

ÖSSZETARTUNK:

A VASUTASOK
SZOLGÁLATÁBAN

2010

19.
évfolyam

VII. sz.

ITF LIGA



Naponta
frissül a
www.vdszsz.hu

A XXI. század
szakszervezete

A VASÚTI DOLGOZÓK SZABAD SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

ALAPÍTVA: 1991. MÁJUS

**55 milliárdért
újít fel a NIF 40 kilométer vasutat,
egy másik cég 664 millióért ellenőrzi**

Magyarország: Tranzitország?

Cargo: hányadán állunk?

- Minden, amit a létszámleépítési tervekről tudunk

**Vonóvezetékes váltók:
abnormális erőkifejtést igényelnek**

**„Jelenleg még nyár van, ha a mai
időjárás nem is támasztja ezt alá”**

**- Néha a gázüzemű fűtés is kicsaphatja
a biztosítékot. Egy központvezető levele.**

PRAKTIKUS KÉRDÉSEK AZ ÜDÜLÉSI CSEKKEK KAPCSOLATBAN

Mi az Üdülési Csekk?

Az Üdülési Csekk névre szóló, készpénzt kímélő fizetőeszköz.

Ki kaphat Üdülési Csekket? (adókedvezménnyel)

Munkavállaló, szakszervezeti tag, nyugdíjas, gazdasági társaság személyes közreműködő tagja és mindenzen személyek közeli hozzátartozói, szakképzőiskolai tanuló és a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány pályázataiban alapján szociálisan rászorulóak.

Ki adhat Üdülési Csekket? (adókedvezménnyel)

Munkáltató, szakszervezet, a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány.

Milyen adókedvezményt biztosít az SZJA törvény az Üdülési Csekk-juttatáshoz?

A kifejtő számára a minimálbér mértékéig, azaz 2010-ben 73 500 Ft-ig 25%-os kedvezményes SZJA köteles az Üdülési Csekk-juttatás (magán-személynek továbbra is adó- és járulékmentes). A Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány által pályázat útján, Üdülési Csekk formájában juttatott támogatás a szociálisan rászorulóak részére adó- és járulékmentes.

Hogyan lehet Üdülési Csekkhez jutni szociális rászorultság alapján?

Amennyiben az egyén saját maga nem tudja biztosítani életminőségének javítását, akkor elsősorban a családjától, majd jelenlegi vagy korábbi munkahelyétől, illetve tágabb környezetétől, pl. önkormányzattól várhat segítséget. Amennyiben az előzőekben felsoroltak nem tudnak az egyénnek segíteni, akkor a civil szervezetek – többek között a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány – támogatására lehet számítani. További részletek: www.udulesicsekk.hu.

Meddig lehet felhasználni az Üdülési Csekket?

Az Üdülési Csekk felhasználhatósága a gyártás dátumától számított 1 év. (Az érvényesség dátuma szerepel a csekkben.)

Árruházható-e az Üdülési Csekk?

Nem. Csek az használhatja fel, akinek a nevére kiállították. Az Üdülési Csekk más nevére történő átadására nincs mód. A csekk tulajdonosa azonban kifejezheti a társaságban lévő személyek által igénybe vett szolgáltatásokat is.

Készpénzre átváltható-e az Üdülési Csekk?

Nem.

Visszaadnak-e az Üdülési Csekk értékből?

Nem. A csekk értékből az elfogadóhelyek nem adnak vissza készpénzt, ezért célszerű a címleteket úgy megválasztani, hogy a szolgáltatás díját inkább készpénzzel keljen kiegészíteni.

Hol lehet felhasználni az Üdülési Csekket?

A Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvánnyal, ill. annak háttérintézményeként működő Nemzeti Üdülési Szolgálat Kft.-vel szerződéses viszonyban álló közel 15 000 elfogadóhelyen használhatja fel fizetőeszközként. Az elfogadóhelyek címistája fotókkal, árakkal, tájékoztatókkal a www.udulesicsekk.hu honlapon található meg, vagy az Alapítvány által terjesztett egyéb kiadványokban, melyek ügyfélszolgálati rotdában elérhetőek.

Mit jelent



az Üdülési Csekk Plusz minőségjelzés?

Azon szolgáltatók használhatják ezen jelzést, akik az Üdülési Csekkkel érkező vendégeik számára kedvezményt vagy plusz szolgáltatást nyújtanak.

Lejárt Üdülési Csekket elfogadnak-e valahol?

Nem. Lejárt csekk nem fogadható el fizetőeszközként, cseréjére vagy névértéken pénzben történő megtérítésére nincs lehetőség.

Meghosszabbítható-e az Üdülési Csekk?

Igen. Az Üdülési Csekk érvényességének meghosszabbítása (cserével) – érvényességi időn belül – személyesen kezdeményezhető saját ügyfélszolgálati irodánkban, illetve postacímünkre küldött kérvényben, az eredeti csekkkel mellékeléssel. Az Üdülési Csekket újragyártásának díja a cserélendő csekket összértékének 10%-a + áfa, de minimum 1000 Ft + áfa. Az Üdülési Csekket átvételére kizárólag a kezelési díjról kiállított számla kísérő levelében feltüntetett irodában van lehetőség, a kezelési díj bankszámlánkon történő jóváírását követő 15 munkanap elteltével, külön értesítés nélkül.

Mit tegyen, ha elveszett az Üdülési Csekk?

Az Üdülési Csekk elvesztése esetén leutítható írásos bejelentés formájában az 1593 Budapest, Pf. 737 címen vagy a (06-1) 319 7511 faxszámon, az erre rendszerezett formanyomtatványon (www.udulesicsekk.hu). A bejelentésnek tartalmaznia kell a támogató szervezet nevét, az elvesztett csekk darbszámát, értékét és sorszámát, felhasználójának nevét és értesítési címet.

Egyszerre kell-e felhasználni vagy több alkalommal is felhasználhatóak az Üdülési Csekket?

Nincs megkötés a felhasználást illetően. Az egyes csekket egymástól eltérő időpontban és helyszínen, például több hétvégi program során is beválthatóak.



Fel lehet-e használni az Üdülési Csekket külföldön?

Nem. Az Üdülési Csekk-rendszer célja, hogy mind többen hazai szolgáltatók segítségével pihenjenek, kapcsolódjanak ki, üdüljenek.

Kerhet-e az elfogadóhely többet azért, mert csekket fizetnek?

Nem. Az Üdülési Csekket az elfogadóhelyek névértéken, azaz a csekkben feltüntetett értéken fogadják el. Sikernem könnyelhető el, hogy egyre több szolgáltató plusz kedvezményt biztosít az Üdülési Csekk felhasználóinak.

MILYEN SZOLGÁLTATÁSOKAT FIZETHET ÜDÜLÉSI CSEKKEKEL?

Az Üdülési Csekk a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvánnyal illetve annak háttérintézményeként működő Nemzeti Üdülési Szolgálat Kft.-vel szerződésben lévő közel 15 000 elfogadóhelyen használható fel a következő oldalakon jelölt belföldi szolgáltatósokra.



Az elfogadóhelyeket a helyszínen mátrixa jelzi:
Üdülési Csekk ELFOGADÓHELY jelzéssel.

Kérjük rendelkezzen befizetett személyi jövedelemadója 1%-áról, hogy egy újabb szociálisan rászoruló üdülhessen az Ön segítségével!
Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány
Adószám: 18004456-1-42

További információk:
1593 Budapest, Pf. 737.
www.udulesicsekk.hu
Tel: 06 1 248 2150

55 milliárdért újít fel a MÁV 40 kilométer vasutat, egy másik cég 664 millióért ellenőrzi

A vasút társadalmi elfogadottsága mélyponton van – ezt Szarvas Ferenc, a MÁV Zrt. újdonsült elnök-vezérigazgatója is megerősítette. A közlekedési kormányzat korábban már kérte segítségünket a folyamat megállítása érdekében, ennek szívesen teszünk eleget.

Annál is inkább, mivel mindig kiderül, hogy amit tavaly még abszolút mélypontnak hittünk, az igazából relatív, mert idén még mélyebbre kerül.

És nem ok nélkül. Erre az egyik „szép” példa, ami a Velencei-tó környékén történik. A megállóhelyek épületeit lebontották, majd – ugyanabban a formában – ismét felépítették azokat. És mindezt miért? Mert a peront 25 centivel megemelték. A rámpával, lépcsővel ellátott magasított peron pedig természetesen nem jött számításba.

Hasonló átgondoltság és racionalitás vezérelhetette a beruházót, amikor az újonnan felépített megállóhelyeken lerakta a díszburkolatot. A megállók némelyikén egy-két öles fa is volt, ezeket annak rendje-módja szerint szépen körbevétték burkolattal. Csak miután ezzel végeztek, vágták ki a fákat. (Nyilván azért, mert azokat nem sikerült 25 centivel megemelni.)

Valószínűleg csak a könnyűszerkezetű fődém miatt mertte a MÁV képviselője azt állítani, hogy a sajtóból értesült arról, hogy a bontás, építkezés során keletkező sirt a közeli strandokra került – mint a beruházótól a vasúttársaság megtudta: természetesen csak átmeneti jelleggel. Mondani sem kell, hogy az okozott környezetkárosítás miatt a MÁV nem tett büntető-feljelentést.


A vasúttársaság illetékesei széttárják kezeiket: a jelenlegi gyakorlat szerint egyedül a MÁV nem szól bele abba, hogyan fejlesszék a vasutat.

Aki beleszól, az a beruházó, ami ebben az esetben nem más, mint a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. – a Nemzeti Autópálya Zrt. (síkvídedi alagútépítőnk) jogutódja. A gyakorlatilag koordinálatlan, a MÁV szakmához értő munkatársainak mellőzésével folyó beruházás a Tárnok-Székesfehérvár közti vonalszakaszt hivatott felújítani csekélyke 55 milliárd (!) forintból – ez azonban a két állomás „ránccfelvarrását” már nem tartalmazza.

(Ez azt jelenti, hogy a három évre kötött szerződés értelmében évente több mint 18 milliárd forint jut a nyúlfarknyival több, mint negyven kilométeres vonalszakasz felújítására. Összehasonlításképpen, a MÁV az országos pályahálózatának karbantartására 14 milliárdot kap évente.) Mindez a NIF honlapján némi utánajárással, a „Szerződések” rovat átböngészésekor derül ki.

Szerződések azonban sehol nincsenek, mert az üvegzséb azért mégiscsak tejüvegből van. Csak egy meglehetősen szűkszavú, pár soros kivonat olvasható arról, hogy a szerződés mikor jött létre, mikor jár le, ki a szállító, és mindez mennyibe kerül.

Joggal várhatnánk, hogy a MÁV legalább ellenőrzi a számára készülő munkálatokat. Nem teszi. Sejthető, hogy miért nem. Szintén a NIF honlapjának tanúsága szerint ugyanis a Bp-Kelenföld-Székesfehérvár vonalszakasz rekonstrukciója során a műszaki ellenőri feladatokat bizonyos Transinvest-Budapest Kft. látja el – 664 millió forintért.

(Erre magyarázatot várunk, mivel a MÁV képviselője a szeptember 16-i konzultáción azt nyilatkozta, hogy a munkálatokat a vasútnak nem áll módjában 

**RAJTA
VAGYUNK!**



www.vdszsz.hu

ellenőrizni. Nem értjük, miként lehetséges, hogy a Transinvest-Budapest Kft-nek, vagy bármely más cégnek több szakértője legyen, mint amennyi a MÁV-nak van; a Könyves Kálmán körüti bérleményben elhelyezett névtáblák tanúsága szerint a vasúttársaság éppenséggel hemzseg a szakértőktől.)

Hasonló visszasságok lehetnek máshol is. A kör-IC-nek titulált járat igazából csak nagy jóindulattal nevezhető gyorsvonatnak, hiszen a Szerencs és Nyíregyháza közti vonalszakaszon nem oly rég még 22 (!) helyen 10 km/órás lassújel volt. A Pályavasút a kör-IC útvonalára 1 milliárd forint költséget tervezett, ennek 25 százaléka, 238 millió forint áll(t) rendelkezésre.

A pénz ugyanis valahova elfolyt, ahogy az már lenni szokott. Ennek ellenére szinte minden éjszaka vágányzár van a Szerencs és Nyíregyháza közti vonalszakaszon. Vagy népmozgalom indult, melynek keretében önkéntes pályamunkások hada lepi el ilyenkor a pályát, vagy – amit feltételezni sem merünk, de attól még megtörténhet – az alvállalkozók csak költségeik elszámolására használják a vágányzárakat, anélkül, hogy egy csavart is meglazítottak volna.

A szeptember 16-i konzultáción drasztikus és azonnali intézkedést kértünk a munkáltatótól. (Szakszervezetünk rendkívüli VÉT-ülés összehívását kezdeményezte, azonban a VSZ és a MOSZ képviselőinek távolmaradása miatt csak konzultációra kerülhetett sor.)

Rámutattunk arra, hogy nem lehet mindent a válsággal magyarázni. Hiszen a vasút – amióta eszünkét tudjuk – válságban van.

Ennek ellenére a „régibbi típusú válságoknál” a menetidő sokkal kezezőbb volt a jelenlegi válság során tapasztaltaknál. Hogy egyebet ne említsünk: a Szerencs-Nyíregyháza vonalon tíz éve még csak elvétve volt lassújel, ráadásul többségében 120 km/h-val rohangáltak rajta a vonatok.

Felajánlottuk, hogy szakszervezetünk tisztségviselői ingyen és bérmentve – szellemi képességeikhez mértén – szívesen részt vesznek az ellenőrzésben, valamint az átadás-átvétel során.

A munkáltató részéről Mosóczi László vezérigazgató-helyettes egyetértett felvetéseinkkel, Csekk Károly főosztályvezető valamivel finomabban fejezte ki ezt – talán a mundér becsületének védelme érdekében.

Magyarország: Tranzitország?

Minden, amit a Cargos létszámleépítési tervekről tudunk

Dr. Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium államtitkára egy országgyűlési képviselő Rail Cargo Hungariaival kapcsolatos kérdésére reagálva szeptember 13-án elmondta: „A közelmúltban megjelent megállapítások, amelyek az (...) ezer fő elbocsátását is indokolják, megalapozatlanok”.

De miért is beszéltek erről a Parlamentben? Megpróbáltuk az eddigi eseményeket összefoglalni.

Cargos fronton még augusztus elején sem köszöntött be a MÁV-nál ilyenkor szokásos uborkaszekción.

Akkor még hátrányos munkaszerződés-módosítások és az ún. organizációs projekt borzolta a kedélyeket. Kicsivel később már csak az utóbbi.

Augusztus elején még egymásnak ellentmondó híreket lehetett hallani, amiből mindenki alkatának megfelelően kimazsolázhatta a kedvére valót.

Az optimistább beállítottságú vasutasok erőt merítettek abból, hogy a jövő évi üzleti terv csak a természetes fogyással számol. A pesszimistábbak – most már tudjuk: egyszersmind realistábbak – ezt azzal kontrázhatták, hogy a területi üzemeltetési központok már úgyszólván kialakították a jövő évi drasztikus létszámcsökkentés sarokszámait – amit egyébként a Váci úti központ magyarázata szerint merő önszorgalomból tettek.



Tudtad, hogy a VDSzSz-tagok nagyon kedvező percdíjjal is telefonálhatnak?



Eltelt pár hét, és egyre inkább úgy tűnt, hogy a pesszimistább vasutasoknak lett igazuk. Ismét.

Augusztus 25-e környékén ugyanis már olyan híreket lehetett olvasni, miszerint a Cargonál dolgozó munkavállalók kétharmadának, közel kétezer embernek a talpára kötnének útilaput. Ezt az információt hivatalosan sem a cég vezetése, sem a tulajdonos nem erősítette meg. Azóta sem.

Kovács Imre, az Rail Cargo Hungaria elnök-vezérigazgatója megkeresésünkre írt válaszlevelében konkrétumokról nem számolt be. Kedvezőtlen gazdasági környezetről, nyolcmilliárdos veszteségről és az organizációs projekten keresztül hatékonyság-növelésről írt. Ugyanakkor leszögezte: a cég vezetése azonnal megkezdi a konzultációkat a VDSzSz-szel, mihelyt döntésre jutnak arról, miként, milyen eszközökkel lehetséges elérni a pénzügyi egyensúlyt – ezzel biztosítva jelentős számú vasutas foglalkoztatását.

Kovács Imre vezérigazgató
Rail Cargo Hungaria Zrt.
1133 Budapest, Váci út 92.

Kedves Imre!

Pár napja a honlapunkon megírtuk álláspontunkat – a rendelkezésre álló ismereteink birtokában – a Rail Cargo Hungariannál tervezett tömeges, a munkavállalók kétharmadát érintő elbocsátásokkal kapcsolatban. Egyben közöltük elvárásainkat is úgy az osztrák tulajdonos, mint a Rail Cargo Hungaria menedzsmentjének ez ügyvel kapcsolatos eljárására.

A honlapunkon megjelent írást részre megküldöm annak reményében, hogy az abban foglaltak segítségével lesznek ahhoz, hogy az osztrák tulajdonost más belátásra bírjátok. Sajnálatos tény, hogy e munkavállalók nagyobb csoportját érintő intézkedések meghozatala előtt szakszervezetünket előzetesen senki nem tájékoztatta.

Bízom abban, hogy ez véletlen és nem szándékos magatartás volt részletekről. Kérlek, hogy az ügyvel kapcsolatos álláspontokat felénk részleteiben kifejtsétek; különös gonddal kifejtve azt a részt, mi ok készítette az illetékeseket arra, hogy tömeges létszámelbocsátás megvalósításán gondolkodjanak.

Szakszervezetünknek joga van tudni, hogy milyen gazdasági, politikai vagy egyéb szempontok negatív következményei hatnak annak érdekében is, hogy lehetőségünkhöz és erőnkhez mérten ezzel szemben fel tudjunk lépni, azért, hogy a tagjaink ill a Társaság munkavállalói munkahelyeit a jövőben is a stabilitás jellemezhesse, és ne kényszerüljenek családok ezrei arra, hogy a mindennapi létük ellehetetlenülését kelljen megélniük.

Várva mielőbbi válaszodat szakszervezetünk egyben konzultációt is kezdeményez, melynek mielőbbi megtartása érdekében célszerűnek tartom az időpont és a helyszín vonatkozásában a telefonon történő egyeztetést.

Budapest, 2010. augusztus 27.

Üdvözlettel

Bárány Balázs Péter
alelnök

Tisztelt Tagtársak!

Bár a tulajdonos részéről hivatalos megnyilvánulás még nem történt, egyre több – ha úgy tetszik – hihető és talán megbízható forrásból származó hírek kezdik borzolni a kedélyünket.

Ugyanis a kizárólag osztrák tulajdonban álló, pár évvel ezelőtt több mint 100 milliárd forintért megvásárolt, mai nevén Rali Cargo Hungaria Zrt. magyar munkavállalóinak létszámát az osztrákok (népies nevükön labancok) majdhogynem az irmagig gondolják elűzni a Társaságtól. Hiszen több mint 2000 ember elbocsátását tervezik. A részletek számunkra természetesen egyelőre nem ismeretesek, a megismerés érdekében szakszervezetünk elnöke ismét levélben fordul a jó nevű cég elnökéhez.

A hír kapcsán elvárjuk, hogy a cég magyar menedzsmentje a létszámleépítésben nem kollaborál cinkos módon az osztrák gazdával, kiáll a magyar munkatársaik, munkavállalók munkahelyének megőrzése érdekében.

Az se legyen senki számára kétséges, hogy szakszervezetünk – amennyiben az osztrák tulajdonos e nemtelen ötletétől nem áll el – megcselekszi mindazt, amit korábban az ennél jóval alacsonyabb létszámot érintő elbocsátások hírére is megtett.

Az osztrák tulajdonos a saját honpolgár-munkavállalóival messzemenően kegyesebb, mivel a hasonló fuvarpiaci pozíciók mellett egyáltalán nem esik szó létszámfogyásról, kizárólag a betegség, nyugdíjazás átképzés révén valósul meg létszámcsökkentés, várhatóan pár száz fő tekintetében.

Egyébiránt a törvénysértésen túl meglehetősen arrogáns magatartásnak kell minősítenünk, hogy a nyilvánvalóan a munkavállalók nagy csoportját érintő döntés meghozatala előtt a munkáltató – és ez sajnos a menedzsmentre vonatkozik, aki szinte kizárólag magyar honpolgárokból tevődik össze – szakszervezetünket nem tájékoztatta.

2010. augusztus 25.

Bárány Balázs Péter

Kedves Balázs!

Szilárd elhatározásom, hogy hagyományosan jó együttműködésünket a nehéz időkben is minden rendelkezésemre álló eszközzel fenntartsam. Tudom, hogy a VDSzSz Szolidaritás továbbra is partner abban, hogy a Rail Cargo Hungariával együtt minden munkavállaló számára a lehetőségek szerinti legjobb megoldások szülessenek meg. Fontos ezt leszögezni, mert leveledben olyan döntéssel kapcsolatban emeled fel szavadat, amely még nem született meg, amelyről szakmai konzultációkat folytatunk házon belül és anyavállalatunk vezetőivel. Engedd meg, hogy röviden felvázoljam, milyen összetett körülmények vezettek odáig, hogy vasutasok munkavégzését érintő kérdésekben kelljen törnünk a fejünket.

A Rail Cargo Hungariát éppúgy érinti az a kedvezőtlen gazdasági környezet, mint az ágazat minden társvállalatát Európaszerte. Csökkentek a fuvarmegbízások, a vasúti fuvarozó vállalatok



ezerszámba bocsátották el alkalmazottaikat. Számunkra ezen felül kedvezőtlenül változott az a szabályozási feltételrendszer is, amelynek keretein belül a társaságnak fenn kell tartania működőképességét. Kedvezőtlen körülmények között kell intézkedéseket hoznunk pénzügyi egyensúlyunk megteremtésére. A 2009-es évet a Rail Cargo Hungaria több mint nyolcmilliárdos veszteséggel zárta. Fennmaradásunkat és ezzel a foglalkoztatási garancia betartását az osztrák anyavállalat tette lehetővé azzal, hogy magára vállalta a veszteséget, miközben saját maga is nehéz helyzetben van. Ezzel egy időben azonban milliárdokkal segítette a magyar vállalatot abban, hogy korszerűsítse eszközeit, javítsa hatékonyságát, növelje versenyképességét. Ezzel a segítséggel optimalizáltuk folyamatainkat és százmillió nagyságrendben értünk el költségsökkenést. Elindítottuk az ún. organizációs projektet, amellyel változatlan területi lefedettség mellett az eddigi szolgáltatási palletta biztosítása a cél, csak hatékonyabban. A hatékonyság növekedési intézkedések következtében 2012-re a pozitív vállalati eredmény elérését irányoztuk elő.

Az idei év folyamatai sem lényegesen jobbak a tavalyinál. Azonban a privatizáció óta többször és jelentős mértékben, így az idén is növelte költségeinket a pályahasználati és a tolatási díjak emelése. A magyar gazdaság idén sem növekszik úgy, hogy fuvarmegbízásai indokolnák kapacitásaink változatlan fenntartását, és fuvardíjai fedeznék költségeinket. A Rail Cargo Hungaria országos lefedettség biztosításával úgynevezett „közszolgáltatási tevékenységet” végez. A magánvasutak élesedő piaci versenyében ez a küldetése súlyos pénzügyi terheket ró a vállalatra.

A privatizáció óta minden erőfeszítésünk arra irányult, hogy a képességeink kiterjesztésével, működésünk optimalizálásával fokozzuk versenyképességünket és biztosítsuk a foglalkoztatás biztonságát. Ennek sikerét bizonyítja, hogy ma is gyakorlatilag változatlan átlagos állományi létszámmal dolgozunk.

Az előző kormány egyik tavalyi év végi átgondolatlan döntése eredményeképpen a MÁV a kiszolgáló tolatás díját indokolatlan mértékben emeli 2011 januárjától. A működés finanszírozásának feltételeit ez számunkra drámai mértékben rontja. Az említett díjemelés 6,5 milliárd forintot többletkiadást jelent a Rail Cargo Hungaria számára, ami tovább növeli a dekonjunktúrából fakadó alacsony volumenek miatt várható veszteséget. Egyébként a fuvardíjak emelkedése miatt sok fuvaroztató kénytelen lesz közúti megoldást választani. Azaz nekünk várhatóan kevesebb alkalommal kell majd jövőre igénybe vennünk a pályát, lényegesen kevesebb tolatási és más kiegészítő szolgáltatást kell rendelnünk. Szüksétnünk kell a területi lefedettséget is. Mivel vállalatunk a MÁV legnagyobb megrendelője, a HÚSZ módosításának következményei beláthatatlanok.

Mi igyekeztünk hivatalos formában hangot adni a fenti folyamatból fakadó súlyos veszélyeknek, de felvetéseinknek eddig nem volt visszhangja.

Nincs olyan tulajdonos, aki a végtelenségig haj-

landó fedezni leányvállalata költségeit. Megoldást kell találnunk, és ebben anyavállalatunk nyújtja számunkra a legnagyobb segítséget. Biztosítani szeretnélek arról, hogy azonnal megkezdjük a konzultációkat a VDSzSz-szel, amint döntésre jutunk arról, miként, milyen eszközökkel lehetséges középtávon elérnünk a pénzügyi egyensúlyt, ami egyet jelent azzal, hogy biztosítani fogjuk a magyar vasúti árufuvarozás piacvezető vállalatának hosszútávú fennmaradását és jelentős számú vasutas foglalkoztatását.

Közös érdekünk, hogy egy tavalyi, a következményekkel nem számoló adminisztratív intézkedés változatlanul hagyása miatt a magyar vasútügy ne szenvedjen további helyrehozhatatlan károkat, ne veszítsük el annak a hatalmas tudásvagyonnak egy részét, amely a Rail Cargo Hungariánál és a MÁV különböző vállalatainál dolgozó vasutasok gazdag tapasztalatában ölt testet. Ez az a közös nevező, amelynek mentén a legtöbbet tehetjük a munkavállalók foglalkoztatási biztonságának megőrzéséért. Mi kiemelten óvjuk kapcsolataink zavartalanágát a VDSzSz Szolidaritással. Ezen a talajon szeretnénk élvezni további támogatásokat.

Üdvözlettel:

Kovács Imre
elnök-vezérigazgató

Szintén még a nyár utolsó napjaiban Gaskó István, a VDSzSz Szolidaritás elnöke a tárgyalások azonnali megkezdését kezdeményezte Friedrich Macherhez, a Rail Cargo Austria AG Igazgatóságának elnökéhez írt levelében.

Mint jelezte: „soha nem tapasztalt konfliktus kialakulását eredményezheti az a folyamat, aminek következtében több ezer magyar vasutas munkahelye került veszélybe”.

Rail Cargo Austria AG
KR Friedrich Macher, Prof.

Tisztelt Elnök Úr!

Ez év februárjában részemre írt válaszlevelében Ön elkötelezte magát a Rail Cargo Austria AG és szakszervezetünk, a VDSzSz Szolidaritás közti kapcsolatok ápolása és fejlesztése mellett. Levelében az általam kezdeményezett találkozó ideális időpontjául a magyarországi országgyűlési választások lezárását, az új kormány megalakulását, illetve gazdaságpolitikájának főbb irányvonalainak megismerését követő időpontot jelölte meg.

Álláspontom szerint a fent sorolt, Ön által a tárgyalások megindításához szükségesnek ítélt kritériumok maradéktalanul teljesültek, ezért minden akadály elhárul az első találkozásunk létrejötté elől.

Azt gondolom, fél évvel első levélváltásunkat követően tovább már nem halasztható a párbeszéd megindítása, különös tekintettel arra, hogy rendkívül aggasztó tájékoztatást kaptunk informális beszélgetések alkalmával a Rail Cargo Hungaria Zrt. jövőben létszámváltozása tárgyában.

Meggyőződésem, hogy a Rail Cargo Hungaria Zrt. létszám és üzemméretének drasztikus csökkentése kihat az infrastruktúra üzemeltető, a



trakciós tevékenységet végző vasútvállalatok foglalkoztatási lehetőségeire is. Ez a folyamat, amely végeredményben több ezer magyar vasutas munkahelyét veszélyezteti, soha nem tapasztalt konfliktus kialakulását eredményezheti.

Ezen konfliktus megelőzése érdekében hangsúlyozottan kezdeményezem a tárgyalások azonnali megkezdését.

Javaslom, hogy a tárgyalások helyszínét és időpontját egyeztessék titkárságaink.

Budapest, 2010. augusztus 30.

Üdvözlettel:

**Gaskó István
elnök**

Az osztrák tulajdonostól mindeddig nem érkezett válasz, viszont a társ-szakszervezettől igen. „A jelenlegi magyarországi politikai fejlemények miatt véleményünk szerint viszonylag rövid időn belül szükség van egy stratégiai koordinációs megbeszélésre a legmagasabb szinten” – írja levelében Wilhelm Haberzettl, aki az osztrák Vida szakszervezet közlekedési szekciójának az elnöke.

„Kedves kollegák!

A jelenlegi magyarországi politikai fejlemények miatt véleményünk szerint viszonylag rövid időn belül szükség van egy stratégiai koordinációs megbeszélésre a legmagasabb szinten.

A Rail Cargo Austria vezetősége Friedrich Macher igazgató úr személyében szintén felismerte ennek szükségességét, és részt fog venni ezen a találkozón. Ezúton megkérnélek benneteket, jelezzétek nekem hamarosan vissza, hogy egyetértetek-e azzal, hogy rövid időn belül időpontot tűzzünk ki.

Ha emellett döntenétek, akkor azt javasolnám, hogy a napirendet a RCA vezetőségével együtt állítsuk össze.

Mihamarabbi visszajelzéseket előre is köszönöm!

Üdvözlettel:

Willi Haberzettl

(Haberzettl a Vida szakszervezet közlekedési szekciójának az elnöke)

(Szakszervezetünk tárgyalódelegációja szeptember 20-án tárgyal Bécsben az RCA tulajdonosával.)

Időközben a több mint kétezres létszámleépítésről sajtóhírek alapján kiderült, hogy 800-1000 Cargos munkavállalót – többségében vonat fel- és átvevőket, valamint raktárnokokat – érintene. Ez természetesen ugyanúgy elfogadhatatlan szakszervezetünk számára.

Az ügyben új fejlemény, hogy szeptember 13-án Dr. Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium államtitkára egy országgyűlési képviselő Cargoval kapcsolatos kérdésére reagálva elmondta: „A közelmúltban megjelent megállapítások, amelyek az (...) ezer fő elbocsátását is indokolják, megalapozatlanok”.

Az alábbiakban közöljük az államtitkár Parlamentben elhangzott teljes válaszát:

„A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a MÁV vezetésével együttműködve az átadás-átvételt követően azonnal megkezdte a MÁV-csoport szerződéseinek felülvizsgálatát. Kormányváltás óta eltelt idő, egyébként nagy-

számú dokumentum összegyűjtésével, elemzésével és a vizsgálatok haladéktalan megkezdésével zajlik.

A vizsgálat indítását egyébként nem az elmúlt időben és közelmúltban is megjelent sajtóhírek indokolják elsősorban, hanem elsősorban az a körülmény, hogy a MÁV Cargo privatizációjának módját az akkori ellenzékkel együtt az Állami Számvevőszék is kifogásolta. Az ÁSZ jelzése szerint a szerződés a MÁV Zrt. számára indokolatlan kötelezettségeket tartalmazott, a vevő vállalásai aggályosak voltak, és ahogy ön is mondta, kifejezetten hátrányosak voltak a magyar államra nézve. A fenti súlyos megállapításokra a korábbi kormány nem adott érdemi válaszokat.

Megítélésünk szerint a tartósan állami tulajdonban maradó vagyon megőrzésére vonatkozó törvényalkotói szándék nem érvényesült a MÁV Cargo értékesítésénél. Az állami vagyonnal foglalkozó jogszabályokat az akkori döntéshozók nem vették figyelembe, a magyar teherszállítás meghatározó részét lebonyolító vállalat eladását ezért az e tevékenységgel, fő tevékenységgel megbízott Papcsák Ferenc elszámoltatási kormánybiztos is vizsgálja. A magyar kormány és a MÁV mindemellett tartotta magát az általunk egyébként okkal és joggal kifogásolt szerződéshez, az ezzel kapcsolatban a közelmúltban megjelent megállapítások, amelyek egyébként az ön által felhívott ezer fő elbocsátását is indokolják, megalapozatlanok.”

„Az egész mechanizmus volt téves, egyáltalában az, hogy állami vállalatot leányvállalatként kiszervezzék és úgy az egyébként akkor is kifogásolt, de mégis csak normákban szabályozott privatizációs törvényeket is kijátsszák, ez megengedhetetlen. Ez nincs szoros összefüggésben a ma már osztrák tulajdonban lévő vállalatnak a működésével, gazdálkodásával és foglalkoztatási kérdéseivel.

Meggyőződésünk, hogy a jelenlegi kormánynak az egész magyar szállítási tevékenységet, ezen belül a magyar vasútnak az egyik korábban gazdaságos tevékenységét kell reparálnia, és ebbe a reparációba a jövő lehetőséget ad természetesen az ott dolgozók minden napjait beleértendően.”

Vonóvezetékes váltók: abnormális erőifejtést igényelnek

Vonóvezetékes váltókat kezelő tagjaink és munkatársaink szubjektív megítélése alapján némelyik váltó átállításához a váltóállító emeltyűn kifejtendő erőszükséglet messze meghaladja a megengedett értéket. Levelet írtunk a MÁV Zrt. Bp. Észak, valamint Bp. Kelet pályafenntartási alosztályvezetői részére.



Hercules, Sámson: hív a MÁV!

A ki használja, az tudja: egyre nehezebb, egyre több erőfeszítést igényel a vonóvezetékes váltók kezelése. Egyfelől az elavult műszaki megoldás, másfelől – például a csomópontokon – a jelentősen megnövekedett vonatforgalom miatt.

Szakszervezetünk az ügyben egyeztetést kezdeményezett, ahová foglalkozás-egészségügyi orvosokat is meghívtak. Utóbbiak osztották álláspontunkat, és beszámoltak arról, hogy az erőfeszítés egyre gyakrabban, akár tartós egészségromlást – így izületi kopást, tartós izomfájdalmat, stb. – is okozhat.

Annak ellenére, hogy a napokban több csomóponton részvételünkkel méréseket végeznek a váltóállításhoz szükséges erő meghatározásához, a közeljövőben érdemi változásra nem igazán számíthatunk. Épp ezért javasoljuk, hogy a MÁV e munkakörökbe a mitológiai hősökre jellemző fizikai erőnléttel rendelkező férfiakat vegyen fel.

„Jelenleg még nyár van, ha a mai időjárás ezt nem is támasztja alá”

A gázüzemű fűtés is kicsaphatja a biztosítékot. Különösen akkor, ha egy levél úgy kezdődik, mint a „Fűtésekkel kapcsolatos szabályok” című email-tanulmány.

Idézzük: „A jelenlegi hőmérséklet jelentősen alatta van az ilyenkor szokásos, megszokott hőmérsékletnek. Azonban ez nem jelenti azt, hogy a fűtési rendszereket, kazánokat be lehet indítani.” Miért is jelentené? Elvégre nem a levél szerzője ázik egész éjszaka az esőben.

„Tisztelt Címzettek!

A jelenlegi hőmérséklet jelentősen alatta van az ilyenkor szokásos, megszokott hőmérsékletnek.

Azonban ez nem jelenti azt, hogy a fűtési rendszereket, kazánokat be lehet indítani.

Volt már olyan szolgálati hely, ahol fővállalkozónk

műszaki személyzetének ki kellett a kazánt kapcsolni!!!!

Felhívjuk a figyelmet, hogy a fűtések saját hatáskörű beindítása tilos, erre hívják fel a munkatársak figyelmét!!!!

Amennyiben szervezetünk és fővállalkozónk kollégái ilyet tapasztalnak, azonnali hatállyal intézkedni fogunk, jegyzőkönyvet veszünk fel, az illetékes szervezet felé a többletköltségeket kiszámlázzuk, kiterheljük. Az érintett dolgozó(k) felé pedig munkáltatói intézkedést fogunk kezdeményezni a munkáltatói jogkör gyakorlójánál.

A MÁV IK Kft-t felhatalmazzuk az azonnali műszaki intézkedések megtételére, a fűtések kikapcsolására.

Ha az időjárás tartósan ebben a tartományban marad, a törvényi kötelezettségünknek természetesen meg fogunk felelni, de jelenleg még nyár van, ha a mai időjárás ezt nem is támasztja alá.

Kérjük tájékoztatásunk szíves tudomásul vételét és a szükséges intézkedések megtételét.

Üdvözlettel

Putz Zoltán
központvezető”

Sok hozzáfűznivalónk nem lehet. Kár, hogy így állunk. Nagy kár. Mert egy esőben eltöltött hideg éjszaka után, amikor még a ruhát sem lehet megszáritani, szegény kocsirendezők reggelre már igencsak fázhatnak az öltözőben.

Az EBKO-tól azonnali közbelépést kértünk.

HIRDETMÉNY

A LIGA Önsegélyező Pénztár Igazgatótanácsa
a pénztár küldöttközgyűlését
2010. szeptember 28-án (kedden) 10.00 órára
hívja össze.

A küldöttközgyűlés helyszíne:

VDSzSz Szolidaritás I. emeleti Tárgyalóterem
1146 Budapest, Ajtósi Dürer sor 27/A.

Tervezett napirendi pontok:

1. Alapszabály módosítása
2. VBKD ÖSP összeolvadás miatti tevékenység záró beszámolója
3. VÖKKÖP összeolvadás miatti tevékenység záró beszámolója
4. VBKD ÖSP összeolvadási végleges vagyonmérleg és vagyonleltár
5. VÖKKÖP összeolvadási végleges vagyonmérleg és vagyonleltár
6. LIGA ÖSP, mint a VBKD ÖSP és a VÖKKÖP összeolvadásával létrejövő jogutód pénztár végleges vagyonmérlege és vagyonleltára
7. Egyebek

Határozatképtelenség esetén 2010. szeptember 28-án 10.30-kor a megismételt Küldöttközgyűlés a megjelent küldöttek számától függetlenül határozatképes.

A napirendi pontokhoz kapcsolódó iratok megtekinthetők munkanapokon 9 és 14 óra között a LIGA Önsegélyező Pénztár székhelyén.

LIGA Önsegélyező Pénztár Igazgatótanácsa



MÁV: A munkáltató a kifogásolt intézkedést minden esetben függessze fel

Az utóbbi időben a szakszervezeti kifogáson alapuló eljárásokkal összefüggésben többször adódott az a törvénysértés, hogy a munkáltató a kifejezett törvényi rendelkezés ellenére a kifogásolt intézkedést végrehajtotta, vagy végrehajtását nem függesztette fel.

Szeretnénk, ha ez a jövőben nem így lenne, ezért Szarvas Ferenc, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójának írt levelünkben figyelmébe ajánlottuk a vonatkozó jogerős bírósági végzést.

Alapbéresítést és átsorolást kér három kocsi-vizsgálói alapszervezet

7.500 forint alapbéresítéséhez, valamint a kocsi-vizsgálók 11-es munkaköri kategóriából a 12-es MMK-ba való átsorolásához kértek támogatást a VDSzSz Szolidaritástól szakszervezetünk debreceni, nyíregyházi és püspökladányi kocsi-vizsgálói alapszervezetei.

„Tisztelt Kollégák!

Alulírott kocsi-vizsgálói alapszervezetek vezető ügyvivői, kérjük a VDSzSz Szolidaritás MÁV-Start Zrt. tárgyalódelegációját, hogy az elkövetkező tárgyalások során, az alábbi indokainkra tekintettel a kocsi-vizsgálók nagyobb anyagi elismerésben részesüljenek.

Az elmúlt években a kocsi-vizsgálók béremelése elmaradt az átlagos béremelésektől, holott a munkavállalókkal szemben támasztott követelmények, valamint a rájuk nehezedő felelősség egyre nagyobb. A megszünt tarifátáblában a mozdonyvezetők és a kocsi-vizsgálók ugyanabba a kategóriába voltak besorolva. Az elmúlt közel egy évtized alatt a mozdonyvezetők bére mintegy 100 ezer forinttal lett magasabb, mint a kocsi-vizsgálóké.

A munkakörülményeink is romlottak, a munkaidő jelentős részében a felsővezeték alatt kell tartózkod-

nunk. Van olyan szolgálati hely, ahol a pihenőhelyiség is a felsővezeték alatt van. A klímaváltozás miatt egyre szélsőségesebb időjárási viszonyok között kell munkánkat végezni. A munkavállalók körében egyre több üzleti megbetegedést, magas vérnyomást, szívproblémákat diagnosztizálnak az orvosok.

Az elmúlt évtizedek tapasztalata azt mutatja, hogy nagyon kevés kocsi-vizsgáló tud öregségi nyugdíjig dolgozni, a munkában való elhasználódás miatt. Sokan lesznek rokkantnyugdíjasok, mivel a munkakör természetéből adódóan szervezetük idő előtt elhasználódik, ezért aki eléri ezt a kort, az is csak néhány évet tölthet el nyugdíjasként.

Szakszervezetünk minden erőfeszítése ellenére a mai napig nem sikerült elérni, hogy a kocsi-vizsgálói munkakört kordedvezményre jogosító munkakörre nyilvánítsák.

Amíg a más munkakörben foglalkoztatott munkavállalók jutalékban részesülnek az általuk beszedett bevételek után, addig a kocsi-vizsgálók a magánvasutaknak végzett tevékenységéből származó – egyébként nem kevés – bevételből egy fillért sem kapnak. Sőt, az üzemveszélyes hibák felfedezéséért járó jutalmat is megszüntették. Igaz, kapunk 7.500,- Ft alapterületű juttatást, de ezért jelentős többletmunkát kell elvégezni.

A karbantartási munka színvonalának folyamatos csökkenése és a pályák állapota miatt a kocsik műszaki állapota egyre romlik, ami a munkavállalókra nagyobb felelősséget ró (például a tatabányai kerék-tárcsa-törés). Ezt követően a munkáltató parancskönyvi rendelkezésben hívta fel a munkavállalók figyelmét, hogy a nem megfelelő munkavégzés esetében akár 15 év börtönbüntetést is kaphatnak.

Ezen indokainkra tekintettel kérünk benneteket, hogy támogassátok a 7.500,- Ft alapbéresítését, valamint a kocsi-vizsgálók 11-es MMK-ból a 12-es MMK-ba való átsorolását.

Együttműködésüket megköszönve.

Debrecen, 2010. szeptember 8.

Weidisch Zsolt

Debreceni Kocsi-vizsgálók Alapszervezete

Hornyák Ferenc

Nyíregyházi Kocsi-vizsgálók Alapszervezete


Tóth Lajos

Püspökladányi Kocsi-vizsgálók Alapszervezete”

Konzultációt kezdeményezett a Szegedi KJK-nál területi irodánk

A MÁV-Gépészet Zrt. szegedi KJK Szentest telephelyén telepi rendező munkakörben foglalkoztatott munkavállalók részére új, egyéni munkaköri



 leírást adott át nemrégiben a munkáltató.

Kérdések merültek fel a többi közt a felsorolásban szereplő tevékenységek pontos, érthető megfogalmazásával, a felelősségi körrel és a végrehajtás szabályozásával kapcsolatban.

Tájékoztató a MÁV-FKG és MÁV-Gép kft-k összevonásáról

Tájékoztatót tartott a szakszervezetek részére az összevonási elképzelések jelenlegi állásáról Frigyik Attila, a fenti két MÁV-tulajdonú vasútépítő társaság közös ügyvezető igazgatója 2010. augusztus 31-én.

Elmondta, hogy az ügyben még nem született döntés, de a MÁV illetékes vezetőivel való tárgyalás során kiderült, hogy az ezt tárgyaló előkészítő anyag kb. 80 százalékban elkészült. A tervek szerint a MÁV-Gép Kft. 2010. december 31-én beolvadna a MÁV FKG Kft-be.

Ezen határidő tarthatósága azonban már most is megkérdőjelezhető. A társaság székhelye Jászkisér lenne, Budapesten csupán csak egy régió-központ maradna, és a Kőér utcai telephely is megszűnne. Az összevonás következményeként 216 munkavállaló válik feleslegessé. Az elbocsátások számának csökkentése érdekében fölmerült, hogy a MÁV ZRt-be, ill. hasonló tevékenységet folytató társaságba is meg kell kísérelni minél több dolgozó átadását. Kiderült, hogy az elbocsátandók nagy részét a Kőér utcai központ, valamint a gépjavító- és gyártó részleg létszáma adná, de kisebb mértékben az ún. régiós munkavállalókat is érintené.

Szakszervezetünk számára megnyugtató volt hallani, hogy a munkák alvállalkozásba adását mérsékelné az igazgató, ez év első felében már 30 százalékkal kevesebb volt, mint az előző évben.

Ebben nyilvánvalóan nem kis szerepe volt annak, hogy szakszervezetünk tavaly vizsgálatot kezdeményezett az FKG Kft-nél a gyanús alvállalkozói szerződések miatt, melynek nyomán rendkívül súlyos szabálytalanságokra derült fény. Előrelépés az ügy-

ben, hogy azóta csak a pályavasút által minősített társaságokat lehet alvállalkozással megbízni. Persze, nem kell azt gondolni, hogy akkor már minden rendben van, hiszen az igazgató szerint egyetlen munkavállaló nélkül is el lehet nyerni ezt a „szigorú” minősítést.

Megtudtuk, hogy ismét egy hároméves szerződés körvonalazódik a pályavasúttal, és hogy a MÁV ZRt-be való visszaintegrálás lenne tulajdonképpen a megnyugtató végállapot. Ezt a folyamatot szakszervezetünk teljes mellszélességgel támogatja, hiszen a társaságokban a munkavállalók helyzete sajnos sokkal kedvezőtlenebb a MÁV ZRt-s kollegákhoz képest.

Szakszervezetünk az összevonást, mint az in-sourcing „előszobáját” támogatja azzal a feltétellel, hogy egyetlen VDSzSz Szolidaritás tag sem kerülhet az utcára a szervezési intézkedések révén.

Feledy István

Phm. tagozati képviselő

Honvédkórház az ÁEK új, rövidített neve

Az ellátás minősége és a jogosultak köre nem, csak a név változott. Utóbbit azért túl lehet élni, míg az előbbivel már lehetnek volna gondok.

Dr. Simicskó István parlamenti államtitkár Gaskó Istvánhoz írt levelében szakszervezetünk elnökét a többi közt arról tájékoztatja, hogy „a vasúti- és a rendészeti dolgozók ugyanolyan ellátásban részesülnek a továbbiakban is, mint a honvédségi állomány tagjai”.

A kórház teljes neve:

Honvédkórház – Állami Egészségügyi Központ (Honvéd, Rendészeti és Vasút-egészségügyi Központ)

Vasúti hírek

Megakadályozták a rablást a vonaton Csapókerten

A jegyvizsgáló próbálta feltartóztatni őket. A HBM Rendőrfőkapitányságról Vezendi Jánosné r. őrnagy megerősítette az esetet. Elmondta, tegnap délután három hajdúhadházi férfit állítottak elő a Debreceni Rendőrkapitányságra, mert egyikük a Záhonyból Budapest irányába közlekedő vonaton a debreceni Csapókerti állomás előtti szakaszon az egyik utas felakasztott zakójának zsebéből kivette annak személyi igazolványát.

Az utas azonban észrevette ezt, mire a személyi igazolványt a kocsipadlójára dobták az elkövetők. A kalauz próbálta feltartóztatni őket. A MÁV Zrt sajtórefe-

Tudtad, hogy a VDSzSz a legfontosabb híreket ingyenes SMS-ben elküldi mobilodra?



rense elmondta, rendőrségi utasításra várakoztatták a vonatot, és próbálta a kalauz feltartóztatni a gyanúsítottakat.

A rendőrség információi szerint a jegykezelő megpróbálta visszatartani a három férfit, azok azonban elmenekültek. A férfiakat a közelben fogták el a rendőrök, és előállították a Debreceni Rendőrkapitányságra. Ellenük lopás és visszaélés okirattal vétség miatt indult eljárás. A Debreceni Rendőrkapitányság vizsgálja, hogy más bűncselekmény elkövetésével összefüggésbe hozható-e személyük

(haon.hu)

MTA-konferencia: a szervezetlenség is hozzájárulhatott az árvízi pusztításhoz

Május-júniusban összességében mintegy 30 milliárd forintos kár keletkezett a közlekedési infrastruktúrában; ebből 8 milliárd volt a kár a vasút, 12 milliárd az országos úthálózat, 10 milliárd pedig az önkormányzati úthálózat esetében.

A védekezés szervezetlensége, szakszerűtlensége is hozzájárult a május-júniusi árvíz pusztításához – hangsúlyozta Vágás István, a Magyar Tudományos Akadémia (MTA) Hidrológiai Bizottságának elnöke a szélsőséges későtavaszi időjárással foglalkozó tudományos konferencián.

„Minden polgármester a saját feje után ment, kaotikus helyzet uralkodott. A vízügyi tudás a legtöbb helyen teljesen hiányzott. Egyes helyeken a töltések oldalába helyeztek el homokzsákokat, ami teljesen fölösleges, hiszen olyan még nem volt, hogy egy töltést oldalirányba toljon el a víz” – fogalmazott Vágás István az MTA Környezettudományi Elnöki Bizottsága által szervezett egéssznapos konferencián az akadémián. A hidrológiai bizottság elnöke szerint „az még érthető, hogy nem volt pénz megfelelően magas töltések építésére, de az már nem, hogy az önkormányzatok miért engedték, hogy hullámtérbe építkezzenek”.

Nagyrészt egyetértett ezzel az értékeléssel Hoffmann Imre, az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (OKF) főigazgató-helyettese is, aki szerint az elmúlt tíz év és az ideai árvíz egyaránt bebizonyította, hogy sürgősen szükség lenne egy egységes központi koordináló szerv létrehozására, valamint az ár- és hullámterek beépítésének szigorúbb jogi szabályozására. Hoffmann Imre hangsúlyozta: nagyon fontos lenne, hogy a polgármesterek részt vegyenek az OKF képzéseiben, hiszen az elmúlt években az volt a tapasztalat, hogy „inkább csak képviseltették magukat”. A főigazgató-helyettes arra is felhívta a figyelmet, hogy a települések egy része nem rendelkezett kitélepítési, befogadási, illetve vízkár-elhárítási tervekkel. Ezeket pótolni kell – húzta alá.

Mátyás Csaba akadémikus, az MTA Erdészeti Bizottságának elnöke előadásában elmondta: a május-júniusi ciklonokban leginkább a Balatontól délre eső erdők károsodtak, de máshol is jelentős volt a pusztítás. „A szélviharok a felázott talajból gyökértányérral együtt forgatták ki a fáriásokat, de a kisgerinceket és a lágyszárú növényeket is érzékenyen érintette az itéletidő” – fogalmazott az akadémikus, aki megjegyezte, hogy a Bakonyban tomboló viharok nagyon hasonlítottak a 2004-es tátrai szélviharhoz, mindkét helyen az úgynevezett lebukó szél volt az uralkodó.

Mátyás Csaba kifejtette: a veszprémi erdőgazdaságban például a teljes éves fakitermelésnek megfelelő mennyiségű volt a viharkár május-júniusban, ezzel együtt az erdőket leginkább az aszályok, járványok veszélyeztetik hosszú távon. Mint mondta, becsléseik szerint 2050 és 2100 között már minden második nyár aszályosnak ígérkezik Magyarországon.

Oszwald Tamás, a Magyar Bányászati és Földtani Hivatal főosztályvezető-helyettese a szélsőséges csapadékmennyiség kiváltotta földcsuszamlásokról beszélt. Beszámolt arról, hogy idén augusztus 31-ig ország-szerte 446 bejelentés érkezett 585 helyszínről, ezek közül 113 volt a földcsuszamlások száma, ami többszöröse a korábbi, teljes évekre vonatkozó adatoknak. Oswald Tamás nehezményezte, hogy jelenleg a települések úgy fogadhatnak el rendezési terveket, hogy a földtani szakhatóságot nem kell bevonniuk a folyamatba. Elmondta ugyanakkor, hogy már elindult az egyeztetés ennek megváltoztatásáról.

Kövesné Gilicze Éva, az MTA Közlekedés-tudományi Bizottságának elnöke előadásában elmondta, hogy május-júniusban összességében mintegy 30 milliárd forintos kár keletkezett a közlekedési infrastruktúrában; ebből 8 milliárd volt a kár a vasút, 12 milliárd az országos úthálózat, 10 milliárd pedig az önkormányzati úthálózat esetében. A közlekedési bizottság elnöke szerint a helyreállítás jócskán áthúzódik majd 2011-re, különösen mivel egy kedvezőtlen téli időjárás további rongálódásokat okozhat.

Molnár Kornélia helyettes országos tiszti főorvos előadásában kiemelte: országos szinten mindössze négy olyan megbetegedés fordult elő, amelyről kezdetben úgy vélték, hogy összefüggésbe hozható az árvízzel, a későbbi vizsgálatok azonban ezek esetében is cáfolták a kapcsolatot.

Ennek alapján úgy ítélte meg, hogy eredményes volt az ÁNTSZ megelőző munkája. Molnár Kornélia az árvíz mellett a június-júliusban bekövetkező három hazai hőhullám egészségügyi hatásaira is kitért. Elmondta, hogy számításaik szerint a szélsőséges hőség Budapesten átlagosan 27,7 százalékos, országosan 20,9 százalékos többlethalalozáshoz vezetett – ennyivel volt tehát az átlagosnál magasabb a halálozások száma azokban az időszakokban, melyekben a napi középhőmérséklet legalább három napon át meghaladta a 25 Celsius fokot.

Halálra gázolt a vonat egy embert Szolnoknál

Veres Éva, a Szolnok Megyei Rendőr-főkapitányság sajtóreferense közölte, hogy jelenleg az áldozat azonosítását végzik.

Az elsődleges adatok szerint a szerencsétlenül járt ember a MÁV-sporttelep mögötti nyílt vasúti pályán akart átkelni, és feltehetően figyelmetlenül lépett a sínekre, ezért történhetett meg a baleset – tette hozzá. A rendőrségi helyszínelés végéig Szolnok és Abony állomások között csak egy vágányon járhattak a vonatok, emiatt a Budapest-Cegléd-Szolnok vonalon átlagosan 10-15 perces késésekkel közlekedtek.

(MTI)



AKCIÓS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN



- Igényes új apartmanházban félpanziós ellátással és wellness-használattal.
- Az üdülő 5 db 2 ágyas, 4 db 2x2 ágyas saját fürdőszoba apartmannal rendelkezik.
- Az ár tartalmaz: bővített kontinentális reggelit, 2 fogásos vacsorát és a wellnesscentrum használatát.



Utó- és előszezón	3 éj: 23.900 Ft/fő
2011. 07. 02.	6 éj: 29.900 Ft/fő
Karácsony	4 éj: 34.900 Ft/fő
2010. 12. 20–2010. 12. 26.	6 éj: 39.900 Ft/fő
Szilveszter	4 éj: 39.900 Ft/fő
2010. 12. 27–2011. 01. 02.	6 éj: 44.900 Ft/fő
Az ár tartalmazza a rendezvényt.	

Üdülésicsekk- és Egészségpénztár-elfogadóhely.



A VDSzSz Szolidaritás tagjai részére az árakból 6% kedvezményt adunk!

Telefon:

06-52/270-432, 06-30/856-4990

www.primavilla.hu

A VODAFONE-RÉSZLETEKET KERESD A VDSzSz TERÜLETI IRODÁIN AZ ALÁBBI VASÚTI SZÁMOKON:

01-19-19 **Budapest:** Dózsáné Bernáth Beatrix, Deutsch Tibor ♦ 03-29-75 **Debrecen:** Nagy Gábor, Dobóné Galgóczy Ildikó ♦ 04-52-29 **Miskolc:** Cseh Béla, Farkasfalvi Vilmos
♦ 05-20-81 **Pécs:** Horváth Gabriella ♦ 06-15-63 **Szeged:** Veréb Olga, dr. Pusztai Edit
♦ 07-14-43 **Szombathely:** Derdák Jánosné ♦ 03-33-27 **Záhony:** Simonné Balogh Emese

A VASÚTI DOLGOZÓK SZABAD SZAKSZERVEZETÉNEK É R D E K V É D E L M I L A P J A

Felelős kiadó: Gaskó István; Főszerkesztő: Huszta Krisztián; Tervező szerkesztő: Károlyi Marianna
Nyomda: www.karolyireklam.hu; A szerkesztőség címe, telefonszámai: H-1146 Budapest, Ajtósi Dürer sor 27/A.
Üzemi telefon: 01+13-29, Tel.: 351-1111, E-mail: info@vdszsz.hu; B/SZL/43/91; Megjelenik 15 ezer példányban.

