



Szolidaritás

MÁV Zrt. Területi Igazgatóság

Budapest

Területi Forgalmi Osztály

1086 Budapest

Kerepesi út 1-3.

Ikt.sz.: 2/ 2018

Nagy Krisztián

igazgató

tárgy: Konzultáció (40/a, létszámhiány, 10% alapbérkiegészítés, egyszemélyes tolatás)

Tisztelt Igazgató Úr! Kedves Krisztián!

Javában folyik a 40. a. sz. vasútvonal felújítása. A tervezet szerint 2018. februártól teljes kizárás mellett folynak a munkálatok több mint egy éven keresztül. A MÁV Zrt. a forgalom folyamatos fenntartását kerülőútirányon tudja biztosítani. A műszaki fejlesztés okán „felszabaduló”, forgalmi személyzet jövőjére – mint ahogy a hálózat más részén is - kiemelt figyelmet fordítunk. Továbbá szükséges szót váltanunk a kerülőútirányon fekvő esetlegesen megnövekedett leterheltséggel, megváltozott technológia végrehajtásával érintett munkavállalók elismeréséről, hiszen munkájukkal ők is nagy részben járulnak hozzá a MÁV Zrt. fejlődéséhez. A Felügyelő Bizottság számára átadott észrevételeinket levelemhez csatolom.

Aggodalomra ad okot - továbbra is - az Igazgatóság területén fennálló létszámhiány, főleg a forgalmi szolgálattelvő, tolatásvezető és hamarosan váltókezelő munkakörökben. Tapasztalataink szerint a munkáltató szolgálati helyenként eltérő „technikával” próbálja orvosolni a gondokat, úgy hogy közben egyes szabályoknak (pl. MÁV Zrt. Munkavédelmi Szabályzat, Kollektív Szerződés, KSz Helyi Függelék) nem felel meg és a nem rendeltetésszerű joggyakorlás esete is felmerül.

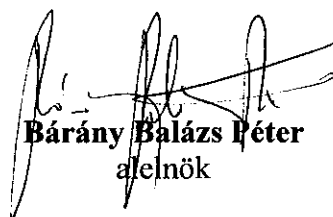
Sajnálatos, hogy az egyoldalú munkáltatói intézkedésként bevezetett +10% alapbérkiegészítés rendszeréből kimaradtak a váltókezelők, vezetőváltókezelők (Budapest Déli II., Budapest Nyugati I., Pusztaszabolcs), kocsirendezők, így fordulhat elő, hogy akár egy szolgálati helyen közvetlen együtt dolgozók közül az egyik kap a másik nem. Véleményünk szerint ez olyan belső feszültséget okoz, amely kétségessé teszi az intézkedés eredményességét, sőt olyan mértékben felgyorsíthatja az éppen elkerülni, megakadályozni kívánt munkaerő-elvándorlást az említett munkakörökben, hogy a biztonságos vasúti közlekedés lebonyolítását is veszélybe sodorhatja.

A MÁV Zrt. Munkavédelmi Szabályzata érthetően, egyértelműen fogalmaz, a 25. sz. Melléklet 1. 4. pontjában tartalmazza azoknak a jellemzőbb munkahelyeknek, munkafolyamatoknak a jegyzékét, amelyekben a szervezeti egységnél egyedül nem szabad munkát végezni. Úgy látszik, ezt a munkáltató szándékosan figyelmen kívül hagyja, hiszen előbb említett pontnak az Állomási Végrehajtási Utasítás (amit egyébként nem állt módjában véleményezni se Üzemi Tanácsnak, se szakszervezetnek) sem felel meg így a saját munkavállalója a tolatásvezető bőrét viszi vásárra. Semmi kétsége ne legyen senkinek: a vád képviselője betűről betűre be fogja mutatni a vonatkozó szabályok, utasítások megszegését. Kapott már forgalmi dolgozó másfél évet fogházban letöltendő felfüggesztve, csak azért mert mindent úgy csinált, ahogy szokott...

Fenti témákban konzultációt kezdeményezünk, melynek helyéül nekünk megfelel az irodád, időpontját javaslom, telefonon egyeztessük.

Budapest, 2018. január 03

Üdvözlettel:


Bárány Balázs Péter
alelnök



2017. 12. 13 - i
MÁV Zrt. FB ülésen
átadva -> vizsgálá-
tot kérve

Pusztaszabolcs:

Több évig tartott a 30a vonal és Székesfehérvár állomás átépítése, aminek következménye, hogy Pusztaszabolcs állomáson a leterheltség nagymértékben növekedett, mivel a vonatok kerülő útirányon közlekedtek. Azóta és még jelenleg is a balatoni régió fejlesztése miatt a teherforgalom nagy része is erre közlekedik, a Dunai Finomító, Dunaújváros kiszolgálása tovább növeli a leterheltséget. A 30.a. vonal felújítása alatt kb. 250 vonat közlekedett naponta.

Jelenleg kb. napi 200-220 vonat közlekedik, és itt szolgálják ki a Flirt bázist így a váltóállítások, vágányútbeállítások száma lényegesen nagy napi szinten ezres nagyságrendű, ami egyrészt nehéz fizikai munka, másrészt mivel a berendezés nincs kiépítve váltó és vágányfoglaltság jelzésére, nagy odafigyelést és felkészültséget követel. A váltóállító központokban a váltókezelők egyedül teljesítenek szolgálatot, akik között nem ritka aki 220 óra feletti túlórával rendelkezik az éven, ráadásul szabadságot is visznek át a következő évre.

Pusztaszabolcs állomáson az átépítések ideje alatt nagyobb baleset nem történt, ami nagy részben a felkészült, felelősségtudatos munkavállalóknak köszönhető.

Fentiek alapján kijelenthetjük, hogy Pusztaszabolcs állomáson a megszokott technológia évek óta megváltozott és egyértelműen nagyobb biztonsági kockázatot illetve leterheltséget okozott.

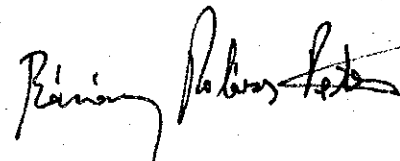
Évekkel ezelőtti kezdeményezésünkre, ígéret volt már arra, hogy az átépítés okozta fentiekben említett leterheltség, felelősség növekedését a munkáltató anyagiakban is elismeri. Ezzel a „gesztussal” köszöni meg a munkavállalójának a hozzájárulását a vasút fejlődéséhez és a motiváltságát, lojalitását is növelni tudja, tehát mindenki jól járna. Sajnos ez nem valósult meg.

Most ígéret van a plusz létszámra, hogy a tornyokban vezetőváltókezelő és váltókezelő is teljesítsen szolgálatot, de csak talán a 2018 márciusában a 40.a. vonalról felszabaduló létszámból.

Leterheltség csökkentése: + vezetőváltókezelők

Anyagi elismerés: +10% alaphétkiegészítés

2017. december 13.


FB tag