

Megjelent a 146/2014 számú Kormányrendelet a felvonókra

Tizenhat év után a felvonókról új rendelet jelent meg. A „Kormány 146/2014.(V.5.) kor. rendelete A felvonókról, mozgólépcsőkről és mozgójárdákról”, mely az eddig hatályos 113/1998 (VI.10.) helyére lépett. A rendelet megjelenése annak a folyamatnak része, mely a millennium idején kezdődött, és azóta is folyamatos. Már az első felvonók megjelenését követően jogszabályilag rendezték a telepítés és üzemeltetés feltételeit, s az idő előre haladtával, az igények és a műszaki lehetősége is egyre bővültek, sőt a kötelezettségek köre is bővült. Az új rendelet megjelenése is ebbe a folyamatba illeszkedik, bár szerencsésebb lett volna a meglévő rendelet korszerűsítése, kisebb hibáinak korrigálása.

Az új rendelet növeli az üzemeltetők és az építész tervezők önállóságát, és természetesen felelősségét is, bár különösképpen ennek az építésztervezők aligha lesznek tudatában, hiszen a rendelet nem az építési törvényből van eredeztetve, ami hiba, és súlyos alulméretezéseket, esetenként használhatatlan épületeket fog eredményezni. Az új és a meglévő felvonókkal kapcsolatos eltérő eljárásrend felesleges zavarok forrása lesz. Az eddigi eljárási rend ugyanis hosszú folyamat kényszerű tapasztalatai alapján alakult ki. Az egyik ilyen keserű tapasztalatot akkor szereztük, amikor a forradalom után elindult a szállodaépítés első hulláma. Akkor épült a Marína Szálló és a Budapest Körszálló, de a BME „E” épülete is. A takarékosan tervezett felvonókat másfél-két év után ki kellett cserélni, mert a forszírozott üzem miatt igen gyorsan tönkrementek, s ezeket a szállodáknál csak méreg drága import felvonókkal lehetett pótolni, de azokkal sem lehetett biztosítani a jogosan elvárt forgalmat. A BME E épületénél még ezzel sem lehetett segíteni, hanem el kellett térni az eredeti funkciótól és a hallgatói rajztermek helyett tanszéki irodákat alakítottak ki.

Az első felvonók még állandó vezető által működtetett karos kapcsolóval üzemeltek, majd az 1920-as évek végén a lakóházaknál megjelentek a toló gombos felvonók, melyekhez már a lakók is kaptak kulcsot, sőt önállóan kezelhették is, ha az előjáróság gépészmérnökénél sikeres vezetői vizsgát tettek, amiről arcképes igazolványt is kaptak. Ez a mérnök, egyébként a kerületben működő valamennyi felvonó műszaki állapotát és biztonságtechnikai rendszerét havonta ellenőrizte, s erről minden alkalommal jelentést is írt, és a felvonókönyvben engedélyezte a további üzemet.

A toló gombos felvonó vezérléseket azután felváltotta a nyomógombos. A belső utasítást adók mellett megjelent a külső hívás lehetősége is, és a kijelölt, azaz kulccsal rendelkező utasok körét felváltotta a „mindenki lehet utas”, azaz betanítás nélkül is bárki önállóan használhatja a felvonót. Ezzel nem csak a használók köre bővült, de ennek a használói körnek már semmiféle felelőssége és utazási kultúrája sincs, és a berendezés biztonságos üzemét ennek ellenére folyamatosan garantálni kell.

Ezt a garanciát részben a műszaki fejlesztések, részben a jogi háttér folyamatos szigorítása biztosította. Ebben a folyamatban törést jelentettek az 1960-as évek, mikor is a háború utáni kényszer-helyreállítások már elhasználódtak, az alkatrészgyártás is dőcögött, a fejlesztések pedig még meglehetősen kísérleti jellegűek voltak. Ugyancsak zavarok voltak a karbantartó és a szerelői gárda képzésében is. Egyre több lett az üzemzavar és a baleset is, sőt a halálos utas balesetek száma ebben az időben - a 12 ezer darabos állomány mellett- elérte a 4 fő/ év értéket.

A helyzet egyértelműen változást követelt és akkor jött létre 1968-ban a MEE keretében a Felvonó Munkabizottság, megerősítést nyert a szakmunkás képzés és elindult a Pollack Mihály Műszaki Főiskolán a felvonós ágazat. Megszigorodott a rendeleti háttér és a szabványok is. Nagy előrelépést jelentett a z MSZ-04 -11 szabvány megjelenése, és a szisztematikus műszaki ellenőrzésben az un. fővizsgálat bevezetés, mely a zuhanásgátló rendszer éves

kipróbálását is előírta. Ugyancsak sokat jelentett a biztonsági berendezések folyamatos korszerűsítése, különösen a páternoszterek vonatkozásában. Az eredmények lassan, de biztosan jelentkeztek. Az üzembiztonság megnőtt. A karbantartás színvonala és tervszerűsége ugyancsak emelkedett, a balesetek száma viszont csökkent. A halálos utas balesetek száma a 0-1 környékére esett vissza, miközben az állomány elérte a 36 ezer darabot. (A halálos balesetek aránya 90%-al csökkent!)

Az eredmények egyik további, eddig nem említett összetevője, hogy az utóbbi 15 évben az új épületek fajlagos felvonó ellátottsága eléri a nyugat-európai szintet, ugyanis a nemzetközi felvonós cégek ajánlásaira támaszkodva született meg az MSZ 15695 Felvonók és mozgólépcsők létesítése Épületek függőleges forgalomellátásának követelményei című szabvány, mely az épületek forgalmi szükségszerűségéhez igazodóan követeli meg a felvonók darabszámát és műszaki paramétereit. Ez nem csak az épületek forgalma szempontjából volt fontos eredmény, de elejét vette a felvonók idő előtti elhasználódásának is. Ebben meghatározó szerepe volt az ÉMI- Mozdólépcső és Felvonó Felügyelet vizsgázott felvonószakértőinek, akik minden épület forgalomellátását tételesen ellenőrizték, az építész és felvonó tervek összevetése révén. Felvonó köteles (OTÉK szerint) épület terveit építési engedélyezési eljárásra beadni sem lehetett ezen előzetes tervellenőrzés pozitív eredménye nélkül.

A beruházás legelső fázisában végzett ellenőrzésre azért volt és lenne szükség a jövőben is, mert az épület beruházója és a későbbi tulajdonos valamint az üzemeltető általában nem azonos. Az első kettő, különböző szempontok szerint, de egyaránt az olcsóságra törekszik, míg az üzemeltető már csak a kész épületnél szembesül azzal, hogy az épület a tervezett funkciónak csak részben, vagy egyáltalán nem felel meg. Pedig ez a kérdés már a tervezés első fázisában eldőlni kellene, ha a közreműködők jelentős része ennek nincs tudatában. Természetesen olyan is van, ahol a felelőtlenség szándékos. Akár tudatlanságból, akár gazemberségből származott az alulméretezés ennek időbeni kiküszöbölésére eddig volt jogszabályi háttérrel megerősített lehetőség. Az épület engedélyezési tervének része volt a felvonó telepítési terv és a forgalomszámítás is, aminek megfelelőségét az ÉMI-FMF ellenőrizte és bizonylatolta, még az engedélyezési eljárás megkezdése előtt.

Az új rendelet ezt a központi kötelező felvonóterv ellenőrzést megszünteti, az építési engedélyezést pedig hat kormányhivatal hatáskörébe utalja. Az eredmény: az átfutási idők nőni fognak, s az egyöntetű eljárás megszűnik, a szakember hiány pedig a színvonalas végrehajtás lehetőségét kizárja. Az MMK nyilvántartása szerint, nem minden kormányhivatal körzetében található olyan felvonószakértő, vagy vizsgázott felvonó ellenőr, aki gyakorlati idejét és életkorát, valamint szakmai felkészültségét tekintve alkalmas lenne a feladat ellátására, s ha mégis, akkor is kérdéses, hogy azt egzisztenciálisan el tudja-e vállalni.

Összefoglalva: A rendelet nem illeszkedik a korábban kialakult folyamatba. Egy eddig jól működő struktúrát felszámol, ahelyett, hogy annak kisebb hibáit korrigálná. A rendelet nem a felvonó szakma számára katasztrofális. A felvonósok számára is okoz kisebb és nagyobb zavarokat de ezek nem áthidalhatatlanok. A megfelelő időben és színvonalon elvégzett tervellenőrzés hiánya az építész szakmát érinti tragikusan, de ez olyan időzített bomba, mely csak évek múlva fog "robbanni", akkor amikor az épületek átadása után már nem lehet a hiányzó felvonóknakat utólag beépíteni.

A kormányrendeletnek hiányosságai mellett pozitívuma, hogy nem szab káros feltételeket, csak lyukakat hagy, ezeket viszont egy jól szerkesztett miniszteri rendelettel fájdalommentesen lehet befoltozni, ha az időben elkészül. Ha ilyen jogalkotói szándék van, abban készséggel közreműködünk.

Budapest, 2014. május 30. Némethy Zoltán tagozati elnök