



## MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

1145 Budapest Bácskai utca 11.  
Tel./fax: 220-3822, 220-4561,  
Mobil:+36 305812516  
E-mail:dancsa.attila@mosz.co.hu

Ikt. szám: 8/2016.

### Címzettek:

**Dávid Ilona**  
elnök-vezérigazgató

MÁV Zrt.  
Budapest

**Csépke András**  
vezérigazgató

MÁV-START Zrt.  
Budapest

### Másolatban kapják még:

**Bánhidi-Nagy Attila**  
vezérigazgató-helyettes

MÁV Zrt.  
Budapest

**Dorozsmai Éva**  
humánerőforrás igazgató

MÁV-START Zrt.  
Budapest

### Tisztelt Elnök Asszony és Vezérigazgató Úr!

Ismételten az ETCS 2 ügyében fordulok Önökhöz, ami Elnök Asszony szófordulatát kölcsönvéve lassan már „kásahegynyi” magaslatoakat ostromol. A Mozdonyvezetők Szakszervezete már 2014 év végén erősen érdeklődött az ETCS 2 bevezetésnek mikéntjéről és annak ütemtervéről, legutóbb 2016. február 16-i konzultáción jutottunk információhoz. Számos kérdésre azonban az ígért ellenére nem kaptuk választ, így ezeket jelen levelünkben újra feltesszük és írásban szeretnénk rájuk választ kapni.

A hivatkozott témában lefolytatott konzultáción az érintett pályahálózatokon az ETCS 2 bevezetésének időpontjaként 2017. január 1. került megnevezésre. Kérdésünk, változik-e ez a céldátum, avagy marad a jövő év kezdete az ETCS 2 éles indulására?

A 2016. február 16-i konzultáción elhangzott, hogy a tervek szerint 44 vasúti jármű lesz ellátva ETCS 2 fedélzeti berendezéssel. Kérdésünk, ezek közül hány darab fog 2017. január elsején, illetve az esetlegesen módosított ETCS 2 átadási napján üzemelni?

A nevezett konzultáción elhangzott, hogy az ETCS 2 esetében „kétszintű” szabályozása várható, a Forgalmi Utasítások és a járműoldali biztosítóberendezések kezelési utasításai, nevezetesen az ETCS 2 járműoldali rendszer leírása és kezelési utasítása. A forgalmi terület jelenlévő szakértői nyilatkoztak, hogy a Forgalmi Utasításokban a szükséges változtatásokat megtették, a járműoldali kezelési utasításokról pedig a terület szakemberei kijelentették, hogy azok véglegesítése folyamatban van, hamarosan benyújtják engedélyeztetésre a Nemzeti Közlekedési Hatósághoz.

A napokban tudomásunkra jutott, hogy az Infrastruktúra Üzemeltető elkészítette az „*Utasítás az ETCS vonatbefolyásolási rendszer üzemeltetéséről*” című szabályozás-tervezet, mely a fent említett „kétszintű” szabályozás közé ékelődik. Számunkra ez új információ, bár az utasítás-tervezeten a hatálybalépés időpontjaként a 2016. január elseji dátum szerepel. Gyors áttanulmányozás után megállapítható, hogy a dokumentum ugyan tartalmazza a leírt esetekben, szituációkban a mozdonyvezetőtől elvárt cselekvést - kihangsúlyozva a felelősségét- de mindezt hogyan tegye, az már elmaradt. Például: „*A saját felelősségű üzemmódban az ETCS fedélzeti berendezés az üzemmódban megengedett legnagyobb sebességet felügyeli. A mozdonyvezetőnek figyelembe kell vennie a pályamenti jelzéseket, ellenőriznie kell, hogy elindulhat-e, váltók helyesen állnak-e és a pálya szabad állapotát.*” Kérdés: mindezt hogyan?

További példa: „*Az ERTMS/ETCS fedélzeti berendezés leválasztását a mozdonyvezető végzi, az ő teljes felelősségével.*” A felelősség már adott, kérdés a hogyan?

A helyzetet tovább bonyolítja, hogy az utasítás-tervezet szerint: „*Az elérhető vonatbefolyásolási szinteket az Útvonalkönyv tartalmazza.*” Az az Útvonalkönyv mely hemzseg a pontatlanságoktól, például a hivatkozott dokumentum szerint Nyíregyháza állomás 1-6 vágányai jelfeladásra kiépítettek, a valóságban pedig nem.

Kérdésünk: Milyen szabályozási rendszert terveznek bevezetni, illetve az utasítás-tervezet és a járműoldali kezelési utasítás-tervezet mikor kerülnek véglegesítésre, hatósági engedélyeztetésre? Kérésünk, hogy a véglegesített dokumentumokat adják át véleményezésre.

A „Szakma” már 2014. decemberében megismerte az ÖBB-nél alkalmazott, az ETCS 2 használatára felkészítő komplex képzési és oktatási módszertant. A 2015. március 11-én megkötött megállapodásunk szerint a munkáltató szem előtt tartva a közlekedésbiztonságot vállalta az ETCS 2 magas szintű oktatását, mely 8 órás elméleti és gyakorlati képzésből és 10 órás felügyelet alatti vezetésből áll. A képzés során a járműoldali biztosítóberendezés kezelésének készségszintű begyakorlására mozdony-szimulátoros környezetben kerülne sor. Továbbá elkészítésre kerül a mozdonyvezetők számára szóló oktatási segédletek és egy oktató videófilm is. Kérdésünk: Elkészült-e az ETCS 2 működést meghatározó mozdony-szimulátoros specifikáció, várhatóan mikortól lehet élesben gyakorolni a szimulátoron? Mikorra készül el az oktatási segédanyag és az oktató videó? Várhatóan mikor kezdődik a mozdonyvezetők ETCS 2 gyakorlatorientált és a készségszintű kezelést biztosító hibaelhárításokat tartalmazó szimulációs scenáriók alapján történő képzése? A tervek szerint hány főt szándékoznak kiképezni és mely telephelyeken?

Kérésünk, hogy a munkáltató adja át a szimulátoros specifikációt az oktatási segédletet és az oktató videófilmet szakszervezetünk részére.

### **Tisztelt Elnök Asszony és Vezérigazgató Úr!**

A Mozdonyvezetők Szakszervezete eddig is és a jövőben is kiáll a vasúti közlekedésbiztonság prioritása mellett tagjaink érdekében. Kérjük Önöket, hogy küldjék meg a komplex szakági egyeztetésen alapuló megvalósítási ütemtervet, mely megalapozza a sikeres ETCS 2 bevezetését és annak a mindennapokban történő alkalmazását. Szakszerveztük partnerként felajánlja segítségét eme „kásahegy” kanalakénti felszámolásához, hiszen közös érdekünk, hogy elkerüljük a sikertelenség Hétszűnyű Kapanyányi Monyókjának megkísértését.

Budapest, 2016. április 20.

Tisztelettel:



Dr. Dancsa Attila  
alelnök