

MAGYAR VASÚTAS

ALAPÍTVÁ: 1904-BEN

2026. április, LXX



MEGJELENIK 10 EZER PÉLDÁNYBAN

FBŐ

**KIFIZETTÉK
A FEGYVERPÉNZT**

www.vsz.hu

Mert nem vagy egyedül

4. oldal

● **Kifizették a fegyverpénzt**

- Többen kaphatnak ösztönző juttatást

5. oldal

Nehéz volt

6. oldal

Pécs választ

7. oldal

A vasúti árufuvarozási dolgozókért

8-9. oldal

Európa közlekedési rendszere felkészületlen

10. oldal

Közös nyilatkozat az ágazatban dolgozókért

11. oldal

Konzultáció a vonatelőkészítés aktuális kérdéseiről

12. oldal

Szűrővizsgálat ingyen

13. oldal

A nyugdíjas elnökség első tavaszi ülése

14. oldal

354 cirkuszjegy a családoknak

15. oldal

- Keresztrejtvény
- Ismét báloztak a pécsiek

Friss hírekért, információkért látogasd a Vasutasok Szakszervezete honlapját

www.vsz.hu



14. oldal



15. oldal

6. oldal



ÚJ KORMÁNY, RÉGI KÖVETELÉSEK

Egyre többen kérdezik: mit várnak a szakszervezetek az új kormánytól. Leszögezem: a VSZ nem csodát, hanem kiszámíthatóságot, tisztességet és valódi párbeszédet remél, sőt követel a hatalomtól, bármilyen politikai színezetű is. Vagyis az új kormányt régi, ám eddig még nem teljesült követelésecsomaggal várjuk azt remélve, hogy a korábbi kormánnyal ellentétben nagyobb empátiával kezeli a dolgozó emberek problémáit és valódi tárgyalópartnerneinek tekinti az őket képviselő szakszervezeteket.

Ez azért is feltétlenül szükséges, mert ma Magyarországon túl sok munkavállaló érzi azt, hogy egyedül van, az infláció megeszi a fizetését, a munkaterhei nőnek, miközben a hangja nem jut el a döntéshozókhöz. Ezen változtatni kell, s mi pontosan ezért dolgozunk. Az a dolgunk – legalábbis az egyik, s talán a legfontosabb –, hogy közvetítsük a hatalom felé a gondokat, a megoldásra váró sürgős problémákat. A VSZ szlogenje – „Mert nem vagy egyedül” – nemcsak elmélet, hanem maga a valóság, hiszen tagjaink számtalan területen számíthatnak ránk.

Téved vagy fogalma sincs annak a hatalomnak a munkánkról, amelyik azt állítja, hogy a szakszervezetek csak akadályozzák a gazdaságot. Tegyük ezt tisztába: mi nem a gazdaság fékjei vagyunk, hanem a stabilitás garanciái. Ahol erős az érdekképviselet, ott kevesebb a konfliktus, kiszámíthatóbb a működés, és végső soron erősebb az ország is. Mindez közös érdek.

Ahhoz, hogy érdemben képviselhesük tagjainkat, megfelelő jogok is kellenek. Ezen a téren is sok a tennivaló, hiszen az elmúlt csaknem két évtizedben folyamatosan csökkentek azok a szakszervezeti eszközök – lásd sztrájkjog –, amelyeket adott esetben bevetve több eredményt érhetünk el. Tehát, lesz mit kérnünk, követelnünk az új kormánytól. Legyen világos a hatalom számára is: nem lehet eredményesen képviselni a dolgozókat, ha nincs hozzá eszköz és információ

Összegezve: azt várjuk az új kormánytól, hogy partnerként tekintsen a szakszervezetekre. Valódi egyeztetéseket, betartott megállapodásokat és olyan jogi környezetet remélünk, amelyben a dolgozók nem félnek kiállni magukért.

Mert erős munkavállalók nélkül nincs erős Magyarország.



Meleg János
a Vasutasok Szakszervezetének elnöke

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE LAPJA

KIADJA ÉS TERJESZTI: A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

E-mail: info@vsz.hu

Felelős kiadó: MELEG JÁNOS, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke

Főszerkesztő: NÉMET H. ERZSÉBET ● **Felelős szerkesztő:** HORVÁTH CSABA

Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8. ● **Központi telefonszámok:** 326-1616, 326-1622

ISSN: 0460-6000 ● **Egyéni előfizetési díj:** 960 Ft/év + postaköltség

KIFIZETTÉK a fegyverpénzt

A Vasutasok Szakszervezete kezdeményezésére a MÁV-csoportnál szolgálatot teljesítő Fegyveres Biztonsági Őrség munkavállalói is megkapták a 2026-ban esedékes hathavi fegyverpénzt. A VSZ már korábban hivatalosan jelezte az ügy fontosságát, most a munkáltató is megtette a szükséges intézkedést.

A Vasutasok Szakszervezete még korábban az illetékes döntéshozókhoz fordult annak érdekében, hogy a MÁV-csoportnál dolgozó Fegyveres Biztonsági Őrség tagjai se maradjanak ki abból a juttatásból, amely a fegyveres rendvédelmi dolgozókat illeti meg. A VSZ álláspontja egyértelmű volt: a vasúti szolgálatot ellátó biztonsági állomány munkája ugyanolyan elismerést érdemel, mint más, hasonló feladatot végző fegyveres szervek.



... a VSZ azt kérte, hogy a vállalat haladéktalanul intézkedjen a juttatás kifizetéséről, és tájékoztassa a munkavállalókat a végrehajtás ütemezéséről és módjáról ...

A szakszervezet ennek érdekében hivatalos levélben fordult a MÁV Zrt. vezérigazgatójához, miután a korábbi miniszteri válasz és a jogszabályi háttér is azt támasztotta alá, hogy a feltételek fennállnak a kifizetéshez. A VSZ azt kérte, hogy a vállalat haladéktalanul intézkedjen a juttatás kifizetéséről, és tájékoztassa a munkavállalókat a végrehajtás ütemezéséről és módjáról.

A kezdeményezés eredményes volt: a fegyverpénz kifizetésre került, így a Fegyveres Biztonsági Őrség munkavállalói is hozzájuthattak a nekik járó elismeréshez. Ez újabb példája annak, hogy a Vasutasok Szakszervezete konkrét ügyekben, következetes fellépéssel és kitartó érdekvédelmi munkával képes eredményt elérni tagjai és a vasutas munkavállalók számára.

A Vasutasok Szakszervezete továbbra is azon dolgozik, hogy minden olyan munkavállalói csoport esetében, ahol jogos igény merül fel, a dolgozók megkapják a nekik járó megbecsülést és anyagi elismerést.

Többen kaphatnak ösztönző juttatást

A Vasutasok Szakszervezetének kezdeményezésére, a hónapokon át tartó szakmai egyeztetéseink eredményeként módosul a MÁV Személyszállítási Zrt. ösztönző juttatási rendszere. Az első lépéseket tavaly szeptemberben tettük meg, majd idén február 4-én sikerült megállapodni a munkáltatóval, jóval megelőzve a társszakszervezeteket.

A változásokat egy új vezérigazgatói utasítás rögzíti, amely a többletképesítéshez és tudáshoz kapcsolódó juttatásokat szabályozza. Az új utasítás területi hatálya már nemcsak a Vasúti Járműbiztosítási Igazgatóságokra, hanem a Vasúti Személyszállítási Területi Igazgatóságokra is kiterjed, így a VSZTI-hez átkerült vonatelőkészítési dolgozók esetében a juttatási rendszer jogfolytonossággal megmarad.

A változások értelmében a jogosultsági lista két új szellemi munkakörrel bővül: beemelésre kerül a művezető I., valamint a gépészeti diszpécser pozíció. Szakszervezetünk további szellemi

... fontos, hogy a juttatás nem az alapfeladatok ellátásához kapcsolódik: pótlék csak abban az esetben jár, ha a munkavállaló az alaptevékenységén túl többletfeladatokat is ellát, és ehhez az előírt képesítéseket ténylegesen alkalmaznia kell ...

munkakörök bevonását is kezdeményezte, azonban a munkáltató a vállalat költségvetési helyzetére hivatkozva további bővítést nem tudott vállalni. Bekerült viszont új elemként a III. képzettségi kategóriába az európai ragasztó szakember (EAB/EAS) végzettség.

A szabályozás személyi hatálya mind a szellemi, mind a fizikai munkakörben foglalkoztatott dolgozókra kiterjed, amennyiben azok szerepelnek a mellékletben meghatározott munkaköri listában. Fontos, hogy a juttatás nem az alapfeladatok ellátásához kapcsolódik: pótlék csak abban az esetben jár, ha a munkavállaló az alaptevékenységén túl többletfeladatokat is ellát, és ehhez az előírt képesítéseket ténylegesen alkalmaznia kell. A szellemi munkakörök esetében – ideértve a művezető I. és a gépészeti diszpécser munkaköröket –

legfeljebb egy képzettség vehető figyelembe és számolható el.

Zárásként érdemes kiemelni: az elért módosítások jól mutatják, hogy a következetes érdekképviseletnek van eredménye. A szakmai párbeszéd és az egységes fellépés kézzelfogható változásokat hozhat a munkavállalók mindennapjaiban. Ez is bizonyítja, hogy érdemes szakszervezeti tagnak lenni – hiszen közösen nagyobb eséllyel lehet érvényesíteni a dolgozók érdekeit és javítani anyagi helyzetüket.



Kövesdi Tamás
GIB-Titkár

MEGÁLLAPODÁSOK A MAGYAR VAGON VASÚTI KFT.-NÉL

NEHÉZ VOLT

Nehéz kérdésekről szóló, több körös tárgyalásokat folytattunk 2026 márciusában a Magyar Vagon Vasúti Kft. (MVV) Kollektív Szerződésének módosításáról, melynek fókuszában a szolnoki és székesfehérvári területek munkaidőkeretének kérdése, illetve a munkavállalók dohányzási célú szüneteinek vállalati szabályozása állt. A munkáltatót többek között Schwartz István ügyvezető igazgató és dr. Sarkadi Gergely képviselte.

Munkaidőkeretek: kényszerű kompromisszum született

Nem titok senki előtt, hogy tavaly nyáron, a Dunakeszi Járműjavítóban kialakult helyzet közvetetten milyen negatívan érinti a vállalatcsoport egészét, köztük a Magyar Vagon járműgyártással foglalkozó egységeit. Ráadásul más megrendelések volumene is jelentősen csökkent, például a MÁV Személyszállítási Zrt. részéről jóval kisebbek az igények.

– A korszerű vasúti kocsik (KVSZ) gyártása már kifutott, az egyiptomi kocsiké (ENR) pedig még nem indult el – válaszolta a helyzetet Schwartz István igazgató március 11-én Szolnokon, a tárgyalások első fordulóján. – Ez a székesfehérvári területen, különösen Fényeslitkén, komoly munkaellátottsági problémákat okoz. Átmeneti intézkedésként a szlovén megrendelések teljesítése előrébb került, de ez nem jelent tartós megoldást – tette hozzá. – Ezért vagyunk kénytelenek a munkaidőkeretek 2027. március 31-ig történő meghosszabbítását kezdeményezni annak érdekében, hogy amíg újra fölfut a termelés, a kollégák részben otthon lehessenek, és később, folyamatos munkavégzés mellett a felhalmozott időt le tudják majd dolgozni – indokolta javaslatát az igazgató.

Szakszervezetünk akkor jelezte: ilyen mértékű munkaidőkeretet nem tartunk elfogadhatónak, ahogy a két hónap közötti munkaidőkülönbség felső határa-

nak 52 órára emelését sem, mert ezek hátrányosan hatnának a munkavállalók családdal töltött idejére. Akkor sem, ha tisztában vagyunk a Vagon helyzetével, és elsődlegesnek tartjuk a munkahelyek megőrzését.

Az egyeztetés egyik legfontosabb eredménye, hogy a tárgyalások második fordulóján, március 18-án a felek megállapodtak: a Szolnok és Székesfehérvár területén alkalmazott munkaidőkeretet csak 2026. december 31-ig hosszabbítják meg, megteremtve az egyensúlyt a foglalkoztatás biztonsága és a magánélethez való jog között.

A többhavi munkaidőkeretek esetében az is fontos szabályváltozás, hogy április 1-től nem a két hónap közötti maximális munkaidő különbség lesz meghatározva, hanem egy adott hónapban beosztható rendes munkaidő felső határa. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy az aktuális hónapban az egyhavi munkaidőkeretben irányadó kötelező órát legfeljebb 36 órával lehet megemelni. (például 168 óra esetén legfeljebb 204, 176 óra esetén 212 óra lehet a rendes munkaidő) Ez a változtatás nagyobb kiszámíthatóságot jelent majd a munkavállalókra számára.

Szakszervezetünk a KSZ-módosítás aláírása előtt kérdést tett fel a legkritikusabb helyzetben lévő, a fényeslitkei telephely gyártási oldalán dolgozók sorsáról. A munkáltató elismerte, hogy a súlyosbodó munkaellátottsági problémák miatt a fényeslitkei gyártásban foglalkoztatott munkavállalók helyzetét átmenetileg – az ENR rendszer nyári indulásáig – egyéb eszközökkel is kezelni kell. Az intézkedések legfontosabb célja az, hogy a gyártás újbóli felfutásáig megőrizzük a munkahelyeket, ne legyen szükség elbocsátásokra.

„... ilyen mértékű munkaidőkeretet nem tartunk elfogadhatónak, ahogy a két hónap közötti munkaidőkülönbség felső határának 52 órára emelését sem, mert ezek hátrányosan hatnának a munkavállalók családdal töltött idejére ...”

Ki fizesse a cigarettaszünetet?

A tárgyalás másik, nagy vitát kiváltó témája a magáncélú telefonálásra és a dohányzásra fordítható szünetek szabályozása volt.

A munkáltató javaslata az volt, hogy legyen egységesen, plusz 30 perces „dohányzási, telefonálási szünet” rögzítve ezekre a célokra a KSZ-ben. A vállalat vezetése szerint az egységesítés azért lenne célszerű, mivel jelentős eltérések vannak egyes területi szabályok között. A terveik szerint ebből a 30 percből a 15 percet a munkáltató, 15 percet pedig a munkavállalók állnának.

Ez azonban lényegében azt jelentené, hogy 15 perccel megnövekedne a munkahelyen töltött idő, ami egyrészt éves szinten 60 óra többletet jelentene, a kezdések és végzések megváltozása pedig a munkába járást nehezítené meg. Ezért ezt a javaslatot nem fogadtuk el, és a dohányzó munkavállalókat érintő munkáltatói intézkedések végül a Kollektív Szerződésbe nem kerültek beépítésre. A munkáltató a szabályokat, gyakorlati végrehajtásuk módját külön utasítás formájában tervezi kiadni, amelyet véleményezésre a későbbiekben fog megküldeni.

Újrakezdési támogatás: külön megállapodás várható

A Vasutasok Szakszervezete kezdeményezte az úgynevezett „újrakezdési támogatásról” szóló megállapodás meghosszabbítását is, amelyet még a jogutódlás tárgyalások során kötöttek. A munkáltató jelezte, hogy az eredeti megállapodás több szervezet részvételével jött létre, így annak egyoldalú meghosszabbítása nem lehetséges. Ugyanakkor nyitottak egy új, külön megállapodás megkötésére, amelyet legkésőbb szeptember végéig szeretnének tető alá hozni.



Szavazz te is!

Pécs választ

Május 20. és 31. között tartják Pécs PTI üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselő választását, amire a felkészülés megkezdődött – derült ki a MÁV Pályaműködtetési Zrt. központi üzemi tanácsának március 18-i ülésén

Először napirendi pontként a munkáltató részéről dr. Varsányi Péter, a Munkajog vezetője – mint a PM KÜT munkáltatói partnere – tájékoztatta a KÜT tagjait. Ismertette a terveit, valamint a szervezet működésével kapcsolatos elképzeléseit. Kiemelte, hogy céljuk a rendezett munkaügyi kapcsolatok kialakítása és fenntartása az érdekképviseleti szervezetekkel, aminek alapfeltétele a szoros együttműködés. Ennek érdekében a Munkajog szervezet minden KÜT ülésen képviseltetni kívánja magát, lehetőség szerint a vezető személyén keresztül.

... céljuk a rendezett munkaügyi kapcsolatok kialakítása és fenntartása az érdekképviseleti szervezetekkel, amelyek alapfeltétele a szoros együttműködés ...

Második napirendi pontként az elnök tájékoztatta a jelenlévőket a közelgő Pécs PTI üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselő választás folyamatáról, valamint a választásokat segítő koordinációs bizottság ülésén elhangzottokról. A választással kapcsolatos felhívást kiküldték, a Pécs Igazgatóság választási bizottsága megalakult, és megkezdte a szükséges feladatok végrehajtását. A korábbi vonalátadás következtében végrehajtott munkaerőátadás miatt a PTI munkavállalói létszáma 2000 fő alá csökkent. Ennek figyelembevételével 11 üzemi tanács tag, valamint – előzetes megállapodás szerint – 13 munkavédelmi képviselő választható a korábban megválasztott 4 tag mellé.

Miről, mikor, hogyan?

A választási bizottság megküldte alukuló jegyzőkönyvét a koordinációs bizottság és a Központi Üzemi Tanács részére. A bizottság 4 főből áll, tagjait a KSZ-kötésre jogosult szakszervezetek delegálták. A választásra jogosult és választható munkavállalók listáját elektronikusan teszik közzé, ehhez a munkáltató technikai támogatást biztosít.

A jelöltállítás határideje: április 20., az elektronikus szavazás időtartama: május 20. 0. órától május 31. 24. óráig. A munkavállalók a szava-

... a jelöltállítás határideje: április 20., az elektronikus szavazás időtartama: május 20. 0. órától május 31. 24. óráig. A munkavállalók a szavazáshoz szükséges kódokat az áprilisi bérjegyzéken, májusban kapják meg ...

zához szükséges kódokat az áprilisi bérjegyzéken, májusban kapják meg.

A választás érvényes és eredményes lebonyolítását a munkáltató, a KÜT és a Koordinációs Bizottság szükség szerint támogatja. A KÜT felhívja a Pécs Igazgatóság állományába tartozó, választásra jogosult munkavállalók figyelmét, hogy éljenek törvényi jogukkal és vegyenek részt a szavazáson!

Az elnök tájékoztatta továbbá a KÜT tagjait, hogy 2026. május 26-án a Központi Munkavédelmi Bizottsággal közös ülés megtartását tervezik.

Egyebek napirendi pontban a testület 1 kolléga temetési segélykérelméről és 7 munkabérelőleg-kérelemről döntött.



Pék Károly Ágoston
KÜT elnök

A vasúti áru fuvarozási dolgozókért

A vasúti áru fuvarozási dolgozók védelmére, a szektor folyamatos liberalizációja és hanyatlása elleni küzdelem, valamint a vasúti áru fuvarozási rendszerek állami tulajdonba vételének támogatására kezdeményez összehangolt európai kampányt – SaveRailFreight – az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége (ETF).

A vasúti áru fuvarozás Európa-szerte folyamatos nyomás alatt áll, csökkent a modális részesedése, romlottak a munkakörülmények, és megszüntetnek vagy veszélybe sodornak számos elengedhetetlen szolgáltatást, amelyeket a magánvasutak nem tartanak elég jövedelmezőnek.

Az egyeskocsi-fuvarozás helyzete a válság legkézzelfoghatóbb negatív jelensége. Az egyeskocsi szállítás az európai vasúti áru fuvarozás 25–30 százalékát teszi ki, amelynek nagy része határokon átnyúlik. Ez azt jelenti, hogy az egyik országban hozott döntések közvetlen következményekkel járnak a kontinens munkavállalóira és a szolgáltatás használóira egyaránt. A magánvasutak szisztematikusan visszavonulnak az egyeskocsi-fuvarozásból, nem azért, mert ezek a szolgáltatások feleslegesek, hanem mert nem termelnek „elég” hasznot. Ennek következtében több tízezer munkahely kerül veszélybe, és becslések szerint évente 45 millió tonna áru kerül át a vasútról a közútra. Ez a probléma nem korlátozódik egy

... több tízezer vasúti áru fuvarozási munkahely került veszélybe a liberalizáció és az üzemeltetők egyes kocsis szolgáltatásokból való kivonulásának közvetlen következményeként. Az állami tulajdonú munkahelyek biztonságot, tisztességes feltételeket és képzést nyújtanak az ott dolgozóknak, amit a magánpiac következetesen nem tudott biztosítani ...

vállalatra vagy egy országra. A vasúti áru fuvarozás piaci alapú megközelítése strukturális kudarc, amely átfogó megoldást igényel.

Az ETF álláspontja egyértelmű: a vasúti áru fuvarozásnak állami tulajdonban és állami ellenőrzés alatt kell állnia. Ez a központi érv végigkíséri az összes kampánykommunikációt.

Az ágazat hatalmas közérdeket szolgál: csökkenti a kibocsátást, enyhíti a közúti forgalmi torlódásokat, támogatja az ipari ellátási láncokat, és minőségi munkahelyeket teremthet. Ezeket a valós előnyöket a magánvasúti nyereségszámítások nem veszik figyelembe, ezért nem bízhatjuk kizárólag a piacra a vasúti áru fuvarozási hálózat átfogó, működőképes fenntartását.

Több tízezer vasúti áru fuvarozási munkahely került veszélybe a liberalizáció és az üzemeltetők egyes kocsis szolgáltatásokból való kivonulásának közvetlen következményeként. Az állami tulajdonú munkahelyek biztonságot, tisztességes feltételeket

és képzést nyújtanak az ott dolgozóknak, amit a magánpiac következetesen nem tudott biztosítani.

Mi lesz a környezettel?

Egy tehervonat körülbelül 52 teherautót helyettesít az utakon. A vasút négyszer kevesebb CO₂-t és tízszer kevesebb finom porrészecskét bocsát ki, mint a közúti közlekedés. A rakományok vasútról közútra történő áthelyezése összeegyeztethetetlen Európa éghajlati kötelezettségvállalásaival.

Az egyeskocsi-fuvarozás megszűnése valódi zavarokat okozhat az ipari igények kielégítésében egész Európában. Ezen túlmenően a kontinens katonai mobilitási felkészültsége is nagyban függ a vasúti áru fuvarozástól.

Az ETF azt kéri a tagszervezeteitől, hogy osszák meg a kampány tartalmát (közösségi média bejegyzéseket, cikkeket és egyéb anyagokat) a saját hálózatukkal, és adott esetben igazítsák az üzenetet a nemzeti kontextushoz.

... a magánvasutak szisztematikusan visszavonulnak az egyeskocsi-fuvarozásból, nem azért, mert ezek a szolgáltatások feleslegesek, hanem mert nem termelnek „elég” hasznot ...

RAIL FREIGHT IS A PUBLIC SERVICE

#SAVERAILFREIGHT

Európa közlekedési rendszere

FELKÉSZÜLETLEN

Nincs jobb ürügy a munkaügyi és szociális jogok leépítésére, mint egy válság – írja nyílt levélben az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége. Az ETF Ursula von der Leyen elnöknek címzett levélben szólítja fel az Európai Bizottságot, hogy haladéktalanul tegyen lépéseket a munkavállalók érdekében, ugyanis ők fizetik meg annak az árát, hogy Európa közlekedési rendszerét felkészületlenül érte a válság, amelyet az ukrajnai háború, az iráni konfliktus és az öböl-menti feszültségek okoztak.

Európa közlekedési rendszerének struktúráját felkészületlenül érte a háború, az iráni konfliktus és az öböl-menti feszültség okozta válság, így féltő, hogy a közlekedési dolgozók fogják megfizetni az ágazatban folyamatosan romló feltételek következményeinek árát. Nincs jobb ürügy a munkaügyi és szociális jogok leépítésére, mint egy válság – hívja fel Ursula von der Leyen és az Európai Bizottság figyelmét az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége. Az ETF nyílt levélben állítja, az évek óta tartó politikai és költségcsökkentésen alapuló döntések kiszolgáltatottá tették az európai szereplőket egy tisztességtelen nemzetközi versenynek. Ez széttagolt irányításhoz vezetett, és harmadik országoktól való függőséget teremtett az utasforgalom és a teherszállítási szolgáltatások terén ahelyett, hogy prioritásként kezelte volna a közberuházásokat és a minőségi munkahelyeket.

Annak ellenére, hogy az EU többször is elkötelezte magát a felkészültség mellett, nem sikerült kialakítania egy olyan rendszert, amellyel válság idején meg tudja védeni a közlekedési rendszerét és a munkavállalókat. A rövid távú intézkedések enyhítik

... az évek óta tartó politikai és költségcsökkentésen alapuló döntések kiszolgáltatottá tették az európai szereplőket egy tisztességtelen nemzetközi versenynek ...

... az ETF felszólítja az Európai Bizottságot, haladéktalanul fogadjon el az összes ágazatra kötelező érvényű válság- és biztonsági keretrendszereket, amelyek erőteljesen figyelembe veszik a munkavállalók szempontjait ...

a közvetlen károkat, de nem oldják meg az alapvető problémát. Minden válság gyengébbé, törékenyebbé és a munkavállalók számára kevésbé vonzóbbá teszi az ágazatot.

Ez a pálya fenntarthatatlan

Az ETF felszólítja az Európai Bizottságot, haladéktalanul fogadjon el az összes ágazatra kötelező érvényű válság- és biztonsági keretrendszereket, amelyek erőteljesen figyelembe veszik a munkavállalók szempontjait; garantálja, hogy a válságok kezelése ne a munkahelyekre, a bérekre és a munkakörülményekre nehezedő lefelé irányuló nyomáson keresztül történjen; a szociális partnerekkel folytatott konzultációk során dolgozzon ki szilárd közlekedési felkészültségi stratégiákat, amelyek garantálják az ellenálló képességű uniós közlekedési rendszerekhez szükséges összes elemet.

Ennek a folyamatnak a megindításához az Európai Bizottságnak haladéktalanul össze kell hívnia egy magas szintű kerekasztal megbeszélést, amelynek célja egy, a hosszú távú rendszerszintű változásra összpontosító strukturális ellenállási, alkalmazkodási stratégia kidolgozása.

A munkavállalók az első vonalban állnak

A közlekedési ágazatban dolgozókat a válságkezelés során rendszeresen háttérbe szorítják, annak ellenére, hogy gyakran az első vonalban állnak – hívja fel a figyelmet az ETF. Az EU-nak sürgősen kötelező érvényű és végrehajtható biztonsági kereteket, vészhelyzeti terveket kell létrehoznia minden közlekedési módra kiterjedően. Gondoskodnia kell egyértelmű, harmonizált válságkezelési protokollokról, amelyek határokon, valamint ágazatokon átnyúlóan alkalmazhatók, beleértve az EU közlekedési eszközeit és a határokon kívüli munkavállalókat is. A cselekvés elmulasztása tovább mélyíti a munkaerőhiányt és gyengíti az ágazat működési kapacitását.

A profitot védik

A jelenlegi üzemanyagválság ismerős mintát követ. Amikor a működési költségek emelkednek, a vállalatok gyorsan alkalmazkodnak: csökkentik a működési kapacitást, csökkentik a munkaerőköltségeket, és a kockázatokat a munkavállalókra hárítják. Ugyanakkor

ENERGIAFÜGGŐSÉG

Az ukrajnai háborútól a jelenlegi iráni konfliktusig és az öbölbeli események eszkalációjáig Európa többször is jelzést kapott arra, hogy a fosszilis tüzelőanyagoktól való függőség stratégiai gyengeség. Az energiatürelenség felé tett előrelépés azonban továbbra is ellentmondásos.

Az energetikai átállás nem opcionális, ez a gazdasági biztonság és a geopolitikai autonómia kérdése. A kihívás nem az átállási szándékban rejlik, hanem abban, hogy nem sikerült azt társadalmi és gazdasági szempontból hitelesíteni. A megoldás részét kell képezniük a munkavállalók és a polgárok számára igazságos átállást támogató, jól finanszírozott kezdeményezéseknek, valamint a tiszta technológiákat és üzemanyagokat minőségi munkahelyekhez kapcsoló célzott intézkedéseknek. Ugyanakkor cselekvésre van szükség az innováció helyett a költségsökkentésre támaszkodó üzleti modellek kezelése érdekében.

a dolgozók minden területen emelkedő megélhetési költségekkel szembesülnek. Két oldalról szorítják őket.

Ez nem válságkezelés – szögezi le a nemzetközi szervezet. Ha ez így folytatódik, az ágazatban felgyorsul a képzett munkaerő elvesztése – aláásva mind a fellendülést, mind a hosszú távú ellenálló képességet. Ez a dinamika már a COVID-19-járvány idején is nyilvánvaló volt, és valószínűleg megismétlődik.

Strukturális intézkedésekre van szükség!

Minden új válsággal egyre világosabbá válik: az EU továbbra is a tüneteket kezeli ahelyett, hogy a strukturális hibákat orvosolná. A vállalatoknak nyújtott ideiglenes pénzügyi támogatás nem oldja meg az olyan régóta fennálló problémákat, mint a romló munkakörülmények, a munkavállalók egyre növekvő bizonytalansága, a tartós biztonsági hiányosságok, a harmadik országoktól való függés a konnektivitás és a teherszállítás terén, az energetikai sebezhetőség és az infrastrukturális hiányosságok.

Strukturális reformok nélkül minden válság tovább mélyíti ezeket a gyengeségeket.

A politika gyengíti a vasúti szektort

Több mint két évtizede az EU politikai döntései – beleértve a liberalizációt és a közberuházások korlátozását – gyengítik a vasúti szektort. Ez a válság láthatóvá teszi a következményeket. A vasútnak Európa sarokkövének kellene lennie, amely villamosított, alacsonyabb energiaigényű közlekedési alternatívá-

kat kínál. Ehelyett alulfinanszírozottan, létszámhiánnyal és működési korlátokkal szembesülve lép be ebbe a válságba.

Figyelmeztetünk arra – olvasható az ETF levelében –, hogy ha az energiaárak tovább emelkednek, az ismét csökkenti a vasút versenyképességét más közlekedési módokkal szemben. A vasút fő előnye az elektromos meghajtás, valamint az a képessége, hogy megújuló energiaforrásokkal működhet, ha azok elegendő mennyiségben állnak rendelkezésre a hálózatban. Azonban az infrastruktúra alulfinanszírozottsága, a munkakörülmények romlása és a tömeges létszámleépítések miatt kialakult jelenlegi állapot miatt kétséges, hogy a vasút képes-e ellenállni egy újabb energiaválságnak.

Közúti szektor: Ideje modernizálni

A közúti közlekedés számára ez egy újabb üzemanyagválság, de az ágazatban dolgozók valójában már évek óta válságos helyzetben vannak.

A borzalmas munkakörülmények, a túlzott munkaidő, az alacsony bérek és a hosszú ideig tartó távollét az otthonuktól mind a közúti árufuvarozásban, mind a személyszállításban hatalmas sofőrhiányhoz vezetett. Éppen ezért ennek az üzemanyagválságnak ébresztő jelzésnek kell lennie a döntéshozók és az ipar számára!

A járműparkokat modernizálni kell, a járművezetőket megfelelően be kell vonni ebbe az átállásba és ki kell képezni, s ha bármilyen uniós pénzügyi támogatásra van szükség a szolgáltatók számára, azt a vonatkozó szociális, valamint piaci jogszabályok szigorú betartásához kell kötni.

Ráadásul az üzleti modell strukturális változásai – például a bonyolult alvállalkozói láncok leépítése és a rögzített árú szerződések kezelése – nélkül nincs reális út arra, hogy a támogatások vagy a pénzügyi segítség hatékonyan támogassa az átállást.

Tömegközlekedés: még mindig nem kezelik prioritásként

A válság rávilágít a magánközlekedésre túlságosan támaszkodó rendszer hatékonyságának hiányára is. Hozzáférhető és megfizethető tömegközlekedés nélkül a vidéki és városok környéki területeken dolgozóknak nincs életképes alternatívájuk a magánközlekedésen kívül. A tömeg- és közösségi közlekedésbe történő beruházások továbbra is elégtelenek és régióként egyenletlenek.

Ez egy stratégiai hiányosság, amelyet továbbra is figyelmen kívül hagyunk – szögezte le a szervezet.

Felhívás azonnali politikai felelősségvállalásra

Az ETF ezért felszólítja von der Leyen elnököt és az Európai Bizottságot, hogy azonnal vállaljanak felelősséget, és hívjanak össze egy magas szintű kerakasztal-megbeszélést, amelyen részt vesznek az Európai Bizottság, az Európai Parlament képviselői, a tagállamok és a közlekedési ágazat szociális partnerei. Ez nem lehet pusztán szimbolikus gesztus. Ez nem egy elszigetelt válság, ahogyan az ezt megelőzők sem azok voltak. Európa olyan, előre látható sokkhatások sorozatával szembesül, amelyekre továbbra sem készül fel kellőképpen. Ebben a kontextusban pedig következetesen a közlekedési dolgozóktól várják el, hogy viseljék a következményeket.

Az Európai Bizottságnak most cselekednie kell – határozottan, strukturálisan és késedelem nélkül. Egy erős közlekedési rendszer politikai döntéseket igényel. Eddig ezek a döntések elmaradtak.

... a vállalatoknak nyújtott ideiglenes pénzügyi támogatás nem oldja meg az olyan régóta fennálló problémákat, mint a romló munkakörülmények, a munkavállalók egyre növekvő bizonytalansága, a tartós biztonsági hiányosságok, a harmadik országoktól való függés a konnektivitás és a teherszállítás terén, az energetikai sebezhetőség és az infrastrukturális hiányosságok ...

KÖZÖS NYILATKOZAT az ágazatban dolgozókért

Méltányos juttatások, méltó munkakörülmények, kollektív szerződések, korai nyugdíjazás, stb. – mindez abban a zárónyilatkozatban olvasható, amelyet a Vasutasok Szakszervezete által szervezett nemzetközi konferencia végén írtak alá a résztvevők azzal a céllal, hogy az aktuális kormányok tudomására hozzák, mit, milyen változtatásokat várnak az ágazat és az ott dolgozók érdekében.

„A közép- és kelet-európai vasúti szakszervezetek nemzetközi konferenciájának zárónyilatkozata.

Mi, a közép- és kelet-európai régió vasúti szakszervezeteinek képviselői, 2026. március 29–30-án Budapesten konferenciát tartottunk, amelyet a Vasutasok Szakszervezete szervezett. Áttekintve a vasúti ágazat előtt álló kihívásokat, a munkavállalók helyzetét és a szociális párbeszéd állapotát, az alábbi közös nyilatkozatot tesszük:

I. Elkötelezettség az együttműködés mellett

A résztvevő szervezetek kinyilvánítják elkötelezettségüket a határokon átnyúló szakszervezeti együttműködés bővítése iránt. Meggyőződésünk, hogy a vasúti munkavállalók jogainak védelme és szociális biztonságuk erősítése jelentősen javítható közös fellépéssel, tapasztalatcserével és az érdekek egyéges képviselésével.

Az együttműködés fontos eleme, hogy a felek az ETF Vasúti Szekció jövőbeli üléseit megelőzően online egyeztetéseket tartanak annak érdekében, hogy álláspontjaikat megfelelően összehangolják és képviseljék az Európai Unió szintjén.

A dokumentumban felsorolt, a mozdonyvezetői (üzemi végrehajtó) munkakörben dolgozó vasutasok valamennyi jogát az ETF és a CER közötti tárgyalások során kell meghatározni azzal a céllal, hogy közös megállapodás szülessen, valamint közös nyilatkozat kerüljön elfogadásra ezen munkavállalók jogairól.

II. Méltányos juttatások és kollektív szerződések

Kijelentjük, hogy nemzetközi szinten közösen lépünk fel annak érdekében, hogy a vasúti munkáltatók a kollektív szerződésekben rögzített, a nemzeti munka törvénykönyvek minimumán túlmutató kedvezőbb juttatásokat biztosítsanak. Fő céljaink:

- Rendszeres és átfogó foglalkozás-egészségügyi szűrőprogramok működtetése.
- A munkáltatói hozzájárulás biztosítása az egészség- és nyugdíjpénztári megtakarításokhoz, elismerve a hosszú távú öngondoskodás jelentőségét.

III. A megnövekedett munkaterhelés elismerése és a korai nyugdíjazás

Közös fellépéssel kívánjuk elérni, hogy a jogalkotók és a munkáltatók minden érintett országban ismerjék el a vasúti munka különleges, fokozott fizikai és pszichés megterhelését. Szorgalmazzuk a korai nyugdíjazási rendszerek (vagy azzal egyenértékű, életkorhoz kötött juttatások) bevezetését és fenntartását, amelyek lehetővé teszik a vasutasok számára a méltó visszavonulást.

IV. Rehabilitáció és jövedelembiztonság

Azon kollégáink esetében, akik egészségi állapotuk romlása miatt nem képesek korábbi munkakörüket ellátni, minden esetben biztosítani kell a megfelelő rehabilitációs munkakörök kö-

telező felajánlását, valamint a korábbi jövedelmi szint fenntartásának garanciáját, megelőzve ezzel a munkavállalók szociális helyzetének romlását.

V. Az érdekvédelem erősítése és a sztrájkjog

Az érintett döntéshozókat felszólítjuk egy olyan jogi környezet kialakítására, amely nem korlátozza, hanem biztosítja a széles körű szakszervezeti tevékenységet. Különösen:

- A sztrájkjog tényleges és korlátozásmentes gyakorlásának biztosítása.
- A szakszervezetek infrastrukturális szükségleteinek támogatása.
- A vasúti közösségben betöltött stabilizáló szerepünk elismeréseként kérjük, hogy a munkáltatók részben fedezzék szakmai és közösségi rendezvényeink költségeit.

A jelen zárónyilatkozatot elfogadó szakszervezetek megerősítik meggyőződésüket, hogy a vasút jövője a megbecsült és biztonságban lévő munkavállalókban rejlik.”

Budapest, 2026. március 31.

Aláírók: a konferencián részt vevő delegációk vezetői
Jelenko Dobrás – elnök
 A Szerb Köztársaság Vasúti Dolgozóinak Szakszervezete
Zoran Maršić – elnök
 Horvát Vasutasok Szakszervezete
Dragan Randjelovic – elnök
 Szerb Vasúti Dolgozók Szakszervezete
Grigore Mare – elnök
 Nemzeti Vasúti Szövetség „Mișcare Comercial Vagoane”
Meleg János Gábor – elnök
 Vasutasok Szakszervezete

KONZULTÁCIÓ

a vonatelőkészítés aktuális kérdéseiről

A Vasutasok Szakszervezetének a területért felelős szakmai képviselője megbeszélést kezdeményezett a vonatelőkészítést érintő problémákról.

A konzultációra 2026. március 26-án került sor, melyen a munkáltató részéről Csapó István műszaki előkészítési vezető, továbbá Márta Levente és Strider Csaba volt jelen. A megbeszélés elején mindkét fél hangsúlyozta az együttműködés fontosságát. Szakszervezetünk kiemelte, hogy a szakmai kérdések közös, rendszeres megvitatása kölcsönös érdek, melyet a jövőben is folytatni kell. A műszaki előkészítés vezetője bevezetőjében elmondta, hogy a VJBI-k és a VSZTI-k területi határainak eltérése miatt, most sokkal jobban oda kell figyelni a zavar-talan működés biztosítására, majd hozzátette: „ennek a munkavállalói rétegnek a szakmai irányítása mi vagyunk. A kollégák végső soron a mi érdekünkben dolgoznak, ezért feladatunknak tartjuk, hogy segítsünk, amiben tudunk”

Működési problémák és helyi tapasztalatok

A konzultáció során számos konkrét, helyi szintű probléma is napirendre került, melyet előzőleg megküldtünk a munkáltatónak.

Mint megtudtuk, a zárt illemhelyek fejpályaudvarokon tapasztalható üritésének, takarítási nehézségeinek háttérben elsősorban az operatív változások és a vonatkésések állnak. Ezek a tényezők a gyakran felborít-

... a zárt illemhelyek fejpályaudvarokon tapasztalható üritésének, takarítási nehézségeinek háttérben elsősorban az operatív változások és a vonatkésések állnak ...

ják az előzetes technológiát és kerül át olykor feladat egy-egy vidéki állomásra, mint amilyen Debrecen.

Több telephelyen – például Miskolcon és Szerencsen – infrastrukturális hiányosságokra hívtuk fel a figyelmet, mint például sérült nyílászárók, hiányzó bútorok. Szerencsen a kért polcokat várhatóan a III. negyedévben fogják csak legyártani, a konyhai eszközökért (rezsó, kávéfőző) továbbra is a VJBI-hez lehet fordulni. Az egyéb felújítási kéréseink esetében arra tettek ígéretet, hogy ahol lehetséges, próbálnak ezekhez forrást keresni.

Szó esett az elvitt szódaautomaták pótlásáról, a szolgálati mobiltelefonok cseréjének ütemezéséről, valamint az alkatrészellátás és létszámhelyzet alakulásának jövőjéről is.

Azt a választ kaptuk, hogy a mobiltelefonok cseréje a tervek szerint áprilistól indul, míg a biztonságos ivóvízellátás kérdésében új szabályozás készül, amely várhatóan az automaták helyett ásványvíz biztosítását jelenti majd. A létszámhelyzetet hosszú távon vizsgálják, figyelembe véve a jövőben várható helyi technológia igényeket, melyet a motorvontati és hagyományos járműállomány átcsoportosítása is nagyban befolyásol. Az anyag- és alkatrészigényeket belső megállapodások alapján továbbra is a VJBI fogja biztosítani.

A GYSEV-es átadás is kihatással lesz kiszolgálási igényekre

A zalaegerszegi és celldömölki térséget érintő változások kapcsán jelentős átszervezések várhatók. A GYSEV-nek történő létszámátadás következtében több dolgozó munkaszerző-

désének módosítása is szükségessé válhat, hiszen Zalaegerszegről minden vonatelőkészítési feladat elkerül majd, a térséget Tapolca központtal fogják kiszolgálni. Szakszervezetünk hangsúlyozta, hogy az átszervezések során kiemelten fontos a munkavállalók érdekeinek figyelembevétele, mellyel a munkáltató is egyetértett.

Technológiai és szakmai kérdések

A megbeszélés során technológiai problémák is felmerültek, mint az idegen járművek esetén a megfelelő ajtóvezérlési mód rögzítése az EVTK-ban, vagy az eltérések a feliratozott és a rendszerben lévő féksúly-adatok között.

Beszéltünk a kocsivizsgálók esetében arról, hogy a fűtőgépkezelők pótlása miatt gyakran technológiai létszám alatt dolgozik egy adott túr, amely növeli a leterheltséget.

Ígéretet kaptunk, hogy ezeket a jelzéseinket kivizsgálják, és lépéseket tesznek a megoldásuk érdekében.

Időben fel kell majd készülni a vágányzárakra

Felvetettük, hogy a közeljövőben várható hosszabb vágányzárak és forgalmi változások – különösen Kelenföld és Kőbánya-Kispest térségében – újabb kihívásokat jelentenek majd a vonatelőkészítés számára. A munkáltató elmondta, hogy tisztában vannak a várható nehézségekkel, és olyan szerelvényfordulók kialakítását szorgalmaznak, amelyek a nyári forgalomban is lehetővé teszik majd a wc-k üritését, a kocsik takarítását.

... szó esett az elvitt szódaautomaták pótlásáról, a szolgálati mobiltelefonok cseréjének ütemezéséről, valamint az alkatrészellátás és létszámhelyzet alakulásának jövőjéről is ...

AZ EGÉSZSÉG NEM VÁR HAT!

Szűrővizsgálat **INGYEN**

A szűrővizsgálattal minél tovább pályán maradni, legyen ez vasút vagy közút – ez a célja az ingyenes szűrőprogramnak. A nagy érdeklődés, valamint a Budapest területi nagysága és a létszám is indokolta, hogy a szervezők, a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. márciustól május végéig dupla szűrési lehetőséget ajánljanak fel.

Az ingyenes egészségügyi szűrővizsgálat idejének meghosszabbítását a résztvevők fegyelmezett megjelenése is indokolta – mondta Dr. Seres Marianna orvosigazgató. Hangsúlyozta, januárban 99, februárban 93 százalékos volt a részvétel. Heti három napon és időnként dupla létszámmal zajlik a szűrés. A zökkenőmentes lebonyolítást egy koordinátor segíti, aki a szűrésen a páciensutakat szervezi, hogy kinek, mikor, milyen vizsgálatra kell mennie, továbbá egy szakasszisztens, aki az alapvizsgálatokat már az érkezőkor elvégzi. A laborvizsgálatot elkülönítetten végzik a szűrés idejének rövidítése érdekében, és így a rendelő napi működését sem zavarják. A szűrés eredményeit a belgyógyász szakorvos egy összefoglalóban jeleníti meg. Ez tartalmazza az elvégzett szűrővizsgálatok eredményének összefoglalását és a további teendőket, valamint szükség esetén a későbbi vizsgálatok végzésére vonatkozó javaslatokat. A leletek és az összefoglaló elérhetőek lesznek a páciensek számára az EESZT felületén, ezáltal a házi orvos számára is megismerhető a szükséges betegút szervezéséhez.

Hat vizsgálat 2 óra alatt

Papp-Dunai Dórától, a szűrés koordinátorától megtudtuk, hogy a folyamat EKG-val, hallásvizsgálattal és laborvizsgálattal indul. Januártól március végéig 436 ember szűrését végezték el. A páciensek három turnusban érkeznek 7 órától folyamatosan, a hat vizsgálat megközelítőleg másfél-két óra alatt befejeződik. Volt olyan vasutas az elmúlt napokban,

aki Zalaegerszegről hajnali kettőkor indult, hogy Budapesten részt vegyen a szűrővizsgálaton.

Prof. Dr. Török Miklós főorvos a nőgyógyászati szűrővizsgálatról, annak fontosságáról a következőket mondta: „Már a XX. század második felében nyilvánvalóvá vált, hogy a betegségek megelőzése sokkal hatékonyabb minden szempontból, mint azok kezelése. Ezért dolgoztak ki és vezettek be a klinikai gyakorlatban olyan szűrővizsgálatokat, amelyek még tünet- és panaszmentes betegeknél az úgynevezett preklinikai időszakban – tehát akkor, amikor a betegségnek semmilyen tünete nincs – képesek a kóros elváltozások felismerésére. Nyilvánvaló, hogy ebben az időszakban sokkal hatékonyabban, biztosabban gyógyítható az adott betegség. A felismerést szolgáló vizsgálatot nevezzük szűrővizsgálatnak, amelyeknek számos változatát dolgozták ki az elmúlt 50-70 évben. A nőgyógyászati szűrővizsgálatok közül a legismertebb és legrégebben alkalmazott a méhnyakrák szűrés. Az emlőrák szűrés egy olyan határterület, amelyet hazánkban a sebészek, családorvosok és nőgyógyászok is végeznek, radiológusok bevonásával. Minden szűrővizsgálat hatékonysága függ attól, hogy milyen gyakran végzik el. Logikus, hogy ha valaki csak 4-5 évente jelenik meg egy olyan betegség szűrővizsgálatán, ami egy éven belül is kialakulhat, a megelőzés nem lehet eredményes. Ugyanezért, már csak a több szem többet lát gondolat mentén is, a gyakoribb és több orvos által végzett szűrés nagyobb valószínűséggel ismer fel egy

... a leletek és az összefoglaló elérhetőek lesznek a páciensek számára az EESZT felületén, ezáltal a házi orvos számára is megismerhető a szükséges betegút szervezéséhez ...

olyan elváltozást, amiből később baj lehetett volna. A VNK szakrendelői ebből kiindulva, munkáltatói támogatással olyan hölgyeket is szívesen látnak szűrésre, akik magánszolgáltatást is igénybe vesznek. Saját tapasztalataim szerint, túl nagy gyakoriságban ismerünk fel olyan elváltozásokat, amelyeket a még oly jó hírrel rendelkező magánszolgáltatók sem diagnosztizáltak.”

Hasznos tanácsok

A budapesti szűrővizsgálat utolsó állomásán Ionas Bernadett, a MÁV Személyszállítási Zrt. ügyfélszolgálati szakértője elmondta, hogy a MÁV Hírlevélben találkozott a szűrőprogram felhívásával, s már januárban jelentkezett. Kiemelte, az ellátás során előzékenyen bántak velük, és hasznos tanácsokkal látták el a vasutas munkavállalókat. A szakorvosok arra biztatták, hogy bármilyen probléma esetén forduljon hozzájuk bizalommal.

Megjegyezte, az állami szférában nem ez az átlagos, megszokott tapasztalat. Végezetül hozzátette: mindenképpen ösztönözni fogja kollégáit, hogy éljenek a lehetőséggel és jelentkezzenek a szűrővizsgálatra.



Bodnár József

... minden szűrővizsgálat hatékonysága függ attól, hogy milyen gyakran végzik el ...

A nyugdíjas elnökség első tavaszi ülése

A Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete elnöksége Budapesten, a szervezet székhelyének tanácstermében tartotta tavaszközöntő elnökségi ülését 2026. március 10-én.

Az ülés résztvevőit és meghívott vendégeit Molnárné Szlávik Györgyi, a VSZ ONYSZ elnöke köszöntötte, majd gyertyagyújtással és néma főhajtással emlékeztek meg Kain Lajos területi képviselő-vezető-helyettesről, aki tragikus hirtelenséggel február 27-én hunyt el.

A határozatképesség megállapítása és a napirend elfogadása után neki is kezdtek a mozgalmas nap programjának. Elsőként meghallgatták Szelei Ferenc szervezetépítési szakértő előadásában az idei és jövő évi alapszervezeti vezetőségválasztó taggyűlések lebonyolításával kapcsolatos feladatokról, ütemtervről szóló előterjesztést. A VSZ ONYSZ elnöksége a tájékoztatót egyhangúlag tudomásul vette, az előterjesztést elfogadta.

Tervek és problémák

Szintén Szelei Ferenc tartott tájékoztatót a VSZ ONYSZ káderhelyzetéről, a tisztségviselők felkészítésével kapcsolatos problémákról és tervekről. A hozzászólások megerősítették az elhangzottakat: Mezőtúron és Szombathely térségében is ilyen gondokkal küzdenek, a drasztikus létszámcsökkenés is hátráltatja a munkát, Monoron a hosszú évek óta húzódó helyiség gondok okoznak rövidesen megoldhatatlanná váló problémát. Az elnökség a tájékoztatót egyhangúlag tudomásul vette.

Ezután Molnárné Szlávik Györgyi elnök beszélt a VSZ ONYSZ küldött-értekezlet előkészítésével kapcsolatos feladatokról. Az elnökség a VSZ



... gyertyagyújtással és néma főhajtással emlékeztek meg Kain Lajos területi képviselő-vezető-helyettesről, aki tragikus hirtelenséggel február 27-én hunyt el ...

ONYSZ küldött-értekezletének előkészítésével foglalkozó és azon résztvevő bizottságok tagjait egyhangúlag elfogadta azzal, hogy a területi képviselők vezetői tájékoztassák a tagokat, és a tisztség el nem fogadása esetén a következő elnökségi ülésen az új tag/tagok kerüljenek előterjesztésre.

Erre még visszatérünk

A VSZ ONYSZ jövőképe, elképzelések, feladatok a szervezetfejlesztés terén című napirendi pont előterjesztője szintén Molnárné Szlávik Györgyi volt. Az előterjesztés az elnökség jóváhagyásával lekerült a napirendről azzal, hogy ősszel – az átszervezések, a már pontosabb információk birtokában – ismételten napirendre veszik a kérdést.

Az elnökségi ülés hivatalos része az „egyebek” megtárgyalásával, az aktuális információk átadásával, illetve a rövid határidős feladatok megbeszélésével folytatódott.

... a hozzászólások megerősítették az elhangzottakat: Mezőtúron és Szombathely térségében is ilyen gondokkal küzdenek, a drasztikus létszámcsökkenés is hátráltatja a munkát, Monoron a hosszú évek óta húzódó helyiség gondok okoznak rövidesen megoldhatatlanná váló problémát ...

A VSZ nem kampányol

Molnárné Szlávik Györgyi köszöntötte az ülésre meghívott Zlati Róbert érdekvédelmi alelnököt, aki tájékoztatást adott a VSZ aktuális helyzetéről, a taglétszám öröndetes növekedéséről, a MÁV-val kötött három éves megállapodás utolsó évében kialakult bérfejlesztésekről és a béren kívüli juttatások mértékéről is. Tájékoztatójában kitért a parlamenti választásra is leszögezve: a VSZ nem „szállt be” a kampányba. Elemezte a vasútállatok helyzetét is, de kikergette az elnökségi ülés résztvevőinek véleményét a nyugdíjasok/nyugdíjak helyzetéről és a 13. havi és a 14. havi részjuttatások tárgyában is. Az elnökség tagjai sok értékes gondolatot, tapasztalatot, véleményt fogalmaztak meg, melyet az alelnök gondosan feljegyzett noteszába.

Meglepetés

Meglepetésként az ülés végén Baranyai Imre, a debreceni területi képviselő vezetője verssel kedveskedett a Nemzetközi Nőnap alkalmából a hölgyeknek, Zlati Róbert pedig apró, de hasznos ajándékot adott át a testület hölgytagjainak.

Szentes Bíró Ferenc



Miskolc

„... a látványos produkciók minden korosztály számára felejthetetlen élményt nyújtanak ...”

354 cirkuszjegy a családoknak

Közösségi élményekkel és családi programokkal erősíti tagjai összetartását a Vasutasok Szakszervezete: a Miskolci Területi Képviselőlet idén 354 cirkuszjegyet biztosított tagjai és családtagjaik számára.

Idén is kiemelet fordított a VSZ Miskolci Területi Képviselőlete arra, hogy tagjai számára ne csak érdekvédelmet, hanem valódi közösségi élményeket is biztosítson. Ennek jegyében összesen 354 darab belépőjegyet vásároltak a Magyar Nemzeti Cirkusz március 28. és április 3. közötti előadásaira.


A cirkusz tavaszi miskolci vendégszínházról évről évre nagy érdeklődés mellett zajlik, hiszen a látványos pro-

dukciók minden korosztály számára felejthetetlen élményt nyújtanak. A szakszervezet célja a jegyvásárlással az volt, hogy a tagok és családtagjaik együtt élhessék át ezt az élményt, miközben erősödik a közösség összetartása is.

A jegyeknek sok család örült, különösen azok, akik számára fontos a minőség, közösen eltöltött idő. A visszajelzések alapján a gyerekek és a felnőttek egyaránt izgatottan várták az

előadásokat, ahol akrobaták, bohócok, állatszámok és nemzetközi művészek gondoskodnak a szórakozásról.

A kezdeményezés jól mutatja, hogy a Vasutasok Szakszervezete nemcsak a munkahelyi érdekérvényesítésben, hanem a közösségépítésben is aktív szerepet vállal. A miskolci akció újabb bizonyítéka annak, hogy a tagok támogatása és a közösségi élmények biztosítása a mindennapi szakszervezeti munka szerves része.



	PISZMOG, SZŐSZ-MÖTÖL		FÉLIG BÓI KÖZPONTI ÉGITEST	AZ ASZ-TÁCIUM VEGYJELE	AZ EGYIK ÉGTÁJ RITKÍT	NEWTON, RÖVIDEN RÓMAI 1000-ES	LAP A MAGYAR KÁR-TYÁBAN	CUKOR-BEVONAT A TORTÁN	JÓTÉ-KONY-KODIK	BAR, RÖVIDEN ARTIKULÁL	FASZÉN-ÉGETŐK MÁG-LYÁJA
	A POÉN 1. RÉSZÉ										M
	VÁNDOR VISZI					ÉKSZER-DOBOZ					
	TERPESZ-BEN ALLI			VÉDŐ-PAJZS	TALAJT FORGAT				KÖNYÖ-RÖG		
	DEHOGYI		BŐVEN ÖMLŐ					INDULAT-SZÓ			
	EBÉDLŐ-HELYISÉG		ARANY-ERMES					ÉSZOK			
ÁGÁLY BESZÉL	A POÉN 2. RÉSZÉ	KILO-, RÖVIDEN TENGERI ÁLLAT	VIZI JÁRMŰ GÖMB-HÉJ!	KÉST FENŐ AMPER, RÖVIDEN				TISZTÁN HALL			UGYANI
								SZÓSZ			TERMO-MÉTER
					...FUT; ROHANGÁL		TÖPÖR-TYÚ			HEVÍT, A SZÉLEINI!	
					IDŐSZAK, KORSZAK		ELÓTAG: SZÁZ-			MAKRAN-COSKODIK	
MEZ ELEJE!				BEFE-JEZETT		A HAZÁT ÖVÖ					VÍZPARTI NYÍRFA-FELE
KABÁT RÉSZÉ				ÖLTÖNYT KÉSZÍT		KÉRDŐ NEVMÁS					
RAKPART, RÖVIDEN			DOB TAR-TOZEKA			SEGÍT, SZABADÍT			FÉNYES KELME		
			... VEGAS; VÁROS			KÉZBEN TART			DUPLÁN: DOBFELE		
OLASZ ÉS MAGYAR AUTÓK JELZÉSE		MÁLLOS	KICSÍ-NYITÓ KÉPZŐ			ÁGYBA DUG			VÁLLALAT		
						CSAK, A KÖZEPÉNI!			IGAL CENT-RUMA!		
GYERE-KEK FEGY-VERE					DUNA-PAR-TI VÁROS	A KÓRHÁZ JELE		FÜREDI SÉTÁNY			
								MEGA-, RÖVIDEN			
	Ü								KELLE-METLEN-SÉG		

Ismét báloztak a pécsiek



A Vasutasok Szakszervezete Pécsi Területi képvisellete március 14-én tartotta az immár hagyományossá vált nőnap rendezvényét.

A színvonalas, vidám esemény már kora délután elkezdődött a Delta étteremben. A telt házas bálon voltak már megszokott baráti csoportok, akik rendszeresen részt vesznek rendezvényeinken, de természetesen újabb csoportok is kialakultak. A fergeteges bált Horváthné Czindery Zsuzsanna, a területi képviselő vezetője nyitotta meg. Az élő zene pompás hangulata mellett mindenki a késő esti tombolasorsolást várta,

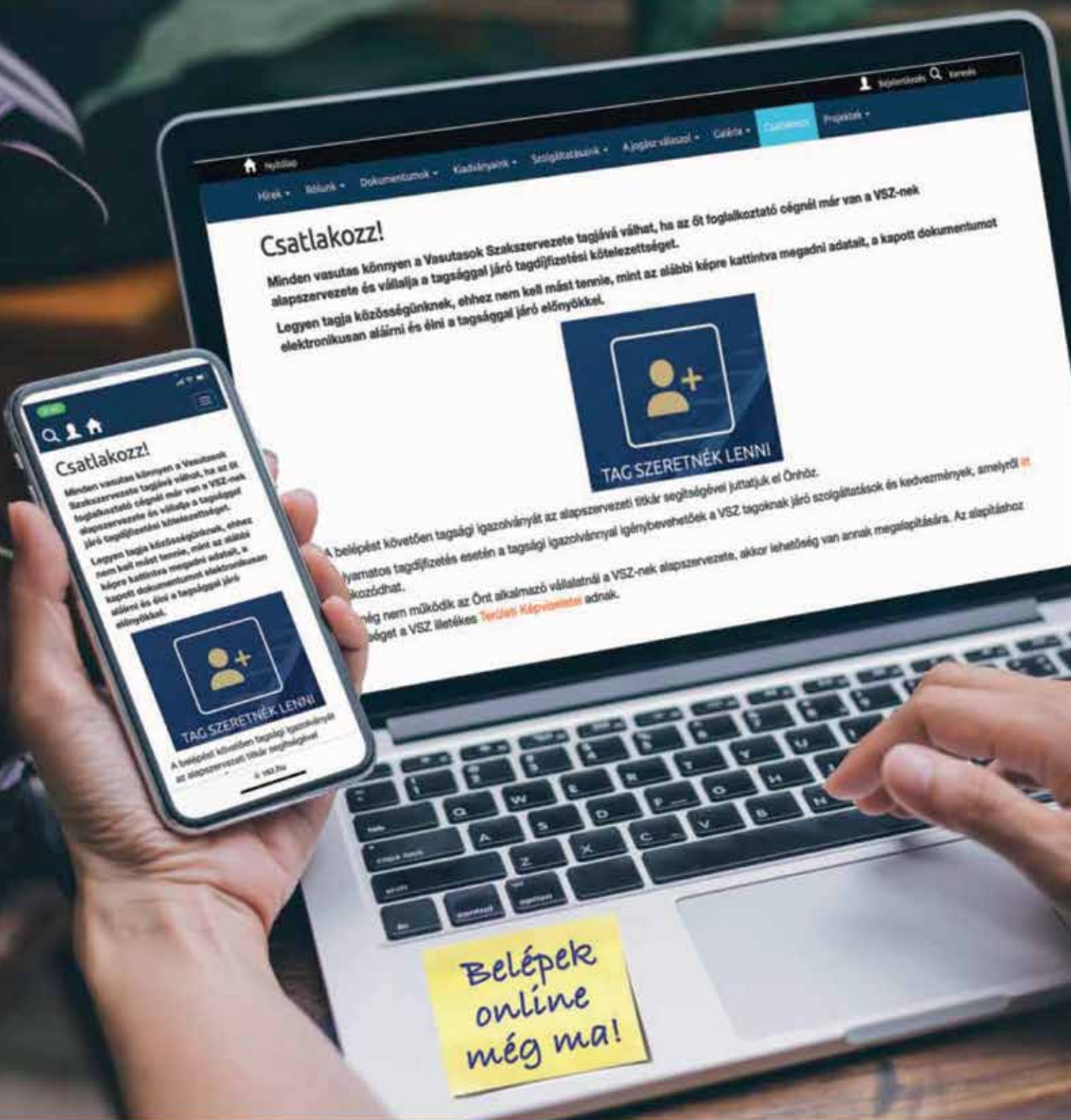


melyen sok értékes ajándék talált gazdára.

A rendezvény végeztével mindenki úgy köszönt el, hogy találkozunk a következő bálunkon.



Horváthné Czindery Zsuzsanna
területi képviselővezető



www.vsz.hu