



MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

1145 Budapest Bácskai utca 11.

Tel./fax: 220-3822, 221-2230

e-mail: mosz@mosz.co.hu

Dr. Kormányos László
vezérigazgató
MÁV Személyszállítási Zrt.

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

A Munkáltató tájékoztatása szerint 2023-ban 18, 2024-ben 19, 2025-ben eddig 4 jelzőmeghaladás történt. Az esetszámok az elmúlt tíz évet tekintve kimagaslóan magasak.

A MOSZ álláspontja szerint a Munkáltató felelőssége a rendkívüli események számának növekedésében elvitathatatlan és túl az utazóközönség megnyugtatóján és a közvetlen személyi felelősség meghatározásán, alapos és mélyebb vizsgálatokra és olyan intézkedési tervre van szükség, ami képes megállítani azt a romló tendenciát, és mérsékelni a vasútbiztonsági kockázatot. A Mozdonyvezetők Szakszervezete felajánlja együttműködését és kész olyan javaslatok megfogalmazására, amely véleményünk szerint csökkentheti a rendkívüli események számát.

Át kell tekinteni a toborzás és kiválasztás eddig alkalmazott módszerét:

- A jelentkezők kiválasztásán biztosítani kell oktató mozdonyvezető jelenlétét
- A jelentkezők kiválasztása során élvezzenek előnyt azok, akik műszaki végzettséggel rendelkeznek, vasutas családból pályáznak
- A jelentkezők kiválasztásakor vegyék figyelembe a lakóhely/tartózkodási hely és a jövőbeli fel/lejelentkezési helyek közötti távolságot

A mozdonyvezető képzés hatékonyságát, minőségét növelni kell:

- A mozdonyvezetői tanfolyam ideje alatt a gyakornokok bére érje le a mindenkori mozdonyvezetői bértábla legkisebb értékének 75%-át
- Vizsgaösztönző elemek alkalmazása
- A Munkáltató teljesítse a 19/2011 NFM rendeletben az elméleti és gyakorlati képzés minimális időtartamaként meghatározott mértéket
- Az elméleti képzést új alapokra kell helyezni, újra kell fogalmazni a mozdonyvezetői tudásanyagot
- A gyakorlati, kontakt képzéseknek nagyobb hangsúlyt kell kapniuk
- Az oktató mozdonyvezetők szerepét tovább kell erősíteni
- A „korszerű” járműveken végzett utazás mellett olyan vonalon, olyan járművön történő vezetési gyakorlat is megvalósuljon, ahol többirányú figyelem szükséges

- A mozdonyszolgálathoz kapcsolódó tevékenységek begyakorlása kapjon figyelmet (rádióforgalmazás, telephelyre történő bejárás, állomásokon végzett tolatás, vonatra járás, lejárás, járművek kapcsolása, szükségkapcsolások elvégzése, utastájékoztató kezelése)
- A gyakorlati képzés eddig alkalmazott módszereit át kell tekinteni (milyen típus -és vonalismeret, állomásismeret megszerzése valósul meg? mennyi oktató mozdonyvezető végzi a gyakornok képzést? egységes vagy TSZVI szintű a gyakorlati képzés megvalósítása? milyen jogosultsága van az oktató mozdonyvezetőknek a gyakornokok minősítésében, gyakorlat idejének növelésében, hatósági vizsgára bocsátásában?)

A „frissvizsgás” mozdonyvezetők pályakezdését segíteni kell a fokozatosság figyelembevételével:

- A városi vasúti környezetben alkalmazott munkamódszer átadás lehet áthidaló megoldás a felügyelet alatti és az önálló munkavégzés között. Ennek során a frissen vizsgázott mozdonyvezető saját felelősségére végzi munkáját, de mellette ott van egy gyakorlott mozdonyvezető (gépészeti vonalellenőr?) aki képes segíteni őt a kialakult nehézségekben
- Meg kell határozni az egyes telephelyek sajátosságainak figyelembevételével a szakmai előrelépés elemeit, a típus-, vonal-, állomásismeret megszerzésének idejét. A kevés gyakorlattal rendelkező nem képes eligazodni az egyes járművek különbözősége, az egyes vonalak pályaszakaszok eltérő biztonsági szintje (biztosítóberendezés, EÉVB, ETSC) között (ez a gyakorlott mozdonyvezetőket is próbára teszi)

Az időszakos oktatások tematikájának újragondolása, hatékonyságának növelése:

- A rendkívüli események okainak elemzése, a tapasztalatok tényleges beépítése az időszakos oktatások tematikájába
- A mozdonyvezetői munkavégzésből eredő vasútbiztonsági kockázatok hangsúlyozása
- A szimulátoros oktatás újra fogalmazása (jelenlegi színvonala alkalmas-e a gazdagítani az oktatást?)
- Új elemek alkalmazása az oktatásban

A fáradtság a szervezet élettani állapota, létrejöttében egy sor tényező játszik szerepet. Ilyen a stressz, fizikai és lelki kimerültség, de leginkább az alváshiány. A fáradtság megelőzése elsősorban a mozdonyvezető feladata.

A Munkáltatónak azonban kötelessége olyan munkabeosztást biztosítani a vontatási utazószemélyzet számára, amely lehetővé teszi a megfelelő minőségű pihenést (MKSZ, napi, heti pihenőidő), valamiféle kiszámítható rendszerességet a vezénylésben, a szolgálatok tervezésekor pedig figyelembe veszi az egyetlen leterheltség követelményét.

- A napi és heti pihenőidő biztosítása
- Alap személyzeti fordulók meghatározása
- A késői és korai fel/lejelentkezési időpontok mellőzése
- Fizikai, pszichés terhelés csökkentése
- A foglalkozás-egészségügyi kockázatot csökkentő/kezelő szakmai előadások és konzultációk évente legalább 8 órás munkaidő időtartamban, személyre szabott életmód tanácsadás

A Munkáltató biztosítsa a vontatási utazószolgálatot ellátó munkavállalók egészségre nem veszélyes és biztonságos munkakörülményeit:

- Lásza el működő klímaberendezéssel a saját és az általa üzemeltetett járművek vezetőállását, hogy a mozdonyvezetők ne kapjanak hőgutát a nyári tartós kánikulában
- Dolgozzon ki hőségriadó esetére vonatkozó intézkedési tervet a vasúti járművek vezetőállásán szolgálatot teljesítő munkavállalók egészségének védelme érdekében
- Biztosítson az MKSZ eltöltésének számára megfelelő időtartamot és olyan helyiséget, ahol a mozdonyvezető pihenésének lehetősége adott

Budapest, 2025. 02. 06.

Üdvözlettel:



Barsi Balázs
elnök

