

VÁLTÓVÁS...



BÉRELMELÉS 2019

de még messze vagyunk az uniós bérektől

- BKK-BÖK-BKÜ hírek
- Béremelés 2019
- Közlekedésbiztonság
- Sztrájk §
- Villamosoktatás

Kukor Gyula	Elnök	06-20-4599132
PodpácZ Zsolt	Hungária ksz.	06-70-6197442
Nagy István	Ferencváros ksz.	06-70-4227674
Daróczy Richárd	Ferencváros ksz.	06-70-3656490
Molnár Miklós	Száva ksz.	06-20-4910666
Szedlák Józsefné	Angyalföld ksz.	06-20-4455045
Piru László	Zugló ksz.	06-70-5498550
Kiss István	Baross ksz.	06-20-5127474
Baranyai Béla	Szépilona ksz.	06-70-6262131
Baranyi Attila	Budafok ksz.	06-20-9272657
Nagy Ferenc	Kelenföld ksz.	06-20-5787059
Koncz Károly	Fogas	06-20-4245488
Dugász Sándor	Budafok ksz.	06-20-9575802
Virág Zoltán	Forgalom felügyelet	06-30-3925066
Mogyorósi Géza	Troli	06-20-9228593
Tóthné Lipták Marianna	Vonalműszak	06-20-5772788
Kiss Attila	Baross műszak	06-20-4428522
Nagy Anett	Metró M2	06-20-578-7350
Almásy András	BKK Forgalomfelügyelet	06-70-3903807
Szűcs Mónika	BKK Forgalomfelügyelet	06-70-3903573
Berki Éva	BKÜ Bérletértékesítési szakszolg.	06-70-3903826
Demeter Dénes	BKÜ Jegyellenőrzési szakszolg.	06-20-8097924
Fekecs Márta	BKÜ Bérletpénztár	06-30-3760281

Az újság és az összes benne található tartalom (szöveg, kép, grafika, hirdetés, stb...) Creative Commons Attribution-ShareAlike 3.0 Unported Licenc alatt van. A licenc szövegének megtekintéséhez látogasd meg a <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/> webcímet vagy küldj egy levelet a következő címre: Creative Commons, 171 Second Street, Suite 300, San Francisco, California, 94105, USA, vagy: villamosfsz@gmail.com

Elképzelhető, hogy néhány anyag a fentiekől eltérő jogvédelemmel rendelkezik, ezért továbbközlési szándékkal keresd meg a szerkesztőséget!

Várjuk írásaitokat, ötleteiteket, észrevételeiteket a villamosfsz@gmail.com e-mail címen, vagy postán.

Az írások szerkesztésének, rövidítésének jogát fenntartjuk.
Kéziratot nem őrzünk és nem küldünk vissza.

VÁLTÓVAS...

a Villamos Független Szakszervezet magazinja

2019. április

Főszerkesztő: Virág Zoltán
Olvasószerkesztő: Almásy András
Felelős kiadó: Kukor Gyula
1092 Úllői út 197-199. Száva ksz.
villamosfsz.hu
villamosfsz@gmail.com
telefon: 461-6500/25332

Nyomdai munkálatok:
Premier Nyomda Kft.
info@premiernyomda.hu 481-9515

Bérfejlesztés 2019

Jó lenne valami biztatót írni számotokra, de sajnos jelenleg semmi tényleges információ nem áll rendelkezésünkre ezzel kapcsolatban. Ami eddig tudható, azt leírom azért. Az állami vállalatoknál három évre szóló bérmegállapodásokat kötöttek, amelynek most érkezett el a harmadik éve. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a 2019. évben átlagosan 5% bérfejlesztés realizálódik ezen vállalatok munkavállalóinál. A minimálbér és a garantált bérminimum 8%-os emelése szintén behatárolja a mozgásteret. A BKK-BKÜ-BÖK társaságoknál csak az éves beszámoló elfogadását követően és a 2019. évi üzleti tervezés Fővárosi Közgyűlés általi jóváhagyását követően lehetett érdemi tárgyalást kezdeményezni. A tárgyalások április hónapban megkezdődnek, amint ezzel kapcsolatban további információval rendelkezünk majd azt a szokásos kommunikációs csatornákon (VFSZ weboldal, Facebook) haladéktalanul megosztjuk veletek. A magasan képzett, gyakorlott munkaerő megtartásának egyik kulcseleme lenne a versenyképes bérezés. Reméljük, hogy ezt a munkáltató képviselői is felismerik, és ennek szellemében kezdik meg majd a tárgyalásokat az érdekvépviseletekkel.

Megszűnünk?

Az elmúlt év végi időszakban több alkalommal hangzott el egyenesen a tulajdonos képviselőjétől, az alábbi kijelentés: Meg fogom szüntetni a BKK-t.

Tarlós István, Budapest főpolgármestere: „Vagy lesz egy egészen kis cég, amelynek szerepe csak a megrendelésre és az ellenőrzésre koncentrálódik, vagy hozzácsapjuk a városüzemeltetési főosztályhoz. A feladat valaha az ügynevezett közlekedési főigazgatósághoz tartozott, és én biztosan

megengedhetem magamnak, hogy kijelentsem: akadt egy-két dolog, ami a régi rendszerben jobban működött, mint '90 után.” Tarlós István a BKK új vezérigazgatójáról, Nemesdy Ervin

ről: „Az, hogy a cég felszámolását, vagy átalakulását kell-e levezényelnie, hogy ennek a cégnek az általam korábban elképzelt létszámmal és kompetenciákkal a jövőjét, az csak október után dől el.”

Nemesdy Ervin: „Én úgy gondolom, Főpolgármester Úr nem azzal engedett engem, legalábbis én egyetlenegy mondatot nem hallottam arról, hogy neked be kell szántani a BKK-t.”

Fentiek alapján elmondható, hogy a további működéssel kapcsolatban a végleges döntés ez év őszén várható, addig semmi sem tekinthető véglegesnek. Ami biztos, hogy a Főváros közösségi közlekedésének kell, hogy legyen megrendelője és kell, hogy legyen szolgáltatója, szolgáltatói.

Az előző mondatban ismertett struktúrát törvények és rendeletek szabályozzák, amelyeknek összhangban kell lenniük az Európai Unió szabályrendszerével is. Természetesen az, hogy ezt a feladatot mekkora és milyen egyéb feladatokkal rendelkező vállalatnak kell megvalósítania, az már csak döntés kérdése. Az előzőekben leírtakat kiegészítendő a megrendelői feladatokon kívül is vannak

olyan jellegű feladatok a jelenlegi működési modellben, amelyeket mindenképpen el kell végezni egy reorganizációt követően.

Ilyen feladatok például a közlekedés szervezése, a megrendelt szolgáltatás mennyiségi-, és minőségi ellenőrzése, a központi-, és helyszíni forgalomirányítás, az utastájékoztató, a közösségi közlekedéshez kapcsolódó felújítási projektek szervezése, az utazási jogosultságok ellenőrzése. A címben feltett kérdésre még nem lehet egyértelműen megadni a választ, ahogy arra sem, hogy BKK cégcsoport milyen formában fog működni az év végét követően.

Almásy András



Egyetértünk? NEM. Aláírjuk? ALÁÍRTUK. De miért? EZÉRT...

Részlet a 2019.04.02-án tartott plenáris ülés jegyzőkönyvéből, Schumacher Ferenc a Budapesti Közlekedési Szakszervezetek Szövetségének (BKSZSZ) elnöke által elmondottakból:

Sokat gondolkoztunk az elmúlt időszakban, hogy mitévők legyünk jelen bérmegállapodással kapcsolatban. Nem rejtettük véka alá, akár az Állandó Bizottsági (ÁB) ülésen sem, hogy amennyiben az általunk kért módosítások a tervezetbe bekerülnek, akkor a mai nap folyamán (2019.04.03) alá fogjuk írni ezt a megállapodást. Ezek a módosítások gyakorlatilag maradéktalanul bekerültek a tervezetbe, ezért ezt a bérmegállapodást alá fogjuk írni a BKSZSZ és tagszervezetei nevében.

Szeretném elmondani azt is, hogy miért fogjuk aláírni ezt a bérmegállapodást. Ahogy Gulyás Attila is elmondta, nem vagyunk elégedettek ezzel a megállapodással, a felek közösen – és itt a munkáltatói-, és szakszervezeti oldalra egyaránt gondolok – azt a célt tűzték ki, hogy két számjegyű bérfeljesztést próbálnak az idei évben a BKV munkavállalóinak elérni. Ami egyébként indokolt és reális is lett volna. Közben a helyzet úgy alakult, hogy a tulajdonos 5,5 milliárdos forrást tudott jóváhagyni. Ebben a szituációban mérlegelni kellett, hogy mi a jobb: aláírni, vagy nem aláírni és belemenni egy olyan konfliktusba, aminek nem látjuk a végét.



Amikor mérlegeltük ezeket a kérdéseket, azt is átgondoltuk, hogy 3 évvel ezelőtt azt a célt tűztük ki magunk elé közösen, hogy 3 év alatt 30%-os bérfeljesztést szeretnénk ugyanúgy, ahogy az állami vállalatok meg tudták valósítani. Nekik e cél érdekében sikerült egy 3 éves megállapodást kötniük. Nekünk erre nem volt lehetőségünk, de célként ugyanezt tűztük ki magunk elé. Ma itt vagyunk, ezt a bérmegállapodást most aláírjuk és végrehajtásra kerül. Ezzel ott fogunk tartani, hogy 2016-hoz képest a BKV munkavállalóinak jövedelem-emelkedése 39,1% lesz. Azt gondolom, hogy a 3 évvel ezelőtt kitűzött szintet jelentős mértékben meghaladva tudjuk hozni.

Ez az egyik indok, hogy amellettt döntöttünk, hogy ez felvállalható és aláírható, annak ellenére, hogy tudjuk a különböző médiákban, és Facebook portálján leszünk majd árulók és megvett szakszervezeti vezetők és sok egyéb minden azok szemében, akik majd azt fogják mondani, hogy lefeküdtünk, megvettek bennünket és eláruljuk a munkavállalókat. Mi nem így látjuk ezt a kérdést, mi azt gondoljuk, hogy felelősségteljesen dolgoztunk az elmúlt időszakban is, és az idei évben is úgy fogunk tenni.

Az az érdekünk, hogy a BKV munkavállalói megfelelő és tisztességes bérfeljesztéshez jussanak, és ezt a bérfeljesztést az első 3 hónapra visszamenőleg a márciusi bérekkel, április 8-án megkapják, és április 1-jétől emelkedjenek az alapbérek is. Valószínűleg egyébként – ha nagyobb bértömeg állt volna rendelkezésre – akkor sem lett volna 8%-nál nagyobb az alapbérfeljesztés.



Ha az elmúlt évekre visszagondolok, a 15%-os fejlesztés mellett 10%-os alapbérfejlesztés valósult meg és a maradék 5% az egyéb problémák kezelésére és megoldására került felhasználásra. A tavalyi évben nagyjából 9%-os személyi alapbérfejlesztés valósult meg és a többi forrás pedig az egyéb problémákra ment. Nevezetesen az elmaradt munkavállalók bérfelzárkóztatására, bértarifa-, és akár egy szenioritási rendszer bevezetésére. Valószínűleg amiről az idei évben lecsúsztunk, az idei évi ilyen típusú bérrendezése. Jó lett volna természetesen a bértarifa rendszert olyan állapotba hozni, ami végső nyugvópontra jut. Ez most nem fog sikerülni, ehhez kellett volna nagyjából az a 1,5 milliárdos forrás, amit egyébként szerettünk volna még megtartani, erre most az idén nincs lehetőségünk. Nincs lehetőségünk arra sem, hogy a szenioritást teljes körűen bevezessük vállalati szinten. Erről nem tettünk le, a bértarifa első lépcsője megvan. Az idei évben a szükséges javítást meg tudtuk benne tenni közösen. A szenioritás kérdésével kapcsolatban elkötelezett mind a munkavállalói, mind a munkáltatói oldal. A következő évben, amennyiben a szükséges forrás rendelkezésre fog állni, akkor erre is fordítunk. Tehát ez a 1,5 milliárd nagyon kellett volna ahhoz, hogy ezeket a célokat meg tudjuk valósítani.

Ez a bérmegállapodás, amire képes, amit meg tud valósítani, azt kihoztuk belőle. Azt gondolom, hogy a rendelkezésre álló forrásokat – viszonylag kevés vitával – sikerült olyan módon elosztanunk, hogy talán a legjobban és leghatékonyabban sikerült a lehetőségeket kihasználnunk. A 8%-os egységes alapbérfejlesztés önmagában megállja a helyét és sikerült néhány olyan égető kérdést is rendeznünk benne, mint például a kétrészes műszakoknál a műszakpótlék jelentős mértékű megemlése. El fogunk jutni arra a szintre, hogy a bértarifában nem lesz egyetlen munkavállaló sem a BKV-nál, aki a sáv alsó szintje alatt maradna, tehát minden munkavállaló legalább azt a szintet el fogja benne érni.

Ezen kívül sikerült visszavezetnünk olyan intézményeket a rendszerbe, mint az év végi juttatás, ami azt gondolom, hogy régóta cél volt a szakszervezetek számára. Nagyjából 8-10 éve hajszojuk azt az ideális

állapotot, hogy az utazási igazolványok tekintetében is eljussunk a korábbi szintre. Ez a megállapodás ezt is tartalmazza.

Természetesen, ha nem írjuk alá ezt a megállapodást, nincs a 8%-os fejlesztés sem, nem valósul meg a kétrészes pótlék emelése, nem kerül be a munkavállalók alapbére a bérkategóriájukba, nincs év végi juttatás, és ami nagyon fontos, az utazási igazolványok témakörben sem lépünk előre. Mi ennek a felelősségét felvállaljuk és alá fogjuk írni a megállapodást, bármit is mondanak majd a többiek ránk ebben a kérdésben. Mi ezeket a dolgokat mérlegelve döntöttünk úgy, hogy alá fogjuk írni ezt a megállapodást. Azt szeretnék, hogy az első etapja a márciusi bérkifizetéssel végrehajtásra is kerüljön. Remélem, hogy Elnök-vezérigazgató úr mindent megtesz annak érdekében, hogy az Igazgatóság minél előbb jóváhagyja ezt a megállapodást, és ne legyen akadálya a márciusi bérekkel az első háromhavi összeg kifizetésének.

Még egy dolgot szeretnék kiemelni. Az ATÜI járművezetői állományban 2016-hoz képest a járművezetői kezdőbér 50%-al nőtt. Azt gondolom, hogy emiatt sem kell túlzottan szégyenkezünk, ez is egy kitűnő eredmény.

Később elhangzott még...

Schumacher Ferenc: Annyit szeretnék reagálni Elnök-vezérigazgató úr szavaira, hogy azt mondta, akik egyetértenek aláírják a megállapodást. Szeretném tájékoztatni Vezérigazgató urat, ahogy Gulyás úr és jómagam is elmondtuk, nem értünk egyet a 8%-al, nem azért írjuk alá. Ahhoz nem kell bátorság, hogy ne írjuk alá! Bátorság ahhoz kell, hogy felvállalja valaki ennek ellenére az aláírását annak érdekében, amiket elmondtam, hogy ez végre legyen hajtva. Még egyszer el szeretném mondani, nem értünk egyet mi sem a 8%-al, de mi felvállaljuk annak a felelősségét, hogy aláírjuk ezt a megállapodást annak érdekében, hogy végrehajtásra kerüljön.

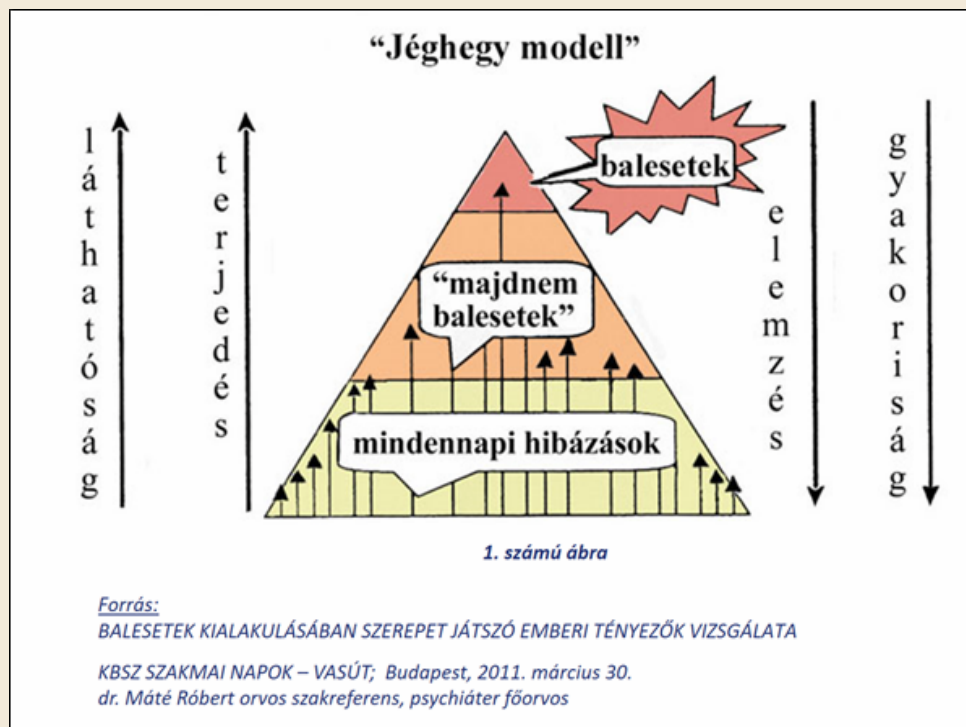
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

Nézzünk vissza, hogy lépjünk előre

Ha a forgalombiztonságról beszélünk, sokunknak először a baleset jut az eszébe. Talán ez onnan eredhet, hogy egy ütközés, egy gyalogos elütés mindenki számára látható, pláne ha egy frekvenciált helyen történik, még a média is felkapja. Tény, hogy a baleset senkinek sem jó. Az okozói oldalon megjelenik a saját kár, s mindemellett rosszabb esetben egy esetleges rendőrségi vizsgálat jogkövetkezménye is.

A véletlenek tényleg sokszor vesztesek. Törik a jármű, rosszabb esetben sérül az utas, a gyalogos, s az eljutás is akadályokba ütközik. Szerencsére nem minden hibázás következménye baleset, mivel ezek nagy része olyan eset, mely közvetlenül az adott közlekedési környezetben önállóan látszólag nem jelent forgalombiztonsági kockázatot (pl. 50 km/ó megengedett sebesség minimálisan túllépjük), de ha más közlekedési partner is hibázik, akkor ezek a kockázati tényezők összeadódnak, s máris veszélyhelyzetek alakulhatnak ki. Vannak olyan esetek, amikor a szabálytalanság után tőlünk függetlenül (pl. közlekedési partner preventív magatartása, szerencse) nem következik be baleset.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet 2011. március 30-i szakmai napján Dr. Máté Róbert orvos szakreferens, pszichiáter főorvos előadása (http://www.kbsz.hu/j25/dokumentumok/Szakmai%20napok/Vasuti_kozlekedes/20110330/dr.%20Mate%20Robert.pps) jól mutatta be a balesetek és az emberi hibázások közötti összefüggést, mely többek között rámutatott arra is, mennyire fontos feltárni, átbeszélni azokat az eseteket, melyek nem okoznak balesetet, de részei hétköznapjainknak. A fent hivatkozott előadás egyik diája (1. számú ábra) jól szemlélteti a közlekedésbiztonság területén tapasztaltakat, az előttünk álló feladatokat.



A fenti gondolatok után térjünk vissza saját házunk tájára, a BKV forgalombiztonsági helyzetére, azon belül is a balesetekre. A felszíni tömegközlekedés autóbusz és a trolibusz ágazataiban az összes és azon belül a saját hibás balesetek száma mind abszolút, mind – futásteljesítményre vetítetten is – fajlagosan növekedett tavaly a 2017. évhez viszonyítva. Ugyanezen időszakokra vizsgálva a villamosközlekedésben minimális javulás volt tapasztalható az abszolút és a fajlagos értékek terén.

A saját hibás baleseteknél a gumikerekes ágazatban továbbra is a kanyarodási szabályok be nem tartása, a helytelen oldal, illetve követési távolság megválasztása és a figyelmetlen vezetés szerepel a leggyakoribb okok között. Villamosvezetőink az okozott balesetek 40%-nál rosszul mérték fel a villamos úrszelvényében álló jármű távolságát, s ez vezetett ütközéshez.

A balesetek következménye – külső feleknek okozott kellemetlenségeken túl (pl.: anyagi károkozás, személyi sérülés, eljutási idő növekedése) – negatívan hat társaságunk működésére. A javítás okozta költségeket magunknak kell kigazdálkodni, a másoknak okozott károk a jövőbeni felelősségbiztosítási díjainkat befolyásol(hat)ják, s a kialakuló forgalmi zavart is fel kell oldanunk, mely nagyobb figyelmet követel meg mindannyiunktól. A biztonság, mint a legfontosabb minőségi paraméter a közlekedési szolgáltatásban, a BKK és a BKV közötti Közszolgáltatási Szerződésben is megjelenik. A fajlagos baleseti adatokból – a kimenetel és a hibásság eltérő súlyarányú figyelembevétele mellett – számolt Baleseti Index értékéhez kapcsolódó Bonus-Malus juttatás társul. A 2018. évben az autóbusz és a trolibusz ágazat Malus kategóriába került, míg a villamosnál a szinten tartás nem jelentett sem Bonus, sem Malus besorolást.

A baleseti adatokon túl – a bevezető gondolatok tükrében – tekintsünk vissza 2018. évre a közlekedésbiztonság szemszögéből. Mint az 1. számú ábra is szemlélteti, hogy a baleset a jéghegy csúcsa, az odavezető utat, okokat kell vizsgálni, a beavatkozási pontokat kell megtalálni.

A bekövetkezett események helyszínei és a járművezetői tapasztalatok alapján kiválasztásra kerültek azok a viszonylatok, útszakaszok melyeknél forgalmotechnikai, forgalomszervezési javaslatokat tettünk, s ezzel párhuzamosan munkatársaink számára olyan itinert állítottunk össze, melyek a balesetveszélyes helyszínekre hívták fel a figyelmet. A balesetek tapasztalatait, illetve egyéb, a közlekedésben hasznosítható javaslatokat is megjelentítettünk, mert „Okos ember más kárán tanul!”.

Legfontosabb prevenciók közé sorolom a járművezető kollégákkal való személyes találkozásokat, ahol szervezett és szabályozott keretek között lehet és kell beszélni a biztonságos közlekedésről. Már szinte a hétköznapiak része lett a distressz, illetve a magatartásformáló tréningek megtartása, illetve a villamos járművezetők képzésében a két napos forgalombiztonsági konzultáció, képzés. Segítenünk kell az újonnan belépők és a balesetekre érzékeny kollégák munkáját, a rendelkezésre álló tapasztalatokat meg kell osztanunk velük.

Sokszor visszatérő kérdés az ellenőrzés. Úgy gondolom, hogy ezekre szükség van. Észre kell vennünk a „mindennapi hibázásokat”, a „majdnem baleseteket” (lásd 1. számú ábra). Mindannyiunk, de leginkább az ellenőrzött személy érdeke, hogy tárjuk fel az esetleges hibát, legyen lehetőség a korrigálásra. Ezeket a célokat szolgálják a sebességellenőrzések, az utazásos ellenőrzések, vagy például a menetregisztrátumok kiértékelése is.



A 2018. év szép emlékeihez tartoznak a járművezetői vetélkedők. 25. alkalommal rendeztük meg a társasági járművezetői versenyt, míg az 50 éves BKV jubileumhoz kapcsolódóan voltunk házigazdái a 48 csapatos országos vetélkedőnek. Autóbusz és villamos járművezetőink sikeresen képviselték társaságunkat Európa legjobbjai között.

Közös feladatunk, hogy megállítsuk a romló tendenciát, csökkentjük a balesetek számát. Ez új kihívásokat jelent szervezeti szinten a társaság számára, de ennek megfelelni csak együtt, közösen tudunk, ezért az elmúlt hónapok tapasztalatait hasznosítsuk, **nézzünk vissza, hogy lépjünk előre!**

Budapest, 2019. március

Berhidi Zsolt
szolgáltatvezető
Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Szolgálat

A Sztrájk veszélyes fegyver, DE...

A szakszervezetek működését, nyomásgyakorló erejét nagymértékben meghatározza a sztrájk, jogi szabályozása. A történeti áttekintés során tapasztalhatunk, hogy ez a szabályozás együtt változik, fejlődik a szakszervezetekkel és az őket körülvevő társadalmi környezettel.

A sztrájk, jogi elismerése több nemzetközi egyezményben megtalálható:

A Gazdasági, Szociális és Kulturális Jogok Nemzetközi Egyezségokmánya Európai Szociális Charta

A szervezkedési jogról szóló 87. sz. ILO egyezmény Hazánkban, a 1989. évi VII. törvény szabályozta a sztrájkot. Munka világának egyik legvitatottabb és leginkább bírált törvénye. A törvény egyik hiányossága, hogy nem definiálja a sztrájk fogalmát, nem nevezi meg a sztrájk különböző fajtáit. A részletes pontos szabályozás hiánya miatt a sztrájk olyan típusa vált a gyakorlatban elismertté és követendővé, amely a legtöbb fejlett országban tiltott, legitimitással nem rendelkező sztrájkformának minősül. Ez a munkahelyen, munkaposzton történő tartózkodással járó okkupációs vagy más néven ülősztrájk. [Csikós Sz – Tóth F 2003]

Munkáltatók és szakszervezetek eltérően értékelték ezt a törvényt és ez tükröződik a sztrájkesemények kapcsán hozott bírói végzésekben is. Az egyik legkomolyabb akadályt éppen az elégséges szolgáltatások ügye jelentette. Mivel stratégiai helyzetüknél fogva éppen a közszolgáltatásban működő szakszervezetek jelentettek komoly erőt, ez a probléma minden közlekedési sztrájk bejelentésénél előtérbe került. Emellett sokan azt is nehezményezték, hogy a sztrájk törvény nem tisztázza a sztrájkjal való visszaélés alapeseteit, nem tette kötelezővé a sztrájk időbeni bejelentését sem. A szigorítást sürgetők nemzetközi példákra hivatkoztak, holott megvizsgálva más országok sztrájk szabályozását azt tapasztalhatunk, hogy ebben a kérdésben Európa nem egységes. A törvény módosításának lehetősége sokáig elképzelhetetlen volt, mivel kétharmados törvényről volt szó. [Csikós Sz – Tóth F 2003]

A 2010. december 31.-től hatályos törvénymódosítás a kétharmados többségnek köszönhetően mára már kezeli az elégséges szolgáltatás kérdését is.

„(2) Annál a munkáltatónál, amely a lakosságot alapvetően érintő tevékenységet végez - így különösen a **közforgalmú tömegközlekedés** és a távközlés terén, továbbá az áram, a víz, a gáz és egyéb energia szolgáltatását ellátó szerveknél -, **csak úgy gyakorolható a sztrájk, hogy az a még elégséges szolgáltatás teljesítését ne gátolja.**

(3) A még elégséges szolgáltatás mértékét és feltételeit törvény megállapíthatja.”

28. Még elégséges szolgáltatás a közforgalmú közlekedésben

„39. § (1) A sztrájkról szóló 1989. évi VII. törvény (a továbbiakban: Sztrájk tv.) 4. § (2) bekezdésében meghatározott, még elégséges szolgáltatás mértéke a munkabeszüntetésben érintett időszakra vetítve vonalanként



a) a helyi és elővárosi személyszállítási közszolgáltatások esetén a megrendelt személyszállítási szolgáltatás mennyiségének 66%-a.

b) az országos és a regionális személyszállítási közszolgáltatások esetén a megrendelt személyszállítási szolgáltatás mennyiségének 50%-a.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott arányokat vonalankénti bontásban, járatonként számolva, tört szám esetén felfelé kerekítve kell meghatározni. A még elégséges szolgáltatás mértéke az (1) bekezdésben meghatározott mennyiséget a munkabeszüntetés szervezői és a munkáltató közös megállapodásával meghaladhatja.

(3) Az (1) bekezdésben meghatározott mértékeket a munkabeszüntetés első 24 órája tekintetében óránként, ezt követően napi bontásban kell érvényesíteni oly módon, hogy ha a munkabeszüntetés munkanapon 6:00-9:00, illetve 15:00-18:00 közötti időszakot is érint, az (1) bekezdésben meghatározott mértékeknek ezen időszakokra vetítve önállóan, óránkénti bontásban is teljesülniük kell.

(4) A sztrájjal érintett közlekedési szolgáltató az (1)-(3) bekezdésben foglaltaknak megfelelő és eleget

tevő menetrendtervezetet dolgoz ki és azt legkésőbb sztrájk megkezdésének időpontját két nappal megelőzően a lakosság egyidejű tájékoztatásával meghirdeti.

(5) Az (1) bekezdésben meghatározott mértékű szolgáltatás nyújtása csak abban az esetben tekinthető a még elégséges szolgáltatás teljesítésének, ha az a menetrendben előre meghirdetett útvonalon és időpontban megvalósul.

(6) Az országos, regionális és elővárosi közszolgáltatások esetében a még elégséges szolgáltatás mértéke egyetlen település tekintetében sem lehet kevesebb a 27. §-ban rögzített alapellátás szintjénél.

(7) Ha a munkabeszüntetésben résztvevők az (1)-(3) bekezdés szerinti szolgáltatás nyújtását akadályozzák vagy ellehetetlenítik, a közlekedési szolgáltató a munkabeszüntetés szervezőivel és résztvevőivel szemben kártérítési igénnyel élhet, továbbá jogosult a vele szemben harmadik fél által érvényesített kárigényeket rájuk tovább hárítani.”

Fent leírtakból következik, hogy teljes munkabeszüntetést nem lehet foganatosítani a még elégséges szolgáltatásra való tekintettel. Az elmúlt időszakban több magyar vállalatnál volt teljes munkabeszüntetés, de azokra a vállalatokra vonatkozóan más a jogi szabályozás. Ezek a sztrájkok eredményesek és jogszerűek voltak, DE esetünkben csak jogszabályokat megsértve, és az ebből következő mindenre érvényes felelősségre vonás árán lehetne ugyanilyen módon nyomást gyakorolni a tulajdonosra. Meg kell találni annak a módját, ahogy a munkáltatóra nyomást lehet gyakorolni a céljaink elérése érdekében, DE erre a sztrájk intézménye a szigorúan szabályozott jogi környezet miatt csak korlátozottan alkalmas. Nem lenne felelősségteljes magatartás jogszabálysértésre biztatni egymást és különösen nem lenne felelősségteljes hozzáállás jogszabálysértést elkövetni egy bizonytalan kimenetelű eredmény érdekében, kérjük, hogy ezt mindenki vegye figyelembe!



Aktualitások az oktatási területen

Naptár alapján már december végén évet zártunk, azonban a társasági és hatósági elemzésekben a kora tavaszi időszakban történik az előző év elemzése, számadás és értékelés.

Úgy gondoltam, hogy ebben a rövid írásban is számot adok néhány adatról, és a mögöttük hozzáadott teljesítményről, és egy kicsit a közeljövőbe is tekintünk. Főként azokat a témaköröket szeretném jobban kiemelni, amelyeket a munkatársakkal, veletek történő találkozók alapján legtöbbször kérdésként feltesztek.

Toborzás

Kezdjük talán a folyamat elején, a toborzással. Azt sok helyről hallani, hogy a munkaerőpiac változóban van, egyre nehezebb szakképzett, vagy akár csak motivált munkaerőt találni, a legtöbb fiatal nem marad sokáig egy munkahelyen. Nos, ez részben a Társaságunkhoz jelentkezőkre is igaz, de ne általánosítsunk.

tésekkel. Haladnunk kell a korról, de ez nem is baj! Megpróbáltuk vonzóvá és egyszerűbbé tenni a jelentkezést: az oktatási honlapról induló linken egy regisztrációs felülethez érkezik a jelentkező, ahol részben ő maga menedzseli rugalmasan a kötelező folyamattelemekeket: előszűrő-, és orvosi időpontra jelentkeznek a felkínált lehetőségekből választva, a számára megfelelő időpontokban az egyes vizsgálati alkalmakon részt vesz, majd ha megfelelt, felvételre kerül. Ennek fejlesztésében és üzemeltetésében a résztvevő munkatársak jelentős többletmunkát vállaltak. A honlapunk a közelmúlt óta már a BKV informatikai rendszere alatt működik, a további fejlesztésekben szélesebb körű támogatás biztosítható. Hamarosan középiskolákat is érintően Fenntartói témahét kerül megrendezésre, amelyben Társaságunk is részt vesz az iskolákkal együttműködve: nem titok, hogy ezzel egyfajta pályaorientációs foglalkozásokra is jó precedenst szeretnénk teremteni, már az iskolapadból nézve legyen vonzó lehetőség a BKV!

Munkavállalóink képzései

Egy korábbi írásomban jeleztem, hogy enyhülő pályára került a képzéseinket szabályozó jogszabályi környezet, részben országos, nagyvasúti indíttatásból, azonban ehhez a kezdeményezéshez Társaságunk is csatlakozott. Az első eredmények már beértek: januártól a típus- és vonalismereti vizsgáztatást Társaságunk szervezi és végzi, ahogy az ezekre vonatkozó képzési programok szakmai tartalmát, óraszámát is saját hatáskörben lehet kialakítani, módosítani.

Legelső körben a típusismereti képzések gyakorlati óraszámait lecsökkentettük 20%-al olyan optimális mértékűre, amely forgalombiztonsági szempontból szükséges, de egyúttal így gazdaságosabb is. Ezt követően tehető Társasági szervezésű hatósági vizsga. Természetesen, ha valaki úgy érzi, hogy számára a három nap gyakorlás az adott típusra nem megfelelő, akkor egyénileg meg kell vizsgálni a pótalkalmak szükségességét.

A jelentkezők száma valóban rekord alacsony, aki az előszűrőn és az orvosi vizsgálaton megfelel, illetve más kizáró ok sem merül fel, a soron következő elérhető képzésre már beiskolázható. 2016. február óta kéthavonta indítjuk a járművezető képzéseinket, azonban a korábbi több száz fős jelentkező tömeg már nem kopogtat a BKV kapuján. Ezért most már a BKV végez toborzást, például állásbörzén való részvétellel, vagy járművek oldalán, belsejében elhelyezett toborzó plakátokkal, online toborzó filmekkel, vagy éppen közösségi médiában megjelenő hirdetésekkel.

A Tátra T5C5K szimulátor tavalyi üzembe állítását követően pozitív tapasztalatokat szereztünk annak működéséről, és ez alapján már olyan képzési programok készültek el, amelyek a szimulátor használatát a CAF Urbos és a Tátra T5C5K típusok gyakorlati oktatásában határozott óraszámokban biztosítják. A szimulátor elsődlegesen a ritkán tapasztalható forgalmi szituációk, időjárás hatásokat megismerésére, az adott jármű specifikus kezelésére, valamint a meghibásodásokkal kapcsolatos teendők gyakorlására kiváló megoldás.

Ugyancsak siker, hogy visszataláltunk egy régebbi időszak nem kellően megbecsült oktatási módszeréhez: az oktatófilmek használatához. Budafok kocsizín jelzőiről szól az első olyan kísérleti oktatófilm, amelyet a Villamos Üzemigazgatóságon található néhány lelkes munkatársunk többletmunkával, akár saját felszerelés, szaktudás, ráfordított idő biztosításával készített el. Az időszakos oktatásokon túlnyomó többségében sikeres fogadtatásban részesült a film, ezért szeretnénk ezt a módszert kiterjeszteni.

E fejlesztési területek: videós és szimulátoros vonalismereti anyagok, biztonsági filmek, típusismereten belül pedig a rendkívüli helyzetekre és a ritkán alkalmazott eljárásokra vonatkozó anyagok multimédiás feldolgozása. Természetesen ehhez nem csupán munkaerő, de technikai felszereltség is szükséges, ennek megteremtésén is dolgozunk.

Fotók: Harrer Rezső



Tanulóink képzései

Néhányszor hallani olyan aggodalmakat is, hogy „túl-képzés lesz, nem lehet majd túlórázni”. Nos, úgy gondolom, ettől még nagyon messze vagyunk.

Évente hat tanfolyam – ez a stabil mérlegünk 2016. február óta. Ezen időszak alatt eddig összesen 318 tanulót és 19 járműműszaki munkatársat képeztünk ki járművezetőnek. Igen, sajnos eközben az elvándorlás mértéke igen magas volt, ennek megállítása – nem győzöm hangsúlyozni – szükséges, de nagyon nehéz feladat. Csak a tavalyi évben hat képzésen 74 tanuló és 6 járműműszaki kolléga végzett sikeresen. A teljes járművezetői létszám eközben 950 fő körül mozog. Ez azt is jelenti, hogy évente átlagosan majdnem minden tizedik kolléga kezdő járművezető, vagy még csak kisebb önálló rutinnal rendelkezik. Különösen fontos, hogy generációs szakadék ne alakuljon ki a munkatársak között, hanem egymást segítsük tapasztalataink megosztásával, a kezdő kollégák befogadásával!

A tanulók a képzésük során a régebbi időszakhoz képest magasabb óraszámokban gyakorolják a vezetést, illetve részt vesznek előzetes magatartás-formáló tréningben, a forgalombiztonsági szakterület interaktív foglalkozásain, valamint a forgalomirányító központban is látogatást tesznek. Egységesen két típusal, és az adott szakszolgálathoz tartozó vonalismereti tudással kerülnek a munkamódszer-átadók felügyelete alá.

Bagosi Attila Ferenc
villamos forg. üzemviteli csoportvezető

Villamos Független Szakszervezet



Tagjai vagyunk a BKV-nál ma működő legnagyobb taglétszámú szakszervezeti együttműködésnek, a Budapesti Közlekedési Szakszervezetek Szövetségének.

👤 **Elnök: Kukor Gyula**
☎ **251 70**
☎ **+36 20 459 91 32**
✉ **kukorgy@bkv.hu**



🏢 **ALAPÍTVÁ: 1996.**



A BKV legnagyobb reprezentatív, kollektív szerződést és kollektív szerződéssel egyenértékű megállapodásokat aláíró szakszervezete.



EGYRE TÖBBEN!



Tagdíj: a bruttó bér 0,5%-a, de legfeljebb bruttó 800,- Ft / hó.
A legkedvezőbb tagsági díjért érdekvédelem, jogvédelem, szabadidős programok!



MUNKAVÁLLALÓI FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁS



LEGJELENTŐSEBB ÖSSZEGŰ SZTRÁJKALAPPAL RENDELKEZÜNK



MUNKAJOGI JOGVÉDELEM



SZABADIDŐS TEVÉKENYSÉGEKET SZERVEZÜNK



GÉPJÁRMŰ BÜNTETŐ-, ÉS SZABÁLYSÉRTÉSI JOGVÉDELEM



EDZŐTERMEKET MŰKÖDTETÜNK SZÉPILONÁN ÉS SZÁVÁBAN



SZEMÉLYISÉGI JOGVÉDELEM



DIGITÁLIS ÉS NYOMTATOTT KIADVÁNYOKAT JELENTETÜNK MEG

👉 További információk a biztosításainkról és a tevékenységeinkről a <http://www.villamosfsz.hu> weboldalon találhatóak meg!

Központi iroda

☎ **253 32**

✉ **szakszervezet@villamosfsz.hu**

📍 **1092 Budapest, Üllői út 197-199.**

🌐 **<http://www.villamosfsz.hu/>**



<http://www.facebook.com/villamosfsz>

CSATLAKOZZ HOZZÁNK!

Neked is segíthessünk!

Veled lesz még erősebb az érdekvédelmünk!

A belépési nyilatkozatunkat egy QR-kód olvasó segítségével innen is le lehet tölteni.

Leadható kinyomtatva, kitöltve központi irodánkban, illetve a képviselőinknél is!

