

BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

METRÓ

F. 2.

FORGALMI UTASÍTÁS

*Jóváhagyta
a Közlekedési Főfelügyelet
Vasúti Osztálya*

235/0/2005. szám alatt

Érvényes: 2005. december 1-jétől

TARTALOM

1. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

2. FEJEZET

MEGHATÁROZÁSOK

3. FEJEZET

A FORGALMI SZOLGÁLAT ELLÁTÁSA

4. FEJEZET

ÜZEMSZERŰ FORGALOM

5. FEJEZET

ELTÉRÉS AZ ÜZEMSZERŰ FORGALOMTÓL

6. FEJEZET

RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK

7. FEJEZET

ÜZEMSZÜNET

8. FEJEZET

TOLATÁSI MŰVELETEK

9. FEJEZET

PRÓBAFUTÁS

10. FEJEZET

A JÁRMŰTELEP HARMADIK-SÍNNEL ELLÁTOTT VÁGÁNYAINAK FESZÜLTÉG ALÁ HELYEZÉSE ÉS FESZÜLTÉSGMENTESÍTÉSE

11. FEJEZET

ÁLLOMÁSOK UTASFORGALMÁNAK MEGSZERVEZÉSE

12. FEJEZET

MENETREND, VONATOK SZÁMOZÁSA, SZOLGÁLATI OKMÁNYOK

1. sz. melléklet

Megengedett legnagyobb sebesség váltón való áthaladáskor

1. sz. Függelék

Az Automatikus Vonatvezető Rendszer

1. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

4. FEJEZET

ÜZEMSZERŰ FORGALOM

5. FEJEZET
ELTÉRÉS AZ ÜZEMSZERŰ FORGALOMTÓL

6. FEJEZET
RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK

8. FEJEZET
TOLATÁSI MŰVELETEK

9. FEJEZET
PRÓBAFUTÁS

12. FEJEZET
MENETREND, VONATOK SZÁMOZÁSA, SZOLGÁLATI OKMÁNYOK

1. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

Az utasítás tartalma

- 1.1. Az F. 2. Forgalmi Utasítás tartalmazza mindazokat a részletes szabályokat, melyek
 § a forgalmi szolgálat szervezésének, irányításának, végzésének és ellenőrzésének lebonyolításához, illetve
 § az utas- és vonatforgalom balesetmentes lebonyolításához
 szükségesek.
- 1.2. A vasútzüzemben használható jelzéseket, ezek alkalmazására és értelmezésére vonatkozó rendelkezéseket az F.1. Jelzési Utasítás tartalmazza.
- 1.3. A metró üzemére vonatkozó valamennyi más utasítás csak olyan rendelkezéseket tartalmazhat, amelyek nincsenek ellentétben jelen utasítás és az F. 1. Jelzési Utasítás szabályaival.

Az utasítás hatálya

- 1.4. Az F. 2. Forgalmi Utasítás (továbbiakban: utasítás) érvényes a Budapesti Közlekedési Részvénytársaság által üzemeltetett metróvonalakon, azok járműtelepein és az összekötő vágányokon.
- 1.5. Az utasítás hatálya kiterjed a forgalmi szolgálat valamennyi dolgozójára és a társszolgálatok azon dolgozóira, akiknek tevékenysége a forgalom lebonyolításával összefügg.

Az utasítás jóváhagyása, életbe léptetése

- 1.6. Az utasítást és annak módosításait a jogszabályban meghatározott felügyeleti hatóság hagyja jóvá.
- 1.7. A jóváhagyott utasítást és módosításait a vállalatvezetési rendszerben meghatározott szakterület vezetőjének írásos utasításával kell életbe léptetni, illetve szükség esetén a régi utasítást hatálytalanítani.
- 1.8. Az utasítás értelmezésekor felmerülő véleménykülönbség esetén az igazgatósághoz, szükség esetén a jóváhagyó felügyeleti hatósághoz kell fordulni.

Az utasítás ismerete

- 1.9. Az utasítás teljes szövegét ismernie kell a forgalom lebonyolításában résztvevő valamennyi dolgozónak.
 A társszolgálatok azon dolgozóinak, akiknek tevékenysége a forgalom lebonyolításával összefügg, az utasítás kijelölt részeiből kell vizsgát tenniük.
 A *forgalmi vizsgára* kötelezett munkaköröket az Oktatási és Vizsgaszabályzatban kell meghatározni.
 Az illetékes szolgálati főnök köteles gondoskodni az érintett dolgozók utasítással és a hatályba lépő módosításokkal történő ellátásáról.

Kiegészítő utasítások

- 1.10. A jelen utasítást és az F. 1. Jelzési Utasítást az alábbi utasítások és szabályzatok egészítik ki:
 § V. 1. Szolgálati Szabályzat;
 § Szolgálati Vonat Végrehajtási Utasítás;
 § Jelző- és vasútbiztosító berendezés Kezelési Utasításai;
 § Oktatási és Vizsgaszabályzat;
 § Munkavédelmi Szabályzat;
 § Tűzvédelmi Szabályzat;
 § Végrehajtási Utasítások.
- 1.11. Végrehajtási Utasításban kell szabályozni a forgalom lebonyolításával kapcsolatos feladatokat minden olyan esetben, amikor:
 § azt az érvényben lévő valamely utasítás előírja;
 § az érvényben lévő utasítások nem tartalmazzak végrehajtási szabályokat valamely munkafolyamat elvégzésére;
 § a munka- vagy szolgálati hely sajátos viszonyai miatt csak helyi végrehajtási utasítással biztosítható a feladat végrehajtása.
- 1.12. A kiegészítő utasítások jóváhagyása, módosítása és kiadása a vállalatvezetési rendszerben meghatározott szakterület vezetőjének a feladata.

2. FEJEZET

MEGHATÁROZÁSOK

Az utasítás rendelkezéseinek helyes értelmezéséhez a következő **fogalmakat és kifejezéseket** a hozzájuk tartozó meghatározások szerint kell értelmezni.

Igazgatóság

2.1. Az igazgatóság a metró üzemeltetését közvetlenül irányító és felügyelő szervezeti egység megnevezése az utasításban.

Szakterület

2.2. A szakterület a vállalatvezetési rendszerben működő valamely szervezeti egység (szakszolgálat, szolgálat, üzem, stb.) megnevezése az utasításban.

Forgalmi szolgálat

2.3. A forgalmi szolgálat alatt a metróüzemeltetésben azon szervezeti egységeket kell érteni, amelyeknek tevékenysége a forgalom szervezését, lebonyolítását és ellenőrzését szolgálja.

Forgalmi szakvizsga

2.4. Forgalmi szakvizsgát kell tenni mindazoknak, akik a forgalmi végrehajtó szolgálat területén valamilyen munkakört önállóan látnak el.

Forgalmi vizsga

2.5. Forgalmi vizsgát kell tenni mindazoknak, akik **nem** a forgalmi végrehajtó szolgálat területén dolgoznak, de tevékenységük a forgalom lebonyolításával összefügg.

A forgalmi vizsga anyaga a szakterületre vonatkozó utasítások kijelölt része, melyet a szolgálati főnök határoz meg.

Szolgálati főnök

2.6. A szolgálati főnök valamely szakterület egyszemélyi felelős vezetője.

Szolgálati előjáró

2.7. A szolgálati előjáró a szolgálatra hozzá beosztottak munkáját közvetlenül irányítja, azoknak az üzem lebonyolításával kapcsolatban rendelkezést ad és a végrehajtást ellenőrzi.

Szolgálati hely

2.8. A szolgálati hely az a **helyiség** vagy **terület**, ahol a dolgozó a szolgálati tevékenységét végzi.

Szolgálati okmány

2.9. Szolgálati okmánynak kell tekinteni minden olyan nyomtatványt, naplót, könyvet és előjegyzést, melyet a szolgálat ellátása során a jelen utasításban, valamely Végrehajtási Utasításban, illetve az igazgatóság által meghatározott esetekben használni kell.

Parancskönyv

2.10. A szolgálati főnök a szolgálat ellátásával kapcsolatos fontos és halasztást nem tűrő rendelkezéseket Parancskönyvben köteles közzé tenni. A parancskönyvet a szolgálatra történő jelentkezés helyén kell tartani és a szolgálat megkezdése előtt valamennyi dolgozó köteles az abban foglaltakat tudomásul venni és azt aláírni. A parancskönyv hatályát vesztett rendelkezéseit áthúzással törölni kell.

Rendelkezés

2.11. A végrehajtó dolgozók felé adott, a forgalom lebonyolításával kapcsolatos szóbeli vagy írásbeli utasításokat, közléseket rendelkezésnek nevezzük.

Rendelkezési jog átadása

2.12. A rendelkezési jog átadása a forgalmi szolgálattevő részére azt jelenti, hogy a kezelési körzetében a vonatok felé valamennyi rendelkezést közvetlenül ő adja ki. Ilyenkor a forgalmi szolgálattevő a kiadott rendelkezéseiről és a forgalom irányításáért egyszemélyben felelős, de munkáját ilyenkor is a központi forgalmi menetirányító utasításai szerint köteles végezni.

Központi forgalmi menetirányító

2.13. A központi forgalmi menetirányító (KFM) egy-egy vonal forgalmának egyszemélyi felelős irányítója, aki a rendelkezésére álló technikai eszközök és berendezések segítségével irányítja és ellenőrzi a vonatok forgalmának biztonságos és menetrendszerű lebonyolítását.

A végrehajtó forgalmi dolgozók szolgálati előjárója, az egész vonalra vonatkozóan rendelkezési joga van.

A vonatforgalom lebonyolítása során előforduló rendkívüli eseménykor a központi forgalmi menetirányítót minden szolgálati ág felé közvetlenül érvényesíthető irányítói jog illeti meg a forgalom lebonyolítását érintő kérdésekben.

A **központi forgalmi operátor** a központi forgalmi menetirányító segítőjeként a jelző- és vasútbiztosító berendezés és egyéb technikai eszközök kezelését és azok ellenőrzését végzi.

A vasútbiztosító berendezés kezeléséért az operátor felelős, de számlált kezelési műveleteket csak a központi forgalmi menetirányító rendelkezésére, illetve hozzájárulásával végezhet.

Központi forgalmi menetirányító megbízottja

2.14. A központi forgalmi menetirányító a rendkívüli esemény kiváltó okának elhárítására megbízhatja valamelyik forgalmi dolgozót, vagy *forgalmi vizsgálóval* rendelkező műszaki dolgozót a helyszíni irányítói feladatokkal.

A megbízott dolgozónak az elhárítással kapcsolatban rendelkezési joga van, azonban a munkáját a központi forgalmi menetirányító utasításai szerint köteles végezni.

Forgalmi szolgálattevő

2.15. Az **állomási** forgalmi szolgálattevő vágánykapcsolatos állomásokon teljesít szolgálatot. Helyi üzem esetén kezeli a jelző- és vasútbiztosító

berendezést, valamint átruházott jogkör esetén a kezelési körzetében irányítja a vonatforgalmat. Távvezérelt üzem esetén az utasforgalom irányításával és ellenőrzésével is megbízható. Rendkívüli esetben a központi forgalmi menetirányító megbízottjaként helyszíni feladatok ellátására kirendelhető.

2.16. A **jármútelepi** forgalmi szolgálattevő irányítja a szerelvények kocsiszínből forgalomba való ki- és beállítását a menetrendi követelményeknek megfelelően.

A kocsiszíni tolatások lebonyolítása mellett biztosítja a szolgálati vonatok összeállítását, forgalomba állítását, a jármútelepi vágányhálózaton végzett összes tolatás összhangját. Iparvágány ügyekben a belső vasút-üzemvezető helyettese.

A **jármútelepi forgalmi operátor** a forgalmi szolgálattevő segítőjeként a jelző- és vasútbiztosító berendezés, valamint egyéb technikai eszközök kezelését végzi. A vasútbiztosító berendezés kezeléséért az operátor felelős, de számlált kezelési műveleteket csak a forgalmi szolgálattevő rendelkezésére, illetve hozzájárulásával végezhet.

Műszakvezető diszpécser

2.17. A műszakvezető diszpécser az állomási forgalmi dolgozók szolgálati előljárója. Rendkívüli esetben a központi forgalmi menetirányító megbízottjaként helyszíni feladatok ellátására kirendelhető.

Állomási diszpécser

2.18. Az állomási diszpécser (ÁDI) a rendelkezésére álló technikai eszközök segítségével irányítja és ellenőrzi az állomás utasforgalmát, üzemelteti a felügyelete alá tartozó mozgólépcsőket.

Kocsiszíni diszpécser

2.19. A kocsiszíni diszpécser az utazóforgalmi dolgozók szolgálati előljárója. A vonatszemélyzetek a kocsiszíni diszpécsernél jelentkeznek szolgálatra, a szolgálati beosztással kapcsolatban rendelkezési joga van. Szervezi a szükséges kocsiszíni tolatási mozgásokat, illetve a kocsiszíni ki- és beállítások rendjét. Szükség esetén a feladatok megoszthatók.

Járművezető instruktor

2.20. A járművezető instruktor az utazóforgalmi dolgozók szolgálati előljárója. Ellenőrzi a vonatszemélyzetek munkáját, a motorkocsik műszaki állapotával kapcsolatos kérdésekben döntési és rendelkezési joga van. Rendkívüli esetben a központi forgalmi menetirányító megbízottjaként helyszíni feladatok ellátására kirendelhető.

Motorkocsivezető

2.21. A **motorkocsivezető** a közlekedő vonat egyszemélyi felelős vezetője. Feladata a motorkocsikból összeállított szerelvény, illetve vonat vezetése. A **motorkocsi-segédvezető** kétszemélyes üzemmódban a motorkocsivezetővel együtt felelős a szerelvény, illetve a vonal továbbításáért.

Mozdonyvezető

2.22. A mozdonyvezető a dízel- vagy akkumulátoros mozdonnyal, vagy teher-vágánygépkocsival végzett tolatási mozgás, illetve a szolgálat vonat vontatójárművének felelős vezetője.

Tolatásvezető

2.23. A tolatásvezető a vonalon közlekedő szolgálati vonat felelős vezetője a jármútelepi tolatási mozgásokat a forgalmi szolgálattevő rendelkezései alapján irányítja.

Energiadiszpécser

2.24. Az energiadiszpécser (EDI) szervezi és irányítja a metróvonalak energiaellátását, valamint az energiaellátás zavarainak elhárítását.

Műszaki diszpécser

2.25. A műszaki diszpécser (MÜDI) szervezi és irányítja egy-egy metróvonal tűzvédelmi- és épületgépészeti berendezéseinek felügyeletét, a berendezések hibáinak elhárítását.

Úrszelvény

2.26. Az úrszelvény a pálya mellett és felett szabadon tartandó térnek a vágánytengelyre merőleges metszete.

Rakszelvény

2.27. A rakszelvény az úrszelvényen belül annak a térnek a vágánytengelyre merőleges metszete, melyet a jármű és a rakomány elfoglalhat.

Forgalmi vágányok

2.28. Forgalmi vágányoknak nevezzük a vonali vágányok összességét, ahol a vonatközlekedés történik, beleértve az állomási kihúzó vágányokat is.

Jobb vágány, bal vágány

2.29. A kezdőpont felől a végpont felé tekintve a jobb kéz felé eső vágányt jobb vágánynak, a bal kéz felé esőt bal vágánynak nevezzük.

Helyes irány, helytelen irány

2.30. Egyirányú forgalomra berendezett vasúti pályán a közlekedésre kijelölt irány a helyes irány. A kijelölt iránnyal ellentétes a helytelen irány.

Kihúzó vágány

2.31. A kihúzó vágányok a vágánykapcsolatos állomásokon lévő olyan vágányok, ahol a vonatfordítás történik.

Csonka vágány

2.32. Csonka vágánynak nevezzük a vágánykapcsolatos állomások, illetve a jármútelepi vágányok ütközőbakban végződő vágányait.

Összekötő vágány

2.33. Az összekötő vágány két metróvonalat összekötő üzemi vágány, mely kétirányú forgalomra van berendezve.

Vágányzár

2.34. A vágányzár egy vágány, vagy vágányrész kizárása a forgalomból munkavégzés, vagy műszaki meghibásodás miatt.

Vágányút

2.35. A vágányút a vágányhálózatnak az a kijelölt része, ahol a vonat-, illetve tolatási mozgás történik. A vágányutat a mozgás megkezdése előtt ellenőrizni kell.

Megcsúszási vágányút (védőszakasz)

2.36. A megcsúszási vágányút (védőszakasz) a vonat által bejárt vágányutat követő olyan vágányszakasz, amelynek szabadnak kell lenni az esetleges vészfékezéssel történő megálláshoz.

Állomás

2.37. Az állomás utasforgalomra épített létesítmény. A vágánykapcsolatos állomás az utasforgalom kiszolgálásán kívül alkalmas vonatfordításra is.

Állomásköz

2.38. Az állomásköz két szomszédos állomás közötti pályaszakasz, mely az egyik állomás kijáratijelzőjétől a másik állomás bejáratijelzőjéig terjed.

Térköz

2.39. A térköz az állomásköz két szomszédos főjelző közötti része.

Állomástávolságú közlekedés

2.40. Állomástávolságú közlekedésnek nevezzük, amikor a vonatok legfeljebb állomásközönként követhetik egymást. Állomástávolságú közlekedés szempontjából egy állomásköznek kell tekinteni az állomásközt és a következő állomás peronja melletti vágányszakaszt (a kijáratijelzőtől a következő állomás kijáratijelzőjéig).

Foglalt vágányra járás

2.41. A foglalt vágányra járás azt jelenti, hogy valamilyen okból kifolyólag a vonatot másik vonattal, vagy egyéb vasúti járművel már elfoglalt vágányszakaszra kell járatni.

Járműtelep

2.42. A járműtelep a vasúti járművek tárolására, vizsgálatára, javítására szolgáló, és egyéb, a műszaki szakterületek karbantartási feladatait ellátó létesítmények, valamint az ezek kiszolgálására létesített vágányhálózat összessége.

Kitérő

2.43. A kitérő a vágányba épített olyan szerkezet, amely lehetővé teszi a vasúti járművek egyik vágányról a másikra történő folyamatos áthaladását.

A kitérő fő részei:

- § a váltó;
- § a keresztezés és
- § a kettőt összekötő vágányrész.

A **váltó** (állásának megfelelően) az egyik vagy másik vágányra tereli a járművet, illetve lehetővé teszi a jármű egyik vagy másik vágányról történő áthaladását.

Az előbbi **csúcsmenetnek**, az utóbbit **gyökmenetnek** nevezzük.

A **keresztezés** lehetővé teszi a vasúti járművek átgördülését az egymást keresztező vágányokon.

Biztosított váltó

2.44. Biztosítottnak minősülnek azok a váltók, amelyekkel a váltót fedező fényjelző kényszerkapcsolatban van.

Lezárt váltó

2.45. Lezártnak minősül az a váltó, mely a jelző- és vasútbiztosító berendezés kezelőasztaláról elektromos úton, vagy a helyszínen mechanikus váltózárrel le van zárva.

Le nem zárt váltó

2.46. Le nem zártnak minősül az a váltó, mely sem elektromos úton, sem váltózárrel nem zárható le, így átállítását semmilyen szerkezet nem akadályozza meg.

Érintett váltó

2.47. Érintett váltó az a vágányútban fekvő váltó, melyen a vonat- vagy tolatási mozgás történik.

Védőváltó

2.48. A védőváltó megfelelő állásával megakadályozza a vonat- vagy tolatási mozgás oldalirányú veszélyeztetését.

A váltó helyes állása

2.49. Az érintett váltó akkor áll helyes irányba, ha a járművet a kijelölt vágányra tereli, a védőváltó pedig akkor, ha a beállított vágányútnak oldalvédelmet biztosít.

A váltó **jobbra** áll, ha csúccsal szemben állva a vágányút a jobboldali vágányon folytatódik.

A váltó **balra** áll, ha csúccsal szemben állva a vágányút a baloldali vágányon folytatódik.

Váltófelvágás

2.50. Váltófelvágásnak minősül, amikor a jármű gyök-irányból a számára helytelen irányba álló váltóra ráhalad és a csúcssínek átállítását a jármű kerekei végzik.

Ilyen esetben a járművel azonnal meg kell állni.

Harmadik-sín

2.51. A harmadik-sín a villamos vontatással közlekedő metró járművek munkavezetője, mely a vasúti pálya részét képezi.

Tápkörzet

2.52. A tápkörzet a villamos vontatást kiszolgáló harmadik-sín hálózat olyan szakasza, melynek táplálása önállóan ki- vagy bekapcsolható.

Rövidrezáró-földelő megszakító

2.53. A rövidrezáró-földelő megszakító a vontatási áramátalakítóknak telepített olyan életvédelmi berendezés, amely a futósín és a harmadik-sín rövidrezárására és földelésére szolgál.

Védelmi áramkörök

2.54. A **peronvész (PV) áramkör** feladata szükség esetén az állomási peron melletti harmadik-sín feszültségmentesítése, és az érkező vonat behaladásának megakadályozása az állomási szakaszhoz rendelt jelzők „MEGÁLLJ!” állásba vezérlésével.

2.55. Az **alagúti kioldó (AK) áramkör** feladata a pálya feszültségmentesítési folyamatában a kikapcsolt tápkörzet biztonsági feltételeinek garantálása:

- § a visszakapcsolás elleni reteszelés és
- § a rövidrezárás-földelés biztosítása.

Feszültségmentesnek nyilvánítás

2.56. Egy pályaszakasz, vagy valamely tápkörzet feszültségmentesnek nyilvánítása azt jelenti, hogy a harmadik-sín táplálásának kikapcsolásán túl megtörténtek azok a biztonsági intézkedések, melyek a visszakapcsolás megakadályozását, a rövidrezárás és földelés elvégzését, a feszültségmentesség ellenőrzését garantálják.

A feszültségmentesnek nyilvánítás az energiadiszpécser kizárólagos joga.

Kezelési körzet

2.57. A kezelési körzet a jelző- és vasútbiztosító berendezés egy kezelőasztalának hatókörzete.

Hírközlő berendezések

2.58. A hírközlő berendezések a vonat- és utasforgalom lebonyolításához, illetve az üzemirányításhoz szükséges olyan eszközök, melyeken a szolgálat végzésével kapcsolatos információk átvitele történik.

Hangrögzítő berendezés

2.59. A hangrögzítő berendezés a hírközlő eszközökön adott és vett közlemények rögzítésére szolgáló készülék. A forgalomirányításra és az üzemirányításra szolgáló, kijelölt hírközlő eszközöket hangrögzítő berendezésre kell kapcsolni.

Tolatás

2.60. Tolatás a vasúti járművek minden olyan szándékos helyváltoztatása, amely tolatásjelző jelzésére, vagy tolatásvezető irányításával történik.

Járműmegfutamodás

2.61. Járműmegfutamodásnak minősül a vasúti járművek nem szándékolt, ellenőrizetlen mozgása.

Szerelvény

2.62. A szerelvény több kocsiból összeállított és összekapcsolt járműegység.

Vonat

2.63. A vonat közlekedés céljából forgalomba állított olyan szerelvény, amely az előírt jelzőeszközökkel, felszerelési tárgyakkal, vonatszámmal, menetkormányokkal el van látva és amelyen vonatszemélyzet teljesít szolgálatot.

A vonatokra vonatkozó rendelkezések érvényesek az egyedül közlekedő vontató járművekre is.

Vonatszemélyzet

2.64. **Metrókocsiból** összeállított vonat továbbítását folyamatos vonatbefolyásoló berendezéssel felszerelt vonalon a **motorkocsivezető egyedül** (egyszemélyes üzemmód) végzi.

Folyamatos vonatbefolyásoló berendezéssel fel nem szerelt vonalon a motorkocsiból összeállított vonat **motorkocsivezetővel és motorkocsi-segédvezetővel** (kétszemélyes üzemmód) továbbítható.

2.65. A **szolgálati vonat** személyzete a mozdonyvezetőből és a tolatásvezetőből áll.

Vonatfordítás

2.66. A vonatfordítás a végállomáson, vagy arra alkalmas vágánykapcsolatos állomáson a vonat közlekedési irányának megváltoztatása.

A vonatnál alkalmazható sebesség

2.67. A vonatnál alkalmazható sebességet meghatározza

- § a vonatba sorozott (motorkocsikra, vontató és vontatott) járművekre engedélyezett;
- § a pályára engedélyezett;
- § a jelzőkkel engedélyezett és
- § az utasításokban, szabályzatokban előírt

sebesség, melyek közül mindig a **legalacsonyabbat szabad alkalmazni**.

Menetdiagram

2.68. A menetdiagram ábrázolja az üzemszerűen közlekedő vonat sebességének alakulását két állomás között, az elindulástól a megállásig.

A menetdiagramnak három szakasza van:

- § gyorsítási szakasz;
- § kifuttatási szakasz;
- § fékezés szakasz.

Üzemi fékút

2.69. Üzemi fékút az a távolság, melyet a vonat normál üzemi fékezés mellett a fékezés megkezdésétől a megállásig megtesz.

Vészfékút

2.70. Vészfékút az a távolság, melyet a vonat a biztonsági fék működésekor intenzív fékezés mellett, a fékezés megkezdésétől a megállásig megtesz.

Csökkentett fékút

2.71. Csökkentett fékút az a távolság, melyet a vonat egy magasabb sebességi értéken megkezdett üzemi fékezés mellett, az előírt sebességcsökkentés eléréséig megtesz.

A vonat üzemképtelen

2.72. A személyszállító vonat üzemképtelen, ha olyan járműmeghibásodás következik be, amikor a vonat utasokat nem szállíthat.

A vonat mozgásképtelen

2.73. A vonat mozgásképtelen, ha olyan járműmeghibásodás következik be, amikor a vonat önerőből tovább közlekedni nem képes.

A vonat gördülésképtelen

2.74. A vonat gördülésképtelen, ha a járművön történt valamilyen továbbhaladást akadályozó sérülés, törés miatt a vonat tovább közlekedni nem képes.

Biztonsági járat

2.75. A biztonsági járat az üzemszünet után (szükség esetén rendkívüli esemény elhárítása után), a forgalmi vágányok ellenőrzése céljából közlekedő **első vonat**.
A biztonsági járat **utasokat nem szállíthat**.

Próbavonat

2.76. Próbavonat a személyszállító járművek javítása után, vagy külön rendelkezésre próbafutást végző vonat.

Szolgálati vonat

2.77. A szolgálati vonat üzemi szállítások, vagy karbantartás kiszolgálása céljából forgalomba állított vonat.

Menetrend

2.78. A menetrend a vonatközlekedés rendjét meghatározó terv.

Menetrendi nap

2.79. Egy menetrendi nap üzemkezdettől a következő nap üzemkezdetéig tart.

Üzemkezdet

2.80. Az üzemkezdet a vonal (vonalszakasz) feszültség alá helyezésének időpontja.

Forgalomba helyezés

2.81. A forgalomba helyezés egy olyan eljárás, melynek során a vonal forgalomba helyezéséhez össze kell gyűjteni, illetve ellenőrizni kell a forgalmi szolgálati helyek és műszaki szakterületek hozzájárulását a pálya feszültség alá helyezéséhez, a forgalom beindításához.
A forgalomba helyezési eljárást legkésőbb az első figyelmeztető jelzés idején meg kell kezdeni.

Üzemidő

2.82. Az üzemidő az utasszállításra kijelölt időszak.

Üzemszünet

2.83. Az üzemszünet két üzemidő közötti időszak, amikor a berendezések karbantartása és javítása történhet.

Üzemszerű forgalom

2.84. forgalom lebonyolításakor a vonatforgalom irányítása a jelző-, vasútbiztosító- és hírközlő berendezések segítségével, az érvényes menetrend szerint történik.

Eltérés az üzemszerű forgalomtól

2.85. Üzemszerű forgalomtól való eltérést jelent minden olyan körülmény, amely az üzemszerű forgalmat zavarja, vagy vonatkésést okoz, de a vonatközlekedést, illetve az utasforgalmat nem zárja ki.
Az üzemszerű forgalomtól történő eltérés esetén a forgalom csak különböző intézkedésekkel tartható fenn.

Rendkívüli esemény

2.86. Rendkívüli eseménynek minősül
§ minden olyan zavar, vagy akadály, amely a vonatközlekedés lehetőségét kizárja, illetve a vasútüzem lebonyolítását akadályozza;
§ a vonatközlekedés, illetve a tolatás során bekövetkezett személyi sérülés, vagy anyagi kár;
§ a forgalom biztonságát veszélyeztető szabálytalan munkavégzés, vagy műszaki meghibásodás.

Függelék

2.87. A függelék valamely utasítás, vagy szabályzat olyan kiegészítése, amely az alaputasítás előírásaitól eltérő szabályokat tartalmaz. Ezeket az eltérő szabályokat az alaputasítással együtt kell alkalmazni, de csak abban a környezetben, amelyeket a függelék meghatároz.

3. FEJEZET

A FORGALMI SZOLGÁLAT ELLÁTÁSA

A forgalmi szolgálat feladata

- 3.1.** A forgalmi szolgálatnak biztosítania kell a forgalom tervszerű és biztonságos lebonyolítását.
- 3.2.** A forgalmi szolgálat feladata:
- § a forgalmi szolgálat szervezése, irányítása és ellenőrzése;
 - § a forgalom tervezése, menetrendkészítés;
 - § a vonatforgalom szabályozása és lebonyolítása;
 - § az utazóközönség kiszolgálása, irányítása és tájékoztatása;
 - § a szolgálati vonatok összeállítása és forgalomba helyezése;
 - § a járműtelepen a tolatások lebonyolítása, valamint a közös használatú vágány kiszolgálása;
 - § a forgalmi zavarok megelőzése és megszüntetése.

A forgalmi szolgálat ellátásának feltételei

- 3.3.** A forgalmi szolgálat ellátásának szakmai feltételeit, a képzésre és oktatásra vonatkozó tudnivalókat külön szabályzat tartalmazza.
- 3.4.** A járművezetők képzésére, vizsgáztatására és alkalmazásának feltételeire az érvényes jogszabályok, rendeletek a mérvadók.
- 3.5.** Végrehajtó forgalmi szolgálatnál csak olyan személyek foglalkoztathatók, akik az orvosi alkalmassági vizsgálaton a munkakörükre előírt feltételeknek megfeleltek.
- 3.6.** A pályaalkalmassági és egészségügyi feltételeket jogszabályok előírásai tartalmazzák.
- 3.7.** Végrehajtó forgalmi szolgálatnál 18 éven aluli dolgozó nem alkalmazható.

Az önálló szolgálatvégzés feltételei

- 3.8.** Önálló szolgálatra csak az a dolgozó osztható be, aki a munkakörére előírt érvényes vizsgákkal, valamint helyi ismerettel rendelkezik, és munkakörének megfelelő oktatásban részesült.
- 3.9.** A kiképzés alatt álló személyek csak a szolgálatban lévő, megfelelő vizsgával rendelkező dolgozó jelenlétében és felelősségére végezhetnek gyakorlati munkát.
- 3.10.** Azok a dolgozók, akik önálló munkavégzésre jogosult személy mellé gyakorlásra vannak beosztva, vezethetnek vonatot, kezelhetnek berendezéseket és gépeket, végezhetik az elsajátítandó munkakörhöz tartozó tevékenységeket, de csak a rájuk felügyelő dolgozók jelenlétében és irányításával.
- A járművezetés gyakorlati oktatása esetén járművezetőnek a jármű felelős vezetője minősül.
Vizsgázott járművezető módszerátadó mellett gyakoroltatása esetén járművezetőnek a ténylegesen vezető dolgozó minősül.
- 3.11.** A forgalmi szolgálattal összefüggő vizsgákat meg kell ismételni, ha a dolgozó:
- § a vizsgának megfelelő munkakörben egy évet meghaladó ideig nem végzett önálló szolgálatot;
 - § a minősítő vizsgán nem felelt meg;
 - § szolgálati főnöke, vagy vizsgálati eljárás a szakismeret hiányát állapítja meg.
- 3.12.** A kiképzett dolgozók kötelesek a szolgálatuk ellátásához szükséges szakmai ismereteket folyamatos önképzéssel szinten tartani, továbbá az időközben kiadott újabb rendeletek elsajátításával a tudásukat fejleszteni.

Szolgálatra jelentkezés

- 3.13.** A forgalmi dolgozók a szolgálati beosztásban feltüntetett időpontban és helyen, munkára képes állapotban, a Ruhaellátási Szabályzatban meghatározott, tiszta formaruhában kötelesek szolgálatra jelentkezni.
- 3.14.** Személyes jelentkezéskor a szolgálati előjáró köteles meggyőződni arról, hogy a dolgozó a szolgálat ellátására alkalmas állapotban van-e.

Alkohol, vagy más, hasonlóan ható szer fogyasztása

- 3.15.** Alkohol, vagy más, hasonlóan ható szer hatása alatt álló, szolgálatra alkalmatlan állapotban lévő dolgozót munkába állítani tilos!
Az ittasan történő szolgálatra jelentkezést, illetve szolgálatba állást jegyzőkönyvezni kell. Az ittas dolgozót a szolgálati helyről el kell távolítani.
- 3.16.** Szolgálat átadásakor, ha a leváltandó személy úgy ítéli meg, hogy a leváltója nincs a szolgálat ellátására alkalmas állapotban, a szolgálatot nem adhatja át.
Ezt a tényt a szolgálati előjárójának köteles jelenteni, aki ennek alapján intézkedik.
- 3.17.** Amennyiben a dolgozó a szolgálat ellátása közben kerül alkohol vagy más, hasonlóan ható szer befolyása alá, a szolgálat további végzése alól fel kell menteni, a metró területéről el kell távolítani, és a tényt jegyzőkönyvileg rögzíteni kell.

Betegség bejelentése

- 3.18.** Amennyiben a dolgozó betegség, vagy egyéb ok miatt nem tud szolgálatra jelentkezni, köteles legalább 1 órával a szolgálatba lépés ideje előtt telefonon, vagy távirati úton ezt bejelenteni a szolgálati főnök által meghatározott szolgálati helyen.
- 3.19.** Szolgálat közbeni megbetegedést a szolgálati előjárónak azonnal jelenteni kell, aki köteles a helyettesítésről gondoskodni.
Ha a motorkocsivezető rosszullete miatt a vonat továbbítására alkalmatlan, és pótlása nem lehetséges, a vonatot lehetőleg állomáson kell megállítani és a forgalmat a helyzetnek megfelelően át kell szervezni.

Szolgálat átadás, -átvétele

- 3.20.** A szolgálat átvétele előtt a forgalmi dolgozóknak tájékozódni kell a szolgálat zavartalan folytatásához szükséges tudnivalókról.
Ahol a helyi Végrehajtási Utasítás előírja, a szolgálati helyet be kell járni.
- 3.21.** Folytatólagos szolgálat esetén a szolgálatot szóban és írásban (Szolgálati Naplóban, menetokmányon) kell átadni az időpont pontos megjelölésével.
Az írásbeli szolgálat átadást mindkét dolgozó köteles az átadás időpontjában aláírni.

3.22. A Szolgálati Naplóban történő írásbeli szolgálat átadásnak tartalmaznia kell:

- § a jelző- és vasútbiztosító berendezések állapotát;
- § a hírközlő berendezések állapotát;
- § az egyéb műszaki berendezések állapotát;
- § a vonali berendezések meghibásodásának helyét és jellegét;
- § a kiadott, de még végre nem hajtott rendelkezéseket;
- § a kiadandó rendelkezéseket;
- § egyéb, a szolgálat ellátása szempontjából fontos tudnivalókat.

A fentiek alapján a szolgálati főnök munkakörönként tételesen köteles előírni, hogy a szolgálat átadás szövegének mit kell tartalmaznia.

- 3.23.** Az írásbeli szolgálat átadásnak az átvevő részéről történő aláírása elismerése annak, hogy a szolgálat zavartalan ellátásához szükséges valamennyi tudnivalót tudomásul vette.
- 3.24.** A központi forgalmi menetirányító a szolgálat átvétele után köteles körözvény formájában az összes érintett szolgálati hellyel közölni a szolgálat átvétel tényét, idejét és a rendelkezésre jogosult nevét.

Szolgálati helyen történő tartózkodás**3.25. Szolgálati helyiségekben a szolgálat ellátását és hivatalos ügyintézését végzőkön kívül**

- § a berendezéseket karbantartó, javító dolgozók;
- § az ellenőrzésre jogosult személyek;
- § indokolt esetben utasok

tartózkodhatnak.

Egyéb személyek csak a szolgálati főnök engedélyével és megfelelő kíséréssel tartózkodhatnak a helyiségben.

3.26. A motorkocsi vezetőfülkében a beosztott személyzetten kívül legfeljebb kettő fő tartózkodhat menet közben. Ezek lehetnek:

- § valamely felügyeleti hatóság ellenőrzési igazolvánnyal rendelkező tagja;
- § a vonatszemélyzet ellenőrzésére jogosult személy;
- § vonali hiba felderítésére, elhárítására kiküldött dolgozó.

Olyan személyek esetében, akinek munkaköre megköveteli az időnkénti vezetőfülkében való utazást, vagy a pálya, pályamenti berendezések vezetőfülkéből történő ellenőrzését, **a járművezető instruktorként engedélyezheti** az utazást.

- 3.27.** A szolgálatban lévő dolgozó szolgálati helyét csak a közvetlen szolgálati elöljárója engedélyével hagyhatja el.
- 3.28.** Szolgálati helyet engedély nélkül csak életveszély esetén és csak akkor szabad elhagyni, ha a biztonság érdekében minden lehetséges intézkedés megtörtént.

Szolgálat ellenőrzése

- 3.29.** A szolgálat utasítás szerinti végzését a szolgálati főnök és a szolgálati elöljárók kötelesek az Ellenőrzési Terv szerint rendszeresen ellenőrizni. Az ellenőrzés tényét és megállapításait az erre rendszeresített szolgálati okmányba kell bejegyezni.
- 3.30.** Az ellenőrzéseknek hibafeltáróknak és oktató jellegűeknek kell lenniük. Az ellenőrzést végzők az ellenőrzések tapasztalatai alapján kötelesek a hiányosságok megszüntetése iránt haladéktalanul intézkedni.

Szolgálati fegyelem

- 3.31.** A szolgálatot mindenkor a jóváhagyott utasításokban meghatározott helyen és módon kell ellátni.
- 3.32.** Szolgálat közben mind a munkatársakkal, mind az utasokkal történő érintkezés során fegyelmezetten és udvariasan kell viselkedni.
Dohányozni csak az arra kijelölt helyen szabad.
Tilos a szolgálatban lévő dolgozóknak dohányozni és étkezni az utasokkal, vagy felettessel való hivatalos érintkezések alkalmával.
A járműveken mindennemű dohányzás tilos!
- 3.33.** Szolgálatban aludni, figyelmet elterelő tevékenységet folytatni nem szabad.
- 3.34.** A forgalom lebonyolítását más tevékenységgel zavarni, vagy hátráltatni tilos!
- 3.35.** Az a dolgozó, aki nincs szolgálatban, vagy más szolgálati ág dolgozója (veszély esetét kivéve) nem avatkozhat be a szolgálatban lévő munkájába és helyettük még felkérésre sem végezhet munkát.
- 3.36.** Rendkívüli eseménykor a szolgálati főnök vagy szolgálati elöljáró utasítására a dolgozó köteles olyan munkát is elvégezni, amely nem tartozik a munkaköri teendői közé.
- 3.37.** Rendkívüli esetben, ha a munkavégzésre a jóváhagyott utasítások nem tartalmaznak előírást, a munkát a szolgálati főnök vagy szolgálati elöljáró kiadott rendelkezései szerint kell végezni.
- 3.38.** A szolgálati helyiségeket, berendezéseket és munkaeszközöket mindenkor tisztán és használható állapotban kell tartani. Ezért a szolgálatban lévő dolgozók felelősek.

Szolgálati felelősség

- 3.39.** Minden dolgozó felelős a szolgálatának utasításszerű és biztonságos ellátásáért. Feljebbvaló jelenléte senkit sem mentesít a szolgálati járó felelősség alól.
A munkavégzés ért a felelősség egyéni.
Valamennyi dolgozó köteles figyelemmel kísérni a munkatársai szolgálatvégzését is. Aki utasításellenes szolgálati ellátást tapasztal, köteles erre a tényre a munkatársát figyelmeztetni, valamint ezt a szolgálati elöljárójának jelenteni.
- 3.40.** Rendkívüli esemény, baleset, szabálytalanság, fegyelemsértés, vagy a rend megbontásának észrevételekor az észlelő dolgozó köteles a biztonság érdekében a megfelelő intézkedést megtenni és ezt a szolgálati elöljárójának jelenteni.

Szolgálati út

- 3.41.** A szolgálat ellátásával kapcsolatos szóbeli, vagy írásbeli jelentések és kérelmek megtétele, illetve továbbítása a szolgálati út betartásával történik.
A dolgozó a jelentést a közvetlen felettesének köteles átadni akkor is, ha annak érdemi elintézésére magasabb vezető, vagy felügyeleti hatóság jogkörébe tartozik.

- 3.42. A szolgálati út betartása minden dolgozóra kötelező.

Rendelkezések kiadása

- 3.43. A rendelkezésre jogosultak a rendelkezéseiket körültekintően, az érvényben lévő utasításoknak megfelelően úgy kötelesek kiadni, hogy azok a forgalom biztonságos lebonyolítását szolgálják.
A rendelkezésre jogosultak felelősek a kiadott rendelkezéseikért.
- 3.44. A rendelkezésre jogosultak utasításszerű rendelkezéseit maradéktalanul végre kell hajtani.
- 3.45. Személy-, vagy forgalombiztonságot veszélyeztető rendelkezést kiadni nem szabad.
Biztonságot nyilvánvalóan veszélyeztető rendelkezést semmilyen körülmények között nem szabad végrehajtani, az esetet jelenteni kell a szolgálati főnököknek.
- 3.46. A rendelkezés kiadható
§ szóban, vagy
§ írásban.

Szóbeli rendelkezések

- 3.47. A központi forgalmi menetirányító és a forgalmi szolgálattevő szóbeli rendelkezéseit hangrögzítő berendezésre kapcsolt hírközlő eszközökön keresztül kell kiadni.
- 3.48. A rendelkezésre jogosult a rendelkezéseit röviden és érthetően köteles kiadni.
A rendelkezés végrehajtására kötelezett dolgozó a tévedések elkerülése végett a kapott rendelkezést köteles visszaismételni.
Amennyiben a rendelkezés kiadása több dolgozó felé történik, visszaismételni csak egy kijelölt dolgozó köteles, de a tudomásul vételt az összes vevőnek nyugtázni kell.
A rendelkezés a nyugtázástól van érvényben.
- 3.49. Ha a dolgozó a rendelkezésre jogosulttól olyan rendelkezést kap, amely az érvényben lévő utasításokkal ellentétes, erre köteles a figyelmét felhívni. Amennyiben a rendelkezésre jogosult ezek után is ragaszkodik az általa kiadott rendelkezés végrehajtásához, a dolgozónak joga van a végrehajtásra vonatkozóan részletes írásbeli vagy hangrögzítő berendezésre mondott rendelkezést kérni.
Ilyen esetben a rendelkezés végrehajtásáért a rendelkezést adó a felelős mindaddig, amíg a rendelkezését az előírásai szerint hajtják végre.

Írásbeli rendelkezések

- 3.50. A központi forgalmi menetirányító köteles a járművezetők részére írásbeli rendelkezést kiadni:
§ azokban az esetekben, amikor az utasítás előírja;
§ olyan meghibásodás, vagy üzemközbeleni javítási munkák esetén, amikor fokozott figyelemre, vagy sebességkorlátozásra van szükség;
§ minden más esetben, ha a forgalom biztonsága szempontjából szükségesnek tartja.
- 3.51. A központi forgalmi menetirányító az írásbeli rendelkezést a megbízottain keresztül adhatja ki.
A központi forgalmi menetirányító az írásbeli rendelkezés szövegét a megbízottjának lediktálja, aki azt az erre rendszeresített nyomtatványra köteles leírni, majd utána visszaolvasni.
A központi forgalmi menetirányító a visszaolvasott szöveget az írásbeli rendelkezés számmal történő ellátásával hagyja jóvá.
- 3.52. A központi forgalmi menetirányító az írásbeli rendelkezés címzettjét rádiótelefonon keresztül köteles értesíteni:
§ a rendelkezés tartalmáról;
§ az átadás helyéről.
Az értesítés nyugtázásától a rendelkezés érvényben van.
- 3.53. A központi forgalmi menetirányító megbíztja az írásbeli rendelkezés eredeti példányát a címzettnek köteles átadni, aki az átvételt a másolaton aláírásával elismeri.
Az írásbeli rendelkezés csak az adott menetrendi napon belül érvényes.
Az írásbeli rendelkezést egy menetrendi napon belül hangrögzítőre kapcsolt hírközlő berendezésen keresztül, vagy újabb írásbeli rendelkezéssel lehet érvényteleníteni.
- 3.54. Az írásbeli rendelkezés a menetokmány mellékletét képezi.

A jelző- és vasútbiztosító berendezés kezelése

- 3.55. Jelző- és vasútbiztosító berendezést csak megfelelően kiképzett, levizsgázott és szolgálatban levő dolgozó kezelhet, a berendezés *Kezelési Utasításában* foglaltaknak megfelelően.
- 3.56. Távvezérelt üzemmódban a jelző- és vasútbiztosító berendezés kezeléséért a központi forgalmi menetirányító a felelős.
Helyi üzemmódban a jelző- és vasútbiztosító berendezés kezeléséért a forgalmi szolgálattevő a felelős.
- 3.57. A jelző- és vasútbiztosító berendezés működését a kezelésüket végző dolgozók kötelesek folyamatosan ellenőrizni.
Hiba észlelése esetén azonnal intézkedni kell a javítás iránt.
- 3.58. A jelző- és vasútbiztosító berendezésen számlált kezelési műveletet végezni csak a berendezés *Kezelési Utasításában* meghatározott módon szabad.

4. FEJEZET

ÜZEMSZERŰ FORGALOM

Általános rendelkezések

- 4.1.** Üzemszerű forgalomban a központi forgalmi menetirányítót **az egész vonalra kiterjedő rendelkezési jog illeti meg.**
A központi forgalmi menetirányító utasításszerű rendelkezéseit kötelesek maradéktalanul végrehajtani a szolgáltatásban levő forgalmi dolgozók, valamint a társszolgálati ágak azon dolgozói, akik a forgalom lebonyolításával kapcsolatos tevékenységet végeznek.
- 4.2.** A központi forgalmi menetirányító egyszemélyben felelős azért, hogy a kiadott rendelkezései utasításszerűek legyenek, biztosítsák a balesetmentes és menetrendszerű forgalom lebonyolítását, illetve annak helyreállítását.
- 4.3.** A munkavégzésért és a központi forgalmi menetirányító rendelkezéseinek végrehajtásáért a végrehajtó dolgozók (munkakörüknek megfelelő mértékig) felelősek.
- 4.4.** Valamennyi szolgáltatásban lévő dolgozó köteles azonnal jelenteni a központi forgalmi menetirányítónak minden olyan zavaró körülményt, vagy meghibásodást, amely az üzemszerű forgalom lebonyolítását zavarja.
A központi forgalmi menetirányító köteles intézkedni a zavaró körülmény megszüntetése, illetve a meghibásodott berendezés javítása iránt.
- 4.5.** Valamennyi szolgáltatásban lévő dolgozó haladéktalanul köteles jelenteni a központi forgalmi menetirányítónak, ha vonat-, vagy utasforgalmat veszélyeztető körülményt észlel.
A központi forgalmi menetirányító köteles a biztonság érdekében a megfelelő intézkedést azonnal megtenni.

A vonal forgalomba helyezése

- 4.6.** A vonal forgalomba helyezéseivel kapcsolatos teendők végzését meg kell kezdeni a pálya feszültség alá helyezése előtt 20 perccel.
A forgalomba helyezés megkezdésének időpontját az üzemszüneti munkák engedélyezésekor közölni kell a munkát végzőkkel.
A pályát feszültség alá kell helyezni az első vonat indulása előtt legalább 15 perccel.
A pálya, valamint a vonali szerelvénytároló helyek feszültség alá helyezésének legkésőbbi időpontját az igazgatóság állapítja meg vonalanként.

Üzemkezdetre figyelmeztető jelzések

- 4.7.** Az alagútban tartózkodó dolgozók részére a műszaki diszpécser köteles figyelmeztető jelzés leadásáról gondoskodni:
§ az első figyelmeztető jelzés (a feszültség alá helyezés előtt 20 perccel) az üzemszüneti világítás kétszeri kikapcsolásával és hangjelzéssel történik;
§ a második figyelmeztető jelzés (a feszültség alá helyezés előtt 10 perccel) az üzemszüneti világítás háromszori kikapcsolásával és hangjelzéssel történik.
A figyelmeztető jelzések idején az üzemszüneti világítás kikapcsolásának, két kikapcsolás között a világítótestek működésének ideje, és a hangjelzés időtartama 5-5 másodperc.
- 4.8.** **Az első figyelmeztető jelzés** azt jelenti, hogy mindazoknak, akiknek feszültség- és forgalom alatti pályán való tartózkodásra **eseti engedélyük** nincs, meg kell kezdeni a pálya elhagyását, mert a második figyelmeztető jelzés adásáig el kell távozni az alagútból, illetve a pályáról.
Az utolsó szolgálati vonatnak legkésőbb a második figyelmeztető jelzésig el kell hagyni a forgalmi vágányokat, kivéve, ha a központi forgalmi menetirányító ettől eltérően rendelkezik.
- 4.9.** **A második figyelmeztető jelzés után a harmadik-sínt feszültség alatt levőnek kell tekinteni.**
- 4.10.** Ha valamely dolgozó észreveszi, hogy a figyelmeztető jelzések nem történtek meg, köteles a jelzés elmaradásáról a központi forgalmi menetirányítónak jelentést tenni.
Ebben az esetben a központi forgalmi menetirányító köteles azonnal értesíteni a műszaki diszpécsert.
A jelzés elmaradásától függetlenül az előre közölt időponttól a harmadik-sínt feszültség alattinak kell tekinteni.

Kilépések rendje

- 4.11.** Az alagutat, illetve felszíni pályát elhagyó munkacsapat vezetője, a kilépés helyén szolgálatot teljesítő forgalmi dolgozónak köteles átadni munkalapját.
A forgalmi dolgozó köteles ellenőrizni, hogy a munkalapon feltüntetett létszám eltávozott-e és a munkacsapat eltávozását a munkalapon a munkacsapat vezetője (akinek részére a munkalapot kiállították) aláírásával igazolta-e.
- 4.12.** **A munkalap leadása azt jelenti, hogy a munkacsapat vezetője (vagy az egyénileg munkát végző dolgozó) meggyőződött arról, hogy a munkaterületén a forgalomba helyezésnek akadálya nincs.** A leadott munkalap számát és a leadás idejét a *Munkalap Nyilvántartó Naplóba* be kell vezetni és a leadás tényét a munkacsapat-vezető aláírásával kell igazoltatni.
- 4.13.** Ha a munkacsapat nem azon a helyen lép ki, mint ahol belépett, a kiléptetést végző forgalmi dolgozó az átvett munkalap alapján köteles a belépést engedélyező forgalmi dolgozót értesíteni.
Az értesítést az adó és vevő *Szolgálati Naplójában* köteles rögzíteni. A belépést engedélyező forgalmi dolgozó az értesítés alapján a kilépés tényét a *Munkalap Nyilvántartó Naplóba* köteles bejegyezni.
Ha a munkacsapat szolgálati vonattal távozik, a munkalapot a kilépés helyén szolgálatot teljesítő forgalmi dolgozónak kell átadni.

Hozzájárulások

- 4.14.** A feszültség alá helyezés előtt legalább 10 perccel minden állomásról és a járműtelepről a munkacsapatok be- és kiléptetésével megbízott forgalmi dolgozó a központi forgalmi menetirányítónak jelenteni köteles, hogy:
§ a kiadott munkalappal belépett munkacsapat(ok) kivonult(ak);
§ a jobb- illetve a bal vágány forgalomba helyezésének akadálya nincs;
§ jelentés ideje (óra, perc), helye, a jelentést adó neve,
- 4.15.** A feszültség alá helyezés előtt legalább 10 perccel a központi forgalmi menetirányítónak jelenteni köteles:
§ a műszaki diszpécser;
§ az energiadispécser;
§ a pályamester;
§ a biztosítóberendezés üzemviteli csoportvezető.
A felsorolt dolgozók jelentésének tartalmaznia kell:

- § a felügyeletük alá tartozó létesítmények, berendezések a forgalom lebonyolítására alkalmasak;
- § a létesítmények, berendezések forgalmat érintő esetleges meghibásodásait;
- § a meghibásodás miatt a forgalom biztonságos lebonyolítása érdekében szükséges intézkedéseket.

- 4.16.** A **műszaki diszpécser** csak akkor adhatja le jelentését, ha az állomási műszaki ügyeltesek és az alagútmester jelentése már rendelkezésre áll.
- 4.17.** Az **energiadiszpécser** csak akkor adhatja le jelentését a központi forgalmi menetirányítónak, ha a felügyelete alá tartozó áramellátási dolgozók jelentésének birtokában van és meggyőződött arról, hogy a forgalom beindításához az energiaellátást biztosítani tudja.
- 4.18.** A **pályamester** csak akkor adhatja le jelentését, ha a vonalgonдозók és a munkacsapat-vezetők jelentésének birtokában van.
- 4.19.** A **biztosítóberendezési üzemviteli csoportvezető** csak akkor adhatja le jelentését, ha az ügyeltes műszereszek és a karbantartást végző brigádok vezetőinek jelentése birtokában van.
- 4.20.** **A jelentés leadása után a jelentést tevő dolgozók olyan intézkedést, mely a forgalom beindítását, illetve lebonyolítását hátráltatja, vagy zavarja, nem tehetnek a központi forgalmi menetirányító engedélye nélkül.**
A szolgálatot teljesítő forgalmi dolgozók a jelentés leadásával az üzemszüneti munkákkal kapcsolatos intézkedési jogukat visszaadják a központi forgalmi menetirányítónak.
- 4.21.** **A jelentés leadásától a pályát feszültség alattinak kell tekinteni.**

Vonatszemélyzetek belépése a vonali tárolóhelyre

- 4.22.** A motorkocsi vezetők és a motorkocsi-segédvezetők szerelvényátvétel céljából a vonali tárolóhelyre gyalogosan csak feszültségmentes pályán, a központi forgalmi menetirányító engedélyével mehetnek be, a V. 1. Szolgálati Szabályzatban előírtak betartásával. Ebben az esetben munkalapot kiállítani nem kell. A belépés engedélyezéséről, illetve arról, hogy a vonatszemélyzet a helyét a vonaton elfoglalta, a központi forgalmi menetirányító köteles, értesíteni az érintett állomási forgalmi dolgozót.

Állomási jelentések

- 4.23.** Az állomás utas forgalmát irányító forgalmi dolgozó, **legkésőbb** 10 perccel az első utast szállító vonat végállomásról történő indulása előtt, köteles jelenteni a központi forgalmi menetirányítónak:
- § az állomás az utasforgalom lebonyolítására alkalmas;
 - § az állomás műszaki berendezéseinek utasforgalmat érintő esetleges meghibásodásait.
- A forgalmi dolgozó a jelentés leadása előtt köteles meggyőződni:
- § az utasterek állapotáról;
 - § az utasterek világításáról;
 - § a technikai berendezések (mozgólépcsők, jegykezelő készülékek, hírközlő berendezések, stb.) üzemképességéről.

A váltók próbája

- 4.24.** A forgalomba helyezés során a helyi kezelésű körzetekben a forgalmi szolgálattelvő, a központi kezelőasztalról a központi forgalmi operátor köteles elvégezni a váltók próbáját. E célból a berendezéshez tartozó valamennyi váltót legalább kétszer át kell állítani annak megállapítására, hogy a váltók üzemszerűen működnek-e.

A pálya feszültség alá helyezése

- 4.25.** A pálya feszültség alá helyezését a központi forgalmi menetirányító kizárólag akkor rendelheti el, ha a jelentések útján meggyőződött arról, hogy az alagutakban és a pályán senki sem tartózkodik (kivéve a külön **eseti engedéllyel** rendelkező olyan dolgozókat, akiknek *feszültség- és forgalom alatti pályán való munkavégzésre jogosító igazolványuk* van), és ha a vonalon (vonalszakaszon) a feszültség alá helyezésnek akadálya nincs.
- 4.26.** A feszültség- és forgalom alatti pályán való munkavégzésre vonatkozó szabályokat a **„Rendkívüli események”** című fejezet tartalmazza.
- 4.27.** A feszültség alá helyezési eljárás folyamata:
- § a feszültség alá helyezni kívánt pálya (pályaszakasz) tápkörzeteiben az alagúti kioldó reteszelései feloldása, ezáltal a rövidrezárás-földelés megszüntetése;
 - § ezt követően a feszültség alá helyezésre vonatkozó rendelkezés kiadása, és
 - § a feszültség alá helyezés végrehajtása (a rendelkezésben foglaltaknak megfelelően).
- 4.28.** **A központi forgalmi menetirányító mindaddig, amíg a munkacsapatok be- és kiléptetésével megbízott valamennyi forgalmi dolgozó jelentését meg nem tette, a pálya feszültség alá helyezését nem engedélyezheti,** még akkor sem, ha a feszültség alá helyezés időpontja elérkezett.
- 4.29.** Valamennyi jelentés birtokában a központi forgalmi menetirányító diszpécser telefonon utasítja a reteszelés feloldását végző forgalmi dolgozókat az alagúti kioldó reteszelésének feloldására.
A feloldás tényét az elrendelő és a végrehajtó forgalmi dolgozó a *Szolgálati Naplójába* köteles bejegyezni. A dolgozó köteles a reteszfeloldó közelében maradni mindaddig, amíg a központi forgalmi menetirányítótól a pálya feszültség alatti állapotáról szóló értesítést meg nem kapta.
- 4.30.** A központi forgalmi menetirányító a feszültség alá helyezésre vonatkozó rendelkezést kiadhatja:
- § **szóban:** ha a rendelkezés hangrögzítő berendezésre kapcsolt hírközlő eszközön keresztül adható ki és az elektromos úton adott hozzájárulás (retesz feloldás) lehetséges;
 - § **írásban:** ha a szóbeli rendelkezésnél előírt két feltétel együttesen nem biztosítható.
- 4.31.** A rendelkezésnek az alábbiakat kell tartalmaznia:
- § mely vágányra, illetve mely vonalszakaszra, vagy állomásra vonatkozik a feszültség alá helyezési rendelkezés;
 - § a rendelkezés kiadásának ideje, a rendelkező neve.
- A pálya feszültség alá helyezése történhet vonalszakaszonként is. Ilyen esetben a kiadott rendelkezésben pontosan meg kell határozni a vonalszakasz kezdő- és végpontját.
- 4.32.** A rendelkezés birtokában az energiadiszpécser a rendelkezésben szereplő vágányt, illetve vágányokat az *„E. 1. Áramellátási Berendezések Általános Üzemeltetési Utasítás”-ában,* valamint a berendezés Kezelési Utasításában foglaltak szerint haladéktalanul köteles feszültség alá helyezni. A feszültség alá helyezés tényét a központi forgalmi menetirányítónak a közvetlen diszpécser vonalon jelenteni tartozik.

A jelentés szövege: „A jobb, illetve bal vágány feszültség alatt, óra, perc, név”.

- 4.33.** Az energiadiszpécser értesítése után a központi forgalmi menetirányító körösvény formájában értesíti
- § a reteszfeloldást és a vonatforgalom lebonyolítását végző forgalmi dolgozókat;
 - § a másik vonal központi forgalmi menetirányítóját;
 - § a vonali tárolóhelyeken álló szerelvények személyzetét;
 - § a feszültség alatti pályán engedéllyel tartózkodó dolgozókat (szolgálati vonat személyzetét) és
 - § a műszaki diszpécser
- a pálya feszültség alatti állapotáról.

A vonatközlekedés rendje

Vágányút beállítás, vonatmozgás engedélyezése

- 4.34.** Üzemszerű forgalomban
- § a forgalomba álló vonatokat,
 - § a közlekedő vonatokat és
 - § a fordítást végző vonatokat
- a jelző- és vasútbiztosító berendezés által ellenőrzött szabad vágányúton keresztül, szabad vágányra kell jártni, a fényjelzők továbbhaladást engedélyező jelzéseivel.
- 4.35.** A vonatok részére a vágányút beállítása és ellenőrzése a központi forgalmi menetirányító, helyi kezelés esetén a forgalmi szolgálattevő feladata.
Üzemszerű forgalomban a vágányút beállítása és ellenőrzése, a főjelző továbbhaladást engedélyező állásba történő állítása a jelző- és vasútbiztosító berendezés *Kezelési Utasításában* meghatározott kezelésével önműködően megtörténik.
- 4.36.** Amennyiben a vágányút beállítás és ellenőrzés a jelző- és vasútbiztosító berendezés segítségével nem végezhető el, **a feltételeket a forgalmi személyzetnek kell biztosítani az „Eltérés az üzemszerű forgalomtól”,** illetve a **„Rendkívüli események”** című fejezetek, valamint a biztosítóberendezés *Kezelési Utasítás* előírásai szerint.

Vonatok forgalomba állítása

- 4.37.** A vonatok üzemszerű forgalomba állítása történhet járműtelepről, vagy vonali tároló vágányról.
A forgalomba állítás mindig a forgalmi vágányokat fedező fényjelzőtől történik, álló helyzetből való indítással.
- 4.38.** A forgalomba álló szerelvénynek a menetrend szerinti beállási időpont előtt 2 perccel a forgalmi vágányokat fedező fényjelzőnél kell várakoznia.
A vonatok időben történő forgalomba állításáért a forgalomba állítást végző és előkészítő dolgozók
- § a központi forgalmi menetirányító;
 - § a forgalmi szolgálattevő;
 - § a kocsiszíni diszpécser;
 - § a vonatszemélyzet;
 - § a szerelvény kiszolgálását végző műszaki dolgozók
- munkakörükeknek megfelelő mértékben felelősek.
- 4.39.** A beálló szerelvény motorkocsivezetőjének a forgalmi vágányokat fedező fényjelző előtt rádiótelefon-próbát kell tartania. Ekkor kell a központi forgalmi menetirányítónak a vonatszeméllyel közölni:
- § a pontos időt;
 - § az érvényes menetrendet;
 - § az esetleges írásbeli rendelkezéseket;
 - § mely körzetekben ruházta át rendelkezési jogát a forgalmi szolgálattevőre;
 - § egyéb, a szolgálat ellátásához szükséges tudnivalókat.
- 4.40.** A forgalomba álló vonatnak csak **a vágányút beállítása és a továbbhaladást engedélyező jelzés megjelenése után szabad engedélyt adni** az indulásra. Az engedélyt a központi forgalmi menetirányító, átruházott jogkör esetén a forgalmi szolgálattevő adja meg: „A ... sz. vonat a jelzőtől forgalomba állhat”.
- 4.41.** Forgalomba álló vonatot üzemszerűen foglalt vágányra jártni tilos. Rendkívüli esetben foglalt vágányra való forgalomba állítást a [„Foglalt vágányra járás”](#) szabályai szerint kell elvégezni.
- 4.42.** A forgalomba álló vonat az első **„Megállás helye”** jelzőnél köteles megállni.

A biztonsági járat

- 4.43.** A biztonsági járat személyzetét a központi forgalmi menetirányító köteles rádiótelefonon értesíteni arról, hogy a vonal mely szakaszán közlekedik első vonatként.
- 4.44.** A biztonsági járat üzemenkzvetkor irányonként köteles a vonalon (meghatározott vonalszakaszon) végighaladni, minden állomásban meg kell állni, majd megállás után azonnal tovább kell haladni.
A vonat utastéri ajtajait kinyitni tilos!
A vonatszemélyzet köteles megfigyelni
- § a pálya állapotát és szabad voltát;
 - § a pályamenti berendezések állapotát;
 - § személy, vagy idegen tárgy nincs-e az alagútban, illetve a pályán.
- 4.45. Biztonsági járat nem maradhat el!**
A biztonsági járatként közlekedő vonat megengedett legnagyobb sebessége: 40 km/h.
A biztonsági járat közlekedésének idején az alagúti világításnak bekapcsolt állapotban kell lennie.
- 4.46.** A biztonsági járat motorkocsivezetője minden állomásba vall behaladás előtt és állomásból való kihaladás közben, valamint ívek előtt **„Figyelj!”** jelzést köteles adni.
A vonat személyzete köteles a pálya állapotát és az úrszervény szabad voltát fokozottan megfigyelni, **minden rendellenességet** a központi forgalmi menetirányítónak **azonnal jelenteni**.
A központi forgalmi menetirányító a vett jelentés alapján a forgalom biztonsága érdekében köteles a megfelelő intézkedéseket megtenni, szükség esetén a rendellenesség megszüntetése iránt intézkedni a társszolgálatok felé.

- 4.47. Ha a biztonsági járat személyzete a pályán engedély nélkül tartózkodó személyt talál, köteles a központi forgalmi menetirányítón keresztül rendkívüli feszültségmentesítést kérni, a személyt a vonatára felvenni és a központi forgalmi menetirányító által meghatározott állomáson az állomási személyzetnek átadni.
- 4.48. A motorkocsivezető a meghatározott vonalszakaszon történő végighaladás után köteles a központi forgalmi menetirányítónak rádiótelefonon jelentést tenni az észleltekről.
- 4.49. A biztonsági járat indokolt esetben szolgálatban lévő dolgozó szállítható, a központi forgalmi menetirányító engedélyével.

A vonatok állomási tartózkodása és állomásból való indítása

- 4.50. A vonat állomási tartózkodása alatt az utasok ki- és beszállását a vonatszemélyzetnek ellenőrizni kell, az erre vonatkozó részletes szabályokat a V. 1. Szolgálati Szabályzat tartalmazza.
- 4.51. **A vonat fékjeit az utasok ki- és beszállása alatt feloldani tilos!**
- 4.52. **Az állomásból utasokat szállító vonatot nyitott ajtóval indítani ,tilos!**
A zárt ajtókkal történő indításért a vonatszemélyzet a felelős.
- 4.53. A vonatot indítani állomásról csak akkor szabad, ha:
§ az utasok ki- és beszállása megtörtént;
§ a kijárat jelző szabad jelzést mutat (kivéve az állomástávolságú közlekedés, vagy a jelző- és vasútbiztosító berendezés meghibásodásának esetét);
§ a menetrend szerinti indulási idő elérkezett;
§ a vonat ajtóit be vannak zárva;
§ az indulásnak nincs akadálya.
- 4.54. Kétszemélyes üzemmódban a vonat indítását a motorkocsi-segédvezető végzi, „*Indulás*” szóval.
- 4.55. Ha az indulásnak bármilyen akadálya van, a vonatszemélyzet köteles azonnal értesíteni a központi forgalmi menetirányítót.
- 4.56. Egyszemélyes üzemmódban, vagy olyan állomáson, ahol a peron a jobb oldalon van, a motorkocsivezető működteti az ajtókat. Az utasok ki- és beszállását a rendelkezésre álló technikai berendezésen keresztül ellenőrzi.
- 4.57. A motorkocsivezető, illetve motorkocsi-segédvezető az állomásból való kihaladáskor köteles figyelni a kihaladó vonatot, az esetleges jelzéseket, valamint a vonat akadálytalan elhaladását az állomási peron mellett.
- 4.58. **Vágánykapcsolatos állomásból való kihaladáskor a motorkocsivezető és a motorkocsi-segédvezető minden esetben köteles a váltók állását is megfigyelni.**
Ha lehetőség van rá, a váltók állásának ellenőrzését még az indulás előtt el kell végezni.
- 4.59. Ha a kihaladás során a pálya feszültségmentessé válik, a vonatszemélyzet azonnal köteles vészfékkel megállítani a vonatot, majd érdeklődni a központi forgalmi menetirányítótól a feszültségmentesítés okáról.
- 4.60. A vonat állomásból való indítása után a motorkocsi-segédvezető (egyszemélyes üzemmódban a motorkocsi vezető) köteles a következő állomásra vonatkozó utastájékoztatót adni a vonat hangosító berendezésén keresztül.
- 4.61. Az állomáson szolgálatot teljesítő valamennyi dolgozó köteles a központi forgalmi menetirányítónak jelentést tenni, ha az utas szállítást veszélyeztető bármilyen rendellenességet észlel a kihaladó vonaton.
- 4.62. Kialudt zárjelző észrevétele esetén az észrevevő dolgozó köteles a központi forgalmi menetirányítót értesíteni.
- 4.63. A vonatmegfigyelésre kötelezett forgalmi dolgozó az állomáson tartózkodó vonatokat a rendelkezésre álló technikai eszközök segítségével köteles figyelni.
Az utasok biztonságát veszélyeztető körülmény észlelése esetén köteles a peronvészkapcsolót haladéktalanul működtetni, szükség esetén a rendkívüli feszültségmentesítésre vonatkozó szabályok szerint eljárni.
- 4.64. Ha a központi forgalmi menetirányító vasútforgalmat veszélyeztető eseményről jelentést kapott, haladéktalanul köteles a biztonság érdekében intézkedéseket tenni.

A vonatszemélyzet teendői menet közben

- 4.65. A vonatszemélyzet menet közben a jelzőket és jelzéseket folyamatosan köteles figyelemmel kísérni.
Kétszemélyes üzemből a motorkocsi-segédvezető a következő jelző jelzési képét megpillantáskor köteles bemondani, a motorkocsivezető pedig visszaismételni.
Amennyiben a motorkocsi vezető a jelzések által adott parancsot nem hajtja végre figyelmeztetés ellenére sem, a motorkocsi-segédvezető köteles a vonatot vészfékkel megállítani.
- 4.66. Tilos a motorkocsivezetőnek és motorkocsi-segédvezetőnek menet közben a figyelmét a vonat vezetésén, a jelzések és a pálya megfigyelésén kívül másra fordítani.
A motorkocsivezető minden szükséges intézkedést köteles megtenni, ha bármely továbbhaladást, vagy biztonságot veszélyeztető körülményt észlel, és vonatát úgy vezetni (figyelembe véve mindenkor a pálya állapotát is), hogy a jelzésekkel közölt parancsokat feltétlenül végre tudja hajtani.
- 4.67. Menet közben a motorkocsi vezető egyszemélyben köteles dönteni a vonat üzemképes állapotáról.
Menet közben tapasztalt minden rendkívüli körülményt a motorkocsivezető a központi forgalmi menetirányítónak azonnal jelenteni köteles.
Ha a vonat továbbhaladását „*Megállj!*” jelzés tiltja, a motorkocsivezető köteles azt jelenteni a központi forgalmi menetirányítónak.
- 4.68. Állomásközben történő megálláskor, amennyiben a továbbhaladás 1 perces várakozás után nem lehetséges, a vonatszemélyzetnek utastájékoztatót kell adni.
- 4.69. A vonatok a *vonatnál alkalmazható sebességgel* továbbíthatók.
Kitérő állású váltón való áthaladáskor tilos a vonat sebességét a váltóra engedélyezett menetsebességnél nagyobbra növelni mindaddig, amíg a vonat utolsó kocsija is le nem haladt a váltóról.
Üzemszerűen energiatakarékos üzemet biztosító vonatást kell alkalmazni.
- 4.70. Menet közben a vonat ajtajait kinyitni nem szabad! Az ajtók menet közbeni zárva tartásáért a vonatszemélyzet felelős.
- 4.71. A vonatszemélyzet tevékenységének részletes szabályozását a V. 1. Szolgálati Szabályzat tartalmazza.

A vonatok behaladása állomásokra

- 4.72. Állomásokon a „Megállás helye” jelzőnél minden személyszállító vonatnak meg kell állnia. Megállás alóli felmentést csak a központi forgalmi menetirányító adhat.
- 4.73. Ha a behaladó vonat állomási csonkavágányra érkezik, a behaladó vonat sebességét az állomási peron elejéig
 § 25 km/h-ra kell csökkenteni, ha a csonkavágány végén **energiaemésztő ütközőbak van**;
 § 15 km/h-ra kell csökkenteni, ha a csonkavágány végén **nincs energiaemésztő ütközőbak**.
- 4.74. Üzemszerű forgalom lebonyolítása esetén (menetdiagram szerinti vontatás), az állomáson történő biztonságos megállás érdekében, a motorkocsi vezető legkésőbb a „Megállás helye” jelző előtt elhelyezett **vörös színű „Fékezés kezdete”** jelzőnél a fékezést köteles megkezdeni. A motorkocsi-segédvezető köteles a vészféket működtetni és így a vonat megállását az állomás határain belül biztosítani, ha a motorkocsivezető a „Vészfékezés kezdete” jelző eléréséig nem kezdte meg a fékezést, és a motorkocsi-segédvezetőt a fékezés későbbi megkezdésére vonatkozóan nem figyelmeztette.
- 4.75. A vonatszemélyzet állomásba való behaladáskor köteles az állomás peronját megfigyelni, a biztonsági sávon való tartózkodás esetén „Figyelj!” jelzést adni.
 A vonatszemélyzet köteles a vészféket működtetni:
 § biztonságot veszélyeztető esetben;
 § ha a vonat fékberendezésének fékhatása lecsökkent vagy megszűnt;
 § ha fennáll a veszélye annak, hogy a vonat a „Megállás helye” jelzőn túlhalad.
- 4.76. **Vágánykapcsolatos állomásra való behaladáskor a motorkocsivezető és a motorkocsi-segédvezető minden esetben köteles a váltók állását is megfigyelni.**
- 4.77. Mindaddig, amíg a vonat az állomáson meg nem állt, a kocsik ajtajait a vonatszemélyzet köteles zárva tartani. Az ajtók működtetésére vonatkozó részletes szabályokat a V. 1. Szolgálati Szabályzat tartalmazza.
- 4.78. A behaladó vonatokat a vonatmegfigyelésre kötelezett forgalmi dolgozó a rendelkezésre álló technikai eszközök segítségével köteles megfigyelni, a biztonsági sávon tartózkodó személyek esetén „Kérjük a biztonsági sávot elhagyni!” figyelmeztető felhívást adni.
Veszélyhelyzet bekövetkezésekor azonnal köteles a peronvézskapcsolót működtetni, szükség esetén a rendkívüli feszültségmentesítésre vonatkozó szabályok szerint eljárni.
- 4.79. Több viszonylatú közlekedés esetén, vagy ha a vonat nem a végállomásig közlekedik, az utasokat mind az állomáson, mind a vonaton tájékoztatni kell a hangosító berendezésen keresztül.
- 4.80. Menetrendtől eltérő közlekedés, áthaladás, forgalomból való kiállítás, vagy valamely kocsi lezárása esetén a központi forgalmi menetirányító köteles az érintett állomásokat értesíteni a szükséges intézkedések, illetve a megfelelő utastájékoztatás érdekében.

A vonatok áthaladása állomáson

- 4.81. Állomáson való áthaladást csak a központi forgalmi menetirányító rendelhet el.
Az állomáson való áthaladás megengedett legnagyobb sebessége: 40 km/h.
- 4.82. Az állomáson áthaladó vonat részére a központi forgalmi menetirányító köteles a vágányutat megfelelő időben beállítani, illetve a kijárat jelzőket továbbhaladást engedélyező állásba állítani a folyamatos áthaladás érdekében.
 Amennyiben a kijárat jelző az elől haladó vonat miatt nem állítható továbbhaladást engedélyező állásba, a vonatot a bejárat jelző előtt kell megállítani.
- 4.83. Áthaladó vonat motorkocsivezetője a peron elején „Figyelj!” jelzést köteles adni.
- 4.84. Állomáson való áthaladás során a „Megállás helye” jelző eléréséig a behaladásra vonatkozó, a „Megállás helye” jelzőtől az állomásból való kihaladásra vonatkozó szabályok szerint kell értelem szerűen eljárni.
- 4.85. Állomáson való áthaladáskor a vonatszemélyzet fokozottan köteles figyelni az utasperont, a kijárat jelzőt, valamint köteles felkészülni arra, hogy veszély esetén a vonatot vészfékezéssel megállítsa.

A vonatok fordítása

- 4.86. A vonatok üzemszerű fordítása a menetrendben előre meghatározott időben és helyen, meghatározott technológia szerint történik. A központi forgalmi menetirányító a fordító állomások munkáját fokozott figyelemmel köteles kísélni.
- 4.87. **A vonatfordítás megengedett legnagyobb sebessége: 40 km/h.**
- 4.88. Az utasok testi épségének védelmét a vonatfordítás alatt az utastéri tolaajtók zárva tartásával kell biztosítani. Ha a fordítás során a vonat utastereibe bármely ok (pl. hibaelhárítás) miatt be kell menni, akkor a vonat utastereit ténylegesen ellenőrizni kell.
- 4.89. A vonatfordítás történhet:
 § fordítóbrigád nélkül;
 § fordítóbrigáddal;
 § fordító motorkocsivezetővel.
- 4.90. **A fordítóbrigád nélküli fordítás** esetén a vonatszemélyzet a fordítóvágányra való kijárat a jelzési kép által adott parancsnak megfelelően bonyolítja le.
 A motorkocsi-segédvezető, illetve a motorkocsivezető az indítást „[A vonatok állomási tartózkodása és állomásból való indítása](#)” című fejezet szabályai szerint végzi.
 A fordítóvágányon a vonatszemélyzet köteles úgy fékezni, hogy a vonat a „Megállás helye” jelzőnél megállítható legyen.
 A peron mellé való bejárat az állomásra való behaladásra vonatkozó szabályok szerint kell végezni.
- 4.91. **Fordítóbrigád alkalmazása** esetén az állomáson való megállás után a vonatot az állomás vezényelt fordítóbrigád veszi át fordításra. A fordítóvágány felüli végén kétszemélyes üzemmód esetén a motorkocsi vezetőnek és motorkocsi-segédvezetőnek kell a vezetőfülkében tartózkodni, ellentétes irányban való haladás esetén csak motorkocsivezető alkalmazása is elegendő.
 A fordítás lebonyolítása a fordítóbrigád nélküli fordítás szabályai szerint történik, azzal az eltéréssel, hogy az állomás felé történő indítást az egyedül levő motorkocsivezető egyénileg végzi.
- 4.92. **Fordító motorkocsivezető** alkalmazása esetén a vonatot a vonatszemélyzet továbbítja a fordítóvágányra.
 A vonatszemélyzet az indítást „[A vonatok állomási tartózkodása és állomásból való indítása](#)” című fejezet szabályai szerint végzi.
 A fordítóvágányon a vonatszemélyzet köteles úgy fékezni, hogy a vonat a „Megállás helye” jelzőnél megállítható legyen.
 Az ellentétes irányba történő indítást és a peron mellé való bejárat a fordító motorkocsi vezető egyedül végzi.

- 4.93. A vonatszemélyzet részletes teendőit a V. 1. Szolgálati Szabályzat tartalmazza.

Vonatok forgalomból való kiállása

- 4.94. A vonatok üzemszerű forgalomból való kiállása a menetrend szerint előírt helyen és időben történhet. Ettől eltérést csak a központi forgalmi menetirányító rendelhet el.
- 4.95. A forgalomból történő kiállásról a központi forgalmi menetirányító illetve a forgalmi szolgálattevő köteles értesíteni a vonatszemélyzetet legkésőbb a kiállítást megelőző állomáson.
Az értesítés elmaradása esetén a vonatszemélyzet köteles érdeklődni.
- 4.96. A vonat forgalomból való kiállása előtt a kiállító állomáson ellenőrizni kell a vonat üres állapotát.
Az ajtók bezárása csak akkor történhet meg, ha meggyőződtek arról, hogy a szerelvényben utas nem tartózkodik.
Az ellenőrzést kétszemélyes üzemmódban az első két kocsinál (egyszemélyes üzemmódban az első kocsinál) a vonatszemélyzetnek a többi kocsinál a vonatellenőrzésre beosztott dolgozónak kell: elvégezni.
Amennyiben a kiálláshoz menetirányváltás szükséges, az ajtók bezárása az új menetirány szerinti vezetőállásból történik a fenti feltételek megvalósulása mellett.
- 4.97. Az esetleg szerelvényben maradt utas testi épségét az utastéri tolóajtók zárvaratásával kell biztosítani. Amennyiben a kiálló vonat fordítása során a vezetőfülkét az utastéren keresztül kell elhagyni, vagy megközelíteni, ezt a vezérkocsi jobboldali ajtónyitó nyomógombbal kell végrehajtani a V. 1. Szolgálati Szabályzatban leírt módon.
- 4.98. A járműtelepre történő kiállítás a járműtelepet védő tolatásjelzőig (**a forgalomtechnológiai határig**) történik.
E tolatásjelző előtt a kiálló vonat **minden esetben köteles** megállni függetlenül a tolatásjelző jelzésétől.
A további mozgásokat a járműtelepi forgalmi szolgálattevő irányítja a „[Tolatás járműtelepen harmadik-sínnel ellátott vágányokon](#)” című fejezet előírásai szerint.
- 4.99. A kocsiszíni vágányon történő megállás után az utastéri tolóajtókat csak a szerelvényen történő végighaladással végzett utastéri ellenőrzés után szabad kinyitni akkor, ha a vonatszemélyzet utast nem talál.
- 4.100. Amennyiben a kiállítás vonali tárolóhelyre történik, a vonatszemélyzet a V. 1. Szolgálati Szabályzat előírásai szerint köteles elvégezni a szerelvény leadását és jelenteni a központi forgalmi menetirányítónak.
A szerelvény utastéri ajtóit zárva kell tartani.

Vonali szerelvénytárolás

- 4.101. Üzemszüneti vonali tárolásra szerelvényt leállítani csak közvetlenül az üzemzárást megelőzően szabad.
Üzemkezdetkor a vonalon tárolt valamennyi szerelvényt forgalomba kell állítani.
- 4.102. **Feszültség alatti pályán felügyelet nélkül szerelvény nem tárolható.**

Szolgálati küldemények szállítása személyvonaton

- 4.103. Szolgálati küldeményeket továbbítani személyvonaton csak abban az esetben szabad, ha a menetrendszerű közlekedést és az utasforgalmat nem zavarja.
- 4.104. Szolgálati küldemény továbbítására csak a vezérkocsi vezetőfülkéje, illetve a vezetőfülke mögötti része vehető igénybe. Rendkívüli esetben egy teljes kocsi lefoglalását igénylő szolgálati küldemény a vezérkocsi lezárásával továbbítható.
A szolgálati küldeményeket ülésen elhelyezni tilos!
- 4.105. Szolgálati küldeményként 100 kg-nál nagyobb súlyú, illetve 3 m-nél hosszabb küldemény nem szállítható.
- 4.106. A szolgálat zavartalan ellátása szempontjából szükséges kis terjedelmű szállításokat a motorkocsivezető is engedélyezheti.
A motorkocsivezető engedélyével történő szállításhoz a szolgálati küldemény 50 kg-nál nagyobb súlyú, illetve 4 ember által elfoglalt helynél (1 m²) nagyobb méretű nem lehet.
A motorkocsi vezető engedélyével való szállításhoz előzetes bejelentés nem kell.
- 4.107. Egy teljes kocsi lefoglalását jelentő szállítmányt a központi forgalmi menetirányító engedélyével lehet szállítani, ilyen küldemény továbbítására vonatkozó igényt 1 órával korábban kell bejelenteni a központi forgalmi menetirányítónak.
A központi forgalmi menetirányító 22 óra előtt csak indokolt esetekben adhat engedélyt ilyen szállítmány továbbítására.
- 4.108. Szolgálati küldeményeknek az állomási tartózkodási időn belüli történő ki- és berakásáról az igényt bejelentő köteles gondoskodni.
A ki- és berakást végző kísérők számának elegendőnek kell lennie (a vonatközlekedés zavartalan biztosításán kívül) a biztonságos rakodás elvégzéséhez is.
- 4.109. A ki- és berakást a vonatszemélyzet felügyelete és irányítása mellett kell végezni.
Ha a szállítmány továbbításával szennyeződés veszélye áll fenn és a szállító csoport nincs felkészülve a szennyeződés azonnali eltávolítására, a motorkocsivezető a berakást köteles megtiltani.
- 4.110. **Szolgálati küldeménynek személyvonaton történő továbbítása üzemszerűen csak állomásra történhet.**

Közlekedés két metróvonalat összekötő vágányon

- 4.111. **A két vonal központi forgalmi menetirányítója az összekötő vágány forgalma felett rendelkezési jogát közösen gyakorolja. Az összekötő vágányt érintő rendelkezéseiket csak egymással történt előzetes egyeztetés és kölcsönös hozzájárulás után adhatják ki.**
- 4.112. Az összekötő vágány forgalomba helyezését, feszültség alá helyezését, valamint a forgalmának leállítását és feszültségmentesítését a vonalakra előírt időben kell elvégezni.
- 4.113. Az összekötött két vonal üzemideje alatt a teljes összekötő vágányt feszültség alattinak kell tekinteni.
- 4.114. Az összekötő vágányon a vonatforgalom üzemszerűen mindkét irányban jelzőüzemre történik. A vonatközlekedés idején az alagúti világításnak bekapcsolt állapotban kell lennie, erről a vonatot indító központi forgalmi menetirányító köteles rendelkezni.
- 4.115. Az összekötő vágányra vonatot indítani csak a másik vonal központi forgalmi menetirányítójának engedélyével szabad.
- 4.116. A vonatok az összekötő vágányon **legfeljebb 25 km/h** sebességgel közlekedhetnek.
Az összekötő vágányon utasszállítást az igazgatóság engedélyezhet.
- 4.117. Az összekötő vágányról a vonat forgalomba állítása a kijelölt fedező jelzőtől történik a „[Vonatok forgalomba állítása](#)” című fejezet szabályai szerint.

Az összekötő vágányon közlekedő vonatnak mindkét vonalra kell rádiótelefonnal rendelkeznie.

4.118. Az összekötő vágány használatát az igazgatóság Végrehajtási Utasításban köteles szabályozni.

A vonal forgalmának leállítása

4.119. A központi forgalmi menetirányító köteles fokozott figyelemmel kísérni az utolsó vonat menetrendszerű közlekedését. Helyi kezelés esetén az utolsó vonat elhaladásáról a forgalmi szolgálattevő köteles jelentést tenni a központi forgalmi menetirányítónak.

4.120. A központi forgalmi menetirányító a menetirány szerinti bármely állomásról való utolsó vonat kihaladása esetén a menetirány kezdőpontjától a mögöttes állomásig a pályát forgalommentesnek köteles tekinteni.

Vonali tárolóhellyel rendelkező állomás esetén a pályát forgalommentesnek akkor kell tekinteni, ha az utolsó vonat is megérkezett a kijelölt tárolóhelyre és erről a motorkocsivezető jelentést tett a központi forgalmi menetirányítónak.

Járműteleppel vágánykapcsolatban levő (kiállító) végállomást akkor kell forgalommentesnek tekinteni, amikor az utolsó vonat kikerkezett a járműtelepre és erről a járműtelepi forgalmi szolgálattevő jelentést tett a központi forgalmi menetirányítónak.

4.121. A pálya forgalommentessége esetén a feszültségmentesítés elrendelhető vonalszakaszonként, vagy a teljes vonalra egyszerre.

4.122. A napi utolsó személyvonat kihaladása után az állomás utasforgalmát irányító forgalmi dolgozó köteles gondoskodni:

- § az utasok eltávolításáról az állomásról;
- § a mozgólépcsők leállításáról;
- § a be- és kijárat ajtók bezárásáról.

Ezután köteles jelenteni a központi forgalmi menetirányítónak, hogy az állomás le van zárva.

A pálya feszültségmentesítése

4.123. A központi forgalmi menetirányító a pálya (pályaszakasz) **üzemszerű** feszültségmentesítését akkor rendelheti el, ha meggyőződött arról, hogy az illető pályaszakasz forgalommentes.

A **rendkívüli** feszültségmentesítés szabályait a **„Rendkívüli események”** című fejezet tartalmazza.

4.124. A feszültségmentesítés több lépésben megvalósuló összetett folyamat, amely

- § a harmadik-sín táplálás kikapcsolásából;
- § a visszakapcsolás megakadályozására tett intézkedésből;
- § a rövidrezárás-földelés elvégzéséből (működtetéséből) és
- § a feszültségmentesség ellenőrzéséből

tevéődik össze.

Az energiadiszpécser csak ezen feltételek együttes teljesülése esetén **nyilváníthatja feszültségmentesnek** az érintett pályaszakaszt.

4.125. A kikapcsolást a központi forgalmi menetirányító rendelkezésére az energiadiszpécser végzi.

Az alagúti kioldó működtetése biztosítja a visszakapcsolás megakadályozását és a rövidrezárás-földelés elvégzését.

Az energiadiszpécser **köteles ellenőrizni** az alagúti kioldók és a rövidrezáró-földelő berendezések működését, és csak ezek megfelelő állapota esetén **nyilváníthatja feszültségmentesnek** az érintett pályaszakaszt.

4.126. A központi forgalmi menetirányító a harmadik-sín táplálás kikapcsolására vonatkozó rendelkezést kiadhatja

- § **szóban:** ha a rendelkezés hangrögzítő berendezésre kapcsolt hírközlő eszközön keresztül adható ki, és a visszakapcsolást akadályozó reteszelés elektromos úton elvégezhető;
- § **írásban:** ha a szóbeli rendelkezésnél előírt két feltétel együttesen nem biztosítható.

A rendelkezésnek az alábbiakat kell tartalmaznia:

- § mely vágányra, illetve;
- § mely vonalszakaszra, vagy állomásra vonatkozik a kikapcsolás;
- § a rendelkezés kiadásának ideje, a rendelkező neve.

4.127. A harmadik-sín táplálásának kikapcsolására vonatkozó rendelkezést az energiadiszpécser azonnal köteles végrehajtani és újra feszültség alá helyezést csak ismételt rendelkezésre végezhet.

4.128. A központi forgalmi menetirányító az energiadiszpécser kikapcsolásról szóló értesítése után elrendeli az érintett körzetekre az alagúti kioldó működtetését. Ennek végrehajtását a forgalmi dolgozó a központi forgalmi menetirányítónak köteles jelenteni.

Az alagúti kioldó működtetését mindkettlen kötelesek bejegyezni a *Szolgálati Naplóba*.

Az összekötő vágányra, illetve a másik vonalat érintő körzetre az alagúti kioldó működtetése **csak akkor rendelhető el**, ha az adott körzet kikapcsolásáról a tájékoztatás megtörtént.

4.129. Az energiadiszpécser köteles ellenőrizni az alagúti kioldók és a rövidrezáró- földelő berendezések működését.

A berendezések üzemszerű működése után az energiadiszpécser a feszültségmentesítést köteles visszaigazolni:

- § szóban: ha a rendelkezést szóban kapta;
- § írásban: ha a rendelkezést írásban kapta.

A visszaigazolásnak tartalmaznia kell:

- § a feszültségmentesített pálya meghatározását (jobb, illetve bal vágány, ... állomástól ... állomásig);
- § óra, perc, név.

4.130. A központi forgalmi menetirányító az energiadiszpécser visszaigazolása után köteles a feszültségmentes állapotról értesíteni:

- § a vonali tárolóhelyen leadott szerelvény vonatszemszélyzetét;
- § a feszültség alatti pályán közlekedő szolgálati vonat felelős vezetőjét;
- § a műszaki diszpécseret;
- § a másik vonal központi forgalmi menetirányítóját;
- § a forgalmi szolgálattevőket;
- § a munkacsapatok be- és kiléptetésével megbízott forgalmi dolgozókat.

Az értesítésnek tartalmaznia kell a feszültségmentes pályaszakasz pontos meghatározását, valamint a feszültségmentesítés időpontját.

4.131. Az állomások forgalmi dolgozói az üzemszüneti munkákkal kapcsolatos intézkedési jogukat a központi forgalmi menetirányítótól a pálya feszültségmentes állapotáról szóló értesítéssel egyidejűleg kapják meg.

Vonatszemszélyzetek kilépése a vonali tárolóhelyről

4.132. A motorkocsi vezetők és a motorkocsi-segédvezetők szerelvényleadás után a vonali tárolóhelyről csak feszültségmentes pályán, a központi forgalmi menetirányító engedélyével léphetnek ki, a V. 1. Szolgálati Szabályzatban előírtak betartásával.

A kilépés engedélyezéséről a központi forgalmi menetirányító köteles értesíteni az érintett állomási forgalmi dolgozót.

5. FEJEZET

ELTÉRÉS AZ ÜZEMSZERŰ FORGALOMTÓL

Általános rendelkezések

- 5.1. Üzemszerű forgalomtól eltérni csak igen indokolt esetben szabad, és minden rendelkezésre álló eszközzel törekedni kell annak mielőbbi visszaállítására.
- 5.2. Üzemszerű forgalomtól való eltérés esetén minden dolgozó szolgálatát fokozott figyelemmel köteles végezni.
- 5.3. Minden dolgozó, aki olyan körülményt vesz észre, ami az üzemszerű forgalmat befolyásolhatja, azonnal köteles jelentést tenni a központi forgalmi menetirányítónak.
- 5.4. A központi forgalmi menetirányító köteles jelenteni minden olyan üzemszerű forgalomtól való eltérést, amely vonatkésést, vagy menetkimaradást okoz.
- 5.5. Az üzemszerű forgalomtól való eltérés okát minden esetben ki kell vizsgálni. Amennyiben az üzemszerű forgalomtól való eltérés kivizsgálása szolgálati mulasztást, illetve hanyagságot állapít meg, a vétkes dolgozóval szemben eljárást kell kezdeményezni.

Hívójelzés esetén követendő eljárás

- 5.6. A „Megállj!” alapállású főjelzőkre a „Hívójelzés” kivezérése történhet
 § kézi, vagy
 § önműködő
 módon.
- 5.7. A „Hívójelzés” kivezérése módjáról a központi forgalmi menetirányító, illetve a forgalmi szolgálattevő minden esetben köteles értesíteni a vonat személyzetét.
 Amennyiben egy adott főjelzőre, vagy főjelzőkre huzamosabb ideig kell a „Hívójelzés”-t kivezérelni, úgy az értesítés egyszerre is megtörténhet rádiótelefonon adott közövény formájában.
- 5.8. Ha az értesítés bármely oknál fogva elmarad, a motorkocsivezető legkésőbb a hívójelzéshez való érkezéséig köteles a vezérlés módjáról a központi forgalmi menetirányítótól érdeklődni. Amennyiben az érdeklődés ellenére sem érkezik értesítés, úgy a motorkocsivezető a hívójelzést kézi vezérlésűnek köteles tekinteni.
- 5.9. **Önműködő kivezérésről** szóló értesítés azt jelenti, hogy a vonat személyzete a vonatot a hívójelzéstől **legfeljebb 40 km/h** sebességgel továbbíthatja a pálya ama pontjáig, ahonnan a következő főjelző jelzési képével újabb parancsot kap, bejárat jelző esetében (áthaladó vonat kivételével) pedig a „Megállás helye” jelzőig.
- 5.10. **Kézi vezérlésről** szóló értesítés azt jelenti, hogy a vonat a következő fényjelzőig **legfeljebb 15 km/h** sebességgel folytathatja útját a pálya fokozott megfigyelése mellett úgy, hogy az esetleges jelentkező akadály előtt meg tudjon állni.
- 5.11. **Kézi hívójelzés a fényjelzőre akkor vezérelhető ki**, ha a központi forgalmi menetirányító, illetve forgalmi szolgálattevő:
 § a fényjelző által fedezett pályaszakasz ténylegesen szabad voltáról meggyőződött;
 § a vágányútban fekvő váltókat helyes irányba lezárta;
 § a védőváltókat védőállásba állította, ha ez nem lehetséges, a veszélyeztető vonat-, illetve tolatási mozgásokat megtiltotta.
- 5.12. Kézi vezérlésű hívójelzés esetén a központi forgalmi menetirányító a vezérlés módjáról szóló értesítéskor köteles felhívni a **hívójelzésre közlekedő első vonat** személyzetét, hogy a jelzőtől útját fokozott figyelemmel folytassa, a pálya és alagút állapotát figyelje meg valamint a pályaszakasz elhagyása után észrevételeiről teygen jelentést.
 A központi forgalmi menetirányító a **következő vonat részére** kézi vezérlésű hívójelzést csak akkor adhat ki, ha a jelentéstételre kötelezett vonatszemélyzet a pálya és alagút állapotára vonatkozó jelentését megtette és a jelentésből kétséget kizáróan megállapította, hogy a közlekedésnek akadálya nincs, valamint a kézi kivezérés előző pontban felsorolt feltételei biztosítottak.
Ilyen esetben a kézi hívójelzésre közlekedő vonat részére elrendelhető legfeljebb 40 km/h sebesség alkalmazása.
- 5.13. Ha egy állomásközből egymást követő több főjelzőre huzamosabb ideig kézi hívójelzést kell kivezérelni, s az előző pontban foglalt feltételek biztosítottak, akkor a központi forgalmi menetirányító a kézi hívójelzésre közlekedő **első vonatot kivéve**, a többi vonat részére állomástávolságú közlekedést rendelhet el, ilyen esetben is a legnagyobb sebesség **40 km/h lehet**.
- 5.14. **Szigorúan tilos kézi vezérlésű hívójelzésnél a sebességet felemelni:**
 § **kézi hívójelzésre közlekedő első vonatnál;**
 § **ha a térköz, illetve pályaszakasz ténylegesen foglalt;**
 § **ha a vágánycsík vörös;**
 § **ha a biztosítóberendezés üzemviteli csoportvezetője, vagy műszerésze azt megtiltja;**
 § **ha a védőváltók nem biztosítanak oldalvédelmet.**
- 5.15. Az egyedül álló tolatásjelzőkre és a különleges jelzőkre csak kézi hívójelzés vezérelhető ki, a haladási sebesség 15 km/h-nál nagyobb nem lehet.

Foglalt vágányra járás

- 5.16. A foglalt vágányra járás szabályai szerint kell eljárni:
 § mozgásképtelen vonat megközelítésekor;
 § már más szerelvényrel foglalt állomásra (vagy vonali szerelvénytároló helyre) való bejáráskor;
 § üzemszünetben a leakasztott egység megközelítésekor.
- 5.17. Foglalt vágányra járást a központi forgalmi menetirányító rendelhet el, rádiótelefonon kiadott rendelkezéssel. A foglalt vágányra járás elrendelésekor a vonatszemélyzetet fokozott figyelemre kell felszólítani. Ha a rádiótelefon meghibásodott, a foglalt vágányra járást írásbeli rendelkezéssel kell elrendelni.
- 5.18. **Foglalt vágányra történő behaladás**
 § **helyes irányban a kijelölt jelzőtől,**
 § **helytelen irányban a kijelölt állomástól,**
csak álló helyzetből történhet, legfeljebb 15 km/h sebességgel.
A foglalt vágányra járó vonatot a foglaltság előtt 10 méterre kell megállítani.

- 5.19.** Foglalt vágányra való behaladásra utasított vonat **helyes irányban**
 § „Megállj!” alapállású főjelzőtől „Hívójelzés”-re,
 § „Szabad a továbbhaladás” alapállású főjelzőtől a „Megállj!” jelzés meghaladására vonatkozó szabályok szerint közlekedik.
 A foglalt vágányra járó vonat **helytelen irányban** a [Helytelen irányú közlekedés](#) szabályai szerint közlekedik.
- 5.20.** A foglalt vágányra járásra vonatkozó rendelkezésnek tartalmaznia kell:
 § a foglalt vágányra járás oka;
 § a... sz. jelzőtől, illetve állomástól a vágány foglalt;
 § a foglalt vágányra járást engedélyezem;
 § óra, perc, rendelkező neve.
- 5.21.** A foglalt vágányon történő megállást a vonatszemélyzet a központi forgalmi menetirányítónak köteles jelenteni.

Meghibásodott szerelvény kivonása a forgalomból

A hiba megállapítása és jelentése

- 5.22.** Ha a vonalon menet közben a vonaton bármilyen rendellenesség észlelhető, a vonatszemélyzetnek minden szükséges intézkedést meg kell tenni az utasok biztonságáért, valamint azért, hogy a vonatot a vonali műszaki vizsgáló helyig, vagy a kocsiszigig biztonságosan eljuttassa.
- 5.23. Motorkocsi-segédvezető hibaelhárítást csak állomási tartózkodás alatt végezhet.**
Amennyiben kétszemélyes üzemmódban a motorkocsivezető egyedüllete bármilyen ok miatt nem szüntethető meg, az utasokat ki kell szállítani, ilyenkor a motorkocsivezető által egyedül vezetett vonat csak állomástávolságban követheti az előttes vonatot.
- 5.24.** A vonat **állomásközben történő megállásakor, amikor a továbbhaladást** a vonat, vagy valamelyik kocsijának a **meghibásodása akadályozza**, a motorkocsi vezető **azonnal** jelentést köteles tenni a központi forgalmi menetirányítónak.
 Abban az esetben, ha a vészfék igénybevétele nem válik szükségessé, a vonatot lehetőleg az állomásban, vagy kis lejtésű, illetve emelkedésű, egyenes vonalú pályán kell megállítani.
 Ha a vonatot meghibásodás miatt állomásközben kellett megállítani, az erről szóló jelentés vétele után a központi forgalmi menetirányító a **körülmények tisztázásáig** a mögöttes vonatnak a mögöttes állomásból való kihaladását **köteles megtiltani**.
- 5.25. A motorkocsivezető a meghibásodás észlelését a központi forgalmi menetirányítónak, az elhárításra tett intézkedéseket a járművezető instruktornak köteles jelenteni.**

Légfék hiba

- 5.26.** Ha meghibásodás miatt a vonat első kocsiján az UAVA-t ki kell kapcsolni, ezt a tényt a központi forgalmi menetirányítónak be kell jelenteni. A vonatot le kell cserélni, a kocsiszín felőli végállomásig utasokat szállíthat, de **csak állomástávolságban követheti az előttes vonatot**.
 A központi forgalmi menetirányító engedélyének tartalmaznia kell:
 „A ... számú vonat ... állomástól (... sz. jelzőtől) ... állomásig indulhat, óra, perc, név.”
- 5.27.** Ha a vonat **bármely kocsiján a légfék üzemképtelenné vált**, vagy egy kocsit a légfékezésből ki kell iktatni, **az utasokat a vonatból ki kell szállítani**.
- 5.28.** A légfék hibával közlekedő vonat sebességét csökkenteni kell, legfeljebb:
 § **40 km/h-ra**: ha a vonat pneumatikus fékrendszerének egyharmada meghibásodott, de a vonat vezérlése az első vezetőfülkéből történik;
 § **25 km/h-ra**: ha a vonat pneumatikus fékrendszerének fele meghibásodott, de a vonat vezetése az első vezetőfülkéből történik;
 § **15 km/h-ra**: ha a vonat pneumatikus fékrendszerének egyharmada, vagy fele meghibásodott, és a vonat vezetése nem az első vezetőfülkéből történik.
- 5.29.** Ha a pneumatikus fékeknek **több mint fele üzemképtelen**, a motorkocsivezető köteles segélyvonatot kémi a központi forgalmi menetirányítón keresztül.

Ajtóhiba, ablaktörés

- 5.30.** Ha bármely metró-dolgozó azt veszi észre, hogy a vonat nyitott ajtóval indult el, köteles a vonat felé „Megállj!” jelzést adni, majd az ajtó becsukására intézkedni.
 Ha a körülményt a vonatmegfigyelésre kötelezett forgalmi dolgozó észleli, illetve a vonatot az állomásban megállítani már nem lehetett, azonnal értesíteni kell a központi forgalmi menetirányítót, aki rádiótelefonon köteles intézkedni a vonat megállítása és az ajtó becsukása iránt.
- 5.31.** Ha a vonat valamelyik utastéri ajtaja nem zárható be, **a vonatból** az utasokat ki kell szállítani.
 Ha a vonat bármelyik utastéri ajtaja nem nyílik, **az érintett kocsit** le kell zárni.
 Lezárt kocsival közlekedő vonat csak a kocsiszín felőli végállomásig tartható forgalomban.
- 5.32.** Amennyiben több kocsi ajtaját le kell zárni, a vonatot üzemképtelenné kell nyilvánítani.
- 5.33.** Utasok nélkül, nyitott ajtóval közlekedő vonatot az állomáson történő áthaladással kell a forgalomból való kivonás helyéig közlekedtetni.
 Ha az áthaladást nem lehet biztosítani, a vonatot a bejáratú jelző előtt kell megállítani.
- 5.34.** Törött ablak esetén a vonatot utasok nélkül, az előző pontban meghatározott szabályok szerint kell a forgalomból kivonni.

A vonat üzemképtelen

- 5.35.** Üzemképtelenné kell minősíteni a vonatot, ha a jelen utasítás és a V. 1. Szolgálati Szabályzat előírásai szerint utasokat nem szállíthat.
 Ha a motorkocsi vezető üzemképtelenséget állapított meg, akkor a vonatot ki kell vonni a forgalomból. A vonatszemélyzet a következő állomáson köteles az utasokat kiszállítani és a vonatot üres állapotban továbbítani a központi forgalmi menetirányító által meghatározott félreállítási helyre.
 Ha a vonat üzemképtelenségét olyan meghibásodás okozza, hogy a vonat vezetése nem az első vezetőfülkéből történik, a vonat közlekedéséért a vonatszemélyzet első vezetőfülkében tartózkodó tagja a felelős.
 Ha a vonat üzemképtelenségét **kerékpár beékelődése** okozza, a vonatot a **legközelebbi félreállító helyre** félre kell állítani, odáig **legfeljebb 10 km/h** sebességgel továbbítható. Erről a pályafenntartási szakterületet is értesíteni kell.
- 5.36.** A motorkocsivezető által üzemképtelenné minősített vonatot a vonalon csak a járművezető instruktorként minősítheti újból üzemképesnek.
 A tárolóhelyre félreállított üzemképtelen szerelvényt, amennyiben megjavítani nem tudják, forgalmi vágányon keresztül csak a járművezető

instruktor irányításával, a központi forgalmi menetirányító rendelkezései alapján szabad eltávolítani a kocsiszínbé.

A vonat mozgásképtelen

- 5.37.** Ha a vonat **mozgásképtelen**, a motorkocsivezető köteles segélyvonat kiküldését kémi a központi forgalmi menetirányítótól.
- 5.38.** A segélyvonat a **„Foglalt vágányra járás”** szabályai szerint közlekedhet.
Segélyvonatként állomásból csak üres vonatot szabad kirendelni.
Ha a segélyvonatot állomásközből rendelte ki a központi forgalmi menetirányító, akkor mind a hibás, mind a segélyvonatból a következő állomáson ki kell szállítani az utasokat.
- Az összekapcsolt hibás és segélyvonat az állomásról csak üresen továbbítható.**
- 5.39.** Abban az esetben, **ha a segélyvonat tolja a hibás vonatot**, a segélyvonat motorkocsivezetője nem indíthatja a vonatot, amíg az első vezetőfülkében levő motorkocsivezető erre **„Féket ereszd meg!”** jelzést nem ad.
Az összekapcsolt vonat elindulásakor a segélyvonat motorkocsivezetője köteles az elindulást rádiótelefonon jelenteni a központi forgalmi menetirányítónak.
- 5.40.** Az összekapcsolt hibás és segélyvonat haladási sebessége, ha a meghibásodás nagyobb mértékű sebességkorlátozást nem tesz szükségessé:
§ legfeljebb **40 km/h**, ha a segélyvonat **húzza**;
§ legfeljebb **25 km/h**, ha a segélyvonat **tolja**
a hibás vonatot.
- 5.41.** A meghibásodott- és a segélyvonat személyzetének teendőit a segélyvonat fogadásával, összekapcsolásával és továbbításával kapcsolatban a V. 1. Szolgálati Szabályzat tartalmazza.
- 5.42.** A félreállítást elrendelő rendelkezésnek tartalmaznia kell:
§ a félreállításra kijelölt vágányt;
§ a segélyvonatnak az állomásba történő visszajáráshoz rendelkezésre álló vágány határát;
§ alkalmazandó egyéb rendelkezéseket.
- 5.43.** Ha a meghibásodás miatt a vonat első kocsiján az UAVA-t ki kell kapcsolni, ezt a tényt a központi forgalmi menetirányítónak be kell jelenteni.
Ez a vonat **a félreállítás helyéig csak állomástávolságban követheti az előttes vonatot**.
A központi forgalmi menetirányító engedélyének tartalmaznia kell: „A ... számú vonat a ... állomástól (... sz. jelzőtől) ... állomásig indulhat, óra, perc, név.”
- 5.44.** Helyes irányból érkező segélyvonat esetén, ha a hibás vonat mozgásképesége helyreállt, a motorkocsi vezető a központi forgalmi menetirányító engedélyére elindulhat a hibás vonattal.
- 5.45.** Helytelen irányból érkező segélyvonat esetében, ha a segélyvonat kérése megtörtént, a segélyvonatot kérő motorkocsi vezető addig nem indulhat el (még ha mozgásképesége vissza is állt), amíg a központi forgalmi menetirányító a segélyvonat kiküldésére vonatkozó rendelkezést, illetve rendelkezéseket vissza nem vonta.

Helyi üzemre való áttérés

- 5.46.** Helyi üzemre az alábbi esetekben kell áttérni a központi forgalmi menetirányító rendelkezésére, a *Kezelési Utasításban* szabályozott módon:
§ a távvezérlő berendezés meghibásodásakor;
§ forgalmi zavar elhárításakor;
§ ha kiképzés alatt álló dolgozók gyakorlatatása, vagy a dolgozók tudását szinten tartó gyakorlatatás történik;
§ a biztosítóberendezési üzemviteli csoportvezető kérésére.
Helyi üzemre a központi forgalmi menetirányító rendelkezése nélkül csak abban az esetben szabad áttérni, ha a forgalmi szolgálattevő ezzel balesetet hárríthat el.
- 5.47.** A távvezérlő berendezés meghibásodásáról a központi forgalmi menetirányító azonnal köteles értesíteni a biztosítóberendezési üzemviteli csoportvezetőt.
- 5.48.** Helyi üzemre való áttérésnél, illetve a távvezérelt üzemre való visszatérésnél a központi forgalmi menetirányító és az érintett állomás forgalmi szolgálattevője az **áttérés okát és pontos idejét** a *Szolgálati Naplóban* köteles rögzíteni.
- 5.49.** Helyi üzem esetén a forgalmi szolgálattevő a munkáját a kéznél tartott menetrend alapján úgy köteles megszervezni, hogy a vonatok menetrendszerű és balesetmentes forgalma biztosítva legyen.
- 5.50.** Helyi kezelés esetén a központi forgalmi menetirányító és a forgalmi szolgálattevő között üzemképes hírcapcsolatnak kell lennie.
- 5.51.** A helyi üzemre történő áttéréskor a központi forgalmi menetirányító köteles közölni a forgalmi szolgálattevővel, hogy a vonattal 11 irányítása feletti rendelkezési jogát a helyi üzem kezelési körzetére átadja-e vagy sem.
A rendelkezési jog átadását (és visszavonását) a központi forgalmi menetirányító és az érintett állomás forgalmi szolgálattevője a *Szolgálati Naplóban* köteles rögzíteni.
- 5.52.** Helyi üzemre való áttéréskor a központi forgalmi menetirányító a rendelkezési jogot csak akkor adhatja át, ha a forgalmi szolgálattevő rádiótelefonja üzemképes.
Ha rendelkezési jog átadása után a forgalmi szolgálattevő rádiótelefonja meghibásodik, a központi forgalmi menetirányító köteles a rendelkezési jogot visszavonni és erről a közlekedő vonatok személyzetét is értesíteni.
- 5.53.** **A rendelkezési jog átadásáról** (és visszavonásáról) a központi forgalmi menetirányító **köteles** rádiótelefonon körözvényben **értesíteni a közlekedő vonatok személyzetét**, a kezelési körzetnek megfelelő vonalszakasz megjelölésével.
- 5.54.** A rendelkezési jog átadása esetén is a központi forgalmi menetirányító kötelessége az egész vonal forgalmának megszervezése és ellenőrzése.
A forgalmi szolgálattevő a rendelkezési jog birtokában is köteles a központi forgalmi menetirányító rendelkezéseit végrehajtani, és a saját rendelkezéseit ezek figyelembe vételével kiadni.
- 5.55.** Ha a rendelkezési jogot nem adta át a központi forgalmi menetirányító, a vonatszemélyzetek felé a szükséges értesítéseket a forgalmi szolgálattevő tájékoztatása alapján továbbra is ő végzi.

A pálya meghibásodása esetén követendő eljárás

A hiba bejelentése

- 5.56.** Bármely metró-dolgozó, aki a pályán és tartozékain, vagy alagútban meghibásodást észlel, **köteles azt azonnal jelenteni** a központi forgalmi menetirányítónak.
- 5.57.** Ha a vonatszemélyzet a pályán vonatközlekedést veszélyeztető meghibásodást, vagy akadályt észlel, köteles a vonatot megállítani. Szomszédos pályán észlelt meghibásodás, akadály esetén a motorkocsi vezető azonnal köteles intézkedni a közeledő vonat megállítása iránt és jelenteni a központi forgalmi menetirányítónak.
- 5.58. A jelentésben meg kell határozni**
- § a hibás pályaszakasz helyét lehetőleg minél pontosabban,
 - § a hiba jellegét, valamint azt, hogy
 - § a hibás pályaszakaszon (megítélése szerint) a forgalom fenntartható-e.

A forgalom fenntartása

- 5.59.** Abban az esetben, ha a vonat a hibás pályaszakasz miatt nem tudja folytatni az útját, akkor a központi forgalmi menetirányító köteles a következő vonatot a mögöttes állomáson feltartóztatni és azt a vonatot, melynek vonatszemélyzete a pálya meghibásodását észlelte, a **„Helytelen irányú közlekedés”** szabályai szerint a mögöttes állomásba visszairányítani és az utasokat az **„Utasok rendkívüli kiszállítása”** című fejezet szabályai szerint kiszállítani.
- 5.60.** Ha bármilyen ok miatt a vízszint a sántalp élet eléri, a **forgalom csak sebességkorlátozással** tartható fenn, az alkalmazható sebesség legfeljebb 15 km/h lehet.
Ha a vízszint a sínfej alsó élet eléri, **a forgalmat le kell állítani.**
- 5.61.** A harmadik-sín védőburkolat, vagy bármilyen más tárgy, forgalmat akadályozó sérülése esetén, annak úrszelvényből történő eltávolításáig, az adott pályaszakaszon a forgalmat le kell állítani.
- 5.62.** Ha a hibás pályaszakasz a forgalom fenntartható, a központi forgalmi menetirányító **5 km/h** sebességkorlátozást köteles elrendelni a rendelkezést a vonatszemélyzetek részére körözüvény formájában kell kiadni.
A központi forgalmi menetirányító által elrendelt sebességkorlátozást csak az arra illetékes pályafenntartási dolgozó módosíthatja.
- 5.63. A központi forgalmi menetirányító köteles a pályafenntartási készenléti szolgálatot azonnal értesíteni** a hiba helyének és jellegének meghatározásával.
- 5.64.** A helyszínre küldött pályafenntartási dolgozónak a vezetőfülkében kell helyet foglalnia. A vonatnak a hibás pályarész előtt meg kell állnia, hogy a pályafenntartási dolgozó a hibát pontosan meg tudja állapítani.
A kiküldött pályafenntartási dolgozó csak akkor léphet le a pályára, ha *feszültség és forgalom alatti pályára való belépésre jogosító igazolvánnyal* rendelkezik, ellenkező esetben feszültségmentesítést kell kérni.
Ha a hiba megállapítása miatt a harmadik-sínt meg kell közelíteni, akkor az csak a pálya feszültségmentesítése után lehetséges.
- 5.65.** A pályafenntartási dolgozóval kiküldött vonat után **a követő vonatot a mögöttes állomásban** a központi forgalmi menetirányítónak **vissza kell tartania** mindaddig, amíg a kiküldött pályafenntartási dolgozó a forgalom folytatásához hozzá nem járul.
- 5.66.** A hiba pontos megállapítása után a pályafenntartási dolgozó részletes jelentést köteles tenni a központi forgalmi menetirányítónak a szükséges tudnivalókról, **meg kell határozni** az esetleg bevezetésre kerülő **sebességkorlátozás mértékét és pontos helyét.**
- 5.67.** Üzemidőben jelentkező pályahiba esetén a hiba felderítésére, illetve elhárítására helyszínre küldött pályafenntartási dolgozónak a hibás pályaszakaszt pontosan meg kell jelölnie az F. 1. Jelzési Utasításban meghatározott módon.
- 5.68.** A központi forgalmi menetirányító minden érdekelt vonat személyzetét körözüvényben, majd írásbeli rendelkezéssel köteles értesíteni a bevezetett sebességkorlátozásról, a hely pontos megjelölésével.
- 5.69.** Ha az adott pályaszakasz meghibásodása olyan mértékű, hogy rajta közlekedni nem lehet, azt rendkívüli eseménynek kell minősíteni.
A központi forgalmi menetirányító köteles a forgalmat leállítani és a **„Rendkívüli események”** című fejezet előírásai szerint eljárni, és azonnal értesíteni a pályafenntartási szakterület vezetőjét.
- 5.70.** A hiba kijavítása iránt a pályamester köteles intézkedni.
Ha a következő üzemkezdetig a hibát elhárítani nem tudják, illetve további sebességkorlátozásra van szükség, akkor a következő üzemkezdetre a **pályafenntartási szakterület köteles az ideiglenes lassúmenet helyét megjelölni, az F. 1. Jelzési Utasítás szerint a táblákat kitzúzni.**

Sebességkorlátozás bevezetése

- 5.71.** A sebességkorlátozást elrendelheti:
- § a pályafenntartási szakterület vezetője, vagy a pályamester;
 - § üzemidőben jelentkező pályahiba esetén a pályafenntartási készenlétes dolgozó is.
- 5.72.** Egy napnál hosszabb érvényű sebességkorlátozás esetén a kocsiszini diszpécser is értesíteni kell, hogy minden forgalomba induló vonatszemélyzetnek a rendelkezést a menetlevélen, írásban kiadhassa tudomásulvétel végett.
- 5.73.** Tartós sebességkorlátozás esetén a pályafenntartási szakterület vezetőjének az elrendelt sebességkorlátozást írásban kell közölni az érintett forgalmi szakterület vezetőjével.
Az írásbeli közlésnek tartalmaznia kell:
- § a sebességkorlátozás pontos helyét; a sebességkorlátozás mértékét;
 - § a sebességkorlátozás okát;
 - § a sebességkorlátozás hatályának kezdetét és várható időtartamát.
- 5.74.** A kiadott rendelkezést csak a rendelkezést kiadó dolgozó, vagy annak felettese változtathatja meg. Írásban közölt rendelkezés módosítása csak írásban történhet.

Vágányzár

- 5.75.** Ha az előre tervezett javítási munkák a vonatközlekedést kizárják, vágányzárt kell elrendelni, az elrendelő 48 órával korábban köteles értesíteni az érintett forgalmi szakterületet.
Személyvonati közlekedést érintő vágányzárat csak az igazgatóság engedélyével lehet elrendelni!

Jelző- és vasútbiztosító berendezés meghibásodása

- 5.76.** A jelző- és vasútbiztosító berendezés meghibásodásai a központi- és helyi kezelőszalon hibajelzések formájában visszajelentésre kerülnek.

- 5.77. A központi forgalmi menetirányító, illetve a forgalmi szolgálattevő a jelző- és vasútbiztosító berendezés meghibásodása esetén azonnal köteles értesíteni a biztosítóberendezés ügyeletes műszerészét. A hiba elhárításáig a berendezés *Kezelési Utasításában* és jelen utasításban foglaltak szerint kell eljárni.

Valamely jelzési kép izzója kiég

- 5.78. Ha a főjelzőn a „Megállj!” jelzési képnek csak egyik izzója ég ki, a hiba visszajelzése megtörténik, de a jelzőn a jelzési kép továbbra is megmarad.
Amennyiben a „Megállj!” jelzési kép mindkét izzója kiégett és a jelző sötét, ezt a vonatszemélyzet „Megállj!” jelzésként köteles értelmezni.
- 5.79. A szabad jelzési kép izzójának kiégése esetén „Szabad a továbbhaladás” alapállású főjelzőn *pótszabad* jelzés, „Megállj!” alapállású főjelzőn *önműködő hívójelzés* jelenik meg.

Sínáramkör meghibásodik

- 5.80. Sínáramkör meghibásodása esetén észlelt hibajelzésre a központi forgalmi menetirányító a *„Hívójelzés esetén követendő eljárás”* előírásai szerint köteles eljárni.
Több térrőzre kiterjedő sínáramköri meghibásodás esetén a központi forgalmi menetirányító **állomástávolságú közlekedést** rendelhet el.

Vágányutat állítani nem lehet

- 5.81. Ha a központi kezelőasztalról, illetve helyi kezelőasztalról vágányutat állítani nem lehet, akkor a vágányútban fekvő váltókat és védőváltókat a kezelőasztalon **egyenként kell** a vonat részére **állítani és lezárni**.
Ebben az esetben a **váltó- és vágányút ellenőrzést** távvezérelt üzemmód esetén a központi forgalmi menetirányítónak, helyi kezelés esetén a forgalmi szolgálattevőnek kell elvégezni.
- 5.82. Tilos egymást veszélyeztető vágányutakat beállítani.
Ilyenek az
§ egymást keresztező;
§ azonos irányú, egymást érintő;
§ egymással szembehaladó vágányutak.
Egymást keresztező vágányútnak kell minősíteni azt az esetet is, ha a vonat megcsúszási vágányútja egy keresztező vágányutat veszélyeztet.
- 5.83. **Párhuzamos vágányutakat beállítani csak akkor szabad, ha a váltók lezárhatók.** Amennyiben a váltók nem zárhatók le, ilyen vágányutakat is tilos beállítani.
- 5.84. A vonat vágányútja után lévő megcsúszási vágányutat ugyanúgy kell beállítani és ellenőrizni, mint a vágányutat.
- 5.85. A váltó- és vágányút ellenőrzés során meg kell győződni:
§ a vágányút szabad voltáról;
§ a váltók végállás-ellenőrzésének meglétéről (használhatóságáról);
§ a vágányútban fekvő váltók és védőváltók a *Lezárási Táblázat* szerinti megfelelő állásáról;
§ nincs-e a beállítandó vágányutat veszélyeztető menet.
- 5.86. A felsorolt feltételek megléte esetén vezérelhető ki a „Hívójelzés”, illetve engedélyezhető a „Megállj!” állású jelző meghaladása.
Az engedély: „A ... sz. vonat a ... jelzőt „Megállj!” jelzésre meghaladhatja.”
- 5.87. Ha a vágányútban levő valamelyik váltó a kezelőasztalról nem állítható, a *„Villamos vezérlésű váltók kézi állítása a helyszínen”* című fejezet szabályai szerint kell eljárni.

Önműködő vonatmegállító (autostop) meghibásodik

- 5.88. Abban az esetben, ha az önműködő vonatmegállító továbbhaladást engedélyező állásba semmi körülmények között nem állítható, a központi forgalmi menetirányító az UAVA kikapcsolására engedélyt adhat, ha előzetesen meggyőződött a **fedezett térrőz**, valamint a **védőszakasz** szabad voltáról.
Az UAVA kikapcsolásának helyét a központi forgalmi menetirányító rendeli el, a meghibásodott jelző meghaladása után a motorkocsivezető köteles az UAVA-t visszakapcsolni.
Amennyiben a központi forgalmi menetirányító az UAVA kikapcsolását nem a meghibásodott jelző előtt rendeli el, a kikapcsolt UAVA-val való közlekedésre vonatkozó sebességkorlátozás csak a meghibásodott jelző, vagy jelzők utáni térrőzre vonatkozik, az UAVA visszakapcsolásáig.
- 5.89. **Kikapcsolt UAVA-val való közlekedés sebessége legfeljebb 15 km/h lehet**, kivéve állomástávolságú közlekedés esetén.
- 5.90. Amennyiben a fedezett térrőzben a vágányút nem épül fel, vagy a vágánycsík vörös, a központi forgalmi menetirányító köteles felhívni a motorkocsivezető figyelmét, hogy vonatát fokozott figyelemmel **legfeljebb 15 km/h sebességgel** továbbíthatja egészen a következő jelzőig, de úgy, hogy bármely mutatózó akadály előtt meg tudjon állni.
Az észleltekről a motorkocsivezető a központi forgalmi menetirányítónak jelentést adni köteles.

Váltó meghibásodás

- 5.91. Váltó meghibásodás esetén mindaddig, amíg a váltó használhatóságát a pályafenntartási- és biztosítóberendezési szakterület helyre nem állította, és a központi forgalmi menetirányító a használhatóságról meg nem győződött, **a forgalmat a váltón** (ha a meghibásodás jellege csak meghatározott irányra vonatkozik, a meghatározott irányban) **fenntartani nem szabad**.
- 5.92. Ha a központi forgalmi menetirányító a forgalmi szolgálattevő, illetve az operátor útján a váltó korlátozott használhatóságáról (esetleg meghatározott irányban való használhatóságáról) meggyőződött, a hiba elhárításáig a forgalmat 5 km/h sebességgel engedélyezheti.
A rendelkezésnek tartalmaznia kell:
§ a meghibásodott váltó számát;
§ a váltón való áthaladás sebességét;
§ egyéb betartandó rendelkezéseket;
§ óra, perc, rendelkező neve.
- 5.93. Váltó meghibásodásról a központi forgalmi menetirányító köteles értesíteni a biztosítóberendezési üzemviteli csoportvezetőt és a pályafenntartási készenléti szolgálatot. Az értesített szakterületek dolgozói kötelesek intézkedni a hiba elhárítása iránt.
Üzemszerű forgalom visszaállítására a központi forgalmi menetirányító csak a hibát elhárító biztosítóberendezési- és pályafenntartási dolgozók jelentése alapján jogosult.

- 5.94.** Váltó meghibásodáskor a központi forgalmi menetirányító köteles a helyszínrre küldeni a forgalmi szolgálattevőt, illetve operátort a váltó forgalmi szempontból való használhatóságának megállapítására.

A kiküldött személy köteles meggyőződni arról, hogy a váltó forgalmi szempontból használható-e, vagyis:

- § a simuló csúcssín zár-e a tősinhez;
- § az elálló csúcssín megfelelően eltávolodott-e a tősinből;
- § a rudak épek-e;
- § a csúcssín és tősin közé nem szorult-e valamely idegen tárgy;
- § a csúcssín nincs-e elgörbülve, esetleg eltörve;
- § a végállásban rögzítő zárszerkezet (kampózár, zárnvelves csúcssín rögzítő, vagy ékes csúcssínzár) megfelelően rögzít.

- 5.95.** Ha a váltó meghibásodás jellege olyan, hogy a forgalmat csak kézi állítás mellett lehet fenntartani, akkor a [„Villamos vezérlésű váltók kézi állítása a helyszínen”](#) című fejezete szerint kell eljárni.

Számlált kezelés, fémzár eltávolítás

- 5.96.** A jelző- és vasútbiztosító berendezés kezelőasztalait, oldal- és hátlapjait a külső beavatkozás ellen fémzárral kell ellátni. Az oldal- vagy hátlapokat, illetve ezek fémzárait csak a biztosítóberendezési szakterület felhatalmazott dolgozója távolíthatja el, ha ennek okát és időpontját a *Hibaelőjegyzési Könyvbe* bejegyezte.

- 5.97. A számlált kezelésű nyomógombokat akkor kell fémzárral ellátni, ha a számláló szerkezet meghibásodik.**

- 5.98.** A jelző- és vasútbiztosító berendezésen számlált kezelési műveletet végezni csak a berendezés *Kezelési Utasításában* meghatározott módon szabad.

Számlált kezelésről (vagy fémzár eltávolításáról) értesíteni kell a biztosítóberendezési ügyeletes műszerészt, és a *Hibaelőjegyzési Könyvbe* be kell jegyezni:

- § a számlált kezelés (vagy fémzár eltávolítás) időpontját;
- § a nyomógomb megnevezését;
- § a számláló új állását;
- § a kezelés okát;
- § az értesítést vevő műszerész nevét;
- § a kezelést végző aláírását.

- 5.99.** Az értesítés vétele után a biztosítóberendezési ügyeletes műszerész köteles
- § igazolni a számlált kezelést (számláló hiba esetén azonnal pótolni a fémzárát);
 - § a hibaelhárítást megkezdeni, ha a kezelés oka biztosítóberendezés meghibásodása volt.

A számlálóállás változást (számláló hiba esetén a fémzár pótlását) a *Hibaelőjegyzési Könyvbe* be kell jegyezni, a műszerész bejegyzésének tartalmaznia kell:

- § a nyomógomb megnevezését;
- § a számláló új állását (számláló hiba esetén a fémzár pótlásának idejét);
- § a kezelés (fémzár eltávolítás) indokolt volt-e, vagy indokolatlan;
- § meghibásodás esetén a hibaelhárítás idejét;
- § a műszerész aláírását.

- 5.100.** A helyi kezelőasztalok számlált kezelésű nyomógombjainak minden egyes **számlálóállás változását azonnal jelenteni kell** a központi forgalmi menetirányítónak diszpécsertelefonon, annak használhatatlansága esetén hangrögzítő berendezésre kapcsolt más telefonon.

A központi kezelőasztalon történő számlálóállás változást a központi forgalmi menetirányító köteles azonnal a diszpécsertelefonba, annak használhatatlansága esetén hangrögzítő berendezésre kapcsolt más telefonba mondani.

A jelentésnek, illetve a bementett szövegnek tartalmaznia kell:

- § a szolgálati hely megnevezését;
- § a számlált kezelésű művelet megnevezését és
- § az új számlálóállást.

Ezzel egyidejűleg a *Hibaelőjegyzési Könyvbe* be kell jegyezni minden egyes számlálóállás változást az előző pontnak megfelelően.

Amennyiben a hangrögzítő berendezés üzemképtelen, a számlálóállás változás *Hibaelőjegyzési Könyvbe* történt bejegyzését az ügyeletes biztosítóberendezési műszerésszel **azonnal igazoltatni kell**.

- 5.101.** Az előző pontban leírtaktól csak abban az esetben szabad eltérni, ha **egymás után közvetlenül** több vonat részére **kell ugyanazt a számlált kezelésű műveletet** elvégezni.

Ebben az esetben az első, illetve utolsó kezeléskor kell jelenteni, illetve bementani

- § a szolgálati hely nevét;
- § a számlált kezelésű művelet megnevezését;
- § az új számlálóállást és
- § a vonat számát, amely részére az első, illetve utolsó kezelési művelet történt.

A *Hibaelőjegyzési Könyvbe* ebben az esetben csak az első és az utolsó számlálóállás változásra vonatkozó adatokat kell bejegyezni a hozzájuk tartozó vonatszámokkal és azzal a megjegyzéssel kiegészítve, hogy a kezelés folyamatosan történt.

Amennyiben ilyen esetben a hangrögzítő berendezés üzemképtelen, az ügyeletes biztosítóberendezési műszerésszel az első és az utolsó számlálóállás változás bejegyzését azonnal igazoltatni kell.

A jelző- és vasútbiztosító berendezés javítása

- 5.102.** A jelző- és vasútbiztosító berendezésen karbantartási munka csak üzemszünetben végezhető.

- 5.103.** A jelző- és vasútbiztosító berendezésen javítási, hibaelhárítási munkát csak a vasútforgalom veszélyeztetése nélkül szabad végezni.

Ha a berendezésen üzemidő alatt javítási, hibaelhárítási munkát kell végezni, annak megkezdését a javítást végző műszerész a központi forgalmi menetirányító, illetve a forgalmi szolgálattevő tudomására köteles hozni, a *Hibaelőjegyzési Könyvbe* történő bejegyzéssel.

A javítási munka során a műszerész folyamatos hírkapcsolatot köteles fenntartani a központi forgalmi menetirányítóval, illetve a forgalmi szolgálattevővel, olyan hírközlő eszközön, amely hangrögzítő berendezésre van kapcsolva.

A műszerész minden beavatkozás előtt köteles a központi forgalmi menetirányító, illetve a forgalmi szolgálattevő hozzájárulását kérni.

Hírközlő berendezések meghibásodása

- 5.104.** Bármely hírközlő eszköz meghibásodása esetén a forgalmat fokozott figyelemmel kell az érdekelt személyeknek lebonyolítani.

5.105. A vonatoknak üzemképes rádiótelefonnal kell rendelkeznie.

Üzemképtelen rádiótelefonnal vonatot forgalomba állítani tilos!

Ha a forgalomban lévő vonat rádiótelefonja meghibásodik és az nem pótolható, a vonatot legkésőbb a kocsiszín felőli végállomáson ki kell állítani a forgalomból.

A vonat kiállításig utasokat szállíthat.

5.106. Jelző- és vasútbiztosító berendezés meghibásodása esetén a forgalom csak akkor tartható fenn, ha a motorkocsivezetőkkel rádiótelefon kapcsolat van.

5.107. Ha a rádiótelefon-hálózat üzemképtelen, a forgalom csak akkor tartható fenn, ha a jelző- és vasútbiztosító berendezés kifogástalanul működik. Ilyen esetben a központi forgalmi menetirányító valamelyik telefonjának (amelyen keresztül az írásbeli rendelkezéseit kiadja) feltétlenül üzemképesnek kell lennie.

5.108. A rádiótelefon meghibásodása esetén „Megállj!” állású főjelző mellett 60 másodperc elteltéig és az UAVA kikapcsolása után köteles a vonatszemélyzet elhaladni, a „Foglalt vágányra járás” szabályai szerint, kivéve:

- § tolatásjelzővel egy szelvényben levő főjelzőket;
- § azokat a főjelzőket, amelyek mellett „Engedélykérés kötelező” jelző van elhelyezve.

Nem haladhatók meg hibás rádiótelefon esetén az egyénileg álló tolatásjelzők és a különleges jelzők „Megállj!” jelzése 60 másodperc várakozás után sem, csak külön engedély, vagy kézi jelzés alapján.

5.109. Ha a központi forgalmi menetirányító rádiótelefon berendezése romlott el, erről minden vonat motorkocsivezetőjét az állomási forgalmi személyzet útján értesíteni köteles.

Ilyen esetben a központi forgalmi menetirányító minden rendelkezését a diszpécser telefonon, illetve hangrögzítő berendezésre kapcsolt más üzemképes hírközlő eszközön keresztül, vagy írásbeli rendelkezéssel köteles kiadni.

Jelző-, vasútbiztosító-, forgalomirányító- és hírközlő berendezés használhatatlansága esetén követendő eljárás

5.110. Jelző-, vasútbiztosító-, forgalomirányító- és hírközlő berendezés együttes és teljes használhatatlansága esetén a forgalmat tovább folytatni tilos!

Jelző-, vasútbiztosító-, forgalomirányító- és hírközlő berendezés együttes és teljes használhatatlansága esetén az összes vonatot az állomások peronjai mellett kell megállítani, az utasokat ki kell szállítani, az állomásokat le kell zárni.

5.111. A forgalom leállításakor a központi forgalmi menetirányító haladéktalanul köteles értesíteni a BKV Fődiszpécser Szolgálatát.

Áramellátási rendszerben történt meghibásodás esetén követendő eljárás

5.112. Ha a meghibásodott áramellátási rendszer korlátozott vonatforgalom energiaellátására még képes, a központi forgalmi menetirányító köteles az energiadiszpécser vonatforgalom korlátozásra tett javaslatát végrehajtani.

Ezek lehetnek:

- § léptetéses indítás;
- § motorkocsi leselejtezés;
- § forgalomban levő vonatok számának csökkentése.

5.113. Ha valamely állomáson az utasterek **üzemi világítása** teljesen megszűnik, ezt az állomást az utasforgalom elől le kell zárni és a vonatokat az állomáson át kell haladtatni. Erről a központi forgalmi menetirányító köteles a BKV Fődiszpécser Szolgálatát értesíteni, valamint az összes utastájékoztatóra kötelezett dolgozót utasítani a megfelelő utastájékoztatóra.

5.114. Ha a **peronvézskapcsoló**, vagy az **alagúti kioldó** meghibásodik, a hibás berendezést meg kell jelölni, valamint értesíteni kell a központi forgalmi menetirányítót és az állomási forgalmi személyzetet.

Peronvézskapcsoló meghibásodásáról a vonatszemélyzeteket is értesíteni kell.

A peronvézskapcsoló meghibásodásakor veszély esetén „A központi forgalmi menetirányítón keresztül kezdeményezett feszültségmentesítés szabályai” szerint kell eljárni.

5.115. Az alagúti kioldó meghibásodása esetén, üzemszerű feszültségmentesítéskor az energiadiszpécser köteles a reteszeléskor elvégezni, és erről a központi forgalmi menetirányítót hangrögzítő berendezésre kapcsolt hírközlő eszközön keresztül értesíteni.

5.116. A **védelmi** (peronvész, vagy alagúti kioldó) **áramkörök** meghibásodása, továbbá a **rövidrezáró-földelő berendezések** bármilyen meghibásodása esetén, azok **javítását** a meghibásodást követő **első üzemszünetben el kell végezni**.

A javítást minden esetben **működéspróbának kell követni**, melynek biztonsági feltételeiről az energiadiszpécser köteles gondoskodni az „E. 1. Áramellátási Berendezések Általános Üzemeltetési Utasítás” előírásainak megfelelően.

A harmadik-sín feszültségmentes állapotának garantálása az energiadiszpécser felelőssége.

A sikeres működéspróbát követően szabad **üzemképesnek nyilvánítani** a javított berendezést.

5.117. A peronvész áramkörök rendszeres ellenőrzését, annak ütemtervét Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

5.118. Ha a **reteszfeloldó** valamelyik állomáson üzemképtelen, a retesz feloldását a központi forgalmi menetirányító hangrögzítő berendezésre kapcsolt hírközlő eszközön keresztül köteles kérni az energiadiszpécsertől, a reteszoldás feltételeinek birtokában.

6. FEJEZET

RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK

Általános rendelkezések

- 6.1.** Minden rendkívüli eseményről, minden metró-dolgozó köteles azonnal jelentést tenni a központi forgalmi menetirányítónak.
Minden dolgozó, aki a pálya, a jelzők, vagy egyéb létesítmények vonatforgalmat veszélyeztető meghibásodását észleli, köteles azonnal minden lehető intézkedést megtenni a közeledő vonat megállítására és erről jelentést tenni a központi forgalmi menetirányítónak.
- 6.2.** Ha a rendkívüli esemény miatt balesetveszélyes helyzet alakul ki, az eseményt észlelő dolgozó köteles mindent tőle telhetőt megtenni a balesetveszélyes helyzet elhárítása érdekében.
Baleset esetén úgy kell tevékenykednie, hogy további személyi sérülés, illetve anyagi kár lehetőleg ne következzen be.
- 6.3.** Ha a rendkívüli esemény elhárítására, vagy az okozott zavar megszüntetésére jelen utasítás nem tartalmaz rendelkezéseket, a dolgozók kötelesek hatáskörüknek megfelelő olyan intézkedéseket tenni, melyek az adott helyzetben megítélésük szerint a legbiztonságosabbak és leghelyesebbek.
- 6.4.** Rendkívüli esemény bekövetkeztekor az esemény következményeinek elhárítása érdekében a központi forgalmi menetirányító minden szükséges intézkedést köteles megtenni.
Szükség esetén azonnal értesíteni kell:
§ a Mentőket;
§ a Rendőrséget;
§ a Tűzoltóságot;
§ BKV Fődiszpécser Szolgálatot; az érintett szakterület vezetőjét.
- 6.5.** Mindazok címét és telefonszámát, akiket a rendkívüli esemény bekövetkeztekor értesíteni kell, a központi forgalmi menetirányító rendelkezésére kell bocsátani, aki köteles azt szolgálatban állandóan kéznél tartani.
A *Riasztási Tervet* a szolgálati főnök rendszeresen köteles ellenőriztetni, szükség esetén a változások átvezetéséről gondoskodni.
- 6.6.** Ha a forgalom lebonyolítása előre láthatólag 15 percet meghaladóan lehetetlenné válik, köteles a központi forgalmi menetirányító a BKV Fődiszpécser Szolgálatát erről értesíteni.
Továbbiakban a forgalmat a *Zavarelhárítási Terv* szerint kell átszervezni és lebonyolítani.
Az utasokat minden esetben a helyzetnek megfelelően tájékoztatni kell.
- 6.7.** Rendkívüli esemény bekövetkeztekor **a ténymegállapítás és az üzemszerű forgalom helyreállítása érdekében** a központi forgalmi menetirányítónak **szükség esetén egy megbízottat** kell kijelölni és **a helyszínre küldeni**.
A helyszíni megbízott feladatai:
§ kapcsolattartás és koordináció az elhárításban (mentésben) résztvevőkkel, a külső szervezetek dolgozóival és a központi forgalmi menetirányítóval;
§ jelentések, adatok összegyűjtése;
§ a forgalom újraindításához szükséges intézkedés.
- 6.8.** **A helyszíni megbízott, aki operatív intézkedési joggal rendelkezik, a zavarelhárítással kapcsolatos tevékenységét köteles úgy végezni** (és a zavar elhárításáról a jelentését a központi forgalmi menetirányítónak mielőbb megtenni), **hogy az üzemszerű forgalom mielőbb helyreállítható legyen.**
Mindaddig, míg a központi forgalmi menetirányító az általa megbízott személytől az intézkedési jogot vissza nem vonta, az irányítás ért a megbízott személy felelős!
- 6.9.** Rendkívüli események helyszínéről az illetéktelen személyeket el kell távolítani. Amennyiben szükséges, ehhez a Rendőrség segítségét is igénybe kell venni.
- 6.10.** Minden rendkívüli eseményt ki kell vizsgálni az okok feltárása és a felelősség megállapítása céljából.
A vizsgálatot a vállalatvezetési rendszerben meghatározott szakterületnek kell végezni.
A vizsgálatok végzésére vonatkozó előírásokat és szempontokat külön utasításban kell szabályozni.
Ha a vizsgálat szolgálati mulasztást, vagy vétséget állapít meg, felelősségre vonást kell alkalmazni.

Feszültség és forgalom alatti pályán való munkavégzés rendje

- 6.11.** A pályán és alagútban a szükséges munkákat üzemszünetben kell elvégezni.
Rendkívüli esetben, ha a forgalom fenntartása, illetve a metróüzemeltetés **elkerülhetetlenül szükségessé teszi**, a központi forgalmi menetirányító engedélyével üzemidőben is végezhető **hibaelhárítás**, vagy az ehhez szükséges **ellenőrzés**, illetve a feszültség alatti pályán keresztül megközelíthető műtárgyban szükséges **sürgős munkavégzés**.
- 6.12.** **Üzemidőben a feszültség alatti pályára, illetve az alagútba a feszültség és forgalom alatti pályára való belépésre jogosító igazolvánnyal rendelkező dolgozók léphetnek, kizárólag a központi forgalmi menetirányító engedélyével.**
A központi forgalmi menetirányító a feszültség és forgalom alatti pályára való belépést akkor engedélyezheti, ha
§ a belépést megelőzően a munkavégzés feltételeit és helyszínét egyeztetették;
§ a belépés, illetve munkavégzés helyszínén az **alagúti világítás be van kapcsolva**.
- 6.13.** **A feszültség és forgalom alatti pályára való belépésre jogosító**, névre szóló, számozott **IGAZOLVÁNY-t** az igazgatóság munkavédelmi szakterülete adja ki.
Az igazolvány kiadásának feltételei:
§ betöltött 18. életév;
§ egészségi alkalmasság;
§ érvényes forgalmi vizsga;
§ munkavédelmi vizsga.
- 6.14.** Az igazolványt évente érvényesíteni kell az adott szakterületnek, az érvényesítés feltétele az orvosi alkalmassági igazolás.
- 6.15.** A feszültség és forgalom alatti pályára való belépésre jogosító igazolvánnyal rendelkezők névsorát a központi forgalmi menetirányítónak, az energia- és műszaki diszpécsernek meg kell kapnia.
A névsorban történő változás közlése csak írásban történhet, szóbeli közlés nem érvényes.

- 6.16.** A központi forgalmi menetirányító a feszültség alatti pályán tartózkodó személyekről **külön nyilvántartást köteles vezetni**, melynek tartalmaznia kell:
- § a belépés okát;
 - § a belépő nevét és igazolványának számát;
 - § a belépés idejét és helyét;
 - § a kilépés idejét és helyét.
- 6.17.** Indokolt esetben az alábbi munkák végezhetők feszültség alatti pályán:
- § központi állítású váltó meghibásodásakor a váltó kézi állítása és a hiba elhárítása;
 - § pályahiba felderítése, ideiglenes elhárítása, a sebességkorlátozást igénylő szakasz behatárolása és megjelölése;
 - § külsőtéri biztosítóberendezési hiba felderítése, elhárítása, **ha e nélkül a forgalom biztonságosan nem tartható fenn**;
 - § jelző izzó cseréje, **ha e nélkül a forgalom biztonságosan nem tartható fenn**, vagy a meghibásodás menetrendi eltérést okozhat;
 - § csak a pályáról elérhető alagúti műtárgy megközelítése;
 - § olyan mérési, ellenőrzési és szabályozási munkák, melyek csak feszültség alatti pályán végezhetők el, és a műszaki diszpécser, vagy az illetékes szakterület üzemvezetője azt javasolja.
- 6.18.** Feszültség és forgalom alatti pályán végzendő munkákhoz csak a munkavégzéshez szükséges kéziszerszámokat, villamos műszereket, védő felszereléseket szabad bevinni. 60 cm-nél hosszabb tárgyat bevinni szigorúan tilos, kivételt képez a sintörésnél használatos lapos heveder.

A belépés feltételei

- 6.19. Feszültség és forgalom alatti pályára egyszerre legalább két fő, legfeljebb öt fő léphet.**

A munkavégzők egyikét vezetőül kell kijelölni, aki **gondoskodik a felügyeletről és a vonatfogalom figyeléséről, felelős a szükséges védőrendszabályok betartásáért, a belépési feltételek meglétéért.**

A munkacsapat-vezetőt az egyeztetéskor, de legkésőbb a belépés engedélyezésekor meg kell nevezni.

- 6.20.** A munkacsapat-vezető köteles ellenőrizni, hogy a belépő dolgozók:
- § rendelkeznek feszültség és forgalom alatti pályára való belépésre jogosító, érvényes igazolvánnyal;
 - § rendelkeznek jól láthatóságot biztosító munkaruhával, vagy védőmellénnyel;
 - § munkaképes állapotban vannak.

Ezen kívül a munkacsapatnak rendelkeznie kell:

- § fehér fényű kézi jelzőlámpával;
- § üzemképes rádiótelefonnal.

A belépés feltételeinek meglétéért a munkacsapat-vezető felelős.

A belépés végrehajtása

- 6.21.** A feszültség alatti pályára, illetve az alagútba üzemidőben **gyalogosan akkor lehet belépni**, ha a munkavégzés helye biztonságosan, rövid idő alatt megközelíthető.
- Ha ez nem lehetséges, akkor a központi forgalmi menetirányító által **kijelölt vonattal kell belépni**.
- Amennyiben a be- és kiléptetés vonattal történik, a vonatnak üzemképes rádiótelefonnal kell rendelkeznie. Hibás rádiótelefonnal rendelkező vonat be- és kiléptetésre nem vehető igénybe.
- Azokat a vonalszakaszokat, állomási vágányokat, ahová gyalogosan lehet belépni, Végrehajtási Utasításban kell meghatározni.
- 6.22.** Amennyiben a belépés vonattal történik, a pályára lépő dolgozók csak a vezetőülkéből, a harmadik-sínnel ellentétes oldalon szállhatnak le. Ha a pályára lépés csak a harmadik-sín megközelítésével lehetséges, rendkívüli feszültségmentesítést kell kéni.
- Ha a pályára lépők közül valaki a harmadik-sínt megközelíti, a vonatszemélyzet köteles rendkívüli feszültségmentesítést kérni.**
- 6.23.** Ha a pályán munkát kell végezni, az e célból megállított vonat csak akkor folytathatja útját, ha a munkát végző dolgozók a vonatra visszaszálltak, vagy úrszelvényen kívül, biztonságos helyre félreálltak.
- További engedélyt a munkavégzés helyén történő áthaladásra, a központi forgalmi menetirányító csak a munkacsapat-vezető hozzájárulása alapján adhat.
- Olyan esetben, amikor a munkavégzés helyén történő áthaladáshoz **minden egyes vonat részére külön engedély szükséges**, ezt a **munkacsapat-vezető köteles a központi forgalmi menetirányítóval közölni**, a központi forgalmi menetirányító pedig köteles a vonatforgalmat ennek megfelelően szabályozni.
- 6.24.** A beléptetést végző vonat csak abban az esetben folytathatja útját, ha a kiszálló személyek biztonságos helyen vannak, és a figyelésre kijelölt dolgozó a vonat továbbhaladására kézi jelzést adott.
- A továbbhaladást a munkacsapat-vezető és a motorkocsi vezető is köteles jelenteni a központi forgalmi menetirányítóknak.
- 6.25. A pályán mindig a harmadik-sínnel ellentétes oldalon kell közlekedni, tilos a harmadik-sínt érinteni, átlépni, vagy egy méteren belül megközelíteni.**
- 6.26.** Ha a személyek védett helyre történő belépése csak harmadik-sín keresztezésével lehetséges, a motorkocsiveető rendkívüli feszültségmentesítést köteles kéni.
- Újra feszültség alá helyezni csak akkor szabad, ha a munkacsapat-vezető a biztonságos helyen történő tartózkodásra vonatkozó jelentését leadta.
- 6.27. A belépésről és a tartózkodás pontos helyéről a központi forgalmi menetirányító köteles rádiótelefonon azonnal értesíteni a vonatszemélyzeteket.**
- A munkavégzés helyén a vonatok úgy közlekedhetnek, hogy szükség esetén a vonat azonnal megállítható legyen, de **az alkalmazható sebesség nem lehet több, mint 15 km/h**, kivéve, ha a belépők zárt területen tartózkodnak.
- 6.28.** Az alagútban maradt munkacsapat rádiótelefon-kapcsolatban köteles maradni a központi forgalmi menetirányítóval.
- A munkacsapat másik vágányra, vagy más munkaterületre csak a központi forgalmi menetirányító engedélyével térhet át, az áttérés módját a központi forgalmi menetirányító határozza meg.
- 6.29.** Vonatközlekedést zavaró, vagy akadályozó hiba esetén, a munkavégzés helyén történő áthaladásra a központi forgalmi menetirányító csak a munkacsapat-vezető hozzájárulása alapján adhat engedélyt.
- A munkacsapat-vezető a hozzájárulásával együtt köteles közölni az esetleges sebességkorlátozás mértékét.

A kilépés végrehajtása

- 6.30. A munkacsapat-vezető a kilépési szándékot köteles a központi forgalmi menetirányítónak bejelenteni. Ha a kilépés gyalogosan történik, a központi forgalmi menetirányító köteles értesíteni a kilépés helyén szolgálatot teljesítő állomási diszpécser.
- 6.31. Ha a kilépés vonattal történik, a központi forgalmi menetirányító köteles kijelölni azt a vonatot, amely a dolgozókat ki fogja szállítani. Erről értesíteni köteles a vonatszemélyzetet is és a kilépő dolgozókat is.
A dolgozók csak akkor hagyhatják el a biztonságos helyet, ha a vonat már megállt és „Figyelj!” jelzést adott.
- 6.32. Amennyiben a védett helyről csak a harmadik-sín keresztezésével lehet kilépni, a dolgozók kiszállítására kijelölt vonat motorkocsivezetője a kilépés helyére való megérkezés után köteles rendkívüli feszültségmentesítést kémi.
A központi forgalmi menetirányító feszültségmentesítésre vonatkozó értesítése után a motorkocsivezető köteles „Figyelj!” jelzést adni és a dolgozók csak ekkor hagyhatják el a biztonságos helyet.
- 6.33. A dolgozóknak a vonatra való felszállását a vonatszemélyzet köteles jelenteni a központi forgalmi menetirányítónak.

Rendkívüli feszültségmentesítés, rendkívüli kikapcsolás

- 6.34. Üzemidő alatt minden feszültségmentesítést és minden kikapcsolást rendkívülinek kell tekinteni.
- 6.35. Minden rendkívüli feszültségmentesítést és rendkívüli kikapcsolást eseménynek kell tekinteni, amennyiben az vonatkésést okoz.
- 6.36. Rendkívüli feszültségmentesítés lehet:
§ a központi forgalmi menetirányítón keresztül kezdeményezett;
§ peronvészkapcsolóval végrehajtott.
A rendkívüli kikapcsolás lehet:
§ feszültség kimaradásból eredő;
§ zárlat következtében előállott;
§ a központi forgalmi menetirányító kérésére történő.
- 6.37. Rendkívüli feszültségmentesítés esetén, amennyiben az elhárítás miatt a pályára be kell lépni, erre **engedélyt** mind a metró-dolgozók, mind külső szervek dolgozói részére a központi forgalmi menetirányító, illetve átruházott jogkör esetén a helyszíni megbízott adhat.
- 6.38. A pályára történő belépés csak akkor engedélyezhető, munkavégzés, baleset-elhárítás, mentés is **csak akkor végezhető, ha a belépés helyén az alagúti kioldó** működtetését a központi forgalmi menetirányító által kijelölt dolgozó elvégezte, ezáltal a rövidrezárás-földelés megtörtént, valamint az energiadiszpécser az **érintett pályaszakaszt feszültségmentesnek nyilvánította**.
- 6.39. A rendkívüli eseményt kiváltó ok megszüntetését követően, a központi forgalmi menetirányító helyszíni megbízottja köteles meggyőződni arról, hogy az esemény helyszínét mind a metró-dolgozók, mind a külső szervek dolgozói elhagyták.
Az alagúti kioldó reteszelésének feloldására a központi forgalmi menetirányító csak a **helyszíni megbízott hozzájárulása** után adhat utasítást.
- 6.40. **Rendkívüli feszültségmentesítés után a feszültség alá helyezés csak az ok elhárítása és a biztonsági feltételekre vonatkozó jelentés birtokában rendelhető el.**
A jelentést a központi forgalmi menetirányító helyszíni megbízottja köteles leadni.
- 6.41. Az újra feszültség alá helyezést **„A pálya feszültség alá helyezése”** című fejezetben foglaltak szerint kell elvégezni.

A központi forgalmi menetirányítón keresztül kezdeményezett feszültségmentesítés szabályai

- 6.42. Veszélyzetetés esetén az észlelő metró-dolgozó köteles azonnal a központi forgalmi menetirányítótól feszültségmentesítést kérni.
- 6.43. A központi forgalmi menetirányító a rendkívüli feszültségmentesítésre vonatkozó kérést köteles **haladéktalanul** végrehajtani, és az érintett állomáson egy kijelölt forgalmi dolgozót az alagúti kioldó működtetésére utasítani.
- 6.44. A veszélyhelyzetet észlelő dolgozó által kezdeményezett feszültségmentesítés esetén **elhárítási munka csak a központi forgalmi menetirányító rádiótelefonon adott engedélyére végezhető**, ha az energiadiszpécser az érintett pályaszakaszt **feszültségmentesnek nyilvánította**.
- 6.45. A központi forgalmi menetirányító újra feszültség alá helyezés iránt csak akkor intézkedhet, ha a veszély elhárult, illetve a forgalom tovább folytatásának nincs akadálya.

Peronvészkapcsolóval végrehajtott feszültségmentesítés szabályai

- 6.46. Veszélyzetetés észlelő minden metró-dolgozó köteles a peronvészkapcsolóval gyors feszültségmentesítést eszközölni.
- 6.47. Az utastéri peronvészkapcsolót az utasok által is jól látható és hozzáférhető helyen kell elhelyezni, és el kell látni használati utasítással, hogy szükség esetén bárki működtetni tudja.
- 6.48. A peronvészkapcsolót működtető, illetve működést észlelő metró-dolgozó azonnal köteles értesíteni a központi forgalmi menetirányítót, vagy az állomáson szolgálatot teljesítő forgalmi dolgozót.
- 6.49. A központi forgalmi menetirányító, illetve az értesített forgalmi dolgozó a szükséges intézkedéseket haladéktalanul köteles megtenni, előbb a segítségnyújtás, majd a forgalom gyors helyreállítása érdekében.
Újra feszültség alá helyezés iránt csak akkor intézkedhet, ha a veszély elhárult, illetve a forgalom tovább folytatásának nincs akadálya.
- 6.50. Ha a peronvészkapcsolót indokolatlanul működtették, az állomáson szolgálatot teljesítő forgalmi dolgozó az esetről köteles **Tényrögzítő lapot** felvenni, lehetőleg két tanú jelenlétében.

Feszültségkimaradás esetén követendő eljárás

- 6.51. Ha a harmadik-sín táplálása feszültségkimaradás miatt megszűnt, és 15 percen belül az áramszolgáltatás helyreállítása nem várható, a központi forgalmi menetirányító köteles a BKV Földiszpécser Szolgálatát értesíteni.
- 6.52. Az alagútban maradt vonaton tartózkodó személyeknek kiszállítására vonatkozó szabályozást az **„Utasok rendkívüli kiszállítása”** című fejezet tartalmazza.
- 6.53. Feszültségkimaradás esetén a pályát csak akkor lehet feszültségmentesnek tekinteni, ha a központi forgalmi menetirányító utasítására az alagúti kioldó működtetését a kijelölt dolgozó elvégezte, ezáltal a rövidrezárás-földelés megtörtént, valamint az energiadiszpécser az érintett pályaszakaszt **feszültségmentesnek nyilvánította**.
A feszültségmentesítés utáni munkavégzési szabályokat **„A feszültségmentes pályára való belépés rendje”** című fejezet tartalmazza.

Zárlat következtében előállott feszültségkimaradás esetén követendő eljárás

- 6.54. Az észlelő dolgozó azonnal köteles a központi forgalmi menetirányítón keresztül az energiadiszpécserrel értesíteni, ha zárlat következtében

előállott feszültségkimaradást tapasztal.

- 6.55.** Tartós zárlat esetén az energiadiszpécser az esemény körülményeinek kivizsgálására és az ok elhárítására a megbízottját köteles a helyszínre küldeni.
- 6.56.** Motorkocsin történő zárlat esetén a motorkocsivezető a központi forgalmi menetirányítón keresztül feszültségmentesítést kér. A hibaelhárítást megkezdeni csak azután szabad, ha az energiadiszpécser az érintett tápkörzetet **feszültségmentesnek nyilvánította** és a motorkocsivezető a feszültségmentes állapotról szóló értesítést megkapta.

Utasok rendkívüli kiszállítása

- 6.57.** Minden olyan rendkívüli esemény bekövetkeztekor, amikor a vonatforgalmat előre láthatólag 15 percnél hosszabb időre szüneteltetni kell, a bejáratokat le kell zárni, az állomásokat ki kell üríteni, és az utasokat a helyzetről tájékoztatni kell. A kijáratú ajtókat csak az állomás teljes kiürítése után szabad lezárni.
- 6.58.** Az állomások kiürítését, lezárását, illetve a vonatokból való rendkívüli alagúti kiszállítást csak a központi forgalmi menetirányító rendelheti el. Ilyen esetekben a központi forgalmi menetirányító köteles a BKV Fődiszpécser Szolgálatát értesíteni.
- 6.59.** Ha az utasforgalom elől állomást kell lezárni, de a vonalon a vonatforgalom fenntartható, a vonatokat a lezárt állomáson át kell haladtatni.
- 6.60.** Amennyiben a mozgólépcsők üzemképtelensége, vagy a lejtakna, illetve a kijárat használhatatlansága miatt az állomásról való kijutás nem lehetséges, az állomást személyszállító vonattal kell kiüríteni. A kiürítésben közreműködő vonatot (vonatokat) az előző állomástól üresen kell közlekedtetni.
- 6.61.** Ha egy vonat valamilyen továbbhaladást akadályozó törés, vagy sérülés miatt **gördülésképtelen**, tovább közlekedni nem szabad. Az utasokat ki kell szállítani, a központi forgalmi menetirányító köteles a kocsiszini diszpécseren keresztül intézkedni a kocs színi műszaki mentőcsoport helyszínre küldéséről.
- 6.62. Az utasokat rendkívüli esetben is lehetőleg állomásokon kell kiszállítani!**
Az utasoknak az alagútban történő kiszállítást csak akkor szabad elrendelni, ha a vonatoknak állomásba való továbbítása nem lehetséges, vagy a vonaton való tartással az utasokat nagyobb veszélynek tesszük ki.
- 6.63.** Alagútban történő rendkívüli kiszállítást **csak akkor szabad megkezdeni, ha a rendkívüli feszültségmentesítés szabályai szerint már eljártak**, az energiadiszpécser az érintett állomásközt **feszültségmentesnek nyilvánította, a motorkocsivezető a feszültségmentes állapotra vonatkozó értesítést megkapta**, valamint az ismertető jelek alapján ellenőrízte is annak tényét.
Alagúti kiszállításkor **szükség esetén** a Tűzoltóság segítségét kell kémi.
Rádiótelefon hiba esetén, amennyiben az alagúti kiszállítás elkerülhetetlen, a feszültségmentes állapotra vonatkozó értesítést a következő pontban meghatározott módon kell megvalósítani.
- 6.64.** A központi forgalmi menetirányító által kijelölt forgalmi dolgozó, az érintett **állomásköz feszültségmentessé nyilvánítása után**, köteles az utasok elé indulni (rádiótelefon hiba esetén a vonatszemélyzetet a feszültségmentes állapotról értesíteni), az utasokat az állomásra elvezetni és a peron feljáratánál segédkezni az utasoknak a peronra történő feljutásához.
- 6.65.** A kiszállítás megkezdése előtt a vonat rögzítéséről a motorkocsivezetőnek gondoskodnia kell.
- 6.66.** Alagútban a rendkívüli kiszállítás lebonyolítását a motorkocsi vezető irányításával kell biztosítani.
- 6.67.** Az utasoknak peronon történő elhelyezése után, a kivezetést végző forgalmi dolgozó köteles a központi forgalmi menetirányítónak jelentést tenni, és a továbbiakban az ő utasítása szerint eljárni.
- 6.68.** Az utasok teljes kiszállítása után gondoskodni kell arról, hogy minden utas elhagyja az alagutat. Ennek biztosításához szükség esetén a műszaki ügyeletes, vagy más, alkalmas társszolgálati dolgozó is igénybe vehető. A motorkocsivezető a vonaton köteles maradni.

Eljárás tűz esetén

- 6.69.** Bárki, aki a metró területén tüzet, vagy annak közvetlen veszélyét észleli, illetve arról tudomást szerez, köteles azonnal jelenteni azt a központi forgalmi menetirányítónak, és a továbbiakban az ő utasításai szerint eljárni.
A jelentésnek tartalmaznia kell:
§ a tüzeset, káreset pontos helyét;
§ mi ég, milyen káreset történt, milyen anyagok, felszerelések, berendezések vannak veszélyeztetve;
§ emberélet van-e veszélyben, sérülés történt-e;
§ ki adta a tűjelzést, honnan, milyen telefonszámról.
- 6.70.** A központi forgalmi menetirányító a jelentés vétele után azonnal (újabb információk birtokában ismételt is) köteles értesíteni a Tűzoltóságot.
- 6.71.** A tüzet észlelő dolgozónak, illetve a központi forgalmi menetirányítónak nincs mérlegelési joga.
A Tűzoltóság azonnali értesítése kötelező!
Az észlelő és az ott szolgálatot teljesítő dolgozók a jelentés után, amennyiben arra mód van, kötelesek megkezdeni a tűz oltását a rendszeresített tűzoltó készülékkel.
- 6.72.** Vonaton történt tűz esetén a vonatot a lehető legrövidebb időn belül a menetirány szerinti következő állomásra kell juttatni, ilyenkor a vonatot állomásközben megállítani nem szabad.
A tüzet azonnal jelenteni kell a központi forgalmi menetirányítónak. A jelentésnek tartalmaznia kell:
§ a vonat számát;
§ jobb, vagy bal vágány;
§ melyik állomásra érkezik a vonat.
- 6.73.** Ha a vonat állomásba történő behaladását „*Megállj!*” jelzésű főjelző akadályozná, a vonatszemélyzet haladéktalanul köteles engedélyt kémi a meghaladására.
Az engedélyt a központi forgalmi menetirányító nem tagadhatja meg, ha ezzel további veszélyhelyzetet nem idéz elő.
- 6.74.** A vonat állomásba történő behaladása és az ajtók kinyitása után azonnal intézkedni kell a vonat kiürítéséről, szükség esetén az állomás lezárásáról.
Az érintett pályaszakaszt és a vonatot feszültségmentesíteni kell.
- 6.75.** Ha az állomás területén van tűz, vagy égő vonat van az állomáson, a központi forgalmi menetirányító köteles biztosítani, hogy más vonat az állomáson ne tartózkodjon.
Ha az állomás területén van tűz és az állomásról való kijutás nem lehetséges, az utasok mentésére az előző állomástól üres szerelvényt kell

közlekedtetni.

- 6.76. A Tűzoltóság értesítéséről a műszaki diszpécser tájékoztatni kell annak érdekében, hogy az állomási műszaki ügyeletes a feladatait el tudja látni.

Utásbalesetek

- 6.77. Minden metró-dolgozó, aki az állomáson balesetet, vagy rosszulletet észlel, köteles azt jelenteni az állomási diszpécsernek, ha vonatszemélyzet észleli, a központi forgalmi menetirányítót kell értesíteni.
- 6.78. Az állomási forgalmi dolgozó (szükség esetén) köteles az utast elsősegélyben részesíteni, a mentőket értesíteni.
- 6.79. Ha a vonaton történt utásbaleset, vagy rosszullet, a vonatszemélyzet köteles jelenteni a központi forgalmi menetirányítónak, és az utast a következő, vagy a központi forgalmi menetirányító által kijelölt állomáson az állomási forgalmi dolgozónak átadni.
- 6.80. A metró-dolgozó csak balesetet, vagy rosszulletet állapíthat meg.
Halál beálltát csak orvos állapíthatja meg.
Ha az állomáson haláleset történt, az állomási diszpécser köteles azt azonnal jelenteni a központi forgalmi menetirányítónak.
Ha a vonaton történt haláleset, a vonatszemélyzet köteles azt jelenteni a központi forgalmi menetirányítónak. Az utasokat ki kell szállítani, és a vonatot a központi forgalmi menetirányító által meghatározott helyre kell állítani.

Eljárás, ha az utas a pályára került

- 6.81. Ha az utasok közül bárki a pályára került, az észlelő dolgozó köteles a peronvézskapcsolót működtetni és erről az állomási diszpécserrel, illetve a központi forgalmi menetirányítót értesíteni.
- 6.82. Az állomási forgalmi dolgozó az értesítés vétele után haladéktalanul köteles a helyszínre sietni és az adott helyzetnek megfelelően intézkedni.
- 6.83. **Ha az utas nem sérült meg, illetve eltávolítható, akkor az érintett pályaszakasz feszültségmentesnek nyilvánítása után** lehet az eltávolítást elvégezni.
- 6.84. Ha az utas áramütést szenvedett, vagy a vonat elgázolta, vagy egyéb sérülést szenvedett, az észlelő dolgozó köteles ezt azonnal a központi forgalmi menetirányítónak jelenteni.
A továbbiakban lehetőleg a helyszín változatlanul hagyásával a központi forgalmi menetirányító utasításai szerint kell eljárni.
Minden személyi sérülésnél először a mentőket kell értesíteni.
- 6.85. **Gázolós baleset, pályán történt áramütés, mozgó vonatból történő kiesés, és a metró területén történt haláleset mindenkor rendőri intézkedést igényel,** ezért ilyenkor a központi forgalmi menetirányítónak a Rendőrséget is értesíteni kell.
- 6.86. Gázolás esetén, **ha a sérült a vonat alatt van,** értesíteni kell a Tűzoltóságot.
Motorkocsi emelést csak a Tűzoltóság végezhet.
- 6.87. A gázoló vonattal kapcsolatos műszaki feladatok helyszíni ellátására a központi forgalmi menetirányító a kocsiszíni diszpécseren keresztül köteles intézkedni a kocsiszíni műszaki mentőcsoport helyszínre küldéséről.
- 6.88. Az eseményt a központi forgalmi menetirányító köteles jelenteni a BKV Fődiszpécser Szolgálatának.
- 6.89. Baleset esetén a központi forgalmi menetirányító köteles helyszíni megbízottat kijelölni és a helyszínre küldeni.
- 6.90. A helyszíni megbízott gázolás esetén köteles gondoskodni a helyszíni rögzítéséről.
Meg kell jelölni:
§ a pályára kerülés helyét;
§ a sérült helyét;
§ a megállított vonat elejének a helyét.
- 6.91. A mentés befejezése után a gázoló vonat továbbításra alkalmas műszaki állapotáról, mozgásképességéről a motorkocsivezető köteles jelentést tenni a központi forgalmi menetirányítónak.
- 6.92. **A gázoló vonatot utasok nélkül ki kell vonni a forgalomból, újra forgalomba állítani csak műszaki vizsgálat és fékmérés után szabad.**
- 6.93. **A forgalom újraindítására vonatkozó rendelkezéseit a központi forgalmi menetirányító csak akkor adhatja ki, ha a helyszíni megbízott az elhárítás befejezéséről a jelentést megtette, és a rendőrség arra jogosult képviselője a forgalom beindításához hozzájárult.**
- 6.94. Az újra feszültség alá helyezést **„A pálya feszültség alá helyezése”** című fejezetben foglaltak szerint kell elvégezni.
A feszültség alá helyezésre vonatkozó rendelkezést a központi forgalmi menetirányító csak a sérült pályáról történő eltávolítása után, a helyszíni megbízott hozzájárulásával adhatja ki.

A baleset dokumentálása

- 6.95. A sérült utast, ha lehetséges, a baleset körülményeivel kapcsolatban meg kell hallgatni, és ezt *Tényrögzítő lapon* rögzíteni kell, a sérült személyi adatait is fel kell venni.
A helyszíni megbízott, illetve az állomási forgalmi dolgozó lehetőség szerint **két tanú** személyi adatait köteles feljegyezni, és az általuk látottakat a *Tényrögzítő lapon* rögzíteni.
Ha a sérült utas nincs meghallgatható állapotban, az állomási forgalmi dolgozó, illetve a helyszíni megbízott köteles gondoskodni a személyi adatok, valamint az elszállítás várható helyének rögzítéséről.
Halálesetről az állomási diszpécser köteles *Tényrögzítő lapot* felvenni, lehetőleg két tanú jelenlétében.
- 6.96. A helyszíni megbízott az eseménnyel kapcsolatos adatokat és jelentéseket köteles összegyűjteni és a központi forgalmi menetirányítónak továbbítani.

A pályára leesett tárgy esetén követendő eljárás szabályai

- 6.97. Pályára leesett tárgy esetén a forgalmat leállítani csak akkor szabad, ha a leesett tárgy a vonatközlekedést veszélyezteti.
- 6.98. Ha a leesett tárgy az állomási forgalmi dolgozó rendelkezésére áll szigetelt nyelű horoggal eltávolítható, akkor az eltávolítást a vonatforgalom zavarása nélkül kell az állomási forgalmi dolgozónak elvégezni, testi épségének és személyes biztonságának szem előtt tartásával.
- 6.99. Ha a leesett tárgy a vonatforgalmat veszélyezteti, akkor a tárgyat a peronvézskapcsolóval végrehajtott feszültségmentesítés szabályainak

betartásával kell eltávolítani.

- 6.100.** Ha a leesett tárgy harmadik-síntől távol van, és a szigetelt nyelű horoggal nem távolítható el, *feszültség és forgalom alatti pályára való belépésre jogosító igazolvánnyal* rendelkező személy emelheti csak ki a beesett tárgyat, [„A feszültség és forgalom alatti pályán való munkavégzés rendje”](#) című fejezet szabályainak szigorú betartásával.

Eljárás, ha a közlekedő személyvonaton a vészjelzőt működtették

- 6.101.** Állomásból való kihaladáskor vészjelző működés esetén azonnal vészfékkel meg kell állni.

Állomásközben történő vészjelzéskor:

- § ha a vészjelzésen kívül semmilyen rendellenességre utaló jelzés nem jelentkezett, a vonattal be kell haladni a következő állomásra;
- § ha a vészjelzésen kívül az ajtójelző rendszer nyitott ajtót jelez, vagy más egyéb olyan rendellenesség tapasztalható, mely a vonat biztonságos továbbítását veszélyezteti, a motorkocsivezető köteles a vonatot üzemi fékezéssel megállítani;
- § ha a vészjelzésen kívül tűz, füst, vagy egyéb olyan rendellenesség tapasztalható, amelynek veszélyessége az alagútban történő megállással fokozódik, a vonattal be kell haladni a következő állomásra. Ilyen esetben a vészjelzést és a rendellenességet azonnal jelenteni kell a központi forgalmi menetirányítónak.

Megállás után:

- § meg kell állapítani a vészjelzés okát;
- § a megállapított okot jelenteni kell a központi forgalmi menetirányítónak és a továbbiakban az ő utasításai szerint kell eljárni;
- § az indokolatlanul vészjelzőt működtető személyt át kell adni a központi forgalmi menetirányító által kijelölt dolgozónak;
- § továbbhaladni csak az ok elhárítása után szabad.

Váltófelvágás

- 6.102.** Minden egyes váltófelvágást rendkívüli eseményként kell kezelni, és haladéktalanul ki kell vizsgálni. A váltó felvágást észlelő dolgozó az eseményt azonnal köteles jelenteni a központi forgalmi menetirányítónak.
- 6.103.** Váltófelvágáskor a központi forgalmi menetirányító haladéktalanul köteles a helyszínre küldeni a forgalmi szolgálattevőt, a biztosítóberendezési- és a pályafenntartási szakterület ügyeletes dolgozóit.
- 6.104. Felvágott váltón megálló vonattal visszatoltni (a kisiklás veszélye miatt) szigorúan tilos!**
- 6.105.** A vonat eltávolítása a felvágott váltóról, a forgalmi szolgálattevő irányításával **legfeljebb 5 km/h sebességgel történhet** abban az esetben, ha a forgalmi szolgálattevő kétséget kizáróan meggyőződött arról, hogy a vonat eltávolításának akadálya nincs. A továbbiakban a forgalmat a váltók kézi állítására vonatkozó szabályok betartásával, **5 km/h sebességgel** szabad a váltón fenntartani.
- 6.106.** A váltó váltófelvágás után csak akkor minősíthető üzemszerűen használhatónak, ha a kiküldött személyek azt forgalombiztosnak nyilvánítják.
- 6.107.** Amennyiben váltófelvágás következtében a váltó meghibásodott, a [„Jelző- és vasútbiztosító berendezés meghibásodása”](#) illetve [„A pálya meghibásodása esetén követendő eljárás”](#) című fejezet szerint kell eljárni.
- 6.108.** A váltófelvágás esetén a kezelőasztalon végzendő kezelési műveleteket a *Kezelési Utasításban* kell szabályozni.

Villamos-vezérlésű váltó kézi állítása a helyszínen

- 6.109.** Ha a váltó sem a központi kezelőasztalról, sem a helyi kezelőasztalról nem állítható, a forgalom csak kézi állításra való áttéréssel tartható fenn a jelen utasítás *1. sz. mellékletében* meghatározott sebességgel.
- 6.110.** A váltó helyszíni kézi állítását kizárólag a központi forgalmi menetirányító rendelheti el. **A váltók kézi állításával csak olyan váltóállításra kiképzett dolgozó bízható meg, aki rendelkezik feszültség és forgalom alatti pályára való belépésre jogosító igazolvánnyal.**
- 6.111.** A váltó kézi állításra való áttérésről az összes közlekedő vonat személyzetét rádiótelefonon értesíteni kell. Az értesítésnek tartalmaznia kell:
- § A ... sz. váltó kézi állítású;
 - § áthaladás fokozott figyelemmel, óra, perc, név.
- 6.112. Ha a vágányútban kézi állítású váltó is van, a vonatmozgás csak akkor engedélyezhető, ha a váltó helyes állásáról az állító személy jelentést tett.** Ilyen esetben a váltóállító személynek meg kell győződni a váltó használhatóságának forgalmi feltételeiről is.
- 6.113.** Ha a vágányútban kézi állítású váltó is van, a váltó- és vágányút ellenőrzést a [„Jelző- és vasútbiztosító berendezés meghibásodása”](#) című fejezetben leírtak szerint kell elvégezni az alábbi eltéréssel.
- Távvezérelt üzemmód esetén a központi forgalmi menetirányító, helyi kezelés esetén a forgalmi szolgálattevő köteles közölni rádiótelefonon a váltó kézi állítását végző dolgozóval:
- § ... -tól ... -ig történik a vágányút beállítás;
 - § a vágányút beállítás során mely váltót (váltókat) kell kézzel állítani és milyen (**jobbra**, vagy **balra** terelő) irányba.
- A váltó megfelelő állásba történő átállításáért (és váltózárrel ellátott irányban a lezárásért) a váltó kézi állítását végző dolgozó a felelős.**
- 6.114.** A váltó kézi állítását végző dolgozó a váltó átállítása (és váltózárrel ellátott irányban a lezárása) után köteles rádiótelefonon jelenteni:
- § a ... -tól ... -ig beállítandó vágányútban a ... sz. váltó ... irányba beállítva;
 - § váltózárrel ellátott irány esetén a kézben tartott váltózárkulcs betűjelét;
 - § a vonat közlekedésének akadálya nincs.
- A váltó állítását elrendelő dolgozó köteles a vett jelentés és a *Lezárási Táblázat* alapján **ellenőrizni a váltók megfelelő állását**. A felsorolt feltételek megléte esetén engedélyezhető a továbbhaladást tiltó jelzés meghaladása.
- 6.115.** Kézi állítású váltó felé közeledve a vonatszemélyzet fokozottan köteles figyelni a váltó állását, a váltókörzetben tartózkodó dolgozókat. A vonat haladási sebessége a váltókörzetben legfeljebb **15 km/h** lehet, azonban a vonatot úgy kell vezetni, hogy bármilyen jelentkező akadály előtt megállítható legyen.

Állomástávolságú közlekedés

- 6.116. Állomástávolságú közlekedést kizárólag a központi forgalmi menetirányító rendelhet el.**

Helyi üzemben, átruházott jogkör esetén sem rendelhet el a forgalmi szolgálattevő állomástávolságú közlekedést.

A forgalomfenntartás feltételeit a vonatszemélyzet és a központi forgalmi menetirányító a rádiótelefon hírcapcsolat segítségével biztosítja.

Állomástávolságú közlekedés esetén a személyszállító vonatok megengedett legnagyobb sebessége 40 km/h.

6.117. Az állomástávolságú közlekedés bevezetéséről minden közlekedő vonat személyzetét értesíteni kell rádiótelefonon adott szóbeli rendelkezéssel.

A rendelkezésnek tartalmaznia kell:

- § az állomástávolságú közlekedés kezdő- és végpontját;
- § mely vágányon, vagy vágányokon kerül bevezetésre;
- § az UAVA kapcsoló kikapcsolásának szükségességét;
- § az utolsó és az első érvényes főjelző számát;
- § a közlekedés zavartalan fenntartására szükséges különleges rendelkezéseket;
- § az előttes vonat számát;
- § óra, perc, a rendelkező neve.

Követési sorrend változásakor (ki- és beállítás) a központi forgalmi menetirányító az érintett vonat személyzetét értesíteni köteles.

6.118. Az állomástávolságú közlekedésre kijelölt vonalszakaszon a fényjelzők jelzései érvénytelenek.

Ilyenkor a peronvész működés vonatmegállító hatása nem érvényesül, ezért a vonatszemélyzet az állomásba való behaladásakor köteles az állomás peronját fokozottan megfigyelni, a biztonságot veszélyeztető esetben a vészféket működtetni.

6.119. Állomástávolságú közlekedés esetén az állomásban tartózkodó vonat ajtajait tilos bezárni mindaddig, amíg az indulásra az engedélyt a vonatszemélyzet meg nem kapta.

A központi forgalmi menetirányító a vonat indulás ára csak akkor adhat engedélyt, ha az elől haladó vonat már kihaladt a menetirány szerinti következő állomásról, arról rádiótelefonon jelentést tett, és az állomásközben a közlekedésnek akadálya nincs:

„A ... sz. vonat ... állomásról ... állomásra indulhat.”

A vonat személyzete, amennyiben a vonat teljes hosszában az állomásból kihaladt, köteles ezt a tényt a központi forgalmi menetirányítóknak rádiótelefonon jelenteni.

6.120. Ha az állomástávolságú közlekedés vágánykapcsolatos állomást érint az induláshoz az engedély csak a vágányút beállítása és ellenőrzés után adható. A vágányút beállításával és ellenőrzésével kapcsolatos tevékenységeket helyi Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

6.121. A motorkocsi-segédvezető, illetve a motorkocsivezető állomástávolságú közlekedés esetén a **vonatot csak a központi forgalmi menetirányító külön engedélyére indíthatja**, a kijárat jelző jelzési képétől függetlenül.

6.122. A vonat személyzete állomásban és menet közben állandó hírcapcsolatot köteles tartani a központi forgalmi menetirányítóval, valamint köteles figyelemmel kísérni, hogy az elől haladó vonat rádiótelefonon jelentette-e az állomásból való kihaladást.

Amennyiben az elől haladó vonat kihaladásáról szóló jelentést a vonatszemélyzet valamilyen oknál fogva nem hallotta, köteles az állomásból való indításkor a központi forgalmi menetirányítótól érdeklődni az elől haladó vonat helyéről.

Ha valamelyik vonat rádiótelefonja üzemképtelenné válik, a vonatot a forgalomból ki kell állítani. A kiállítás helyéig az állomási indulási engedélyeket az állomási forgalmi személyzetten keresztül köteles kiadni a központi forgalmi menetirányító.

Ha állomástávolságú közlekedés idején a központi forgalmi menetirányító rádiótelefonja hibásodik meg, a forgalmat le kell állítani.

6.123. Ha a biztosítóberendezés ismételten üzemképesé válik, a központi forgalmi menetirányító azonnal köteles rádiótelefonon az állomástávolságú közlekedést érvényteleníteni.

Az érvénytelenítést a vonat személyzete köteles a menetokmány megjegyzés rovatába előjegyezni: „Állomástávolságú közlekedés ... és ... állomások között megszűnt, óra, perc, a rendelkezőt adó neve.”

Helytelen irányú közlekedés

6.124. Helytelen irányú közlekedést kizárólag a központi forgalmi menetirányító rendelhet el.

Helyi üzemben, átruházott jogkör esetén sem rendelhet el a forgalmi szolgáltató helytelen irányú közlekedést.

Helytelen irányú közlekedést a központi forgalmi menetirányító csak olyan pályaszakaszon rendelhet el,

- § melynek szabad voltáról meggyőződött;
- § azt helytelen irányú közlekedés céljára lezárta;
- § a helyes irányból a helytelen irányú közlekedésre kijelölt szakaszra vonat érkezését rendelkezésével megakadályozta.

6.125. A helytelen irányú közlekedésre kijelölt szakaszba való behaladás megakadályozása történhet:

- § biztosítóberendezéssel;
- § vonalszakasz lezárással.

6.126. Vonalszakasz lezárása a központi forgalmi menetirányító rendelkezésével történik.

A rendelkezést a helytelen irányú közlekedésre kijelölt szakaszt helyes irányból veszélyeztető vonat személyzete, rendkívüli esetben a kijelölt szakaszt megelőző állomás megbízott forgalmi dolgozója kapja.

A központi forgalmi menetirányító rendelkezésének tartalmaznia kell:

- § ... sz. vonat ... állomásig közlekedhet, illetve ... sz. vonat ... állomásról újabb rendelkezésig nem indulhat;
- § A ... sz. jelzőig (vagy ... állomásig) helytelen irányú közlekedést rendeltem el;
- § óra, perc, rendelkező neve.

A rendelkezés nyugtázása után a központi forgalmi menetirányító a védelemre kijelölt főjelzőt egyidejűleg „Megállj!”-ra állítani köteles.

6.127. A helytelen irányú közlekedésre kijelölt szakaszon levő állomások forgalmi dolgozóit a központi forgalmi menetirányító értesíteni köteles:

„... sz. főjelzőig a vonal lezárva, a helytelen irányú közlekedés engedélyezve”

A helytelen irányú közlekedésre kijelölt szakaszon az állomási forgalmi dolgozók a helytelen irányban közlekedő vonatokat kötelesek megfigyelni, és a megváltozott helyzetről kötelesek folyamatosan tájékoztatni az utasokat.

6.128. A helytelen irányú közlekedésre vonatkozó engedélyt a központi forgalmi menetirányító rádiótelefonon adott rendelkezéssel adhatja ki az érdekelt vonatszemélyzet felé.

A rendelkezésnek tartalmaznia kell:

- § ... állomásig a vonalszakasz lezárva;
- § helytelen irányú közlekedést ... állomásig engedélyezem;
- § a helytelen iránynak megfelelő utolsó kocsi UAVA kapcsolójának kikapcsolását;
- § óra, perc, rendelkező neve.

6.129. A helytelen irányú közlekedés megengedett legnagyobb sebessége:

- § szabad állomásközben 40 km/h;

§ foglalt állomásközben 15 km/h.

- 6.130.** A helytelen irányú közlekedésre kijelölt vonalszakaszon a helyes irányba való közlekedést a központi forgalmi menetirányító csak akkor engedélyezheti, **ha rendelkezéseit visszavonta** és az érdekelt állomási- és vonatszemélyzet azt nyugtázta.
- 6.131.** A rendkívüli esemény következményeinek elhárítása miatt szükséges visszatolás esetén is a helytelen irányú közlekedés szabályait kell alkalmazni.
- Kétszemélyes üzemmódban a motorkocsi-segéd vezető köteles a visszatolás iránya szerinti első vezetőfülkében tartózkodni, veszély esetén a vonatot vészfékkel megállítani.

Egyvágányú közlekedés

- 6.132. Egyvágányú közlekedésre való áttérést kizárólag a központi forgalmi menetirányító rendelhet el.**
Helyi üzemben, átruházott jogkór esetén sem rendelhet el a forgalmi szolgálattevő egyvágányú közlekedést.
- 6.133. Egyvágányú közlekedés csak mindkét végén lezárt vonalszakaszon, egy vonattal tartható fenn.**
- 6.134.** A vonalszakasz lezárására, a rendelkezés tartalmára vonatkozóan a [„Helytelen irányú közlekedés”](#) szabályai szerint kell eljárni.

7. FEJEZET

ÜZEMSZÜNET

A pályán és alagútban üzemszünet alatt végzendő munkák megszervezése

- 7.1. A pályán és alagútban üzemszünet alatt végzendő munkák megszervezéséért (saját területüknek megfelelően) a szakterületek diszpécserai, illetve művezetői felelősek.
A munkák összehangolásáért, a forgalom biztonsága szempontjából szükséges javítások elsődlegességének biztosításáért, a műszaki diszpécser a felelős.
Az üzemszüneti munkákat úgy kell összehangolni, hogy azok a menetrendszerű forgalom beindítását ne zavarják.
- 7.2. A szakterületek üzemszüneti munkavégzésének megszervezéséért felelős diszpécserok, illetve művezetők, a szakterület által végzendő munkákat legalább 24 órával korábban kötelesek bejelenteni a műszaki diszpécsernek.
A műszaki diszpécser a szükséges egyeztetések után, az üzemszünet kezdete előtt legalább 12 órával korábban köteles a szakterületek felé a visszaigazolást megtenni.
- 7.3. A munkacsapatok felett a forgalom menetrend szerinti beindítása érdekében a műszaki diszpécser operatív rendelkezési jog illeti meg.
- 7.4. Az üzemszüneti munka elvégzéséhez szükséges szolgálati vonatot a szakterületek a pályafenntartási szakterülettől igényelhetik a *Szolgálati Vonat Végrehajtási Utasítás* előírásai szerint.
- 7.5. Az üzemszüneti munkák és a szolgálati vonatok tervezésének összhangja érdekében a vágányzarat igénylő munkákat a szakterületek kötelesek bejelenteni a pályafenntartási szakterületnek.
- 7.6. A pályára, illetve az alagútba belépő egyénileg munkát végző dolgozónak, illetve a munkacsapat-vezetőnek a következő feltételekkel kell rendelkeznie:
§ pontosan járó óra;
§ üzemképes rádiótelefon;
§ jól láthatóságot biztosító munkaruha, vagy védőmellény;
§ az F. 1. Jelzési Utasítás I. sz. mellékletében előírt jelzőeszközök.
- 7.7. A pályán, illetve az alagútban munkaterületüket megközelítő, vagy munkaterületről távozó dolgozók figyelmesen kötelesek haladni, mert mindkét irányból bármikor várható szolgálati vonat közlekedése.
- 7.8. A pályán, illetve az alagútban gyalogosan közlekedők, vagy egyénileg munkát végzők kötelesek a fehér fényű kézi jelzőlámpát maguknál tartani és a közeledő szolgálati vonatot „Megállj!” jelzés adásával megállítani. A szolgálati vonat megállása után a szolgálati vonatot meg kell kerülni, majd „Távolodj tőlem!” jelzést kell adni az álló szolgálati vonat tolatásvezetője felé.
- 7.9. Ha a szolgálati vonat „A pályán munkások dolgoznak” jelző előtt megállt és „Figyelj!” jelzést adott, a munkacsapat-vezető köteles az úrszelvényt szabaddá tenni. A dolgozókat védett helyre kell félreállítani, ha ez nem lehetséges, a dolgozók az álló szolgálati vonatot kötelesek megkerülni.
A munkacsapat-vezető csak ezután távolíthatja el a „A pályán munkások dolgoznak” jelzőket, s adhat engedélyt élőszóval, vagy kézi jelzéssel a szolgálati vonat továbbhaladására.
- 7.10. **Ha a munkavégzés a pálya, vagy a harmadik-sín megbontásával jár, a munkaterület két végén helyi földelést kell alkalmazni, a munka megkezdése csak ezután engedélyezhető.**
- 7.11. A munka befejezésekor a munkacsapat vezetője, illetve az egyénileg munkát végző dolgozó, köteles gondoskodni az úrszelvény szabadon tartásával a pálya használhatóságáról. A munka befejezését köteles jelteni az illetékes diszpécsernek, illetve művezetőnek. A jelentésnek tartalmaznia kell a munka befejezésének tényét, valamint azt, hogy a pálya a forgalom lebonyolítására alkalmas.

A feszültségmentes pályára való belépés rendje

- 7.12. A pályára és alagútba bemenni csak
§ a pálya feszültségmentes állapotában;
§ érvényes munkalappal (vagy feszültség és forgalom alatti pályára való belépésre jogosító igazolvánnyal);
§ a munkacsapatok be- és kiléptetésével megbízott forgalmi dolgozó engedélyével
szabad, a kijelölt helyen.
- 7.13. Munkavégzésre jogosító munkalapot a műszaki diszpécser, az állomási műszaki ügyeletes, valamint a szakterületek művezetői, illetve megbízottai állíthatnak ki.
A munkalap csak akkor érvényes, ha az a kiállító szakterület bélyegzőjének lenyomatával el van látva.
- 7.14. A belépés helyén a **munkalapot két példányban** kell átadni a munkacsapatok be- és kiléptetését végző forgalmi dolgozónak, aki a munkalap megfelelő rovatába köteles bejegyezni a **belépési engedélyt**, miután a munkalap kitöltésének helyességét ellenőrizte.
Az engedélynek tartalmaznia kell:
§ A ... vágányon ... és ... szelvények között (vagy a ... alagút teljes hosszában) a munkavégzést ... fő részére engedélyezem;
§ a forgalomba helyezés megkezdésének (az első figyelmeztető jelzés) időpontja ... óra, perc;
§ a belépés időpontja ... óra, perc, az engedélyező aláírása.
Amennyiben a munkacsapat jobb, illetve bal vágányon, speciális esetben harmadik, negyedik vágányon is munkát akar végezni, akkor ezt a munkalapon fel kell tüntetni.
- 7.15. A munkacsapat-vezető a forgalmi dolgozó engedélyével ellátott munkalap **eredeti** példányát visszakapja, a **másolati** példánya belépés helyén marad a belépő munkacsapat dokumentálására.
A munkacsapat vezetője a munkalapot köteles megőrizni és a kilépéskor a kiléptetést végző forgalmi dolgozónak átadni.
- 7.16. A munkacsapatok be- és kiléptetését végző forgalmi dolgozó az átvett munkalappal köteles elszámolni, a *Munkalap Nyilvántartó Naplóba* bejegyezni a munkalap számát, és a belépés (kilépés) idejét.
A munkacsapat-vezető a bejegyzést aláírásával igazolja.
- 7.17. A munkacsapatok be- és kiléptetésével megbízott forgalmi dolgozónak a munkalap eredeti példányán kiadott engedélye birtokában a **munkacsapat akkor léphet a pályára**, ha meggyőződött a pálya feszültségmentes állapotáról, vagyis
§ a „Feszültségállapot jelző” feszültségmentességet jelez;
§ az alagúti (alap és kiegészítő) lámpatestek világítanak.
- 7.18. **A munkacsapatok be- és kiléptetésével megbízott forgalmi dolgozó írásbeli engedélye nélkül a belépés munkafegyelmi vétség, mely felelősségre vonást von maga után!**

- 7.19. Szolgálati vonattal szállított munkacsoport a belépés helyén szolgálatot teljesítő forgalmi dolgozó engedélyével léphet be a pályára. Ilyen esetben a munkalap érvényességét a tolatásvezető is köteles ellenőrizni és kiszállást csak a kapott rendelkezésben foglaltak szerint engedélyezhet.
- 7.20. A szolgálati vonat személyzete számára is munkalapot kell kiállítani, feltüntetve a szolgálati vonathoz tartozó személyeket, akiknek biztonságáért és a pályáról történő eltávozásáért a tolatásvezető felelős.
- 7.21. Általános alapszabály, hogy a munkacsoport lehetőség szerint a belépés helyén köteles kilépni, de ettől indokolt esetben el lehet térni.
- 7.22. A feszültség és forgalom alatti pályára való belépésre jogosító igazolvánnyal rendelkező dolgozók belépése a feszültségmentes pályára ugyanúgy történik, mint a munkalappal, azzal a különbséggel hogy a *munkalap* helyett az igazolványt kell érteni a *Munkalap Nyilvántartó Naplóba* pedig az igazolvány számát kell bejegyezni.
- Amennyiben a feszültség és forgalom alatti pályára való belépésre jogosító igazolvánnyal belépő dolgozók munkájukat a forgalomba helyezési eljárás megkezdéséig (az első figyelmeztető jelzésig) nem fejezik be, ezt a tényt kötelesek jelenteni a központi forgalmi menetirányítónak.
- A további munkavégzés csak a központi forgalmi menetirányító engedélyével végezhető, [„A feszültség és forgalom alatti pályán való munkavégzés rendje”](#) című fejezet előírásainak megfelelően.
- Ilyen esetben a központi forgalmi menetirányító köteles értesíteni a belépést engedélyező forgalmi dolgozót.

Belépés a feszültségmentes összekötő vágányra

- 7.23. A munkacsoportok be- és kiléptetésével megbízott forgalmi dolgozó a belépést az összekötő vágányra csak akkor engedélyezheti, ha a központi forgalmi menetirányító az összekötő vágány feszültségmentességéről értesítette.
- 7.24. A központi forgalmi menetirányító az összekötő vágány feszültségmentességéről a megbízott forgalmi dolgozót csak akkor értesítheti, ha a feszültségmentesítés a másik vonalon is megtörtént és erről értesítést kapott.
- 7.25. Az összekötő vágányon munkát végző dolgozó, vagy munkacsoport-vezető a munkavégzés helyének megfelelő üzemképes hírközlő eszközzel köteles rendelkezni.

Szolgálati vonatok közlekedése

- 7.26. A szolgálati vonatok közlekedése forgalmi vágányokon általában csak üzemszünet idején engedhető meg. Szükség esetén a szolgálati vonat az utolsó személyszállító vonat után is közlekedtethető, még a harmadik-sín feszültségmentesítése előtt.

A szolgálati vonat csak állomástávolságban követheti az utolsó személyszállító vonatot.

- 7.27. **Abban az esetben, ha a szolgálati vonat feszültség alatti pályán közlekedik, írásbeli rendelkezéssel kell értesíteni a vonatszemélyzetet arról, hogy a harmadik-sín feszültség alatt van, és előtte személyvonat közlekedik.**

A tolatásvezető a mozdonyvezetőt és a szállított munkacsoport tagjait köteles értesíteni arról, hogy a harmadik-sín feszültség alatt van.

- 7.28. Amennyiben a szolgálati vonat feszültség alatti pályán közlekedik, a tolatásvezető köteles gondoskodni arról, hogy a szolgálati vonatról a feszültség alatti pályára ne szálljon le senki.

A vonal feszültségmentesítéséről a központi forgalmi menetirányító rádiótelefonon köteles értesíteni a szolgálati vonat tolatásvezetőjét.

- 7.29. A forgalomba állítás helyére egymás után több szolgálati vonat is érkezhet a forgalomba állítás sorrendjének megfelelően.

A forgalomba állítás helyéig a [„Tolatasi műveletek”](#) című fejezetben leírtak betartásával kell közlekedni.

A forgalomba állítás helyén a járműlempi forgalmi szolgálattevő megbízottja a forgalomba állítás előtti 15 percben köteles gondoskodni:

- § A menetokmányok kezeléséről;
- § a munkalapok kezeléséről.

- 7.30. A forgalomba állítás a forgalmi vágányokat fedező fényjelző szabad jelzési képe mellett, a központi forgalmi menetirányító rádiótelefonon adott engedélye alapján történhet.

A forgalomba álló szolgálati vonat a tervezett beállási idő előtt 15 perccel a forgalomba állás helyére köteles érkezni.

Ezért a szolgálati vonatot igénybevevő szakterület, a szolgálati vonat tolatásvezetője és a járműlempi forgalmi szolgálattevő a felelős.

- 7.31. A szolgálati vonatok a következő módon közlekedtetendők:

- § helyes irányban jelzőüzemre;
- § helyes irányban állomástávolságban;
- § helytelen irányban állomástávolságban.

A szolgálati vonat közlekedtetésének módját, a központi forgalmi menetirányító rádiótelefonon köteles közölni a forgalomba állás engedélyezésekor, a szolgálati vonat tolatásvezetőjével.

- 7.32. **Egy vonat részére egyszerre csak egy közlekedési mód rendelhető el.** Amennyiben később a szolgálati vonatot más módon kell közlekedtetni, a másik közlekedési mód csak a központi forgalmi menetirányító engedélye alapján kezdhető meg.

Tilos a szolgálati vonat különböző közlekedési módjainak egyszerre, előre történő elrendelése. A szolgálati vonat a központi forgalmi menetirányító által engedélyezett közlekedési módnak megfelelő haladási irányát a központi forgalmi menetirányító engedélye nélkül nem változtathatja meg.

- 7.33. **Helyes irányban jelzőüzemre** a szolgálati vonatok az érvényben levő utasítások előírásai szerint közlekedhetnek, azzal az eltéréssel, hogy az állomásokon nem kell megállni.

- 7.34. **Helyes irányban állomástávolságban** a szolgálati vonatok az [„Állomástávolságú közlekedés”](#) szabályai szerint közlekedhetnek azzal az eltéréssel, hogy a központi forgalmi menetirányító a vonat indításakor, egyszerre **több állomásközpontre** is megadhatja az engedélyt, meghatározva, hogy melyik állomásig haladhat a szolgálati vonat.

Amennyiben a szolgálati vonat több állomásközpont meghaladására kapott engedélyt, a közbeeső állomásokon megállni nem kell, de az állomásokról történő kihaladást állomásonként jelenteni kell a központi forgalmi menetirányítónak.

- 7.35. **Helytelen irányú állomástávolságú** közlekedés esetén az [„Állomástávolságú közlekedés”](#) és a [„Helytelen irányú közlekedés”](#) című fejezetek előírásait kell alkalmazni, a következő eltéréssel.

A központi forgalmi menetirányító a vonat indításakor **egyszerre több állomásközpontre** is megadhatja az engedélyt a helyes irányú állomástávolságú közlekedéshez hasonlóan.

Ebben az esetben a vonatnak az állomásokon megállni nem kell, de az állomásból történő kihaladást állomásonként jelenteni kell a központi forgalmi menetirányítónak.

- 7.36. A szolgálati vonat közlekedése során minden megállást be kell jelenteni, és az újraindulás előtt **ismételten engedélyt kell kérni** az indulásra, függetlenül attól, hogy az előzetes engedély meddig szólt, illetve a jelző szabad jelzést mutat.

- 7.37.** Állomásközt a központi forgalmi menetirányító a következő esetekben köteles lezárni:
- § ha a szolgálati vonat az állomásközben 10 percnél tovább tartózkodik (ezt a tolatásvezető köteles a központi forgalmi menetirányítónak bejelenteni);
 - § ha az állomásközben kocsi leakasztás történik;
 - § ha az üzemszüneti munkák lehetetlenné teszik a szolgálati vonat közlekedését (vágányzár);
 - § különleges esetben a munkacsapat-vezető kérésére.
- 7.38. Állomásköz lezárásáról** a központi forgalmi menetirányító az érdekelt szolgálati vonatok személyzetét köteles körözüvény formájában értesíteni és a vágánytáblán az állomásközre „*Pálya foglalt*” feliratú táblát elhelyezni.
- Amennyiben lezárt állomásközben a szolgálati vonat mozgást végez, a **mozgás csak az állomásközt határoló állomások peronjának elejéig végezhető.**
- Lezárt állomásközt határoló állomási vágányra vonatot fogadni csak a peronnak a lezárt állomásközzel ellentétes végéig szabad.
- Lezárt állomásközből szolgálati vonat csak a központi forgalmi menetirányító engedélye alapján haladhat ki.**
- 7.39.** A központi forgalmi menetirányító az állomásköz lezárásának megszüntetése előtt köteles meggyőződni arról, hogy az állomásköz feloldásának nincs-e akadálya.
- Az állomásköz lezárásának megszüntetését a központi forgalmi menetirányító körözüvény formájában köteles közölni a közlekedő szolgálati vonatok személyzeteivel, a „*Pálya foglalt*” tábla eltávolításával egyidejűleg.
- 7.40.** Szolgálati vonatok a pálya feszültségmentesítésének időpontjától kötelesek úgy közlekedni (figyelembe véve a pálya láthatóságát), hogy a felmerülő akadály előtt a vonat biztonságosan megállítható legyen.
- Ennek betartása mellett
- § **a dízel-mozdony vontatta szolgálati vonat legnagyobb sebessége 40 km/h;**
 - § **a teher-vágánygépkocsi által vontatott szolgálati vonat legnagyobb sebessége 30 km/h;**
 - § **toló vonat sebessége legfeljebb 15 km/h**
- lehet.
- Ívekbe történő behaladásakor „*Figyelj!*” jelzést kell adni.
- 7.41.** A szolgálati vonatok közlekedésével kapcsolatos forgalmazás rádiótelefonon történik. A szolgálati vonat közlekedése során, állomási, vagy állomásközi tartózkodás ok alatt a rádiótelefont kikapcsolni szigorúan tilos!
- Ha a **rádiótelefon használhatatlanná válik**, a szolgálati vonat állomásközéből az eredeti haladási iránynak megfelelően, az állomásközt határoló állomás peronjának elejéig haladhat, ott a **tolatásvezető telefonon köteles** a központi forgalmi menetirányítótól **engedélyt kérni a továbbhaladásra.**
- 7.42.** Hírközlő berendezések meghibásodása esetén is (amennyiben a forgalmi helyzet lehetővé teszi), a továbbhaladásra a központi forgalmi menetirányító **több állomásközre** is megadhatja az engedélyt. Amennyiben a központi forgalmi menetirányító több állomásköz meghaladására adott engedélyt, a közbelső állomásokon a szolgálati vonatoknak nem kell megállni, csak az engedélyadásban meghatározott célállomásról kell a központi forgalmi menetirányítónál bejelentkezni az alkalmas hírközlő berendezésen, és a továbbiakban a központi forgalmi menetirányító rendelkezése szerint kell eljárni.
- Amennyiben a hangrögzítő berendezés üzemképtelen, a központi forgalmi menetirányító a vonatközlekedéssel kapcsolatos rendelkezéseit írásban adja ki.
- Hírközlő berendezések meghibásodása esetén a szolgálati vonatok személyzete fokozott figyelemmel köteles közlekedni.
- 7.43.** Valamennyi szolgálati vonat, amely üzemszünetben a vonalon tartózkodik, köteles a pályát felszabadítani és a forgalmi vágányokat elhagyni, a harmadik-sín feszültség alá helyezését jelző **második figyelmeztetés előtt.**
- Rendkívüli esetben szolgálati vonat a feszültség alá helyezés után is közlekedtethető, de ez a személyszállító vonatok menetrendszerű forgalmának beindítását nem zavarhatja.
- A feszültség alatti pályán történő közlekedésről a központi forgalmi menetirányító rádiótelefonon adott rendelkezéssel köteles értesíteni a szolgálati vonat személyzetét.
- 7.44.** A szolgálati vonatok forgalomból történő kiállításakor, a járműtelepi becsatlakozó vágányra egymás után több szolgálati vonat is kiállítható, a „*Foglalt vágányra járás*” szabályai szerint.
- A járműtelepi becsatlakozó vágányról a tárolóhelyig a „*Tolatási műveletek*” című fejezet előírásai szerint kell közlekedni.
- 7.45.** Indokolt esetben az igazgatóság **külön engedélye alapján**, üzemidő alatt is közlekedhet szolgálati vonat. Ilyen esetben a szolgálati vonat közlekedését csúcsforgalmi időszakon kívül kell lebonyolítani, a központi forgalmi menetirányító írásbeli rendelkezése szerint.
- Az írásbeli rendelkezésnek tartalmaznia kell:
- § A ... sz. szolgálati vonat ... állomástól ... állomásig feszültség és forgalom alatti pályán közlekedik;
 - § a forgalomból történő kiállítás helye;
 - § egyéb szükséges tudnivalók;
 - § óra, perc, a rendelkező neve.
- Az üzemidőben közlekedő szolgálati vonatot az állomásokon át kell haladtatni, ha az áthaladás valamelyik állomáson nem biztosítható, a szolgálati vonatot a bejáratú jelzőnél kell várakoztatni az áthaladási feltételek biztosításáig.
- 7.46. Üzemidő alatt** szolgálati vonat **csak helyes irányban és jelzőüzemre** közlekedhet, az alkalmazható sebesség **legfeljebb 40 km/h**, melyet a szolgálati vonat összeállításánál figyelembe kell venni.
- A szolgálati vonat **csak állomástávolságban követheti** az előtte haladó személyszállító vonatot.
- Üzemidő alatt közlekedő szolgálati vonat csak dízel-mozdonyal továbbítható, melyet önműködő ütköző- és vonókészülékkel kell ellátni, hogy szükség esetén motorkocsival csatlakozhat legyen.

8. FEJEZET

TOLATÁSI MŰVELETEK

Általános rendelkezések

- 8.1.** Tolatást megkezdeni csak engedély alapján szabad. Az engedélynek részletesen tartalmaznia kell a tolatási feladatot, valamint azt, hogy a tolatási mozgás a pálya mely pontjáig végezhető. Az engedélyt minden részmozgás megkezdésére külön-külön kell megadni. Ha egyidőben több tolatási mozgás engedélyezése történik, a tolatási mozgások engedélyezője köteles azokat egymástól elhatárolni úgy, hogy azok egymást ne veszélyeztessék.
Tolatás során „Megállj!” jelzést meghaladni csak külön rendelkezésre szabad.
- 8.2.** Tolatás csak tolatásvezető irányításával történhet.
Üzemelő motorkocsikból összeállított szerelvényvel végzett tolatásnál, **ha a vezetés az első vezetőfülkéből folyamatosan biztosítható, a tolatásvezetői feladatokat a motorkocsivezető is elláthatja.** Amennyiben ez nem biztosítható, a tolatás lebonyolításához egy másik motorkocsivezetőt is kell biztosítani, aki ilyenkor a tolatásvezetői feladatokat ellátja.
- 8.3.** A tolatásért felelős dolgozó a tolatás engedélyezésének időpontjától köteles rádiótelefonon kapcsolatot tartani a tolatást engedélyező dolgozóval, a tolatás befejezéséről szóló jelentés megtételéig.
- 8.4.** A tolatás lebonyolításáért felelős dolgozó a tolatási mozgás megkezdése előtt köteles a tolatásban résztvevő összes dolgozóval közölni az elvégzendő munkát és annak végrehajtási módját.
Tolatás közben köteles ellenőrizni, hogy a műveleteket a kiadott rendelkezései szerint végzik-e.
- 8.5. A tolatás megkezdése előtt fékpróbát kell tartani.**
Motorkocsikból összeállított tolató szerelvények esetén a légfékrendszer **legalább 50 %-ának** üzemképesnek (a működő légfékrendszerbe bekapcsoltnak) kell lenni. A légfékezésbe be nem kapcsolt szerelvényrésznek a mozgató szerelvényvel ellentétes végén olyan dolgozónak kell a kéziféknél tartózkodni, aki szükség esetén a fékezetlen szerelvényrész kézifékkal meg tudja állítani.
A kézifékezéssel megbízott dolgozó köteles a kézifékkal a járművet befékezni, ha a mozgatott kocsisor a vontató járműről leszakadt, vagy más veszélyes körülményt észlel.
- 8.6. Kézifékkal fékezzetetlen motorkocsikat csak egyenként szabad mozgatni, legfeljebb 3 km/h sebességgel.** 2,5 %-nél nagyobb esésben levő pályarészen ilyen motorkocsit csak fékezzetetlen utolsó kocsival szabad tolatni.
- 8.7.** Egyéb vontató járművel, legfeljebb 2,5 %-es esésben levő pályarészen, kézifékezéssel legfeljebb 6 kocsi mozgatható. Ilyen esetben a vontató járműtől számított utolsó kocsinak kézifékkal fékezzetetlennek kell lenni.
Amennyiben nagyobb lejtőn, vagy több kocsival történik a tolatás, a tolatott járműveket a légfékezésbe be kell kapcsolni.
- 8.8.** A tolatási mozgást a vasúti jármű vezetője csak akkor kezdheti meg, ha meggyőződött arról, hogy a járművek össze- vagy szétkapcsolása céljából a járművek közé belépő dolgozó a járművek közül kijött és kézi jelzést ad.
- 8.9.** A tolatás során legfeljebb 25 km/h sebesség alkalmazható, azonban a tényleges haladási sebességet mindig a látási, az időjárási és a pályaviszonyok, valamint a mozgatott járművek súlyának figyelembe vételével úgy kell megválasztani, hogy ez megfeleljen a vonatkozó előírásoknak, valamint annak a követelménynek, hogy a belátható távolságon belül felmerülő akadály előtt biztonságosan meg lehessen állni.
- 8.10. Tolt menet esetén,** vagy ha a motorkocsikból összeállított szerelvény vezetése nem előlről történik, a mozgás irányában levő **első kocsin figyelő és jelzést adó dolgozónak kell tartózkodni,** aki kézi jelzéseivel szabályozza a tolatási mozgást. Ebben az esetben **legfeljebb 10 km/h** sebesség alkalmazható.
- 8.11.** Fordító korongra, tolópadra és kocsiemelő berendezéssel felszerelt vágányra ráhaladni, azokon mozgást végezni csak azok álló, valamint megfelelő irányba és módon rögzített helyzetében szabad, **legfeljebb 3 km/h sebességgel,** álló helyzetből történő indítással.
Egyéb műszaki berendezésre ráhaladni, arról lehaladni, műszaki vizsgálat céljából mozgáspróbát végezni, valamint álló vasúti járműre rájárni (összecsatolni) **1-1,5 km/h sebességgel** szabad, álló helyzetből való indítással.
- 8.12. A tolatás során, illetve után, az állva maradó kocsikat minden esetben a biztonsági határjelzőn belüli vágányrészen kell elhelyezni, és megfelelően rögzíteni kell.**
- 8.13.** Tolatás közben és a tolatás befejezése után a járműmegfutamodást meg kell akadályozni. Tolatás közben a járműmegfutamodást a tolatott járművek megfelelő összekapcsolásával és a járművek fékezésével kell megakadályozni.
A tolatási művelet befejezése után a **motorkocsikat** a V. 1. Szolgálati Szabályzatban meghatározott módon kell megfutamodás ellen biztosítani.
Egyéb vasúti járművek megfutamodás elleni biztosítása kézifékkal és alátétfával történik.
Az alátétfákat a következők szerint kell elhelyezni:
§ egyedül álló kocsinál a két szélső kerékpár ütköző felőli oldalán egy-egy alátétfát;
§ összekapcsolt járműcsoportnál:
§ 2,5 %-es esésig a **két szélső** kocsi szélső kerékpárjainak a **szabad ütköző felőli oldalán** egy-egy alátétfát;
§ 2,5 %-nél nagyobb lejtőn az **esés felőli** első kocsi kerekei alá az esés iránya felől két alátétfát.
- 8.14. Tilos a motorkocsikat, mozdonyokat, teher-vágánygépkocsikat üzemelés közben olyan személy felügyelete nélkül hagyni, aki annak kezelését ismeri, és azt meg is tudja állítani!**
- 8.15.** A tolatásvezető a tolatást a helyszínen köteles vezetni. Olyan helyen köteles tartózkodni, ahonnan:
§ a tolatásban résztvevő összes dolgozóval közvetlenül, vagy kézi jelzéssel kapcsolatot tud tartani;
§ a tolatási mozgás körzetében levő vágányhálózatot áttekintheti;
§ a tolatási mozgásban résztvevőket és a járműveket figyelemmel kísérheti.
- 8.16.** A tolatásvezető az első tolatási mozgás megkezdése előtt köteles intézkedni, hogy:
§ a járműveken, járművekben vagy azok közelében, a vágányok között, vagy mellett tartózkodó személyeket értesítsék a tolatás megkezdéséről;
§ a kocsinál szüntessék meg a rakodást és távolítsák el a kocsirol a rakodóeszközöket;
§ közúti járműveket és rakodógépeket távolítsák el a vasúti járművek mellől, illetve a vágányok közeléből;
§ a mozgatandó kocsik kerekei alól távolítsák el az alátétfákat;
§ a mozgás útjában levő siklasztósarut, illetve vágányzáró sorompót nyissák ki;
§ a váltók állítása megtörténjen.
- 8.17.** A tolatásvezető minden tolatási mozgás megkezdése előtt köteles meggyőződni arról, hogy:
§ a vágányútban az úr szelvény biztosított-e;

- § a tervezett mozgást semmi sem akadályozza és a mozgás következtében nem keletkezik-e veszélyes helyzet;
- § meghúzták-e a kéziféket az állva maradó járműveken, illetve azokon, amelyekre rá fognak járni;
- § a vágányút ellenőrzése megtörtént-e, illetve a tolatásjelző „Szabad a tolatás” jelzést mutat-e;
- § a tolatott járművek fékezettisége biztosított-e;
- § az érintett útátjárók fedezése megtörtént-e;
- § minden szükséges intézkedés megtörtént-e, a forgalom biztonságának érdekében.

8.18. A tolatásban résztvevők kötelesek:

- § a feladatokat a tolatásvezető rendelkezései szerint végrehajtani;
- § a tolatásvezető rendelkezése szerint a vágányút ellenőrzés megtartása után a megfelelő kézi jelzést adni;
- § figyelni a jelzéseket, a vágányhálózatot, a járműveket és a tolatásban résztvevő többi dolgozót;
- § megakadályozni a járműmegfutamodást;
- § megóvni a forgalom biztonságát, valamint a saját és mások testi épségét;
- § veszély esetén „Megállj!” jelzést adni, illetve a tolatási mozgást azonnal megszüntetni.

8.19. Tolatások alkalmával tilos:

- § kapcsolatlan járművekkel tolatást végezni (vontató járművel kocsit ellökni);
- § járműveket „Biztonsági határjelzőn” kívül hagyni;
- § mozgást megkezdeni, vagy folytatni a vágányútellenőrzés megtartása nélkül;
- § jármű tetején, rakományán, ütközőjén, csapágytokján, vagy más alkatrészén tartózkodni (kivéve az erre a célra kiképzett fékállást);
- § úrszelvényen belül tartózkodni mozgó járművek közelében;
- § mozgó járművek közé belépni;
- § egymáshoz közel (10 m-nél közelebb) álló járművek ütközői között egyenes testtartással a járművek közé menni, vagy a vágányon átmenni;
- § a járművekről feszültség alatti pályára lelépni (kivéve a „Feszültség és forgalom alatti pályán való munkavégzés rendje” című fejezetben foglaltakat);
- § oldalrakodó, vagy a vágányhoz közel levő más létesítmény, vagy lerakott anyag és a járművek között tartózkodni;
- § mozgó járművek mellett haladni olyan helyen, ahol a talajt jég, vagy hó borítja, illetve gödör, vagy ott tárolt anyag, vagy más körülmény a biztonságos haladást veszélyezteti;
- § haladó járműre felugrani, arról leugrani;
- § mozgó járműből kihajolni, kivéve a kocsiszíni mozgást és a járműtelepi tolatást. A kihajolás veszélytelenségéről a dolgozó köteles előzőleg meggyőződni. A kihajolást kellő körültekintéssel, fokozott figyelemmel és csak a testi épséget nem veszélyeztető módon és mértékig szabad végezni.

Tolatás vágánykapcsolatos állomásokon

8.20. Az állomási vágányokon a tolatásokat, vagy a központi forgalmi menetirányító, vagy átruházott jogkör esetén az állomási forgalmi szolgálattevő rendelheti el.

8.21. **Az állomási vágányokról az állomásköz felé tolatást csak az állomásköz lezárása után szabad elrendelni.** Az állomásköz lezárását a központi forgalmi menetirányító köteles elrendelni.

Tolató-vágányutas tolatás esetén, ha a tolatás tolatási határ („M”) jelzőig történik, az állomásközt nem kell lezárni.

Ha a tolató-vágányút nem állítható be, akkor a váltó- és vágányút ellenőrzést a „Jelző- és vasútbiztosító berendezés meghibásodása” című fejezetben előírtak szerint el kell végezni.

Tolatás járműtelepen harmadik-sínnel ellátott vágányokon

8.22. A járműtelepi harmadik-sínnel ellátott vágányokat üzemidő alatt állandóan feszültség alatt állónak kell tekinteni.

8.23. A járműtelepi harmadik-sínnel ellátott vágányokon történő tolatások megszervezése a járműtelepi forgalmi szolgálattevő feladata.

A megszervezés alapvető követelménye az érvényes menetrend zavartalan kiszolgálásának biztosítása.

A járműtelepi becsatlakozó vágányok forgalmának irányítása a központi forgalmi menetirányító, a biztosítóberendezés helyi üzemű kezelése esetén a megbízott forgalmi szolgálattevő feladata.

8.24. **A járműtelepi vágányokon alkalmazható legnagyobb sebesség 15 km/h.**

8.25. A vasúti járművek tárolására, vizsgálatára, karbantartására szolgáló létesítmények előtt a „Megállás helye” jelzőnél minden esetben meg kell állni.

A létesítménybe behaladni csak jelzésre, vagy engedélyre szabad. A behaladás előtt meg kell győződni annak akadálytalanságáról. A létesítménybe behaladni legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad. Hátsó tárolóhelyre történő bejáráskor, a kapu és az útátjáró elhagyása után a sebesség legfeljebb 10 km/h-ra növelhető.

8.26. A létesítményből kihaladni (a kapu elé kiállni) csak jelzésre, vagy engedélyre szabad.

A létesítmény kapujában, vagy a harmadik-sín elérésekor meg kell állni.

A további kihaladás csak a járműtelepi forgalmi szolgálattevő rendelkezésére történhet.

A létesítményből a kapu elé kiállni legfeljebb 5 km/h sebességgel, továbbhaladni a járműtelepi forgalmi szolgálattevő engedélyével, legfeljebb 10 km/h sebességgel szabad.

8.27. A létesítményekben a belső üzemi mozgásokat úgy kell megszervezni, hogy az a menetrend szerinti forgalomba állítást, illetve kiállítást a forgalomból semmilyen körülmények között ne akadályozza.

8.28. Ha dízel-mozdonyal, vagy teher-vágánygépkocsival feszültség alatt levő vágányon történik a tolatás, a feszültség alatti állapotról a mozdony, vagy teher-vágánygépkocsi személyzetét a járműtelepi forgalmi szolgálattevő írásbeli rendelkezéssel köteles értesíteni.

8.29. A tolatás során a tolató járműről leszállni a feszültség alatti pályára csak a „Feszültség és forgalom alatti pályán való munkavégzés rendje” című fejezetben előírtak betartásával szabad. Ha a tolatás során a pályán olyan dolgozónak kell munkát végezni, akinek nincs érvényes feszültség és forgalom alatti pályára való belépésre jogosító igazolványa, akkor a pályára leszállni csak a harmadik-sín feszültségmentesítése után szabad.

Tolatás járműtelepen harmadik-sínnel el nem látott (egyéb) vágányokon

8.30. A járműtelepi egyéb vágányokon történő tolatások megszervezése, elrendelése, illetve engedélyezése a járműtelepi forgalmi szolgálattevő feladata. Az egyéb vágányok a biztosítóberendezésbe nincsenek bekapcsolva, ezért a biztonsági feltételeket a megszervezés során a járműtelepi forgalmi szolgálattevő, a helyszíni végrehajtás során a tolatásvezető köteles biztosítani.

8.31. Az egyéb vágányokban levő helyszíni állítású váltókat tolatási szünetekben szabványos állásban kell tartani. A váltók szabványos állását a

helyi Végrehajtási Utasításban kell meghatározni.

A váltókat csak az alábbi esetekben szabad szabványos állásukból átállítani:

- § tolatások alkalmával;
- § ha a váltó szabványos állásban foglalt, vagy járhatatlan vágányra vezet;
- § baleset megelőzése, illetve elhárítása érdekében;
- § váltótisztítás, váltójavítás és váltóvizsgálat alkalmával.

8.32. A helyszíni állítású váltók állítását és lezárását a tolatásvezető végzi. A váltókat más dolgozónak állítani nem szabad. A váltóállítás megfelelő végzéséért az állító dolgozó a felelős.

8.33. Minden tolatási mozgás megkezdése előtt a vágányutat be kell állítani, valamint váltó- és vágányút ellenőrzést kell tartani. A váltó- és vágányút ellenőrzést a tolatásvezető köteles elvégezni.

A váltó- és vágányút ellenőrzés során meg kell győződni:

- § a vágányút szabad voltáról, ha a tolatás foglalt vágányra történik, akkor arról, hogy a foglaltság hol van;
- § a vágányútban levő váltók használhatóságáról;
- § a vágányútban levő váltók helyes állásáról;
- § az oldalvédelmet biztosító váltók védő állásban vannak; . nincs a beállított vágányutat veszélyeztető menet.

8.34. A tolatási mozgás közben a vontatójármű vezetője, tolt menet esetén az első kocsin tartózkodó tolatásvezető, folyamatosan köteles figyelni a beállított vágányút szabad és megfelelő voltát.

Tolt menet esetén az első kocsin tartózkodó, figyelést és jelzésadást végző dolgozónak ép kapaszkodó korláttal és lépcsővel ellátott fékálláson szabad csak tartózkodnia.

Amennyiben a tolatás irányában levő első kocsi ezzel a feltétellel nem rendelkezik, a figyelő és jelzést adó dolgozónak a tolt menet előtt kell haladnia, úrszelvényen kívül.

8.35. A járműtelepi egyéb vágányokon a tolatás során alkalmazható legnagyobb sebesség 15 km/h.

8.36. A tolató jármű köteles a közúti útátjáró előtt 10 m-rel megállni. Megállás után a tolatásvezető köteles gondoskodni az útátjáró (F. 1. Jelzési Utasítás szerinti) fedezéséről.

Az útátjárón áthaladni csak a fedezés megtörténte után szabad, legfeljebb 10 km/h sebességgel.

8.37. Idegen vasúttal közösen használt vágányokon a vasúti járművek forgalmának lebonyolítását közös Végrehajtási Utasításban kell szabályozni, amelynek rendelkezései mindkét vasútra kötelező érvényűek.

Idegen vasúti járművek csak a közös Végrehajtási Utasításban meghatározott vágányokon közlekedhetnek.

Idegen vasúti jármű közlekedtetése a metró harmadik-sínnel ellátott vágányain kizárólag a pályafenntartási szakterület engedélyével történhet.

Járművek kapcsolása

8.38. A vasúti járművek kapcsolása történhet:

- § önműködő vonó- és ütközőkészülékkel;
- § csavarkapoccsal;
- § merev kapcsolórúddal;
- § rakománnyal (sínzállítás).

Az össze- és szétkapcsolás részletes szabályait a V. 1. Szolgálati Szabályzatban és a Szolgálati Vonat Végrehajtási Utasításban kell előírni.

8.39. Az álló jármű előtt 10 m távolságra meg kell állni.

Az álló járművet 10 m-nél kisebb távolságra csak **legfeljebb 3 km/h** sebességgel szabad megközelíteni, álló helyzetből való indítással, majd az összekapcsolási módnak megfelelő távolságra az álló jármű előtt meg kell állni.

8.40. Az összekapcsolás végrehajtása előtt:

- § meg kell győződni, hogy az álló kocsi megfutamodás ellen biztosítva van-e;
- § elő kell készíteni a kapcsoló szerkezetet az összekapcsoláshoz;
- § meg kell győződni a kapcsoló szerkezet üzemképességéről.

Ezek után a rájárás, illetve a kapcsolás végrehajtása legfeljebb 1 - 1,5 km/h sebességgel történhet.

A kapcsolás végrehajtása után meg kell győződni annak megbízhatóságáról.

8.41. A szétkapcsolás végrehajtása előtt az állva maradó kocsi megfutamodás ellen biztosítani kell.

A kapcsoló szerkezet előkészítése, illetve szétkapcsolása után az állva maradó kocsi legfeljebb 1 - 1,5 km/h sebességgel le kell járnia kapcsolási módnak megfelelő távolságig, és ott meg kell állni.

A megállás után a kapcsoló szerkezeteket alaphelyzetükbe vissza kell állítani.

8.42. A járművek kapcsolásakor szigorúan tilos:

- § mozgó járművek közé belépni;
- § az előírtnál nagyobb sebességet alkalmazni;
- § a rendszeresítettől eltérő kapcsoló szerkezetet, illetve kapcsolási módot alkalmazni (kivéve rendkívüli esetben a szükségkapcsolást, amelyet csak a műszaki segélybrigád, vagy a mozdonyvezető végezhet el);
- § ütközőhiányos, vagy törött, hibás kapcsoló szerkezettel rendelkező kocsit kapcsolni;
- § mozgó járművet lekapcsolni;
- § a tolatási mozgást megkezdni, ha a kapcsolást végző dolgozó nem lépett ki a járművek közül.

9. FEJEZET

PRÓBAFUTÁS

- 9.1.** Próbafutás végezhető
 § a próbavágányon, vagy
 § a forgalmi vágányokon.
 A járműtelepi próbavágány használatára vonatkozó engedélyt a járműtelepi forgalmi szolgálattevő adja ki. A vonali próbafutást a központi forgalmi menetirányító engedélyezi.
- 9.2.** Az engedélykérésnek, amelyet a kocsiszíni diszpécser nyújt be, az alábbiakat kell tartalmaznia:
 § a próbafutás jellege;
 § várható időtartama;
 § a próbafutás felelős vezetője;
 § a szerelvény állapota.
- 9.3.** Vonali próbafutás üzemidőben csak olyan szerelvényel végezhető, amely a próbavágányon már végzett próbafutást, és ennek során a próbafutás felelős vezetője megállapította, hogy a szerelvény berendezései üzembiztosan működnek.
 Az üzemszünetben végezhető vonali próbafutást, annak helyét és lebonyolítását Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.
- 9.4. Próbafutást csak kétszemélyes üzemmódban lehet végrehajtani.**
 A próbafutást végző szerelvényekre és annak személyzetére a tolatási mozgásokra, illetve a közlekedő vonatokra vonatkozó szabályok érvényesek.
A próbafutást végző szerelvényel a vonatnál alkalmazható sebességet túllépni szigorúan tilos!
- 9.5.** Ha a próbapálya használata befolyásolja a vonatok forgalomba állását, illetve forgalomból való kiállítását, úgy a próbafutás megkezdése előtt a központi forgalmi menetirányítóval előzetesen egyeztetést kell tartani.
- 9.6.** A próbafutás irányítását a próbafutás-vezetőnek kell végezni.
 A próbafutás vezetőjét a járműfenntartási szakterület jelöli ki, akinek megfelelő vizsgákkal, járműjavítási ismeretekkel és helyismerettel kell rendelkeznie.
 A próbaszerelvényre nagy gyakorlattal rendelkező motorkocsivezetőt kell beosztani.
A próbaszerelvény vonatszemélyzete nem lehet a próbafutás vezetője.
- 9.7.** A próbamenetek semmi körülmények között nem zavarhatják a forgalom lebonyolítását és a forgalmi szerelvények ki- és beállítását. Szükség esetén a próbafutást le kell állítani.
 Ha a járműtelepi becsatlakozó vágány a próbavágányt keresztezi, szigorúan **tilos egyidejűleg mozgást végezni** a próbavágányon és a becsatlakozó vágányon, illetve a líravágányon.
- 9.8.** A próbafutás csak a biztosítóberendezés üzemszerű működése mellett végezhető, **bármilyen meghibásodás esetén a próbafutást le kell állítani.**
- 9.9.** A próbaszerelvényről a próbapályára megfigyelés céljából lelépni, illetve a pályán tartózkodni csak a [„Feszültség és forgalom alatti pályán való munkavégzés rendje”](#) című fejezet előírásainak megfelelően szabad.
- 9.10.** Ha a távolbalátás korlátozott, illetve időjárási viszonyok miatt a pálya állapota (tapadási tényező) oly mértékben romlik, hogy a próbafutás biztonságos elvégzését veszélyezteti, **a próbafutás-vezető köteles a próbafutást leállítani** és a leállításról a járműtelepi forgalmi szolgálattevőt rádiótelefonon értesíteni.
- 9.11. A próbavágányra való behaladás és a próbafutás első menetének sebessége legfeljebb 15 km/h.**
 Az első menetben légfék- és villamosfék-próbát kell tartani, valamint meg kell figyelni a pálya állapotát. Az első menet végén jelenteni kell a járműtelepi forgalmi szolgálattevőnek a fékpróbák eredményét és azt, hogy észleltek-e valamilyen rendellenességet a próbavágányon.
 A járműtelepi forgalmi szolgálattevő csak ezután adhatja meg az engedélyt a próbafutás folytatására.
 Az első menet után a következő sebességek alkalmazhatók:
 § a második menetnél legfeljebb 25 km/h;
 § a harmadik menetnél legfeljebb 40 km/h;
 § a negyedik menetnél legfeljebb 50 km/h;
 § az ötödik menettől kezdődően 50 km/h-nál nagyobb sebesség, ha a pálya állapota megfelelő és a próbapálya jelzői azt engedélyezik.
 Abban az esetben, ha a forgalomszabályozási célból az **utasforgalomban levő vonatok** próbavágányon közlekednek, az első menetnél alkalmazható legnagyobb sebesség **15 km/h**, és a leírt figyelési és jelentési kötelezettség az első vonat motorkocsivezetőjére érvényes.
 A többi menetnél alkalmazható **legnagyobb sebesség 35 km/h**.
- 9.12.** A vonali próbafutást csak csúcsgforgalmi időszakon kívül és a személyvonatok forgalmának zavarása nélkül szabad végezni.
 A vonali próbafutást végző szerelvényt fel kell szerelni „Próbafutás” táblákkal.
 Az utasokat tájékoztatni kell a próbavonat állomásba érkezéséről.
- 9.13.** A próbaszerelvényen a vonatszemélyzeten kívül a próbafutás-vezető, a lebonyolításhoz szükséges műszaki személyzet és a próbafutást ellenőrző személyek tartózkodhatnak.
A vonali próbafutást végző szerelvény utasokat nem szállíthat.

10. FEJEZET

A JÁRMŰTELEP HARMADIK-SÍNNEL ELLÁTOTT VÁGÁNYAINAK FESZÜLTÉG ALÁ HELYEZÉSE ÉS FESZÜLTÉSGMENTESÍTÉSE

- 10.1. A járműtelep harmadik-sínnel ellátott vágányait (beleértve a próbavágányt is) az igazgatóság által meghatározott időpontban kell feszültség alá helyezni, illetve feszültségmentesíteni.
- 10.2. A feszültség alá helyezéssel, illetve a feszültségmentesítéssel kapcsolatos teendők végzésére értelemszerűen érvényesek [„A pálya forgalomba helyezése”](#), [„A pálya feszültség alá helyezése”](#) és [„A pálya feszültségmentesítése”](#) című fejezetben előírt szabályok, azonban a központi forgalmi menetirányító teendőit a járműtelepi forgalmi szolgálattevő, az energiadiszpécser teendőit átruházott jogkör esetén a járműtelepi áramátalakító elektrikus végzi.
- 10.3. **A feszültség alá helyezésre vonatkozó biztonsági feltételeket a járműtelepi forgalmi szolgálattevő és megbízottja, illetve a kocsiszíni diszpécser és a villamos felügyelő köteles biztosítani.**
A feszültség alá helyezésre, illetve a feszültségmentesítésre vonatkozó részletes szabályokat Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

Be-, illetve kilépés a járműtelep harmadik-sínnel ellátott vágányain

- 10.4. A járműtelep harmadik-sínnel ellátott vágányaira belépés, illetve onnan kilépés üzemidőben a [„Feszültség és forgalom alatti pályán való munkavégzés rendje”](#) című fejezetben előírt szabályok szerint történhet.
Üzemszüneti időben a belépés [„A feszültségmentes pályára való belépés rendje”](#), a kilépés [„A pálya forgalomba helyezése”](#) című fejezetben előírt szabályok szerint történhet.
- 10.5. A központi forgalmi menetirányító teendőit a be-, illetve kilépés során a járműtelepi forgalmi szolgálattevő látja el. A be- és kiléptetéssel kapcsolatos teendőket a járműtelepi forgalmi szolgálattevő, vagy megbízottja, illetve járműfenntartási létesítményben a kocsiszíni diszpécser látja el.
- 10.6. Az üzemszerű feszültség alá helyezéstől az üzemszerű feszültségmentesítésig, a járműtelep harmadik-sínnel ellátott vágányait, állandóan feszültség alatt állónak kell tekinteni!

11. FEJEZET

ÁLLOMÁSOK UTASFORGALMÁNAK MEGSZERVEZÉSE

Általános rendelkezések

- 11.1. A metrónak az utazóközönség biztonságos, gyors, pontos és kultúrált utazását kell biztosítania. Ezt a dolgozóknak minden rendelkezésre álló eszközzel meg kell valósítani.
- 11.2. A metró
 § felszíni és felszín alatti állomásain legalább egy,
 § mélyállomásokon legalább kettő
 forgalmi dolgozónak kell a szolgáltatást ellátni. Ahol a helyi viszonyok szükségessé teszik, az előbb meghatározottnál több dolgozót kell beosztani.
- 11.3. A metró dolgozóinak az utazóközönséggel szemben udvariasnak kell lenniük, ugyanakkor meg kell követelniük az utazásra vonatkozó szabályok betartását.
 Az utasokkal szembeni kötelező udvarias magatartás megszegése felelősségre vonással jár.
- 11.4. Valamennyi dolgozó köteles óvni az utasokat a balesetektől.
 Az utasokat (szükség esetén) fel kell szólítani a balesetek megelőzése érdekében hozott szabályok betartására.
- 11.5. Az állomások utastereit az első utasszállító vonat közlekedése előtt 5 perccel az utazóközönség rendelkezésére kell bocsátani.
 Az állomások üzemidejét (az első és utolsó vonat közlekedésének idejét) a bejáratoknál jól láthatóan fel kell tüntetni.
- 11.6. A metróállomásokon és vonatokon a dohányzás szigorúan tilos!
- 11.7. Az utasok tájékoztatása, ellenőrzése és védelme érdekében minden állomást fel kell szerelni:
 § hangos bemondóval;
 § ipari televízióval;
 § segélykérő telefont;
 § órával és követési időmérővel;
 § utastájékoztató táblákkal és feliratokkal.
- 11.8. A metró területén csak a vállalatvezetési rendszerben meghatározott szakterület által engedélyezett utastájékoztatók és feliratok helyezhetők el.
 Kereskedelmi és reklámtevékenység csak bérleti szerződés keretében, az utasforgalom zavarása nélkül folytatható.
- 11.9. A szolgáltatás előjáró köteles rendszeresen, személyesen ellenőrizni az utasok kiszolgálását, ügyelni az állomások rendben tartására, megkövetelve a beosztott személyzettől a figyelmes, utasításterű munkavégzést.
- 11.10. Ha az utas rongálást követ el, az okozott kárról (lehetőleg két tanú jelenlétében) *Tényrögzítő lapot* kell felvenni, szükség esetén rendőri segítséget kell kémi.

Utasterek ellenőrzése

- 11.11. Az állomáson szolgáltatást teljesítő forgalmi dolgozó állandóan köteles ellenőrizni (a rendelkezésre álló eszközökkel) az állomás utasforgalmát.
- 11.12. Az utasok veszélyeztetése esetén (biztonsági sávon tartózkodás, vagy tiltott terület megközelítése) a szolgáltatást teljesítő metró-dolgozóknak kötelessége a baleset megelőzése érdekében intézkedni.
- 11.13. Amennyiben az utasok meg nem engedett tevékenységet fejtenek ki illetve tevékenységükkel saját, vagy mások testi épségét veszélyeztetik, a szolgáltatásban levő metró-dolgozó köteles a cselekmény megszüntetésére az utasokat felszólítani, szükség esetén a Rendőrség segítségét kémi.
- 11.14. Az állomási diszpécser ipari televízió köteles az utastereket megfigyelni, szükség esetén hangosbemondón keresztül az utasokat figyelmeztetni, valamint veszélyeztetés esetén a peronvészkapcsolót működtetni.
- 11.15. Az állomási diszpécser által kezelt berendezések meghibásodásakor a hiba kijavítására azonnal intézkedni kell. A hiba kijavításáig (amennyiben a hiba akadályozza, vagy lehetetlenné teszi az utasforgalom irányítását, illetve ellenőrzését), az állomás személyzetét tartalékos vezénylésével kell kiegészíteni.
 Amennyiben ez nem biztosítható, úgy az utasok biztonságának figyelembe vételével kell az állomás munkáját ideiglenesen átszervezni.
- 11.16. Üzemidő végén az állomási forgalmi dolgozók kötelesek ellenőrizni az állomástereket és szükség esetén az ott maradt utasokat a metró területéről eltávolítani.
- 11.17. A metró állomások bejáratait üzemzárástól üzemkezdetig zárva kell tartani.
Üzemszünet alatt a bejáratokon csak engedéllyel rendelkezők, ellenőrzésre feljogosított, valamint munkát végző dolgozók engedhetők be.
 Az üzemszüneti időben történő be-, illetve kilépéseket Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.
- 11.18. Az első utast szállító vonat végállomásról történő indulása előtt 10 perccel az utasforgalom irányításával és ellenőrzésével megbízott dolgozó köteles ellenőrizni az utasterek állapotát.
- 11.19. A műszaki ügyeletes személyesen, illetve megbízottja útján mindenkor köteles arról gondoskodni, hogy az utazóközönség elől elzárt helyiségek ajtajai zárva legyenek.

Utastájékoztatás

- 11.20. Az utasok tájékoztatása érdekében az Utazási Feltételeket, valamint a menetrendi kivonatot jól látható helyeken kell elhelyezni.
- 11.21. Az utastájékoztató feliratoknak, hirdetéseknek mindenkor tiszta, kultúrált megjelenésűeknek kell lenniük. Meghibásodása, használhatatlansága esetén a műszakvezető diszpécser köteles intézkedni a hiányosság megszüntetésére.
- 11.22. A hangosító berendezések csak az utazással kapcsolatos tájékoztató, illetve szolgálati közlemények céljára használhatók.
- 11.23. A jelen utasításban szabályozott esetekben az állomási diszpécser köteles az utazóközönséget tájékoztatni, valamint a biztonsági sáv figyelmen kívül hagyásának veszélyére a figyelmet minden esetben felhívni.
- 11.24. A megfelelő utastájékoztatás érdekében a vonatforgalmat befolyásoló körülményekről a központi forgalmi menetirányító köteles az állomási diszpécserrel értesíteni.

- 11.25.** Indokolt esetben az állomási diszpécser köteles a központi forgalmi menetirányító szolgálati közleményeit haladéktalanul bemondani. Baleset elhárítás céljából minden külön utasítás, illetve hozzájárulás nélkül köteles az állomási diszpécser (a pánik elkerülésének szem előtt tartásával) a szükséges felhívást hangosbemondón közölni.
- 11.26.** Az utastájékoztatót végző dolgozókat utastájékoztató szövegmintá-gyűjteménnyel kell ellátni.
Utasokat, vagy más személyt sértő, illetve indokolatlan szöveget a hangosító berendezésbe bemondani tilos.
- 11.27.** Az állomási forgalmi dolgozók az utasok információs kérdéseire mindenkor udvariasan kötelesek felvilágosítást adni.
- 11.28.** Az utazóközönség által is használható eszközökre, berendezésekre (peronvészkapcsoló, tűzjelző, stb.) az igazgatóság köteles használati utasítást elhelyezni.
- 11.29.** Az utastájékoztató berendezések megrongálódása, meghibásodása esetén azok rendbehozataláról az állomási forgalmi személyzet haladéktalanul köteles intézkedni.

Utasok védelme

- 11.30.** A metró valamennyi dolgozója minden lehetséges intézkedést köteles megtenni az utasok védelme, biztonságos és balesetmentes közlekedése érdekében.
- 11.31.** Az utasoknak a peronok elzárt részeit megközelíteni szigorúan tilos!
Az utasok által használt területen anyagot, gépet, illetve az utasok biztonságát, ruházatuk tisztaságát veszélyeztető tárgyakat tartani tilos. Elkerülhetetlen esetben az elfoglalt helyet feltűnő módon meg kell jelölni, vagy el kell keríteni, illetve le kell zárni.
Anyagok, gépek, szerszámok tárolására lehetőleg az utasok által nem használt, illetve az utasoktól távol eső helyet kell kijelölni.
- 11.32.** Minden metró-dolgozó, aki az állomáson balesetet, vagy rosszulletet észlel, köteles azt jelenteni az állomási diszpécsernek, illetve a központi forgalmi menetirányítónak.

Mozgólépcsők üzemeltetése

11.33. Üzemidőben a mozgólépcsőket távvezérelt üzemmódban kell működtetni.

Helyi üzemre áttérni csak a következő esetekben szabad:

- § távvezérlő meghibásodásakor;
- § mozgólépcső rendkívüli javítása, vagy tervszerű karbantartása esetén;
- § tartalék mozgólépcsőn történő teher-, illetve szolgálati küldemény szállításakor.

- 11.34.** A helyi üzemre való áttérést, a távvezérelt üzemre való visszaállást, a mozgólépcső állásának időtartamát, valamint az utasszállítás átszervezését az állomási diszpécser *Szolgálati Naplójába* rögzíteni kell.

- 11.35.** A helyi üzemre való áttérés okának megszűnésekor vissza kell térni távvezérelt üzemmódra.

- 11.36.** Amennyiben az áttérés oka hibaelhárítás, javítás, vagy karbantartás volt, a mozgólépcső gépkezelő távvezérlésre történő írásbeli átadásának tartalmaznia kell:

- § a távvezérlésre átadott mozgólépcsők gyári számát;
- § ha a mozgólépcső csak az egyik irányba üzemeltethető;
- § (típusától függően) a biztonsági indítás rendben való megtörténtét;
- § valamennyi megállító berendezés próbájának tényét;
- § átadás idejét (óra, perc), átadó, átvevő aláírását.

- 11.37.** Az írásbeli átadás a mozgólépcső gépkezelő részéről azt jelenti, hogy meggyőződött:

- § az átadott mozgólépcsők kifogástalan műszaki állapotáról;
- § az átadott mozgólépcsők az utasforgalom biztonságos lebonyolítására alkalmas állapotáról.

- 11.38.** Üzemszerű forgalom fenntartásakor a mozgólépcsők üzemeltetésére készített menetrendet be kell tartani.

A menetrendtől eltérni csak

- § utasforgalmi okból;
- § műszaki meghibásodás esetén;
- § rendelkezésre jogosult személy utasítására

lehet.

Az állomási diszpécser a mozgólépcső menetrendtől való eltérést köteles jelenteni a központi forgalmi menetirányítónak, a mozgólépcső üzemviteli csoportvezetőnek és a műszakvezető diszpécsernek.

- 11.39.** Ha a mozgólépcső üzemeltetésekor olyan meghibásodás fordul elő, amely a további biztonságos üzemeltetést veszélyezteti, a mozgólépcsőt le kell állítani, és az utasokat el kell róla távolítani.

- 11.40.** Minden meghibásodásról azonnal értesíteni kell a mozgólépcső üzemviteli csoportvezetőt, aki a javításról intézkedni köteles.

- 11.41.** Abban az esetben, ha a mozgólépcső gépkezelő az állomásra érkezik, illetve onnan távozik, az állomási diszpécsernél köteles bejelentkezni és a *Szolgálati Naplóba* elő kell jegyezni az érkezés, illetve a távozás időpontját, továbbá azt, hogy a gépház kulcsát átvette, illetve átadta.

Az állomási diszpécser a mozgólépcső gépház kulcsát csak a mozgólépcső üzemviteli csoportvezető által (név és beosztás szerint) közölt személy részére adhatja ki.

- 11.42.** Mozgólépcső karbantartásakor a mozgólépcső gépkezelő a távvezérelt mozgólépcsőket az állomási diszpécserrel átveszi helyi kezelésre.

Az átvételt a mozgólépcső gépkezelő az állomási diszpécser *Szolgálati Naplójában* írásban köteles rögzíteni az átvételkor.

Ha a karbantartás **üzemidőben** történik, **csak a karbantartásra** kijelölt mozgólépcső-kart, **üzemszüneti időben** végzett karbantartásnál **valamennyi** mozgólépcsőt helyi kezelésre kell kapcsolni.

Az írásbeli átvételnek tartalmaznia kell:

- § a helyi kezelésre átvett mozgólépcsők gyári számát;
- § óra, perc, átadó, átvevő aláírása.

Üzemidőben karbantartás nem végezhető olyan gépcsoporton, ahol mozgólépcső főjavítás folyik.

- 11.43.** Javítás, karbantartás alkalmával a forgalomból kivont mozgólépcsőt **mindkét végén** (figyelmeztető táblával ellátott) **rögzített ráccsal le kell zárni az utasforgalom elől.**

A lezárást a javítást, karbantartást végzők munkavezetője köteles elvégezni.

Ugyanígy kell eljárni abban az esetben is, ha a forgalomból kivont mozgólépcső-kar bármely szempontból veszélyt rejt magában az utazóközönség részére.

Ha az állomáson nincs mozgólépcső gépkezelő, annak megérkezéséig az ideiglenes lezárást állomási forgalmi dolgozónak kell elvégeznie.

A mozgólépcsők indítása, leállítása

11.44. Ha a mozgólépcső üzemszünetben helyi kezeléssel volt, a mozgólépcső gépkezelő legkésőbb az első utasszállító vonat végállomásról történő elindulása előtt 10 perccel, üzemképes állapotban köteles átadni az állomási diszpécser részére.
Az átadást a *Szolgáti Naplóba* a távvezérlésre történő írásbeli átadásnak megfelelően kell bejegyezni.

11.45. Abban az esetben, ha a mozgólépcsőket üzemszünetben helyi üzemre nem adták át, az állomási diszpécser köteles elvégezni a mozgólépcsők próbáját az utasforgalomra való felkészülést tartalmazó jelentés leadásáig az **összes** mozgólépcsőn.

A próbákat a mozgólépcső típusától függően biztonsági indítással, vagy anélkül kell elvégezni.

A mozgólépcsőket csak egymás után szabad indítani, több mozgólépcsőt egyidejűleg indítani tilos!

11.46. A biztonsági indítást a következőképpen kell elvégezni:

- § a mozgólépcsőt a megfelelő irányba indítani kell;
- § miután a mozgólépcső megindult azonnal az „Állj!” nyomógombbal meg kell állítani;
- § 5-15 mp múlva a mozgólépcsőt újra kell indítani és 15-20 mp üzemelés után meg kell állítani;
- § a végleges indítás harmadszorra történik, folyamatos üzemelés után lehet az elzáró kordonokat eltávolítani.

11.47. A biztonsági indítás elvégzését a *Szolgáti Naplóba* elő kell jegyezni.

Az előjegyzésnek tartalmaznia kell:

- § a mozgólépcső gyári számát;
- § tapasztalt-e rendellenességet vagy sem;
- § óra, perc, aláírás.

11.48. Azt a mozgólépcsőt, melynél rendellenességet tapasztaltak, az utasforgalom lebonyolítására használni nem szabad.

11.49. Üzemidőben történő mozgólépcső indításkor (menetrendi átállás, vagy tartalék lépcső beindítása) csak az érintett mozgólépcső-kar biztonsági indítását kell elvégezni.

11.50. Álló mozgólépcsőt mindkét végén kordonnal el kell zárni.

11.51. A mozgólépcső üzemszünet megállítása előtt a mozgólépcsőre rálépő utasok útját el kell zárni kordonnal.

A mozgólépcsőt megállítani csak akkor szabad, ha azt már minden utas elhagyta. A megállított mozgólépcsőt ezután a másik végén is kordonnal kell elzárni.

Mozgólépcső meghibásodása esetén követendő eljárás

11.52. A távvezérlő, vagy a mozgólépcső meghibásodásakor azonnal értesíteni kell a mozgólépcső üzemeltető csoportvezetőt, aki köteles a hiba elhárítása iránt azonnal intézkedni.

11.53. Távvezérelt üzemmódban a mozgólépcső berendezéseinek hibaelhárítást, vagy karbantartási munkát végezni szigorúan tilos!

11.54. Ha a mélyállomások mozgólépcsői közül egy vagy több mozgólépcső helyi üzemeltetéssel sem működtethető, az utasok szállítását az alábbiak szerint kell megszervezni:

- § Egy mozgólépcső meghibásodása esetén a menetrend szerinti tartalék mozgólépcsőt kell beindítani. Ha menetrend szerinti tartalék mozgólépcső nincs, akkor legalább egy mozgólépcsőt hegymenetben, egy mozgólépcsőt lejtmenetben kell üzemeltetni.
- § Több mozgólépcső meghibásodása esetén addig tartható fenn a mélyállomások utasforgalma, amíg legalább egy mozgólépcső hegymenetben üzemeltethető. Ebben az esetben az utasok lefelé az álló mozgólépcsőn gyalogosan közlekednek.
- § Ha a mélyállomásról az utasok felszállítása a peron szintől mozgólépcsővel nem lehetséges, az állomást az utasforgalom elől le kell zárni, a vonatokat az állomáson át kell haladtatni. Ebben az esetben a központi forgalmi menetirányító köteles a BKV Fődiszpécser Szolgálatát értesíteni.

Az utasokat a megváltozott forgalmi helyzetről tájékoztatni kell.

Utasok mozgólépcsőn történő utazása

11.55. A mozgólépcsőn a Személydíjszabásban meghirdetett feltételekkel rendelkező utasok utazhatnak.

11.56. Az állomásokon feltűnő helyen el kell helyezni a mozgólépcsőn való biztonságos közlekedés szabályait.
A mozgólépcsőn való biztonságos közlekedés szabályainak betartása a metró dolgozóira is kötelező.

11.57. A mozgólépcső megfigyelésére kötelezett dolgozó köteles a mozgólépcsőt leállítani:

- § ha a mozgólépcsőn baleset következett be;
- § ha a mozgólépcső leállításával baleset hárrítható el;
- § ha az utasok ruházatában, poggyászaiban, vagy az utasok által a mozgólépcső külső szerkezetében anyagi kár keletkezett;
- § ha valamely utas veszélyre hívja fel a figyelmet;
- § ha valamely utas mozgólépcsőn történő utazás közben akár saját, akár mások biztonságát veszélyezteti, és cselekedetét felszólításra sem szünteti meg.

11.58. Olyan esetekben, amikor kétséget kizáróan nem állapítható meg a baleset színhelye és az utasok részéről határozott kérés hangzik el a mozgólépcső leállítására, akkor azonnal, késedelem nélkül **az összes működő mozgólépcsőt le kell állítani** a súlyosabb baleset elkerülése végett.

11.59. Ha a mozgólépcsőn történő utazáshoz valamelyik metró-dolgozótól segítséget kérek, a segítségnyújtást köteles teljesíteni a saját és a segítségnyújtásra szoruló utas testi épségének a biztosításával.

Amennyiben a segítséget az állomási diszpécserrel kéri, akkor a szolgálatban levő dolgozók közül kell a segítségnyújtásra egy dolgozót kijelölni.

11.60. Mozgólépcsőn történt balesetkor az állomási diszpécser egy forgalmi dolgozót köteles a helyszínre küldeni. A sérült, illetve a balesetet szenvedett személy eltávolítása után, a forgalmi dolgozó jelentése alapján, az utasok figyelmeztetése után indíthatja a mozgólépcsőt.

Baleset megelőzése miatt megállított mozgólépcsőt az ok elhárítása, vagy megszüntetése és az utasok figyelmeztetése után lehet újraindítani.

11.61. Amennyiben az utasok állították meg a mozgólépcsőt vészleállítással, és a kiváltó ok a monitoron nem látható, úgy az állomási diszpécser egy forgalmi dolgozót köteles a helyszínre küldeni és a helyzet tisztázása után az előzőekben leírt szabályok betartása mellett lehet a mozgólépcsőt újraindítani. Ha a leállítástól az újraindításig várhatóan több, mint 2 perc telik el, a tartalék mozgólépcsőt kell üzembe helyezni. Az esetleges szükséges irányváltást is el kell végezni.

11.62. Utasterhelés alatt a mozgólépcsőt biztonsági indítással indítani tilos!

Szolgálati küldemények szállítása mozgólépcsőn

- 11.63.** Menetrendszerűen üzemel ő mozgólépcsőn csak kézben szállított szolgálati küldeményt szabad továbbítani akkor, ha utasok biztonságát, ruházatuk épségét, tisztaságát nem veszélyezteti.
- 11.64.** Az előző pontban lévő feltételeknek nem megfelelő szolgálati küldeményeket csak a tartalék mozgólépcsőn szabad szállítani.
- 11.65.** Mozdólépcsőn való teherszállítás csak a szolgálatban lévő mozgólépcső gépkezelő engedélyével és irányításával történhet.
- 11.66.** Mozdólépcsőn szállítható szolgálati küldemények súlya 100 kg-ot és a mozgólépcső úrszelvényét **megaladó** méretű **nem lehet**.
Nagyobb súlyú, illetve különleges méretű küldemény szállítása esetén a mozgólépcső szakterület **előzetes engedélye** szükséges.
Különleges küldemények szállításának igénybejelentését a mozgólépcső szakterület üzemvezetője felé legalább 12 órával előbb kell megtenni.
A teher súlyelosztásának olyannak kell lennie, hogy egy lépcsőre osztva 160 kg-ot ne haladja meg.
- 11.67.** A szállítmányt úgy kell elhelyezni, hogy megbillenés, elmozdulás veszélye ne álljon fenn.
A kísérő személyek csak a teher fölött lévő lépcsőfokon tartózkodhatnak.
- 11.68.** A mozgólépcső indítását a gépkezelő csak akkor végezheti, ha meggyőződött a rakomány biztonságos szállíthatóságáról és a mozgólépcső leállítását végző személy a mozgólépcső másik végén már a helyén van.
A leállítás helyét a gépkezelő előre köteles meghatározni.
A meghatározott pontnál történő megállásért a leállítást végző személy felelős.
- 11.69.** Speciális szállítókoszt csak akkor szabad használni, ha az a biztonságtechnikai feltételeknek megfelel.
Szállítókoszt alkalmazása esetén a szállítmányt a szállítókoszthoz rögzíteni kell úgy, hogy a tárgy a mozgólépcső váratlan megállása esetén se mozdulhasson el.
- 11.70.** A mozgólépcsőn való szállítás részletes szabályait az M. 1. Utasítás tartalmazza.

12. FEJEZET

MENETREND, VONATOK SZÁMOZÁSA, SZOLGÁLATI OKMÁNYOK

A menetrend

- 12.1.** Valamennyi személyszállító vonat számára menetrendet kell készíteni és a vonatokat e szerint kell közlekedtetni.
A szolgálati vonatok közlekedésének rendjét a központi forgalmi menetirányító operatív intézkedési jogánál fogva határozza meg.
- 12.2.** Az utasforgalmi adatok figyelembe vételével, a gazdaságos üzemeltetés követelményeinek megfelelően típusmenetrendeket kell készíteni.
A jellemző forgalmi igények alapján
§ munkanapi,
§ munkaszüneti és
§ rendkívüli menetrendeket kell kidolgozni.
- 12.3.** A menetrendnek biztosítania kell:
§ az utasok gyors, gazdaságos és biztonságos szállítását;
§ a legmegfelelőbb vonatsebességet;
§ a kocsik optimális kihasználását;
§ a jármű-karbantartási és javítási munkák elvégzését.
- 12.4.** Egy adott menetrend megjelenési formája lehet:
§ grafikus menetrend, amely a vonatok közlekedésének idő- és térbeli lefolyását ábrázolja;
§ szerelvény-kibocsátási terv, mely a kocsik színi munkának (a szerelvények forgalomba állításának, rendszeres vizsgálatának és karbantartásának) a meghatározója;
§ kocsiszíni vágányfoglaltsági terv, mely a szerelvények kocsiszíni, járműtelepi mozgását és tartózkodását határozza meg;
§ motorkocsi menetrend, mely a menetrend egy-egy szerelvény járatszám szerinti kivonata.
- 12.5.** A személyvonatok menetrendjét a vállalatvezetési rendszerben meghatározott szakterület készíti el és bocsátja az érdekeltek rendelkezésére.
- 12.6.** A grafikus menetrenddel egyidejűleg el kell készíteni a szerelvény-kibocsátási tervet és a motorkocsi menetrendeket.
- 12.7.** A menetrend jellemző alapadatai:
§ indítási időköz;
§ végállomási indulási idő.
A menetrend alapadatainak (első és utolsó vonat indulása, legkisebb, illetve legnagyobb követési idő) megváltoztatása csak a tulajdonosi jogokat gyakorló felettes szerv jóváhagyása esetén lehetséges.
- 12.8.** A menetrend változásokról az utazóközönséget tájékoztatni kell. Az első, illetve utolsó vonatok indulásának változását az életbeléptetés előtt legalább 7 nappal, a követési idő (vonatsűrűség) változását legalább 2 nappal korábban kell meghirdetni.
A meghirdetésének tartalmaznia kell:
§ az első vonat indulási idejét irány szerint;
§ az utolsó vonat indulási idejét irány szerint;
§ indulási időközöket.
- 12.9.** **Szolgálati használatra** a szolgálat jellegének megfelelő menetrendábrát, illetve menetrendi kivonatot kell az érdekeltek rendelkezésére bocsátani.
A szolgálati rendeltetésű menetrendek formáját, tartalmát (a vasútüzem igényeinek megfelelően, a végrehajtó szolgálattal való egyeztetési kötelezettség mellett) a tervező szervezeti egység határozza meg.
A szolgálati helyeknek menetrendekkel való ellátása a tervező szervezeti egység feladata.
- 12.10.** Az adott napra érvényes menetrendet a vállalatvezetési rendszerben meghatározott szakterület vezetője írásban köteles meghirdetni annyi idővel korábban, hogy a szolgálati beosztás a jogszabályban meghatározott időre elkészíthető és kiadható legyen.

A menetrendszerű közlekedés

- 12.11.** A napi érvényes menetrendről a központi forgalmi menetirányító a pálya feszültség alá helyezése után, de a biztonsági járat indulása előtt, köteles értesíteni a járműtelepi- és az állomási forgalmi szolgálattelveket.
Ezt követően a helyes menetrend kéznél tartásáért minden dolgozó személyesen felelős.
- 12.12.** A központi forgalmi menetirányító (helyi üzemben a forgalmi szolgálattelvő) a vonatforgalmat az adott napra meghirdetett menetrend alapján köteles irányítani.
A vonatforgalom lebonyolításában résztvevő valamennyi dolgozó köteles a munkáját úgy végezni, hogy az a menetrendszerű közlekedést biztosítsa.
- 12.13.** Ha az utasforgalom igénye megkívánja (vagy különleges esetekben operatív intézkedési jogánál fogva) a központi forgalmi menetirányító menetrendtől eltérő közlekedést rendelhet el.
A menetrendtől eltérő közlekedtetés során törekedni kell a menetrendben előírt követési idő betartására, ha ez nem lehetséges, akkor egyenletes vonatkövetés biztosítására.
- 12.14.** Minden vonatot a menetrendben meghatározott viszonylatban kell közlekedtetni.
Ettől eltérni csak a központi forgalmi menetirányító rendelkezésére vagy rendkívüli esemény bekövetkezése esetén szabad.
- 12.15.** Menetrendben nem szereplő, illetve rendkívüli vonat forgalomba állítása csak a központi forgalmi menetirányító rendelkezésére történhet. Ezt a vonatot a forgalomba be kell vezetni, a forgalomba állás előtt az állomási forgalmi dolgozóknak adott körözüvénnyel: „A ... sz. vonat ... óra ... perckor forgalomba áll, a vonat ... állomástól ... állomásig közlekedik.”
A vonat forgalomba állításakor a központi forgalmi menetirányító köteles az előttes és mögöttes vonat személyzetét értesíteni a vonat közlekedéséről, valamint a vonat közlekedésével kapcsolatos tudnivalókról. A vonat közlekedésével kapcsolatos minden változásról az érdekelteket a központi forgalmi menetirányító köteles tájékoztatni.

Menetrendi eltérés

- 12.16.** A központi forgalmi menetirányító minden menetrendi eltérést köteles jelenteni a vállalatvezetési rendszerben meghatározott módon.
- 12.17.** Menetrendi eltérés

- § a késés;
- § a sietés;
- § a menetkimaradás;
- § a többletmenet.

- 12.18.** A központi forgalmi menetirányító vagy átruházott jogkörben a forgalmi szolgálattevő, menetrendi eltérés esetén köteles a forgalmat úgy szabályozni, hogy az üzemszerű forgalom minél előbb helyreállítható legyen.
Menetrendi eltérés esetén az egyenletes vonatkövetést (a lehetőségekhez képest) biztosítani kell.
- 12.19.** Késétnnek minősül az a vonat, amely a menetrendjéhez képest 60 másodpercen túli késéssel közlekedik.
Sietésnek minősül, ha valamely vonat a menetrendjéhez képest 60 másodpercnél nagyobb mértékben korábban közlekedik.
- 12.20.** A késétt vonatot a rövidített menetidő alkalmazásával, továbbá az állomási tartózkodási és a fordítási idők csökkentésével mielőbb vissza kell állítani menetrendjébe.
- 12.21.** A korábban közlekedő vonatot az állomásközben haladási sebességének csökkentésével kell menetrendjébe visszaállítani, az állomási tartózkodás idejének megnövelése nélkül.
- 12.22.** Késéskor a központi forgalmi menetirányító, vagy a forgalmi szolgálattevő (szükség esetén az egyes vonatok visszatartásával is) köteles a vonatforgalmat úgy szabályozni, hogy a menetrendben előírt követési idő helyreálljon.
- 12.23.** Késéskor a vonatszemyezetek a központi forgalmi menetirányító rendelkezésére kötelesek feszített üzemmódban közlekedni az alábbiak szerint:
- § rövidített menetidő alkalmazásával;
 - § állomási tartózkodási idő csökkentésével (amennyiben lehetséges);
 - § fordítási idő csökkentésével (amennyiben lehetséges).
- A vonatonál alkalmazható sebességet feszített üzemmódban sem szabad túllépni.
- 12.24.** Vonatkésés esetén a forgalom lebonyolításában résztvevő valamennyi dolgozónak kötelessége elősegíteni a vonatok menetrendbe való visszaállítását.
- 12.25.** A késést okozó esemény után a vonal forgalmát úgy kell megszervezni, illetve irányítani, hogy az adott időszakban előírt követési idő biztosított legyen.
Amennyiben ez biztosított, a forgalmat **menetrendszerűnek** kell tekinteni.
Annak érdekében, hogy a vonatforgalom visszaálljon a menetrendben meghatározott menetvonalra, **a követési idő csökkenthető, de az egyenletes vonatforgalmat biztosítani kell.**
Kötött menetrendi időszakban, amikor az utasok számára a vonat közlekedésének ideje **állomásonként meg van hirdetve**, valamennyi vonatot **saját menetvonalán kell közlekedtetni.**
- 12.26.** A késést a központi forgalmi menetirányító menetenként, vonatszám szerint köteles jelenteni.
A jelentésnek tartalmaznia kell:
- § a 60 másodpercnél nagyobb végállomási indulási eltérést;
 - § azt az időpontot (a vonatszám megjelölésével), amikor a menetrendben előírt követési idő helyreállt;
 - § a késés okát.
- 12.27.** A menetrendhez képest csökkentést a központi forgalmi menetirányító csak olyan esetben rendelhet el, amikor az üzemszerű forgalom nem tartható fenn.
- 12.28.** Megnövekedett utasforgalom esetén a központi forgalmi menetirányító elrendelheti a tartalékvonat forgalomba állítását.
- 12.29.** A menetrendben nem szereplő vonatot (próba vonat, stb.) a központi forgalmi menetirányító a kiadott rendelkezésével állítja forgalomba.
A rendelkezést
- § az előttes-, az érintett- és a mögöttes vonat vonatszemyezetének;
 - § a forgalmi szolgálattevőknek;
 - § körözvény formájában az állomási diszpécsereknek
- adja ki.
A rendelkezésnek tartalmaznia kell:
„A ... sz. vonat ... óra ... perckor a ... sz. és a ... sz. vonatok között ... állomáson forgalomba áll.
A vonat ... ig közlekedik (a vonat szállít utasokat, vagy nem).
A többletvonat miatt ... követési időt kell alkalmazni.”
- 12.30.** Járműhiba esetén a meghibásodott vonat pótlásával kell csökkenteni a menetkimaradást.
- 12.31.** Amennyiben a forgalom csak a menetrendben előírtnál kevesebb számú vonattal tartható fenn, a központi forgalmi menetirányító (szükség szerint) kiállíthat vonatokat a forgalomból.
- 12.32.** Menetkimaradáskor, illetve többletmenet esetén a személyszállító vonatok egyenletes követési idejét (a lehetőségekhez képest) biztosítani kell.
- 12.33.** A menetkimaradást, illetve többletmenetet a központi forgalmi menetirányító köteles jelenteni menetenként, vonatszám szerint.
A jelentésnek tartalmaznia kell:
- § a kimaradt meneteket és részmeneteket (állomástól állomásig);
 - § a többlet meneteket és részmeneteket (állomástól állomásig).
- A vonat utasok nélküli közlekedése kimaradt menetnek (részmenetnek) számít.

A vonatok számozása

- 12.34.** A forgalomba beálló valamennyi vonatot vonatszámokkal kell ellátni.
- 12.35.** A személyvonatok száma betűjelből és két számcsoporból áll:
- § a vonal jellegbetűje;
 - § szerelvény-kibocsátási szám;
 - § menetszám.

Kelet-Nyugati vonal jellegbetűje: K
Észak-Déli vonal jellegbetűje: E

Egyik vonalról a másik vonalra történő átjárás esetén mindkét betűjelet alkalmazni kell a haladás sorrendjében.

A szerelvény-kibocsátási szám a szerelvény-kibocsátási tervnek megfelelően 1-50-ig folytatódólagos.

Ez a szám a vonatazonosító és a rádiótelefon hívószáma is.

A menetek számozása 1-99-ig, a teljesítésnek megfelelően folyamatosan történik.

12.36. A napi menetrendben nem szereplő vonatok a vonatra jellemző jellegbetűt, szerelvény-kibocsátási számot és menetszámot kapnak:

§ próbavonat: P01, P02, stb.

§ rendkívüli vonat: R01, R02, stb.

A menetek számozása 1-99-ig, a teljesítésnek megfelelően folyamatosan történik.

12.37. A szolgálati vonatok száma

§ betűjelből: Sz, és

§ a vontatójármű pályaszámából áll.

Szolgálati okmányok

12.38. Szolgálati okmányt a szolgálati helyről elvinni, lapjait kitépni, megcsonkítani, benne radírozni, át javítani szigorúan tilos!

12.39. A szolgálati okmányon javítás csak a szöveg törlésévei engedhető meg.

A törlés alatt értendő a szöveg teljes megismétlése „*törölve*” megjegyzéssel, időadat és aláírás bejegyzéssel.

Rontott nyomtatvány nem adható ki.

12.40. A szolgálati okmányokat az utolsó bejegyzéstől számítva három évig meg kell őrizni.

A betelt szolgálati okmányt egy évig a szolgálati helyen kell tartani.

12.41. A szolgálati okmány elvesztését, használhatatlanná válását azonnal ki kell vizsgálni, és a vétkes személyt felelősségre kell vonni.

12.42. A szolgálati okmányba bejegyzést, kitöltést csak a szolgálatban lévő dolgozó eszközölhet. Bejegyzést csak kék tintával, vagy tintairónnal szabad tenni.

Ellenőrző személy csak „*ellenőriztem*” aláírás, időpont bejegyzést tehet.

Az ellenőrzésre vonatkozó bejegyzést piros tintával, vagy tintairónnal kell megtenni.

12.43. A vonatforgalom lebonyolításában résztvevő valamennyi dolgozó (a vonatszemélyzet kivételével) köteles *Szolgálati Naplót* vezetni.

12.44. A *Szolgálati Naplóban* kell rögzíteni minden közleményt, jelentést és rendelkezést, valamint az ellenőrzések, szolgálat átvételek tényét, továbbá mindazokat, melyek rögzítését jelen utasítás, valamint egyéb utasítások, szabályzatok és végrehajtási utasítások előírják.

Szolgálati Naplóban üres sor nem maradhat ki, a naplót folyamatosan kell vezetni, a bejegyzéseket havonta folyamatos számozással kell ellátni.

Ha a központi forgalmi menetirányító diszpécsertelefonja, valamint a rádiótelefon-hálózat hangrögzítő berendezésre van kapcsolva, akkor a két hírközlési eszközön adott és vett rendelkezéseket, jelentéseket és közleményeket az alábbiak kivételével a Szolgálati Naplóba előjegyezni nem kell:

§ feszültség alá helyezésre és feszültségmentesítésre kiadott rendelkezés;

§ feszültségmentesítés tényének közlése állomási-, és vonatszemélyzet részére;

§ üzemszüneti időben, az alagútban és a pályán végzendő munka engedélyezése;

§ forgalom és feszültség alatti pályára való belépés engedélyezése és a kilépés bejelentése;

§ forgalomba helyezés és feszültség alá helyezés hozzájárulásáról szóló jelentések;

§ sebességkorlátozás elrendelése;

§ állomásköz és pályaszakasz lezárásának elrendelése és feloldása;

§ szolgálati vonat megrendelésevei, összeállításával és közlekedtetésével kapcsolatos rendelkezések;

§ a biztosítóberendezés távvezérelt és helyi üzemmód váltását.

12.45. A forgalmi szolgálat által használt berendezések, létesítmények meghibásodásait, azok kijavítását és átvételét *Hibaelőjegyzési Könyvbe* kell rögzíteni.

A *Hibaelőjegyzési Könyvben* a bejegyzéseket havonta folyamatos számozással kell ellátni, bal oldalára a forgalmi dolgozónak kell rögzítenie a hibabejelentés tényét, a jobb oldalára pedig a javítást végző szolgálatnak a hiba elhárítására tett intézkedését kell bejegyezni.

A *Hibaelőjegyzési Könyvek* felfektetését, kéznél tartását, illetve tárolását az igazgatóság határozza meg.

12.46. Írásbeli rendelkezéseket az igazgatóság által rendszeresített formanyomtatványon két példányban kell kiadni, melynek eredeti példányát a végrehajtó, másolati példányát a kiadó kapja.

12.47. A jelen utasításban előírt *munkalapot* szolgálati okmányként kell kezelni.

12.48. Egyéb szolgálati okmányok alkalmazását az igazgatóság rendeli el. E szolgálati okmányok alkalmazása nem lehet ellentétben a jelen utasításban foglalt rendelkezésekkel.

Menetokmányok

12.49. A vonatot forgalomba állítani csak érvényes menetokmánnyal szabad. A menetokmány kiadásáért a személyszállító vonatoknál a kocsiszíni diszpécser, szolgálati vonatoknál a pályafenntartási szakterület megbízottja felelős.

12.50. Menetokmányt kék tintával, vagy tintairónnal olvashatóan kell kitölteni, ha valamely ok miatt a már beírt adatokat meg kell változtatni, az eredeti beírást egyszer át kell húzni és az új adatot fölé kell írni, a javítást pedig aláírással igazolni kell.

Javítást csak az eszközölhet, aki a menetokmányt kiállította, illetve, aki a bejegyzést tette.

A menetokmány helyes és a valóságnak megfelelő vezetéséről kétszemélyes üzemmódban a személyvonat motorkocsi-segédvezetője, illetve a szolgálati vonat tolatásvezetője köteles gondoskodni.

Egy menetokmány, egy menetrendi napra érvényes.

12.51. Személyvonati menetokmánynak tartalmaznia kell:

§ a vonat jellegbetűjét;

§ a szerelvény-kibocsátási sorszámát;

§ a személyzet nevét és beosztását;

§ a vonatba sorozott kocsik pályaszámát;

§ a teljesítendő menetek menetrendi számát;

§ a forgalomba állás helyét;

- § a forgalomból való kiállítás helyét;
- § a kapott írásbeli rendelkezések számát és a kiállító állomás nevét;
- § a menetrendi eltéréseket menetenként;
- § az összes teljesített menetet;
- § a szolgálat közben történt eseményeket;
- § átadó és átvevő aláírását;
- § az esetleges ellenőrzés tényét.

12.52. Szolgálati vonatok menetokmányának tartalmaznia kell:

- § a menetokmány számát;
- § a vontatójármű pályaszámát;
- § a szerelvénybe sorolt kocsik pályaszámát;
- § a szerelvényhez tartozó személyzet nevét és beosztását;
- § a vonatot igénybe vevő szakterület nevét és költséghelyét, vagy a külső cég megnevezését;
- § a vonóerő helyét a vonatnál (a járműtelepi indulás határozza meg);
- § a forgalomba állás helyét és tényleges idejét;
- § a kocsirakományok rendeltetési helyét;
- § a kocsik rakodási helyét (alagútban való rakodás esetén);
- § átvett írásbeli rendelkezések előjegyzését;
- § a kocsikba rakható terhek súlyát és a rakodást végző szervezet;
- § a leakasztásra vonatkozó adatokat és az alátétfák sorszámát;
- § a forgalomból való kiállítás helyét és tényleges idejét;
- § a felszíni szakaszra vonatkozó időjárási adatokat;
- § a vonat elegysúlyát;
- § a szolgálati menet teendőinek rögzítését;
- § a forgalomból való kiállásnál a kocsik állapotára vonatkozó megjegyzést;
- § szállított munkacsapatok adatait;
- § a fékpróba (rövidített fékpróba) megtartására vonatkozó bejegyzéseket;
- § a menetokmány kiállítójának aláírását;
- § a tolatásvezető aláírását;
- § a mozdonyvezető aláírását;
- § leadáskor a menetokmányt átvevő megbízott aláírását.

A munkacsapatok szállítása esetén a munkalapot, feszültség alatti pályán való közlekedés esetén az írásbeli rendelkezést, a pályára való belépés előtt a tolatásvezetőnek meg kell kapnia, melyet a szolgálati vonatok menetokmányainak mellékleteiként kell kezelni.

12.53. A menetokmányokat a kiállítónak kell leadni, aki köteles kiértékelni a mulasztásokat kivizsgálni, és kiértékelés után a leadott menetokmányokat a szolgálat vezetője köteles egy évig megőrizni.

12.54. A menetokmányon kiállításakor feltüntetett adatok időközbeni megváltozása esetén az értesítésért a kiállító a felelős.

12.55. A kiadott írásbeli rendelkezések a menetokmány mellékleteit képezik.

12.56. A menetokmányban foglaltak végrehajtásáért a motorkocsivezető, illetve a tolatásvezető felelős.

12.57. Elveszett, illetve használhatatlan menetokmány esetén azonnal jelenteni kell

- § személyszállító vonatnál a járművezető instruktornak;
- § szolgálati vonatnál a vontatási művezetőnek.

Az elveszett, illetve használhatatlan menetokmányt pótolni kell.

Az új menetokmányon az adatokat a jelentés időpontjától kezdődően kell kiállítani.

A menetokmány elvesztését, illetve használhatatlanná válását azonnal ki kell vizsgálni és a vétkes személyt felelősségre kell vonni.

1. melléklet

Megengedett legnagyobb sebesség váltón való áthaladáskor

- § **biztosított váltón:**
mindkét irányban a váltót fedező fényjelző jelzésének megfelelő sebesség;
- § **lezárt váltón:**
mindkét irányban legfeljebb 40 km/h;
- § **le nem zárt váltón:**
mindkét irányban legfeljebb 15 km/h;
- § **700 mm**, vagy ennél kisebb átmérőjű kerékekkel rendelkező járművek egyszerű és átszelési kitérőkön, továbbá vágányátszeléseken legfeljebb **10 km/h** sebességgel haladhatnak át.

A megadott sebességértékek mind csúccsal szemben, mind gyök felöli menet esetén érvényesek.

1. sz. Függelék

Az Automatikus Vonatvezető Rendszer

Az Automatikus Vonatvezető Rendszerben (AVR) a vonatforgalom szabályozása és lebonyolítása a vonalon telepített berendezések és a vonatokon elhelyezett fedélzeti berendezések segítségével történik.

A jelző-, vasútbiztosító- és forgalomirányító berendezés teljes értékű működése mellett az AVR telepített berendezése a forgalmi vágányokon lévő program szőnyegen keresztül a közlekedő vonatok részére lehetővé teszi mindazon információk átadását, melyek a vonatforgalom biztonságos lebonyolításához szükségesek.

A vonatokon elhelyezett fedélzeti berendezések a programszőnyegről kapott jelek alapján, a vonaton alkalmazott üzemmódtól függően vezérik és ellenőrzik a vonat menetét, illetve lehetővé teszik a programszőnyegtől függetlenített és éberségi berendezés által ellenőrzött szabad kézi vezetéset.

Az AVR-ben a vonaton alkalmazható üzemmódok:

- § Automatikus vonatvezetés (PA);
- § Ellenőrzött kézi vezetés (CMC);
- § Szabad kézi vezetés (CML).

A kiválasztott üzemmódnak megfelelően kell a Függelékben meghatározott szabályokat alkalmazni.

Automatikus vonatvezetés (PA)

Ebben az üzemmódban csak a peron felőli ajtók nyithatók, az indítás az ajtózáráshoz reteszel.

A motorkocsivezetőnek az indításhoz és az állomásból történő kihaladáshoz kell hozzájárulni.

Az AVR a vonat haladása közben biztosítja az engedélyezett sebességre gyorsulást és annak betartását, a „Megállj!” állású jelző előtti, illetve az állomási „Megállás helye” jelzőnél történő megállást.

Ez az üzemmód az AVR legmagasabbrendű szolgáltatása, a vonatforgalom lebonyolítása alapvetően ebben az üzemmódban történik.

Ellenőrzött kézi vezetés (CMC)

Ebben az üzemmódban is csak a peron felőli ajtók nyithatók, az indítás szintén az ajtózáráshoz reteszel.

A motorkocsi vezetőnek a vonatot hagyományos módon kell indítani és vezetni, a program szőnyeg szerint engedélyezett sebesség betartásával. A fedélzeti berendezés az engedélyezett és tényleges sebességet folyamatosan összehasonlítja. Az engedélyezett sebesség megközelítésekor, illetve elérésekor „Sebességhatár” hangjelzéssel figyelmezteti a motorkocsi vezetőt a beavatkozásra. A beavatkozás elmaradása esetén az AVR a vonatot vészfékkel megállítja.

Ellenőrzött kézi vezetés (CMC) üzemmódra a következő esetekben kell átkapcsolni:

- § ideiglenes sebességkorlátozásokor;
- § biztonsági járat közlekedésekor;
- § előre látott állomásközi megállásokor;
- § a feszültség és forgalom alatti pályán munkacsapat tartózkodik;
- § energiakorlátozás esetén;
- § kedvezőtlen tapadási viszonyok esetén;
- § a központi forgalmi menetirányító utasítására.

CMC üzemmód alkalmazható még:

- § tanulóvezető oktatásakor;
- § vezetés gyakorlásakor;
- § szerelvény meghibásodásakor;
- § korábbi, vagy későbbi közlekedés esetén;
- § minden olyan esetben, amikor a motorkocsivezető műszaki szempontból indokoltnak tartja. Ha a vonat meghibásodása miatt történik az átkapcsolás, akkor a hiba jellegét és az átkapcsolás tényét a járművezető instruktornak és a központi forgalmi menetirányítónak jelenteni kell.

Szabad kézi vezetés (CML)

Ebben az üzemmódban a programszőnyeg jel feladási funkciója hatástalan, az ajtónyitás ellenőrizetlen, a vonat sebessége technikailag 45 km/h-ra van korlátozva. A motorkocsivezető tevékenységét éberségi berendezés ellenőrzi.

Szabad kézi vezetés (CML) esetén alkalmazható maximális sebesség 40 km/h.

Ha a vonatot az éberségi berendezés vészfékezéssel megállította, a vonatszemélyzet ezt a központi forgalmi menetirányítónak köteles jelenteni.

A motorkocsivezetőnek mind távvezérelt, mind mechanikus úton lehetősége van az AVR hatástalanítására (elzárt EPK).

Ez az éberségi berendezés és a sebességellenőrző funkció kikapcsolását is jelenti.

Szabad kézi vezetéset (CML) a következő esetekben kell alkalmazni:

- § forgalomba állásakor;
- § forgalomból történő kiállásakor;
- § vonali tárolóhelyre történő félreállásakor;
- § vonali tárolóhelyről való forgalomba állásakor;
- § fordításakor, ha a fordítóvágányon nincs programszőnyeg;
- § tolatási mozgásakor;
- § „Megállj!” jelzés engedélyre történő meghaladásakor;
- § „Szabad” jelzés ellenére az AVR a vonatot megállította;
- § „Hívójelzés” meghaladásakor;
- § foglalt vágányra járásakor;
- § összekapcsolt segély- és meghibásodott vonat közlekedésekor;
- § állomástávolságban történő közlekedésekor;
- § helytelen irányú közlekedésekor;
- § egyéb esetekben, amikor PA, vagy CMC üzemmódban a vonatot továbbítani nem lehet.

Szabad kézi vezetéset (CML) csak addig szabad alkalmazni, amíg automatikus vonatvezetés (PA), vagy ellenőrzött kézi vezetés (CMC) alkalmazására nem nyílik lehetőség.

Üzemszerű forgalomban programszőnyeggel ellátott forgalmi vágányokon, automatikus vonatvezetéset (PA), vagy a jelen Függelékben szabályozott

esetekben ellenőrzött kézi vezetést (CMC), programszönyeg nélküli vágányokon szabad kézi vezetést (CML) kell alkalmazni.

Programszönyeggel ellátott forgalmi vágányokon szabad kézi vezetést (CML) üzemszerű forgalomtól való eltérésnek kell minősíteni, ezt alkalmazni csak a központi forgalmi menetirányító engedélye alapján szabad.

1. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

Az utasítás tartalma

1. (Az F. 2. [1.1.](#) ponthoz)

Az F. 2. Forgalmi Utasítás 1. sz. Függeléke azokat az eltérő szabályokat tartalmazza, amelyeket az Automatikus Vonatvezető Rendszer (továbbiakban: AVR) alkalmazása esetén be kell tartani.

Az utasítás hatálya

2. (Az F. 2. [1.4.](#) ponthoz)

Az F. 2. Forgalmi Utasítás 1. sz. Függeléke érvényes az Észak-Déli metróvonalon.

Az utasítás ismerete

3. (Az F. 2. [1.9.](#) ponthoz)

Az F. 2. Forgalmi Utasítás 1. sz. Függelékének teljes szövegét az Észak-Déli metróvonalon a vonatforgalom lebonyolításában és irányításában résztvevő valamennyi dolgozónak, valamint a kijelölt dolgozóknak ismernie kell.

4. FEJEZET

ÜZEMSZERŰ FORGALOM

A vonatközlekedés rendje

Vágányút beállítás, vonatmozgás engedélyezése

4. (Az F. 2. [4.35.](#) ponthoz)

A központi forgalmi menetirányító a központi kezelőszalon végzett kezeléssel tudja megválasztani (állomásközönként) a különböző közlekedési ütemeket. Lehetősége van továbbá az „*Indítási idő*” hangjelzés adására az *automatikus vonatvezetés (PA)* és *ellenőrzött kézi vezetés (CMC)* üzemmódban a motorkocsi vezető felé.

A biztonsági járat

5. (Az F. 2. [4.46.](#) ponthoz)

A biztonsági járat a vonalon, illetve a kijelölt vonalszakaszon *ellenőrzött kézi vezetéssel (CMC)* köteles végighaladni. A kijelölt vonalszakasz megtétele után a motorkocsi vezető köteles az üzemmódválasztó-kapcsolót *automatikus vonatvezetés (PA)* üzemmódba kapcsolni.

A vonatok állomási tartózkodása és állomásból való indítása

6. (Az F. 2. [4.50.](#) ponthoz)

Az állomási „*Megállás helye*” jelzőnél történő megállástól az indulásig a motorkocsi vezető minden üzemmódban köteles a rendelkezésre álló technikai eszközökön keresztül figyelemmel kísérni az utasok ki- és beszállását.

7. (Az F. 2. [4.54.](#) ponthoz)

Az ajtók záródása után a vonatot PA üzemmódban az indítógomb benyomásával kell indítani.

A vonat állomásból történő teljes kihaladása alatt az indítógombot nyomva kell tartani, míg a megfelelő jelzés az elengedés lehetőségét nem mutatja.

8. (Az F. 2. [4.57.](#) ponthoz)

A motorkocsivezető a rendelkezésre álló technikai berendezéseken keresztül köteles ellenőrizni a vonat indulását és kihaladását.

9. (Az F. 2. [4.59.](#) ponthoz)

A motorkocsivezető biztonságot veszélyeztető indulás és kihaladás esetén, vagy a nagyfeszültség kimaradásakor, az indítógomb felengedésével köteles a vonatot megállítani. A kihaladás alatt az indítógomb felengedése a vonat vészfékkel történő megállítását eredményezi.

A vonatszemélyzet teendői menet közben

10. (Az F. 2. [4.65.](#) - [4.71.](#) ponthoz)

Menet közben szigorúan tilos a vonaton üzemmódot változtatni!

Automatikus vonatvezetés (PA)

11. (Az F. 2. [4.65.](#) - [4.66.](#) ponthoz)

Automatikus vonatvezetés (PA) esetén a motorkocsivezető köteles a vonat közlekedése közben állandóan figyelni. A figyelési kötelezettség során minden biztonságot veszélyeztető körülmény észlelésekor köteles a vonatot vészfékkel megállítani.

12. (Az F. 2. [4.67.](#) ponthoz)

Ebben az üzemmódban az AVR a vonatot a „*Megállj!*” állású főjelző előtt megállítja.

Amennyiben a rendszer a vonatot nem állítja meg, a motorkocsivezető köteles (legkésőbb a „*Megállj!*” állású jelzőnél) vészfékezni.

Ha a vonat az állomásközben megállt, újraindítóság esetén az indítógombbal kell a vonatot újraindítani.

Rendkívüli esetben szabad kézi vezetés (CML) alkalmazásával kell a vonatot a következő állomási „*Megállás helye*” jelzőig vezetni és itt újból az automatikus vonatvezetést (PA) bekapcsolni.

13. (Az F. 2. [4.69.](#) ponthoz)

Kitérő állású váltón való áthaladáskor az AVR *automatikus vonatvezetés (PA)* üzemmódban a vonatot legfeljebb a váltót fedező jelző jelzési képének megfelelő sebességgel vezeti.

Amennyiben a rendszer a vonatot az engedélyezettnél nagyobb sebességgel vezeti a váltón, a motorkocsivezető köteles vészfékezni.

Ebben az üzemmódban az AVR az állandó sebességkorlátozásnak megfelelően vezeti a vonatot.

Amennyiben a motorkocsivezető úgy ítéli meg, hogy a rendszer a sebességkorlátozást nem veszi figyelembe, köteles vészfékezni.

Ellenőrzött kézi vezetés (CMC)

14. (Az F. 2. [4.66.](#) ponthoz)

Ellenőrzött kézi vezetés (CMC) esetén a motorkocsivezető, a jelzési parancsok és az utasítások szabályainak figyelembe vételével, kézi vezérléssel köteles a vonatot vezetni, illetve szükség esetén megállítani a programszönyegben engedélyezett sebességnek megfelelően.

15. (Az F. 2. [4.67.](#) ponthoz)

Ebben az üzemmódban a „*Megállj!*” jelzést (előjelzéseivel együtt) az F. 1. Jelzési Utasítás szerint kell értelmezni.

A fékezés folyamatát az AVR ellenőrzi, szükség esetén vészfékkel megállítja a vonatot.

16. (Az F. 2. [4.69.](#) ponthoz)

Ebben az üzemmódban az AVR ellenőrzi a vonat haladási sebességét, az engedélyezett sebesség megközelítésekor, illetve elérésekor hangjelzés figyelmezteti a motorkocsivezetőt.

A motorkocsivezető a sebességtűllépés megakadályozására köteles:

§ vontatás esetén a vontatást megszüntetni;

§ kifuttatás esetén a fékezést megkezdeni;

§ fékezés esetén a fékezés erősségét növelni.

Ha a vonat az engedélyezett sebességet túllépi, az AVR a vonatot vészfékkel megállítja.

A motorkocsi vezető az állandó sebességkorlátozások betartásával köteles a vonatot vezetni.

Az AVR ellenőrzi az állandó sebességkorlátozás betartását, sebességtúllépés esetén ugyancsak megállítja vészfékkel a vonatot.

Kitérő állású váltón való áthaladáskor a motorkocsi vezető az F. 1. Jelzési Utasítás előírásai szerint köteles szabályozni a vonat sebességét. Sebességtúllépés esetén az AVR a vonatot vészfékkel megállítja, ezt a tény a központi forgalmi menetirányítónak jelenteni kell.

Szabad kézi vezetés (CML)

17. (Az F. 2. [4.65.](#) - [4.66.](#) ponthoz)

Ebben az üzemmódban a motorkocsivezető a jelzési parancsok és az utasítások szabályainak figyelembe vételével, kézi vezérléssel köteles a vonatot vezetni. A vonat a 40 km/h sebességet nem haladhatja meg.

18. (Az F. 2. [4.67.](#) - [4.69.](#) ponthoz)

Szabad kézi vezetéssel (CML) közlekedő vonat motorkocsivezetőjének

- § a „Megállj!” jelzést előjelzéseivel együtt;
- § kitérő irányú váltón való áthaladáskor a váltót fedező jelző jelzési képeit;
- § az állandó sebességkorlátozásokat

az F. 1. Jelzési Utasítás előírásai szerint kell értelmeznie, és a vonat sebességét ennek megfelelően szabályoznia.

A vonat behaladása állomásokra

Automatikus vonatvezetés (PA)

19. (Az F. 2. [4.72.](#) ponthoz)

Automatikus vonatvezetés (PA) esetén az AVR a vonatot megfelelő sebességgel járhatja be az állomásba és megállítja a „Megállás helye” jelzőnél.

Ellenőrzött kézi vezetés (CMC)

20. (Az F. 2. [4.72.](#) ponthoz)

Ebben az üzemmódban a motorkocsi vezető a bejárat jelző jelzése alapján haladhat be az állomásba, és köteles a vonatot a „Megállás helye” jelzőnél megállítani.

21. (Az F. 2. [4.77.](#) ponthoz)

Automatikus vonatvezetés (PA) és ellenőrzött kézi vezetés (CMC) esetén az AVR ajtó oldalválasztást biztosít (+/- 2 m-es pontosságú megállás esetén), így az ajtók csak a helyes oldalon nyithatók.

Szabad kézi vezetés (CML)

22. (Az F. 2. [4.72.](#) ponthoz)

Ebben az üzemmódban a behaladás a bejárat jelző jelzése alapján történik.

A biztonságos behaladást és a „Megállás helye” jelzőnél történő megállást a motorkocsivezetőnek kell biztosítani.

23. (Az F. 2. [4.77.](#) ponthoz)

Ebben az üzemmódban az AVR ajtó oldalválasztást nem végez. Az ajtónyitás helyességét a motorkocsi vezető köteles biztosítani.

Szabad kézi vezetés (CML) esetén, ha nincs akadálya, az állomási „Megállás helye” jelzőnél be kell kapcsolni az automatikus vonatvezetést (PA), esetleg az ellenőrzött kézi vezetés (CMC).

A vonat áthaladása állomáson

24. (Az F. 2. [4.82.](#) ponthoz)

A központi forgalmi menetirányító az értesítések után a központi kezelőszalon elvégzi a szükséges kezelési műveletet, a berendezés Kezelési Utasításában előírtak szerint.

Automatikus vonatvezetés (PA)

25. (Az F. 2. [4.84.](#) ponthoz)

Ebben az üzemmódban a motorkocsivezetőnek (a figyelési kötelezettségen kívül) teendője nincs. Az AVR a vonatot az előírt sebesség betartásával áthaladtatja az állomáson.

Ellenőrzött kézi vezetés (CMC)

26. (Az F. 2. [4.84.](#) ponthoz)

Az áthaladó vonatot a jelzők jelzési képeinek megfelelően a motorkocsi vezető köteles vezetni, ügyelve arra, hogy az állomási peron mellett a vonat sebessége a 40 km/h-t ne haladja meg.

Az AVR az áthaladás sebességét ellenőrzi és a sebesség túllépése esetén beavatkozik.

Szabad kézi vezetés (CML)

27. (Az F. 2. [4.84.](#) ponthoz)

Ebben az üzemmódban az AVR hatástalan, a vonatot kézi vezérléssel kell a motorkocsivezetőnek az állomáson áthaladtatni.

A vonat fordítása

28. (Az F. 2. [4.90.](#) ponthoz)

Fordítóbrigád nélküli fordításkor a szerelvény fordítását a vonatra beosztott motorkocsivezető egyedül végzi.

Automatikus vonatvezetés (PA)

29. (Az F. 2. [4.90.](#) ponthoz)

A szerelvények fordítása üzemszerűen automatikus vonatvezetéssel (PA) történik, mind a fordítóvágányra történő, kihaladás, mind a fordítóvágányról az állomásba történő behaladás során.

Automatikus vonatvezetés (PA) esetén az AVR a vonatot az állomásból történő kihaladásakor az engedélyezett sebességre felgyorsítja, és a fordítóvágányon a „Megállás helye” jelzőnél megállítja.

A vonatszemélyzet által elvégzett menetirány-váltás után szintén az engedélyezett sebességgel vezeti a vonatot az állomási peron mellé a „Megállás helye” jelzőig.

Ellenőrzött kézi vezetés (CMC)

30. (Az F. 2. [4.90.](#) ponthoz)

Ebben az üzemmódban a motorkocsivezetőnek kell vezetnie és megállítania a vonatot, betartva a programszönyeg által engedélyezett sebességet.

Sebességtűllépés esetén az AVR beavatkozik és megállítja a vonatot.

Szabad kézi vezetés (CML)

31. (Az F. 2. [4.92.](#) ponthoz)

A vonatot a motorkocsivezetőnek kell vezetnie és megállítania, az engedélyezett sebesség betartásával.

32. (Az F. 2. [4.91.](#) ponthoz)

A fordítóbrigád két motorkocsivezetőből áll. A beérkező vonat mindkét végét egy-egy motorkocsi vezető foglalja el, így a kihúzóvágányon történő megállás és a vezérlés átadása után, a szerelvény (amennyiben az indulás feltételei adottak) azonnal visszaindítható az állomásba.

Vonatok forgalomból való kiállása

33. (Az F. 2. [4.94.](#) ponthoz)

A forgalomból kiálló vonat *szabad kézi vezetéssel (CML)* közlekedik. Az üzemmód változtatást a forgalmi vágányról történő utolsó indulás előtt kell végrehajtani.

Közlekedés két metróvonalat összekötő vágányon

34. (Az F. 2. [4.114.](#) ponthoz)

A két metróvonalat összekötő vágányon közlekedő vonatra két fős vonatszemélyzetet kell beosztani.

Az összekötő vágányra történő kihaladás, az összekötő vágányról történő behaladás, az összekötő vágányon történő közlekedés *szabad kézi vezetéssel (CML)* történik, **hatástalanított fedélzeti berendezéssel** (elzárt EPK csapokkal).

5. FEJEZET

ELTÉRÉS AZ ÜZEMSZERŰ FORGALOMTÓL

Általános rendelkezések

35. (Az F. 2. [5.1.](#) ponthoz)

Üzemszerű forgalomtól való eltérésnek kell minősíteni, ha az AVR telepített berendezésének hibája, vagy valamely vonaton levő fedélzeti berendezés hibája miatt az *automatikus vonatvezetés (PA)*, vagy az *ellenőrzött kézi vezetés (CMC)* nem használható.

Az AVR telepített berendezésének hibája esetén legkésőbb az első üzemszűnetben el kell végezni a hibaelhárítást.

Üzemképtelen fedélzeti berendezéssel vonat csak akkor maradhat forgalomban, ha az autostop berendezése és az éberségi berendezése is kifogástalanul működik.

Hívójelzés esetén követendő eljárás

36. (F. 2. [5.6.](#) - [5.15.](#) ponthoz)

Az *automatikus vonatvezetés (PA)* a „Hívójelzés” előtt megállítja a vonatot.
(A berendezés „Megállj” jelzésként értelmezi a „Hívójelzés”-t.)

A motorkocsivezető (függetlenül attól, hogy kézi-, vagy önműködő vezérlésű a „Hívójelzés”) a vonatkozó szabályok mellett, a vonat megállása után az üzemmódváltó-kapcsolót köteles átkapcsolni *szabad kézi vezetés (CML)* üzemmódba, és *szabad kézi vezetés (CML)* üzemmódban közlekedni a következő állomásig.

A vonat állomáson való megállása után a motorkocsivezető köteles visszakapcsolni az üzemmódváltó-kapcsolót *automatikus vonatvezetés (PA)* üzemmódba.

A vonaton alkalmazott üzemmód váltása történhet közvetlenül a jelző előtt, vagy előre látott esetben a megelőző állomáson.

Ellenőrzött kézi vezetés (CMC) esetén a vonatot a „Hívójelzés” előtt meg kell állítani a motorkocsivezetőnek, a jelző előtt történő megállás után a „Hívójelzés”-t *szabad kézi vezetéssel (CML)* haladhatja meg.

Szabad kézi vezetés (CML) esetén az F. 1. Jelzési Utasítás szerint kell eljárni.

Foglalt vágányra járás

37. (Az F. 2. [5.16.](#) - [5.21.](#) ponthoz)

Foglalt vágányra történő rájárást *szabad kézi vezetéssel (CML)* kell végrehajtani.

Hibás éberségi berendezésű vonatot foglalt vágányra járatni nem szabad, kivéve, ha a vonaton második, kisegítő dolgozó alkalmazása biztosítható.

Meghibásodott szerelvény kivonása a forgalomból

A hiba megállapítása és jelentése

38. (Az F. 2. [5.23.](#) ponthoz)

A motorkocsi vezető csak elkerülhetetlen esetben végezhet hibaelhárítást, kizárólag a központi forgalmi menetirányító és a járművezető instruktor engedélyével.

A hibaelhárítást végző motorkocsivezető a vezetőfülkéből történő távozás előtt köteles:

- § a vonatot teljes üzemi fékkel befékezni és a fékezőszelep csapjait elzárni;
- § az üzemmódváltó-kapcsolót „N” állásba kapcsolni;
- § irányváltókart magához venni;
- § üzemen kívül helyezést a központi forgalmi menetirányítóknak bejelenteni;
- § vezetőfülkét bezárni.

39. (Az F. 2. [5.25.](#) ponthoz)

Ki kell szállítani a vonatból az utasokat akkor, ha a mozgásképes vonaton a hibaelhárítás előre láthatólag annyi időt vesz igénybe, hogy a követő vonat menetrendi forgalmát zavarja.

Segélyvonatot kell kémi akkor, ha a mozgásképtelen vonaton a hibaelhárítás annyi időt venne igénybe, hogy a követő második vonat menetrendi forgalmát is zavarja.

A hibaelhárítást csak akkor szabad végezni, illetve engedélyezni, ha az kisebb forgalmi zavart okoz, mint az előző pontokban felsoroltak, továbbá akkor, ha a biztonság, vagy a segélyvonattal történő mozgathatóság megköveteli.

40. (Az F. 2. [5.22.](#) - [5.25.](#) ponthoz)

Azt a vonatot, amelyen az AVR üzemképesen működik, de az

- § önműködő vonatmegállító berendezése;
- § éberségi berendezése

közül bármelyik, vagy mindkettő üzemképtelen, a járműtelep felőli végállomáson ki kell állítani a forgalomból.

A kiállításig a vonat utasokat szállíthat.

Amennyiben az AVR fedélzeti berendezése üzemképtelen, azonban

- § az önműködő vonatmegállító berendezése és
- § az éberségi berendezése a sebességkorlátozó funkcióval

együttesen üzemképes, a vonat forgalomban maradhat.

Az AVR fedélzeti berendezése akkor tekinthető üzemképtelennek, ha csak *szabad kézi vezetéssel (CML)* tesz lehetővé a vonatnak.

A meghibásodott fedélzeti berendezésű vonat legfeljebb 40 km/h sebességgel közlekedhet.

Az ilyen vonat forgalomból történő kiállításáról a forgalmi viszonyok alapján, a központi forgalmi menetirányító dönt.

41. (Az F. 2. [5.22.](#) - [5.25.](#) ponthoz)

Ha a vonat *szabad kézi vezetése (CML)* válik szükségessé és ezzel egyidejűleg az önműködő vonatmegállító berendezés meghibásodik, a vonat **csak állomástávolságban követheti** az előttes vonatot.

A vonatot a járműtelep felőli végállomáson ki kell állítani a forgalomból. A kiállításig a vonat utasokat szállíthat.

Ilyen esetben a vonatot az állomásokról a motorkocsivezető csak a központi forgalmi menetirányító engedélye alapján indíthatja.

A központi forgalmi menetirányító az indulásra az engedélyt csak akkor adhatja meg, ha az előttes vonat a következő állomásból kihaladt, a kijárat jelző mögötti védő szakaszt is elhagyta, és folyamatosan közlekedik.

A kijárat jelzőt csak az indulási engedély megadásakor állíthatja „Szabad”-ra a központi forgalmi menetirányító.

Légfék hiba

42. (Az F. 2. [5.26.](#) ponthoz)

Ha a vonat autostop berendezésének hibája miatt az UAVA-t ki kell kapcsolni, akkor hibás önműködő vonatmegállító berendezésű vonatnak minősül.

A vonat üzemképtelen

43. (Az F. 2. [5.35.](#) - [5.36.](#) ponthoz)

Ha a vonat *szabad kézi vezetése (CML)* válik szükségessé és ezzel egyidejűleg az éberségi berendezés meghibásodik, vagy azt hatástalanítani kellett (elzárt EPK) a vonatból az utasokat a következő állomáson ki kell szállítani, a vonatot a legközelebbi félreállításra alkalmas helyen ki kell állítani a forgalomból.

A vonat **csak állomástávolságban követheti** az előttes vonatot.

Mellőzhető a legközelebbi félreállításra alkalmas helyen történő kiállítás, ha a vonaton második személyként kíséző dolgozót alkalmaznak. Második, kíséző dolgozóval a vonat a járműtelep felőli végállomásig is közlekedhet.

44. (Az F. 2. [5.35.](#) - [5.36.](#) ponthoz)

A meghibásodott szerelvény forgalomból történő kivonásakor a vonatra második személyként, kíséző dolgozónak olyan forgalmi dolgozó osztható be, aki legalább a vonat megállítására ki lett képezve és forgalmi vizsgával is rendelkezik.

Második, kíséző dolgozóval közlekedő vonat utasokat nem szállíthat és a legnagyobb sebessége 40 km/h lehet.

Azt a vonatot, amelyiknek visszapillantó tükre meghibásodott, utasok nélkül, az állomásokon áthaladtatva, ki kell vonni a forgalomból.

Ha a vonat üzemképtelenségét kerékpár gördülésképtelensége (beékelődése) okozza, a motorkocsi vezető *szabad kézi vezetés (CML)* üzemmódban köteles a vonatot a legközelebbi félreállító helyig továbbítani, legfeljebb 10 km/h sebességgel.

A vonat mozgásképtelen

45. (Az F. 2. [5.37.](#) ponthoz)

Egyszemélyes üzemmódban, ha a meghibásodott vonatot az első vezetőfülkéből nem lehet vezérelni, a motorkocsi vezető köteles segélyvonatot kémi.

Közbülső vezetőfülkéből vezetni csak kétszemélyes üzemmód alkalmazásával szabad.

46. (Az F. 2. [5.37.](#) - [5.45.](#) ponthoz)

Ha a vonat *szabad kézi vezetése (CML)* válik szükségessé és ezzel egyidejűleg az

§ önműködő vonatmegállító berendezés;

§ éberségi berendezés

együttesen meghibásodik, a vonatból az utasokat a következő állomáson ki kell szállítani, a vonatot segélyvonattal az első félreállításra alkalmas helyre kell továbbítani.

A segélyvonattal történő továbbítás mellőzhető, ha a vonatra második személyként kíséző dolgozót alkalmaznak. Ekkor a vonat a járműtelep felőli végállomásig is közlekedhet.

A vonat **csak állomástávolságban követheti** az előttes vonatot.

47. (Az F. 2. [5.38.](#) ponthoz)

Mozgásképtelen vonat továbbítására csak olyan segélyvonatot szabad kiküldeni, amelyiknek az éberségi berendezése kifogástalanul működik.

Hibás éberségi berendezés esetén a vonat csak második, kíséző dolgozó alkalmazásával közlekedtethető segélyvonatként.

Helyi üzemre való áttérés

48. (Az F. 2. [5.46.](#) ponthoz)

Ha az AVR telepített berendezései üzemképesek, de a távvezérlő berendezés hibája miatt át kell térni helyi üzemre, az AVR ilyenkor hatásos, azonban különböző ütemek nem állíthatók be.

Ilyenkor a gyorsított (műszaki alap) ütem érvényesül.

A pálya meghibásodása esetén követendő eljárás

A forgalom fenntartása

49. (Az F. 2. [5.62.](#) ponthoz)

A pályahiba miatt szükségessé váló ideiglenes sebességkorlátozás betarthatósága érdekében a sebességkorlátozás helye előtti állomáson a vonaton *ellenőrzött kézi vezetés (CMC)* üzemmódot kell bekapcsolni.

Az ideiglenes sebességkorlátozás betartását az AVR nem ellenőrzi, azt a motorkocsivezetőnek kell biztosítani.

A sebességkorlátozást követő állomáson vissza kell állítani az *automatikus vonatvezetés (PA)* üzemmódot.

Jelző- és vasútbiztosító-berendezés meghibásodása

50. (Az F. 2. [5.76.](#) - [5.77.](#) ponthoz)

Amennyiben az AVR meghibásodása miatt a vonat(ok) sem *PA*, sem *CMC* üzemmódban nem közlekedtethető(k), *CML* üzemmódot kell alkalmazni.

Az **AVR** telepített berendezésének **meghibásodása esetén szabad kézi vezetéssel (CML)** egyszemélyes üzemmódban a forgalom **40 km/h sebességkorlátozással** tartható fenn, olyan vonatokkal, melyeken jól működő éberségi- és vonatmegállító berendezés van.

A 40 km/h sebességkorlátozás **csak kétszemélyes üzemmód** bevezetésével **oldható fel**.

A *CML* üzemmódot szükségessé tevő AVR hibáról a központi forgalmi menetirányítót azonnal értesíteni kell.

Valamely jelzési kép izzója kiég

51. (Az F. 2. [5.78.](#) ponthoz)

Automatikus vonatvezetés (PA) és ellenőrzött kézi vezetés (CMC) üzemmódban, ha a főjelző sötét, az AVR az előttes főjelzőnél megállítja a vonatot.

Továbbhaladni *szabad kézi vezetés (CML)* üzemmódban, a központi forgalmi menetirányító utasítására szabad.

Önműködő vonatmegállító (autostop) meghibásodik

52. (Az F. 2. [5.88.](#) ponthoz)

Az önműködő vonatmegállító berendezés, jelzők mellett elhelyezett autostopjának meghibásodás a miatt egyszemélyes üzemmódban az UAVA-t kiiktatni csak akkor szabad, ha az éberségi berendezés üzemképes.

Az éberségi berendezés üzemképtelensége esetén az UAVA-t kiiktatni tilos!

Amennyiben az önműködő vonatmegállító berendezés ütközkarja nem állítható továbbhaladást engedélyező állásba,

§ előre látott esetben az adott állomásközben,

§ előre nem látott esetben a jelzőtől történő

indulástól *szabad kézi vezetés (CML)* kell alkalmazni.

Ha az éberségi berendezés üzemképtelensége miatt az UAVA kiiktatása nem történhet meg, megállító állásban levő autostopnál (a központi forgalmi menetirányító „Megállj!” jelzés meghaladására adott engedélye alapján) kis sebességgel a vonatot stopra kell futtatni.

A stopra futtatás sebessége 5-15 km/h lehet. A légfék feloldása után a vonatot azonnal tovább kell indítani.

A jelző- és vasútbiztosító berendezés javítása

53. (Az F. 2. [5.102.](#) - [5.103.](#) ponthoz)

A telepített berendezések próbáját, ahol a programszöveget megbontották (a pálya forgalomba helyezése előtt) statikus vizsgálatokkal kell elvégezni, melyeket a biztonsági járat forgalomba állása előtt 10 perccel be kell fejezni.

Amennyiben dinamikus próbára van szükség, az üzemi időben is elvégezhető, de a próbához szükséges vonatot utasok nélkül kell közlekedtetni.

A sikeres próba után lehet az adott pályaszakaszon ellenőrzött üzemmódban közlekedni.

Áramellátási rendszerben történt meghibásodás esetén követendő eljárás

54. (Az F. 2. [5.112.](#) ponthoz)

Az AVR-ben, ha az áramellátási rendszerben történt meghibásodás ellenére az áramellátási rendszer korlátozott vonatforgalom energia ellátására még képes, a vonatok csak *ellenőrzött kézi vezetés (CMC)* üzemmódban, léptetéses indítással közlekedtetethetők.

6. FEJEZET

RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK

Feszültség- és forgalom alatti pályán való munkavégzés rendje

A belépés végrehajtása

55. (Az F. 2. [6.21.](#) ponthoz)

A belépő személyeket szállító vonat motorkocsi vezetője köteles *ellenőrzött kézi vezetés (CMC)* üzemmódot kapcsolni.

56. (Az F. 2. [6.27.](#) ponthoz)

Abban az állomásközben, ahol feszültség- és forgalom alatti pályán személyek tartózkodnak, a benn tartózkodás ideje alatt a központi forgalmi menetirányító köteles *ellenőrzött kézi vezetés (CMC)* elrendelni az összes vonat részére.

Állomástávolságú közlekedés

57. (Az F. 2. [6.116.](#) - [6.117.](#) ponthoz)

Állomástávolságban történő közlekedés *szabad kézi vezetéssel (CML)* történik.
Az UAVA csak az éberségi berendezés üzemképessége esetén iktatható ki.

Helytelen irányú közlekedés

58. (Az F. 2. [6.124.](#) - [6.130.](#) ponthoz)

Helytelen irányú közlekedés *szabad kézi vezetéssel (CML)* történik.
Az UAVA csak az éberségi berendezés üzemképessége esetén iktatható ki.

59. (Az F. 2. [6.131.](#) ponthoz)

Egyszemélyes üzemmódban visszatolni tilos!

Amennyiben visszatolás válik szükségessé, menetirányt kell váltani, és az új menetirány szerinti első vezetőfülkéből kell vezetni a vonatot.

Egyvágányú közlekedés

60. (Az F. 2. [6.132.](#) - [6.134.](#) ponthoz)

Egyvágányú közlekedés *szabad kézi vezetéssel (CML)* történik.
Az UAVA csak az éberségi berendezés üzemképessége esetén iktatható ki.

8. FEJEZET

TOLATÁSI MŰVELETEK

Tolatás vágánykapcsolatos állomásokon

61. (Az F. 2. [8.20. - 8.21.](#) ponthoz)

Tolatási mozgásokat *szabad kézi vezetés (CML)* üzemmódban kell végezni. Ha tolatási mozgásoknál az UAVA kikapcsolása szükséges, azt csak az éberségi berendezés üzemképessége esetén végezhető el.

Tolatás járműtelepen harmadik-sínnel ellátott vágányokon

62. (Az F. 2. [8.22. - 8.29.](#) ponthoz)

Tolatási mozgásokat *szabad kézi vezetés (CML)* üzemmódban kell végezni. Ha a járműegység bármely ok miatt megbontásra kerül, az AVR-t hatástalanítani kell (az EPK csapokat el kell zárni).

9. FEJEZET

PRÓBAFUTÁS

63. (Az F. 2. [9.1.](#) - [9.2.](#) ponthoz)

A próbapálya az AVR fedélzeti berendezéseinek próbára is szolgál, ennek megfelelően az AVR valamennyi fővágányi vonatbefolyásolási funkciója lepróbálható.

AVR üzemi futást végezni PA, CMC üzemmódban csak az AVR berendezés üzemserű, hibátlan állapota esetén szabad. Az AVR üzemre (PA, CMC üzemmód) a próbafutás során áttérni csak a pálya állapotának, a szerelvény működésének ellenőrzése után szabad, ha a biztosítóberendezés hibamentesen működik.

Az AVR biztosítóberendezés kezelésére vonatkozó előírásokat a járműlepi kezelőasztal Kezelési Utasításában kell rögzíteni.

Az AVR üzemi (PA, CMC üzemmód) próbafutás során végrehajtható különböző vonatbefolyásolási próbákat, a futások lebonyolításának részletes teendőit Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

A próbamenetek elvégzése során a sebességmérő műszerek működését a vonatszemélyzetnek ellenőrizni kell.

A próbafutás során az AVR üzemre (PA, CMC üzemmód) történő áttérést és annak befejezését a próbafutás-vezető és a járműlepi forgalmi szolgálattevő köteles egyeztetni rádiótelefonon. URH használhatatlansága esetén a próbafutás nem folytatható.

A próbapályán az AVR üzem kikapcsolását a próbafutás-vezető és a forgalmi szolgálattevő köteles egymással egyeztetni.

64. (Az F. 2. [9.11.](#) ponthoz)

Az AVR üzemi (PA, CMC üzemmód) próbafutás megkezdése előtt, a villamos- és pneumatikus fékek próbáját el kell végezni.

A próbafutást végző szerelvény próbapályára történő bejárata után a próbameneteket és a fékellenőrzéseket a biztosítóberendezés hagyományos jelzőüzemével, CML üzemmódban kell lefolytatni.

A próbafutás harmadik és negyedik menetében (CML üzemmódban) egyaránt 40 km/h sebesség alkalmazható, az ötödik menettől kezdődően lehet áttérni AVR ellenőrzött üzemű próbafutásra.

65. (Az F. 2. [9.1.](#) - [9.13.](#) ponthoz)

A próbafutás során PA üzemmódban a vonatszemélyzet mindkét tagja köteles vészfékezni:

- § ha a rendszer a „*Próbapálya végszakasz jelző*” „*Megállj!*” jelzése esetén a „*Vezetői vészfékezés kezdete*” jelző eléréséig nem kezdi meg a fékezést;
- § ha a vonatszemélyzet úgy ítéli meg, hogy a szerelvény a „*Próbapálya AVR üzemi megállás helye*” jelzőnél nem fog megállni.

CMC üzemmódban a vonatszemélyzet második tagja köteles vészfékezni:

- § ha megítélése szerint a „*Próbapálya jelző*” „*Megállj!*” jelzése előtt a vonat nem fog megállni;
- § az AVR vonatmegállító feladatának ellenőrzésekor a „*Próbapálya jelző*” „*Megállj!*” jelzésének meghaladását követően haladéktalanul;
- § „*Próbapálya végszakaszjelző*” „*Megállj!*” jelzése esetén:
 - § a „*Vezetői vészfékezés kezdete*” jelzőnél, ha a vonat sebessége 30 km/h-nál nagyobb;
 - § ha úgy ítéli meg, hogy a szerelvény a jelző előtt nem fog megállni.

Az AVR vonatmegállító funkciójának kipróbálására a „*Próbapálya jelző*” „*Megállj!*” jelzésére történő meghaladása *ellenőrzött kézi vezetéssel* (CMC) megkísérélhető.

A próbafutás-vezető a tapasztalt rendellenességet a forgalmi szolgálattevőnek haladéktalanul köteles jelenteni.

12. FEJEZET

MENETREND, VONATOK SZÁMOZÁSA, SZOLGÁLATI OKMÁNYOK

A menetrend

A menetrendszerű közlekedés

66. (Az F. 2. [12.12.](#) ponthoz)

A menetrendben időszakonként és vonalszakaszonként meg lehet határozni az alkalmazható ütemet, az utazási igények és a gazdaságossági szempontok figyelembe vételével.

A központi forgalmi menetirányító üzemszerű forgalom esetén köteles a menetrendben meghatározott ütemet alkalmazni. Ettől csak indokolt esetben (késés, vagy korábbi közlekedés) térhet el.

Menetrendi eltérés

67. (Az F. 2. [12.21.](#) ponthoz)

Amennyiben a központi forgalmi menetirányító valamelyik vonat korábbi közlekedését tapasztalja, köteles az alkalmazott ütemnél alacsonyabb sebességű menet jelleget kapcsolni a korábban közlekedő vonat előtti állomásközökben.

68. (Az F. 2. [12.23.](#) ponthoz)

Az AVR-ben a feszített ütemű közlekedésre történő áttérés a központi forgalmi menetirányító központi kezelőasztalon végrehajtott kezelési művelettel történik.

Késés esetén a központi forgalmi menetirányító köteles „gyorsított” ütemet kapcsolni és egyidejűleg köteles a vonatok felé elrendelni az állomás tartózkodási idők lehetőség szerinti csökkentését.

Az egyenletes követési idő biztosítása érdekében köteles a késett vonat előtt közlekedő vonatok haladását átmenetileg a szükséges mértékben lassítani.

Az AVR-ben, ha a központi forgalmi menetirányító valamelyik vonat késését tapasztalja, megfelelő ütemkapcsolók felhasználásával köteles a késett vonatot feszített üzemmódban közlekedtetni a késés megszűntetéséig. Ezzel egyidejűleg utasítania kell a motorkocsi vezetőt az állomási tartózkodási idők, illetve a fordítási idő lehetőség szerinti csökkentésére.

METRÓ

F. 2.

FORGALMI UTASÍTÁS

*Jóváhagyta
a Közlekedési Főfelügyelet
Vasúti Osztálya*

235/0/2005. szám alatt

Érvényes: 2005. december 1-jétől

Az anyag HTML-be történő "bedolgozásáért" köszönet **I. Tamás**nak.