

■ Alscher Tamás, az NKH Vasúti Főosztály vezetője

Kockázatelemzés nélkül nőhetnek a költségek

A vasúti műszaki és biztonság hatósági eljárás tekintetében le kell szögezni: az elmúlt négy évben jelentős változásokon ment keresztül a vasútgazgatás. Míg Európában és hazánkban is a deregularizáció a jellemző a gazdaságra, addig a vasúti térségre pont a regularizáció az igaz. Körülbelül 40-50 új jogszabály jelent meg uniós szinten, amelyek nagy része közvetlenül végrehajtandó. Ha ezt nézzük, nagyon nehéz dolga van annak, aki Magyarországon vagy Európában új vasútfelújítási projektbe szeretne belevágni.

Egy vasúti infrastruktúrával kapcsolatos projekt Magyarországon többnyire a pályahiba (vagy szűk keresztmetszet) megállapításával kezdődik, majd később, valamikor megkezdődik a felújítás a fejlődés és a szolgáltatási színvonal emelésének érdekében. A tervek már most is a biztonsági menedzsmenten keresztül kell véglegesíteni, ahol priorizálni kell az elvégzendő feladatokat. Mikor eljut a projekt a legfontosabb irányok lefektetéséig, akkor azt be kell illeszteni a már meglévő infrastruktúra keretei közé. Ekkor kezdődhet meg az alrendszerre is kiterjedő kockázatelemzés, amelyet az unió ír elő hazánk számára 2010. július 7-e óta. Ám hazánkban még mindig probléma, hogy nem szeretjük papírra vetni a kockázatokot. Fejben persze mindenki elemzi a lehetséges problémákat, de írásos

kockázatelemzés többnyire csak a pénzügyi források és a megtérülés területére készül – ezt azonban át kell ültetni a műszaki életre is. Ezzel megvalósulhatna annak a lehetősége, hogy ne csak a kivitelezés után derüljenek ki azok a problémák, amelyek valamiért nem kerültek napirendre a tervezés vagy a kivitelezés fázisában. A kockázatelemzést követően elindul egy folyamat a beruházónál, a leendő üzemeltetőnél, mert a kockázatelemzés önmagában semmit nem ér, ha nem kezdjük el kezelni a feltárt kockázatokot. Azaz el kell dönteni az elemzést követően, hogy hogyan kezdünk neki egy probléma kezelésének. A kockázatelemzés módszerei gyakorlatilag egy projekt sikerének az alapillérei.

Korábban globális tervezés folyt, most már a részleteket kell

megtervezni. Az interface-ek hogyan kommunikálnak egymással? Hogyan fogjuk ezeket ellenőrizni? Az egymással párhuzamosan futó projektek hol találkoznak? A hazai vasúti projektjeink többnyire EU-s forrásokból támogatott beruházások, erre van egy fontos kitétel: az átjárhatóság feltételeit elégítse ki a rendszer. Ez csak az átjárhatóságra vonatkozó műszaki előírásoknak (TSI) történő megfeleléssel valósítható meg, ezt pedig nem a hatóság igazolja, hanem egy erre bejelentett szervezetet kell alkalmazni, úgynevezett notified body-t (NOBO), a nemzeti sajátosságok tekintetében pedig a dedicated body-t. Itthon, amikor a hatóság előírja a notified body bevonását, általában még mindig az a válasz, hogy ez a projekt elodázását eredményezi, pedig nem erről van szó. Nemrégiben Szolnok állomásának átépítésével kapcsolatban derült ki, hogy a notified body valójában mennyi releváns problémára mutat rá.

A biztosítóberendezések és a vonatbefolyásoló rendszerek szakértői meg tudják mutatni a kockázatokot, amelyeket megrendelői és üzemeltetői oldalról is ki lehet vizs-

gálni, így például fény derülhet a szerződéses paraméterek hiányosságára is. A hatósághoz bekerülő dokumentumok csupán engedélyezési dokumentációk, nem részletes, technikai dokumentációk. A hatóság feladata, hogy műszakilag hibás termékre ne adjon engedélyt, illetve a jogi környezetbe illesse azt. A hatóság szerepe koordináló szerep a hatóságok között, hogy a megvalósuló rendszer műszakilag biztonságos rendszer legyen, de a notified body hívja fel a figyelmet arra, hogy mely pontokban nem felel meg a projekt az előírásoknak.

Az elmúlt években beruházási dömping van, 2013-ban 800 milliárd forint értékű vasúti fejlesztést kezelt a hatóság. Az új infrastruktúrák nagyon jó állapotban vannak, hazánkban azonban probléma, hogy a minőségi fenntartásokra nincs pénz. Ezek az új infrastruktúrák sokkal feszebb karbantartási rendet követelnek, sokkal sűrűbben kellene a diagnosztikát is elvégezni, hiszen a járművek nagyobb sebességgel közlekedhetnek rajtuk. Ezeknek a kezelése óhatatlanul plusz feladatokat jelent. Bonyolódhatnak a rendszerek, a kockázatok ezen az olda-



lon is jelentkeznek, ezért lényeges, hogy ezekre az üzemeltetés oldaláról is legyenek a vállalatok készülve. Nagy forrásigényű a pályahálózat karbantartása, hosszú ideig elmaradtak fenntartási munkák, ebből adódóan elmondható: tüzoltás folyik, amely további kockázatokhoz vezethet. A műszaki szakemberek dolga, hogy a menedzsmentnek, aki a pénzt biztosítja, a szerződéseket megköti, olyan szakmai anyagot tegyen le az asztalra, amely segíti a döntéshozatalt – a kockázatelemzés és a kockázatértékelés egy igen fontos eleme ennek.

■ Dr. Gyurkovics Sándor, a Hungrail Jogi és Etikai Bizottságának elnöke

Az új vasúti törvény várható és szükséges tartalma ágazati szempontból

Dr. Gyurkovics Sándor, a Hungrail Jogi és Etikai Bizottság elnöke ismertette az új vasúti törvény előkészítésében szerepet játszó ágazati közreműködést. A szakmai érdekvédelmi egyesület a szaktárcával és a szakmával folytatott intenzív együttműködése eredményeképp egy 57 oldalas javaslatot adhatott át a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium vezetőinek arról, mit és miképp tartalmazzon egy új vasúti törvény.

„Ha ez a törvény jó lesz, akkor rendet, fejlődést szolgál, könnyű lesz értelmezni, és szolgálja az érintett vasúti társaságok fejlődését” – kezdte előadását a bizottság elnöke. Szavaiából kitűnik az új jogszabály minden kétséget kizáró fontossága és jelentősége. Arra a kérdésre, hogy miért is van szükség az új szabályozásra,

dr. Gyurkovics Sándor két fő indokot sorolt fel. Az első, a 2005-ös vasúti törvény alkalmazása, gyakorlata során felmerült helyzetek, tapasztalatok, amelyek alapján a meglévő szabályozás állandó módosításra van ítélve. A második és talán jelentőségesebb, hogy az Egységes Európai Vasúti térség létrehozására szóló EU-irányelv

át kell ültetni a hazai gyakorlatba. Ez a honosítás hatással lesz a vasút gazdálkodási, piaci és működési környezetére. Összefoglalójában kitért arra is, hogy a piacnak szabályozottnak kell lennie, hiszen a közlekedés területén az állami szerepvállalással szemben támogatott igény jelentősen nagyobb a többi ágazatban tapasztalható szinthez képest. További fontos követelmény, hogy a jogalkotó a korábbi jogszabályokat értékelje, ismerje, és felismerje a jogalkalmazó szervek tapasztalatait. Elengedhetetlen továbbá, hogy ismerje a jogszabály címettjeinek a gondjait, véleményét, azokat a nehézségeket, amelyeket a jogszabály egyes rendelkezései a címzetteknek okoznak. Fontos tartalmi követelmény, hogy a felek felmerülő érdek-összeütkezésére kompromisszumos megoldásokat hozzon, de ehhez elengedhetetlen az a körülmény, hogy a jogszabály szakmai előkészítőjének ismernie kell a vasúti társaságok észrevételeit, problémáit. Ennek a ténynek a figyelembevétele mellett született meg a Hungrail tagvállalatainak egyeztetett véleménye, amelyet egyrészt egy szövegjavaslat képez, másrészt olyan módszerek javaslatának a megfogalmazása, amelyek alkalmazásával a szakmai előkészítés minőségileg megfelelővé válik, és a vasúti társaságok számára sem jelent terhet.

A véleményezési munka során munkacsoportokba tagozódva négy területen gyűjtötték össze az észrevételeket és javaslatokat, hogy a lehető legszélesebb körben kiterjesztett szakmai együttműködés megvalósulhasson. Az egyes munkacsoportok hatásköre az engedélyezésről, az infrastruktúráról, a szervezetről és a biztonságról hivatott átfogó véleményt

formálni. A szakmai egyeztetéseket követően a csoportok vezetői az Etikai Bizottsággal közösen kialakított állásfoglalást nyújtottak át a minisztériumnak. Ennek értelmében arra a kérdésre keresték a választ, hogy „mit vár a szakma a vasúti törvénytől?”. A szervezeti munkacsoport vezetője, **Rácz Gábor** a működési engedélyek nagyobb rugalmasságának biztosítása, az országos nagyvasúti szabályozástól történő szétválasztása, valamint az adminisztratív terhek lehetséges keretek közötti csökkentése mellett tört lándzsát. Az engedélyezési munkacsoportok képviselőjében **Feldmann Márton** a következő észrevételeket ismertette: „A közös európai keretrendszerek adta lehetőségeken belül az élethez, a reális működési környezethez, a piaci igényekhez és feladatokhoz kell igazítani a szabályokat úgy, hogy a biztonsággal szembeni elvárások teljesüljenek. A hazai vállalkozások versenyképességét az indokolatlan adminisztratív és gazdasági terhek ne rontsák.” **Farkas Gyula**, a biztonsági munkacsoport vezetője arról beszélt, hogy a vasútbiztonság szem előtt tartása mellett egyszerűbbé kell tennie a törvénynek a vasúti társaságok mindennapi működését, kellő módon el kell választani egymástól a nagyvasúti, országos vasutak számára előírt és betartandó szabályokat, és a helyi, elővárosi, regionális vasutak számára előírt és betartandó szabályokat, az engedélyezés, a képzés, a karbantartás és az egészségügy területén. **A Béres Barna** vezette Infrastruktúra Bizottság véleménye alapján az új törvénnyel szembeni legfontosabb követelmény, hogy az megvalósítsa az Egységes Európai Vasúti Térség létrehozá-



sáról szóló új uniós irányelv teljes körű átültetését.

Minden bizottság szakmai véleményében közös pont, hogy mind az adminisztrációs terhek csökkentése, mind a nagy- és kisvasúti szabályozás különválasztása teljes mértékben ésszerű és indokolt. A szeptember 8-án a minisztérium elé terjesztett 57 oldalas javaslat-csomag egységesítéshez kiegészítésként a szakmai bizottságok véleményeirehöz a koordináló szerepet betöltő Jogi és Etikai Bizottság annyit fűzött még hozzá, hogy el kell érni a vasúti törvény tartós és állandó jellegét, hiszen csak így valósítható meg a jogbiztonság a vasúti közlekedésben. Az Etikai Bizottság is kiemelte, hogy szükséges különbséget tenni – az azonos biztonságos eredményező szabályok figyelembevételével –, hogy más egy nemzetközi vagy országos vasút, és más egy kistérségi magánvasút szabályozása. Az elnök előadásában kitért arra is, hogy nehézséget jelent az EU irányelvek átültetésének gyakorlata, ez ugyanis egy rendelettel ellentétben nem jelenti szükségképpen a teljes jogszabály szövegének átvételét, vagyis elég jelentős a mozgásteret a tagországok számára. „Meg kell vizsgálnunk, hogy Magyarország esetében, az érintettek érdekeinek teljes figyelembevételével, hogyan lehetünk ezzel a lehetőséggel.” – zárta sorait a Hungrail Jogi és Etikai Bizottságának elnöke.

ÚJ SZÉCHENYI TERV

A közúti TEN-T hálózat műszaki szabályozásának kialakítása a Közutak tervezése (KTSZ) Ütügyi Műszaki Előírás és kapcsolódó előírások felülvizsgálatával.

2014 augusztusában elindult a közúti TEN-T hálózat műszaki szabályozásának megújítási folyamata, melynek köszönhetően - a Közutak tervezése és a hozzá szorosan kapcsolódó útügyi műszaki előírások alapján - elkészül a szükséges jogszabály tervezet és eljárásrendi útmutató.

Az elmúlt 20 év gyakorlata szerint az útügyi műszaki előírásokat az e célból 1994-ben létrejött Magyar Utügyi Társaság szakbizottságai dolgozzák ki. Az útügyi műszaki előírások alkalmazása a közlekedési infrastruktúra működtetés szinte teljes területén egységesen érvényesül, mind az állami és önkormányzati intézmények és szervezetek tevékenységében, mind a magánszféra kapcsolódó területein. A közúti szakma egyértelmű, általánosan követendő egységes szabályozást igényel, a jó minőségű, biztonságos, költséghatékony létesítmények előállítására, a közlekedésszervezésre és a közlekedési létesítmények magas szakmai színvonalú működtetésére érdekében. A cél olyan javaslat kidolgozása, amely a jogi és a műszaki-gazdasági követelményeket egyidejűleg kielégíti. A jogszabály tervezet és eljárásrendi útmutató elkészítése során felhasználják a szabályozási rendszer eddigi szakmai tapasztalatait.

A projekt célja, hogy jogszabályi szinten kerüljenek meghatározásra azok az általános szabályozási elvek, feltételek, melyek alkalmazásával körülhatárolhatóak a közutak tervezésével, építésével, üzemeltetésével és fenntartásával kapcsolatos azon területek, amelyek – mint általánosan kötelező magatartási szabályt tartalmazó műszaki előírások – normatív, jogszabályi szabályozást igényelnek.

A projekt befejezése 2015 júniusában várható.

A projekt Európai Unió támogatásával valósul meg.



A projekt Európai Unió támogatásával valósul meg.