

A vasúti műszaki szabályozás új korszakának kezdete

A hazai vasúti műszaki szabályozás egyik legjelentősebb változása az elmúlt években az Országos Vasúti Szabályzat(ok) fokozatos kivezetése, valamint a Vasúti Műszaki Előírások rendszerének bevezetése volt. A változás alapvetően a negyedik vasúti csomag műszaki pillérének hazai végrehajtásához kapcsolódik, amely a Nemzeti Műszaki és Biztonsági Szabályokat és a hazai szabályozás rendszerét, szerepét és kereteit is jelentősen átalakította. A folyamat nem csupán a jogszabályi környezet átalakulását jelentette, hanem egy szakmai szemléletváltást is, amelynek középpontjában az európai interoperabilitás, a műszaki fejlődés támogatása és a hazai vasúti szektor széles körű szakmai együttműködése áll.

Az Európai Unió negyedik vasúti csomagjának bevezetésével előtérbe került az egységes európai vasúti térség kialakítása, amelynek egyik alapfeltétele a műszaki követelmények harmonizációja. Ennek megfelelően a tagállamok nemzeti szabályozási rendszere jelentős átalakuláson ment, megy keresztül. A negyedik vasúti csomag műszaki pillére megerősítette az Európai Unió Vasúti Ügynökségének (ERA) szerepét, egységesítette a járműengedélyezési és megfeleltetési eljárásokat, valamint a Nemzeti – Műszaki és Biztonsági – Szabályok alkalmazását kizárólag indokolt esetekre korlátozta. Ennek következtében a tagállamok műszaki szabályozási rendszereinek is alkalmazkodniuk kellett az új európai követelményekhez.

Magyarországon hosszú időn át az Országos Vasúti Szabályzat (OVSZ) jelentette a vasúti műszaki követelmények elsődleges gyűjteményét. Az OVSZ évtizedeken keresztül biztosította a járművek, infrastruktúra és vasútüzem műszaki szabályainak egységes keretét, azonban a gyors műszaki fejlődés, valamint az európai uniós szabályozás folyamatos változása és a hazai jogszabályi keretek adta lehetőségek egyre nehezebbé tették azok naprakészen tartását.

A korábbi keretrendszer helyét fokozatosan a Vasúti Műszaki Előírások (VME-k) vették át. Az új szabályozási modell lényegesen rugalmasabb, hiszen az egyes műszaki területek önálló előírások formájában kezelhetők, egyszerűbben módosíthatók, és gyorsabban igazíthatók az európai jogszabályi környezethez. Ebben a munkában meghatározó szerepet tölt be a Vasúti Műszaki Bizottság.

A Vasúti Műszaki Bizottság szerepe

A szabályozási rendszer szakmai háttérének biztosítására jött létre a Vasúti Műszaki Bizottság (VMB), amelynek szakmai koordinációját a közlekedésért felelős miniszter felhatalmazása alapján a Közlekedéstudományi és Építési Minőségellenőrző Intézet (KTI) látja el a Közlekedési és Beruházási Minisztérium (KBM) szakpolitikai irányítása mellett. A Bizottság működésének jogi kereteit az 1/2021. (I. 7.) ITM rendelet határozza meg.

A Bizottság működésének egyik legfontosabb alapelve, hogy a szabályozás nem egyetlen szervezet munkájának eredménye, hanem a vasúti ágazat széleskörű szakmai tevékenységére épül. A munkában részt vesznek a vasúti infrastruktúra működtetői, vasútállatok, járműgyártók, karbantartó szervezetek, tanúsító szervezetek, egyetemek, kutatóintézetek, mérnöki kamarák és hatósági szakemberek is.

A VMB célja nem pusztán új előírások készítése, hanem egy olyan élő műszaki szabályozási rendszer fenntartása, amely képes követni a vasúttechnika fejlődését. A műszaki előírások rendszeres felülvizsgálata, a nemzetközi tapasztalatok beépítése, valamint az üzemeltetési visszacsatolások figyelembevétele egyaránt hozzájárul ahhoz, hogy a szabályozás hosszú távon is korszerű maradjon.

Az Albizottságok rendszere

A VMB munkáját tematikus Albizottságok végzik. Az egyes Albizottságok felépítése követi az európai átjárható műszaki előírások rendszerét, ezáltal biztosítva, hogy minden műszaki szakterület önálló szakértői háttérrel rendelkezzen.

Jelenleg az alábbi Albizottságok működnek:

- CCS – ellenőrző-, irányító és jelzőberendezések;
- ENE – energiaellátás;
- OPE – forgalomleboncolás;
- INF – infrastruktúra;
- KKK – környezeti körülmények kezelése;
- KKR – különleges kötőpályás rendszerek;
- RS – vasúti járművek;
- NSV – nagysebességű vasút;
- VEM – városi-, elővárosi és multiszegmensű vasút;
- PRM – egyenlő esélyű hozzáférés;
- SSC&RISK – vasútbiztonság és kockázatértékelés.

Az Albizottságok állandó szakmai fórumként működnek, amelyek munkájában a vasúti ágazat különböző szereplői önkéntes szakértői közreműködéssel vesznek részt. Az Albizottságok nem elszigetelten működnek. Számos műszaki kérdés egyszerre több szakterület kompetenciáját is érinti, ezért a különböző munkacsoportok rendszeresen együttműködnek egymással.

A VME-k kidolgozásának folyamata

A VME-k kidolgozásának folyamata többlépcsős szakmai egyeztetés eredménye. Az adott szakterület Albizottsága elkészíti a tervezetet, amelyet a Vasúti Műszaki Bizottság koordinációs szerve a VMB honlapján társadalmi, szakmai egyeztetésre bocsát. A beérkezett észrevételek feldolgozását követően kerülhet sor az előírás végleges változatának Albizottság általi elfogadására. A Vasúti Műszaki Bizottság a VMB Koordináció előterjesztése alapján dönt

a VME tervezet elfogadásáról. Pozitív döntést követően, hatósági jóváhagyás alapján kerül a VME kiadmányozásra, és lép hatályba. Ez a rendszer biztosítja, hogy a szabályozás kialakításában a vasúti ágazat valamennyi érintett szereplője részt vehessen, és a szabályozás harmonizáljon a vonatkozó Átjárhatósági Műszaki Előírásokkal.

Az Átjárhatósági Műszaki Előírások elsődlegessége

Az Európai Unió vasúti szabályozási rendszere az átjárhatóság biztosítására épül. Ennek alapját az Átjárhatósági Műszaki Előírások (ÁME; angolul Technical Specifications for Interoperability – TSI-k) jelentik, amelyek meghatározzák az interoperábilis vasúti rendszer műszaki követelményeit.

A járművek tervezése, korszerűsítése és engedélyezése során elsődlegesen a hatályos TSI-k előírásait kell alkalmazni. Ezek a követelmények egységes műszaki keretet biztosítanak valamennyi tagállam számára, elősegítve azt, hogy a vasúti járművek külön engedélyezési eljárások nélkül is közlekedhessenek az európai vasúti hálózat jelentős részén.

A gyakorlat ugyanakkor azt mutatja, hogy a TSI-k nem fednek le minden műszaki kérdést, nyitott pontokat tartalmaznak. Egyes sajátos nemzeti hálózati adottságok, történetileg kialakult műszaki megoldások vagy speciális üzemeltetési feltételek továbbra is nemzeti szabályozást igényelnek. Ilyen esetekben kerülnek előtérbe a Vasúti Műszaki Előírások, amelyek kizárólag olyan területeken állapítanak meg követelményeket, ahol erre az európai szabályozás lehetőséget biztosít.

Fontos alapelv, hogy a Nemzeti Szabály nem lehet ellentétes az európai uniós joganyaggal, és nem keletkeztethet indokolatlan műszaki akadályokat, és többlet vizsgálatokat.

Az Európai Unió Vasúti Ügynökségének szerepe a Nemzeti Szabályok kialakításában

A negyedik vasúti csomag egyik legjelentősebb változása, hogy a Nemzeti Szabályok alkalmazása már nem kizárólag tagállami hatáskör. Amennyiben egy tagállam új Nemzeti Szabályt kíván bevezetni, vagy meglévő szabályát módosítja, annak indokoltságát részletesen igazolnia kell. A tervezetet az Európai Unió Vasúti Ügynöksége (European Union Agency for Railway – ERA) vizsgálja meg abból a szempontból, hogy valóban szükséges-e a Nemzeti Szabály alkalmazása, illetve megfelel-e az uniós jogszabályi környezetnek, nem ismétli-e az uniós előírásokat, arányos-e a kitűzött céllal, valamint nem hoz-e létre indokolatlan műszaki vagy adminisztratív akadályokat az interoperabilitás szempontjából. Ez a folyamat biztosítja, hogy a tagállami sajátosságok figyelembevétele mellett se sérüljön az egységes európai vasúti piac működése. Pozitív értékelést követően válhat lehetővé a szabály hivatalos kihirdetése és alkalmazása.

A Nemzeti Műszaki Szabályok nyilvántartásának jelentősége

A Nemzeti Műszaki Szabályok (National Technical Rule – NTR) európai nyilvántartását az ERA vezeti egy központi adatbázisban, amelynek hivatalos neve; Notified National Technical Rules Database – korábban National Reference Document – NRD –, amely utóbbi rövidítés jelöli továbbra is adatbázist.

Az adatbázis célja, hogy az Európai Unió valamennyi tagállamában alkalmazott Nemzeti Műszaki Szabályok átlátható módon elérhetők legyenek a járműgyártók, vasútvállalatok, megfelelőségértékelő szervezetek és engedélyező hatóságok számára.

A rendszer jelenlegi formájában azonban már nem minden esetben tükrözi a tényleges szabályozási állapotot. Az elmúlt évek gyors jogszabályi változásai miatt több ország nyilvántartása részben elavulttá vált, ezért az adatbázis naprakészsége korlátozott.

Az ERA megkezdte az adatbázis frissítését, amelynek státusza tagállamonként a földalaton követhető. A cél egy olyan digitális rendszer kialakítása, amely nyilvánosan hozzáférhető módon tartalmazza a bejelentett Nemzeti Szabályokat, egyszerűsíti azok kereshetőségét, és közvetlenül támogatja a járműengedélyezési folyamatokat. A fejlesztés hosszú távon hozzájárul ahhoz is, hogy csökkenjenek a tagállamok közötti adminisztratív különbségek, valamint gyorsabbá váljon a nemzetközi vasúti járművek engedélyezése.



Összegzés

A hazai vasúti műszaki szabályozás az elmúlt években új fejlődési pályára állt. Az Országos Vasúti Szabályzat fokozatos kivezetésével és a Vasúti Műszaki Előírások rendszerének kialakításával olyan szabályozási környezet jött létre, amely jobban illeszkedik az európai uniós követelményekhez, ugyanakkor lehetőséget biztosít a magyar vasúti rendszer sajátosságainak figyelembevételére.

Ebben a folyamatban meghatározó szerepet tölt be a Vasúti Műszaki Bizottság, amely szakmai fórumként koordinálja a műszaki előírások kidolgozását, felülvizsgálatát és folyamatos fejlesztését. Az Albizottsági struktúra lehetővé teszi, hogy az egyes szakterületek releváns szakemberei közösen dolgozzanak a korszerű, egységes és hosszú távon fenntartható műszaki követelmények kialakításán.

A következő évek feladata a Vasúti Műszaki Előírások folyamatos fejlesztése, a Nemzeti Szabályok rendszeres

felülvizsgálata, a nagysebességű vasútra vonatkozó műszaki előírások megalkotása, valamint az európai és hazai szakmai tapasztalatok minél teljesebb körű hasznosítása lesz. Ebben a munkában továbbra is nélkülözhetetlen a vasúti ágazat valamennyi szereplőjének aktív közreműködése.

A Vasúti Műszaki Bizottság változatlanul számít a vasúti szakemberek együttműködésére. A készülő Vasúti Műszaki Előírások tervezetei a VMB honlapján (vmb.kti.hu/) folyamatosan elérhetők véleményezésre, emellett a szakmai javaslatok és észrevételek a Bizottság hivatalos e-mail-címére (vmb@kti.hu) is megküldhetők. A széles körű szakmai egyeztetés biztosítja, hogy a hazai vasúti műszaki szabályozás a jövőben is magas szakmai színvonalon, a biztonság, az interoperabilitás és a műszaki fejlődés követelményeit egyaránt szem előtt tartva megújuljon.

HÍREK A VASÚT VILÁGÁBÓL

Teljes gőzzel halad a GYSEV új InterCity motorvonatok gyártása

Új szakaszába lépett a GYSEV Zrt. 11 darabos FLIRT InterCity-motorvonat-beszerezése: a Stadler szolnoki üzemében elkészült kocsiszekrényeket már elszállították a lengyelországi Siedlce-be, ahol a járművek végösszeszerelése zajlik. A motorvonatok 2026 augusztusától érkeznek típuseszkerekre, majd 2027-től 2028 nyaráig bezárólag, a hatósági engedélyek megszerzését követően fokozatosan állnak utasforgalomba.

Az új 11 darab FLIRT típusú motorvonat az első InterCity beszerzés 30 év után Magyarországon, így jelentős mérföldkövet és komoly modernizációs lépést képviselnek majd a hazai vasúti közlekedésben. A járművek festett kocsiszekrényei folyamatosan készülnek a Stadler szolnoki üzemében, és ütemezetten kerülnek a lengyelországi Siedlce-be, ahol végszerelik őket.

A korszerű motorvonatok első- és másodosztályú kialakítással, légkondicionált, alacsonypadlós utastérrel és modern utastájékoztató rendszerrel készülnek. A hosszabb utazások kényelmét étkezőzóna szolgálja majd, amelyben

étel- és italautomaták is helyet kapnak. A rugalmas belső kialakítás lehetővé teszi a szezonális igényekhez való alkalmazkodást: nyáron akár 18 kerékpár szállítására is biztosított. Az utasok kényelmét USB-C töltők, Wi-Fi hálózat, valamint praktikus tablet- és okostelefon-tartók növelik.

A járművek tesztelése 2026 augusztusától három helyszínen, Romániában, Csehországban és Magyarországon zajlik majd párhuzamosan. Az első motorvonat várhatóan 2026 végén érkezik meg Magyarországra, ahol megkezdődik a hazai próbaútakat. Az ötrészes, kétáramnemű, 160 km/h sebességre képes járművek a jövőben a Sopron–Budapest és Szombathely–Budapest vonalakon erősítik majd a GYSEV InterCity szolgáltatását, valamint Ausztriában is közlekednek majd. A 11 járműből álló flotta várhatóan 2028 nyarára teljes egészében forgalomba áll.

Szolnokról a nagyvilágba: Magyarország szerepe a FLIRT sikerében

A Stadler FLIRT típusa a vállalat legnépszerűbb terméke, amelyből 2002 óta több mint 3000 egységet értékesítettek világszerte. Sikerességét a kiemelkedő utaskényelem, a megbízható működés és a költséghatékony üzemeltetés alapozza meg, míg moduláris kialakítása rugalmasan alkalmazkodik az üzemeltetői és hálózati igényekhez. A típus Magyarországon is meghatározó: a GYSEV jelenleg 20, a MÁV pedig 123 FLIRT motorvonatot üzemeltet. A sikerhez a hazai gyártás is jelentősen hozzájárul, hiszen a szolnoki üzem az eddig legyártott mintegy 6000 kocsiszekrényből közel 4000-et FLIRT vonatokhoz készített, amely mintegy 1000 4-részes szerelvénynek felel meg. A Stadler mintegy 1000 embert foglalkoztat Magyarországon. Ez a szám az elkövetkező években várhatóan tovább növekszik.

(Forrás: Stadler)

