

Pályahálózat-működtetők mérési és kódolási rendszerei:

a) A MÁV Zrt. jelenlegi mérési rendszere:

A MÁV Zrt. pályahálózatán jelenleg 6 üzemirányító központ található. A vasúti pályahálózat kezelése kétszintű. A hálózat több mint fele nem automatizált, a vonatközeledtetés lebonyolításának koordinációját az üzemirányítás végzi. A pályahálózat egy meghatározott részén KÖFE (Központi Forgalmellenőrzés), valamint a KÖFI (Központi Forgalmirányítás) rendszer van kialakítva.

A MÁV Zrt. kódolási rendszere az UIC 450-2 döntvényen alapul, annyi kiegészítéssel, hogy 1997. óta megkülönböztetésre kerül a vonatkésés oka és a késés okozója. A jelenlegi helyzetben a vonatkésés bekövetkezéséért felelős (akár pályahálózat-működtető, akár hozzáférésre jogosult) kerül rögzítésre.

Ennek megfelelően egy késési eseményhez 2 kód tartozik:

a) Fő kód

b) Segéd kód

A „Fő kód” 2 karakteres (az 1. karakter mindig szám, a 2. karakter lehet szám vagy betű), a leggyakrabban bekövetkezett késési okok megfeleltetésére szolgál. A „Segéd kód” szintén 2 karakteres (az 1. karakter mindig szám, a 2. karakter lehet szám vagy betű) konkrétan azokat a társaságokat (akár pályahálózat-működtető, akár hozzáférésre jogosult, akár egyéb társaság, amely közvetlenül nem vesz részt a vonatforgalom lebonyolításában, de a nem megfelelő tevékenysége kihat a vonatforgalomra) jelöli meg, amelyek a vonatkésés bekövetkezéséért felelősek. A „Segéd kód”-ok táblázata növekszik az új társaságok megjelenésével. A megszűnő társaságok nem kerülnek törlésre, a későbbi visszakereshetőség érdekében.

A MÁV Zrt. jelenlegi kódolási rendszerét a „48/2009.(VII. 3. MÁV Ért. 21.) VIG. számú vezérigazgatói utasítás a vonatok pontosságának értékelésére és elemzésére, valamint a rendkívüli események információinak kezelésére és elemzésére” vonatkozó végrehajtási utasítás szabályozza. Bár már a vonat 1 perces késése esetén a késési kódok rögzítésre kerülnek, Aa MÁV Zrt. jelenlegi rendszere a személyszállító vonatokra 5 perc késést tekint ~~i~~ a vonatpontosság küszöbértékének (összhangban az UIC 450-2-es döntvényével), ami azt jelenti, hogy 5 perc késésig (a gyakorlatban 5 perc 59 másodperc) a vonat pontos értékelést kap. A tehervonatokra és egyéb vonatokra 30 perc késés a vonatpontossági hibahatár. A vonatkésési események rögzítésére és kódolásra a személyszállító vonatok tekintetében a Személyszállító Vonatok Menetrendszerúségének Információs és Értékelő Rendszerét (a továbbiakban: SZVM), tehervonatok tekintetében a Szállításiirányítási Rendszert (a továbbiakban: SZIR), a rendkívüli események rögzítésére és kódolásra pedig a Rendkívüli események nyilvántartási rendszert (a továbbiakban: RES) használják. A leközelekedtetés naplózása, valamint a késési kódok hozzárendelése a Pályahasználat Számlázási és Statisztikai Rendszer Naplózó Alrendszerében (a továbbiakban: FOR00)-~~ban~~ történik. A kódolásra és rögzítésre alkalmazott meglévő rendszerek (SZVM, RES, SZIR) értékelési és elemzési funkcióit a FOR kiváltja.

A MÁV Zrt. Pályahasználat számlázási és statisztikai rendszerének FOR00 naplózó alrendszere a kiutalt menetvonaltól való eltérés esetén a mérési pontokon a késési kódok megadását követően engedélyezi csak az egyéb rögzítendő adatok rendszerbe történő bevitelét.

A mérési ponton rögzített késési kódokat a rendszer tárolja, azok a továbbiakban a felhasználók számára elérhetőek, megtekinthetőek~~a hozzá legközelebb eső mérési pontra továbbítja~~. Amennyiben a vonat a következő mérési pontra érkezésekor az előzőhöz képest nem szenvedett el további késést, késési események rögzítése nem történik, az előző mérési ponton rögzített késési kódok átvételre kerülnek, azokat megváltoztatni nem lehet.

A naplózó alrendszer nem kezeli a késések csökkentését. Amennyiben a vonat a már elszenvedett, rögzített késését a soron következő mérési pontra érkezve csökkenti, az érkezés idejének dátumának rögzítését követően a rendszerbe nem kerül dokumentálásra a késés csökkentéséért felelős fél, mivel az előző mérési ponton rögzített késéshez képest további pozitív eltérés a kiutalt menetvonalhoz viszonyítva nem keletkezett.

A MÁV Zrt. a VPE Kft. számára a Teljesítményösztönző Rendszer hatásvizsgálatainak elvégzése érdekében az előzőekben ismertetett fő kód alapján az UIC 450-2 döntvény szerinti kódot adja át.

b) A GYSEV Zrt. jelenlegi rendszere

A GYSEV Zrt. pályahálózatán az adatok gyűjtése, kezelése és értékelése a VIHAR (Vasúti Integrált Hálózati Adatkezelő Rendszer) rendszerben történik. Ez a komplex rendszer több modullal rendelkezik.

Ezek közül a forgalmi modul tartalmazza a vonatdokumentumokat, vonatkövetéseket, kocsikövetéseket, napi elemző listákat, kimutatásokat, forgalmi statisztikákat, elemző lekérdezéseket.

A ~~T~~eljesítményösztönző ~~R~~endszer szempontjából kritikus fontosságú késési kódokat jelen állapot szerint a rendszer automatikusan igényli, amennyiben a tervtény adatok eltérése ~~személyvonatok esetében~~ legalább 16, ~~teher szállító vonatok esetében pedig legalább 30~~ perc.

A GYSEV Zrt. kódolási rendszere az UIC 450-2 döntvényen alapul.

A késés növekedése esetén a percek száma növelhető, továbbá eseményenként, a késési percek megosztásával több késési ok kerülhet rögzítésre ~~új kód hozzáadása esetén az előző ok felül lesz írva. A naplózásból kinyerhetőek maradnak a korábbi okok is. Eseményenként 1 kód adható meg.~~

~~Ennek a korlátnak a megszüntetése érdekében jelenleg folyik a rendszer fejlesztése.~~ A késés csökkenések kódokra bontásának kezelésére a rendszer jelenleg nem alkalmas.

A GYSEV Zrt. Által üzemeltetett vonalakon KÖFI (Központi forgalomirányítás) üzemel, melynek a vonatok érkezésére és indulására vonatkozó időadatai a VIHAR

- 1 | Teljesítményösztönző ~~r~~Rendszer
1. számú melléklet
Hatályos: 2010. december 12.



~~rendszerben elérhetők. A GySEV Zrt. pályahálózatán KÖFI (Központi forgalomirányítás) üzemel, mely a Szombathely-Szentgotthárd vonal kivételével minden vonalat lefed. Ennek a rendszernek a segítségével a VIHAR rendszer automatikusan kapja meg az érkezési és indulási időadatokat.~~