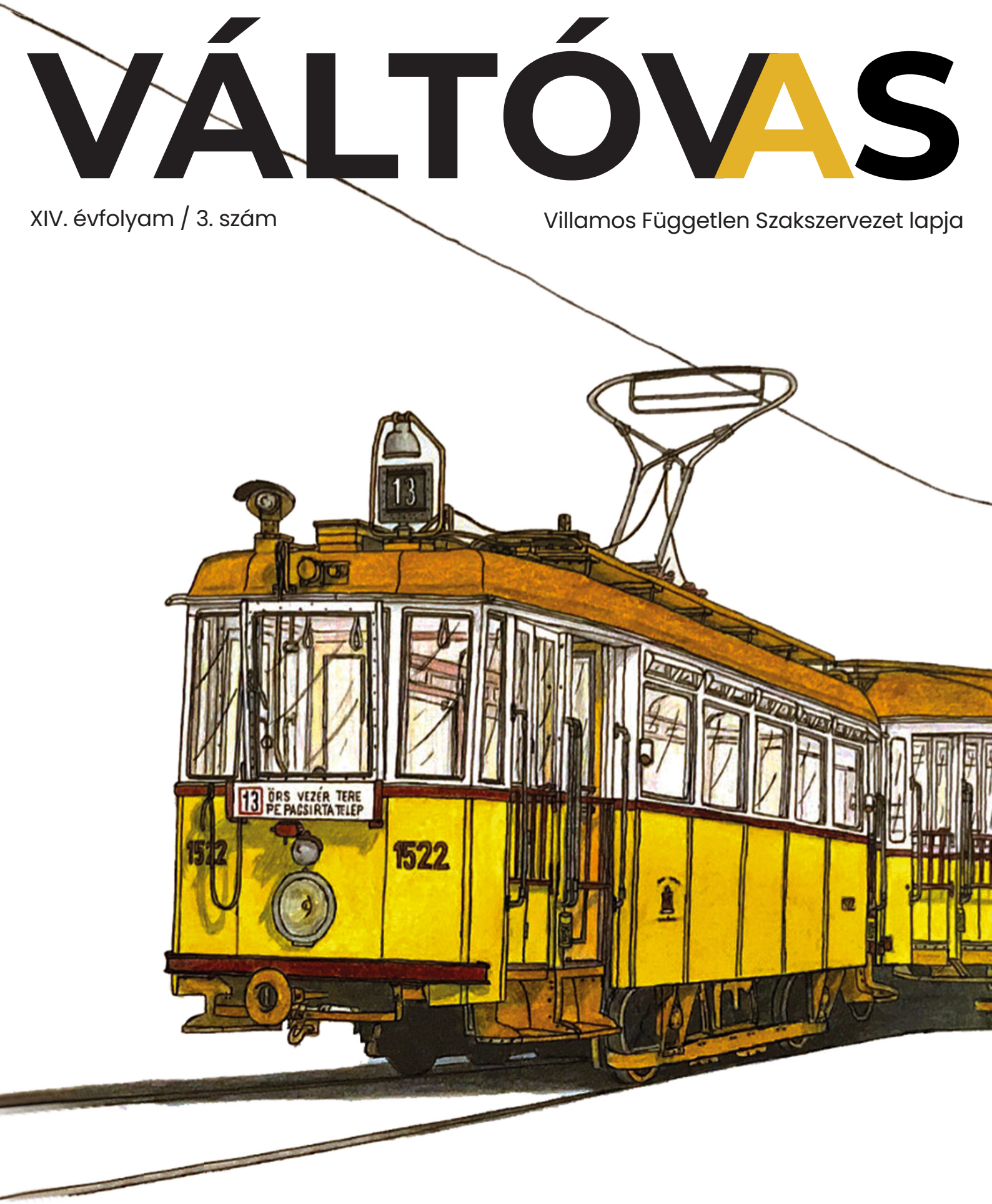
VÁLTÓVAS

XIV. évfolyam / 3. szám

Villamos Független Szakszervezet lapja



TARTALOM

3 **Előszó**
Nagy Ferenc írása

4 **Buszközlekedés a villamosvágányon**
Török István cikke

6 **BKK-BKV tartózkodók állapota**

7 **Munkavédelmi beszámoló**
Baranyai Béla írása

8 **Üzemi Tanács beszámoló**
Virág Zoltán cikke

10 **A dolgozó megbecsülése vs. munkaerőhiány**
Hummer Gábor írása

12 **“Miből lesz a cserebogár?” 1. rész - az elmélet**
Szabó Norbert írása

16 **Mennyi az annyi?**
Szakszervezetünk 2021. évi elszámolása

Váltóvas magazin –
a Villamos Független Szakszervezet hivatalos lapja
Főszerkesztő: Nagy Ferenc
Grafikai munka, tördelés: Pádár Martin
Olvasószerkesztő:
Almásy András
Felelős kiadó: Kukor Gyula
Cím: 1092 Üllői út 197-199. Száva kocsiszín
Web: villamosfsz.hu
E-mail: villamosfsz@gmail.com
Telefon: +36 1 461 6500 / 253-32
Nyomdai munkálatok:
Premier Nyomda Kft.
info@premiernyomda.hu
+36 1 481 9515

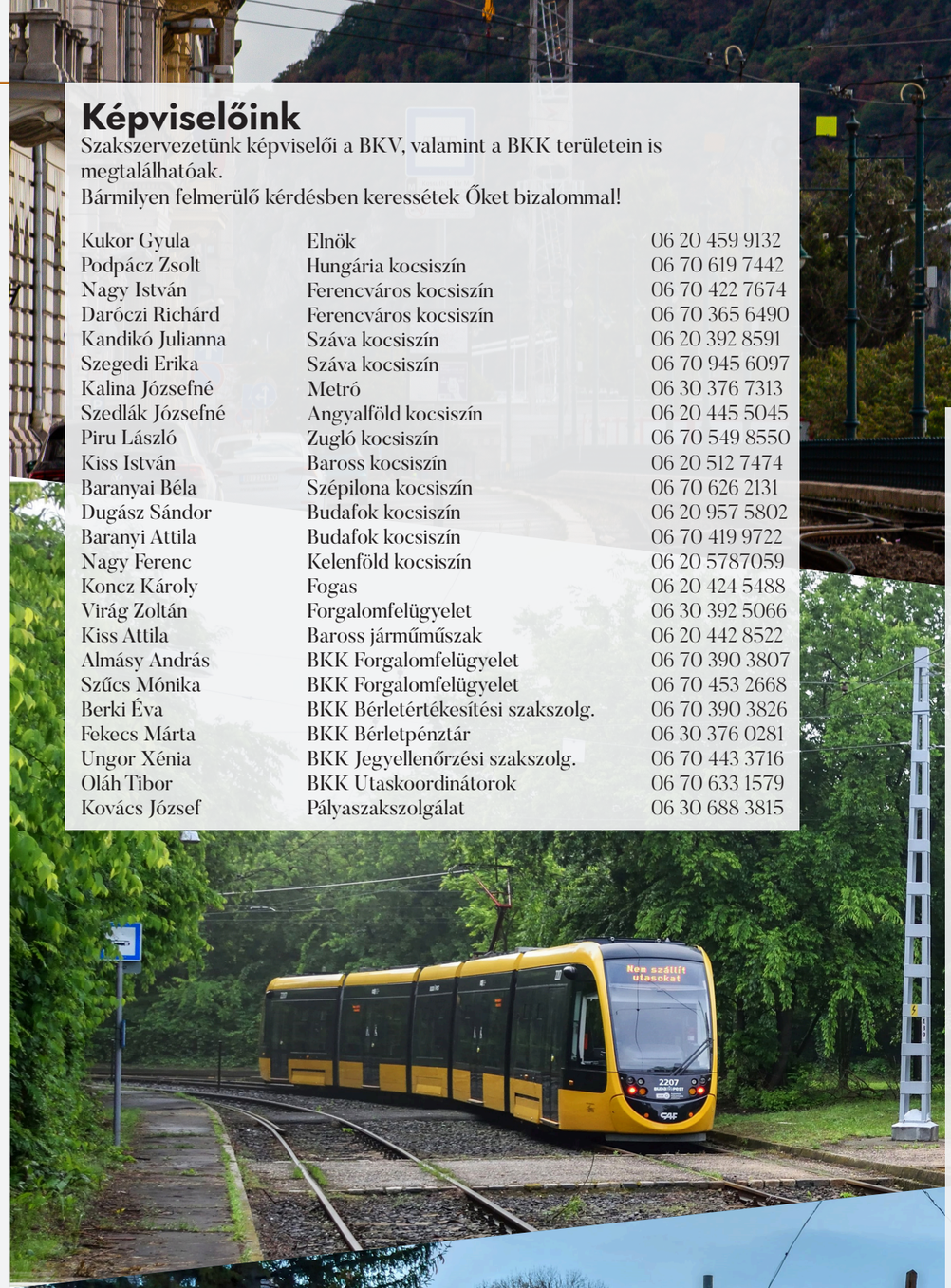
A címlapon látható rajzot Orbán Roland rajzolta.
A képeinket Gulácsi Levente és Rózsa Sándor készítette.

Várjuk írásaitokat, ötleteiteket, észrevételeiteket a villamosfsz@gmail.com e-mail címen, vagy postán. Az írások szerkesztésének, rövidítésének jogát fenntartjuk.

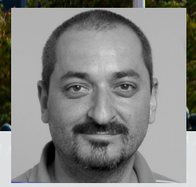
Képviselőink

Szakszervezetünk képviselői a BKV, valamint a BKK területein is megtalálhatóak.
Bármilyen felmerülő kérdésben keressétek Őket bizalommal!

Kukor Gyula	Elnök	06 20 459 9132
Podpácz Zsolt	Hungária kocsiszín	06 70 619 7442
Nagy István	Ferencváros kocsiszín	06 70 422 7674
Daróczi Richárd	Ferencváros kocsiszín	06 70 365 6490
Kandikó Julianna	Száva kocsiszín	06 20 392 8591
Szegedi Erika	Száva kocsiszín	06 70 945 6097
Kalina Józsefné	Metró	06 30 376 7313
Szedlák Józsefné	Angyalföld kocsiszín	06 20 445 5045
Piru László	Zugló kocsiszín	06 70 549 8550
Kiss István	Baross kocsiszín	06 20 512 7474
Baranyai Béla	Szépilona kocsiszín	06 70 626 2131
Dugász Sándor	Budafok kocsiszín	06 20 957 5802
Baranyi Attila	Budafok kocsiszín	06 70 419 9722
Nagy Ferenc	Kelenföld kocsiszín	06 20 5787059
Koncz Károly	Fogas	06 20 424 5488
Virág Zoltán	Forgalomfelügyelet	06 30 392 5066
Kiss Attila	Baross járműműszak	06 20 442 8522
Almásy András	BKK Forgalomfelügyelet	06 70 390 3807
Szűcs Mónika	BKK Forgalomfelügyelet	06 70 453 2668
Berki Éva	BKK Bérletértékesítési szakszolg.	06 70 390 3826
Fekecs Márta	BKK Bérletpénztár	06 30 376 0281
Ungor Xénia	BKK Jegyellenőrzési szakszolg.	06 70 443 3716
Oláh Tibor	BKK Utaskoordinátorok	06 70 633 1579
Kovács József	Pályaszakszolgálat	06 30 688 3815



ELŐSZÓ



Kedves Olvasó!

Szeretnék most ebben az őszi számban kicsit részletesebben foglalkozni a tagdíjunk összegével, illetve, hogy mit is kapnak ezért a bruttó 800 forintért tagjaink. Kezdjük azzal, hogy a szakszervezetek között nálunk a legalacsonyabb a tagdíj. Van, ahol ennek többszörösét kell fizetni és lehet nem is fix összegről beszélünk, mert a jövedelem bizonyos százalékát vonják le, ami a bruttó fizetés 1%-a és 3000-7000 Ft is lehet akár havonta. Szóval visszatérve a mi tagdíjunkra ez a havi bruttó 800 Ft egy évben bruttó 9.600 Ft összeget jelent. Ez a bruttó összeg az adóalapot csökkenti, tehát nettó értéken hozzávetőleg 6.400 Ft-ról beszélünk. Most már elmondható, hogy minden év végén karácsony előtt 2.500 Ft ajándékutalványt adunk minden tagunknak, így ez a nettó 6.400 Ft már csak 3.900 FT/év. Tehát havonta nettó 325 Ft-ról van szó!

Ebből fedezzük a felelősségbiztosítást, a személyi jogvédelmet, a munkajogi védelmet, a gépjármű büntető- és szabálysértési jogvédelmet. Évente két rendezvényt tartunk meg, ebből az egyik a Családi nap, a másik az Év végi rendezvényünk.

A hölgy tagjainkat ajándékkal lepjük meg a Nemzetközi Nőnapon és tagjaink 14 év alatti gyermekeit Mikulás csomaggal decemberben. Támogatjuk szakszervezeti tagságtól függetlenül a törzsgárda ünnepséget, étellel, itallal és az ünnepelteknek ajándékkal kedveskedünk.

Kettő testépítő és fitness helységünk van, egy a Szávában, egy pedig a Szépilona kocsiszínben. Ezekbe a gépek beszerzéséhez is anyagilag támogatást biztosítottunk, biztosítunk. Támogatjuk továbbá a futballcsapatokat. Van saját pingpong-, és billiárdasztalunk.

Aki részt vesz a szervezésünkben lebonyolított görögországi útjaink egyikén, annak a nyaralását alkalmanként 5000 forinttal támogatja a Villamos Független Szakszervezet.

50 000 Forint temetési segéllyel segítjük aktív tagunk halálakor a hozzátartozókat.

A legnagyobb sztrájksegély alappal rendelkezünk. A szakszervezeti vagyonunk több mint 53 millió forint.

Ilyenkor felmerülhet a kérdés, hogy lehet az, hogy a legalacsonyabb tagdíj mellett a legnagyobb szakszervezeti vagyonnal rendelkezünk. Nagyon egyszerű a válasz: jó vagyongazdálkodással.

Nálunk az Elnök és a képviselők nem kapnak külön díjazást, nincs számukra semmilyen költségtérítés, de hogy mennyire nincs takargatni valónk, azt újságunk hátoldalán bárki elolvashatja, ha tanulmányozza a 2021-es évről készült elszámolásunkat. Szakszervezetünk elszámolását minden évben a következő linken is lehet ellenőrizni, hiszen a törvényi kötelességünknek eleget téve ezt feltöltjük a jogszabályban meghatározott helyre, ahova más szakszervezetnek is kötelessége ezt megtenni. A felső sorba kell beírni a teljes nevet, rövidítéseket nem kezel a rendszer https://birosag.hu/civil-szervezetek-nevjegyzeke

Valaki nemrég azt írta, hogy nagyon nehéz szakszervezetet működtetni nevetségesen alacsony tagdíj mellett. Lehet nehéz, de nem lehetetlen és infláció ide vagy oda, nem tervezünk idén sem tagdíjat emelni. Szóval, ha még nem vagy szakszervezeti tag, akkor várunk és csatlakozz hozzánk!

Egységben a villamos!
Nagy Ferenc

Buszközlekedés a villamossíneken és váltókon

Az utóbbi időben Budapesten is bevezették azt, hogy néhány helyszínen az autóbuszok az eddig használt közút helyett a villamos síneken közlekedhetnek. Előnye tagadhatatlan a szolgáltatás és az utasok szempontjából, de számos hátránynyal is jár ez a fajta megoldás.

Bízom benne, hogy az alábbi információk a buszosokhoz is eljutnak és ezúton kérjük őket, hogy segítsék munkánkat és kollégáimtól pedig azt, hogy legyenek megértőek és figyelmesek a buszsofőrök irányába, mert a jelenlegi helyzetből együtt kell a legjobbat kihozni. Úgy, hogy ne történjen konfliktus, vagy rosszabb esetben baleset.

Vegyük példaként a budai Bartók Béla utat, ahol a Karolina úti torkolattól majdnem egészen a Szent Gellért térig fel vannak engedve az autóbuszok a villamossínekre. Ha utasként át szeretnél szállni a villamosok és az autóbuszok között, a legkevesebb gyaloglással a körtéren lehetne megtenni, de a Kosztolányi Dezső térnél ez jóval nagyobb távolságot jelent. Az új megoldással az a gondolat, hogy leszállok az egyik járműről a villamosmegállóban és helyben fel tudok szállni a másik ágazat járművére, egyszerre nagyszerű és utasközpontú.

DE sajnálatos módon itt és számos helyen (pl: a Kiskörúton) a vágány nem bírja ezt a terhelést és az aszfalt végig repedezett állapotban van. Továbbá nyáron a sínszál melletti puha gumi felragad az autóbuszok kerekeire, amit ráhordanak a sínfejre, ezt pedig a villamosok kenik tovább a hálózaton. Ezáltal nem csak csúszósak lesznek a sínek, hanem a szigetelő hatása miatt akadályozza a negatív visszavezetést, így a jármű áramfelvételét is.

Akár az előző okból, vagy az éppen szemerkélő eső miatt, vagy a levelek kipréselt nedve által csúszóssá vált pálya miatt radikálisan megnő a villamos fékútja, így jóval nagyobb követési távolságot kell tartani a busz mögött. Ez kisebb mértékben fordított esetben is igaz és egy saját járműves ütközés nem csak kellemetlen, hanem megduplázza az esélyét egy utassérülésnek is.

Nem túlságosan jó ötlet egy kormoló, csuklós Volvora a megállóban ráállni, mert esetleg indulásakor azt hihetjük, hogy pápaválasztás van. Beletelhet egy kis időbe, amíg a köd felszáll és az Astorián - inkább kissé lemaradva - mi is el tudunk indulni a megállóból.

Nem szeretném nagyon pedzegetni a témát, de nem biztos, hogy kellő vágánytengelytávolsággal lettek megépítve a villamosvágányok, mert sokszor tapasztalhatjuk azt, hogy nem igazán férnek el a buszok egymás mellett. Itt ne gondolja azt senki sem, hogy a vezetőknek az legyen a feladatuk, hogy egy műszak alatt több tucatnyiszor centizgetniük kelljen, hanem legyen megteremtve a feltétele annak, hogy adott helyen gond, valamint akadály- és veszélyhelyzet nélkül el tudjanak közlekedni. Így egyebként van rá egy kis esély, hogy el lehet villamossal bukni a Gárdonyi téren a lámpát, de arra kérek mindenkit, hogy legyünk türelmesek egymással, mert akármilyen színű járművet vezetünk, egy hajóban evezünk.

Amúgy az ívek sem mindenhol tökéletesek, de a fülkében ülve az is elég ijesztő tud lenni, amikor a Kálvin téri megállóból kijön a busz és - érthető okokból - átjön a mi vágányunkra. Figyelmesen vezetve akár távolról is el tudjuk engedni őt úgy, hogy nem is kell nagyon lecsökkenteni a sebességünket, viszont, ha már szinte ott vagyunk, nagyon megnyugtató lenne, ha ő várna meg minket, míg elsuhanunk.

Legvégül pedig következzék az, amiért billentyűzetet ragadtam: a váltók szempontjából sem túl jó ötlet az, hogy az autóbuszok a síneken közlekednek. A váltóhajtómű földszekrény környezete nem arra lett tervezve, hogy pár percenként több tonnás autóbuszok haladjanak át rajta, berepedezik a betonozás a földszekrény körül, így a rövidebb élettartam mellett akár károkat is okozhat. A koszt és a hordalékot egy gumikerekű jármű jobban behordja a csúcssínek közé, de a legnagyobb problémát az jelenti, ha a havat, jeget bele is tapossa.

De van egy olyan téma is, ami konfliktusokat okoz a villamos- és a buszvezetők között. Az első csapat mérges, az utóbbiak pedig talán nincsenek kellően tájékoztatva. Ezen próbálok most segíteni, igyekszem a legegyszerűbben megfogalmazni a problémát.

A modernebb váltók járműérzékelése már nem a felsővezetéken lévő eszközzel van megoldva, hanem a pályába van beépítve. Budapesten kétféle modern, vasanyagot érzékelőt használunk az induktív hurkot (HFK) és a sináramkört (HSK). A hurok pont olyan, mint ami a közúton a kanyarodósávokba van beépítve, de ilyet csak olyan helyszínekre (Széll Kálmán tér végállomás, Budai Fonódó, Budafok Delta) építünk be, ahol közúti jármű nem közlekedhet – hivatalosan. Ez az eszköz (ami igazából egy egyszerű soros rezgőkör) azt figyeli, hogy van-e felette valami fémfelület. Úgy ismerhetjük meg, hogy van egy kis méretű fekete kötődoboz a sínszál mellett. A HSK sináramkör ezen felül a tengely-rövidzárat nézi, vagyis azt, hogy a két sínszál elektromosan össze van-e kötve a villamos tengelyén kerekein keresztül. Olyan típusnál, ahol nincsenek tengelyek, külön vezetéket alkalmaznak. Azért, hogy a túlságosan műanyag villamosoknál, vagy a villamoskocsik között a berendezés ne oldjon fel, ezért az érzékelő szabaddá válásakor késleltetés van beprogramozva a rendszerbe. Területe nagyjából ott van, ahol a sínszál mellett 3-3 kicsi fekete kötődoboz található.

Három helyszínen: az Élessaroknál, a Margit körúton, valamint a Móricz Zsigmond körtéren elő szokott fordulni az a hibajelenség, hogy egy villamos után közvetlenül haladó autóbusz miatt a váltót a következő villamosról már nem lehet átállítani a kívánt irányba. Ha nem megfelelő a váltó állása, akkor a villamosvezetőnek ki kell szállnia a villamosból és a váltóvas segítségével kézzel át kell állítania. Ez a művelet nemcsak időveszteséggel, ezáltal menetrendi késéssel jár, hanem a körtéren igazán veszélyes is, mivel a közúti járművek közvetlenül ott suhannak el az éppen leszálló villamosvezető mellett.

Ennek oka az, hogy a Gárdonyi tér felől a 7-es busz, vagy a Karinthy út felől a 114-es buszcsalád járművei ráállnak a váltónál lévő jelzőlámpánál várakozó villamosra, majd együtt elindulnak. A villamos rákanyarodik a Fehérvári útra, a busz viszont egyenesen fog majd továbbmenni, de a lámpa előtt meg kell állnia. Az előbb említett késleltetés letelte után a berendezés nem old fel, hiszen azt érzékeli, hogy van valami fém felette. Külsőleg szemlélve az eseményeket ez olyan, mintha eddig a villamos és az autóbusz egy jármű lett volna, ami most „kettészakadt". A busz elindul a szabad jelzésre és beáll a megállóba. Ekkor viszont a retesz „beragadt", a váltó kitérő irányban blokkolva marad. Ezt mutatja a váltójelzőn lévő sárga LED, jelentése az, hogy a váltó elektromosan reteszelt állapotban van, a váltó a villamos által elektromosan nem állítható. A berendezés ugyanis azt várja, hogy egy vaskerék is megjelenjen.

Amikor érkezik egy követő villamos és az is a beragadt kitérő irányba menne, nincs probléma, mert amint áthalad a váltón, a retesz fel fog oldani és a berendezés a továbbiakban rendben fog működni. De, ha olyan villamos jön, aki egyenesen menne tovább, le kell szállni a villamosról átvasalni a váltót. Az áthaladása után szintén rendben fog működni a váltó, míg meg nem ismétlődik újra az, hogy a villamos-busz páros a váltón „kettészakad".

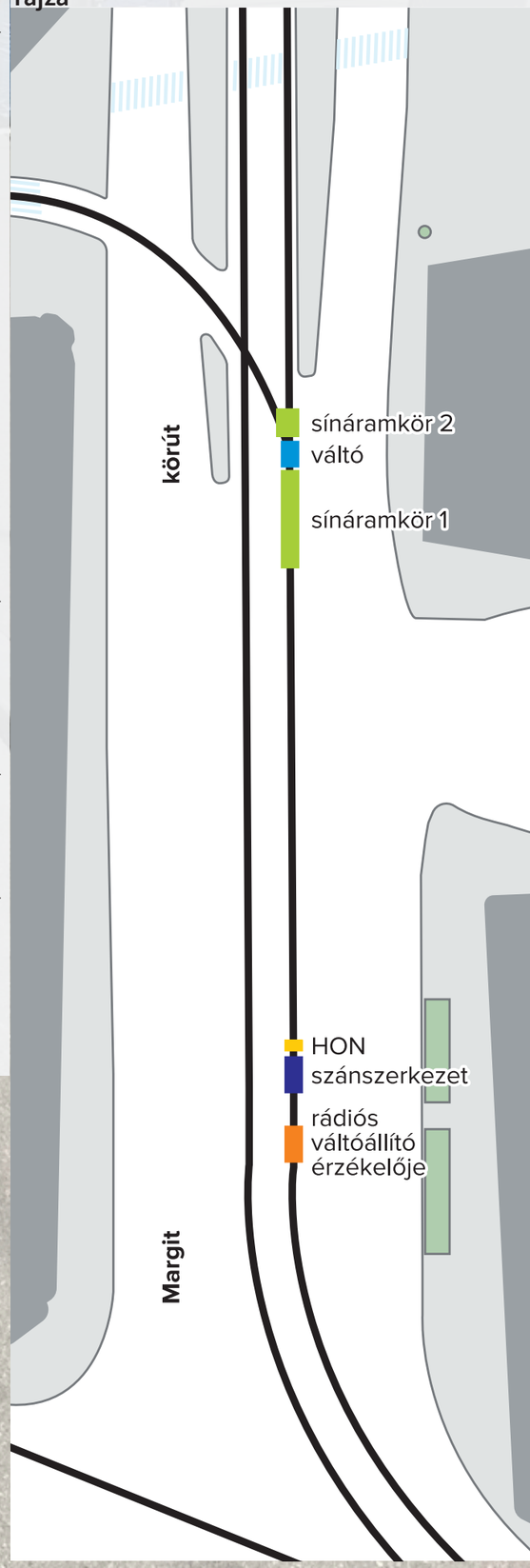
Ezért azt szeretnénk kérni a buszvezetőktől, hogy a sraffozott felfestésre csak akkor haladjanak rá, ha a váltójelzőn a sárga reteszfény kialudt és az előző villamos már lehaladt a váltóról, vagy egyáltalán nincs is előtte villamos.

Figyeljünk és vigyázzunk egymásra!

Török István

István tartalmait videóban elérhetitek a QR-kód beolvasásával!

A Frankel Leó utcai váltó sematikus rajza



Tartózkodói hiányosságok

a BKK jegy- és bérletellenőreinek szemszögéből

Évről-évre folyamatosan visszatérő dolog a mosdók és tartózkodók tisztaságának hiányossága, főleg most értékelődik fel ennek a jelentősége a pandémiás helyzetben.

A pandémia vonatkozásában a tartózkodóban található mosdók használata fokozottabb kockázatot jelenthet az egészségünkre.

A BKV-BKK által közösen használt tartózkodó helyiségek sajnálatos módon nagyon rossz állapotban vannak. A felszerelés tönkre ment, a székek koszosak, töröttek, a párnázott székekbe nem egy helyen élősködők költöztek. Az előzőek tekintetében részleges megoldást jelentene a székek cseréje műanyagból, vagy fából készült székekre. Természetesen ez sem helyettesíti a rendszeres és alapos takarítást. A takarítás egyre több helyen el van hanyagolva, a szemetesek nincsenek kiürítve, mellette is áll a sok szemét.

Szemléltetésként az alábbiakban egy fotó, amely láttatja a problémát, de sajnálatos módon ehhez hasonlót, vagy még ennél is rosszabb állapotokat sok helyen lehetne fotózni.

A mellékhelyiségek büdösek, visszaáramlik a szag a csatornából. Sok dolgozó a mosdók állapota alapján ítéli meg a tartózkodók színvonalát, vagy akár a konyha higiéniai körülményeit. Ezért nem mindegy, hogy találunk e erre hatékony megoldást. Ráadásul a kellemetlen szag kijuthat a mosdókból és a környező helyiségben tartózkodók komfortérzetét is jelentősen leronthatja.

A baktériumokkal ellentétben - amelyek élő szervezetek - a vírusok saját anyagcsere nélküli fertőző részecskék. A vírusoknak - gazdaszervezetként - a szaporodáshoz élő sejtre van szükségük. Éppen ezért nem tudnak önállóan szaporodni, például nedves területeken, ahogyan a baktériumok, de képesek ezeken keresztül is fertőzni. A vírusok felületfertőtlenítési eljárásokkal eredményesen inaktiválhatók, így a fokozottabb takarítás a tartózkodókban lévő mosdókban alapvető fontosságú lenne.

A papír kéztörlők használata nemcsak azért hatékony, mert felszívják a vizet, hanem mert mechanikai alkalmazásuk révén eltávolítják a baktériumokat és vírusokat. Ezért is lenne jó, ha lenne.

A vírusok továbbélése és terjedése szempontjából a papír egy önmagában alacsony kockázatú eszköznek számít.

A szellőztetés szintén fontos ahhoz, hogy mérsékeljük a vírus jelenlétét és terjedését, ezért a kisméretű, zárt mosdók a koronavírus idején fokozott kockázatot jelentenek. A Boráros téri tartózkodóban pl. nem működik a klíma, de ablakot sem lehet nyitni a szellőztetéshez. Az ellenőrök itt töltik a munkaközi szünetüket (20 perc) amit, ha a kellemetlen szagban kell eltölteniük, nem egy kellemes dolog. Ráadásul kihatással lehet a napjuk további részére is.

A szappannal és vízzel történő kézmosás hatékony módszer a baktériumok és vírusok számának csökkentésében. A vírus ugyanis érzékeny a szappanban lévő szerekre, mivel azok tönkreteszik a vírust körülvevő burkot. Sajnos a tartózkodók többségében nem található szappan, vagy bármilyen más kéztisztítószer, ami kézfertőtlenítésre esetlegesen használható lenne.

Szeretnénk, ha ezeknek a problémáknak a megoldásában is segítséget kapnánk és tiszta, rendezett körülmények között dolgozhatnánk a többi BKV és BKK munkatársunkkal együtt!

Köszönjük előre is!

Munkavédelmi hírek

A 2022. év nyarának margójára

Kedves Olvasó!

Mire ez a cikk megjelenik, addigra már vége van az elmúlt 100 év legmelegebb nyarának. Meleg volt, de inkább nagyon-nagyon meleg! Meleg az utcán, meleg a csarnokokban, a garázsokban, de leginkább a vezetőfülkékben. Sajnos még nem minden szerelvényünk klímás, bár a 2021. évhez képest nagymértékben növekedett a számuk. Az elmúlt évekhez képest, az idei nyáron jóval több vonalon bevezetésre került, az úgynevezett hőségriadós menetrend. A következő vonalakon történt meg a bevezetés: 14, 24, 28, 37, 47, 49, 50, 51, 56, 69. Ezen kívül más vonalakon volt hőleváltó, amit sajnálatos módon nagyon kevesen vettek igénybe.

Több vonalon idegenkedve fogadták a hőségriadós menetrendeket, mert ezek több esetben hosszabb számokat generáltak. Viszont, ha az elkövetkező években is ilyen meleg lesz az nyári hónapokban, akkor valószínűleg a több műszaki pihenőidővel rendelkező számok lesznek élhetőbbek. A levont tapasztalatok alapján reméljük, hogy azokon a vonalakon, ahol lehetőség van rá, a nyári időben bevezetésre kerülnek a felsorolt intézkedések. Reméljük azt is, hogy egyre több járművünk lesz klímás.

Sajnos a CAF-ok fóliázása - az ígéret szerinti határidőre, július végéig - nem történt meg! Itt fontosnak tartom megjegyezni, hogy nem a BKV hibájából maradt el a teljesítés a korábban ígért határidőre, de tény, hogy nem történt meg.

A következő számunkban részletesen foglalkozunk majd a munkavédelmi képviselő választással és a képviselőjelöltekkel, hiszen közeledik ennek is a határideje. A választás tervezetten 2023. év első negyedévében kerül majd lebonyolításra.

Köszönöm megtisztelő figyelmeteket!

Baranyai Béla
elnök
Villamos Munkavédelmi Bizottság

VÜI Üzemi Tanács beszámoló

Tisztelt Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság Munkavállalói! Kedves Kollégák!

Ezúton szeretnénk tájékoztatni benneteket a Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság Törzs, Üzemi Tanács (a továbbiakban: VÜIT ÜT) eddigi munkájáról, tevékenységéről, és a jövőbeni feladatairól.

Sajnálatos módon az utóbbi idők pandémiás időszakai megnehezítették a munkánkat, de az egészséget figyelembevéve a lehetőségekhez mérten a VÜIT ÜT legjobb tudása szerint végezte feladatát ez időszakban is.

2021.november 11-én 7 fővel megalakultunk, és november 18-án már meg is kezdtük a munkát egy alakuló üléssel, ÜT elnökválasztással és KÜT delegált tagválasztással, valamint az előttünk lévő feladatok megismerésével. A tagok közül 2 fő új tag került megválasztásra, így elmondható az VÜIT ÜT megújultan kezdhetett bele egy új, 5 éves ciklusba.

Mint azt korábban említettük a veszélyhelyzeti időszakban a mi munkánk is akadályoztatva volt, ezért 2022-es év elején kezdtük meg a tervezett munkafolyamatokat.

2022. január hónapban Dr. Németh András György volt a meghívott vendégünk, aki tájékoztatott Munkaügyi Kapcsolatok terület tevékenységéről. 2022. március hónapban Dr. Tóth Péter üzemeltetési főosztályvezető urat láttuk vendégként, aki tájékoztatott az Üzemeltetési Főosztálynál bekövetkezett változásokról, valamint megbeszéltünk az aktuális problémákat (szolgálatonként), 2022. márciusban Nagy László Főosztályvezető volt a meghívott vendégünk, aki tájékoztatót tartott az Erőforrás Gazdálkodási Főosztály feladatairól, tevékenységéről, létszámhelyzetéről, valamint az aktuális problémák feladatkörét mutatta be. 2022. április hónapban Berhidi Zsolt Ferenc Szakszolgálatvezető a Forgalombiztonsági és Felügyeleti Szakszolgálatnál bekövetkezett változásokról adott számunkra tájékoztatást, valamint az aktuális problémák feladatkörét mutatta be. Tervezetten 2022. szeptember hónapban Szirbek-Gucsi László Tamás oktatási osztályvezető úr lesz a meghívott vendégünk.

Részt vettünk a 2022. május hónapban megrendezett Vezérigazgatói Tájékoztatón, melynek során választ kaptunk a Központi Üzemi Tanács által feltett kérdésekre, amelyben szerepelt három, tőlünk származó kérdéskör is. A tájékoztatón megismerhettük a többi Üzemi Tanács által felvetett kérdésköröket, és a Vezérigazgató által az arra adott válaszokat is.

2022. május 26-27-én a Központi Üzemi Tanács meghívására, részt vettünk Balatonfenyvesen az Üzemi Tanácsok Konferenciáján, melynek során lehetőségünk nyílt betekintést nyerni a KÜT működésébe, mélyebben megismerni az ÜT törvényben biztosított lehetőségeit, valamint kapcsolati rendszert építeni a többi terület Üzemi Tanácsának tagjaival.

Eddig elért eredményeink közül kiemelnénk, hogy javaslatunkra bevezetésre került a tabulátorkezelők bérsáv átsorolása magasabb szintre, valamint kiemelt végállomásokon a pótlékrendszer bevezetése. Folyamatosan dolgozunk azon, hogy a Munkáltató és az Üzemi tanács közös döntése alapján a jóléti célú pénzeszközök felhasználási igénye (fizetési előleg, valamint szociális segélyek) a lehetőség szerint a leginkább megfelelő helyre és időben jusson el. A munkáltatóval folyamatosan egyeztetünk a munkakörülmények javítása érdekében, így fontos lépésként említhető a fődiszpécseri szolgálat konyhájának felújítása. A pandémiás helyzet csökkenésével az általunk képviselt területek személyes bejárását tervezzük, melynek során (a személyes megjelenésen kívül) az általatok felmerült kérdések, problémák, javaslatok megismerése is célunk.

Kérünk mindenkit, hogy munkánkat hatékonyan tudjuk végezni, keressetek minket a hatáskörünkbe tartozó kérdésekkel, javaslatokkal.

Virág Zoltán

VÜI, Üzemi Tanács tagok és elérhetőségeik:

Név	E-mail cím	Telefonszám
Kertész Péter	kerteszp@bkv.hu	06-70-390-9306
Lasek László KÜT delegált	lasekl@bkv.hu	06-20-499-8442
Mészáros Ferenc	meszarosf1@bkv.hu	06-70-381-1621
Nagy Zoltán Elődd	nagyze@bkv.hu	06-20-499-8070
Tóth-Péter Andrea	tothp@bkv.hu	06-70-390-8752
Virág Zoltán elnök	viragz@bkv.hu	06-30/392-5066
Weisz Gábor	weiszg@bkv.hu	06-70-275-7575

2022. május 26-27-én Balatonfenyvesen került megrendezésre az Üzemi Tanácsok Konferenciája.

A dolgozó megbecsülése vs. munkaerőhiány

Az előző kiadványban olvashattunk a munkakörülményeket javító tárgyalásokról egy cikket. Kicsit tovább merengve a gondolaton, akkor vajon mitől lehet a BKV-nál egyre inkább munkaerőhiány? Tekintsünk el mindenféle politikai fejtegetéstől, inkább a cég szemszögéből vesézgessünk.

Azt fixen tudjuk, ismert tény, mióta a világ a világ, hogy a tömegközlekedés veszteséges. Ergo nem ömlik vastag csövön a pénz a fenntartásra, üzemeltetésre. Viszont vannak olyan dolgok, amik nem feltétlenül a pénz hiányára vezethetők vissza, hanem egész egyszerűen a dolgozókhoz való hozzáállásra. Ilyen például, jellemzően a budai oldalon bevezetett eljárásrend, hogy a személyzet hiányok pótlására minél inkább a besegítő járművezetőket alkalmazzák. Tiszta és világos, hogy a besegítő kevesebb anyagi ráfordítással jár a cég részéről, mintha egy főállású pihenőnapját vonnák el, és fizetnék duplán. És itt jön a kérdés: Ennyit ér a főállású dolgozó? Rajtunk akar mindenáron spórolni a cég? Szinte olyan érzés fogja el az embert egy-egy alkalommal, amikor esetleg szeretne jelentkezni elvont pihenőnapra, hogy „áh, hagyom az egészet a fenébe, nem ér ennyit az egész". És közel olyan hatása van, hogy a főállású dolgozó kvázi érezze megtisztelve magát, hogy megkapja a kötelező óraszámát, a többi csak ajándék. Egyáltalán nem lehet előre tervezni, csak két nappal előre kaphat egyáltalán, ha jut. Így nem csoda, hogyha elmegy az emberek kedve attól, hogy kalapoljon. Ugyanúgy igaz ez arra is, amikor esetleg „nem várt változás" üti fel a fejét, és hirtelen kiderül, hogy hoppá, létszám felett vannak az adott napon az emberek. Mi a legkönnyebb megoldás? Akinek van legalább egy napnyi (8 óra) túlórája, kitenni EL-re, azaz előre ledolgozott pihenőnapot kap. Ez sem épp a leghumánusabb hozzáállás az emberhez, hiszen azzal számolt, hogy ott van egy napja, amin dolgozik, amin pénzt keres. És erre elvész 8 órányi bére? Lennének még esetek, azonban egy dolog biztos, hogy a cég részéről nagyon egyoldalúvá vált a dolgozókhoz való hozzáállás, és adott esetben a rugalmasság (vagy annak hiánya). Sok esetben a telephelyi diszpécserek jófejségén múlik az, hogy egy-egy ilyen szituáció, hogy legyen elrendezve, és még akkor is fennáll a lehetőség, hogy valaki mégis a rövidebbet húzza belőle, vagy a járművezető, vagy a diszpécser. Szintén zenész, amikor „számkérős garázstartalékos" beosztást kap az ember, és elég gyakran fordul elő, hogy a betervezett műszakhoz képest tökéletesen eltérő számot adnak. Akár a délelőttös embernek délutánt, vagy fordítva. Valahogy az is borítékolható, hogyha gyakran kap az ember „számkérőt", akkor sűrűn megszívja és valami kellemetlen meglepi lesz belőle, kellemetlenül érinti az ember bioritmusát, a hangulatról nem is beszélve, mikor „csak ez volt üresben" ...

Másik érdekes gondolat lehet, ami a nyár folyamán ütötte fel a fejét a Fehérvári úton, a Csonka János tér előtti vasúti felüljáró alatt elhasználódott a felsővezeték, és szinte nap mint nap volt vele valami gond. Naponta kaptunk „lassújel elrendelést". Volt, hogy fél napig élt és volt, hogy két napig. Ezek mind-mind papír alapon szereplő lassújelek volt, de előfordult, hogy futár üzenetben értesítettek róla, hogy éppen mennyivel is kellene áthaladni. Alapvetően tudjuk, hogy ahol probléma van, ott a javításig elrendelnek sebességkorlátozást. Ezzel nincs is baj. Viszont, hogy egy hónapon keresztül naponta változtatták az elrendelt sebességkorlátozás mértékét, helyét, irányát, hosszát az már-már komikus. Ebből a Facebookon is született egy poszt, amiben a javítás „tartósságáért" a járművezetők hozzáállását méltatta valaki, hogy a hibahelynél nem az elrendelt korlátozás szerint közlekednek.

Kicsit dehonesztáló a járművezetőkre nézve, hogy egy olyan dologban méltatják a kollektív felelősséget, amiben igazából minden kétséget kizáróan nem is biztos, hogy adott időben tisztában volt mindenki, hogy éppen mennyivel lenne szabad ott áthaladni...

Amikor a körülményekről elmélkedünk, a járművek állapota szinte kivétel nélkül előkerül. Felmerül a kérdés, hogy vajon miért? Hiszen például a vadonatúj járművekkel nem kellene gondoknak lenni. Pedig bizony vannak. Sőt, nem csak a vadonatújakkal, hanem szinte minden típussal. Elképesztő, hogy a magasabb szinteken zajló, jórészt pénzügyi csatározások a járművezetőkön és a műszakos kollégákon csapódnak le. Jobbára, nagyon sok esetben azért, mert egyre több a hiba és egyre kevesebb az alkatrész. Nincs szerződés, nincs beszállítás... És nem kell óriási dolgokra gondolni, hanem teljesen mindennapi dolgok hiányoznak, mint ablakmosó folyadék, vagy visszajelző izzók, fülkeajtó zár. Nem tudni, hogy hol lesz ennek a vége, de ahogy a kisebb, apró-cseprő dolgok is jelentősen amortizálódnak, ezzel együtt a nagyobb volumenű javítások is falakba ütköznek. A járművekkel összefüggésben a takarítást is kiemelném, hogy borzalmasan trehány. Nem is olyan régen volt egy vállalkozó váltás, de a hozzá fűzött remények nagyon hamar elillantak. Két éve, amikor „tombolt" a koronavírus és mindenféle védelmi intézkedéseket vezettek be, akkor érdekes módon naponta volt teljesen kitakarítva, és fertőtlenítve a villamosok vezetőfülkéje. Aki kétrészesként a kocsiszínben kezdett vissza délután, szinte biztosan frissen takarított járművel találkozhatott. Mára ebből nem maradt semmi. Mocskosak a fülkék, a kosz rá van száradva a műszerpultra, vagy rosszabb esetben a ragacsos koszhoz tapad az ember és a nap végére a fehér ing szinte fekete lesz. Hova lett a megfelelő takarítás? Mi volt akkor, ami most már nincsen? A vezetőülések takarítására fordítanak-e kellő gondot? Hiszen abban napi szinten több tíz ember is megfordulhat, járművezetőtől kezdve a műszakosig. Nem biztos, hogy van olyan ember, aki szívesen ül bele a fényesre koszolódott, poros, tisztítatlan ülésbe és ki tudja, hogy még milyen „kincseket" rejt egy-egy ülés, hisz a sötét színén nem sok minden látszódik meg, jobb tovább sem gondolni... Utolsó témakörnek a nyári hőség elleni védekezésről néhány gondolat. Az világos mindenki számára, hogy manapság egyre durvábbak a nyári hónapok, változik az éghajlat. A telek enyhébbek, a nyarak forróbbak. Ennek okán azon járműveink vezetőfülkéjében, amikben nincsen klíma, abban könnyen felkúszhat a hőmérő akár 60°C-ra is a napsütésben. Ezekben a fülkékben is órákon át kell ülni, és figyelni. Óhatatlanul gyorsabban elfárad, kimerül az ember ilyen időjárás esetén. Díjazandó dolog, hogy a „hőkeret" intézményét bevezették, de ettől nem változik meg, hogy milyen körülmények között kell vezetni. Több olyan viszonylat is van, ahol ugyan a hőkeretet bevezették, de nem egyedi eset, hogy ugyanúgy 4-5 órát kell váltás nélkül egy huzamban a kocsin lenni. Ezzel együtt a végállomási tartózkodások - fordulások nincsenek a nyári meleghez igazítva. Az a jármű ugyanúgy felmelegszik, és forró lesz, cirka reggel 7-től éjszakáig biztosan. A rövidebb viszonylatokon ténylegesen gyakoribb váltást lenne szükséges alkalmazni, a hosszabbaknál pedig megfontolandó lehetne, hogy „állandó hőleváltót" iktassanak be vonal közbe. Nagyon sokat segíthet az emberek közérzetén, hogy fél óránként-óránként akár egy 10-15 percre ki tudjon szállni a fülkéből és fel tudjon töltődni a tartózkodóban. Nem mellesleg ne kelljen meleg vizet inni, vagy egyáltalán ne fogyjon el az egy fordulóra elrakott vize. Összességében úgy gondolom, hogy az embereknek megbecsülésre van szüksége.

A naponta változó, teljesítendő elvárások zűrzavarában igen nehéz lekövetni ezeket és kellő mértékben megfelelni. Ha azt éreztetik, hogy „csak egy szám" és ha valami nem tetszik el lehet menni, akkor bizony tovább fog állni. Holott hús-vér emberekről van szó. Egy-egy ilyen megnyilvánulás nem azt sugallja, hogy fontos a cég számára az emberek megtartása. Nyilván ezek szájról-szájra terjednek, kifelé sosem ezek vannak hirdetve. A magas fluktuációnak is igen erősen megvan az anyagi „hozadéka", hiszen milliós tétel egy új villamosvezető kiképzése, és nem bővelkedik a szakma olyan mértékű jelentkezővel, mint néhány évvel ezelőtt. Sokszor téma még a beosztás. Az egy elég szubjektív dolog, hogy kinek mit jelent a jó beosztás. Viszont az biztos, hogy a sok tényező közül, ha csak egy dolog, ami jó, attól még a többi tényező ugyanúgy „hagy kívánnivalót maga után". Szóval nem feltétlen lehet mindenkit a beosztással megtartani.

Olyan dolgokból „csíptem" ki néhány gondolatot, amiről még nagyon sokat lehetne írni és úgy gondolom, hogy a fentiek - az anyagi részen kívül - jelentősen hozzájárulnak a cégnél dolgozó emberek hozzáállásához, közérzetéhez. Ha a pénzen kívül pl. a fentiek nincsenek meg, akkor sok embert lehet veszíteni, sőt a lojalitás is elvész. Az pedig szintén nem egészséges, hogy csak az egyik oldaltól elvárt a lojalitás, és ugye a cég részéről elég sokszor hangzik el, hogy legyünk mindig lojálisak...

Végezetül egy átfogó gondolat: ott, ahol nagy felelősség van a dolgozók vállán, igenis fontos, hogy emberszámba legyenek véve és ne a cég gazdasági helyzetének megfelelően (kvázi bábként) kezeljék a dolgozókat. Nagyon elgondolkodtató, hogy manapság bármelyik német élelmiszer üzletláncnál a pénztáros-árufeltöltő munkavállaló közel azonos munkabért keres meg, mint egy BKV-s járművezető. Ha pedig a járművezetői szakmát nézzük, ha gumikeréken árut szállít az ember, szintén vannak cégek, ahol bőven magasabb a fizetés. Az egyre növekvő felelősség és elvárás nincs arányban a fizetéssel. Hiába vagyunk sokan, akik szeretik magát a vezetést, de mindenki pénzből él és nem mindegy, hogy leejt egy üveg konzervet, vagy elüt egy embert.

Hummer Gábor

“Miből lesz a cserebogár?”

1. rész - az elmélet

Villamosvezetővé válni a BKV-nál megközelítőleg 7-8 hónapba telik, ha a tanuló elsőre minden vizsgát sikeresen abszolvál. A tanfolyam teljesen ingyenes, minden költséget a BKV áll, az időtartama alatt pedig már fizetés is jár. Sajnos ez az összeg egy vidéki lakosnak nem elég a megélhetésre, ha lakhatásra is költene, emiatt igényelni lehet munkásszállón való elhelyezést is, amíg a tanfolyam véget nem ér és a kolléga már saját lakhatást tud teremteni magának.

Szabó Norbert vagyok, 23 éves, nem hivatalos megfogalmazással élve - villamosvezető tanuló. Amikor ezt a történetet írom, már javában a gyakorlatomat végzem Észak-Pesten. A papír szerint műszaki informatikus a végzettségem, a technika vonz mióta az eszemet tudom, a járművekről nem is beszélve. A tömegközlekedés és a forgalomszervezés iránti érdeklődésemnek köszönhetően több ismerősöm is dolgozik a BKV-nál, közülük sokan villamosvezetőként szelik a pályát több mint egy évtizede. Egy dolog közös volt mindegyikben: arra biztattak, hogy kezdjek bele én is, nem fogom megbánni.

Több évembe telt míg kipróbáltam számtalan dologban magamat, elkezdtem az egyetemet, dolgoztam erre-arra, majd végül megadtam magam és úgy éreztem kipróbálom mire vagyok képes, ha teljesen kiszakadok a komfortzónámból. Ebben a két cikkben kronológikus sorrendben igyekszem veletek mindent megosztani a tanfolyamon tapasztalt élményeimről. Az első részben az elméleti oktatást vesézem ki, pár csoporttársammal összefoglaljuk mi volt jó, mi volt rossz, hogyan lehetne javítani azon, ami kevésbé tetszett nekem/nekünk. A második rész a gyakorlatról fog szólni.

Felvételi eljárás

2022. év elején jelentkeztem a 2022/2-es számú tanfolyamra, egy hónapra rá, már az előszűrőn ültem. Az előszűrő egy olyan eljárás, ami alapján a BKV igyekszik eldönteni a jelentkezőkről, hogy alkalmasak-e egyáltalán villamosvezetőnek. Érdemes hideg élelemmel készülni, mert akármilyen egyszerűnek is tűnik egész nap egyhelyben ülni, az egész napos mentális leterheltség és agytorna nagyon ki tudja venni az ember erejét. A különböző pszichológiai, intelligencia és egyéb figyelemteszteket követően behívtak minket egyenként, és kiértékelték a teljesítményünket. A kiértékelő kolléga elmondása alapján jól teljesítettem az előszűrőn, azonban felhívta a figyelmemet arra, hogy

“bekerülni a tanfolyamra egy dolog, ott maradni és el is végezni az egy másik”.

Ezt elsőre fenntartásokkal kezeltem, utóbb belegondolva viszont tényleg sok energiát igényelt az elméleti képzés. Nem gondoltam, hogy két év BME után bármi közelébe érhet a tanulási mennyiségnek, mint ott. Nem kifejezetten a mennyiség, inkább az intenzitás.

Az előszűrővel kapcsolatban utólag kiderült, hogy nem kellett volna annyira félnünk tőle, mint azt elsőre gondoltuk. A társaimmal megegyezik a véleményem azzal kapcsolatban, hogy sajnos számtalan dolgot nem szűr, amire szükség lenne egy ilyen munkakörben. Félreértés ne essék, a meglévő szűrési rendszerre mindenképpen szükség van, úgy gondoljuk viszont, hogy a készségszintű teszteken felül a szociális készségek szintjén is szükség lenne előszűrésre. A villamosvezetés - ahogyan azt már sokan mondták nekem - egy csapatmunka. Összedolgozol a forgalomirányítókkal, a vonalon teljesítő többi kollégával és nem szabad elfelejteni azt sem, hogy mögötted ott vannak az utasok is. Sajnos az előszűrő ilyen szempontból szerintem nem teljesít túl jól. Én lehetséges, hogy több energiát fektetnék - a meglévő teszteken túl - abba, hogy legyenek csapatmunkák az előszűrőn, utasításokat hajtsanak végre a jelentkezők és ez is beleszámítson a felvételükbe. Kicsit életszerűbb legyen, arra fókuszálva, ami később a valós feladatuk lesz. Nem vagyok pszichológus, de abban biztos vagyok, hogy segítene az olyan emberek kiszűrésében, akik lehet, hogy végigcsinálnák az egész elméleti képzést, majd csak később derülne ki számukra, hogy mégsem szeretnék ezt a munkát végezni. Azt pedig mondani sem kell, hogy időarányosan kell visszafizetni a tanfolyam árát, ha az illető nem végzi azt el. Mindenki jobban járna. Az előszűrő után voltak az orvosi vizsgálatok azoknak, akik továbbjutottak. Vérvétel, EKG, vércukor vizsgálat, hallás/látás vizsgálat, pszichológiai tesztek, reakciótesztek, egyensúlytesztek. A hidegélelmet ide is javaslom, éhgyomorra kellett mennem reggel nyolcra, legkorábban tízkor ehettem, addigra már szédültem az éhségtől.

Miután minden megfelelt, az ITM is megküldte a határozatot az orvosi alkalmasságomról, megtörtént a szerződéskötés, azt követően pedig,

Megkezdődött a tanfolyam

A tanfolyam elején egy orientációs gyakorlaton vettünk részt a Baross kocsiszínben. Ez a bemelegítő nap arról szólt, hogy betekintést nyerhettünk a villamos-üzem világába, váltókat állítottunk, kocsiszíni szemlén voltunk és egy tanulójárattal kimentünk a forgalomba is. A villamosvezetés rejtelmein túl az is jó volt benne, hogy megismerhettük egymást, illetve a két oktatónkat, akik az elméleti tanfolyam végéig velünk voltak. Az orientációs gyakorlat nagyon jó volt, őszintén sajnálom, hogy nem volt több belőle. A tanfolyam elejétől kezdve reménykedtünk számtalan hasonló tanulmányi kirándulásban, amelyből sajnos a FUTÁR központon, a tabulátoros munka megismerésén és a pár kocsiszíni szemlén túl nem volt több. Minden ilyen kirándulás és betekintés segíthet a későbbi munkavégzésben, a dolgozók közti kölcsönös empátia kialakításában, ahogyan az a FUTÁR központban is megtörtént. Ha látjuk mit csinálnak a többiek - hogyan csinálják azt - sokkal nagyobb megértéssel tudunk hozzájuk fordulni a későbbiekben is. Ha a FUTÁR látogatás nem történt volna meg, lehet, hogy soha nem ismerjük meg később az ő tevékenységüket az ő oldalukról, így ezúton is köszönöm az oktatóinknak, hogy amit tudtak, lehetővé tettek számunkra. Egy apróság még, amit az egyik oktatónk mondott és egyhangúlag egyetértésben volt az egész csoportom vele az az, hogy szerinte/szerintünk lehetőséget kellene teremteni az újoncoknak arra, hogy vezethessenek villamost már a tanfolyam elején. Megközelítőleg négy hónapnyi magolást követően volt alkalmunk először megérinteni a vezérlőkapcsolót és megmozdítani a járgányt. A mi csoportunkból senki nem volt, akit elrémisztett volna a 40 tonna mozgatása, de a korábban említett oktatónk mesélt olyan történetet, hogy volt, aki elriadt a felelősségvállalástól, miután beült a vezetőfülkébe. Az ilyet szerintünk már az elején érdemes lehet tesztelni.

Az orientációs gyakorlatot követően részt vettünk egy elsősegély és munkavédelmi oktatáson, maga az általános szakmai ismeretek témakör oktatása csak utána kezdődhetett el. Az első két hét ezzel telt, utána egy házi, majd egy hatósági vizsgán kérték számon azt, hogy mennyire sikerült elsajátítanunk a leadott tananyagot. Az általános szakmai ismeretek témakör lényege, hogy megalapozza a tudást, az azt követő kategóriaismeretnek és az utasítás néhány részének. Ebben a két hétben szerintem sokak számára eldől az, hogy jó helyen vannak-e. A mi csoportunkból összesen hatan távoztak (24-ből 18-an maradtunk) a tanfolyam kezdete óta, mindegyikük az első két hétben. Poén a köbön, hogy az első kieső tanulótársunk egy MÁV-os pályamunkás volt, aki átvándorolt ide szerencsét próbálni. Talpraesett korombeli volt, csupán egyetlen problémával küzdött, ami miatt már az első héten el lett bocsátva: elkésett három egymást követő napon. Ebben a munkakörben nem hátrány, ha az ember időre ér oda, ahova kell neki, ő ebben sajnos nem teljesített túl jól. Három késés után pedig automatikusan elbocsátják az embert.

Véleményem szerint ez is a célja ennek az időszaknak. Két hét alatt száz oldalnyi száraz elmélet, amit vagy átprésel az ember magán, vagy hagyja az egészet és új munkát keres magának.

Mentségükre szóljon, hogy az általános szakmai ismeretekből 50% az, amit hasznosnak mondanék, a másik fele abszolút elhanyagolható lenne egy mai járművezető számára. (légfékek, Newton törvényei, fizika, nagyvasúti kocsik felépítése?!? stb.). Sajnos az elméleti oktatás alatt sokszor tapasztaltuk, hogy a hatóság elvárásai miatt tart ez a tanfolyam indokolatlanul sokáig, az oktatók pedig legjobb tudásuk szerint igyekeznek minket felkészíteni az intézményi elvárásokhoz, hiszen mindenkinek az az érdeke, hogy jól teljesítsünk amikor vizsgára kerül sor. Hangoztak el olyan állítások, hogy

„ha lerakjuk az “áltszakma” vizsgát akkor onnantól már fellélegezhetünk mert egyszerűbb lesz...”

Nos, utána jött csak a java. Sokszor gondolkoztunk rajta, hogy ez valamilyen pszichológiai taktika volt-e, hogy tartsák bennünk a lelket?! Lehet igazunk van, mert másképp nem tudták volna tartani bennünk a lelket, bíztatásnak pedig jól sikerült.

Általános Jármű Kategória

Huh. Leírni is fárasztó volt. Az általános jármű kategória témakör csak azért volt emészthető, mert az oktatónk azzá tette. Egy olyan oktatónk volt, aki humorával és a téma iránti érdeklődésével élvezhetővé tette az anyagot. Ezt leszámítva amennyi időt ezzel a témakörrel foglalkoztunk, ezer más, sokkal fontosabb dolgot is tanulhattunk volna, gyakorolhattunk volna. Az oktatókon mérhetetlen nyomás van azért, hogy olyan tananyagot adjanak le, amelyre semmi szükség a leendő munkakörünk betöltéséhez. Ez nem csak az oktatónak teher, hanem a tanulónak is, aki vagy ennyivel később fogja tudni végezni a leendő munkáját, vagy ennyivel kevesebb idő jut más, sokkal fontosabb tanulnivalókra. Példának okán már csak a gőzmozdonyokról nincsen szó a kategóriaismeret alatt. Tanulunk légfékekről, főkeretes (alvázas) járműfelépítményekről, laprugókról, biztosítékokról, motorfelépítésekről stb. Olyan dolgokról, amelyeket még bizonyos műszakos kollégáknak sem kell tudni. Természetesen, ahogyan az "áltszakmánál" is, itt is nagyjából a fele a tananyagnak az, ami hasznosítható a későbbiekben. Persze kérdés, hogy mennyire van rendben az Magyarországon, hogy a járművezetőnek műszakos munkaköröket is be kell töltenie, ellentétben előrehaladottabb országokhoz képest, ahol a járművezető ténylegesen a járművezetéssel foglalkozik - de ez már egy másik cikk témája lehetne.

Vegyük tényként azt, hogy az elvárt anyagot meg kell tanulni, alkalmazkodjunk, mást nem tehet sem az oktató, sem pedig a tanuló. Az oktatónak annyi mozgástere van, hogy kellemesebbé tudja tenni a folyamatot, ahogyan az nálunk is történt. Jól szerkesztett projektoros diavetítésekkel, témához illő videókkal igyekezett élvezhetőbbé tenni a száraz anyagot, ami sokat segített a tudás elsajátításában. Látván ezt az irányt, én - ha lenne rá lehetőségem - örömmel segítenék oktatói közreműködéssel olyan videók és rövidebb anyagok elkészítésében, amik segítik ezeknek a témaköröknek a megértését. Sokszor kellett kutakodni az interneten ahhoz, hogy megtaláljunk egy témához illő videót úgy, hogy ott voltunk egy kocsiszínben, karnyújtásnyira a vizsgálandó témától. Miért kell YouTube-ozni amikor ott van a válasz a "kertben"? Csak egy kis akarat, lelkesedés és máris megoldható lenne, hogy olyan hitelesített oktatói videókat készítsünk, amelyek még inkább emészthetővé tennék a tananyagot. Például a scharfenberg automata / félautomata (kérlek ne most álljunk le vitázni, hogy automata-e vagy sem) csatlásnak a szemléltetése, az ahhoz tartozó alkaltrészek levideózása és narrálása a videóban.

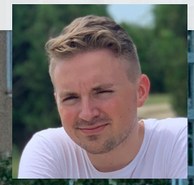
Infrastruktúra

Kétségkívül, amivel szerintem és a társaim szerint is több időt kellene tölteni az az Infrastruktúra témakör (jelzési és forgalmi utasítás, valamint a KRESZ). Természetesen mindenki saját kompetenciával rendelkezik, saját ütemben tud tanulni és mindenkinek egyedi igényei vannak. Részemről nagy megterhelés volt a Kategóriaismerettel egy időben tanulni az Infrastruktúrát, mindkét témakör teljes energiabefektetést igényelt, a kétnaponta írt dolgozatokról nem is beszélve (abszolút nem negatívumként írom a dolgozatok mennyiségét, ha ezek nincsenek, nem kaptam volna visszajelzést időben arról, hogy merre tartok a tanulmányaimmal). Eleinte úgy gondoltam, hogy félárbócra húzott vitorlákkal is képes leszek teljesíteni az Infrastruktúrát, de hamar rá kellett jöjjek, hogy ebbe kénytelen vagyok több energiát fektetni. Műszaki beállítottságomnak hála a Kategóriaismeret jobban ment, emiatt elbíztam magam és az utasításhoz is így álltam hozzá. Meg is lett a hanyagságomnak az első jele: a tanfolyamon elsőre megbuktam egy témazárón az F1-ből. Az ember hajlamos ellustulni és felületesen olvasgatni a könyvet, elhitetve magával azt, hogy már mindent tud. Velem is ez történt, a javítóhoz és az F2-höz már másképp álltam hozzá, a jegyeim ismét javuló tendenciát mutattak. Az F2 kifejezetten egy olyan száraz tananyag, amit mindenki másképp képes felfogni és megjegyezni. Nekem nem volt hatásos, ha csak olvasgattam, nagyon nehezen ment megtanulnom. Az én saját taktikám az volt, hogy mindent leírtam. Már az F1 javítóra is úgy tanultam, hogy az egészet, a 62 kérdést egyenként kézzel kidolgoztam. Valahogy jobban megmaradt így nekem. Volt aki hangosan sétálgatva kántálta, mint egy szektás, vagy a wc-n ülve szemben kiragasztotta – ez egyénfüggő.

Nincs tökéletes gyógyír a szenvedésre, egy viszont biztos: a biztonságos munkavégzéshez, valamint a szabályok betartásához muszáj tudni. Emiatt írtam már korábban is, hogy szerintem az Infrastruktúrára mindenképpen több időt kellene fordítani, nem gondolom azt, hogy leadott óraszámban egyenértékűnek kéne lennie a Kategóriaismerettel. Egyszerűen nem ugyanolyan a súlya a kettőnek. Amíg az Infrastruktúrával a biztonságos és felelősségteljes közlekedésre tanítanak meg minket, a Kategóriaismeret nagy része továbbra is leginkább "műszak"-os tananyag. Sajnos tisztában vagyok azzal, hogy itt is a hatósági elvárásnak kell megfelelni, így most magammal ellentmondva - tudván, hogy a tanfolyam időtartama már így is irreálisan hosszú, én mégis azt mondanám, hogy ha a Kategóriaismeret modult rövidíteni nem lehet, valahogy elnyújtanám az Infrastruktúrát. Akár úgy, hogy a Kategóriaismeretből már korábban zajlana a hatósági vizsga, az Infrastruktúrára még rátolnék pár hetet, hogy több ismétlésre legyen idő. Ezt az ismétlést szintén meg lehetne fűszerezni élvezhető videós tananyagokkal, könnyed hangvételben, vagy kimenni a terepre és ott elismételni a tanultakat. Minimális befektetéssel szerintem, ha csak egy siklással kevesebb lesz, már volt is értelme.

Tömören ezek voltak az elméletről megfogalmazódott gondolataim. Ahogyan az elején írtam, már a gyakorlatomat töltöm, elképesztő élmény volt négy hónap után először megmozdítani a vasat. A gyakorlatról és a villamosvezető tanfolyam második fő részéről egy következő lapszámban fogok írni, addig is balesetmentes közlekedést kívánok a leendő kollégáimnak (leendő kollégák persze csak akkor lesztek, ha nem bukom el a végén, szorítsatok értem és a csoportomért).

Szabó Norbert



Mennyi az annyi? 2021

Bevételek

15 667 731 Ft

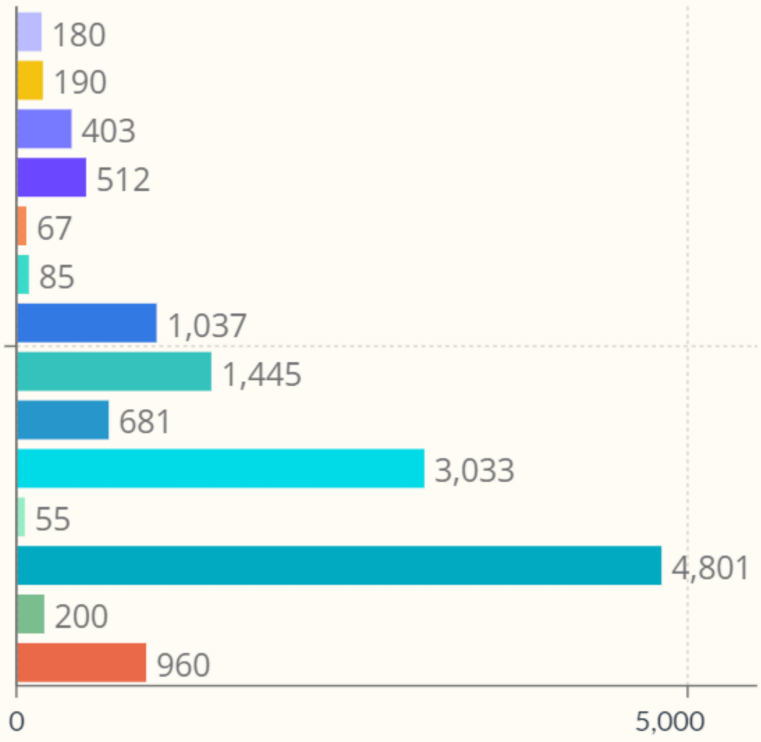
Szakszervezetünk bevétele kizárólag a tagdíjakból származik.

Kiadásaink

- **Könyvelési díj**
  180 000 Ft
- **Szövetségi tagdíjak**
  190 000 Ft
- **Tömegsport támogatása, konditerem**
  403 165 Ft
- **Nonapi ajándék**
  511 982 Ft
- **Bankköltség**
  66 505 Ft
- **Irodabérleti díj**
  85 344 Ft
- **Váltóvas újság**
  1 037 184 Ft
- **Kirándulások foglalási elolege**
  1 445 223 Ft
- **Mikuláscsomag**
  680 600 Ft
- **Biztosítási díj**
  3 033 004 Ft
- **Egyéb költségek (irodaszer, ÜT választás**
  54 934 Ft
- **Év végi ajándék**
  4 800 625 Ft
- **Temetési segély (4 tag részére folyósítva)**
  200 000 Ft
- **Kirándulások támogatása (Görögország)**
  959 646 Ft

Kiadásaink tételesen

(ezer forintban)



Villamos Független Szakszervezet