

Joghézagok a vasútervezési szabályokban

Legal deficiencies in railway design rules

WEINREICH Zoltán

okleveles építőmérnök, óraadó
Pécsi Tudományegyetem, Műszaki és Informatikai Kar, Építőmérnök Tanszék
Pécs

Abstract

In Hungary, until 1982, the D.21. MÁV Instruction contained the railway track planning regulations. After the termination of the MÁV as a specialized authority, the OKVPSz, i.e. the Track Design Regulations of the National Public Railways, entered into force in 1983 as a ministerial decree of the KPM. The main regulations are contained in the currently valid OVSZ (National Railway Regulations). The OVSZ contains significantly fewer regulations, so the OKVPSz remained in force in non-regulated items. D.21 of 1942, since its publication, the regulations for certain areas are less and less included in the planning regulations, so now there are also areas that are not regulated. The presentation shows the shortcomings of the regulations and their possible solutions with 2 examples.

Kivonat

Magyarországon 1982-ig a D.21. MÁV utasítás tartalmazta a vasúti pályatervezési előírásokat. A MÁV mint szakhatóság megszűnése után lépett életbe a KPM miniszteri rendeletként 1983-ban a jelenleg is érvényes OKVPSz, azaz az Országos Közforgalmú Vasutak Pályatervezési Szabályzata. A főbb előírásokat a jelenleg hatályos OVSZ (Országos Vasúti Szabályzat) tartalmazza. Az OVSZ lényegesebb kevesebb szabályozást tartalmaz, ezért a nem szabályozott tételekben az OKVPSz továbbra is hatályban maradt. Az 1942. évi D.21. óta egyes területekre vonatkozó előírásokat a tervezési szabályzat egyre kevésbé tartalmazza, így mára nem szabályozott területeket is előfordulnak. Az előadás 2 példával bemutatja a szabályzatok hiányosságait és esetleges megoldásukat.

1. BEVEZETŐ

A folyamatosan változó szabályok eredménye, hogy egyes jogszabályok, szabályzatok ellentmondásba keveredhetnek, esetleg a hiányosságok egyre szaporodnak.

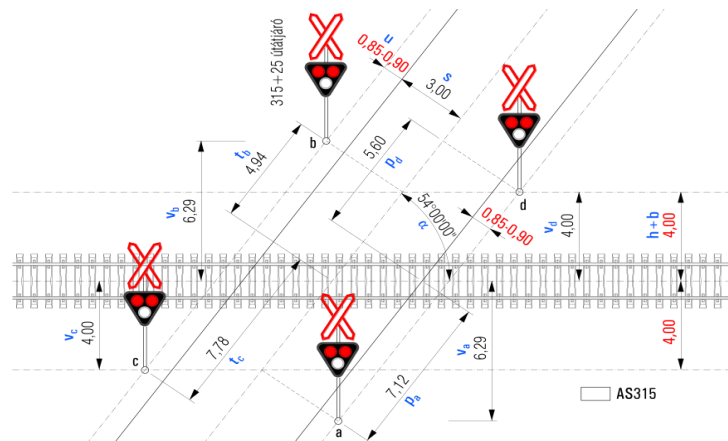
Ilyen ellentmondás van például a tervezői-szakértői jogosultságokban. A D.21. pályatervezési szabályzat, amelyet ma OKVPSz néven ismerünk, egy miniszteri rendelet mellékleteként 1983-ban lépett hatályba. Addig meglévő több előírás, az általános szakmai ismeretek miatt fokozatosan elmaradt belőle. Ilyen például az állomási vágányszámozási vagy a kitérőszámozási rendszer szabályai.

Az egyes szakmai szabályok hiányosságai nem okoznának gondot, ha nem létezne az EU által bevezetett tanúsítási rendszer. Ugyanis az írásban nem szabályozott esetekben a szakma általános szabályit kell alkalmaznia a tervezőnek. Viszont a tanúsító szerv ezt nem ismeri, a tanúsítás csak szabályzatra, jogszabályra hivatkozva, azok megfelelő pontjainak megnevezésével lehetséges.

2. TERVEZŐI-SZAKÉRTŐI JOGOSULTSÁGOK

A Kamarai tv. nem szabályozza az egyes végzettségekhez köthető jogosultságok részletes szabályait, ezt a Magyar Mérnöki Kamara saját szabályzataiban, saját hatáskörében határozza meg, részletezi. Három szakterületen van jelentős ellentmondás. A közúti tervező jogosultsággal a pályás tervező végzi el a jelzőlámpás csomópontok forgalmi tervezését, a jelzőlámpás program (ciklus- és fázisidők) meghatározását. Csak ennek elektronikai megvalósítása nem tartozik a közúti pályás tervező hatáskörébe. Azonban a vasúti pályatervezés területén nem így van. A pályás tervező ismeri a teljes helyszínrajzi adatokat, a teljes vonalvezetési részleteket. Szintén a pályás tervező feladata például állomástervezés esetén a használható hosszak meghatározása. Ehhez azonban a kijárat – és egyéb állomási – jelzők helyének ismerete szükséges. A jelzők elhelyezésének a szabályai egyértelműek, a biztosítóberendezés-tervező a pálya adatainak ismeretében tudna dönteni. Ez egy visszazáródó folyamat. Hasonló a probléma az útátjárók jelzőinek

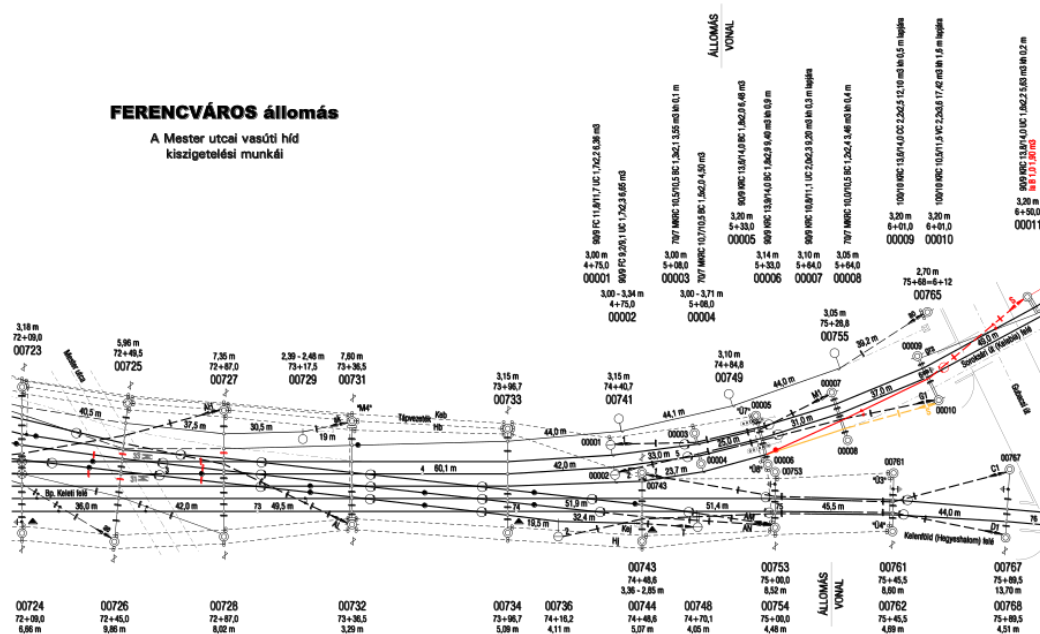
(fényoszorompó) elhelyezése esetében is. A gyakorlatban ezt a hiányosságot a tervezők egymás között – mivel a pályás tervezőnek nincs joga a jelzők helyének kijelölése – úgy oldják meg, hogy a jelzők helyét ténylegesen a pályás tervező szolgáltatja a biztosítóberendezés-tervező felé.



1. ábra

Példa útátjáró jelző (fényoszorompó) elhelyezésére

Hasonló ellentmondás a felsővezeték-tervezési jogosultságokban is van. A felsővezeték mint szerkezet tervezése erősáramú tervezői jogosultsággal lehetséges. Valójában a felsővezeteki oszlopok alapozása, az oszlop mint tartószerkezet és a tartókarok, stb. építőmérnöki ismeretet igényel.



2. ábra

Feszítési terv (részlet) – a terv pályás tervező műve

Maga a hosszlánc (munkavezeték) tervezése pedig a pálya geometriai ismerete nélkül nem lehetséges. A gyakorlat itt is áthidalja az ellentmondásokat, a pályás tervező aktívan részt vállal a felsővezeték tervezési folyamatából. A 2. ábrán egy ilyen tervrészlet szerepel.

Egy harmadik ellentmondás a vasúti pályafenntartási tevékenység tervezésében van. Ezt hagyományosan kütűzésnek nevezzük. Azonban a kütűzés szóból geodéziai folyamatra következtethetünk, annak ellenére, hogy ez valójában elsősorban komoly vasútmérnöki tevékenység. Nem csak mi, de a Mérnöki Kamara is így gondolja. Ezt a tevékenységet geodéziai jogosultsággal rendelkező földmérő végezheti, közlekedésszabályozó-mérnök viszont nem kap geodéziai jogosultságot.

3. PÁLYATERVEZÉSI HIÁNYOSSÁGOK, ELLENTMONDÁSOK

Egy tanúsítási folyamat során merült fel egy újabb hiányosság, de inkább annak értelmezése. Egy iparvágány a Duna-parton halad végig, nagyfokú helyszínrajzi és magassági kötöttségek mellett. Egy szakaszon a 0‰ - 15‰ - 0‰ magassági vonalvezetés alakult ki. Ekkora eséskülönbség esetén a mértékadó emelkedő felével megegyező közbenső szakaszt kellene beilleszteni, legalább 50 m hosszban. Ez az általános előírás az OKVPSz 4.2.2 szerint. A tervező jól alkalmazta a Pályatervezési Szabályzatot, miszerint az előbbi előírás csak 20 km/h-nál nagyobb sebességű vágány (OKVPSz 6.1.1.3) esetén kötelező. Azonban a szabályzat nem ad tényszerű előírást ennél kisebb sebesség esetén, azaz 20 km/h sebességig. A tanúsító szerv a tervet elutasította, úgymond nem felel meg az előírásoknak, mert nem talált szabályozást 15 km/h sebesség esetére. De megfelel! Csak értelmezni kellene. A nem szabályozott esetekben a szakma általános szabályait kell alkalmazni, csak sajnos ehhez nincs szabályzati fejezet hozzárendelve.

Az úttervezésben lassan a porszem színárnyalatát is leszabályozzák. Egy egyszerű önkormányzati út tervezésénél több száz oldalnyi szabályzatot kell figyelembe venni. Néhány éve a MAÚT útügyi előírásai kibővültek a vasúti előírásokkal. De csak elméletben. Lényegében a Vasúti Hídszabályzatot kívül nincs még semmi, ami a tervezésre vonatkozna. A pályatervezési szabályzat is kapott MAÚT azonosítót e-VASUT 02.00.10 jelzéssel, mely nem más, mint a 366577/1982. KPM rendelet, azaz az OKVPSz. Viszont még nincs átvezetve az új rendszerbe. Az e-VASUT számkeresője alapján valószínűsíthető, hogy jó ideig a hiányos vagy nem egyértelmű előírások nem is lesznek leszabályozva.

4. AMIKOR HIÁBA LÉTEZNEK SZABÁLYOK

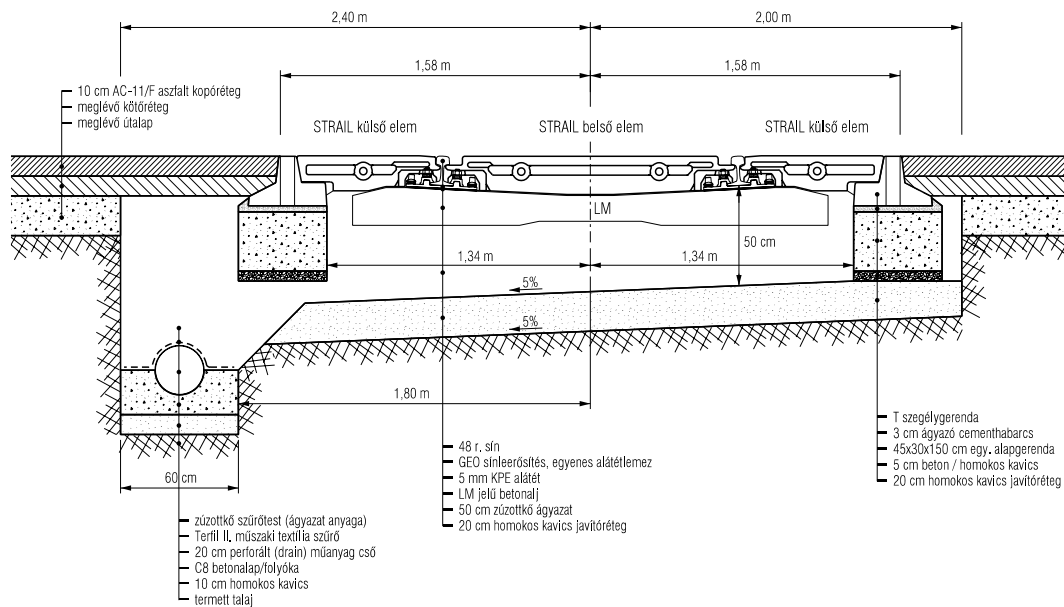
Az OVSZ (Országos Vasúti Szabályzat) szerint vasútépítő gépek (pl. ágyazatrostáló gép) részére minimum 2,20-2,20 m széles sávot kell biztosítani, mely földművön (nem műtárgyon) ez az érték 2,25-2,25 m, azaz összesen 4,50 m.



3. ábra

Sásd 66. sz főút STRAIL útátjáró

Magyarországon a STRAIL útátjárók engedélyezve vannak, annak ellenére, hogy nem felelnek meg az OVSZ előírásainak. Teherbírásuk nem éri el, sőt meg sem közelíti az előírt 100 kN közúti keréktehert. A szegélygerendák közötti távolság mindössze 2,68 m.



4. ábra
 STRAIL útátjáró mintakeresztmetszelve

Ez különösen azért fontos, mert az útátjárók általában erősebben szennyeződnek, mint a folyóvágány. Ezért a gépi ágyazatrostálás biztosítása igen fontos lenne.

A Budapest – Pécs fővonalon (engedélyezett sebesség 120 km/h) Sásd állomás végpontjánál szintben keresztezi a vasúti pályát a 66. sz. Pécs – Kaposvár főút. Az út meglehetősen forgalmas, bár a képen (3. ábra) éppen nem ez látszik. 2013 nyarán ágyazatrostálás volt Sásd és Godisa között, mely az útátjárót is érintette volna. Az ágyazatrostológép az útátjáró előtti és utáni szakaszt ki tudta rostálni, azonban a STRAIL útátjárót a gépi rostálásból ki kellett hagyni. Az útátjáró erősen szennyezett volt, kézi rostálást végeztek, melyet az alsó szennyezett ágyazati rétegnél abbahagytak. Valójában az útátjáró továbbra is olyan maradt, mint amilyen előtte volt. Mindez egy előírásoknak nem megfelelő útátjáró-szerkezet miatt.