

Vasúti üzemirányítás átalakítása

a haváriakezelés hatékonyságának javítása érdekében

Susuk Márton, vasúti üzemeltetési főigazgató

VIII. Magyar Közlekedési Konferencia, 2025. október 8.

Személyszállítás küldetés

Kétféle megközelítés

Jó üzemeltető

- Közlekedésbiztonság
- Pontos vonatok...

Jó szolgáltatás

- Utas és utazása

► Példák

- Integráció
- OHK
- Vágányzárak és kommunikációjuk



Személyszállítás küldetés

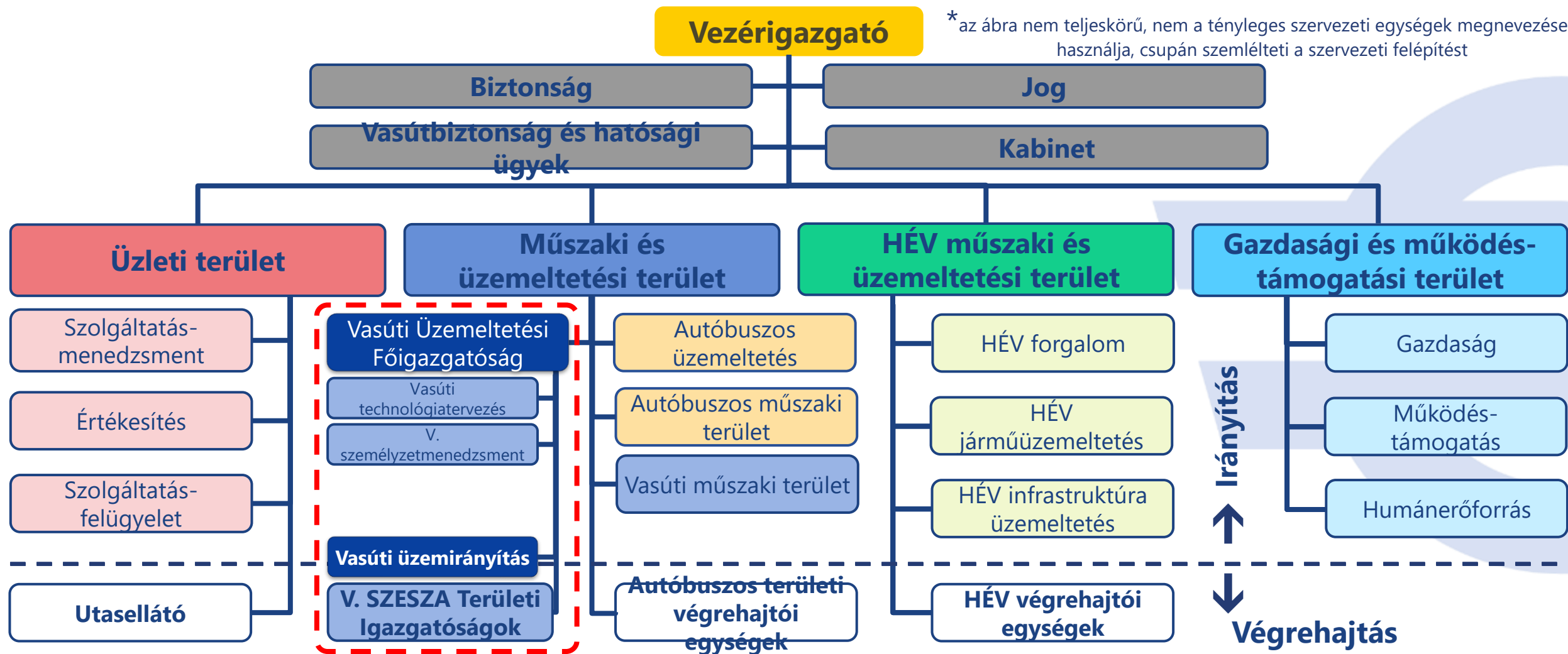
Utas és utazása a középpontban

► Mi kell hozzá?



► Hogyan függ össze az utasközpontú szemléletmód és az üzemirányítás folyamatainak minősége?

A személyszállítási üzemirányítás szervezeti helye



A SZESZA üzemirányítás feladatai, szervezete

Hálózati
vontatási
főirányító

Hálózati
személyszállítás
i főirányító

Területi
vontatási
főirányító 1.

Területi
SZESZA
főirányító 1.

Területi
vontatási
főirányító 2.

Területi
SZESZA
főirányító 2.

Területi
vontatási
főirányító 3.

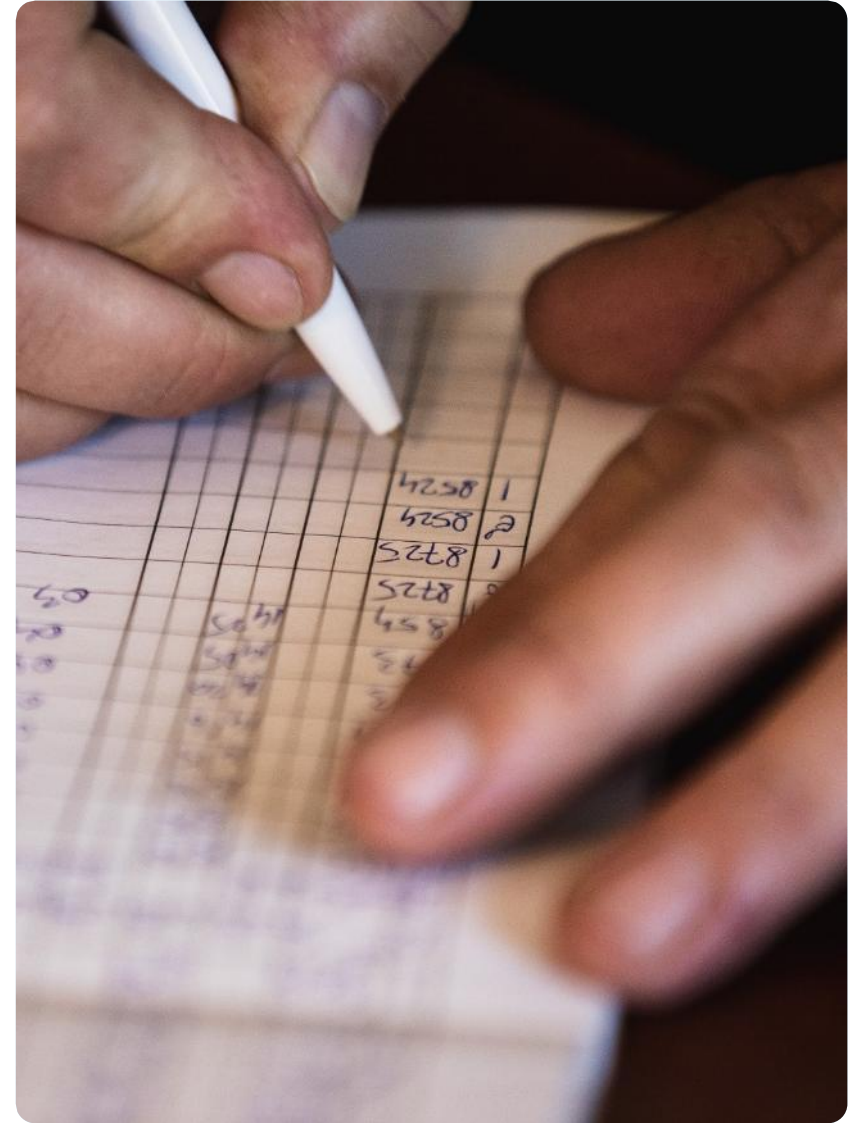
Területi
SZESZA
főirányító 3.

...

- Vontató és vontatott járművek irányítása
 - „pályaszámosítás”
 - Kisműhelyi ki/bekérések egyeztetése
 - Operatív intézkedések
- Utazószemélyzet irányítása
- Rendkívüli és haváriahelyzetek kezelése
- Csatlakozásmenedzsment
- Kapcsolattartás az OHK-val, pályavasutakkal, társvasutakkal, társszervezetekkel

Történelem - 2006 előtt: integrált MÁV Rt.

- Mozdonyirányítás terület alapon
 - 6 db Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság
 - Haváriairányító
 - Főmozdonyirányító
- Csak mozdony és mozdonyvezető
- Üzemeltetés és fenntartás (gépészet) külön
- Tehervonatok irányítása



2007–2014: A Trakció külön utakon

- Üzemirányítás csak a MÁV-Trakcióban
- **Centralizált:** csak Budapest
- Mozdony és mozdonyvezető
- Tehervonatirányítás
 - Tiszántúl, Dunántúl, átlós
- Személyvonatirányítás
 - Tiszántúl, Dunántúl, Bp. előváros
- Tartalékok irányítása dedikáltan
- Hálózati főmozdonyirányító



2014–2019: A Trakció a Startba olvad

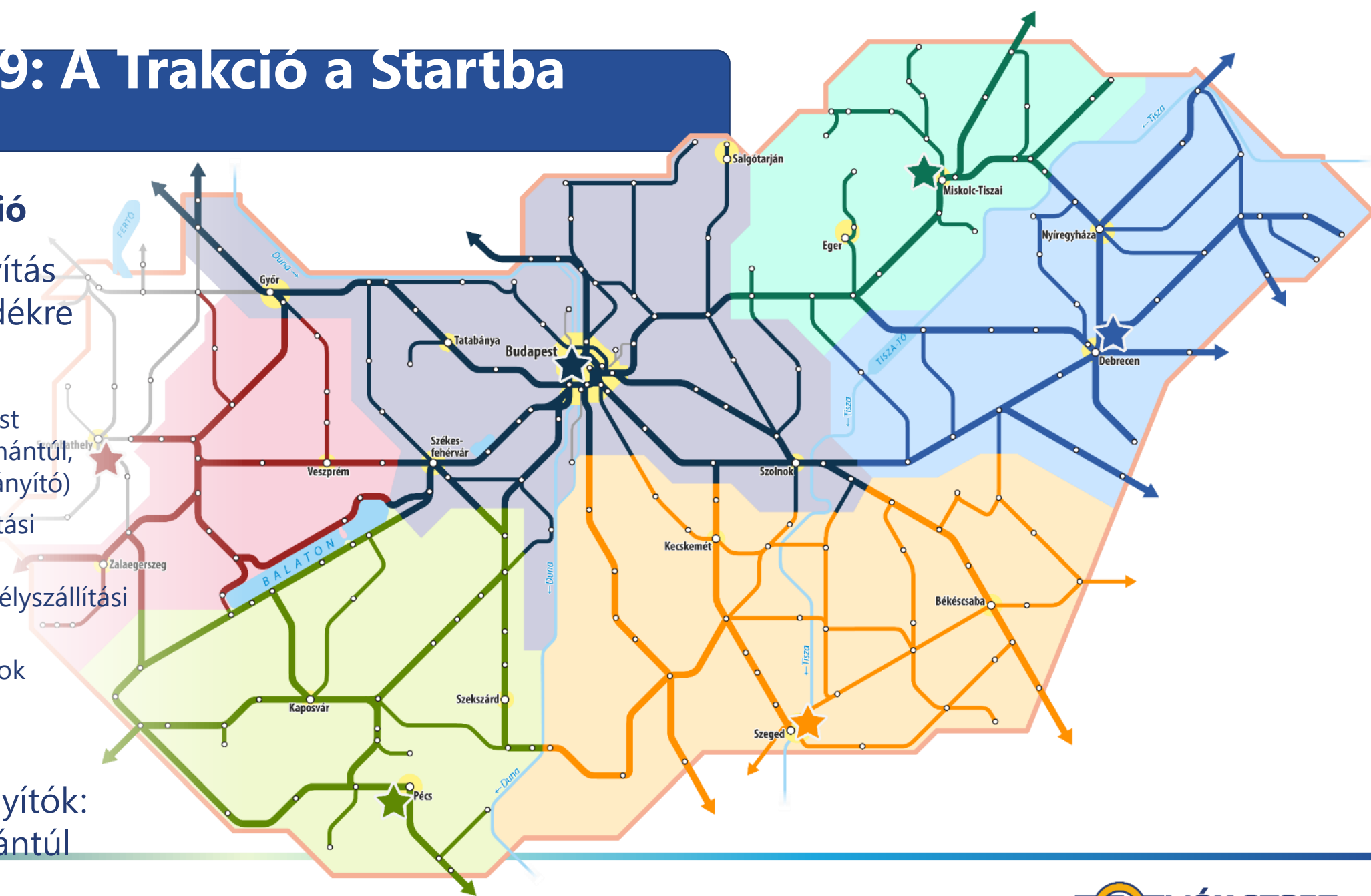
► Decentralizáció

► Vontatási irányítás visszakerült vidékre

► Budapesten:

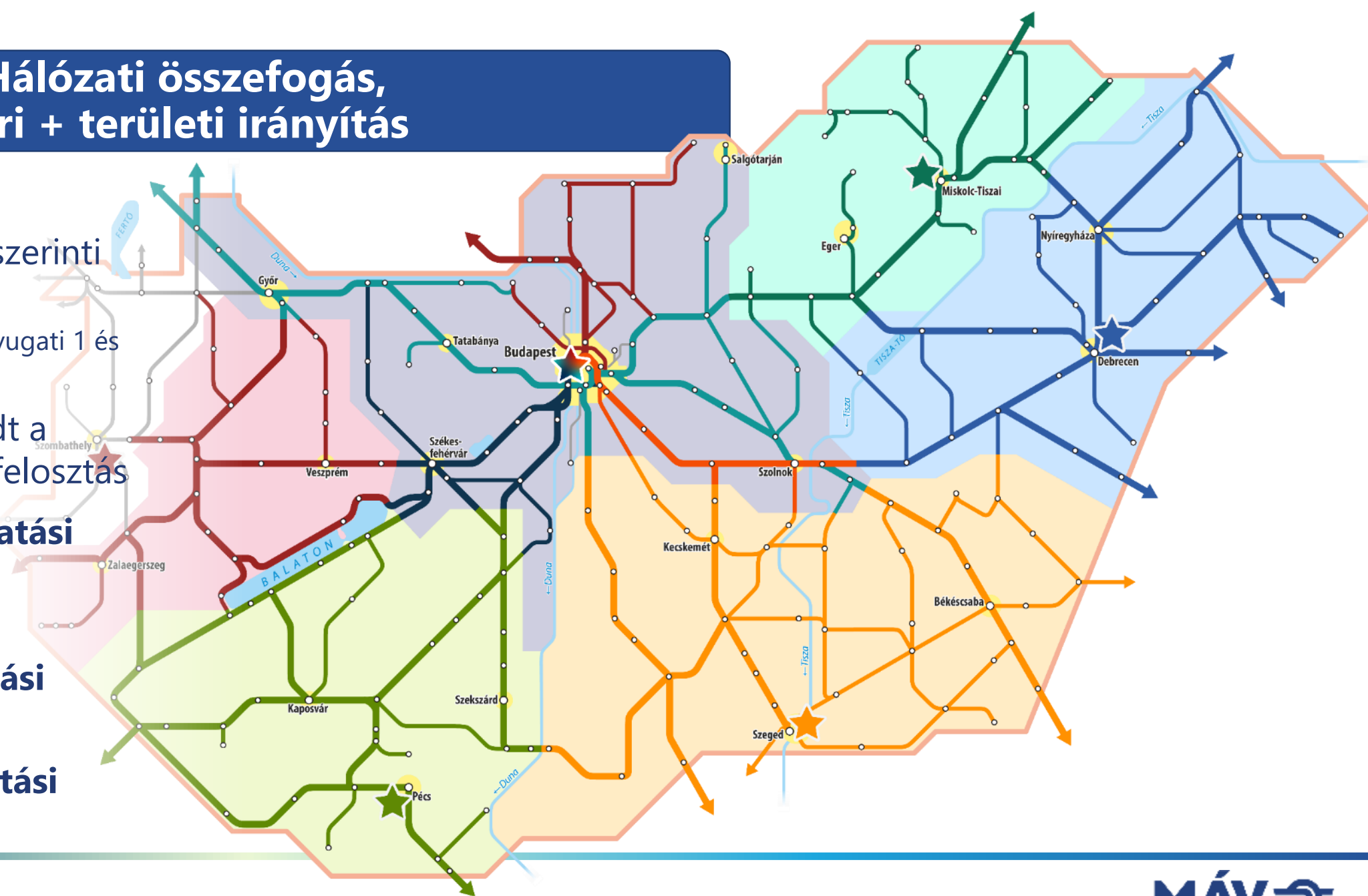
- TSZVI Budapest (Tiszántúl, Dunántúl, Motorvonatirányító)
- Hálózati vonatási főirányító
- Hálózati személyszállítási főirányító
- Kiemelt vonatok főirányítója

► 2015-ig tehervonatirányítók: Tiszántúl, Dunántúl



2019–2025: Hálózati összefogás, fejpályaudvari + területi irányítás

- Budapesten fejpályaudvar szerinti felosztás
 - Déli, Keleti, Nyugati 1 és 2
- Vidéken maradt a TSZVI szerinti felosztás
- **Hálózati vontatási főirányító**
- **Hálózati személyszállítási főirányító**
- **Utastájékoztatási főirányító**



Problémák

**Szigorú terület
alapú elosztás**



Egy vonat akár
2-3 irányítóval
is találkozik
útja során

**Nem
vagyunk a
helyszíne
n**

**„Nagy MÁV-os”
örökségek
görgetése →
pályavasúti logika**

**mindenkihez
és senkihez
se tartozik**

**Aránytalan
munkaelosztás**



MÁV

SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI ZRT.

Változó körülmények – változásért kiált

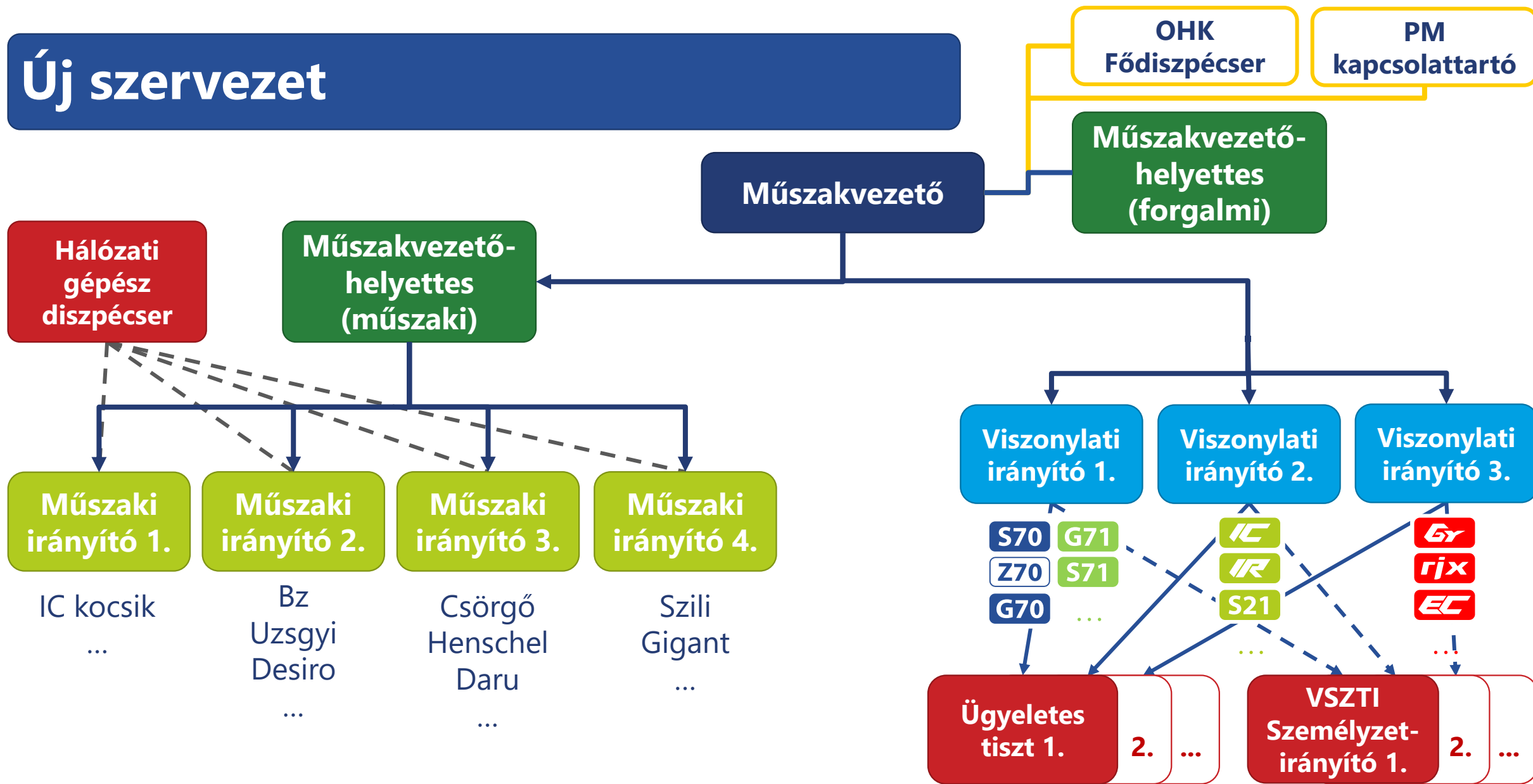
- Cél: **utasközpontú** kiszolgálás
- Országos Havária Központ megalakulása
- Nagyságrendekkel több beavatkozási igény, túlfeszített menetrendi kínálat
- Elvárt többletfeladatok: tolatási mozgások koordinációja, kocsigazdálkodás hálózati szinten



Megoldás: a viszonylati irányítás

- Egy vonat – egy irányító
- Műszakvezető és műszakvezető-helyettesek
- A viszonylatok dinamikusan átadhatók
- Egyenletes munkaelosztás
- Budapesten: forgalmas előváros
- „Vidéken”: távolsági és mellékvonali vonatok

Új szervezet



Új feladatkörök

Műszakvezető

- › Forgalmi rend egyeztetése az OHK-val
- › Feladatok ki/szétosztása
- › Haváriahelyzeti erőforrás elosztás
- › Irányítók munkájának felügyelete
- › Kapcsolattartás PM-mel



Műszakvezető-helyettes

- › PM-től származó infók feldolgozása
- › Kerekesszékes utazások koordinálása
- › Magánvasúti megrendelések koordinálása
- › Adatszolgáltatások
- › Jelentések



Műszaki Irányító felel a járművekért

- › Karbantartások felügyelete
- › Kisműhelyi ki/bekérések teljes koordinálása
- › Egyeztetés a személyzetirányítókcal
- › Egyeztetés a műhelyekkel



Személyszállítási ügyeleter
mint új üzemirányítási szerepkör

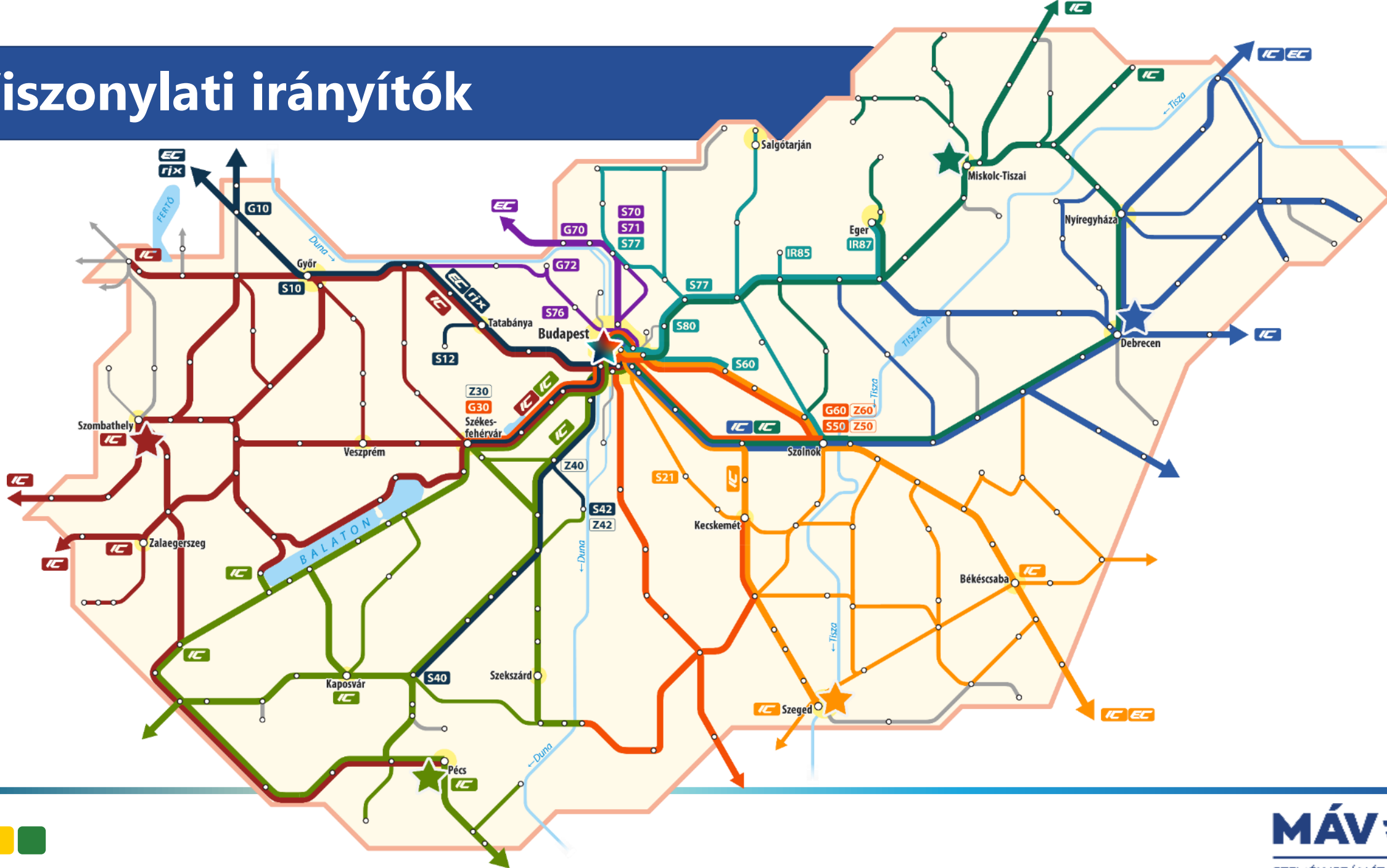
a műszak helyszíni klónja

Viszonylati Irányító felel a szolgáltatásért

- › Erőforrás tervezés
- › Vonatszám szerinti forgatás, összefűzés
- › REKK tábla töltése
- › Egyeztetés a személyzetirányítókcal
- › Operatív közlekedési rendben az utazó személyzetek értesítése



Viszonylati irányítók



Hogyan jutunk el ide

- ▶ Kulcsemberek – kívülről ÉS belülről
- ▶ Alátámasztani, hogy a régi rendszer hibádzik - tükör
- ▶ Rengeteg beszélgetés
- ▶ Benchmark
- ▶ Fokozatosság - legfontosabb

Elvárt eredmények

- ▶ Korszerű, **utasközpontú** eljárás
- ▶ Felelősségek a helyükre kerülnek
- ▶ Jobb belső **kommunikáció**
- ▶ **Hatékony és gyors** beavatkozások
- ▶ Egyenlő munkaterhelés, havária helyzetek alatt is

Késések és havária utóhatás csökkenése



További fejlődési lehetőségek – további feladatok

► Fordulótervek áttekintése, majd átdolgozása

- jól üzemeltethető – jól irányítható
 - Minden csomóponton megváltani?
 - 1 vonat egy személyzet?
 - Tartalékok rendszere
 - Telephelyek, telepállomások – feljelentkezési helyek
 - Jármű és személyzet fordulók összehangja rendszere
 - Visszahatás a menetrendre?

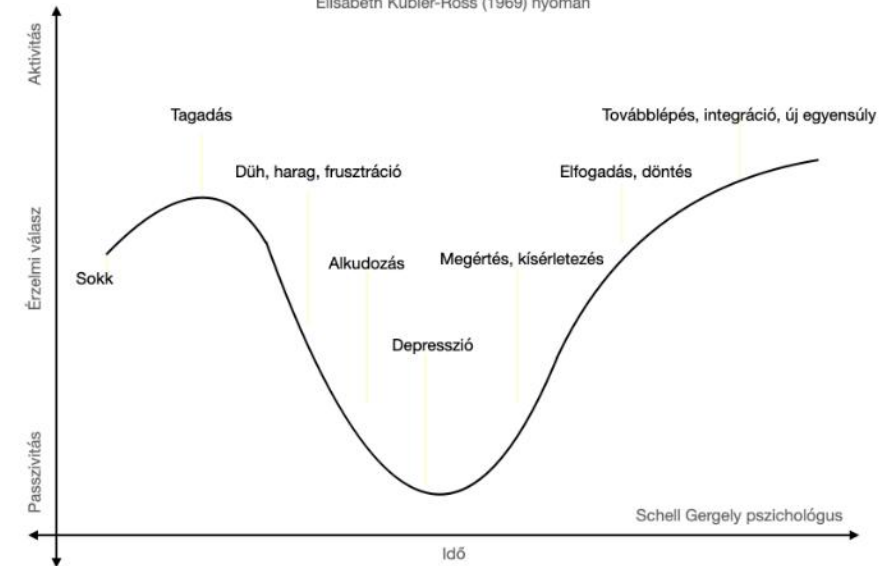


Utasközpontúság és üzemirányítás

- Utas a középpontban – minden vonatnak van egyszemélyű felelőse
- Hatékonyan tud összedolgozni a forgalmi rendért felelős OHK-val
- Ott (is) vagyunk, ahol az utas van

Változás és gyász

Elisabeth Kübler-Ross (1969) nyomán



A szemléletváltásban az első lépés a legnehezebb,
de hálás folyamat, lelkesíti a rendszert,
megéri a befektetett energiát.

Köszönöm a figyelmet!

susuk.marton@mavcsoport.hu

