonalán. A Nyulastól Pallagig haladt, ennek egy szakaszát még ma is használja a gyógyszergyár. Pallag után pedig merőlegesen keresztezte a Debrecen-Nyíregyháza vasútvonalat. Egy őrház még ma is áll Apafa és Bocskai kert között, a nyíregyházi vasút mellett.

1911-ben Hajdúsámson és Nyírbátor között is megépült a vasút. A terep sík, így kevés földmunkát igényelt az építés. Lovas, és tehénszekérrel hordták az embereket a földet, zúzottkővet. A vaspálya Apafa és Nyírbátor között hevederes illesztésű volt, ami 80 km/óra sebességet tett lehetővé. Az építés négy és fél hónapot vett igénybe. (A vonalon épült vasútállomások, mellékhékötelek, őrházak a MÁV szabványai alapján épültek a Debrecen-Nyírbátori vasút építésével kapcsolatos engedély okiratokat a Hajdú-Bihar megyei levéltár debreceni kettős kutatója őrzi.

Nyíradonyban a vasutat 1911. július 29.-én adták át, először a debreceni városi, vasúti, és nyíradonyi községi előjárók utaztak rajta. A következő napon, július 30.-án átadták a nagyközönségnek. Innentől Debrecen-Nyírbátori Vasút a neve (DNyBV). 1911-1950 között a 377.105-ös számú gőzös húzta a kocsikat. A gőzös zakatolására, és a DNyBV rövidítésre nótá született: „sziszegve szuszogva döcögve nyögve be visz Debrecenbe”.

Ezzel egy időben megépült a Nagykálló-Nyíradony közötti vonal, Biri, és Balkány érintésével. Ezáltal a környező tanyavilág érintésével.

(folytatás a 9. oldalon...)

(folytatás a 8. oldalról...)

össze lett kötve a debreceni, és nyíregyházi piacokkal. Több feltételes megállóhely, valamint rakodóval rendelkező megálló volt, pl. a szakolykerti bejárónál, ahol Gencsy Béla birtokán termelt árut rakodták.

A vasút sok embernek adott munkát, úgymond zsíros állás volt. Így született 1913-ban Nyíradonyban Harangi Imre, későbbi ökölvívó olimpiai bajnok, akinek édesapja, Harangi János váltókezelő volt a nyíradonyi vasútállomáson. Egy kis őrházban lakott az állomással átellenben, a mai víztorony mellett. Harangi Imre emlékére a vasútállomás falán emléktábla őrzí.

Az 1920-as években az autóbuzos szállítás kezdetével sínautóbuzokat gyártottak a győri GANZ-MÁVAG gyárban, ezekből több típus is került erre a vasútvonalra.

Az 1930-as években terv készült a vasút Nyírlugos, Nyírbéltékig történő meghosszabbítására, de ez a háború miatt nem jött létre.

A második világháború vége felé ki menekítették Debrecenből a mozdonyokat, a vasutasokat, családjaikkal együtt. A menekülő vonatok a szárnyvonalakon, az állomásokon pihentek, távol Debrecenről, a 377.105-ös gőzös is. Amit nem pusztított el a német hadsereg, azt Debrecen bombázásakor megtette az amerikai, és angol légierő. A megmenekült gőzösök egy ideig Debrecenben villamos kocsikat húznak. Nyíradonyban a visszavonuló német csapatok a gőzmozdony megfordítására szolgáló fordítókorongot felrobbantották. A fordítókorong alapja a mai irodaépület alatt van.

1950-ben a vonalat államosították, így jött létre a ma ismert 110-es Debrecen-Mátészalka vonalszakasz, a „szalkai”, megszüntetve a pallagi kitérőt. A 377-es gőzösöket leselejtezték. A 377.105-ös gőzös átfestve, kissé átépítve még ma is megvan. Több kísérlet is volt megszerzésére, hogy a nyíradonyi vasútállomás mellé ki legyen állítva.

1958-ban épült Nyíradonyban a ma is működő váltórendszer, állítólag már nincs több ilyen az országban. 1960 körül épült a víztorony, mely a gőzmozdonyt látta el vízzel. Három további vízdaru helye még ma is megvan a vágányok között. A cibaki gőzös a vizet, és a szénét itt vételezte, a vonatszemélyzetnek külön laktanyát biztosítottak, ezt ma is vasutas család lakja.

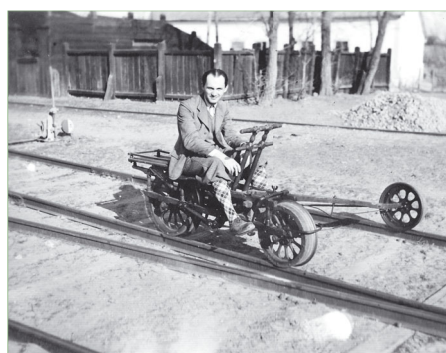
Tamásipusztai vasútállomása is ekkor épült, hatgyermekes család lakott benne, a szülők is vasutasok voltak. A férj fogadta, és indította a vonatokat, a feleség pedig a jegyeket adta. Az épületet az állapota miatt nemrég le kellett bontani.

Az 1970-es évek végéig közlekedtek olyan kocsik, melyeknek közepén vaskályhában télen szénrel fűtöttek. Az éjszaka szolgálatban lévő váltókezelő feladata volt, hogy reggelre indulásra készen, befűtve várja az utasokat. Ezt a vonatot az utazóközönség „Csühös”-nek nevezte, a nagyállói vonalat pedig „Cibaki gyorsnak”

Az 1970-1980-as években a debreceni nagyüzemekbe munkások ezrei ingáztak vonaton, így ezen a vonalon is. Utazás közben komoly kártya partik folytak, és sok szerelem is kötődött utazás során. A vásárnap esti pesti vonatot fekete vonatnak hívták, többek között a laktanyákba visszatérő kiskatonák miatt.

Ekkoriban postakocsi is közlekedett Debrecen és Mátészalka között. Budapestről több postakocsi lejött hajnalban Debrecenig, egy postakocsit a szalkaira raktak. Minden nagyobb településen, így Nyíradonyban is a reggeli vonatnál már várták a postai küldeményeket. Ez délután jött vissza, és vitte a debreceni postázóba a küldeményeket.

Minden olyan település, ahol vasutat építettek sokkal gyorsabban fejlődött, mint a körülötte lévő falvak. Az 1980-as években Nyíradonyban naponta harminc tehervagon



is megfordult, hozott, vagy vitt árut. A TSZ-ek áruit, ősszel például almát, a helyben nevelt jószágot, lovat, szarvasmarhát, birkát, sertést berakodták, az ÁFÉSZ-nek, tűzépnek, ládagyárnak kifelé rakodtak. Sok embernek adott kereseti lehetőséget a szekérrel való fuvarozás.

A nyírségi homok magas kvarctartalma miatt az üvegyártás egyik alapanyaga. Nyíradonyban az ötödik vágányon ló vontatta csillében hordták vagonokba a közeli lőtér homokdombjából a földet, és szállították az ajkai síkúvegyárba. A homokbányászat ma is folyik Tamásipusztai mellett.

A nyíradonyi vasútállomás épületét 1985-ben felújították, vasúti műemlék.

Állomásfőnökök voltak Nyíradonyban az 1950-es évektől: Jávorfői József, Illés Sándor, Nyitrai László, Liszkai Zoltán, Czirkák Mihály, Iszák Béla. Jelenlegi állomásfőnök Pásztor Sándor.

Nyíradonyi sajátosság volt mikor a balkányi úti átjárón túl élőknél háznál lakodalm volt, és a násznép visszafelé jött gyalog az esküvőről, a bakterek a násznép előtt rendszeresen lezárták a szakállas sorompót. Ilyenkor a vőlegény vitt egy kis „kóstolót” az őrházba.

2007-ben a Nagykálló-Nyíradony közötti vonalat bezárták, a szakaszon 1903-ban készült sín párok is vannak, melyek a fővonalak cseréje során kerültek ide. A vonalszakasz még mindig jó állapotban van. Európa több részén, például Ausztriában, az ilyen bezárt vonalszakaszokon a vasútbarátok, és vasutasok saját kezűleg épített kézi hajtányokkal versenyeket rendeznek.

2009-ben a bezárás évfordulóján vasúti emléktúrát tartottak Nyíradony-Nagykálló között, a 23 kilométert gyalog tették meg a szervezők, és a résztvevők.

2011-ben a nyíradonyi vasútállomáson megtartották a 100 éves évfordulót.

Az állomás melletti kiskertbe bekerült a 36 kilométert jelző tábla, mely a balkányi úti átjáró mellett állt, és „véletlenül” került vasutasokhoz, és mentették meg.

A vasutas életéről, a vasút szeretetéről Moldova György könyvet írt „Akit a mozdony füstje megcsapott” címmel. A könyv szerzője beállt szén lapátolni, hogy megismerje a vasutasok életét.

Köszönet a történetekért a nyíradonyi vasutasoknak.

Személyes történet: Apai dédanyám, mikor 1920-ban férjhez akart menni, kért az anyjától stafíringot, párnát, terítőt, de nem kapta meg, mert azokat dédanyám húga kapta, mondván „Margitot Vasutas veszi.”

Egyik nagyapám a vasútnál krampácsolt több éven keresztül, másik fuvarozott szekérrel a vasútállomásról, illetve rengeteg vagont kirakodott.

Szüleim a vonaton ismerkedetek meg, és mindketten több mint 30 évet dolgoztak a vasútnál. Gyerekkoromban a debreceni járműjavító, és az oktatási főnökség volt a másik otthonom.

Pócsi Zsolt

Rövid hírek • Rövid hírek • Rövid hírek

A MÁV is ezerrel készül az ünnepekre

Éppen ezért plusz kocsikkal és több, hosszabban nyitva tartó pénztárakkal próbálják megkönnyíteni az utasok életét.

Az ünnepi időszakban 60-70 százalékkal is megnövekedhet az utasforgalom, ezért érdemes még időben, jóval az utazás előtt – akár jegypénztárban, akár az interneten – megváltani a menetjegyet, illetve az e-vonatjegyet. Így a sorban állás is elkerülhető.

Az elmúlt évek tapasztalatai azt mutatják, hogy az utasforgalom a hét utolsó munkanapján, valamint szombaton délelőtt és vasárnap délután növekszik meg jelentősen. Tavaly egy átlagos hétvégén több mint 220 ezren vették igénybe a vasúttársaság szolgáltatásait, az adventi hétvégeken viszont az átlagos utasszám a 350 ezret is meghaladta – sőt akár a 400 ezret is megközelítheti.

Decemberben a téli szünet kezdetével és a karácsony közeledtével is egyre többen ülnek vonatra és kelnek útra, s bár a MÁV-START minden kiemelt állomáson megerősíti a pénztári szolgáltatást, mégis előfordulhat, hogy megnő a sorban állással töltött idő.

Ennek elkerülése érdekében a vasúttársaság azt javasolja az utasoknak, hogy menetjegyeiket az interneten vásárolják meg, s ne halasszák az utolsó pillanatra! Vagy – számolva az esetleges sorban állással – szánjanak rá kellő időt, s lehetőleg több nappal az utazás előtt, elővételben vegyék meg a jegyet a pénztárakban. A csúcsidőszakban a várakozás a november óta minden belföldi vonatra váltható e-vonatjeggyel, vagy a jegyautomaták használatával is elkerülhető.

A vasúttársaság szakemberei a járatok kihasználtságát is folyamatosan figyelik, igény és lehetőség szerint gondoskodnak a megerősítésükről, plusz kocsik forgalomba állításáról. Az ülőhely biztosítása és a kényelmes utazás érdekében már a december 11-i menetrendváltás utáni időszakra is megvásárolhatók elővételben a pót- és helyjegyek is.

Az ünnepi időszakban a belföldi forgalomban változatlanul Budapest a legnépszerűbb úti cél az elővárosból és a távolsági viszonylatokból egyaránt, de sokan látogatnak el ilyenkor Győrbe és Pécsre is.

Átvette a MÁV a HÉV-et

Zökkenőmentesen vette át a HÉV-et a fővárostól a MÁV-csoport, a vasúttársaság már rendelkezik a tulajdonosi jogok gyakorlását biztosító szerződésekkel, a BKV Zrt. és a HÉV-ágazat szétválása rendben lezajlott és

az utasok sem vettek semmit észre az átlátszól az utóbbi két hétben - mondta Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója a sajtótájékoztatón, Budapesten.

Hozzátette: a részvények átruházási procedúrája hosszabb időt vesz igénybe, de néhány hónap alatt lezajlik, és a Budapesti Helyiérdekű Vasút Zrt. (BHÉV) a MÁV-csoport teljes jogú tagjává válik. Az elnök-vezérigazgató szerint a tulajdonosváltás kiváló fejlődési lehetőségeket teremt a BHÉV számára, és kedvező a vasúttársaságnak is, hogy 2017-ben a budapesti elővárosi térségben bejáratott, utasbarát szolgáltatást nyújtó leányvállalattal bővül.

A BHÉV évente mintegy 74 millió utast szállít, ugyanakkor a pályák és a járművek nagyon korosak, így szükség lesz azok fejlesztésére.

Feldmann Márton, a BHÉV Zrt. vezérigazgatója hozzátette: a következő években egyelőre az értécsökkenésnek megfelelő beruházási forrásból gazdálkodik a cég, a pénzből elsősorban a pályasebességet tartják fenn és a menetrendszerű közlekedést.

A társaság 98, három kocsiból álló szerelvényekkel látja el feladatait, a járművek átlagéletkora jövőre 42 év lesz, miközben eredetileg 30 évre tervezték azokat. Az MTI kérdésére elmondta, hogy a BKV Zrt.-ben már kidolgoztak egy komplex felújítási, beruházási programot, amelynek keretében 10 éven belül valamennyi HÉV vonal állapotjavító korszerűsítése, valamint a szerelvények energiahatékonyabbá és komfortosabbá tétele valósult volna meg mintegy 100 milliárd forintból. Konkrét beruházási tervek azonban még csak rövid

távon vannak, mivel ennek finanszírozási forrásairól egyeztetni kell a tulajdonossal és a közszolgáltatás megrendelőjével.

Kérdésre közölte: korábban az elővárosi térségben nyújtott vasúti és közösségi közlekedési szolgáltatásokat a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. (BKK) rendelte meg a BKV-tól, 2016. november 7-e óta azonban a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a magyar állam képviselőjében rendeli meg és biztosítja az ehhez szükséges finanszírozást.

Az eseményen kapott tájékoztatás szerint a társaság a fővároson kívüli szakaszokon mintegy 2 milliárd forint menetdíjbevéttel és a fővárostól 12,5 milliárd forint évi működési költségtérítésre számít jövőre, ezek együttesen fedezik a BHÉV 2017-re tervezett 14,5 milliárd forintos működési költségét. A BHÉV Zrt. saját tőkéje 18,5 milliárd forint, eszközeinek értéke pedig 20 milliárd forint. A társaság 1200 munkavállalóval dolgozik.

A társaság öt vonalon (H5: Szentendre, H6: Ráckeve, H7: Csepel, H8: Gödöllő, H9: Csömör) végez elővárosi vasúti személyszállítást, a vonalak 40 százaléka Budapesten területén húzódik. A személyszállítási pályahálózat hossza 104 kilométer, amelyen tavaly 79 millióan utaztak. A legtöbb utas a szentendrei vonalon ingázik, amelyen a legforgalmasabb tanítási napon 87 ezren utaztak.

Uniós forrásokból fejleszthető a HÉV

Megnyílnak az uniós források is a HÉV-vonalak fejlesztése előtt azzal, hogy a fővárostól a MÁV-csoporthoz került a HÉV,



Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója és Feldmann Márton, a Budapesti Helyiérdekű Vasút (BHÉV) Zrt. vezérigazgatója a BHÉV megalakulásáról tartott sajtótájékoztatón a HÉV Batthyány téri végállomásán 2016. november 24-én. A MÁV-csoport leányvállalata átvette a HÉV-et a fővárostól

(folytatás a 10. oldalról...)

és elővárosi vasútként működik tovább - mondta Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkára az M1 aktuális csatornán.

Az államtitkár közölte: kormányzati döntés még nincs, ugyanakkor az olimpiára való felkészülés tervei között elsőként szerepel a ráckevei vonal felújítása.

Kitért arra is, hogy egy korábbi megállapodás alapján északon, a Budakalászt elkerülő útnál kétszintű kereszteződést alakítanak ki 2020-ig, ami a szentendrei HÉV forgalmát is javítja.

A HÉV felújításáról a fővárosnál, illetve a BKV-nál korábban készített tervek közül mindet átveszik, amely készen van és hasznosítható - jelezte az államtitkár.

A HÉV-vonalak szervezetenként az elővárosi vasúti rendszer részét képezik, de a nyomvonalak nem változnak - mondta Fónagy János.

MTI

A hó-nap kérdése

Tyúkudvarban két pulyka beszélget:
- Szerinted van élet karácsony után?

A hó-nap vicce

Karácsonykor a nagymama vízi pisztolyt ajándékoz az unokájának. A lánya dühösen fordul a nagyihoz:

- Anya, hogy vehettél neki ilyen ajándékot! Már nem emlékszel, mennyire dühös voltál, amikor a vízi pisztolyunkkal mindent összefröcsköltünk?

A nagy elmosolyodik:

- Dehogynem, nagyon is...



MÁV Zrt. KÜT HÍRLEVÉL 2016. NOVEMBER

A MÁV Zrt. KÜT ülése: november 15.

Elsőként Szilágyi Péter munkaerő-gazdálkodás vezető adott tájékoztatást a készenléti jellegű munkakörből adódó rendkívüli munkavégzési pótlék kifizetéséről és annak tapasztalatairól. Elmondta, hogy a bírósági döntést követően a munkáltatók az érintett munkavállalók részére átalánydíjazás megfizetését biztosító megállapodás megkötését ajánlották fel, azonban ezzel csak az érintett munkavállalók mintegy fele élt. 2016. március 25-én bejelentésre került, hogy a jogerős ítélet indokolásának megfelelően módosított időadatok alapján a munkáltató részéről 2016. 12. 31. napjáig bérpótlék-különbözet elszámolásra kerül sor. A munkáltató augusztus 23-án tájékoztatta a munkavállalókat a kifizetésről. A 2013. április 1. és 2015. december 31. közötti időszakra vonatkozóan megállapított bérpótlék-különbözetet 2016. augusztusában hőközi kifizetésként, míg a 2016. január 1. és 2016. március 31. közötti időszakra járó bérpótlék-különbözetet az augusztusi bérek kifizetésével együtt, a szeptemberi bérfizetési napon kapták meg a kifizetésben érintett munkavállalók. Ennek alapján szeptemberi bérfizetési napig 5902 fő aktív és 198 kilépett, októberi bérfizetési napon 198 aktív és 26 kilépett, míg a novemberi bérfizetéskor 137 aktív és 59 kilépett munkavállaló részére történt meg a kifizetés. **A MÁV Zrt.-nél a kifizetett összeg meghaladta a 2 Mrd forintot.** A vezető jelezte, hogy bármely elmaradást vagy a kifizetéssel kapcsolatos problémát jelezni kell a kiadott tájékoztatás alapján a munkaerő-gazdálkodás, valamint a humán szolgáltató felé.

Második napirendként Dobás László képzésszervezés vezető a képzés, oktatás, vizsgáztatás rendjének módosításáról adott tájékoztatást. Kiemelte, hogy a 19/2011-es rendelet hatályba lépésétől a munkáltató számos intézkedést hozott a képzés és vizsgáztatás eredményességének javítása

érdekében. Az idei évben eddig több mint 3000 fő tett időszakos vizsgát, melyeken a munkatársainak az első vizsgájukon átlagosan 85 %-os eredményességgel teljesítették. A képzési programok között az idei évben a BGOK az általános forgalmi alapképzésen alkalmazásba vette a gyermekvasúton történő gyakorlati képzést, valamint bevezetésre került egy az általános forgalmi szolgáltatói képzést megelőző 56 órás tanfolyam, amivel a hatósági tanfolyam előtt felmérheti a munkáltató és a munkavállaló is a képességeit. Hangsúlyozta, hogy a MÁV részt tudott venni az OKJ átalakításában, melynek eredménye, hogy az iskolából kikerülve tervezetten hatósági vizsgát tehet majd a tanuló. A vezető tájékoztatást adott a MÁV Csoport keretében indított F.1 Jelzési utasítás projekt eredményeiről, és további feladatairól. A projekt alapvető céljai az F.1 jelzési utasításból segédletek kiadása, melyek segítik a hallgatók felkészülését és eredményességét, valamint az elmúlt évek tapasztalatainak felhasználásával új képzési programokat indítanak. A projekt a MÁV Csoport, a KTI Vasúti Vizsgaközpont és az NKH közös együttműködésével folyik. Az új képzési programokban a tudásanyag és vizsgakérdések az adott tevékenységre fókuszálnak, valamint ezen képzések esetében a vizsgáztatás módszertan is jelentős változni fog. Forgalmi oktatók részére a KTI Vasúti Vizsgaközpont oktatói továbbképzést fognak tartani az új vizsgáztatási módszertannal kapcsolatban. **Az NFM rendelet módosításával kapcsolatban elmondta, hogy a MÁV Zrt. ismételten összeállította javaslatait, melyek között a térközöri tanfolyam szakmák szerinti szétbontása is szerepel.** A munkáltató által kiküldésre kerül egy részletes tájékoztató az F.1 projekt által elvégzett feladatok eredményeiről és további céljairól.

A következő napirend kapcsán a munkáltató képviseletében, dr. Truzsi Erika humánpolitikai szakértő részletes tájékoztatást

adott a 2016. I-X. havi szociális segélykeret felhasználásáról, illetve javaslatot terjesztett elő a nagycsaládos munkavállalók 2016. év végi segélyezésére vonatkozóan. A szociális segély éves tervéhez mérten, a 2016.I-X. havi tényleges felhasználás aránya 63,33 %-os mértékű. Részleteiben elemezte az egyes segélyezési jogcímek éves tervhez mért felhasználási arányait, mely alapján a temetési segély I-X. havi felhasználása 87,29%-os, a szervezeti egységek kezelésében lévő szociális segély 46,14 %-os, míg a rendkívüli élethelyzetek kezelésére elkülönített segély 50,66 %-os mértékű.

A nagycsaládosok támogatása céljából elkülönített segélykeret felosztására vonatkozóan, a munkáltató három alternatívát terjesztett elő. **A KÜT és a munkáltató együttdöntésével, a négy és négyenél több gyermeket nevelő munkavállalók év végi támogatásával kíván hozzájárulni a nagycsaládosok karácsonyához.**

A Humán erőforrás vezérigazgató-helyettesi szervezet a nagycsaládosok 2016. évi támogatására vonatkozóan tájékoztatót ad ki, melynek mellékletét képezi az igénylésre vonatkozó nyilatkozat dokumentuma.

Mivel a MÁV Zrt. nem minősül családtámogatási kifizetőhelynek, ezért nem rendelkezik a munkavállalók gyermekeire vonatkozó aktuális adatokkal. A támogatásra való jogosultság esetén, a Humánszolgáltató szervezetten keresztül kell megtenni a szociális segély igénylésére vonatkozó nyilatkozatot, a tájékoztatóban részletesen meghatározott dokumentumok egyidejű csatolásával. Felhívjuk a figyelmet a tájékoztatóban meghatározott határidő betartására!

Különféléken belül: hét fő rendkívüli élethelyzetbe került (tartós táppénz, dagabatos betegség, fogyatékoság-rokkantság) munkavállaló részére döntött együtt a testület szociális segély odaítélésében.

Bodnár József KÜT elnök, sajtóreferens

Alapítvány a Pályavasutasokért

Mottó: „Aki kapni akar,
tanuljon meg adni!”

Lao-Ce

A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete (PVDSz) 2000-ben megalapította, az „Alapítvány a Pályavasutasokért” alapítványt.

Az alapítvány célja, hogy az – amúgy is nehéz anyagi körülmények között élő – pályavasúti munkavállalókat a rendkívüli élethelyzetekben támogassa!

Az alapítvány támogatásáért elsősorban PVDSz tagok pályázhatnak.

Az alapítvány kuratóriuma három havonként tartott ülésein bírálja el a beérkezett kérelmeket, pályázatokat.



A benyújtott pályázatnak az alábbiakat kell tartalmaznia:

- a kérelmező adatait
- a kérelem rövid indoklását, valamint az indoklást alátámasztó dokumentumokat
- a munkáltató kereseti igazolását (házas- illetve élettárs kereset igazolását is!)
- az igényelt összeget
- a gyermek(ek) születési anyakönyvi kivonatának fénymásolata, vagy iskolalátogatási bizonyítvány

Az alapítvány számlaszáma: OTP Bank Zrt. 11706016-20803599, Adószám: 18172825-1-42

Cím: 1142 Bp., Teleki Blanka u. 15-17. – Tel./fax/üz.rögzítő: 06-1/511-8194; vasútüzemi: tel./fax/üz.rögzítő: 01+81-94

Szakszervezetünk alapítványa a Munka törvénykönyve 179.§-a alapján a MÁV Csoport és GySEV Zrt. munkavállalói esetében a szándékos, vagy súlyosan gondatlan károkozás kivételével – maximum az öregségi nyugdíj legkisebb összegének kétszereséig – megtéríti a PVDSz-tagok kártérítési kötelezettségét amennyiben a munkáltató eljárás keretében kártérítési összeget állapít meg és szab ki.

RÁADÁS!

TÉGED IS ÉRNET BALESET!

Széleskörű szolgáltatás rendkívül alacsony díjért! A PVDSz tagok részére!

SZOLGÁLTATÁSOK	“A” csomag 600 Ft/hó	“B” csomag 800 Ft/hó
• ÉLETBIZTOSÍTÁS bármely okból bekövetkező halál esetén	600.000 Ft	1.000.000 Ft
• BALESETI HALÁL esetén plusz!	500.000 Ft	1.000.000 Ft
• BALESETI ROKKANTSÁG már 1%-tól 100%-ig arányosan	1.000.000 Ft	1.500.000 Ft
• KÖZLEKEDÉSI BALESETI maradandó egészségkárosodás már 1%-tól 100%-ig arányosan	500.000 Ft	500.000 Ft
• BALESETI CSONTTÖRÉS csonttörés, csontrepedés esetén	20.000 Ft	20.000 Ft
• BALESETI ÉGÉS legalább II.fokú, a testfelület min. 5%-ára kiterjedő égés esetén	20.000 Ft	20.000 Ft
• BALESETI MÚLEKONY SÉRÜLÉS 28 napot meghaladó baleseti táppénz esetén	10.000 Ft	10.000 Ft
• BALESETI KÓRHÁZI NAPI TÉRÍTÉS legalább 5 nap elérése után - az 1-50 nap között - naponta	2.000 Ft	2.000 Ft
• BETEGSÉGI KÓRHÁZI ÁPOLÁS legalább 5 nap elérése után - az 5-25 nap között - naponta	1.000 Ft	1.000 Ft
• BALESETI MŰTÉT esetén, súlyossági fok szerint, a biztosítási összeg 50-200 %-a	100.000 Ft	100.000 Ft
• BETEGSÉGI MŰTÉTI térítés esetén, súlyossági fok szerint, a biztosítási összeg 50-200 %-a	25.000 Ft	25.000 Ft
• KRITIKUS BETEGSÉGEK BEKÖVETKEZÉSE szívinfarktus, rákos megbetegedés, agyi érktasztrófa, koszorúér áthidalási műtét (by-pass), szervátültetés, veseelégtelenség	100.000 Ft	100.000 Ft

BELÉPÉSI FELTÉTELEK:

- PVDSz tagsági viszony
- a tag rendelkezzen lakossági folyószámlával
- a belépési korhatár 18 éves kortól 60 éves korig terjed, kivéve aki nyugellátásban – illetve nyugdíjszerű ellátásban – részesül
- családtag is beléphet

EGYÉB TUDNIVALÓK:

- ez egy csomag, 12 szolgáltatással
- belépés után azonnal indul a biztosítási védelem (kivéve a betegségi kockázatoknál 1 hónap, a kritikus betegségek-nél pedig 3 hónap a várakozási idő)

- a biztosítás kiterjed a munkaidőre, illetve azon kívül a nap 24 órájára, és a világ orszáig
- a belépés rendkívül egyszerű, hiszen nem kell több helyen is „ügyintézní”, ugyanis a PVDSz mindent elintéz
- a kárrendezés is a PVDSz-en keresztül történik
- a kifizetett biztosítási összegek teljes mértékben adó és járulékmentesek
- a kifizetett biztosítási összegeket saját címre vagy folyószámlára utalja a biztosító
- az éves befizetett összegről adóigazolást adunk, amely csökkenti a tag adóalapját
- folyamatos biztosítási díjfizetés szükséges a biztosítás fenntartása érdekében

BŐVEBB FELVILÁGOSÍTÁST a PVDSz

01+81-94 és a 01+11-69-es telefonszámain lehet kérni és kapni, hétköznap 09 - 13 óra között.

NYÍLT VONAL HÉZAG NÉLKÜL

A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének havi lapja – Kiadja a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete
Felelős kiadó: Dr. Laboda József, elnök (tel.: 01+81-95), Mobil: 30/4960-299
Főszerkesztő: Nagy Miklós, alelnök: (tel.: 01+11-69),

Tervezőszerkesztő: Györgyné Pekár Éva – Szerkesztőség: 1142 Bp. Teleki Blanka u. 15-17.

Telefon/fax/üz.rögzítő: 06-1/511-8194, vasútüzemi tel./fax/üz.rögzítő: 01+81-94, E-mail: pvdsh@pvdsh.hu, és info@pvdsh.hu,

Internet: www.pvdsh.hu, www.pokkop.hu – Meg nem rendelt kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza, az anyagok rövidítésének jogát fenntartjuk!

Nyomás: Pannónia Nyomda Kft., 1139 Budapest, Frangepán u. 16. Tel.: 06-1-412-5203