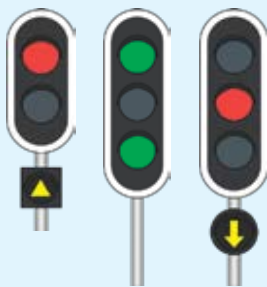


# Tram-train, a városközpont és a nagyvasút hatékony összekapcsolásának eszköze.

*Szeged és Hódmezővásárhely között a közösségi közlekedést leginkább az autóbusz jelenti, iskolanapokon közel 5000 utas használja. A két város között a távolság 26 km, az autóbusz ezt a távolságot 30-35 perc alatt teszi meg, az erős közúti forgalom miatt azonban a menetrend tartása nehézséget jelent.*



A vasúti közlekedés az egyvágányú, dízelüzemű Szeged-Békéscsaba vonalon folyik, az elővárosi közlekedésben kevés jelentőséggel bír, a közúti közlekedéssel szemben nem versenyképes. Az autóbusznál ritkább járatsűrűség és a vasúti megállóhelyek, állomások elhelyezkedése miatt a vonatközlekedés hátrányban van.

A Tram-train közlekedés célja a vasúti infrastruktúra igénybevételével olyan közlekedési rendszer létrehozása, mely hozzájárul a közösségi közlekedés versenyképességének megtartásához, javításához, valamint lehetővé teszi a közúti gépjárműforgalom és az általa okozott környezeti terhelés csökkentését. Ez a kedvezőtlen vonalvezetésű nagyvasúttal csak oly módon megvalósítható, ha az a villamosközlekedéssel összekötésre kerül, így biztosítva a városok központjai között gyors és átszállásmentes kapcsolatot. Ehhez a szegedi villamosvonalat és a 135. sz. vasútvonalat össze kell kötni, Hódmezővásárhelyen pedig teljesen új, a városközpontot a jelenlegi autóbuszokhoz hasonlóan feltáró villamosvonal kiépítését kell elvégezni. A menetidő csökkentése, valamint a járatszám növelése érdekében a vasúton vissza kell állítani a 100 km/h-ás pályasebességet, valamint szakaszosan új második vágányt és forgalmi kitérőket kell építeni. Továbbá olyan speciális járművek beszerzése szükséges, melyek a városi villamoshálózaton és a nagyvasúton is egyaránt biztonságosan közlekedhetnek. Ez lesz a Tram-train.

A Szeged és Hódmezővásárhely közötti vasúti pálya üzemeltetésre és működtetésre a MÁV Zrt., a közlekedés lebonyolítására, a járművek üzemeltetésére a MÁV-START Zrt lett kijelölve. A Szeged Rókus – Hódmezővásárhelyi Népkert vasútvonal teljes átépítése folyamatban van. Jelenlegi ismeretek szerint a vonatkizárással járó vágányzár 2019/2020 évi menetrendi időszak kezdetéig meg lesz hosszabbítva. A vasúti pálya átépítésével párhuzamosan folyik Hódmezővásárhelyen a városi villamos-pálya építése is, de közműkiváltási problémák miatt elhúzódik a kivitelezés.

A MÁV-START üzemeltetőnek történő kijelölése végleges formában továbbra sem történt meg. A működtetés teljes előkészítése érdekében elengedhetetlen az üzemeltetői kijelölés – jelenleg egy szándéknyilatkozat alapján történik az előkészítés. A közszolgáltatás megrendelője még nem adott meg konkrét elvárást a Tram-train működtetésével kapcsolatban üzemidő, menetrendi gyakoriság, napi ütem, heti vagy szezonális eltérések, elvárt vonali és állomási szolgáltatások vonatkozásában sem. A közszolgáltatás szereplői, a MÁV-START,

a Szegedi Közlekedési Vállalat és a Dél-Alföldi Közlekedési Központ (DAKK) közötti kapacitás megosztás, a párhuzamosság kiszűrése, rá- és elhordó szerep meghatározása, az ezzel kapcsolatos egyeztetés folyamatban van. A TT tervezett működtetés kezdési időpontja 2021 szeptembere, a tanévkezdet időpontja. Próbamenetrend alapján előkészítés alatt van a szerelvény- és személyzeti forduló és az ezzel összefüggő foglalkoztatás megtervezése, a munkaköri létszám meghatározása, oktatás-képzés szervezése és a munka és foglalkoztatási feltételek biztosításának kidolgozása. A szerelvényforduló tervezése 8 szerelvény figyelembevételével történik oly módon, hogy a napi üzemeltetési szükséglet 7 db + 1 tartalék.

A MOSZ a járművezető képzéssel kapcsolatban megkérdezte a MÁV-START illetékes igazgatóját Ughy Kálmánt, aki a következő tájékoztatást adta:

A képzésben résztvevő kollégák az alábbi modulokból részesülnek oktatásban, melyből az oktatási időszak végén remélhetőleg sikeres vizsgát tesznek. Az egyik a közúti vasúti (villamos) pályahálózat vasúti pályahálózat ismeret modul Infrastruktúra helyi, városi vasúti pályahálózaton személyszállítás (közúti vasút). (Jóváhagyás száma: VVK-2018/908; Kiadás dátuma: 2018.08.24.). A másik a közúti vasúti (villamos) pályahálózat vasúti járműismeret modul Járműismeret villamos meghajtású közúti vasúti jármű kategória. (Jóváhagyás száma: VVK-2018/910; Kiadás dátuma: 2018.08.24.)

Az ütemterv szerint az első csoport részére a képzés április 15-én 12 fő mozdonyvezetővel és 2 fő JBI-s kollégával indult Szegeden. A további tanfolyam indulási időpontjai még pontosítás alatt vannak. A résztvevő mozdonyvezetők várható létszáma minden további esetben 10 főt jelent majd tanfolyamonként. A járműdarabszámból kiindulva 40 fős létszám szükséglettel számol a MÁV-START, tervek szerint legalább 60 főnek meg kell szereznie a típusismeretét annak érdekében, hogy rotációs lehetőség legyen a mozdonyvezető kollégák körében a Tram-train-en és a nagyvasúton. A kiszolgáláshoz szükséges mozdonyvezető részére új munkakört nem tervez létrehozni a munkáltató. Alapvetően továbbra is országos pályahálózaton dízel- vagy villamosmozdonyvezetők lesznek, csak további modulokból tesznek vizsgát. Pontosan úgy, ahogyan azok a nagykanizsai mozdonyvezetők, akik a balatonfenyvesi kisvasútra szereztek képesítést további infrastruktúra és további keskeny nyomtávolságú dízelmozdony kategória modulból.

Az orvosi, előzetes alkalmassági vizsgálat szükségességéről a MOSZ kérdésére a következőket mondta a VNK illetékes igazgatója Dr. Pataki Ibolya: a 203/2009 Korm. rendeletben a tram-train munkakör még nem szerepel, ezért közúti vasúti jármű vezetőnek sorolandók be (villamos járművezető). Nem elég az érvényes mozdonyvezetői orvosi határozat, a tram-train jármű vezetéséhez közúti vasúti jármű vezetői alkalmassági kell, arra vonatkozó orvosi határozattal, azzal pedig a mozdonyvezetők nem rendelkeznek, ezért kell előzetes orvosi vizsgálat. Azok a mozdonyvezetők, akik esetleg az előzetes közúti vasúti jármű vezetői alkalmasságán nem felelnek meg, NEM veszítik el a mozdonyvezetői alkalmasságukat.

A képzés elkezdődött...

Barsi Balázs

## Mestorurak az iskolapadban avagy elkezdődött a Tram-train vezetőképzése

*Szeged, 2019. április 15. Sorra futnak be az autók a BGOK Szeged-Rendezőben lévő épületének parkolójába. Civil ruhás emberek kászálódnak ki belőlük és régi ismerősökként üdvözlik egymást a reggeli napsütésben. Tizenötön vagyunk, ebből tíz mozdonyvezető. A tram-train kiképzés részeként megkezdjük a közúti vasúti járművezető tanfolyamot, magyarul: villamosvezetők leszünk.*



Felmerülhet a kérdés, hogy vajon hogyan is kerültem én ide. Vásárhelyi lakosként már kezdetektől fogva figyelem a projekt alakulását. 2015-ben egy engedélyezési tervet készítetett a vásárhelyi önkormányzat, majd nem sokkal később elérhető lett egy honlap (tramtrain.hu), ahol már látványos formában is megjelentek a tervek. Először a Népkert megállóhely előtti útátjáró mellett felállított óriásplakátról tudtam meg, hogy elkezdődött valami. A tényleges munkálatokra 2018-ig várni kellett, de április 4-én elkezdődött az azóta is tartó vágányzár. Ezzel szinte egy időben Vásárhely két legforgalmasabb utcájában is elkezdődött a kivitelezés a közművek kivál-





tásával. A médiában és a közösségi oldalakon ekkor erősödött fel a téma iránti érdeklődés. A kollégák körében is egyre többször keveredett a beszélgetések témakörébe a vasútvillamos. Természetesen még találgatások szintjén rengeteg kérdés merült fel a működést, a technikai kialakítást és a forgalom szabályozását illetően. Egyre jobban érdekelt a dolog, vonzott az újdonsága, az ismeretlenségbe burkolódzó lehetőségeivel és az érdekképviseleteknek is feladatot adó problémakörével együtt. Mindenképpen izgalmas feladatnak tűnt kitalálni egy olyan utat, ahol még soha nem jártunk. Persze a lehetőségekhez képest úgy kellene haladnunk, hogy a végén jól jöjjünk ki belőle...

Amikor csak lehetett, feljebbvalóimtól megpróbáltam információkat szerezni, mert abból volt és van a legkevesebb. A tavalyi évben már biztosan lehetett tudni, hogy a MÁV-Start lesz a beüzemelője a tram-trainnek. Az egyik beszélgetés alkalmával javasolták, hogy beszéljek az oktatási kérdésekért felelős vezetővel, aki akkoriban Milanovits István volt. István javasolta, hogy próbáljuk összeszedni azon kollégákat, akik tudnak vállalni a képzést, hogy a munkáltató részéről ne legyen kijelölés. Igaza volt, mert ezzel kapcsolatban komoly meglepetések értek a mozdonyvezetők megkerdezése során. Voltak lelkes, érdeklődő emberek, de voltak olyan nagy tapasztalatú, komoly hozzáállású kollégák, akik kategorikusan elzárkóztak, sőt még egy esetleges hivatalos megkeresésre a felmondást is kilátásba helyezték. Akadtak olyan frissvizsgás, korábban Szegeden buszvezető beosztásban dolgozó fiatalok, akiknek egy időre elégük lett a közúti anomáliákból és kérték, hogy ha lehet, most még nem jelentkezzenek.

Az információ hiánya a mai napig jellemzője a történetnek. Úgy tűnik innen letről, hogy nagyon sok infó van, de keveset osztanak meg az érintett munkavállalókkal. Tagja vagyok a helyi munkavédelmi bizottságnak. Ezen fórumon is elő-elő került a vasútvillamos ügye és eldöntöttük, hogy hivatalos információt kérünk a témával kapcsolatban. Hornok Béla munkavédelmi bizottsági elnök megkereste az illetékeseket és a Munkavédelmi Törvény vonatkozó paragrafusára hivatkozással megszervezte a tájékoztatót. Az ülésen Kalló Róbert ismertette a megépítésre kerülő jármű részleteit, sok és számunkra meglepő adattal lettünk gazdagabbak. Például már korábban felmerült a kollégák részéről is,

hogy lesz-e a gépen olyan kamera, mely a jármű előtti forgalmat figyeli. Elsősorban a kialakuló rendkívüli helyzetek, balesetek felderítése és a személyzet érdekeinek védelmében látnánk szükségét, de megnyugtató, hogy a megoldás már a tervezés korai fázisában is a terítéken volt.

A következő jelentős momentum, hogy 2019. 02. 28-ra vezénylést kaptam orvosi vizsgálatra. Értetlenül álltam a dolog előtt, hiszen mind a vasúti, mind a közúti alkalmasságim érvényes még egy darabig. Főleg akkor kerekedett ki a szemem, mikor megtudtam, hogy előzetes (újfelveteles) orvosi vizsgálatra kell megjelennem. Bosszantott ez a megalázó helyzet, hiszen nem változott a kategória besorolásunk. Arról nem is beszélve, hogy mi lesz a



2019. április



tényállás egy esetleges „Nem alkalmas” minősítés esetén. Bizonyítják rólunk, hogy még tegnap IC-vel rohangáltunk Szeged-Budapest között, holnap meg egy talicskát sem tolhatunk arrébb egyedül? A cég meg fizet, mint a katonatiszt, ráadásul felesleges dolgokért. Kiborítottam a bilit! Beszéltem néhány emberrel az érdekvédelmi és a munkáltatói oldalon is, aminek az lett az ered-



2019. április

ménye, hogy időlegesen felfüggesztették a vizsgálatokat és az illetékesek egyeztetésbe kezdtek az ügyben. No, ez sem tartott sokáig. Tanácskoztak a hegyek és egeret szültek, tehát mégiscsak el kellett mennünk arra az orvosi vizsgálatra. Azzal a megnyugtató kitételrel, hogy a beutalón feltüntették, hogy a „meglévő kategória megtartásával”. Szóval ismét egy újabb orvosra vezénylés és még mindig a semmiért fizetett a cég. Hihetetlen számomra, hogy ennyire nem képviseli a cégünk a saját anyagi és morális érdekeit a hatósággal szemben. Ezek után megtörténtek a vizsgálatok és – ki gondolná – mindenki sikeresen vette az akadályt. Az is megér egy misét, hogy ahányan voltunk, szinte annyi-féle időtartamra kaptuk meg az alkalmasságot. Ha ez a bürokrácia nem volna...

Mint azt már az elején írtam, elkezdődött a tanfolyam. Egy kicsit döcögösen indult, de az első hét végeztével kijelenthetem, hogy belerázódtunk. Mindjárt az első nap egy félnapos áramsünetbe sikerült belefutni. De ez egyáltalán nem zökkentette ki az előadás megtartásából Szilágyi Ádám debreceni illetőségű előadónkat. Az elkötelezett és végtelenül rutinos oktató többek között rádöbbenett arra a tényre, hogy jobb, ha a vasúti szókinésünket és az ismereteink jórésztét kint hagyjuk a ruha-

fogason. Erre a helyzetre valamelyikünk tréfásan azt a találó kifejezést alkotta, hogy „chip-csere”. Két napon keresztül beszélt nekünk a rendkívüli eseményekről, de ez most nem a szokványos oktatás volt. A tudásanyag ismertetésén túlmenően az idő jelentős részét a kölcsönös kérdésfeltevések tették ki. Ez is az a bizonyos járattan út, melyet már korábban emlegettem. Rengeteg a leszabályozatlan apró részlet, kevés a rendelkezésre álló tudás, hogy a két jelentősen eltérő szakterület együttműködése minél gördülékenyebb legyen.

A hét második felét már Rózsa János társaságában töltöttük. A budapesti illetőségű szakemberrel kicsit könnyebb volt a közös munka, mert a pályáját a MÁV-nál kezdte, forgalmi területen. A közúti vasúti FI-F2 ismertetését kapta feladatául. Na, ez még egy szokatlan szabályhalmaz nekünk, mert a jelzési utasítás néha kaotikusnak tűnő rendelkezésein túlmenően, az F2-es a pályával, a járművekkel és a fékezéssel kapcsolatos műszaki tartalommal is bír a forgalmi rendelkezések mellett.

Úgy vélem a tanfolyam szervezése remekül sikeredett, mert a PT EDUCATION Kft. által delegált- eddig megismert- két oktató remek választásnak bizonyult. A tanuláshoz is megkaptuk a szükséges anyagokat, ami nyomtatott formában egy forgalmi utasítást és egy KRESZ könyvet, valamint számos elektronikusan létező segédanyagot takar. Most már –egy híres ember szavait idézve– nincs más teendők: „Tanulni, tanulni, tanulni”.

Mindenkinek állítástárolósváltó-mentes szép napot kívánok

Lőkös Csaba