



SZÖVETSÉGBEN EGYMÁSÉRT

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

TRADE UNION OF HUNGARIAN RAILWAYMEN

117
Ikt: /2024/I.

Dr. Lázár János
miniszter részére

Építési és Közlekedési Minisztérium
Budapest
Alkotmány utca 5.
1358

Tisztelt Miniszter Úr!

A MÁV-START Zrt. menedzsmentje a jegyvizsgálói munkakörben felmerült létszámproblémák kezelésének megoldásaként 2024.04.01 és 2024.05.31 között pilot jelleggel bevezette az S76-os járatokon Rákos és Pilisvörösvár között a kalauz nélküli közlekedést. A pilot üzem célja az volt, hogy a munkáltató felmérje, milyen technológiai feltételek mellett lehet ezt a közlekedési formát a MÁV-START Zrt. tevékenységi területén általánosan bevezetni.

A pilot üzem lezárulta után a munkáltató kiértékelte a tapasztalatokat és úgy ítélte meg, hogy az általa kidolgozott végrehajtási utastásban foglaltaknak megfelelően a kalauz nélküli közlekedési módot 2024.09.02-ától a 3. számú menetrendi pótlékkal az ÉKM, mint illetékes minisztérium felé jóváhagyásra beterjeszti. Ez azt jelenti, hogy a jóváhagyás után az utazó közönség felé hivatalosan is meghirdetésre kerülnek mely vonatok közlekednek vonatkísérő személyzet nélkül.

Szakszervezetünk álláspontja a kezdetektől az volt, hogy a kalauz nélküli közlekedés koncepciója hibás megoldási kísérlet a munkáltató foglalkoztatási problémájára és több vasútbiztonsági kockázatot magában hordoz, emellett rontja az utasok biztonságérzetét, jelentősen csökkenti az utaskiszolgálás színvonalát.

Mindezen kockázatokra többször is felhívtuk a MÁV-START Zrt. vezetésének figyelmét, de sajnos ezt nem vették figyelembe.

A 2024. 03.01-től bevezetett tarifareform eredményeként jelentősen nőtt a vasutat használók aránya és ezzel együtt olyan utasok is megjelentek, akik korábban nem ezt a közlekedési formát részesítették előnyben, ezáltal nem ismerik még a vasúti közlekedés működését, elvárják és igénylik a személyes segítségnyújtás lehetőségét a vonatokon. A kalauz nélküli közlekedés kiterjesztése esetén ez a nagyon fontos személyes kapcsolat megszűnik, amely az utasok jelentős részében fokozza az utazás során a bizonytalanság érzését, rontja a komfortérzetüket.

A munkáltató külföldi példákra hivatkozik, de több külföldi vasúttársaságnál azonban már megindult egy visszarendeződési folyamat, mert időközben kiderült, hogy ez a kezdetben gazdaságilag hatékony megoldás hosszútávon nem váltotta be a kitűzött célokat. Nőtt a közlekedő vonatokon bekövetkezett



utasok sérelmére elkövetett bűncselekmények száma, ahogyan a vasúti járművekben is egyre több kárt okoztak ismeretlen személyek.

A másik probléma, hogy a tervezett koncepció egy adott járműtípus szerelvényforduló- tervezetére alapoz, de ismerve a MÁV vasúti pályahálózatának zavarérzékenységét, ez a szerelvényforduló napi szinten, operatív módon változhat, ezt személyzet- és járműirányítási szinten lekövetni aligha lehet. Ennek eredményeként, véleményünk szerint jelentősen meg fog növekedni a vonatlemondások száma, tovább rombolva a vasútba, mint közlekedési formába vetett közbizalmat.

Álláspontunk szerint a létszámhiány kezelésének valódi megoldása sokkal inkább az utánpótlás felgyorsításában rejlik, amelyhez a jegyvizsgálói munkakörök jövedelmi helyzetének javítása, a képzési és vizsgáztatási rendszer felülvizsgálata lenne szükség.

Budapest, 2024. 07. 23.

Tisztelettel:



Meleg János
elnök

Vasutasok Szakszervezete