

**A közúti biztonsági auditjelentések
szerepe az önkormányzatok pályázati
gyakorlatában**



Magyar Mérnöki Kamara
Kiadványsorozata 128.

**A közúti biztonsági
auditjelentések szerepe az
önkormányzatok pályázati
gyakorlatában**

Mérnöki segédlet kidolgozása

**MMK FAP azonosító:
2024/211-KZT**

Budapest, 2024. október

A sorozat szerkesztője:
WAGNER ERNŐ
a Magyar Mérnöki Kamara elnöke

Készült a Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozatának gondozásában, a 2024. évi Feladat Alapú Pályázatok pénzügyi keretéből.

A kiadvány a Magyar Mérnöki Kamara tulajdona. Másolása, teljes terjedelmében való közzététele csak a Kamara engedélyével lehetséges. Minden jog fenntartva.

Szerzők:
Hajnal János
Dr. Koren Csaba
Litkei Bálint
Válóczi Dénes György

Lektorálta:
Dr. Mocsári Tibor

Kiadó:
Magyar Mérnöki Kamara
1118 Budapest, Budaörsi út 125/A.
info@mmk.hu, www.mmk.hu

TARTALOMJEGYZÉK

1. Vezetői összefoglaló	5
2. Bevezető.....	7
3. A közúti biztonsági auditok legfontosabb tudnivalói, az auditálási tevékenység szerepének ismertetése.....	8
3.1. A közúti biztonsági audit fogalma, elterjedése.....	8
3.2. A közúti biztonsági audit célja	9
3.3. Az auditálás folyamata	10
3.4. Az auditálási folyamatban résztvevők feladatai	10
3.4.1. Az Auditor feladatai.....	10
3.4.2. A Tervező feladatai	11
3.4.3. A(z) Megrendelő/Építtető feladatai	12
4. A pályázati iránymutatás bemutatása, felülvizsgálata	13
5. Az önkormányzati pályázatok eljárásrendjével kapcsolatos problémák feltárása, javaslatok megfogalmazása.....	19
6. Irodalomjegyzék.....	24
7. Mellékletek.....	25

1. Vezetői összefoglaló

Európa és a világ más fejlett országaiban a mobilitási igény - a korlátozó hatások ellenére - folyamatosan növekszik, mely igényt a különböző közlekedési ágak, de elsősorban a közúti közlekedés elégíti ki.

Magyarország közlekedésében, a mobilitási igények kielégítésében a közúti infrastruktúra kiemelt jelentőségű szerepet játszik. A motorizáció fejlődését, a mobilitási igények növekedését jól tükrözi, hogy a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) szerint az elmúlt 20 évben ugrásszerűen, közel 70 %-kal növekedett a hazánkban forgalomba helyezett személygépjárművek száma.

Az emberi tényezőre gyakorolt hatás elsődlegessége mellett nem elhanyagolható a közúthálózat fejlesztésének biztonsági hatása sem. A közúti infrastruktúra állapota és műszaki tulajdonsága átlagosan minden harmadik balesetnél befolyásoló tényezőként játszik szerepet, ezért a közúthálózat műszaki jellemzőinek, közlekedésbiztonsági helyzetének javítása kiemelt célkitűzés. A hazai közutak környezete nem „megbocsátó”, vagyis nem csökkenti, hanem inkább növeli a balesetek súlyosságát.

A közlekedésbiztonságra vonatkozó európai uniós célok megvalósítása fontos társadalmi és gazdasági érdek, mely a szakterületén dolgozó közúti biztonsági auditor szakemberek mellett egyre több feladatot hárít olyan szereplőkre, akik eddig csak korlátozottan vettek részt a közúthálózat közlekedésbiztonságának növelésében.

Az elmúlt egy évtized infrastruktúra fejlesztését célzó beruházások anyagi hátterét a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) és a TOP Plusz forrásai biztosították. A pályázatok lebonyolítása nagyrészt az önkormányzatok hatáskörébe került, ezáltal az EU által megkövetelt közlekedésbiztonsági feladatok végrehajtása is. A biztonságos közúti infrastruktúra kialakítását támogató közúti biztonsági auditok szerepének felértékelődése helyett annak ellenkezőjét tapasztaltuk.

A felsorolt eseteken keresztül próbáltuk érzékelhetővé tenni, hogy a projektek lebonyolítása során a közúti biztonsági auditok szerepe nem jelenik meg elég hangsúllyal. Gyakorta előfordul, hogy a projekt építetője, vagy a tervezési folyamat résztvevője a közúti biztonsági audit jelentés elkészítését kényszerű, kötelezően elvégzendő feladatként kezelik, és ennek megfelelően próbálják elvégeztetni. Többször tapasztaltuk, hogy a pályázat lebonyolításának felelősei a gördülékeny, hiánypótlásmentes pályázati feladatra fókuszálnak, munkájukban nem kapnak elég szerepet a szakmai tevékenységek céljai. Ahogy egy pályázati író kolléga fogalmazta meg: „az audit a fióknak készül”, mely jól jellemzi a jelenlegi pályázati rendszer hangsúlyait. Sajnos ez a jelenség a magyarországi pályázati rendszer egészére jellemző.

Éppen ennek okán a pályamű elkészítésénél célként tűztük ki, hogy a gyakorlatban is megvalósítható javaslatokkal, további információkkal próbáljuk segíteni a közúti infrastruktúra fejlesztésekkel kapcsolatos folyamatot, az önkormányzati beruházások gördülékeny lebonyolítását úgy, hogy a közlekedésbiztonság érdeke megfelelő hangsúlyt kapjon. A feladat eredményes teljesítése érdekében törekedtünk a pályázati rendszer minden résztvevőjével, közreműködő szervezettel konzultálni annak érdekében, hogy a későbbi beruházások során a közúti biztonsági auditok jelentőségét minél szélesebb körben tudjuk hangsúlyozni. A külső partnerekkel történt egyeztetések, valamint a begyűjtött információk, tapasztalatok értékelése, összegzése mind-mind fontos lépés volt ahhoz, hogy az auditori szemmel tapasztalt problémák okait feltártjuk és a javaslatokat meg tudjuk fogalmazni.

A pályázat keretében kidolgozott mérnöki segédlet a fejlesztési projektek auditálásához közérthető formában kíván részletes iránymutatást nyújtani a szakma képviselőinek és a pályázati rendszer résztvevői számára.

A jövőbeni megvalósításhoz szükséges, hogy országos szinten is közétégyük a dokumentumot, mely a következő pályázati ciklus során elősegítheti a közúti biztonsági auditori tevékenység jelentőségének növelését. Ennek egyik lehetséges formája, hogy a Magyar Mérnöki Kamara hivatalos honlapján közzétételre kerüljön a dokumentum. Másik megoldási javaslatunk, hogy a területfejlesztési feladatokat ellátó illetékes minisztériumi államtitkárságát felkérve a koordináló Vármegyei Önkormányzatok juttassák el a segédletet az önkormányzatok részére. A projektzáró, projektértékelő összejegyzeteleknél az auditori tevékenységgel kapcsolatos tapasztalatok kiértékelésének lehetőségét meg kell teremteni.

2. Bevezető

A Magyar Mérnöki Kamara 2024. évben is meghirdette a Feladat Alapú Pályázatokhoz (FAP) kapcsolódó pályázati felhívását.

A Közlekedési Tagozat Közúti Biztonsági Auditor Szakosztály elnökségi tagjaiként, gyakorló közúti biztonsági auditorként „*A közúti biztonsági auditjelentések szerepe az önkormányzatok pályázati gyakorlatában - mérnöki segédlet kidolgozása*” című, FAP-2024/211-KZT azonosítási számú pályamű elkészítésére tettünk javaslatot, melynek kidolgozásához megkaptuk a szakmai tagozat elnökségének támogató döntését.

A témaválasztást az európai uniós társfinanszírozású önkormányzati beruházásokban megvalósult közúti infrastruktúra fejlesztési projektek auditálási tapasztalatai indokolták. A pályázat keretében kidolgozandó mérnöki segédlet a fejlesztési projektek auditálásához részletes iránymutatást szeretne nyújtani közérthető formában a szakma képviselőinek és a pályázatban résztvevők számára.

Célunk, hogy olyan pályamű kerüljön kidolgozásra, mely a folyamatban részt vevő szervezetek számára közérthető módon tárja fel a jelenlegi eljárásrenddel kapcsolatos problémákat, valamint az auditok szerepével kapcsolatban megfelelő iránymutatást fogalmaz meg. Szeretnénk, ha a jövőben megvalósuló fejlesztési projektekhez készítendő közúti biztonsági auditok szerepét megerősítsük, és növeljük az auditori munka elismertségét. Ezen kívül kiemelt feladatnak tartjuk, hogy a módszer a pályázati gyakorlatban elterjedjen és a közreműködő szervezetek megismerjék az auditori folyamatot.

Az első fejezetben (számozás szerint 3. pont) a közúti biztonsági audit, mint szakmai tevékenység legfontosabb tudnivalóit, céljait összegeztük. A fejezet készítése során a rendelkezésünkre álló szakirodalmat is felhasználtuk.

A második fejezetben bemutattuk a pályázatokhoz készített rövid iránymutatást, mely a közúti biztonsági audit általános kérdéseit, és az auditálás módszertanát mutatja be.

A harmadik fejezetben az önkormányzati beruházásban megvalósuló projektek auditori tapasztalatait összegeztük, valamint a jelenlegi eljárásrenddel kapcsolatos problémákat tártuk fel gyakorlati példákon keresztül. Ezt követően megfogalmaztuk javaslatainkat.

A melléklet részeként bemutatjuk a mérnöki segédletre készített javaslatunkat.

3. A közúti biztonsági auditok legfontosabb tudnivalói, az auditálási tevékenység szerepének ismertetése

3.1. A közúti biztonsági audit fogalma, elterjedése

Az úttervezés területén alkotott útügyi műszaki szabályzatok, előírások, különféle irányelvek a biztonsági szempontok figyelembevételével készülnek. A közúti létesítmények tervezése során a biztonságra való törekvés elsődleges szempont, a közlekedésbiztonság növelését célzó megoldások alkalmazása a tervezők általános kötelezettségei között szerepel. Ezen kívül a terveknek minden esetben van valamiféle ellenőrzési, jóváhagyási eljárása. Mégis számos olyan építési intézkedés történik, amelyekben nem használják ki a biztonságos kialakítás minden lehetőségét.

Az új tudományos felismerések, üzemeltetési tapasztalatok, valamint az építési és forgalomtechnikai megoldások jellemzően időbeli késéssel kerülnek be az útügyi műszaki szabályozás rendszerébe. A közúti biztonság a számos tényező közötti összetett kölcsönhatások eredménye és az előírások vagy szabványok betű szerinti alkalmazása nem minden esetben vezet a lehető legbiztonságosabb megoldáshoz. Ha egy úton sok baleset történik, az nem biztonságos, még akkor sem, ha az összes műszaki előírásnak megfelel. Az auditálás tehát túlmutat a megfelelő tervezési előírások helyes alkalmazásának vizsgálatán. Biztonságos útkialakítás akkor érhető el, ha a tervezés és a kivitelezés során (még az átadást megelőzően) folyamatosan figyelembe veszik a forgalombiztonság szempontjait.

A közúti biztonsági audit a közúti beruházásokhoz készült tervek rendszerezett felülvizsgálata biztonsági szempontból, független, képzett szakemberek által. A módszert a '90-es években kezdték kifejleszteni és alkalmazni Nagy-Britanniában, majd Ausztráliában. Később elterjedt más országokban is, egyre jobb eredményeket elérve a biztonságos közúti infrastruktúra kialakítása és a baleset-megelőzés területén. [1]

A közúti biztonsági audit Magyarországon viszonylag új módszer a közúti biztonság növelésére, az első hazai auditorokat képző tanfolyam lebonyolítására, oktatási tematika kidolgozására 20 évvel ezelőtt a győri Széchenyi István Egyetem kapott megbízást.

Az Európai Parlament 2008 októberében fogadta el a több éves előkészítő munkával készült „A közúti infrastruktúra biztonsági menedzsmentje” című direktívát. Ebben hangsúlyosan szerepel a közúti biztonsági audit szükségessége és az Európai Unió

tagállamai részére elrendelte a módszer bevezetését. A magyar útügyi műszaki szabályozás 2009-ben, a jogszabályi előírás az EU direktívának megfelelően 2011-ben került kiadásra.

A közúti biztonsági auditori tevékenységgel kapcsolatos jogi és műszaki szabályozást jelenleg a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 133/2022. (IV. 7.) Kormányrendelet és az e-UT 02.01.42 (ÚT 2-1.133) Közúti biztonsági audit (Módszertan) c. útügyi műszaki előírás tartalmazza.

3.2. A közúti biztonsági audit célja

A közúti biztonsági auditálás fő célja a biztonságos út és útkörnyezet kialakítása és az úthasználók biztonságának növelése. További célja a potenciális közlekedésbiztonsági problémák azonosítása a használó szemével nézve, továbbá javaslatokat tenni ezen problémák megoldására a közlekedésbiztonsági előírások alapelveit alkalmazva.

További specifikus célok:

- az új vagy átalakított úton bekövetkező balesetek számának és súlyosságának minimalizálása,
- az úthálózat más elemein esetleges balesetszám növekedés lehetőségeinek elkerülése,
- olyan utak kialakítása, hogy minden egyes használója felismerje, hogyan kell azon biztonságosan közlekedni.

A közúti biztonsági audit útépítési és forgalomtechnikai intézkedések biztonsági hiányosságainak rendszerezett és független vizsgálata annak érdekében, hogy

- az utak berendezéseit az emberi korlátokat figyelembe véve alakítsák ki,
- segítséget adjon a döntéshozóknak abban, hogy a tervezés során kialakult egyes tervváltozatokat biztonsági szempontból mérlegeljék.

A közúti biztonsági auditnak el kell érnie, hogy:

- az érvényes irányelvek biztonsággal kapcsolatos szempontjait figyelembe vegyék (minimális követelmény),
- a terv és a megépített út a forgalombiztonság követelményeit a tapasztalt Auditorok megítélése szerint is optimálisan figyelembe vegye,

- az egymással konfliktusban lévő igények, pl. a költségek, a természetvédelmi szempontok és a helyi kényszerítő körülmények között a biztonság kellő súllyal szerepeljen.

A biztonsági audit előnyei:

- a jövőbeli baleseti kockázat minimalizálása,
 - az esetleg bekövetkező balesetek kimenetelének (súlyosságának) enyhítése,
 - a biztonságtudatos szemlélet terjesztése a döntéshozók és a tervezők között.
- [2] [3]

3.3. Az auditálás folyamata

- 1.) Megrendelő és Auditor feladategyeztetése, a tervdokumentáció átadás-átvétele, szükség szerint helyszíni szemle lebonyolítása (feladat résztvevői: Megrendelő/Építtető és Auditor)
- 2.) Audit jelentés elkészítése, melynek részeként helyszíni vizsgálat lebonyolítása és a szükséges adatok, információk begyűjtése történik meg (feladat résztvevői: Auditor, egyéb szervek).
- 3.) Záró konzultáció lefolytatása, melynek során a javaslatok értékelése, a lezáró jegyzőkönyv elkészítése, aláírása történik meg (feladat résztvevői: Megrendelő/Építtető és Auditor, Útkezelő - ha nem azonos a Megrendelővel, szükség esetén Tervező, a forgalomba helyezés fázisában Kivitelező).
- 4.) Elfogadott javaslatok után a szükséges intézkedések megtétele (Megrendelő/Építtető vagy Kivitelező).

Közúti biztonsági audit a projektek megvalósításának engedélyezési, kiviteli tervfázisaiban, valamint a forgalomba helyezési eljárás kérelmezése előtt és az üzemeltetés korai szakaszában készíthető.

3.4. Az auditálási folyamatban résztvevők feladatai

Az auditálás során a közúti biztonsági Auditor a(z) Megrendelő/Építtető (a pályázat kedvezményezettje) megbízásából a Tervező által készített tervet, vagy a terv alapján épített létesítményt vizsgálja.

3.4.1. Az Auditor feladatai

- Az auditálandó tervek, létesítményekről vonatkozó jelentés elkészítése.

- A korábbi auditálási fázisokban elfogadott javaslatok tervbe való beépülésének ellenőrzése.
- A lezáró jegyzőkönyv előkészítése az Építtetői döntéshozatalhoz.
- A lezáró jegyzőkönyvben foglalt javaslatok Megrendelői/Építtetői döntéshozatalához a lezáró konzultáción való részvétel és a(z) Megrendelői/Építtetői igényeknek megfelelően a javaslatok indokainak részletes kifejtése.
- A lezáró jegyzőkönyv aláírása. Auditor ezzel megismeri a(z) Megrendelő/Építtető döntéseit, de nem jelenti automatikusan azt, hogy egyetért a döntéssel.

Az Auditornak nem tartozik feladatai közé:

- A döntés elfogadásának vagy elutasításának átvállalása a(z) Megrendelőtől/Építtetőtől.
- Az audit javaslatainak a műszaki megoldás konkrét, tervezési szintű kidolgozása.
- A terv minőségi, formai, tartalmi ellenőrzése, a tervekben alkalmazott üzleti műszaki előírásoknak való megfelelésség vizsgálata, a terv szakmai elbírálása, jóváhagyása. A biztonsági és a gazdasági, vagy egyéb más szempontok összevetése.
- Az, hogy a különböző beruházói, hatósági vagy kezelői törekvések eszközévé tegye az audit jelentését.

Az Auditornak az auditálás folyamata során - javaslatainak megfogalmazásakor tekintettel kell arra lennie, hogy melyik fázisban készül az audit jelentés. Az auditálandó terv, vagy útszakasz vizsgálata során, az auditálandó projektre közvetlenül kiható, a tervezési szakaszon túl felmerülő problémákat is fel kell tárni.

3.4.2. A Tervező feladatai

- Az auditálandó tervek átadása a(z) Megrendelő/Építtető részére, melyet Megrendelő/Építtető továbbít az Auditor részére.
- A lezáró jegyzőkönyvben foglalt javaslatok Megrendelői/Építtetői döntéshozatalához a(z) Megrendelő/Építtető részére szakmai segítséget nyújt.
- A(z) Megrendelő/Építtető döntése alapján az audit jelentés elfogadott javaslataival kapcsolatos tervezői feladatok elvégzése, mely a(z)

Megrendelő/Építtető döntése alapján lehet az adott, vagy a következő tervfázisban.

Nem feladata a döntés elfogadásának vagy elutasításának átvállalása az Építtetőtől. A forgalomba helyezési auditálás során nincs szerepe.

3.4.3. A(z) Megrendelő/Építtető feladatai

- Az auditálási folyamat lebonyolítása.
- Az auditálandó tervek rendelkezésre bocsátása, és a vizsgálandó helyszínnel kapcsolatos információk átadása.
- A lezáró jegyzőkönyvben foglalt javaslatokra vonatkozó döntéshozatal, a javaslatok részbeni vagy teljes elfogadása, elutasítása.
- A(z) Megrendelő/Építtető feladatindító, illetve döntéshozatal érdekében zárókonzultációt tart az Auditorral. Az Útkezelő és a Tervező jelenléte is elfogadott.
- A döntéshozatal érdekében a(z) Megrendelő/Építtető a Tervező szakmai szempontú javaslatait kikérheti, de nem kérheti Tervezőt a javaslatok elfogadó vagy elutasító döntésének átvállalására.
- A lezáró jegyzőkönyvben foglalt, elutasított javaslatok indoklásának rögzítése. A lezáró jegyzőkönyv aláírása. Amennyiben a(z) Megrendelő/Építtető szükségesnek tartja, úgy a lezáró jegyzőkönyvet az Útkezelő (ha különbözik a Megrendelőtől), és egyéb résztvevő szervezetek is aláírásukkal láthatják el.
- Intézkedés az elfogadott javaslatok megvalósítására.

Az auditjelentésben megfogalmazott javaslatok értékelése az Építtető feladata és felelőssége. A döntését az Auditor jelenlétével megtartott záró konzultáción felvett jegyzőkönyvben kell rögzíteni. Az auditori javaslatok tartalmától és mennyiségétől függően a konzultáció elektronikus úton is történhet, de ebben az esetben is az értékelés lezárását Jegyzőkönyvben kell rögzíteni. A jegyzőkönyv fontos dokumentum, mivel a javaslatok elfogadása befolyásolhatja a projekt további sorsát és az engedélyezési eljárás során is szükséges dokumentum. Amennyiben egy adott javaslat elutasításra kerül, akkor az Építtetőnek indokolnia kell nemleges döntését. Mivel ő számtalan, a projekt megvalósításának a körülményeit meghatározó szempontot ismer és tart szem előtt, azok bármelyike indoka lehet az adott „Javaslat” elutasításának. [4]

4. A pályázati iránymutatás bemutatása, felülvizsgálata

A Terület-és Településfejlesztési Operatív Program (TOP), valamint a program folytatásaként a 2021-2027-es programozási időszakban megvalósítandó TOP Plusz közúti infrastruktúra fejlesztési projektekhez kapcsolódóan az irányító hatóság szerepét betöltő szaktárca a közúti biztonsági auditok készítéséhez közzétett egy 3 oldal terjedelmű iránymutatást a pályázatban feladatot vállaló szervek részére.



1. kép: Az iránymutatás előlapja (részlet)

A szakmai segédlet három fő vázlatpontból áll:

Az iránymutatás első része a közúti biztonsági auditall kapcsolatos általános információkat tartalmazza. A második rész röviden bemutatja az auditálás folyamatát és az audit jelentés tartalmi részeit. Ezen felül a TOP projektek elszámolhatóságának eseteit foglalja táblázatos formába. A harmadik rész a vonatkozó jogszabályt és üggyi műszaki előírást ismerteti.

A segédlet jogszabály-változás miatt egy alkalommal módosításon esett át: a jelenlegi szabályozás hatályaon kívül helyezte a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 176/2011. (VIII. 31.) Kormányrendeletet, mely az általános kérdésekben (audit készítése, Auditor személye) eltérő, az auditálás módszereiben bővebb információt tartalmazott.

A 133/2022. (IV. 7.) Korm. rendelet hatályba lépése óta a hivatalos iránymutatás az alábbi tartalmi részekből áll:

ÁLTALÁNOS KÉRDÉSEK

Milyen esetekben kell közúti biztonsági auditot készíteni?

A 133/2022. (IV. 7.) Korm. rendelet a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szabályozza mely esetekben kötelező közúti biztonsági auditot készíteni.

A kormányrendelet alkalmazásának módszertanát az e-UT 02.01.42. számú útügyi műszaki előírás tartalmazza.

A fentieken túl el kell készíteni a közúti biztonsági auditot a Felhívás 2.3. fejezetének 11) alpontja alapján a Felhívás 2.1.2.2. 4) pontja szerinti közlekedésbiztonságot szolgáló fejlesztések esetén.

Mi a közúti biztonsági audit elvégzésének célja?

A közúti biztonsági audit célja a közúti infrastruktúra **projektek független, részletes, módszeres műszaki biztonsági ellenőrzése.**

Az auditálás fő célja az út biztonságos működése és minden úthasználó biztonságának növelése. További célja a potenciális közlekedésbiztonsági problémák azonosítása a potenciális használó szemével nézve, továbbá javaslattétel ezen problémák megoldására a közlekedésbiztonsági előírások alapelveit alkalmazva.

További specifikus célok:

- az új, vagy átalakított úton bekövetkező balesetek számának és súlyosságának minimalizálása
- az úthálózat más elemein az esetleges balesetnövekedés elkerülése.
- olyan utak kialakítása, hogy minden egyes használója felismerje, hogyan kell azon biztonságosan közlekedni.

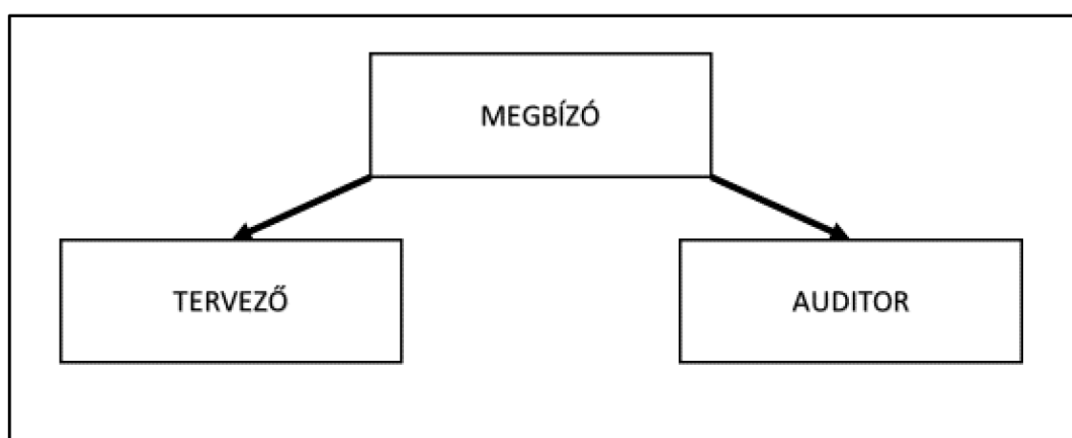
Ki végezhet auditálást?

Az auditáló szakembereknek meg kell felelniük a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 133/2022. (IV. 7.) Korm. rendelet feltételeinek. Az eredményesen elvégzett „közúti biztonsági auditor” alapképzést, vagy továbbképzést igazoló „KA - Közúti Biztonsági Auditor” kitételnek szerepelnie kell az Auditor tervezői jogosultságai között.

A jogosultsággal rendelkezők megtalálhatók a Magyar Mérnöki Kamara honlapján: a <https://www.mmk.hu/kereses/tagok> lapon, a „Szakterület” legördülő menüből a „KA - Közúti biztonsági auditor (Közúti biztonsági auditor)” sort kiválasztva.

Az egyes szereplők feladatai és viszonya:

Az Auditor kiválasztása és megbízása a Megbízó (Építtető, Vagyonkezelő) feladata, ő szolgáltatja az audithoz szükséges információkat. Az Auditor és a Tervező közvetlen kapcsolatát a független auditálás érdekében el kell kerülni. Az Auditor személyét a kedvezményezett maga is adhatja, ha rendelkezik a megfelelő képesítéssel és biztosítható a tervezőtől való függetlensége.



1. ábra: Az Auditor, a Tervező és a Megbízó viszonya

Az Auditor feladata meghatározni a közlekedésbiztonság szempontjából kritikus elemeket és javaslattevni a feltárt helyeken jelentkező balesetveszély csökkentésére. Amennyiben a feltárt nem biztonságos elemeket az Építtető nem orvosolja a megfelelő tervezési, vagy építési szakasz elkészültéig, az Építtető köteles a döntését az auditori jelentéshez csatolva indokolni.

A közlekedésbiztonsági vizsgálatok folytatódnak a projekt megvalósítása utáni fenntartási szakaszban is (üzemeltetés, monitorozás). Mivel ezek a közlekedésbiztonsági vizsgálatok már nem a projektek megvalósításának a részei, ezért a felsoroláson túl nem részletezzük az eljárások módszertanát. Az ebben a fázisban elvégzendő közlekedésbiztonsági vizsgálatok a következők: közúti biztonsági audit az üzemeltetés korai szakaszában, hálózati szintű közlekedésbiztonsági felmérés, rendszeres és célzott közúti biztonsági felülvizsgálat, forgalmi rend felülvizsgálat.

Az Auditor kiválasztásának ütemezése:

Az Auditor a kész tervek vizsgálja, így a kiválasztása célszerűen addigra kell, hogy megtörténjen, amikor az auditálásra kerülő első terv (jellemzően az engedélyezési

terv) várhatóan elkészül. Így azonnal, idővesztés nélkül megkezdődhet az auditálás folyamata.

AZ AUDITÁLÁS MÓDSZERE

Mikor végezzük?

Közúti biztonsági auditot a projektek megvalósításának a következő fázisaiban kötelező készíteni:

- az engedélyezési terv készítése során,
- a kiviteli terv készítése során,
- a forgalomba helyezési eljárás kérelmezése előtt,
- az üzemeltetés korai szakaszában.

Közúti biztonsági audit elvégzésének és elszámolhatóságának esetei (X) a TOP Plusz-ból támogatott projekteknél:

Fázis	133/2022. (IV. 7.) Korm. rendelet szerinti kötelezettség	Felhívás szerinti kötelezettség		Felhívás szerinti elszámolhatóság	
		Jogsabályi kötelezettség esetén	Nem jogsabályi kötelezettség esetén, de a felhívás elvárja	Jogsabályi kötelezettség esetén	Nem jogsabályi kötelezettség esetén, de a felhívás elvárja
Engedélyezési terv készítése során	X	X	X	X	X
Kiviteli terv készítése során	X	X	X	X	X
Forgalomba helyezési eljárás kérelmezése előtt	X	X	-	X	-
Üzemeltetés korai szakaszában	X	X	-	-	-

Mivel nem tudható előre, hogy készül-e (szükséges-e) egy-egy projektnél kiviteli szintű tervdokumentáció, így általánosságban kijelenthető, hogy **az engedélyezési, és/vagy a kiviteli tervek készítése során kötelező az auditot elvégezni**, összhangban a Felhívásban foglalt követelményekkel. **Ez az audit minden esetben elszámolható.**

A közforgalom részére történő megnyitás előtt (azaz a forgalomba helyezési eljárás kapcsán) történő auditálást nem jogsabályi kötelezettség esetén - alapesetben - a

Támogató nem tartja szükségesnek és nem engedi elszámolni. Ha azonban a projekt megvalósítása során műszaki tartalom módosítás történt, akkor elképzelhető, hogy indokolt egy újabb audit elvégzése is. Ennek elszámolhatóságát minden esetben egyedileg bírálja el a Támogató, de alapvetően nem elszámolható.

A közforgalom részére történő megnyitás előtt (azaz a forgalomba helyezési eljárás kapcsán) történő auditálást jogszabályi kötelezettség esetén, mivel jogszabály kötelező jelleggel írja elő, minden esetben szükséges elvégezni, és annak költsége elszámolható (a Szakmai tevékenységekhez kapcsolódó szolgáltatások költségei / Műszaki jellegű szolgáltatások költsége / Egyéb mérnöki szakértői díjak költségelem alatt).

Az üzemeltetés korai szakaszában az audit elvégzését a Támogató nem tartja szükségesnek nem jogszabályi kötelezettség esetén, már csak azért sem, mert ez már a fenntartási időszakra esik, így nem elszámolható.

Az üzemeltetés korai szakaszában az audit elvégzése jogszabályi kötelezettség esetén kötelező, de ez a projekt fenntartási időszakára esik, így **nem elszámolható**.

Az auditjelentés tartalma:

- projektazonosító adatok, auditfázis megjelölése,
- Auditor(ok) neve, kamarai száma
- dátum, helyszíni szemle időpontja,
- problémák kifejtése (lásd alább),
- javaslatok, vázlatok a javításra (kockázati fok szerinti),
- csatolva az audit lezáró jegyzőkönyv (Megrendelő/Építtető döntése a javaslatokról).

A tervfázisok szerint csoportosított további ellenőrző kérdéseket a közúti biztonsági audit módszertanát tartalmazó e-UT 02.01.42 számú útügyi műszaki előírás tartalmazza. **A projekt jellegétől függően egyes kérdések relevánsak, mások feleslegesek lehetnek, az Auditor feladata ezt eldönteni.** Az ellenőrző kérdések hasznosak, de mechanikus alkalmazásuk nem elegendő, nem helyettesítik az Auditor tapasztalatait.

Az auditjelentésnek rövidnek és célratorónek kell lenni. Emiatt fontos annak a kiemelése, hogy mit ne tartalmazzon az auditjelentés:

- sok szöveget,
- annak bizonyítását, hogy nincs probléma,
- a biztonsághoz nem kötődő megjegyzést,
- a terv másolati példányát,

- ellenőrző listákat, a műszaki leírás részleteit,
- a tervező megjegyzéseit,
- új tervet.

A közúti biztonsági auditori tevékenységet kizárólag a Magyar Mérnöki Kamarában bejegyzett, szakmagyakorlási jogosultsággal rendelkező mérnökök végezhetik. [5]

A JOGI KÖRNYEZET

133/2022. (IV. 7.) Korm. rendelet a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről

A közúti biztonsági audit módszertanát tartalmazó e-UT 02.01.42. számú útügyi műszaki előírás

A pályázat kiírója által közzétett iránymutatás az auditálási tevékenységgel kapcsolatos főbb információkat, a közúti biztonsági audit elméleti kérdéseit vázlatos formában rögzíti. A pályázati elszámolhatósággal kapcsolatos főbb információk is rendelkezésre állnak. A pályázat lebonyolításban közreműködő szervezetek beszámolóí szerint az auditálási folyamatról kevés gyakorlati információt tartalmaz, ezért a felmerülő kérdéseikkel rendszerint a szakmagyakorlási Auditorokhoz fordulnak. Önkormányzati megkeresés esetén az Auditor szakértelme, felkészültsége - külső, szerződéses feladatot nem teljesítő szakemberként is - fontos szerepet tölthet be a feladat előkészítése során.

Az iránymutatás kiegészítését tartjuk szükségesnek oly' módon, hogy a tevékenységre vonatkozó általános kérdések mellett kapjon hangsúlyt az auditálás folyamatának bemutatása és a folyamatban résztvevők feladatának ismertetése, valamint a főbb fogalmak magyarázata és a megrendelői feladat elvégzéshez szükséges dokumentum(ok) közzététele.

5. Az önkormányzati pályázatok eljárásrendjével kapcsolatos problémák feltárása, javaslatok megfogalmazása

Jelen fejezetben az önkormányzati beruházásban megvalósuló, uniós társfinanszírozású projektek kapcsán végzett auditori tapasztalatokat összegezzük, valamint a jelenlegi eljárásrenddel kapcsolatos problémák feltárására teszünk kísérletet. Ezt követően javaslatainkat is megfogalmazzuk. A tapasztalatok összegyűjtéséhez és a javaslattételhez az Auditor Szakosztályhoz tartozó Auditor kollégák bevonásán kívül szükségesnek tartottuk a folyamatban résztvevő közreműködő szervekkel történő kapcsolatfelvételt is. Ennek megfelelően egyeztetünk területfejlesztési ügynökség projektmenedzsmentjével, önkormányzati pályázatírókkal, térségfejlesztési iroda képviselőivel, valamint a közreműködő szervezet illetékeseivel.

A közúti biztonsági auditok az elmúlt egy évtizedben - az állami beruházások mellett - egyre nagyobb szerepet kaptak az önkormányzatok által megvalósított projektek során. Ezáltal az auditálási tevékenység új módszerként az önkormányzati tervezési és projekt lebonyolítási gyakorlatban is megjelent. A települések helyi közúthálózatán végzett auditok kiértékelésével az Auditor és a tervező kollégák is értékes tapasztalatokkal gazdagodtak.

A Terület-és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) a 2014-2020-as programozási időszak legnagyobb forráskerettel rendelkező területi operatív programja volt, mely a Közép-magyarországi Régión (Pest vármegye és Budapest főváros) kívüli területen megvalósuló fejlesztéseket támogatta. Elsődleges célja a térségi, decentralizált gazdaságfejlesztési lehetőségek kihasználása, valamint az azzal összefüggő város-és településfejlesztési elképzelések támogatása volt. A vidék fejlesztését szolgáló program nagyrészt az önkormányzatok számára biztosított forrásokat, megvalósításuk 85-95 % közötti arányban európai uniós forrásból került finanszírozásra. Az ún. TOP Plusz 2021-2027-es programozási időszakban megvalósítandó projektek forrásigényét 83 %-ban szintén az EU biztosítja.

A TOP programokból megvalósított és megvalósítani kívánt közúti infrastruktúra fejlesztési projektek esetében a pályázati kiírás a közúti biztonsági audit elvégzéséről az EU irányelveknek megfelelően rendelkezik. A pályázati kiírás részeként három oldalas iránymutatás készült a közúti biztonsági audit tevékenységével kapcsolatosan, mely vázlatosan tartalmazza az audittal kapcsolatos főbb információkat. A szakmai iránymutatás tartalmi része a 133/2022. (IV. 7.) Kormányrendelet előírásain és az ütiügyi műszaki előíráson alapul.

Milyen esetekben kell közúti biztonsági auditot készíteni? Az önkormányzati, tervezői és auditori visszajelzések alapján - a vonatkozó jogi és műszaki szabályozás, a közreműködő szervezet által kiadott iránymutatás ellenére - **az auditok szükségessége a projekt lebonyolítási folyamatban nem mindig egyértelmű.**

A Kormányrendelet hatálya (1. és 4. §) elsősorban a jelentős hálózati funkcióval rendelkező országos közutak és főváros közúthálózatának egy részére terjed ki. Az egyéb települések helyi közútjain a rendelet szerint kötelezően nem kell közúti biztonsági auditot végezni, csak abban az esetben, ha 5.000 Egységjármű/nap feletti utat kerékpárút keresztez, vagy a közút kezelője előírja közúti biztonsági audit készítését.

A Magyar Államkincstár (továbbiakban: közreműködő szervezet vagy MÁK), mint a projektek lebonyolítása során közreműködő szervezet az irányító hatósággal (az adott pályázat kapcsán kijelölt kormányzati szerv) konzultálva - a rendeletben foglaltaktól eltérően - szigorúbb feltételt is szabhat, és a közúti érintettséggel rendelkező projektek esetében kötelezően előírhatja az auditok elvégzését. A tapasztalatok alapján az önkormányzatok és a projektmenedzsment projektenként eltérő iránymutatást kapnak arra vonatkozóan, hogy kell-e közúti biztonsági auditot végezni, mely sokszor bizonytalanságot okoz a pályázat lebonyolításában részt vevő kollégáknál. Előfordult olyan eset, amikor az önkormányzat az Auditor kollégától kért szóbeli állásfoglalást, hogy segítse eldönteni, az adott projekt esetében szükséges-e auditot készíteni. Olyan esettel is találkoztunk, amikor a közreműködő szervezet audit készítése helyett mindössze auditori nyilatkozatot kért a kedvezményezettől. Mindezt javasolt a projekt összeállítása előtt tisztázni.

Tekintettel arra, hogy az azonos projektek kapcsán eltérő döntések születhetnek, javasoljuk, hogy **kiemelt gyalogos és kerékpáros létesítmények, csomópont átépítések, egyéb forgalmi rend változással járó beavatkozások esetében** az engedélyezési terv, valamint a kiviteli terv vagy a forgalomba helyezést megelőzően **készüljön audit jelentés.**

Az auditori munka díjazása pályázati finanszírozási oldalról nem minden esetben biztosított. Az okok feltárása érdekében több pályázati ügyekkel foglalkozó szakembert megkérdeztünk. **Rendszeresen előfordul, hogy az audit jelentés vállalkezési díjának kiegyenlítése az önkormányzatok saját költségvetését terhelik,** amely a projekt megvalósíthatóságát, az auditori munka minőségét befolyásolhatja. Az ajánlatkérés előtti előzetes megkeresés során az önkormányzat jelezte, hogy a pályázatban nem tudja utólagosan elszámolni a munka költségét, ezért saját költségvetéséből kell kiszorítania a munka díját. Amennyiben az ajánlat kérés során az önkormányzat utalást tesz a korlátozott pénzügyi lehetőségeire, a vállalkezési díj

megszabásnál az Auditor mozgástere beszűkül. Dönthet úgy, hogy nem kíván árajánlatot adni, ez esetben elesik a későbbi referenciától, mely a piacon lévő auditori munkák mennyiségét tekintve negatív következményekkel járhat a tevékenységére. A beszámolók alapján előfordult, hogy a „szűk” piaci lehetőségek miatt kényszerül az Auditor piaci ár alatt megállapodni, amely természetesen csökkenti az auditori tevékenység presztízsét. Az ilyen helyzetekben nehéz az auditori érdekeknek érvényt szerezni és tisztességes, a piaci viszonyoknak megfelelő díjban megállapodni. (Jellemzően kisebb lakosságszámú településeknél fordul elő.)

A pályázati felhívásban vannak meghatározva az adott projektekre vonatkozó kritériumok. Az önkormányzat vagy egyéb pályázattíró szervezet, vállalkozás összeállítja a pályázati dokumentációt, meghatározza a költségnemeket a műszaki tartalom alapján, és benyújtja a pályázatot az irányító hatóságnak. Az irányító hatóság projektértékelők bevonásával elbírálja a pályázatot. Amennyiben megfelelőnek tartják és megfelel a felhívás kritériumainak, a támogatási szerződés megkötésre kerül. **Az auditok elszámolása minden esetben biztosított a beruházás keretén belül, amennyiben a pályázati költségek meghatározása során figyelembe veszik az auditok elkészítésének szükségességét.** A megkérdezett önkormányzatok tájékoztatása szerint a főbb költségvetési elemekre, így az auditok elszámolása is lehetséges (pl. átcsoportosítással, támogatási szerződés módosításával, maradványkeret - fel nem használt költségek igénybevétele, általános költségkeret terhére). A kevés pályázati tapasztalattal rendelkező, kis apparátussal rendelkező önkormányzatoknál, illetve a nem megfelelő kompetenciával bíró pályázattírókkal fordul elő leggyakrabban, hogy nem kalkulálnak a közúti biztonsági audit elkészítésének költségeivel.

Javasoljuk, hogy a pályázat beadása előtt **a várható költségek tervezésénél projektenként, illetve auditálási fázisonként legyen meghatározva, hogy szükséges-e audit készítése.** Ebben előzetesen javasolt egyeztetni az érintettekkel és tervezni kell annak költségét. A költségbecslésnél legalább a tervezési díj 10 %-át javasoljuk kalkulálni.

Sajnos az sem ritka eset, hogy az auditori feladatra történő felkérés az auditálásra kijelölt tervfázis lezárását követően, vagy a tervezési folyamat végén érkezik, mely megnehezíti, bizonyos esetekben teljesen ellehetetleníti az auditori javaslatok beépítését, adott esetben értelmét veszíti a tevékenység. Erre két okot jelöltek meg az általunk megkérdezett kollégák. Az első, hogy nem számolnak az audit feladat költségeivel, a második ok pedig, hogy tervezés és engedélyezés során „nincs fókuszban” az audit készítésének szükségessége, ezért elmulasztják megrendelni a feladatot. Utóbbi probléma nagyobb körülményekkel megoldható lenne, de építési engedély kiadásával járó beruházásoknál a közlekedési hatóság szakemberei is

felhívhatnák a Megrendelő figyelmét. Eltérő gyakorlatok alakultak ki az ország különböző területein. Az utolsó pillanatban történő, a szakma szabályait szem előtt tartó auditori munka lassíthatja a tervezési/engedélyezési folyamatot, mely az auditálási tevékenység megítélését negatívan befolyásolhatja.

Egyes - pályázati forrásból megvalósuló - beruházások esetében a vonatkozó engedélyezési/kiviteli tervdokumentáció már azelőtt elkészül, a tervező által Megrendelő részére átadásra kerül, hogy a pályázati forrásra történő támogatási kérelem benyújtásáról, a pályázati forrás igényléséről döntés születne. Ez esetben az engedélyezési/kiviteli tervdokumentáció tervezési folyamatba épített közlekedésbiztonsági auditálására nem minden esetben kerül sor, az csak később, a támogatás elnyerését követően történik meg. A kész, tervezőtől átvett, lezárt kiviteli tervdokumentáció Auditor által tett észrevételek, javaslatok alapján történő módosítására ugyanakkor ekkor már csak nagyon korlátozott mértékben van lehetőség.

A közelmúltban szemléletes eset történt egy uniós finanszírozású fejlesztési projektnél (lakóutcák felújítása, forgalomtechnikai beavatkozások). A műszaki átadás-átvételi eljárást követően érkezett az Auditor felé a megkeresés, miszerint az audit jelentés maradt az egyedüli feltétele a projekt elszámolásának. Az önkormányzat nem tervezte a feladattal kapcsolatos kiadást, így a jogszabályi előírásnak ellentmondva a kivitelező szerette volna megrendelni a szakértői munkát. Az egyik megkérdezett önkormányzati dolgozó realisztikus képet adott az esetről, amikor a következőképpen fogalmazta meg a véleményét: „mindenki úgy oldja meg, ahogy tudja.”

Nagyobb volumenű, tervfázisonként több tervezési módosításon átesett terv esetében gyakran problémaként jelentkezik, hogy nem a végleges tervváltozat kerül megküldésre az Auditor részére.

Nem tartjuk etikus auditori magatartásnak, hogy a kényszerpályán mozgó önkormányzatok helyzetét kihasználva a piaci ár sokszorosát szabják meg díjként.

A jövőbeni projektek, fejlesztések megvalósítására vonatkozóan tapasztalati értékkel bír, hogy a kivitelezést megelőzően, ill. ideje alatt érdemes hangsúlyt fektetni a szorosabb szakmai együttműködésre a Megrendelő és az Auditor között. Az építések, felújítások során a műszaki tartalom változhat előre nem látható okok, megrendelői igények, jogszabályi, előírási, vagy akár pályázati felhívások módosulásai miatt. A projektek időbeli elhúzódásának folyamányaként többször előfordult, hogy az engedélyezési és kiviteli tervek auditálása, valamint a kivitelezés és a forgalomba helyezés kori auditálási fázis időben nagyon eltávolodott egymástól. Továbbá

tervfelülvizsgálat szükségessége nem volt indokolt, azonban a közlekedési igények megváltoztak, vagy egy fejlesztés felülírta a másikat.

A pályázati felhívás szerint a TOP projektek tényleges befejezésére a megkezdésétől számított 42 hónap áll rendelkezésre, tehát van idő arra, hogy az auditori javaslatok beépüljenek a projektbe. Úgy gondoljuk, hogy a szakma képviselői és a pályázat lebonyolításában részt vevők is egyetértenek abban, hogy a beruházás megvalósításának, a szakma megítélésének ezek az esetek nem tesznek jót, megfelelő előkészítéssel, nagyobb odafigyeléssel elkerülhetőek lehetnének.

6. Irodalomjegyzék

- [1] Közúti biztonsági audit ÚTMUTATÓ 2005.
 - [2] A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 133/2022. (IV. 7.) Kormányrendelet
 - [3] e-UT 02.01.42 (ÚT 2-1.133) Közúti biztonsági audit (Módszertan) c. útügyi műszaki előírás 2009. február
 - [4] A közúti biztonsági audit (KBA) jelentések elkészítésének alkalmazási segédlete - A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló jogszabályhoz és útügyi műszaki előíráshoz kapcsolódó értelmezési, kidolgozási és elfogadtatási javaslatrendszer FAP-2018/017-KZT
 - [5] Iránymutatás közúti biztonsági audit készítéséhez
- Egyéb felhasznált irodalom: Élhető települések (TOP_Plusz-1.2.1-21) pályázati felhívás

7. Mellékletek

1. számú melléklet MÉRNÖKI SEGÉDLET - JAVASLAT

ÁLTALÁNOS KÉRDÉSEK, JOGI HÁTTÉR

Milyen esetekben kell közúti biztonsági auditot készíteni?

A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 133/2022. (IV. 7.) Kormányrendelet szabályozza mely esetekben kötelező közúti biztonsági auditot készíteni. Az európai uniós finanszírozással megvalósuló projektek esetében a pályázati felhívás ettől eltérő elvárást is megfogalmazhat.

A kormányrendelet alkalmazásának módszertanát az e-UT 02.01.42. számú utügyi műszaki előírás tartalmazza. Az előírás megvásárolható a Magyar Út-és Vasútügyi Társaságtól (<https://portal.maut.hu/>) vagy korlátozott hozzáféréssel elérhető az országos közútkezelő társaság, a Magyar Közút Nonprofit Zrt. honlapjáról (<https://ume.kozut.hu/statusz/ervenben-levo-utugyi-muszaki-eloirasok>).

Mi a közúti biztonsági audit elvégzésének célja?

A közúti biztonsági audit célja a közúti infrastruktúra projektek független, részletes, módszeres műszaki biztonsági ellenőrzése.

A közúti biztonsági auditálás fő célja a biztonságos útkörnyezet kialakítása és az úthasználók biztonságának növelése. További célja a potenciális közlekedésbiztonsági problémák azonosítása a használó szemével nézve, továbbá javaslatokat tenni ezen problémák megoldására a közlekedésbiztonsági előírások alapelveit alkalmazva. Segítséget kell adjon a döntéshozóknak abban, hogy a tervezés során kialakult egyes tervváltozatokat biztonsági szempontból mérlegeljék.

További specifikus célok:

- az új, vagy átalakított úton bekövetkező balesetek számának és súlyosságának minimalizálása,
- az úthálózat más elemein az esetleges balesetszám növekedés elkerülése,
- olyan utak kialakítása, hogy minden egyes használója felismerje, hogyan kell azon biztonságosan közlekedni.

A közúti biztonsági auditnak el kell érnie, hogy:

- az érvényes irányelvek biztonsággal kapcsolatos szempontjait figyelembe vegyék (minimális követelmény),
- a terv és a megépített út a forgalombiztonság követelményeit az Auditorok megítélése szerint is optimálisan figyelembe vegye,
- az egymással konfliktusban lévő igények, pl. a költségek, a természetvédelmi szempontok és a helyi kényszerítő körülmények között a biztonság kellő súllyal szerepeljen.

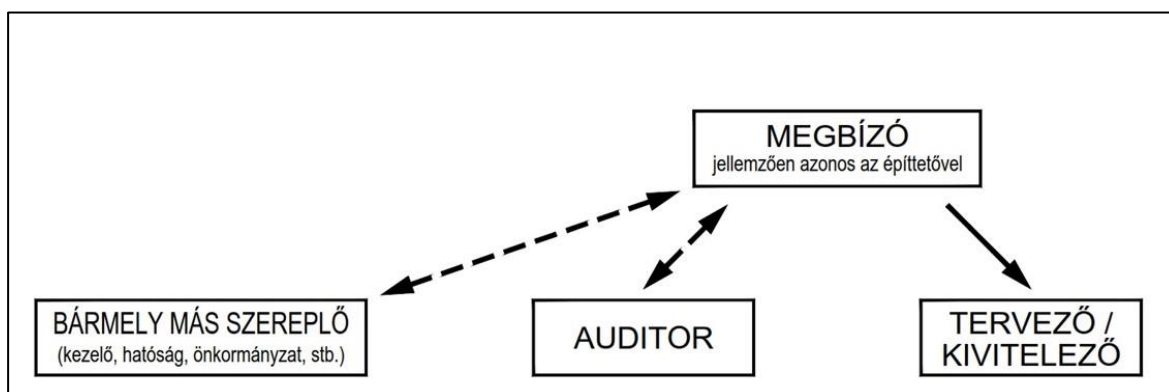
Ki végezhet auditálást?

Az auditáló szakembereknek meg kell felelniük a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény és a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 133/2022. (IV. 7.) Korm. rendelet feltételeinek. Az eredményesen elvégzett „közúti biztonsági auditor” alapképzést, vagy továbbképzést igazoló „KA - Közúti Biztonsági Auditor” kitételnek szerepelnie kell az Auditor mérnöki kamarai jogosultságai között.

A jogosultsággal rendelkezők megtalálhatók a Magyar Mérnöki Kamara honlapján: a <https://www.mmk.hu/kereses/tagok> lapon, a „Szakterület” legördülő menüből a „KA - Közúti biztonsági auditor (Közúti biztonsági auditor)” sort kiválasztva.

Az egyes szereplők feladatai és viszonya:

Az Auditor kiválasztása és megbízása a Megbízó (Építtető, Pályázó) feladata, ő szolgáltatja az audithoz szükséges információkat. Az Auditor és a Tervező közvetlen kapcsolatát a független auditálás érdekében el kell kerülni. Az Auditor személyét a kedvezményezett maga is adhatja, ha rendelkezik a megfelelő képesítéssel és biztosítható a Tervezőtől való függetlensége.



1. ábra: Az Auditor, a Tervező, a Megbízó és egyéb szereplők viszonyait bemutató elvi ábra

Az Auditor feladata meghatározni a közlekedésbiztonság szempontjából kritikus elemeket és javaslattétel a feltárt helyeken jelentkező balesetveszély csökkentésére. Amennyiben a feltárt nem biztonságos elemeket az Építtető nem orvosolja a megfelelő tervezési, vagy építési szakasz elkészültéig, az Építtető köteles a döntését az auditori jelentéshez csatolva indokolni.

Az Auditor feladatai:

- Az auditálandó tervek, létesítményekre vonatkozó jelentés elkészítése.
- A korábbi auditálási fázisokban elfogadott javaslatok tervbe való beépülésének ellenőrzése.
- A lezáró jegyzőkönyv előkészítése az Építtetői döntéshozatalhoz.
- A lezáró jegyzőkönyvben foglalt javaslatok Megbízói/Építtetői döntéshozatalához a lezáró konzultáción való részvétel a(z) Megbízói/Építtetői igényeknek megfelelően a javaslatok indokainak részletes kifejtése.
- A lezáró jegyzőkönyv aláírása. (A jegyzőkönyv a feladat lezárását igazolja, az audit jelentésben megfogalmazott javaslattól eltérő építtetői döntés a jegyzőkönyv aláírását Auditor részéről nem befolyásolhatja.)

A(z) Megbízó/Építtető feladatai:

- Az auditálási folyamat lebonyolítása.
- Az auditálandó tervek rendelkezésre bocsátása, és a vizsgálandó helyszínnel kapcsolatos információk átadása.
- A lezáró jegyzőkönyvben foglalt javaslatokra vonatkozó döntéshozatal, a javaslatok részbeni vagy teljes elfogadása, esetleges elutasítása.
- Feladatindító, illetve döntéshozatal érdekében zárókonzultációt tartása az Auditor részvételével. Az Útkezelő és a Tervező jelenléte is elfogadott.
- A lezáró jegyzőkönyvben foglalt, elutasított javaslatok indoklásának rögzítése. A lezáró jegyzőkönyv aláírása. (Amennyiben a(z) Megbízó/Építtető szükségesnek tartja, úgy a lezáró jegyzőkönyvet az Útkezelő - ha különbözik a Megrendelőtől -, és egyéb résztvevő szervezetek is aláírásukkal láthatják el.)
- Intézkedés az elfogadott javaslatok megvalósítására.

A Tervező feladatai:

- Az auditálandó tervek átadása a(z) Megbízó/Építtető részére.
- A lezáró jegyzőkönyvben foglalt javaslatok Megbízói/Építtetői döntéshozatalához a(z) Megbízó/Építtető részére szükség esetén szakmai segítséget nyújt.

- A(z) Megbízó/Építtető döntése alapján az audit jelentés elfogadott javaslataival kapcsolatos tervezői feladatok elvégzése, mely a(z) Megbízó/Építtető döntése alapján lehet az adott, vagy a következő tervfázisban.

Egyéb szereplők feladatai:

Az Útkezelőnek (ha nem azonos szervezet az Építtetővel) az auditálás tervezési fázisában általános feladatai lehetnek. Az auditálási folyamat előkészítése során üzemeltetési tapasztalatait átadhatja Auditornak. Amennyiben az Építtető igényli, részt vehet a zárókonzultáción és a lezáró jegyzőkönyvet is aláírhatja. történő átadása. Az üzemeltetés korai időszakában végzett auditoknál a lezáró jegyzőkönyvben foglalt javaslatokra vonatkozó döntéshozatal, a javaslatok részbeni vagy teljes elfogadása, esetleges elutasítása a közút kezelőjének feladatát képezi.

Útkezelőként leggyakrabban az országos közutak kezelője, a Magyar Közút Nonprofit Zrt. érintett, hiszen az önkormányzatok közigazgatási területén áthaladnak az állami utak. A kerékpárutak tervezése, építése során is fel kell venni a kapcsolatot ezzel a szervezettel, mert szinte minden esetben van kapcsolódási pont az országos közutak és az önkormányzati létesítmények között. Javasolt már az új létesítmény nyomvonalának meghatározása előtt megbeszélést kezdeményezni a Magyar Közút Vármegyei Igazgatóságával.

Az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 93/2012. (V. 10.) Kormányrendelet előírásai alapján a Hatóságnak az auditálási folyamat során nincs közvetlen szerepe. A jogszabály alapján az engedélyt kérelmezőnek kell igazolnia azt, hogy az engedélyezési tervek közúti biztonsági auditja megtörtént és azt az Építtető megismerte, arra vonatkozóan nyilatkozott. A Hatósággal való együttműködés és a Hatóság tájékoztatása elősegíti az engedélyezési eljárást, és olyan módosításoktól mentesítheti a további tervfázisokat, melyeket Megbízó/Építtető az auditálás során már elutasított, de Hatóság részéről felmerülhet engedélyben előírandó pontként.

AZ AUDITÁLÁS MÓDSZERE

Mikor végezzük?

Közúti biztonsági auditot a projektek megvalósításának a következő tervfázisaiban kötelező készíteni:

- az engedélyezési terv készítése során,
- a kiviteli terv készítése során,
- a forgalomba helyezési eljárás kérelmezése előtt,
- az üzemeltetés korai szakaszában.*

*Az audit végzésére vonatkozóan a pályázati felhívás ettől eltérő követelményt is szabhat (lásd. 4. pont 16. oldal).

Az auditálás folyamata:

- Megbízó és Auditor feladategyeztetése, a tervdokumentáció átadás-átvétele, helyszíni szemle lebonyolítása (feladat résztvevői: Megbízó/Építtető és Auditor).
- Audit jelentés elkészítése, melynek részeként helyszíni vizsgálat lebonyolítása és a szükséges adatok, információk begyűjtése történik meg (feladat résztvevői: Auditor, egyéb szervek).
- Záró konzultáció lefolytatása, melynek során a javaslatok értékelése, a lezáró jegyzőkönyv elkészítése, aláírása történik meg (feladat résztvevői: Megbízó/Építtető és Auditor, Útkezelő - ha nem azonos a Megbízóval, szükség esetén Tervező, a forgalomba helyezés fázisában Kivitelező).
- Elfogadott javaslatok után a szükséges intézkedések megtétele (Megbízó/Építtető vagy Kivitelező).

Az Auditor kiválasztásának ütemezése:

Az Auditor a kész terveket vizsgálja, így a kiválasztása célszerűen addigra kell, hogy megtörténjen, amikorra az auditálásra kerülő első terv (jellemzően az engedélyezési terv) várhatóan elkészül. Így azonnal, idővesztés nélkül megkezdődhet az auditálás folyamata.

Az auditjelentés tartalma:

- projektazonosító adatok, auditfázis megjelölése,
- Auditor(ok) neve, kamarai száma
- dátum, helyszíni szemle időpontja,
- problémák kifejtése (lásd alább),
- javaslatok, vázlatok a javításra (kockázati fok szerinti),
- audit lezáró jegyzőkönyv készítése (Megbízó/Építtető döntése a javaslatokról).

A tervfázisok szerint csoportosított további ellenőrző kérdéseket a közúti biztonsági audit módszertanát tartalmazó e-UT 02.01.42 számú útügyi műszaki előírás tartalmazza. **A projekt jellegétől függően egyes kérdések relevánsak, mások feleslegesek lehetnek, az Auditor feladata ezt eldönteni.** Az ellenőrző kérdések hasznosak, de mechanikus alkalmazásuk nem elegendő, nem helyettesítik az Auditor tapasztalatait.

Az auditjelentésnek rövidnek és célrátörőnek kell lenni. Emiatt fontos annak a kiemelése, hogy mit ne tartalmazzon az auditjelentés:

- sok szöveget,
- annak bizonyítását, hogy nincs probléma,
- a biztonsághoz nem kötődő megjegyzést,
- a terv másolati példányát,
- ellenőrző listákat, a műszaki leírás részleteit,
- a tervező megjegyzéseit,
- új tervet.

FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

Auditálási fázisok: Egy projekt megvalósításának azon meghatározott szakaszai, amelyek kapcsán a közúti biztonsági auditok készítésének szükségessége felmerül. Általában az engedélyezési/kiviteli terv, illetve a létesítmény átadás előtti/utáni állapotának auditálásra kerül sor.

Egyesített terv: A tervezési és pályázati gyakorlat során kialakult az egyesített tervfázis, mely jellemzően kiviteli tervi részletességű kidolgozást jelent és az engedélyezési eljárás lefolytatásához készített dokumentáció.

Egységjármű: A forgalomtechnikai számításokban a különféle járművek egymástól eltérő jellemzőinek kiküszöbölésére szolgáló, az átlagos személygépkocsi jellemzőivel rendelkező elméleti jármű mértékegység. Minden jármű annyi személygépkocsi-egységet képvisel, ahány személygépkocsi át tudna haladni ugyanazon a keresztmetszeten ugyanannyi idő alatt, amíg az adott jármű áthalad.

Engedélyezési terv: Az építést megelőző hatósági engedélyezési eljárás alapjául szolgáló terv.

Építtető: Az építési engedélyt kérő természetes vagy jogi személy vagy jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaság, aki (amely) az út építéséhez -

forgalomba helyezéséhez - vagy megszüntetéséhez a szükséges munkák elvégzésének feltételeit biztosítja.

Évi átlagos napi forgalom: A közút meghatározott keresztmetszetén mindkét irányban áthaladó napi összes forgalom adott naptári évre vonatkozó éves átlaga. Az évi átlagos napi forgalom a közúti forgalom nagyságának kifejezésére általánosan használt mérőszám, amely egyaránt használatos járműosztályokra és összesített járműosztályokra. Jelölése: ÉÁNF (j/nap) vagy (Ej/nap)

Forgalmi rend felülvizsgálat: Olyan vizsgálati módszer, mely az út forgalmi rendjéhez tartozó vízszintes és függőleges jelzések kihelyezésének ellenőrzését, hiányának felderítését, valamint a forgalmi viszonyok és a baleseti helyzet vizsgálatát foglalja magába.

Forgalomba helyezés: Az engedélyköteles, elkészült közlekedési építmények kapcsán az illetékes hatósági szerv által lebonyolítandó közigazgatási eljárás.

Forgalomnagyság: A meghatározott időtartam alatt elhaladó járművek száma egy meghatározott sávban, irányban, keresztmetszetben.

Forgalomszámlálás: Eljárás a forgalomnagyság meghatározására, amely lehet gépi, kézi, képrögzítés alapú (videós), videofolyam (videostream) alapú, vagy telepített (mobil) eszközzel végzett járműszámlálás.

Infrastrukturális projekt: Új közúti létesítmény - csomópont, útszakasz - építésére vagy a meglévő közúthálózat lényeges módosítására irányuló projekt, amely hatással van a forgalomra és a forgalombiztonságra.

Járműosztály: A különböző járműparaméterekkel (mint tengelyszám, tengelytávolság, tengelyelrendezés, járműhossz, megengedett legnagyobb össztömeg, jármű használati rendeltetése, járműkialakítás) meghatározott járműcsoport.

Kiviteli (építési) terv: Az építési engedély alapján készített, az építmények megvalósítására alkalmas, a műszaki kialakításokat és megoldásokat részletesen tartalmazó terv.

Közlekedési Információs Rendszer és Adatbázis (KIRA): Olyan web-es felületen működő komplex térinformatikai rendszer és adatbázis, mely különböző funkcióival széleskörű szolgáltatást nyújt a különböző közlekedési szakágak részére.

Közúti biztonsági audit: A közúti infrastruktúra projektek független, részletes, rendszerezett, kizárólag a közlekedésbiztonság szempontjait szem előtt tartó, műszaki

biztonsági ellenőrzése az engedélyezési és kiviteli tervezési fázisokban a forgalomba helyezéskor és az üzemeltetés korai (1 éves) időszakában

Közúti biztonsági auditor: Olyan képesítéssel rendelkező a személy, aki megfelel a közúti közlekedésről szóló törvényben e tevékenységre meghatározott feltételeknek, valamint rendelkezik az e rendeletben meghatározott közúti biztonsági auditor képesítéssel és szakmai gyakorlattal.

Közúti biztonsági audit jelentés (audit jelentés): Az Auditor által egy adott projektre vonatkozóan elkészített, meghatározott formai és tartalmi követelményeknek megfelelő dokumentum elnevezése.

Közúti biztonsági audit lezáró jegyzőkönyv: Az auditjelentés megrendelői (építtetői vagy kezelői) értékelésének eredményét, vagyis az Auditor javaslatainak elfogadását, vagy elutasítását rögzítő dokumentum megnevezése.

Országos Közúti Adatbank (OKA): Az országos közúthálózat elektronikus nyilvántartási, helyazonosítási és térképi megjelenítő rendszere, amely kerékpárutakra és helyi közutakra vonatkozóan is tartalmaz nyilvántartási adatokat.

Útügyi műszaki előírás (ÚME): Közutak, közutak műtárgyainak tervezésére, építésére, a forgalom biztonságát és a forgalom rendjét meghatározó technikai eszközökre vagy a közutak kezelésére vonatkozó, jogszabályi szintű szabályozást nem igénylő szakmai követelményrendszer.

Üzemeltetés korai szakasza: A létesítmény műszaki átadás-átvételi eljárásának lezárásától az egyéves utó-felülvizsgálati eljárás megkezdéséig tartó időtartam.

AUDITLEZÁRÓ JEGYZŐKÖNYV MINTA (önkormányzati közúti biztonsági auditokhoz)

Készült az auditjelentésben foglalt javaslatokat értékelő záró konzultáció alkalmával.

Tárgy: ...

Tervszám: ...

Javaslat sorszáma	Javaslat rövid leírása (a leírás nem pótolja az auditjelentésben szereplő javaslat pontos ismeretét)	A baleseti kockázat értékelése	Megrendelő/Építtető		Megjegyzés
			döntése a javaslatok elfogadását illetően (elfogadva/elutasítva)	nemleges döntésének indoklása	
4.1. Általános észrevételek					
A					
B					
C					
4.2. Konkrét javaslatok					
1. sz. javaslat					
...					
...					

Jelen jegyzőkönyv elválaszthatatlan melléklete tárgyi auditjelentés.

Helyszín, dátum

.....
Megrendelő/Útkezelő

.....
Név
Közúti Biztonsági Auditor

.....
Útkezelő (ha eltér a Megrendelő személyétől)

A sorozat keretében eddig megjelent kiadványok

2017.-2022.

A korábbi kiadványokat keresse a kamara weboldalán (www.mmk.hu), a FAP pályaműveket tartalmazó menüben.

2023.

101.	SZILÁGYI Zsombor Dr.,	Az energiahordozók jövője
102.	BLAZSOVSZKY László	Szakmai útmutató felhasználási helyek gázellátását biztosító elosztóvezeték leágazásának létesítéséhez
103.	ÁKOSHEGYI György Dr., BORBÉLY Tibor, DIÓS András, EÖRDÖGH Zsolt	Medencés fürdők vízgépészeti tereinek tervezési szempontjai
104.	KISS Jenő dr., METZING Ferenc dr., CSERMELY Gábor, dr. HEGYI Dezső, KÖNCZÖL Gyula, DEZSŐ Zsigmond	Szakmai Útmutató az épületek, épületszerkezetek bontásához
105.	MÓGA István Dr.	Atomerőművi alapok
106.	BAK Edina, FEJES Gábor, HONTI Imre, HUDACSEK Péter, SCHELL Péter	Talajmechanikai laboratóriumi vizsgálatok, azok megtervezése és eredményeinek felhasználása a geotechnikai tervezői gyakorlatban
107.	EGRI Sándor, BUZÁS Zoltán	AutoCAD alapon készített tervdokumentációkból EHO szerinti XML fájl készítése (objektumsablon készítése)
108.	BONDOR Gabriella, CSORDÁS Szilveszter, KANOSIK Ilona, PÓLYA Endre, VARJÚ József	Szakmai ismeretek a jogosultsági vizsgára
109.	KAKUK Ilona	Az Informatikai Tervező Szakmai Útmutatója (109./1-2-3.)
110.	GIORIS Nikolaos, MENYHÁRT István Zsolt, OLÁH Róbert, TAKÁCS Bence dr., VASS Imre	Digitális mellékletek készítése az M.2 (2021.) mérnökgeodéziai tervezési segédlethez
111.	ZSIDAI László Dr., SARANKÓ Ádám Dr., SZABÓ Péter	Az additív technológiák terméktervezési és technológiai sajátosságai
112.	REINIGER Róbert, BARNA Sándor, BITE PÁLNÉ DR. PÁLFFY Mária, MIHICS Dalma, PINTÉR István	A Li-ion alapú akkumulátor, illetve akkumulátor részegység gyártás környezetvédelmi hatásági engedélyezésének környezetvédelmi alapkövetelményei - Szakmai segédlet környezetvédelmi szakértők, illetve hatásági eljárási szereplők részére
113.	TOKODY Dániel Dr., SCHOTTNER Károly, HADDAD Richárd, ADY László, ÁGOSTON Gergő, DRABIK Gergő, HAN Xiaoping, CSAPÓ Dániel, SZÚCS Marcell, FELHŐS Dávid Dr.	Napelemes rendszerekkel együttműködő energiatárolók létesítése
114.	GYIMESI András Dr., BOHÁCS Gábor Dr., SÜLLE Miklós, GÓDOR Balázs	Építőgépész mesteriskola tantárgyi felépítés és a hozzá kapcsolódó tematika kidolgozása
115.	BOROS János	Az atomerőművi rendszerek és rendszerelemek tervezésénél figyelembe vett elvek összefoglalása
116.	PRIMUSZ Péter Dr.	Hajlékony útpályaszerkezetek szükséges erősítőrétegének meghatározása roncsolásmentes teherbírásmérés alapján

117. EGRI Sándor, BUZÁS Zoltán AutoCAD alapon készített tervdokumentációkból EHO szerinti XML fájl készítése (objektumsablon készítése)

2024.

- | | | |
|------|---|--|
| 118. | SZABÓ Kinga Dr., ÓMAJTÉNYI András, TÓTH Péter, ZSIGMONDI András | A beruházáslebonyolító tevékenysége - Szakmai ajánlás a beruházáslebonyolító fogalmának meghatározására, felelősségére és jogosultságának szabályozására |
| 119. | SZILÁGYI Zsombor Dr., | Feladatok a klímacélok teljesítéséhez |
| 120. | BLAZSOVSZKY László | A csatlakozóvezetékek és a felhasználói berendezések létesítésével kapcsolatos gyakorlat, és a változtatás szükségességének elemzése |
| 121. | PÓLYA Endre, BALOGH Attila, ERDEI Tímea, VARJÚ József | Műszaki segédlet az orvostechikai eszközpark üzemeltetéshez - Tervezési segédlet, szakmai útmutató, tananyag az MMK kötelező szakmai továbbképzéshez, valamint dokumentum egészségügyi létesítménymenedzsment és minőségmenedzsment részére. |
| 122. | BOROS János, CSALLÓKÖZI Zoltán, DOBÓ István, HUNYADI Sándor, KÁLLAI-BORIK Róbert, PODONYI Gábor, SZITA Gábor, DR. SZÜCS Botond, PERGERNÉ NAGY Edit, GYŐRI Csaba | Magyarország villamosenergia ellátásának lehetőségei |
| 123. | DR. TAKÁCS Bence, HRUTKA Bence Péter, TAKÁCS Regina | Szakmai útmutató vonalas létesítmények 3D modellezéséhez (geodéziai tervezők részére) |
| 124. | LIPOVICS Tamás, SZENDEFY János, VÁSÁRHELYI Balázs | Kockázatok elemzése a mélyépítésben |
| 125. | KAKUKK Ilona Klára, NÓGRÁDI Gábor | Informatikai Tervező Szakmai Útmutató |
| 126. | EGRI Sándor | Az NMHH ESZTER aktuális verziójának használata során feltárt hiányosságok, problémák kezelése az AutoCAD programozási eszköztárával |
| 127. | DR. HANCZ Gabriella, DR. ENGI Zsuzsanna, JANCsó Béla | A kék-zöld infrastruktúra elemek tervezési irányelvei |
| 128. | HAJNAL János, DR. KOREN Csaba, LITKEI Bálint, VÁLÓCZI Dénes György | A Közúti biztonsági auditjelentések szerepe az önkormányzatok pályázati gyakorlatában |
| 129. | HÓZ Erzsébet, BORBOLÁNÉ KOVÁCS Gabriella, DR. MILETICS Dániel, PÁL Péter, VÁLÓCZI Dénes, VEDRŐDI Tamás | Személyi sérüléses közúti közlekedési balesetek adatgyűjtési módszertana |
| 130. | SZOMOLÁNYI Tiborné, LAKATOS István, LUKÁCS Tamás | Segédlet a megvalósulási dokumentációk készítéséhez, használatbavételi, fennmaradási és bontási engedélyek dokumentációinak elkészítési segédlete |
| 131. | KATONA Gábor, FÜZÉR Ferenc, MOLNÁR Béla | Hírközlési hálózatok építési technológiai gyűjtemény - Bontások, úttátfúrások, anyag és munkaigények összefoglaló tervezői anyag |
| 132. | KOVÁCS József, NAGY Benedek, SZABÓ László, DR. SZEPESHÁZI Attila | Geotechnikai és tartószerkezeti tervező együttműködése talaj és felszerkezet egymásra hatásának vizsgálata esetén |

133. MÁRKUS Miklós, MUNTAG András Ipari zajmodell adatszolgáltatási segédlet - Segédlet szakági tervezők részére környezeti zajmodell készítéséhez