

## MELLÉKLETEK VÁLTOZÁSAI

### 1. 1. számú melléklet: Pályahálózat-működtetők mérési és kódolási rendszerei

A melléklet a) pontja az alábbiak szerint módosult:

#### a) A MÁV Zrt. jelenlegi mérési rendszere:

A vonatok minősítése a pontosság szempontjából - a nemzetközi gyakorlatnak megfelelően (a 450-2-es UIC Döntvény szerint) - a végállomási, vagy a vonat közlekedésének utolsó állomására vonatkoztatott késés alapján történik. Ha a vonat a végállomásra, vagy közlekedésének utolsó állomására menetrend szerint vagy a pontossági hibahatáron belüli késéssel érkezett meg, akkor pontosnak minősül. A MÁV Zrt. vonalhálózatát elhagyó vonatok esetében a kilépő határállomást/csatlakozóállomás végállomásként kell figyelembe venni, azonban ezeken az állomásokon az indulási (kilépési) időpont az értékelés alapja. Összhangban a vasúti pályahálózathoz történő hozzáférés részletes szabályairól szóló 101/2007 (XII.22.) GKM rendelet, valamint a Teljesítményösztönző Rendszerben foglalt alapelvekkel, az azonnali menetvonal megrendelés alapján közlekedtetett vonatok, a MÁV Zrt. nem értékeli vonatpontosság szempontjából.

A MÁV Zrt. pályahálózatán jelenleg 6 üzemirányító központ található. A vasúti pályahálózat kezelése kétszintű. A hálózat több mint fele nem automatizált, a vonatközlekedtetés lebonyolításának koordinációját az üzemirányítás végzi. A pályahálózat egy meghatározott részén KÖFE (Központi Forgalomellenőrzés), valamint a KÖFI (Központi Forgalomirányítás) 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 táblázatának tartalma növekszik az új társaságok megjelenésével. A megszűnő társaságok nem kerülnek törlésre, a későbbi visszakereshetőség érdekében.

A MÁV Zrt. jelenlegi kódolási rendszerét a „~~28/2012.48/2009.~~(VII. 318. MÁV Ért. 212.) EVIG. számú elnök-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, a MÁV Zrt. jelenlegi rendszere a személyszállító vonatokra 5 perc késést tekint a vonatpontosság küszöbértékének (összhangban az UIC 450-2-es döntvényével), ami azt jelenti, hogy 5 perc végállomáson vagy utolsó közlekedési állomáson mért késésig (a gyakorlatban 5 perc 59 másodperc) a vonat pontos értékelést kap.~~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 leközeledtetés naplózása, valamint a késési kódok hozzárendelése a Pályahasználat Számlázási és Statisztikai Rendszer Naplózó Alrendszerében (a továbbiakban: FOR00) történik. A kódolásra és rögzítésre alkalmazott meglévő rendszerek (SZVM, RES, SZIR) értékelési és elemzési funkcióit a FOR kiváltja.~~

A tehervonatokra és egyéb vonatokra 30 perc késés a vonatpontossági hibahatár. A vonatkésési, valamint a rendkívüli események rögzítése és kódolása a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág által üzemeltetett informatikai rendszerekben történik.

A MÁV Zrt. Pályahasználat számlázási és statisztikai rendszerének FOR00 naplózó alrendszere a kiutalt menetvonalról 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. 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 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.

## **2. 3. számú melléklet - Fogalom meghatározások**

A pontban foglalt fogalmak definíciói az alábbiak szerint módosultak:

**Késés:**

~~Adott vonatkak a kiutalt menetvonalban meghatározott időadatokhoz viszonyított többletmenetideje.~~

~~Az az esemény, amikor valamely vonat nem a menetvonal kiutalásához tartozó menetrendnek megfelelően közlekedik valamilyen okból/okokból, a menetvonalhoz tartozó menetrendben kijelölt helyeket későbbi időpontban érinti. A késés, a közlekedési tény időpont és a menetrendben tervezett időpont pozitív különbsége egész percekben mérve.~~

~~a) elsődleges késés: az a késés, amelynek közvetlen oka az adott, A vonatközlekedéshez kapcsolódóan két vasúti társaság viszonyában bekövetkezett zavartatás, amely közvetlenül valamelyik vasúti társaságnak bizonyítottan felróható. Mivel ezek a késési események közvetlenül hatnak a közlekedő vonatra, elsődleges késéseknek nevezzük őket.~~

~~b) másodlagos késés: az a késés, amelynek oka az adott, A vonatközlekedtetéshez kapcsolódóan két (vagy több) vasúti társaság viszonyában bekövetkezett elsődleges késés következménye-, de okozhatja egy társaság önmagának is. Ez a késés valamely kényszer következménye (pl.: egyvágányú pályán ellenkező irányban nem lehet vonatot indítani, amíg a késett vonat meg nem érkezik az állomásra; a meghirdetett csatlakozás miatt a késett vonat utasait, meg kell várni, vagy a kocsikat át kell sorozni stb.). A „vizsgált” közlekedő vonatkak egy másik késett vonat is okozhat késést, függetlenül attól, hogy ki a menetvonal tulajdonosa vagy eredetileg milyen okból késett. Az ilyen típusú késéseket másodlagos késéseknek nevezzük.~~