

MI

ÚJSÁG



2018. 4. évfolyam 2. sz.

A VDSZSZ SZOLIDARITÁS LAPJA

„Még ha jó vágányon is vagy, elgázolnak, ha csak egy helyben ülsz!” (Will Rogers)



Újszászi baleset: a Budapesti Vasútbiztonsági Igazgatóság nem volt rest feljelentetni két vasutast, pedig nem is kellett volna...

7. oldal



A hosszú ébrenlét megrészegít!

10. oldal



Korlátozások bevezetését kértük!

6. oldal

Mobilmánia:

„Remélem, nem fogy el soha ez az örület, ez a mánia.”

A Mobilmánia 2008-ban alakult meg a legendás P.Mobil együttes egykori tagjaiból. Az alapötlet az volt, hogy a P.Mobil dalai az együttes volt énekeseinek hangján szólaljon meg: Vikidál Gyula, Tunyogi Péter és Rudán Joe. Ők ma már egyenként is legendák. Sajnos, Tunyogi Péter már elhunyt, Rudán Joe pedig más zenekari formációkban énekel.

A zenekar bemutatkozó koncertjére 2008-ban a székesfehérvári Fezen Klubban került sor. A bandát még két, korábban a P.Mobilban játszó zenész (Zeffér András és Kékesi „Bajnok” László) valamint több kísérőzenész alkotta. 2010-ben aztán újabb ex P.Mobilos is csatlakozott a csapathoz Donászy Tibor személyében.

Sikeresen koncerteztek szerte az országban, fesztiválokon is rendre felléptek: beindult a szekér! Hamarosan lemezfelkérésrel is megkörnyékezték őket: úgy döntöttek, hogy a korongra vadonatúj dalok kerüljenek. A lemez „Ez a mánia” címen jelent meg. Tunyogi Péter énekes sajnos már nem érthette meg a lemez megjelenését, de a dalok őrzik hangját a lemezen.

A zenekarban ugyan cserélődtek a tagok, de sikerük, népszerűségük a mai napig töretlen. 2013-ban a Petőfi csarnokban rögzítettek egy egyedülálló, 3 dimenziós koncertet, amit Blue-ray formátumban is kiadtak. Az év végén azonban Rudán Joe, a zenekar stabil énekese távozott az együttesből! Vikidál színházi fellépései miatt nem volt jelen az összes koncerten.

A zenekarnak sürgősen új énekes után kellett néznie, ami 2014. áprilisára sikerült Molnár Péter (Stula) személyében. Ekkor országos turnéra indultak, majd augusztustól stúdióba vonultak, hogy elkészítsék immár a második Mánia-albumot. Októberben jelent meg a Fénypokol című album: 15 vadonatúj dal szerepelt a lemezen. Stula hangja kissé eltért, keményebb volt a korábbi énekeseikénél, de elfogadták a rajongók.

A zenekarban folytatódott a tagcserék. 2016-ban Fénypokol címmel egy koncert dvd-t adtak ki, melyet a Barba Negra Trackben rögzítettek, és a Hammerworld rock magazin mellékleteként jelent meg. Stula énekesi pályafutása nem tartott sokáig a zenekarban: 2016. október 23-án bejelentette távozását a zenekarból. Helyére castingot írt ki az együttes. De nemcsak „Stula „távozott”, hanem több zenész is: Zeffér András, Kékesi „Bajnok” és az időközben visszatért Donászy Tibor azonban nem adta fel. Körülbelül egy év alatt újjáalakult a zenekar, és 2017-ben már jött is az új lemez. Ezen az Angliából hazatért Glamsz Árpád énekessel felvett anyag szól „Vándorév” címmel.

2018. januárjában egy nagy sikerű koncerttel hármas jubileumot ünnepelt a zenekar: Vikidál Gyula 70 éves, Zeffér András 60 éves és a Mobilmánia 10 éves lett. Telházás, remek buli volt sok vendéggel. Három dal erejéig megemlékeztek Tunyogi Péterről is.



A zenekar jelenlegi tagjai: Glamsz Árpád (ének, gitár), Zeffér András (billentyű), Donászy Tibor (dob), Kékesi „Bajnok” László (basszus,ének), Nusser Ernő (gitár), Kispál Balázs (gitár)

Lemezek: Ez a mánia (2008.)
Fénypokol (2014.)
Vándorév (2017.)



Felismerték a munkaadói és munkavállalói szervezetek, hogy a magyar érdekegyeztetésben az állami vállalatok képviselője valahol elsikkad

A Közszolgáltató Vállalkozások Konzultációs Fórumának legfontosabb küldetése mégis az, hogy a jelenlegi munkaerőpiaci helyzetben kiegyenlítse az állami vállalatok közötti különbségeket is: hasonló legyen a munkáltatás, a bérezés, a szociális és munkáltatási feltételek, így a vállalatok ne teremtsenek egymásnak konkurenciát.

Az EchoTV Munkavállalók világa c. műsorában 12:50-től és 18:05-től Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke a Közszolgáltató Vállalkozások Konzultációs Fórumának megalakításával kapcsolatban elmondta, hogy a koncepció teljesen új struktúrára alapult: a KVKF ugyanis egy, a szakszervezetek és a munkaadók által kezdeményezett formula, tehát nem egy állami kezdeményezés, hanem spontán kezdeményezés, ahol felismerték a munkaadói és munkavállalói szervezetek, hogy a magyar érdekegyeztetésben az állami vállalatok képviselője valahol elsikkad. Hiszen van az OKÉT, a közszféra érdekegyeztető fóruma, van a VKF, Versenyszféra

és a Kormány Állandó Konzultációs Fóruma, ahol gyakorlatilag a gazdaság nem állami tulajdonú vállalatainak az érdeke jelenik meg leginkább, és

„úgy gondoltuk, hogy ez a harmadik olyan szegmense a munkaerőpiacnak, ahol ezeknek a vállalatoknak a vezetői, szakszervezetei komolyan tudnak egyeztetni, és a tulajdonoshoz, az államhoz fordulhatnak ezután a problémák megoldása érdekében.”

A fórum feladata, hogy az állami vállalatoknál lévő munkavállalók helyzetével, a munkáltatás feltételeivel foglalkozzon, de talán a legfontosabb küldetése mégis az, hogy a mai munkaerőpiaci helyzetben az állami vállalatok között különbségeket is kiegyenlítse. Össze kell egyeztetni, hogy hasonló legyen a munkáltatás, a bérezés, a szociális és munkáltatási feltételek, így a vállalatok ne teremtsenek egymásnak konkurenciát. A Volán, a MÁV, a Posta, a Vízművek, a villamosipar

nagyon fontos szelete a gazdaságnak. És ha az említett érdekegyeztetési folyamatok szabályozott mederben zajlanak, akkor ez mindenkinek hasznos lesz, nem lesznek konfliktusok, és a foglalkoztatási biztonság is megmarad, hiszen ha az egyik cégnél magasabbak a bérek, jobbak a feltételek, akkor elkezdnek a munkavállalók vándorolni. De a mai munkaerőpiaci-helyzetben ez megengedhetetlen. Hiszen

“úgy érzékelem, hogy majdnem mindegyik vállalat létszámbiánnyal küzd, és ha egyikből a másikba vándorolnak a munkavállalók, akkor valamelyik működése nehézkes lesz.”

Halasi Zoltán szerint az elmúlt másfél-két év bebizonyította, hogy az együttgondolkodás folytán azonos béremelések történtek, azonos feltételek megteremtése indult meg, de a VDSzSz Szolidaritás elnöke szerint ennek az útnak még az elején vagyunk. Ennek is van eredménye, hiszen nincs nagy probléma a vállalatoknál: még van munkaerőhiány, de reméljük, azt még tudjuk rendezni.

A KVKF szereplői elfogadták az ügyrendet, amely a munkaerő oldaltól nagyon egyszerű, hiszen a STRATOSZ, a stratégiai vállalatokat tömörítő országos szervezet az egyik partner, ennek tagjai az előbb említett nagyvállalatoknál a képviselői. A munkavállalói oldalon pedig a vasútnál, a Volán-társaságoknál, a vízműveknél, a villamosiparban lévő szakszervezetek lehetnek a tagjai - azok a szervezetek, amelyek a vállalatnál kollektív szerződés-kötési joggal rendelkeznek. Tehát ez egy szűrő.

Akiknek nincs, azokat a konföderációjuk képviselheti a fórum munkájában, hiszen a Munkástanácsok, a Liga Szakszervezetek és a MASZ is tagja ennek: afféle megfigyelői státuszban vesznek részt arra az esetre, ha olyan témák kerülnek szóba, amiket a VKF-en kell majd megtárgyalni. Tehát minden szektor legerősebb és legnagyobb támogatottságú része vesz részt a konzultációs fórum munkájában.

A KVKF megalakítása és az ügyrend elfogadása csak az első lépés volt. Az elmúlt hetekben a Volánnál és a vasútnál működő nagy szakszervezetek képviselői elkezdtek összeállítani egy ütemtervet: miről tárgyaljanak, milyen feladatok legyenek.

Egy minimális, nagyon kis bürokráciájú szervezetet is kell működtetni, ennek működtetési kereteit is meg kell beszélni a munkaadókkal. A Volán és a vasút nagy szakszervezeteit mindenesetre rögzítették, hogy mi legyen a sorrend, amit az idén tárgyalásztalra kerülő témák közé fel kellene venni.

“Ha ezt összegeztük, mindannyian elfogadtuk, akkor meg fogjuk keresni a munkaerő szervezet képviselőit, hogy velük is egyeztessünk, ők is mondják el, mit tartanak fontosnak”

Ezt követően intenzív tárgyalások indulnának.

“És ha eljutunk egy olyan fázisba, hogy van közöttünk egy megállapodás-közeli helyzet vagy akár konszenzus, akkor megkeressük a tulajdonos képviselőit, hogy tegye meg azokat a lépéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ezeket alkalmazzhassuk a vállalatoknál”

- tette hozzá Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke.

Nem lehet megoldás, hogy valaki a munkahelyén élje le az életét!

Szakszervezetünk a Start által a kalapból előrántott megállapodást nem írta alá, és egyúttal konzultációt is kezdeményezett a megemelt munkaidőben való foglalkoztatás körülményeinek újbóli megbeszélésére.

Kollektív szerződés-módosításokra került sor a MÁV-Start Zrt. február 27-i VÉT-ülésén, ezek főleg technikai jellegűek voltak. Viszont - mint Bárány Balázs felidézte - a munkáltató nagy meglepetésünkre előrántott egy megállapodás-tervezetet a kalapból, ami nagyjából arról szól, hogy mindazok alapbére, akik 8,4 óra napi rendes munkaidőt vállaltak (jegyzővizsgálók, vezető jegyzővizsgálók), December 31-ig 12%-os növekménnyel egészül ki.

“Szakszervezetünk álláspontja ebben az ügyben ismert: nem tartjuk szerencsés megoldásnak, hogy a munkaidőt a munkáltató növeli. Még akkor sem, ha erről egyéni megállapodásokat köt az érintett munkavállalókkal.”

Mint ismeretes, ebben a forgalommal összefüggő munkakörben is már kezdeményeztünk korábban KSZ-módosítást (legutóbb tavaly novemberben): 7,4 órára javasoljuk csökkenteni a napi rendes munkaidőt. Erre egyébként a Munka törvénykönyve lehetőséget ad. Más kérdés, hogy a munkáltatónál a jelenlegi létszámhelyzet nem igazán teszi lehetővé ennek bevezetését. De azt mindenképpen szeretnénk elérni, hogy deklarálja: egyetért

ezzel, és közeli célként tartja. A VDSzSz Szolidaritás alelnöke szerint *“nem lehet megoldás, hogy valaki a munkahelyén élje le az életét, már csak azért sem, mert - ez közismert tény - a műszakos munkarendben foglalkoztatottak olyan plusz teherrel élnek az életüket, amely kibát a várható élettartamukra (...). És nem csak arra, hanem az egészségi állapotukra is, az életminőség is fokozatosan romlik azáltal, hogy valakit hosszú időn keresztül műszakos munkarendben foglalkoztatnak.”*

Hangsúlyozom, ezt nem mi találtuk ki, ez orvosilag igazolt, bizonyított tény. És úgy vélem, hogy egy szakszervezetnek - mi pedig azok vagyunk - elemi kötelessége a tagjai egészségi, mentális állapotát figyelemmel kísérni, és megtenni mindent annak érdekében, hogy ez pozitív irányba változzon, és ne romoljon.”

Úgy véljük, hogy a magyar vasutast is - és minden magyar munkavállalót - megilleti, hogy a várható élettartama férfiak esetében ne 70-72 év körül legyen, hanem ahogy más nemzeteknél (németeknél, dánoknál, angoloknál, osztrákoknál, olaszoknál) inkább a 80 életév felé tendáljon.

Szakszervezetünk a kalapból előhúzott megállapodást természetesen nem írta alá, és konzultációt is kezdeményeztünk a megemelt munkaidőben való foglalkoztatás körülményeinek újbóli megbeszélésére. Nagyon reméljük, hogy ebben az ügyben közös nevezőre jutunk a munkáltatóval, mert

“az (...) nem megoldás, hogy valaki egy tál lencséért eladja az egészségét!”

Bármennyire is kecsegtetőnek tűnik ez a megállapodás, azt azért látni kell, hogy ezáltal a 300 óra maximált rendkívüli munkavégzést ki lehet kerülni - figyelmeztet Bárány Balázs. Hiszen a munkáltató közel évi 100 órával emelheti meg a rendes munkaidőt, és erre építi rá az esetlegesen szükségessé váló rendkívüli munkavégzéseket, ami elérheti akár a 300 órát is.

“Ez azt jelenti, hogy a rendes munkaidőt plusz 400 órával lehet egy évben megemelni az érintetteknek. Az rengeteg. Ez azt jelenti, hogy közel két hónappal több munkavégzésre lehet berendelni, mint egyébként, ha csak rendes munkaidőben foglalkoztatják, és 8 órában. Ez úgy jön ki, hogy a rendes munkaidőre a Kollektív Szerződésben foglaltak szerint 300 óra rendkívüli munkavégzés rendelhető el. Azzal, hogy 8,4 órára meg van emelve a napi rendes munkaidő, ez éves szinten plusz 100 óra munkaidő-növekményt jelent - de ez nem rendkívüli munkavégzés - rendes munkaidőként. Erre kell még rászámítani az egyébként már említett 300 óra rendkívüli munkavégzést. Ez azt jelenti, hogy ha napi rendes munkaidőben lenne foglalkoztatva a munkavállaló, tehát napi 8 órában, ahhoz képest 400 óra rendkívüli munkavégzést lehet számára elrendelni. Hangsúlyozom, ez ilyen látszat rendkívüli munkavégzés, de ez akkor is így van”

- szögezte le a VDSzSz Szolidaritás alelnöke. A megállapodást a VDSzSz Szolidaritáson kívül a Mozdonyvezetők Szakszervezete sem írta alá, vélhetően a fentebb ismertetett okok miatt.



Megfelelő korlátozások bevezetését is kérte a VDSzSz Szolidaritás

A Skoda E 109 vontatójármű tengelyterhelése ugyanis túllépi az általa bejárt pályákra engedélyezett maximális tengelyterhelést.

Czentnár Béla társasági vezető ügyvivő emlékeztette Dr. Kókényesi Antal biztonsági főigazgatót, hogy korábban már több fórumon - a Biztonsági Testület ülésén is - felhívtuk a figyelmet arra, hogy a hálózaton rendszeresen közlekedő Skoda E 109 típusú vontatójármű tengelyterhelése (24t) meghaladja az általa bejárt pályákra engedélyezett maximális tengelyterhelést.

Megnyugtató választ nem kaptunk, a biztonság érdekében tett intézkedésekről nincs tudomásunk, így a Skoda E 109

vontatójármű közlekedése véleményem szerint továbbra is rendkívüli mértékben fokozza a biztonsági kockázatot, és mivel az alkalmazott legnagyobb tengelyterhelést úgy választják meg, hogy a vasúti pálya a sorozatos igénybevételeket hosszútávon károsodás nélkül elviselje, az egyes műtárgyakban és magában a vasúti pályában is kárt okoz.

A vasúti közlekedés biztonsága, valamint a vasúti pálya idő előtti károsodásának elkerülése érdekében a fentiek vizsgálatát és a megfelelő korlátozások bevezetését kérte, mivel a pályán alkalmazható tengelyterhelés fordítottan arányos az alkalmazható sebességgel.

forrás: <https://commons.wikimedia.org>



AWT: a VDSzSz Szolidaritás bejelentését követően ismét nyomozást rendelt el az ügyészség!

Ahogy Jákó-Nagybajom esetében is történt.

Történnék szomorú események is a vasút hálózatán, az mindenestre öröndetes, hogy nem a MÁV Zrt. alkalmazottai, tagjaink követik el. Mint Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke beszámolt róla,

„még az elmúlt év augusztusában az AWT vasúttársaság egyik kőszállító szerelvénye úgy indult el majdnem végzetes útjára, hogy elmaradt az indulás előtti, állóhelyzeti fékpróba, majd természetesen a vonali ellenőrző fékpróba. A vonatot továbbító mozdonyvezetőnek nem volt jogosítványa, vonalismerete, sebességűllépés is történt.

Az volt a szerencse, hogy Bükkösd állomáson az állomási személyzet forgalmi okokból megállította a vonatot. Az meg is állt, csak nem ott, ahol kellett volna, hanem az állomáson túl majd háromszáz méterre egy nyitott útátjárót elzárva. Ez az AWT második húzása.

2015. decemberében Jákó-Nagybajomnál hasonló esemény történt: a vasúttársaság úgy tűnik, nem vonta le a megfelelő tanulságokat, és a hatóság sem járhatott el kellő szigorral, hiszen ez megisméltődött.

Az viszont mindenképpen szomorú, hogy miközben a MÁV oly szigorúan tud eljárni, ha vélelmezten - hangsúlyozom: vélelmezten - a saját munkatársai hibáznak (ld. az újszászi siklás esetében vad vágtaival rohantak a nyomozóhatósághoz feljelentést tenni az álláspontom szerint két vétlen munkatárs ügyében), akkor hogyhogynem az AWT esetében mély csend volt, és még véletlenül sem tettek bejelentést az ügyészségen.”

Természetesen szakszervezetünk, miután tudomására jutott ez az ügy - ahogy Jákó-Nagybajom esetében is - a bejelentést most is megtette, és az ügyészség nyomozást rendelt el ebben az ügyben is.

„Én úgy vélem, a kettős mérce alkalmazása meglehetősen sajátos magatartás akkor, amikor úgy ítélem meg, hogy a MÁV Zrt-nek elsősorban a saját munkatársait kell védenie, és azt is remélem, hogy az újszászi ügyben többszöri kérésünk meghallgatást nyer, és legalább az ügyvédi költségeket átvállalja a MÁV Zrt. A vasútbiztonság mindennél fontosabb, és - meg lehet ezen bántódni, sértődni - de szakszervezetünk minden olyan esetben, amikor ilyeneket fog tapasztalni, hasonlóan fog eljárni.”





(Fotó: Bércesi Erika, Facebook)

Remélhetően a Budapesti Vasútbiztonsági Igazgatóság nem akarja, hogy az újszászi baleset a MÁV Zrt. Dreyfus-ügyévé váljon!

Újszászi baleset: a Budapesti Vasútbiztonsági Igazgatóság nem volt rest feljelenteni két vasutast, a KBSZ előzetes anyaga szerint sem kellett volna...

Bizonyára sokan emlékeztek még a több mint másfél éve Újszászon történt balesetre, amikor egy kitérőn a bejáró Flirt-motorvonat első forgóvázal, 40 km/h sebességgel siklott.

A vizsgálat során azonban a MÁV Biztonsági Igazgatósága arra a megingathatatlan következtetésre jutott, hogy a balesetért kizárólag szolgálattevő és váltókezelő tagjaink hibáztathatóak. Mi ezt soha nem fogadtuk el, álláspontunk ettől gyökeresen eltért: úgy ítéltük meg, hogy a jármű és a pálya kölcsönhatása okozta a sajnálatos eseményt - foglalta össze Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke, hozzátéve, hogy ez azonban

„marhára nem érdekelte a Budapesti Vasútbiztonsági Igazgatóságot, olyannyira nem, hogy bizony nem voltak restek két vasutas munkatársukat elég farizeus módon, mint ismeretlen tettest feljelenteni a nyomozhatóságoknál.”

Időközben a Közlekedésbiztonsági Szervezet (KBSZ) is vizsgál-

ta az ügyet, és a hozzánk eljutott előzetes anyagában a VDSzSz Szolidaritás álláspontját osztja. Az érintetteknek 60 napjuk volt arra, hogy észrevételt tegyenek a KBSZ megállapítására. Ezt követően került sor az egyeztetésre, ahova meghívták mindazokat, akik a KBSZ szerint az ügyben érintettek. Így a MÁV-ot is. Mint Bárány Balázs folytatta,

“a MÁV elnök-vezérigazgatója levélben is tájékoztatta a KBSZ-t, és ebben a levélben észrevételt nem tettek az előzetes véleményre. Ebből számomra az következett, hogy egyetértettek az abban foglaltakkal. Ez megnyugvással töltött el bennünket, hiszen mi is a KBSZ-hez hasonlóan azt gondoljuk, hogy két tagtársunk vétlen.”

Ehhez képest a KBSZ az ülésen nagy meglepetésemre a jelenlévőket arról tájékoztatta, hogy az elnök-vezérigazgató asszony levelétől függetlenül a Budapesti Vasútbiztonsági

Igazgatóság az ülést megelőző nap délutánján futárral úgy-mond különvéleményt juttatott el a KBSZ-hez, amely nem tudom egyébként mit tartalmaz. A KBSZ vasúti osztályvezetője szerint semmi érdemlegeset, de arra mindenképpen alkalmas, hogy húzzák vele az időt. Egyszerűen érthetetlen ez a fajta eljárás meg az is, hogyan (...) fordulhat az elő, hogy a MÁV Zrt-nek van egy hivatalos álláspontja, és ezt bárki a MÁV nevében felülbírálja, megkérdőjelezi. Hangsúlyozom: a MÁV nevében.

Úgy gondolom, hogy azt előtte célszerű megtenni, és nem utólag, és [pláne nem] ilyen formában, hogy az érintettek nem is tudnak tájékozódni. Épp ezért az ülésen kértem a KBSZ vasúti osztályvezetőjét, hogy ne vegye ezt a különvéleményt - nem tudom, minek nevezem (...) - figyelembe, hanem a MÁV hivatalos, Elnök-vezérigazgató által aláírt levelére hagyatkozva zárják le a vizsgálatot. Ez azt jelenti, hogy kiteszik a honlapra a zárójelentést - mindenki okulására.

Nos, nem ez történik, az ügy emiatt még mindig húzódik, és egyszerűen elképesztő, hogy ennyire sárba kell tiporni két tagtársunkat, két vasutas munkatárs sorsát csak azért, hogy valakik mundérjának a „becsülete” ne sérüljön. Nem gondolom, hogy ez a tisztességes eljárás. Két ártatlan ember hosszú hónapok óta a gyanúsítás terhével végzi napi felelősségteljes munkáját: forgalmat szervez, irányít. Akkor, amikor szerintem - és ezt mások is osztják - (...) vétlenek az ügyben.”

Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke Kökényesi Antal, a MÁV Zrt. biztonsági főigazgatója részére írt levelében felidézte, hogy beszélt

A Vasútbiztonsági Szolgálatnál felgyülemlett “fantasztikus energiákat” más módon kellene hasznosítani, például igazán tehetne a rendkívül sok rakományszóródásos eset megszüntetéséért. A honlapunkon megtalálható biztonsági tájékoztatóban is olvasni lehetett, hogy milyen nagy mértékben emelkedett ezek száma. Persze, javarészt a magánvasutak által fuvarozott rakományok szóródnak. Mint a VDSzSz Szolidaritás alelnöke mondta,

“a tehervonat 90-100 km/h sebességgel halad, szemből érkezik személyvonat 100 illetve 160 km/h sebességgel is akár, miközben a tehervonatról kavicsdarabok, vasdarabok hullanak: 200 km/h sebességgel történik az ütközés. Ezek a lehulló anyagdarabok be-

„dr. Gincsei Jánossal, a KBSZ vasúti osztályvezetőjével, aki tájékoztattott arról, hogy a 2018. március 6-i megbeszélést követően rögvést levéllel fordult a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgató asszonyához annak érdekében, hogy végre-valahára a KBSZ részéről lezárható legyen a 2016. augusztus 14-én történt újszászi baleset elemzése.

Megerősítette a március 6-i megbeszélésen általa elmondottakat: amennyiben a MÁV Zrt. fenntartja álláspontját, egyetért a KBSZ tervzetével, úgy azt változtatás nélkül, zárójelentésként kiadják. Amennyiben viszont a MÁV Zrt. úgy nyilatkozik, hogy a 2018. március 5-én délután hozzájuk eljuttatott úgynevezett különvéleményben foglaltakat a MÁV Zrt. a maga álláspontjának elismeri, ez esetben egy újabb megbeszélést hívnak össze, és csak azt követően adják ki a zárójelentést.

Fontosnak tartom tényként rögzíteni, hogy a MÁV Zrt. a tervzet kézhezvételét követő 60 napon belül a felhívás ellenére sem tett észrevételt. A 2018. március 6-i megbeszélésen a MÁV Zrt. jelenlevő képviselői sem nyilatkoztak az ügygel kapcsolatosan. Tehát egy szóval sem jelezték, hogy számukra a KBSZ tervzete aggályos lenne. Az úgynevezett különvéleményről csak kizárólag dr. Gincsei János osztályvezető ülésen tett tájékoztatásából szerezhettünk tudomást. A különvéleményt a MÁV Zrt. képviseletére – tudomásom szerint – ez ügyben nem jogosult Budapesti Vasútbiztonsági Igazgatóság nyújtotta be.

Elfogadhatatlannak ítélem, hogy a különvéleményt benyújtó Budapesti Vasútbiztonsági Igazgatóság egyetlen munkatársa sem volt jelen a megbeszélésen, ahogy azt is, hogy az ülés résztvevő az általuk készített véleményt nem

törhetik a vasúti kocsik ablakát, személyi sérüléseket okozhatnak - arról nem is beszélve, hogy a kocsiszekrényen jelentős károk keletkeznek.

A VDSzSz Szolidaritás alelnöke szerint nagy hiba volt, amikor jó pár évvel ezelőtt az Üzletszabályzatból valami oknál fogva valakik kiemelték azt a passzust, hogy a Pályavasút jogosult és köteles is ellenőrizni az operátor vasutak működését, üzemét. Persze, ettől függetlenül, ha a vasút hálózatán tevékenykedő vasútbiztonsági munkatársak szabálytalanul rakott kocsikat észlelnek, akkor tegyék meg a szükséges intézkedéseket, hiszen az ilyen az élet- és vagyonbiztonságot közvetlenül veszélyezteti. Ilyen esetben mindenki köteles felépni – főleg azok, akik ebben az ügyben szakemberek.

ismerhették meg. A Budapesti Vasútbiztonsági Igazgatóság eljárása – álláspontom szerint – kizárólag arra alkalmas, hogy a KBSz-t az ügy lezárásában hátráltassa.

Szakszervezetünk – és persze a magam számára is – rendkívül visszatetsző a Budapesti Vasútbiztonsági Igazgatóság ügybeni eljárása.“

Emiatt Bárány Balázs nyomatékkel kérte a főigazgatót, hogy tegyen meg mindent annak érdekében, hogy a KBSz a zárójelentést mielőbb kiadhassa. Különös tekintettel arra, hogy az ügyben két vasutas munkatárs – akik egyben a tagjaink is – a baleset következtében hónapok óta tartó büntetőeljárás gyanúsítottjai. Holott a KBSz előzetes véleménye szerint ők teljességgel véletlenek a baleset bekövetkeztében:

„Ez a nagyon fontos megállapítás azonos álláspontunkkal, illetőleg Hosszú Lajos szakértő 2018. 08. 22-én és 2016. 08. 29-én kelt műszaki véleményeiben foglaltakkal.”

Ezért amennyiben a KBSz zárójelentése végre-valahára elkészülhetne, úgy az abban foglaltakat értelemszerűen a MÁV Zrt., mint az ügy sértettje, a büntetőeljárásban fel tudná használni két munkatársa – legalább utólagos - védelme érdekében. Persze, ha akarja – tette hozzá.

„Csak remélni tudom, hogy a Budapesti Vasútbiztonsági Igazgatósága nem akarja, hogy ez az Újszászi baleset a MÁV Zrt. Dreyfus-ügyévé váljon.

Ráirányítom szíves figyelmedet, hogy - amint arra e levélben már utaltam - a rendelkezésemre álló iratokból kitűnik, hogy Hosszú Lajos TEB műszaki szakértő 2016. 08. 22-én, illetőleg 2016. 08. 29-én készült műszaki véleményében kizárja két tagtársunk hibáztathatóságát. Ez a két vélemény, mint mentő körülmény nincs megemlítve a vizsgálati anyagokban. Helyettük az említett szakértőnek tulajdonított szakmai vélemény olvasható, amelyből – számomra érthetetlenül – kikerült a két tagtársunkat mentő megállapítás.

Megdöbbenő, hogy a három véleményből az első két aláírás egyezik, míg a harmadik aláírás a másik két aláírástól jelentős eltérést mutat, illetve a vizsgálati anyagba való bekerülésének körülményei úgy vélem, nincsenek kellően dokumentálva.”

A levél mellé csatolt iratok tanulmányozásán kívül intézkedést is tartalmazó válasza és az ún. különvélemény megküldésére is számít a VDSzSz Szolidaritás alelnöke.

Tudtad, hogy ittasan dolgozol?

Hatását tekintve a 17 óránál hosszabb ébrenlét olyan mintha 0,05 vagy akár 0,1% lenne a véralkoholszinted.

Valamennyien az ún. alvás utáni tehetetlenségtől szenvedünk (ez az állapot afféle általános bizonytalansággal és a tiszta gondolkodás hiányával jellemezhető). Hogy ez az ébredést követően mennyi ideig tart, nagymértékben az ezt megelőző alvás mennyiségén és minőségén múlik. Ha teljesen kipihenjük magunkat, akkor az alvási utáni tehetetlenség elég gyorsan elmúlik. Ha viszont nem, akkor kitartóan elkísérhet a nap egy részében a maga kellemetlen, sőt, kockázatos következményeivel.

Ha tizenkét napon át minden éjjel hat órát alszunk (ez kábé annyi, amennyit az emberek rendszerint alszanak), akkor az Adusumilli szerint a mentális és fizikai teljesítményre gyakorolt hatását tekintve lényegében olyan, mintha valaki 24 órát egyvégtében ébren töltött volna. (Ugyanez történik, ha valaki hat

egymást követő nap négyórát alszik.) És annak a teljesítménye, aki egyvégtében 24 órát volt ébren, hasonlóképp alakul, mint azé, akinek véralkoholszintje 0,1%. Másképp fogalmazva: a „normális” alváshiány miatt úgy cselekszünk, mintha részegek lennénk... Ezt a kísérletet rövidesen részletesen is leírjuk.

Rövidtávon számtalan formában jelentősen befolyásolhatja a teljesítményt. Egy tanulmány szerint kipihent kosárlabdások jobban teljesítettek, mint akik szokásos napi rutinjukat folytatták.

Ezt többek között gondolkodásunk és döntéshozatali képességünk is megcsínyli, és mélyrepülésbe kezd. A balesetek és a hibák száma megnő. Egy másik tanul-

mányban összehasonlították két kórháznál dolgozó elsőéves orvostanhallgatókat: egy részük a szokásos beosztás szerint dolgozott, a többiek rövidebb, 16 órás műszakokban, aminek során szunyókolhattak: az alváshiányos rezidensek éjszaka több mint kétszer annyi figyelmetlenséget követtek el – és a kísérlet többszöri megismétlésekor is hasonló eredmény született.

De milyen feladatok voltak?

- Például számjegy-szimbólum párok: Számjegyek, amit egy-egy szimbólum követ, például: 1/-, 2/⊥ ... 7/Λ, 8/X, 9/=.
- Ezután egy számsor alá le kell írni a hozzátartozó szimbólumot, amilyen gyorsan csak lehet.
- Mackworth-féle órateszt: A tesztben egy fehér homogén háttér előtt mutató jár körbe. A mutató másodpercenként egyet ugrik, egy körforgás alatt 100 normál ugrást végez. Időnként előfordulnak dupla ugrások is. A vizsgálatban részt vevő személy feladata ezek jelzése gombnyomással. Az alapkísérletben fél óra leforgása alatt 12 ilyen ugrás jelent meg, az ugrások közötti időtartam 45 és 180 másodperc között változott. (Forrás: tankonyvtar.hu)
- Térbeli memória, emlékezet
- Szövegfeldolgozó, értelmző képesség mérése,
- Két feladat párhuzamos elvégzése

Nem kevésbé aggasztóak a hosszútávú egészségügyi hatások. Jóval védtelenebbé válunk az anyagcsere és hormonháztartás zavarai iránt, beleértve a súlygyarapodást, ezzel együtt pedig a cukorbetegség és a keringési megbetegedések kockázata is megugrik. Visszaesik az immunrendszer működése, és megnövelheti számos ráktípus kockázatát. Az alváshiány felgyorsíthatja a szellemi leépülést, és növeli a demencia kockázatát.

De még ha ma el is kezdenék többet aludni, már lehet, hogy elkéstünk ezzel, és nem lehet elkerülni a következményeket.

A felnőttek rövidebb idő alatt pótolják be az alváshiányt: a Pennsylvania Egyetem alváskutatója, David Dinges arra a következtetésre jutott, hogy egy alvással töltött éjszaka segít helyreállni öt túl rövid alvással töltött éjszakát követően. De az igazi, krónikus alváshiányból való

helyrerázódás már az alvás minőségén múlik. Ez hetekig is eltarthat, és néha tovább – és gyakran nem adatik meg az a luxus, hogy napi 10 órát aludjunk akár egy álló héten át.

Ironikus módon azonban sokan nem akarják „behozni” a kimaradt alvásórát még akkor sem, ha amúgy lehetőségük lenne rá. Nem vesszük észre, hogy keveset aludtunk, sokan közülünk jól elvannak éjszakánként öt vagy hat óra alvással. Készségesen elhisszük, hogy teljesen éberek vagyunk, és a legjobb formánkat hozzuk. A helyzet azonban az, hogy nagyon nem vagyunk tisztában azzal, hogy valójában mennyi alvás elegendő számunkra.

Charles Czeisler szerint az alváshiány teljesítményünkre gyakorolt hatásának csak az első egy vagy két napon vagyunk tudatában. Ezt követően nem érzékeljük, hogy már nem a legjobb formánkat hozzuk.

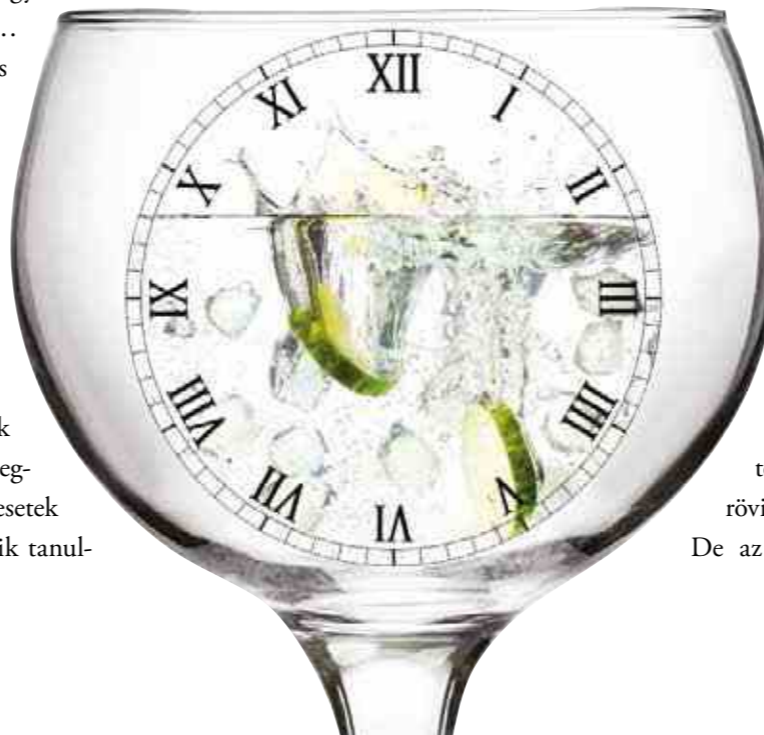
<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1739867/pdf/v057p00649.pdf>

Williamson és Feyer kísérletét laboratóriumi körülmények között végezték. A résztvevőket 2-6 fős csoportokba osztották. A kísérlet megkezdése előtti délután az alanyok nagyjából négy órában háromszor gyakorolhattak a tesztekre. Ezután egy helyi motelbe küldték őket aludni. Másnap reggel a vizsgálat két órával az ébredés után, 8 óra körül kezdődött, az alváshiányra illetve alkoholfogyasztásra kárhozottak számára egyaránt. Utóbbiaknál készségeket mértek amint megérkeztek a laboratóriumba, ezt követően óránként kellett alkoholt inniuk, amit félóra múlva újabb teszt követett.

Az alkoholt négy egymást követő adagban kapták az érintettek annak érdekében, hogy a 0,025, a 0,05, a 0,075 és a 0,1% véralkoholszintet elérjék, ennek során a kísérleti alany kedvenc röviditalait használták fel. A szondás mérésekre közvetlenül az egyes vizsgálatok előtt és után került sor, míg az alanyok véralkoholszintje 0,05% alatt volt. Ezt követően elhagyhatták a tesztközpontot.

Az alvásmegvonással sújtott kísérleti alanyok alkoholfogyasztó társaikkal azonos teszteken estek át: óránként vizsgálták őket az elejétől fogva az ötödik óráig, akárcsak az alkoholfogyasztók esetében, majd minden második órában a következő 20 órás időtartamban. Az utolsó vizsgálatra az ébredés után 28 órával került sor.

Összesen ötször volt teljesítménypróba az alkoholfogyasztó alanyok esetében és tizenötöszer az alvásmegvonásos társaik esetében.



A 0,05% és a 0,1%-os véralkoholszint mellett nyújtott teljesítményt minden egyes résztvevő esetében összehasonlították 8-13. teljesítménypróba teszteredményeivel (ez 19 és 5 óra közé esett). Azért erre az időablakra esett a választás az alvásmegvonásos résztvevők esetében, mert nagy valószínűség szerint ilyenkor jelentkeznek a fáradtság hatásai. A kísérletvezetők odafigyeltek arra, hogy például a 20 órás alvásmegvonás hajnali kettőre essen, mivel az ébresztő 6 óra körül volt. A kísérleti alanyok megfelelően kipihentek voltak, miután átlagban 7,5 illetve 7,16 órát aludtak közvetlenül az alkoholfogyasztás és az alvásmegvonás kezdete előtt.

A feltételzésnek megfelelően az alkohol növekvő koncentrációja jelentős mértékben hátrányosan befolyásolta a tesztek és mérések során nyújtott teljesítményt. 0,05% véralkoholszint esetén például a reakcióidő 8-15%-kal csökkent, de a szem-kéz koordináció is mintegy 10%-kal romlott.

Az alváshiány hatásai az alkoholos befolyásoltsághoz hasonló skálán mutatkoztak meg. Az elemzett időablak kezdetén (19 órakor) még a tesztek során nyújtott teljesítmény nagyon hasonlított az előző napéhoz. Az idő múlásával – és az alváshiány növekedésével – a sebesség és pontosság terén is visszaesés volt tapasztalható a reakcióidő, a megosztott figyelemmel, a térbeli memóriával, a Mackworth tesztekkel kapcsolatos vizsgálatok során. Például 19 és 5 óra körül (ez 13-23 órás alváshiánynak felel meg) a reakciósebesség 57%-kal romlott a Mackworth teszt, 9%-kal a reakcióidő, 27%-kal a megosztott figyelemmel kapcsolatos vizsgálat esetében, és 15%-kal a számjegy-szimbólum tesztek során. A kéz-szem koordináció és a pontosság is jelentősen romlott az alvásmegvonással.

Az eredmények értelmében az alváshiányosok általánosságban 0,05% véralkoholszintnek megfelelő teljesítményromlást az ébredéstől számított közel 17-18,5. órában érték el. A 0,1% véralkoholszintnek megfelelő állapot az ébredéstől számított 17,74 és 19,65 óra között következett be.

A tanulmány megállapította, hogy a széleskörben létező alváshiány olyannyira lecsökkentette a teljesítményt, ami legalább 0,05%-os véralkoholtartalmú ittas befolyásoltság esetén fordul elő. 17-19 órás ébrenlétet követően a teljesítményszint annyira leesett, ami sok országban összeegyeztethetetlen a biztonság vezetés fogalmával.

Ezen időszakon belül leghamarabb a Mackworth-órateszten volt tapasztalható a romlás, legutoljára a megosztott figyelmet igénylő feladatokban jelent meg. Ennél hosszabb alváshiány magasabb véralkoholszint esetén tapasztalható teljesítményromlásnak felelt meg.

Fontos, hogy 16-17 órás ébrenlét teljesen normális, általánosan bevett gyakorlat az emberek körében. Ha azonban az ébrenlét a szokásos 16-17 óránál hosszabbra nyúlik, a teljesítmény nagy valószínűség szerint épp eléggé leromlik ahhoz, hogy jóval nagyobb baleseti kockázatot jelentsen. A tanulmány példaként említi a munka utáni vezetést, ahol így meglehetősen nagy a sérülés esélye. A több mint 17-18 órája ébren lévő sofőrök lényegesen lassabban reagálnak, és az ébrenlét időtartamának növekedésével egyre több vezetéssel kapcsolatos információt hagynak figyelmen kívül.

A tanulmány megjegyzi, hogy az emberek munkabeosztása és életvitele egyre inkább megkívánja, hogy az ébrenlét ideje 18 óránál hosszabbra nyúljon, ami következképp az alvásidő rovására megy, ráadásul ez így megy napokon, heteken, sőt, hónapokon át – nagyon súlyosan veszélyeztetve a biztonságot.

A fenti kísérletből is látszik, hogy egyetlen, több mint 17 órás ébrenlét milyen következményekkel jár. Természetesen ma már evidencia, hogy a több műszakos munka, illetve az éjszakai munka kifejezetten ártalmas az egészségre, és rontja a közérzetet is. Több kutatás is igazolta, hogy a „fordított” életet nem jól tolerálja az emberi szervezet.

A Veronai Egyetem foglalkozás-egészségi intézetének kutatásai szerint például a következő negatív hatásokkal számolhat, aki éjszakai műszakban dolgozik:

- Zavarok a cirkadián ritmusban, amelyek a pszicho-fiziológiai funkciókat érintik elsősorban: különösen az alvás/ébrenlét ciklus borul fel.
- Befolyás a munkateljesítményre és a hatékonyságra; a nagyobb feszítettség miatt megnő a hibázás és a balesetek kockázata.
- Megnehezül a társas kapcsolatok fenntartása a családban és társadalmi szinten is, ami további feszültségek forrása.
- Romlik az egészség, ami alvási zavarokban, torzuló étkezési szokásokban jelenik meg elsősorban. Hosszú távon emésztőrendszeri betegségek (főleg colitis, gyomorfekély), neuro-pszichikai problémák (krónikus fáradtság, szorongás, depresszió) és esetenként szív- és érrendszeri megbetegedések is (magas vérnyomás, ischaemiás szívproblémák) kialakulhatnak.

Az éjszakai munka jobban károsítja a nők egészségét a női hormonális ciklusok és reprodukív funkciók, valamint az extrafáradtság miatt, amely a családi szerepekből ered. A veronai kutatók szerint minden ötödik éjszakai műszakot vállaló embernek nagyon rövid idő múltán fel kell adnia az állását, mert az őket érő hatásokhoz nem képesek alkalmaz-

kodni, habár az ebből származó zavarok eltérő mértékkel, sebességgel és intenzitással jelennek meg. A stressz az életkor, a személyiségjegyek, az élettani jellemzők és a munkakörülmények, a műszakbeosztás és a szociális körülmények (például a gyermekek száma, az ingázás stb.) függvényében változik, de mindenképpen erőteljes.

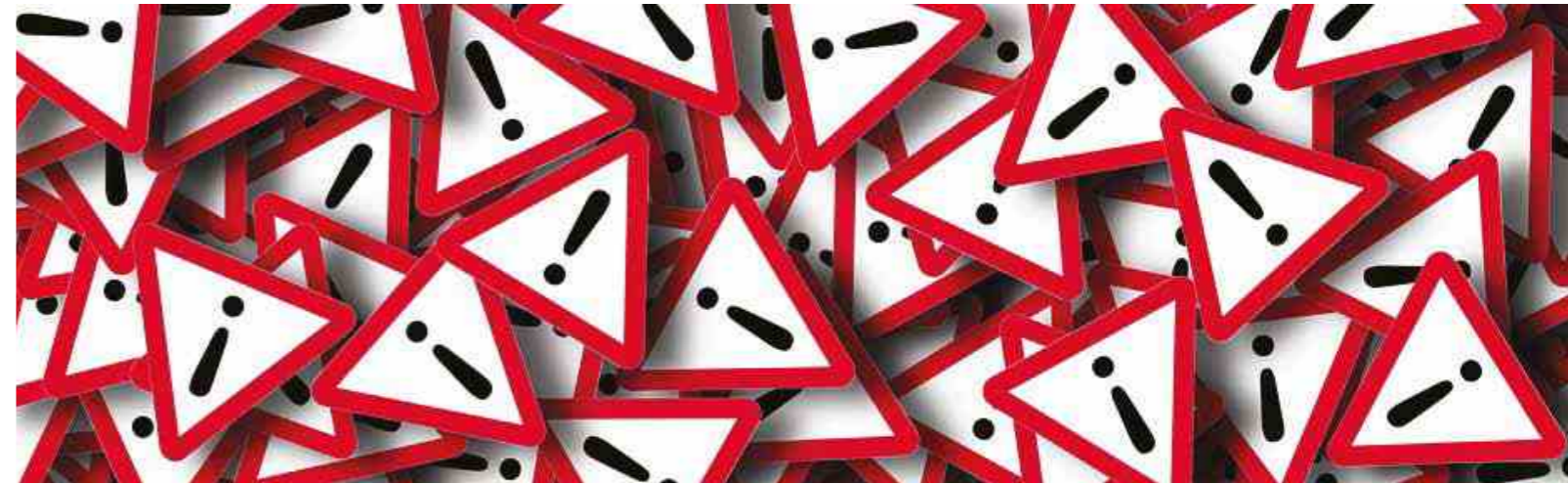
Sokan úgy gondolják, hogy 8-tól 4-ig vagy 9-től 5-ig dolgozni nagyon megterhelő. Mielőtt elmerülnénk az önsajnálatban, gondoljuk meg, mi van azokkal, akik váltott műszakokban dolgoznak, és sokszor vannak szolgálatban olyankor, amikor pihenünk vagy alszunk. Márpedig komoly hatással van az egészségre, ha nem nappal dolgozunk.

- Ha valaki egész éjjel fénycsöves megvilágításban dolgozik, és a műszak közepén komoly étkezést tart, akkor minden-

képpen egészségkárosító tevékenységet végez, ami összefügg a magasabb testtömegindex kialakulásával is. Nagyobb kockázatot viselnek a magas triglicerid és LDL-szint kialakulásra is, ami növeli a szívbetegségek esélyét.

- Az állandó éjszakásokat kevés napfény éri, emiatt pedig alacsony lehet a D-vitaminszintjük, ami statisztikusan növeli a mortalitást.

Forrás: hazipatika.com, universityhealthnews.com



Borzalmas a vezénylésed? Küldd el nekünk!

Több tagtársunk is panasolta, hogy lehetetlen időpontokban vezénylik őket munkavégzésre. Annak érdekében, hogy ennek nyoma is maradjon, kérjük - és egyúttal javasoljuk is -, hogy az érintettek jelezzék ezt lehetőleg írásban, emailben!

Email-címünk: info@vdszsz.hu

Olyan esetekre gondolunk, amikor túl gyakran vezényelnek hajnali időpontokra, kései időpontokra szolgálatba, rendszeretlenül, felborítva a fordát, vagy az ún. túrt.

Mert ha kellő mennyiségű bizonyíték összegyűlik, akkor Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke szerint:

„hatékonyan tudunk ez ellen tenni! Hiszen valóban: nem lehet cél az, hogy valakiknél ez a fajta munkáltatás károsítsa a mentális és fizikai állapotát. Itt a lehetőség, éljetez vele, aztán lépünk az ügyben. De ehhez az kell, hogy konkrét tények birtokában tudjunk érvelni, mert annak hiányában azt fogják mondani, hogy nem igaz. Ez ilyen egyszerű.”

Egészségesen a vasútnál: tanácsadás és gyógytorna Szegeden

A MÁV Zrt. menedzsmentje és a vasutas érdekképviselők három évre szóló együttműködési megállapodást írtak alá 2017-ben, amelyben új elemként jelennek meg a rekreációs intézkedések. Az újdonságok közül az egyik, hogy a munkáltató gyógytorna és dietetikus tanácsadás biztosításával fog hozzájárulni a munkavállalók egészségügyi problémáinak megelőzéséhez. Az első próbanapokat 2018 márciusában és áprilisában tartják Szegeden. A munkáltató felhívása.

A megállapodásban vállalt program országos megszervezése előtt a MÁV Zrt. próbanapokat tart a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú (VNK) Kft. közreműködésével 2018 márciusában és áprilisában Szegeden: dietetikus tanácsadásra és gyógytornára lehet jelentkezni.

A programok Önöknek, Önökért vannak, használják ki minél többen!

A meghirdetett programokon a MÁV Zrt. bármely munkakörben dolgozó munkavállalói vehetnek részt szabadidejükben, térítésmentesen, a megadott időpontokban. A részvétel egy-egy alkalommal 5-10 fő részére biztosított, ezért előzetes regisztráció szükséges.

Ha szeretne lépni egészsége érdekében, és megelőzni az étkezéssel összefüggő problémák kialakulását, akkor jelentkezzen dietetikus tanácsadásra.

Ha úgy érzi, hogy szakember segítségével szívesen megmozgatná testrészeit, akkor regisztráljon, és vegyen részt gyógytornán, munkáltatójával és munkaidő-beosztásával egyeztetetten.

Helyszín: Szeged, Vasútegészségügyi NK Kft. rendelőintézete (6726 Szeged, Csanádi u. 34/a.)



Dietetikus tanácsadás a III. emeleti előadóban:

- 2018. 03. 29. 14-15h - jelentkezési határidő: 2018. 03. 19.
- 2018. 04. 12. 14-15h - jelentkezési határidő: 2018. 04. 02.
- 2018. 04. 19. 09-10h - jelentkezési határidő: 2018. 04. 09.
- 2018. 04. 26. 09-10h - jelentkezési határidő: 2018. 04. 16.

Gyógytorna a II. emeleti tornateremben

(viselet: könnyű tornaruha, tiszta sportcipő):

- 2018. 03. 30. 09-10h - jelentkezési határidő: 2018. 03. 19.
- 2018. 04. 13. 09-10h - jelentkezési határidő: 2018. 04. 02.
- 2018. 04. 20. 13-14h - jelentkezési határidő: 2018. 04. 09.

• 2018. 04. 27. 13-14h - jelentkezési határidő: 2018. 04. 16.
Kérjük, hogy részvételi igényét jelezze minél előbb, de legkésőbb a jelentkezési határidőig a választott időpont megjelölésével, név és törzsszám megadásával Molnár Erikánál az alábbi elérhetőségeken:

Telefonszám: 061/511-73-35 (vasútüzemi: 01/73-35)

E-mail: molnar.erika@mav.hu

MÁV Zrt. Humánerőforrás Vezérgazgató-helyettesi Szervezet
Fotó: Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft.



Dupla nyugdíjas búcsúztatót tartottak Pécs JBI munkavállalói!

Ráadásul teljes titokban, két érintett tagtársunkat 2018. február 23-án érte a nagy meglepetés!

Két szeretett tagunk ment egyszerre nyugdíjba, akik nem is sejtették, hogy miért kell bejönniük a munkahelyükre. Mindenki nagy titokban szervezte az összejövetelt, melyet a két tagcsoport - Pécs Kocsiműszak, Czina András és Pécs CFS, Létai Károly - vezető ügyvivője kezdeményezett.
- Balló Csaba, a Pécs CFS tagcsoport tagja
- Gondon Zoltán, a Pécs kocsiműszak tagcsoport tagja.

Kellemes emlékek felidézésével, ajándékok átadásával, és finom ebéddel vettek tőlük búcsút a tagtársak, barátok, kollegák. Sok boldog, egészségben eltöltött nyugdíjas éveket kívánunk nekik!

Horváth Gabriella,
VDSzSz Szolidaritás, pécsi területi vezető ügyvivő





ALÁBBI TAGTÁRSAINKNAK GYERMEKÜK SZÜLETETT, EZÉRT GYERMEKVÁLLALÁSI TÁMOGATÁSBAN RÉSZESÜLTEK:

Pete Szabolcs, akinek január 18-án Flórián néven kisfia született

Kulcsár Pál, akinek február 10-én András Marcell néven kisfia született

*Peti Attila, akinek január 24-én **Natasa Bella** néven kislánya született*

Mikhel Barbara és Palacsik Tivadar, akiknek február 5-én Tivadar László néven kisfiuk született.

Tudtad?

Szakszervezetünk szociális és segélyezési alapjából támogatja gyermeket vállaló, alacsony jövedelemmel rendelkező tagjait. A támogatás a 2017. október 1. utáni születések esetén 10.000 forint.

A támogatást a gyermekvállalási támogatási kérelem benyújtásával kell igényelni, a gyermek születési anyakönyvi kivonatának másolatával. Ha mindkét szülő tagunk, akkor a támogatásra természetesen mindketten jogosultak.

További információ és igénylőlap: www.vdszsz.hu/szolgaltatasaink

Gratulálunk és sok boldogságot kívánunk!

